

CF yttranden inför TN-mötet 2021-12-16

Cykelfrämjandets göteborgskrets vill ge nedanstående synpunkter till ledamöter i trafiknämnden inför sammanträde 16 december 2021.

Handling 13 – Svar på remiss till Transportstyrelsen

Vi instämmer helt i TK:s remissvar med alla synpunkter som där ges!

I tjänsteutlåtandet tas även förslag 5.4 upp (möjligheten tas bort för cyklande m fl att använda körbanan när det finns en cykelbana). TK avstyrker det förslaget men vi saknar den punkten och TK:s svar på den i själva svarsdokumentet. Det är viktigt att få med!

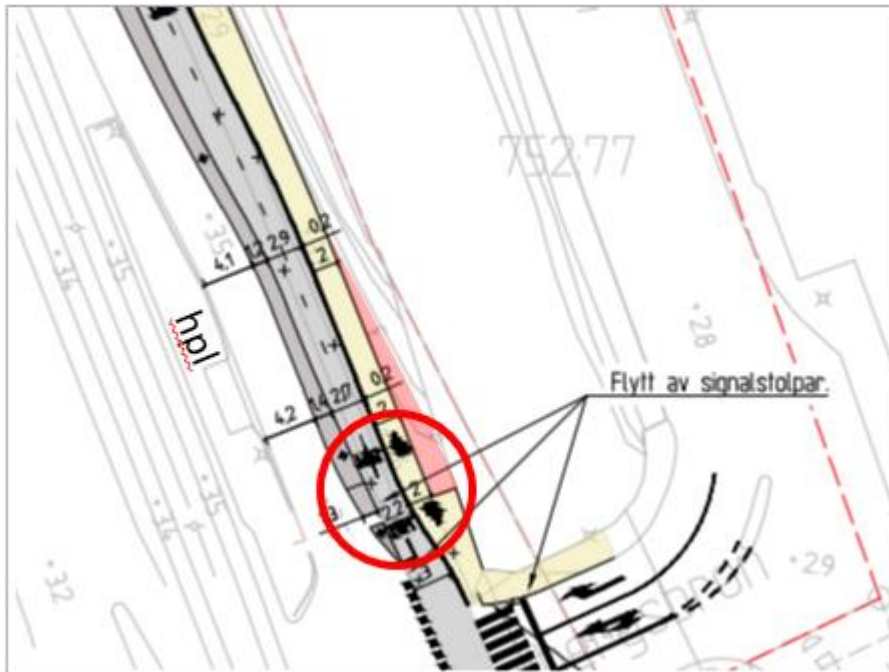
Handling 17 – Godkännande av GFS för Mölndalsvägen

Det är mycket bra att en så viktig pendlingscykelbana breddas till grön nivå! Men vid Varbergsgatan finns ett mycket smalt parti med röd nivå som borde gå att bredda.



Vår markering i handlingens bilaga 3 – efter ombyggnad.

Problemet är att spårvagnsspåren går närmare ån i detta avsnitt samtidigt som en hållplats upptar bredd och körbanan är extra bred – upp till 4,2 m på ritningen trots att GFS-texten på sid 5 anger 3,5 m. Se bild nedan:



Den smala delen av cykelbanan precis norr om Varbergsbron, och ett rödskuggat parti som kunde ge mer bredd. Ritning i GFS sid 38.

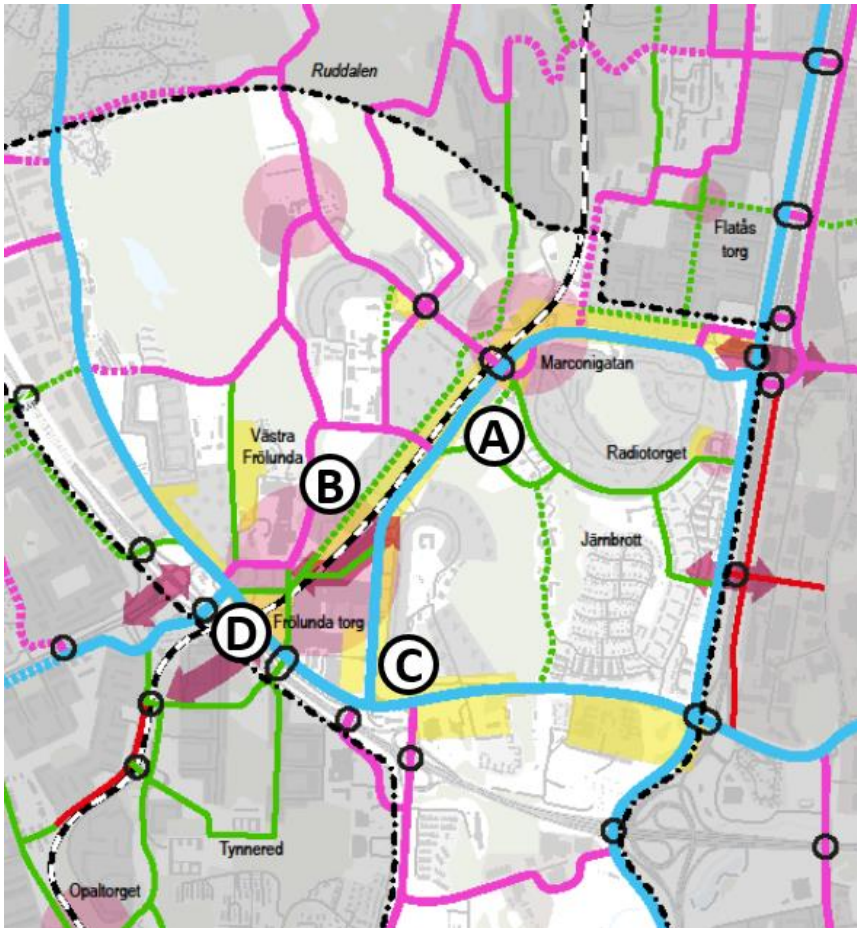
Gångbanan i gult är bred närmast bron men går plötsligt över till halva bredden. Här borde bredden bibehållas en längre sträcka för att ge plats åt mer bredd till cykelbanan i grått. Tyvärr har projektet fått uppdrag att inte överskrida nuvarande gräns mot ån (sid 35), trots att ån är klassad till måttlig ekologisk status och inte är strandskyddad på den aktuella sträckan (sid 18). Här borde pendlingscykelbanans krav väga tyngre.

Andra sätt att få mer bredd vore att flytta spåren eller göra Mölndalsvägens körbana smalare. Om stora fordon från Varbergsbron behöver stort svängutrymme där, och om det inte kan lösas på annat sätt, kan Varbergsbrons två filer reduceras till en.

Men vi tror att en utbyggnad enligt den rödskuggande markeringen skulle lösa problemet på bästa sätt för alla parter.

Handling 20 – Program för Frölunda

Pendlingscykelbanorna är markerade med blått i trafikutredningens förslag till framtida cykelnät på sid 43, se bild nedan. Vi anser att det finns brister i deras dragningar.



Från trafikutredningen sid 43 med våra bokstäver A-D.

Pendlingscykelbanan längs Marconigatans östra sida vid (A) viker av från det naturliga målet Frölunda torg (D) där det även finns pendlingscykelbanor vidare mot väst respektive nord. Istället leder banan till (C). Det kan vara bra för dem som ska vidare söderut, men att cykla (A-C-D) leder förbi sju rondeller med åtföljande krokiga omvägar. En pendlingscykelbana borde leda direkt (A-D). Det kan ske via Mandolingatan (B), men då behövs en gen och lättorienterad förbindelse dit eftersom Marconigatan med sin trafik och instängslade spårvagnsspår utgör en svår barriär. Det behövs också en koppling från Mandolingatans södra ända så att man når ända fram till (D) med pendlingscykelstandard.

Handling 31 – Nya yrkanden och frågor

Denna punkt var tom när vi läste nämndhandlingarna, men vi vill att TN tar upp problemen med snöröjning som har varit så stora sedan början av denna månad.

- Enligt Cykelfrämjandets vintercykelundersökning är det ett stort hinder för ökad vintercykling. Snöröjningen i vinter är mycket bristfällig och äventyrar målet om ett ökat cyklande.
- Flera dygn efter avslutat snöfall är cykelbanorna fortfarande inte snöröjda.
- Flera av de cykelbanor som är snöröjda har fortfarande snö och is kvar eftersom sopsaltning inte använts.
- Frimärkessnöröjning gör att bara delar av cykelstråk är framkomliga. Korsningspunkter är speciellt dåliga.

Vi har tidigare i år kommenterat TN-ärenden om snöröjning och vill främst hänvisa till vårt yttrande inför TN-möte 2021-10-28, handling 12.

Cykelfrämjandets Göteborgskrets i december 2021