

Snabbare Malmö–Lund?

● Har även vi cyklister fått så bråttom? Måste vi ta oss fram i maxfart, så fort vi investerat i en 36-växlad racer? Måste det byggas ”cykelmotorvägar” (usch), supercykelvägar (?) eller särskilda höghastighetsvägar just för oss? Ja, det är ju egentligen bara fråga om vanliga cykelvägar som gjorts något bredare. Men här gäller det för lågfartare och andra irrationella trafikanter att hålla sig undan.

Mellan Malmö och Lund så planerar man eventuellt för en sådan cykelväg efter danskt mönster. En samtida utbyggnad av järnvägen skulle kunna utnyttja några parallella anläggningsvägar till ett ”lägre” pris. I annat fall skulle man kunna bredda den något kurvigare befintliga gc-vägen, som då tydligt uppfattas som otillräcklig?

SCS har inga detaljkunskaper i området, men ett kartstudium visar att det knappast rör sig om någon ödebygd. Snarare kontinuerlig tätortsbebyggelse (ca 20 km) mellan Malmö-Burlöv-Åkarp-Hjärup-Lund. Malmö stad har redan beviljat 29 milj till erforderliga 50, i Lund tvekar man. Och det skulle nog vi också göra. 20 km i rak stenhård motvind längs ett järnvägsspår över skånska slätten kan inte vara kul. Hur ser alternativet ut? □



Tveksamt mellan Färingsö och Hässelby?

Modifierade planer för ny färjelinje

Som NCT tidigare har rapporterat, har Stockholm och Ekerö haft planer på att starta upp ett antal nya färjelinjer. Planerna beskrevs första gången av Vägverket i juni 2008 i skriften ”Nya färjeleder i Stockholm” och dessa har sedan diskuterats och modifierats. Förslagen konkretiserades senare färjelederna Slagsta – Tyska Botten (i Bromma) och Färingsö – Lövsta (i Hässelby).

Text / Karta : LENNART BERG

Färjan Slagsta–Tyska Botten är faktiskt i drift sedan en tid, men tyvärr endast avsedd för ”farligt gods”-transporter, dvs dispenstrafik som inte får trafikera Essingeleden. Alltså ej öppen för bilister eller cyklister och detta är nog bra, för vem skulle vilja färdas nära farligt gods. Dessutom trafikerar färjan linjen endast två gånger per dag och bara efter att man först fått beställning dagen innan. En tur från Slagsta går kl. 04 till Tyska Botten och är tillbaka i Slagsta kl 06.30. Kvällsturen påbörjas kl.19. Men vill man komma med kan man väl alltid packa ner en flaska nitroglycerin i cykelväskan.

Färjan Färingsö–Lövsta har utretts och diskuterats och det hela har dragit ut på tiden. Ursprungligen var färjan tänkt att tas i drift under september 2010. Men då hade man inte kommit längre från Ekerö kommun än till en skrift inblandad i Dagens Nyheter, där det framgick att färjan skulle vara klar till 2012. NCT var 2010 i kontakt med Vägverket i Stockholm, som då sade sig ha gjort sin del klar och överlämnat förslaget till Ekerö kommun för beslut.

Från en del Ekeröbor, som varit med på våra cykelturer, har det antytts att färje-förslaget kanske bara skulle vara valflask från kommunens sida. Ekerö kommun skall enligt avtal stå för alla kostnader, både byggandet av vägarna till och från färjelägena och för själva driften, men Väg-

verket (Trafikverket) skall sköta det hela praktiskt. Budgeten låg visst kring 43 milj kr.

Nu i år, efter att NCT åter varit i kontakt med kommunen, för att få mer konkret information, meddelar man att projektet är ”mycket komplext”, både tekniskt och juridiskt. Varför man idag bedömer att färjan kan sättas i drift först i slutet på 2013 eller början av 2014. Detta kanske är ett nytt vallöfte inför nästa valperiod? Framtiden får utvisa.

Färingsö-Lövsta skulle i alla fall bli en utmärkt förbindelse, inte bara för oss cyklister, utan även för bilburna, som bor i Ekerö kommun och jobbar inom norra Storstockholm eller vice versa. Färingsö är i dag en attraktiv återvändsgränd och här fungerar vår gren av Mälardalsleden ut till Färjestaden, som ju är aldeles charmerande, tyvärr något knackigt vad gäller överfarten till Riddersvik, pga att tidigare tillgängliga farkoster skrotats. Här skulle den nya färjeförbindelsen bli aldeles perfekt.

Ovan en bild över alternativa dragningar av vägen ner till färjeläget på Färingsö-sidan. □

Snabbare över

Västtrafik har köpt in ytterligare två fartyg för att klara Älvskytteltrafiken i centrala Göteborg över Göta älv. Överfarten kommer dessutom att bli avgiftsfri framöver. De fasta alternativen – Älvsborgsbron och Göta älv-bron – erbjuder normalt sega upplevelser och stora omvägar. Fina passager för dem som vill beundra utsikten, men ingenting för vardagspendlaren.

De nya båtarna blir av vägfärjetyp, dvs man behöver inte vända fartygen vid kaj. 300 pers och hela 80 cyklar får plats och man klarar överfarten på sex minuter. Detta verkar alltså vara lösningen man valt framför den tidigare planerade vridbara klaffbron, som tidigare verkade vara nära förestående. □



Information Parkleden

● Lite försenad har nu SCS:s informationsfolder över Parkleden i Stockholm blivit klar. Parkleden genom Nationalstadsparken blir föreningens fjärde TMF-projekt. Synnerligen centralt beläget i huvudstaden och innehållande nio avsnitt. Kartan från 1996 och översiktskartan från 2010 innehåller mycket sparsamma upplysningar, vilket då denna trycksaks råder bot på. Trots endast fyra sidor i A5-format får du reda på det mesta om historien bakom, ledens nuvarande kvalitet och den närmaste omgivningen. Tillsammans med Järva cykelled kan du nu cykla bilfritt ända från Kallhäll/Rotebro i norr in till Stockholms centrum. Vi planerar också att skylta ihop ledsystemen vid Gröna Bron och Ulriksdals golfbana i Solna, för att underlätta orienteringen. Skyltningen längs Parkleden är ju inte den bästa, men är man förvarnad bör det gå att hitta rätt. □