

Cykelfrämjandet Storstockholmskretsens remissvar för Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn

Sammanfattning:

Cykelfrämjandet har genom en remissgrupp samlat in åsikter på den omfattande vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn. Det går inte att missa komplexiteten som ett projekt av denna storlek behöver hantera. Remissgruppen har förståelse för att det inte alltid går att ge allt åt alla och att tuffa kompromisser ibland behöver göras. Dessvärre lämnas remissgruppen med känslan att cykeln som trafikslag har haft en tydligt underordnad prioritering i förhållande till övriga intressen i framtagandet av denna vägplan.

Genom presentationsmaterial på Trafikverkets hemsida tydliggörs att ansatser till att förbättra för gång och cykel har gjorts under projektets gång. Samtidigt planeras det för avsteg från minsta godkända tekniska standard på gång- och cykelbanan för att minska intrånget i känsliga miljöer, samtidigt som markanspråket på motsvarande plats utökats för en överdimensionerad lösning för biltrafiken. På flera punkter måste remissgruppen konstatera att de lågt ställda utformningskraven enligt den regionala cykelplanen inte har uppnåtts i projektet.

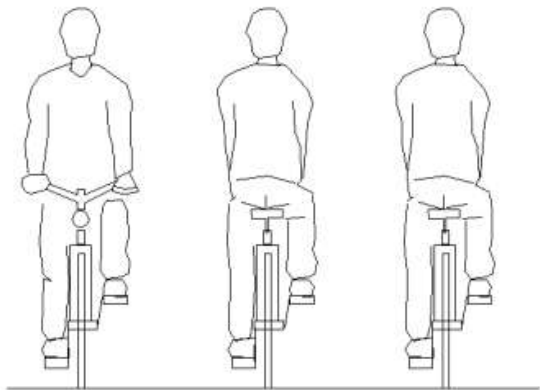
Skuggan faller dock inte enbart över projektet som sådant utan det största problemet, som vi ser det, ligger på en mer övergripande nivå. Viktiga avväganden för cyklisters behov återspeglas inte i de riktlinjer som finns för utformningen av cykelinfrastruktur. I det här fallet gäller det både Region Stockholms regionala cykelplan och Trafikverkets nationella riktlinjer i VGU. Kunskapsskulden runt cykling inom samhällsplaneringen generellt är påtaglig. Synpunkterna nedan återspeglar ett flertal av cyklisters grundläggande behov som inte beaktats eller som inte tycks var inarbetade i vägplanen.

Sammanfattningsvis kan remissgruppen ändå uppskatta de mindre ansatser som har gjorts för att förbättra för cyklister. Samtidigt konstaterar vi att det är tröttsamt att fortsatt behöva slåss för endast den grundläggande standarden för cyklister - gena och säkra cykelbanor. Särskilt med tanke på nationella riktlinjer om hållbara transporter mitt under en rasande klimatkris.

Synpunkt 1, Gällande PM Gång- och cykelvägar i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn:

Kapitel 2.2 Utformning inleds med följande mening: *“Målsättningen är att följa utformningskraven enligt den regionala cykelplanen.”* En stor del av detta remissvar kommer fokusera på dissonansen mellan den projekterade anläggningen och riktlinjerna i den regionala cykelplanen.

Gång- och cykelbanan i planförslaget utförs endast enligt den regionala cykelplanens lägre standard, med ”minsta godkända breddmått 4,3 meter (cykelbana 2,5 m + gångbana 1,8 m). Detta istället för god standard som motsvarar 5,3 meter bredd för en gemensam gång- och cykelbana.



*Dimensionerande trafiksituation:
Lägst godkända standard - omkörning vid möte.*

I figuren ovan visas dimensionerande trafiksituation enligt regional cykelplan. Den reserverade ytan från cyklister i vägplanen är alltså satt till 2,5 meter generellt. En 2,5 meter bred cykelbana är bara tillräcklig för att ge en upplevd trygghet vid möte mellan två cyklister enligt en [studie från KTH](#).

I nu gällande regionala cykelplan framgår det inte exakt vilka situationer som motiverar användandet av minsta godkända breddmått. I den nya remissversionen av *Vägledning för genomförande av regional cykelplan* har detta dock förtydligats:

”Om cykelbanan anläggs intill en gångbana är det också viktigt att tillräckligt utrymme planeras för gångtrafikanter, med minst 1,8 meters bredd enligt Boverkets rekommendationer. Vid låga gångflöden kan gångbana användas som omkörningsfil vilket innebär att det totala utrymmesbehovet för gång- och cykelbana kan minskas.”

Det framgår inte av samrådsunderlaget att några analyser på gångflöden har utförts. Om sådana analyser har utförts vore det rimligt att framhålla detta som motiv till val av minsta godkända breddmått för GC-vägen. Remissgruppen får anta att det saknas analyser av gångflöden, som tydligt visar att det endast kommer vara aktuellt med låga gångflöden på GC-vägarna. Om detta antagande stämmer lever utformningen inte upp till dimensionerande trafiksituation i den regionala cykelplanen.

Projektets valda breddmått medför en utformning där cyklister behöver bryta mot lagen vid nyttjandet av gång- och cykelvägar. Detta då den förespråkar att cyklister ska korsa heldragen linje för att möjliggöra en omkörning vid möte.

Utformningen kan antingen tolkas som att upphinnande cyklister uppmanas korsa heldragen linje och köra om på insidan av framförvarande cyklist, alternativt tvingas den

framförvarande cyklisten korsar heldragen linje och köra in på gångbanan efter att omkörande cyklist signalerat att den vill köra om.

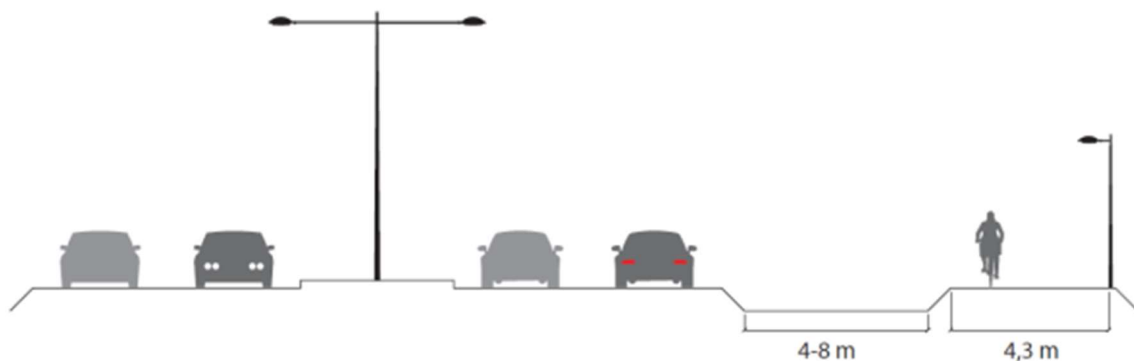
Slutsatsen för synpunkt 1 är att bredden på gång- och cykelbanan borde ökas till åtminstone god standard 5,3 meter. Utformande av infrastruktur för gång och cykel behöver vara tydlig och intuitiv för användarna. Design som tvingar cyklister till trafikbrott för att kunna nå full framkomlighet enligt dimensionerande trafiksituation kan inte anses bidra till nationella mål om ökad och säker cykling.

I den regionala cykelplanen står dessutom att läsa att "om cykelbanan av någon anledning inte har kunnat utformas för att medge dimensionerande trafiksituation (omkörning vid möte) måste sikten motsvara den dubbla bromssträckan, det vill säga 70 meter".

Eftersom fotgängare kan vistas längs hela sträckan borde det kunna tolkas som att siktsträckan på samtliga ställen måste vara 70 meter. Enligt Tekniskt PM Vägutformning är den projekterade siktsträckan endast satt till 35 meter. Den projekterade anläggningen strider i sådant fall ytterligare en gång mot den regionala cykelplanen.

Synpunkt 2, Gällande PM Gång- och cykelvägar i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn:

Figur 6 på sida 9 visar en typsektion för utformningen.



Figur 6. Typsektion dubbelriktad gång- och cykelväg med sidoremsa utmed motortrafikleden med acceptabel standard enligt regionala cykelplanen.

Enligt den regionala cykelplanen bör regionala cykelstråk alltid ha separering mellan fotgängare och cyklister. I figur 6 framgår inte vilken del av gång- och cykelbanan som avses för användning av cyklister och vilken som avses för användning av fotgängare. I figur 6 visas bara en cyklist som nyttjar gång- och cykelbanan och vi får anta att typsektionen försöker förmedla att cykelbanan är placerad till vänster av GC-banan i figuren.

Eftersom gångbanan enligt tidigare argumentation i synpunkt 1 är att betrakta som en omkörningsyta för cyklister bör samma avstånd till fasta sidohinder gälla även för gångbananedelen. I den regionala cykelplanen framgår att minsta godkända avstånd till sidohinder, såsom stolpar och träd, ska vara minst 1 meter utanför körbanan.

Figur 6 är i så fall inte en godkänd typsektion enligt den regionala cykelplanen eftersom belysningsstolpen är placerad precis vid gång- och cykelbanans kant.

En ansevärd mängd av de cykelolyckor som sker är singelolyckor där cyklisten krockat med fasta hinder på eller bredvid cykelbanan. Därför bör fasta objekt flyttas från körbanans direkta närhet för att skapa en buffertzon.

Slutsats för synpunkt 2 är att typsektionen bör göras om för att bli mer trafiksäker och att ändringen även implementeras i planen.

Synpunkt 3, Gällande Rapport bullerutredning, Hela sträckan.

I den regionala cykelplanen står att läsa:

“Vid risk för höga bullerstörningar och överskridanden av miljökvalitetsnormer vid cykelvägar bör fördjupade utredningar av bullernivåer, föroreningshalter och eventuella åtgärder utföras, såsom bullerreducerande beläggning, skärmar, dammbindning, sänkta hastigheter, omledning av tung trafik och frigörande av körfält för busstrafik.”

I Rapport Bullerutredning Hela sträckan framgår det inte att någon speciell hänsyn till bullernivåer på gång- och cykelbanan har tagits vid projektering.

Miljökonsekvensbeskrivning, bilaga 4 - Kartbilaga buller, del 3 visar tvärtom att cyklister utsätts för bullernivåer >75 dB längs stora delar av sträckan.

Eftersom skalan slutar vid 75 dB framgår det inte hur höga bullernivåer som cyklister och fotgängare faktiskt kommer att utsättas för.

[Folkhälsomyndigheten beskriver buller på följande sätt:](#)

“En permanent hörselskada utvecklas vanligtvis successivt efter en längre tids upprepade exponering för höga ljudnivåer, oftast i arbetsmiljön. En stadig och långvarig exponering för buller med en A-vägd ljudtrycksnivå som överstiger cirka 85 dB medför risk för hörselskada. Den individuella känsligheten varierar dock mycket, och särskilt känsliga personer kan få en hörselskada av långvarig exponering för buller med A-vägd ljudtrycksnivåer omkring 75–80 dB. Förutsatt att den ekvivalenta ljudtrycksnivån är under Världshälsoorganisationens (WHO:s) rekommenderade 70 dB LAeq,24 h bör det vara få i befolkningen som får sämre hörsel av att exponeras för miljö- och fritidsbuller”

Det finns ingen information i handlingarna som utesluter att cyklister och fotgängare utsätts för bullernivåer som överskrider direkt skadliga nivåer. En pendlingscyklist som nyttjar cykelbanan två gånger om dagen kan således riskera hörselskador på sikt.

Slutsats för synpunkt 3 är att bullerskyddsåtgärder för gång- och cykelbanan bör projekteras längs hela sträckan där bullernivåerna överskrider 70 dBA. Denna åtgärd skulle även minska halterna av luftföroreningar på GC-vägen med mellan 15-50 % enligt en Tvärförbindelse Södertörns egna utredning PM SLB 29:2020 – Effekt av bullerskärm på PM10.

En lösning som hade varit än trevligare är om CG-vägen hade kunnat frikopplas från motorvägens direkta närhet och läggas med visst avstånd till buller och dålig luft.

Synpunkt 4, gällande MKB Kap 7. Förutsättningar och konsekvenser för boendemiljö, hälsa och säkerhet

Här det står att läsa följande:

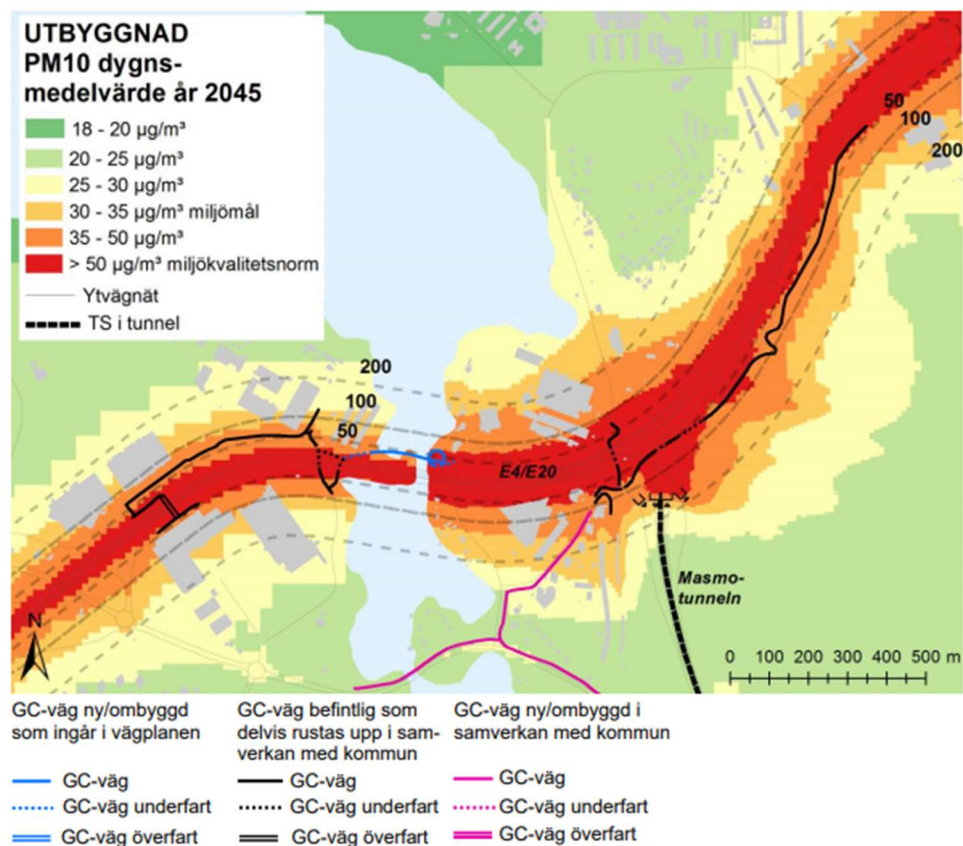
“Av ny-/ombyggd gång- och cykelväg som ingår i vägplanen har cirka 0,4 kilometer halter över MKN för PM10. Cirka 13 kilometer har halter över miljömålet. Sammantaget bedöms att dessa partier har en hög användning (utnyttjas ofta) och effekten är måttlig eller stor negativ. Konsekvensen för människors hälsa vid utnyttjande av vägplanens gång- och cykelvägar blir måttlig till stor negativ. Stor negativ konsekvens inträffar där gång- och cykelväg som ingår i vägplanen påverkas av halter över PM10 MKN. Åtgärder kommer dock genomföras för att minska risken för överskridanden av MKN PM10 vid dessa gång- och cykelvägar.”

Att Trafikverket föreslår byggandet av infrastruktur med konsekvenserna “måttligt eller stor negativ” för dess användare är enligt remissgruppens åsikt inte förenligt med de nationella målen om ökad och säker cykling.

Remissgruppen undrar vilka "åtgärder för att minska risken" som faktiskt avses genomföras och hur stora effekter dessa åtgärder bedöms ha för att förbättra luftkvaliteten för dem som ska nyttja gång- och cykelbanan? Att inte implementera sådana åtgärder i detta skede innebär en överhängande risk att cyklisterna lämnas utan åtgärder helt och hållet.

Synpunkt 5, Gällande - Luftkvalitetsutredning för Tvärförbindelse Södertörn

Gång och cykelbanan vid trafikplats Gömmaren kommer enligt Figur 26 i Luftkvalitetsutredning för Tvärförbindelse Södertörn ligga över MKN för PM10 på flertalet långa sträckor.



Figur 26. E4/E20 och Masmotunnelns västra mynning. Beräknad dygnsmedelhalt av partiklar, PM10 (µg/m³) under det 36:e värsta dygnet för utbyggnadsalternativ år 2045. Överskrider halten 50 µg/m³ överskrider miljökvalitetsnormen. År halten högre än 30 µg/m³ uppnås inte miljömålet. Streckade linjer visar avstånd från E4/E20 för 50, 100 och 200 meter. Gråa ytor motsvarar befintlig bebyggelse.

Denna passage är en mycket viktig del av det regionala cykelnätet. Remissgruppen motsätter sig skarpt att placera en så pass viktig cykelväg inom så dåliga luftkvalitetsförhållanden. Cykelpendlare ska inte behöva utsätta sig för dagliga hälsorisker vid sin arbetspendling. En alternativ dragning av gång- och cykelbanan bör utredas. Resultat av eventuella omprojekteringar bör dock inte ge en märkbar negativ påverkan på cykelbananätets funktion och genhet i förhållande till lokala och regionala målpunkter.

Synpunkt 6, gällande Tekniskt PM Vägutformning:

I VGU, Råd till vägars och gators utformning, kapitel 9.2.1.3 Längslutning på gångbanor/-ytor och gångvägar, står att läsa:

“Cykelbanas och GCM-vägs lutning bör om möjligt inte vara större än 3 %. På GCM-väg med lutning > 2 % bör åtgärder för personer med rörelsenedsättning vara utförda exempelvis i form av ledstänger och sittmöjligheter.

Medlut medför högre hastighet för cyklande, vilket leder till att stoppsträckor, cykelbanebredd samt separering från gående bör ses över.”

Följande sträckor i Tekniskt PM Vägutformning, Bilaga 2 överskrider Trafikverkets Råd för VGU:

- 131 - GC-väg S om Glömstavägen (TS)(följer Botkyrkaleden/Vårby allé), 9,4 %
- 136 - GC-väg längs E4 vid tpl Gömmaren, norra sidan Vårbybron, 5,4 %
- 136 - gc-passage under E4, 4 %
- 231 - GC-väg S om Glömstavägen (TS), 4 %
- 23A - GC-väg längs Glömstavägen (IV), 5,5 %
- 331 - GC-väg S om Glömstavägen (TS), 4%
- 33E - GC-väg väster om Katrinebergsvägen, 5,1 %
- 431 - GC-väg S om Glömstavägen (TS). Lutning ej angiven.
- 43C- 04 - GC-väg längs Huddingevägen 7,8 %
- 43C-01, gc-väg inkl tunnel under Huddingevägen, lokal koppling, 3,5 %
- 43C anslutning från regionalt stråk längs Huddingevägen västerut. 6%
- 631 - GC-väg längs V259, 5 %
- 631-04, gc-väg/ramp mellan busshållplats och lokal gc-väg, norra sidan tpl Gladö, 5%
- 631-05, koppling mellan regionalt gc-stråk och ner mot gc-port, norra sidan tpl, 5 %
- 631-06 , regionalt stråk väster om Sundbygårdsväg. Lutning ej angiven.
- 631-08, gc-anslutning mot Ådranvägen, 4,9 %
- 63D - Lokal GC-väg tpl Gladö, 5,1 %
- 63D-01 Lokal gc-väg längs Hökärsvägen förbi busshlp rampens södra sida, 4,6 %
- 63D-03 - Lokal GC-väg tpl Gladö, del mellan gc-port och Ebbadalsvägen, 4,7 %
- 731 GC-väg längs v 259, Lissmasjöväg och österut, 4,5 %
- 731-03, lokal gc-väg anslutning till gc-port i Granby, 5 %
- 737 - GC-förbindelse Granby-Lissma skolväg, 5 %.

Värt att notera är att remissgruppen endast hittat en anläggningsdel som lever upp till råden i VGU. Flertalet av de identifierade sträckorna har dessutom dubbelt, och i enstaka fall tre gånger så hög lutning som rekommenderas i Råd för vägar och gators utformning. Vi har heller inte noterat några åtgärder för personer med rörelsenedsättning, såsom vilplan eller ledstänger.

Det bör visserligen noteras att *Kraven* i VGU (figur nedan) skiljer sig från *Råden* i VGU. Dock säger det en del om projektets ambitioner när det kommer till attraktiv och bekväm cykling för alla typer av cyklister, även inkluderat äldre och funktionsnedsatta. Inte på någon plats har gång- och cykelväg i vägplanen dimensionerats för rullstol.

Kraven för VGU är utformade enligt figur nedan.

3.2.2.3 Lutning på gångvägar/-ytor

Tabell 3.2-6 Största lutning på gångvägar/-ytor

Nivåskillnad / Lutning	Gångväg/-yta som dimensioneras för rullstol	Övriga ytor	
		Önskvärd största lutning	Största godtagbara lutning *)
< 1 m	≤ 2 %	5 %	8 %
1 – 2 m	≤ 2 %	5 %	7,5 %
2 – 4 m	≤ 2 %	4,5 %	7 %
4 – 6 m	≤ 2 %	4 %	6,5 %
6 – 8 m	≤ 2 %	4 %	6 %
8 – 10 m	≤ 2 %	4 %	6 %

*) Endast efter väghållarens godkännande

3.2.2.4 Lutning på cykelvägar

Tabell 3.2-7 Största lutning på cykelvägar

Nivåskillnad (m)	Önskvärd största lutning (%)	Största godtagbara lutning (%) *)
< 1	7	8
1 - 2	6	8
2 - 4	4	8
4 - 6	3	8
6 - 8	2,5	7
8 - 10	2	7

*) Endast efter väghållarens godkännande

För nästan samtliga av de identifierade sträckorna som överskrider råden i VGU saknas information i Bilaga 2 till Tekniskt PM Vägutformning, om vilken nivåskillnad som lutningen avser. **Således går det inte att bedöma om projekteringen uppfyller Krav för vägars och gators utformning.** Till dess att motsatsen bevisats måste remissgruppen utgå från att så inte är fallet.

Remissgruppen önskar att redovisningen för vertikallutning på gång och cykelbanor förtydligas. Om projekteringen inte klarar kraven för VGU behöver den göras om. Önskvärt är så klart att projekteringen även lever upp till råd för VGU för att vara så inkluderande som möjligt. Vertikallutning är en viktig faktor för svagare sociala gruppers möjlighet att nyttja cykeln för sina resor.

Tillägg till synpunkt 6:

Kommentar till följande formulering: *“Där Tvärförbindelse Södertörn och gc-vägen ligger i skärning höjs gc-vägens profil något och tvärtom vid bank. Detta för att för att skapa en variation för gc-vägen.”*

Även om det kan uppfattas som underhållande med berg-och dalbana på regionala cykelstråk så finns det inga belägg för att detta skulle vara upplevelsehöjande för cyklister. Ju mindre backar en cykelväg har desto mer attraktiv är den och desto fler människor kan även tänka sig att nyttja den. Vi förstår så klart lockelsen att spara pengar och miljön på att minska intrång och mängden schaktmassor. Det är dock svårt att argumentera för framkomlighetsförsämrade utformning för prioriterade trafikslag när de nationella målen säger att fler ska använda cykeln i framtiden, samtidigt som biltrafiken i målen ska minska. I MKB:n står dessutom att läsa att “planförslaget leder till en ökning av antalet resor med personbil i Stockholms län med cirka 3 050 fordon per dygn (VVMD) år 2040”.

Synpunkt 7:

I den regionala cykelplanen står följande:

“Cyklisten bör mötas av goda trafiklösningar oavsett var i länet de befinner sig, lösningar som är gena och framkomliga vilket är särskilt viktigt eftersom undersökningar visar att cyklister värderar förkortade restider mycket högt”

Avsaknaden av en gen gång- och cykelbana mellan Gladö kvarn och Flemingsberg uppfyller inte rekommendationen i den regionala cykelplanen. Bilvägen har dock fått en gen dragning, raka vägen, i tunnel.

I PM Gång- och cykeltrafik från 2018 står att läsa:

“Vid Flemingsberg bryts den gena sträckningen eftersom en gång- och cykelväg genom Flemingsbergsskogen skulle göra för stort intrång i de höga miljövärden samt riksintresset för friluftsliv som finns där. Gång- och cykelvägen fortsätter i stället norr om Flemingsbergsskogen utmed befintlig väg 259 via Storängsleden och Lännavägen.”

Tillfrågade samrådsinstanser säger följande:

“Under samrådsprocessen har yttranden från bl.a. länsstyrelsen och Naturvårdsverket inkommit som uttrycker att med hänsyn till riksintresset för friluftslivet så är det angeläget att en ny vägförbindelse i största möjliga mån följer befintlig väg, alternativt förläggs i tunnel, vilket är fallet med motortrafikleden. Naturvårdsverket har uttryckt att byggmetoder, tillfälliga vägar, etableringsområden samt servicevägar ska undvika en uppsplittring av riksintresset.”

Det finns inget i dessa yttranden som direkt motsätter sig en gång- och cykelväg den genaste vägen. En gång- och cykelväg kan knappast vara att betrakta som vägförbindelse i detta fall. Angående byggmetoder så borde produktionsplaneringen av projektet utan större problem kunna undvika att placera etableringsytor inom särskilt känsliga områden för byggnationen av en GC-väg.

Huddinge kommun har dessutom uttryckt en direkt önskan om att placera GC-vägen igenom Flemingsbergsskogen. Denna synpunkt har uppenbarligen haft liten påverkan.

Rosa sträckning i utredningen förefaller vara en utmärkt kandidat till en någorlunda gen dragning utan allt för stor negativ påverkan på natur- och kulturmiljöintressen. Med vissa justeringar av linjeföringen hade säkerligen den största vertikallutningen kunnat undvikas.

Motivet till valet av den totala motsatsen till gen sträckning, med en omväg på 4 km, borde ifrågasättas och beslutet revideras.

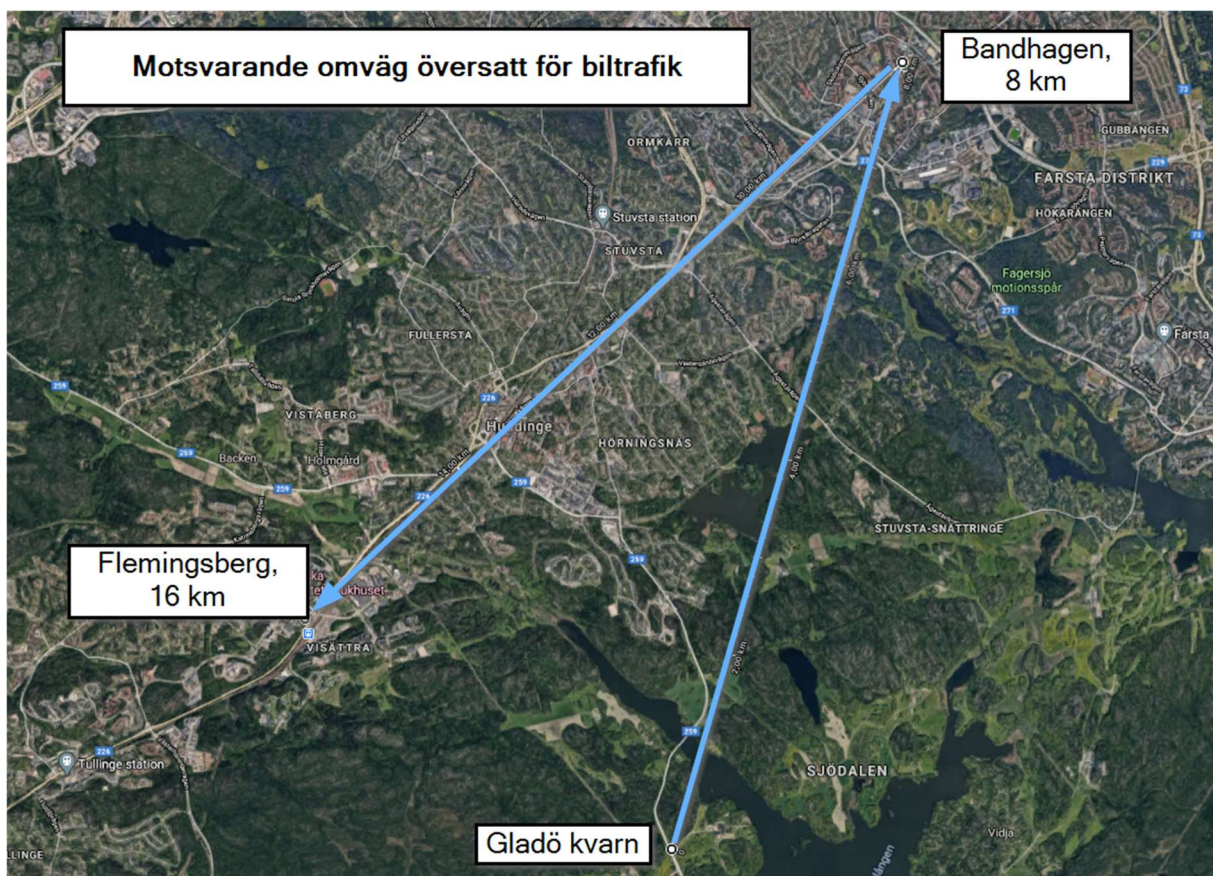
	Valt alternativ GC-väg längs bef väg 259, Storängsleden samt Lännavägen
Fördelar	+ Befintlig infrastruktur på delar av sträckan + Koppling till lokala målpunkter längs sträckan. + Koppling till Huddinge centrum förstärks + Koppling till bebyggelse positivt för den upplevda tryggheten
Nackdelar	- Längre sträcka och längre restidsförlängning jämfört med stråk genom skog. - Storängsledens och Lännavägens befintliga GC-bana är bitvis blandtrafik på villagator och korsas av utfarter vilket innebär låg trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Listade fördelar med den valda sträckningen är inte fördelar som relaterar till cyklisterna som ska nyttja den nya cykelbanan. Det ser mer ut som fördelar för att minska projektkostnaderna på bekostnad av cyklisternas restider.

- Befintlig infrastruktur på delar av sträckan.
 - Befintlig infrastruktur för cykling i området gör behovet av ytterligare infrastruktur mindre akut. Det finns dessutom inget som hindrar kommunerna att rusta nämnda sträckor ändå om de har ambitioner för ökad cykling.
- Koppling till lokala målpunkter längs sträckan.
 - Är bara en fördel om cyklisterna ska till de lokala målpunkterna.

- Koppling till Huddinge centrum förstärks.
 - Vad bra! Då kan cyklisterna som ska cykla till Huddinge använda den befintliga vägen. Tvärförbindelsen går ju som bekant mellan Masmo, Flemingsberg och Jordbro/Handen.
- Koppling till bebyggelse positivt för den upplevda tryggheten.
 - Det finns inget som hindrar cyklister från att använda den befintliga omvägen om de anser att en ny cykelbana genom skogen är otrygg. Det hade dock varit klädsamt om omvägen rustades upp till god regional cykelstråksstandard ändå.

En förlängd resväg på 4 km för en cyklist som cyklar i 20 km/h motsvarar en omväg på 16 km för en bilist i 80 km/h. Det motsvarar en omväg fågelvägen till Bandhagen, för en bilresa mellan Gladö kvarn och Flemingsberg.



Avstånd till målpunkter är en avgörande faktor om fler ska kunna välja cykeln eller ej. Att addera nästan en halvmil till sin pendlingsresa kommer med säkerhet avskräcka många från att nyttja den infrastruktur som faktiskt byggs och istället välja bilen för sina dagliga resor. En sådan suboptimering gränsar till slöseri.

Trafikverkets riktlinjer för cykelvägvisning gör gällande att en omvägskvot på över 1.5 gånger sträckan är olämplig i de flesta situationer (se figur nedan). För sträckan mellan Gladö kvarn och Flemingsberg är omvägskvoten i det närmaste en faktor 2.

Direkthet

En sträcka uppfyller kraven på direkthet och genhet om den innebär en maximal omväg på cirka 1,5 gånger fågelvägen. Det finns ingen forskning som har undersökt detta, men i praktiken uppnår väldigt få förbindelser en omväg som är mindre än 1,25 eller mer än 1,5 (CROW, 2007). För långa sträckor blir dock omvägen relativt lång med detta mått. Därför bör det användas varsamt, med bedömning utifrån det enskilda fallet, vid längre sträckor.



Tabellen kan ge stöd, men som redan nämnts, beror lämpligheten mycket på avståndet.

Avstånd/fågelvägen (omvägskvot)	< 1,3	< 1,5	< 2,0	> 2,0
Avstånd mellan start och mål				
< 10 km				
> 10 km				

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11895/RelatedFiles/2015_032_Vagledning_for_regional_cykelvagvisning.pdf

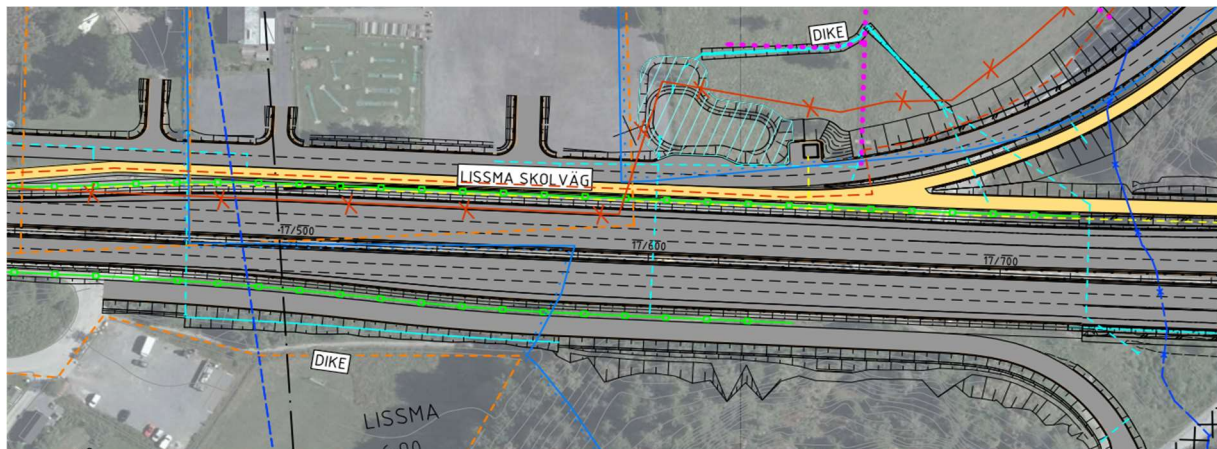
Det pågår aktuella diskussioner på riksdagsnivå om att ändra väglagen för att möjliggöra byggandet av cykelbanor som inte direkt följer en befintlig väg. Även om det inte tydligt framgår i redovisningen är det troligt att motivet till att välja bort en gen sträckning genom Flemingsbergsskogen har baserats på den nuvarande omoderna väglagstiftningen. Eftersom den nya dragningen av bilvägen görs i tunnel under Flemingsbergsskogen så borde det inte finnas några juridiska hinder för att dra gc-vägen i marknivå i närheten av bilvägen. Om ambitionen funnits att verkligen se till cyklisternas bästa så hade den möjligheten i alla fall behövt prövas juridiskt. Något som uppenbarligen inte verkar har gjorts. Nu får vi förhoppningsvis snart en ny och bättre väglag på plats. Det är dock ingen ursäkt till att inte försöka bygga bra infrastruktur för cyklister redan idag när möjligheten finns.

Synpunkt 8:

I MKB kap 5.2.1 står att läsa att *“ny gång- och cykelväg dimensioneras för 30 km/h och utformas generellt enligt regional standard med en bredd på 4,3 meter, vilket innebär att den är tillräckligt bred för att möjliggöra möte mellan två cyklister och en gående samtidigt. Undantag görs emellertid lokalt på sträckan längs Lissma sjöväg/Lissma skolväg. Där kommer gång- och cykelvägen att vara 3,5 meter bred då anpassningar har gjorts för att minimera intrång i Granby bebyggelse, bostäder norr om väg 259 samt Lissmadalens naturreservat mot Lissmasjön.”*

Det framstår alltså som att projekteringen, medvetet eller omedvetet, inte är gjord med hänsyn till dimensionerande trafiksituation i den regionala cykelplanen. Dessutom har undantag gjorts även från den minsta godkända standarden. Givet nationella mål om ökad cykling och minskad biltrafik är prioriteringen mellan bilvägens utrymme och cyklisternas utrymme minst sagt uppseendeväckande.

Nu framgår det inte i MKB:n exakt var denna avsmalning, till under lägsta godkända breddmått, görs. Av illustrationskartorna att döma ser avsmalningen ut att vara gjord där bilvägen projekterats för tre filer i båda riktningarna.



En minskning av den projekterade referenshastigheten för bilvägen på denna sträcka hade säkerligen kunnat ge kortare accelerations- och decelerationssträckor väster om Trafikplats Lissma. På så sätt minskas behovet av långa påfartsramper och markanspråket kan istället användas för gång- och cykelbanan. Eftersom den skyltade hastigheten ändå är 80 km/h på platsen skulle förslaget inte ge någon påverkan på framkomligheten för biltrafiken.