



Naturskyddsföreningen
Östergötland

2011-06-12
Remissvar

Kommunledningsförvaltningen/
Stadsbyggnad
591 86 Motala

Synpunkter på Detaljplan för Motala Centralstation mm, Östermalm, Motala kommun

Ärendenummer 10-SB0018

Vi har synpunkter på förslaget till utformning av området vid Motala Centralstation främst utifrån behovet av omställning till hållbara transporter där cykeln är det miljövänligaste transportslaget. Motala har en bra kommunal cykelplanering och har gjort sig känt som cykelstad genom Vätternrundan. Tyvärr är cykeltrafikens behov delvis borttappade i konsultens förslag till utformning.

Det är bra att stora cykelparkeringen placerats nära entrén till spåren. Den kombinerade gång- och cykelvägen från Vadstenavägen i sydväst borde vara separerad med tanke på ökningen av cykeltrafiken. Det stora problemet är att här slutar all anvisning för var cyklisterna ska ta vägen.

Framför Centralstationens entré finns trottoarer med granithällar för gångtrafiken och gatstensytor för personbilars och taxibilars angörning. Sydvästra gatan utmed Järnvägsparken är endast för bussar och den på andra sida för personbilar. Ingen cykelbana finns heller vidare längs Platensgatan mot tunneln under järnvägen till idrottsplatsen. Parallellgatan Östermalmsgatan som har cykelbana saknar cykelvägskoppling till Centralstationen. Här finns den genaste förbindelsen med centrum.

Med den föreslagna utformningen får man konflikter mellan bilangöringen och cyklisterna. Eller om de föredrar att åka på släta plattor istället för på gatsten blir det konflikter med gångtrafiken. Lättorienterade gena stråk med lämplig beläggning för cyklisterna behövs för att förebygga konflikterna.

Hissarna till plattformen behöver dimensioneras för cyklar på tåg. Tågkompaniet erbjuder att man får ta cykel på tåget och övriga trafikföretag bör snarast göra det. I cykelvänliga länder som Tyskland och Danmark är det en självklar service. I Motala är det särskilt viktigt då många cyklister till Vätternrundan kan förväntas ta cykeln på tåg.

Det är viktigt att hela utformningen är genomtänkt innan detaljplanen beslutas även om detaljplanens bestämmelser inte berör detaljer. Cykelställen bör ge möjlighet att låsa fast cykeln med kedja. Det bör finnas cykelgarage där några har uttag för laddning av elcyklar. Även laddstolpar för elbilar bör finnas på bilplatser närmast stationen. Vädskydd för alla cyklar, på perrongen och fler vid bussarna är viktig standard. Placering av informationsskyltar och klockor är andra viktiga detaljer som kräver noggrann planering. Ledstråket måste leda till kanten av trappan där man hittar

ledstängen. Det ska även fortsätta till hissen. Det är viktigt att passagen till perrongen på sikt fortsätter under alla spår för att motverka att stationen blir ensidig.

Det är värdefullt att det tillskapas en ny park men den bör ges en mer omsorgsfull planering. Förslaget styrs av en schablonartad planestetik som inte ger de vistelsekvaliteter denna utomhusväntsal bör ge. Här kan man inspireras av den världsberömda traditionen från SJ:s trädgårdsdirektör Gösta Reuterswårds epok vid mitten av 1900-talet.



Ingemar Hillerström
Trafikansvarig
Naturskyddsföreningen Östergötland