

Säker cykelväg Gustavsberg-Björkvik



Förslag från *Arbetsgruppen för cykelväg Gustavsberg-Björkvik* om hur Värmdö kommun och Trafikverket kan göra trygg och säker cykling möjlig hela vägen mellan Gustavsberg och Björkvik/Björnö genom att till låg kostnad och stor nytta bygga ut de fyra återstående kilometrarna.

Viktigt att bygga vidare från Återvall!

Kommunens gällande översiktsplan säger att "En kraftfull utbyggnad av gång- och cykelvägar är nödvändig" samt att dessa ska byggas mellan kommunens centrumområden och replipunkter som Björkvik. Enligt kommunens cykelplan ska hela sträckan Gustavsberg-Björkvik (dvs längs väg 646 och 653) förse med separat cykelväg.

Utbyggnaden har påbörjats och är klar mellan Gustavsberg och korsningen med väg 222. Därifrån till bron över Kolström kommer Trafikverket att anlägga cykelväg under 2017. Genom Brunn och vidare till Rosenlund finns cykelväg. Utbyggnad pågår från Rosenlund till Återvall och ska vara klar under 2016. Men efter korsningen med Karbyvägen saknas beslut om ett fortsatt byggande mot Björkvik!

Väg 653 (Återvall-Björkvik) har en omfattande fordonstrafik, särskilt sommartid när folk vill ner till sandstränderna. Vägen är smal och saknar vägren. Det finns flera partier med skyddssikt och hastigheten är hög. Trots detta cyklar ganska många längs vägen. Från trafiksäkerhetssynpunkt är anläggande av separat cykelväg angelägen. Sträckan uppfyller de krav som Trafikverket ställer på befolkningsunderlag och avstånd mellan berörda tätorter för att vara samhällsekonomiskt motiverad.

Utbygganden till Björkvik blir billiga och markägarna är positiva!

Den fortsatta utbyggnaden av cykelvägen mot Björkvik kan delas in i fyra delsträckor:

1. Karbyvägen-Långvik

På sträckan Återvall-Långvik föreslås att cykelvägen samordnas med en oasfalterad ridväg som bl.a. kan användas av stallen i Evlinge och Återvall och göra det möjligt för ryttarna att undvika väg 653.

2. Genom Långvik

Genom Långvik och del av Björnömalmen finns parallella gator och småvägar som kan användas. Ingarö-Långviks samfällighetsförening är mycket positiv till en cykelbana.

3. Mellan Långvik och lokalgatan Österleden i Björnömalmen

En kort sträcka längs stora vägen på plan mark. Sista biten upp till Österleden dras på befintlig stig.

4. Mellan Österleden och Björkviks brygga

Styrelsen för Klacknäsets vägförening och Markägareföreningen MSV:s styrelser är positiv till byggandet av cykelbana från Österleden till Björkviks brygga och vill se ett konkret förslag.

Behovet av ny cykelbana uppgår totalt bara till 4,2 km och endast en mindre bergsklack kan eventuellt behöva sprängas på hela sträckan. De felande länkarna bör byggas ut inom ramen för den av kommunfullmäktige nyligen antagna treårsbudgeten eller bekostas av Trafikverket. I kommunens investeringsbudget för 2016-2018 har 60,8 Mkr avsatts till fortsatt utbyggnaden av gång- och cykelvägar, varav 49,6 Mkr ska gå till åtgärder längs statlig väg. Därtill kommer statlig medfinansiering.

Tre olika förslag på cykelbana till Björkvik har oberoende av varandra tidigare tagits fram av boende. En förstudie som genomfördes 2008 visar hur cykelvägen till lägsta kostnad kan dras den återstående sträckan till Björkvik. Efter uppdatering med hänsyn till prisutvecklingen sedan dess bedöms nu dessa delar kosta ca 10 miljoner kronor.

Då förutsätts måttlig standard och ingen vägbelysning. Större delen av sträckan kommer främst att användas under barmarksdelen av året (ca 9 månader) varför denna del av cykelvägen i dagsläget knappast behöver vinterunderhållas. Under den varma årstiden dominerar även dagsljuset. Vägbelysning saknas i allt väsentligt i de två berörda tätorterna varför det inte är rimligt att belasta projektet med kostnader för belysning. Om sådana kostnader medför att cykelbanan försenas innebär det att cyklister i stället tvingas fortsätta att cykla på en oupplyst bilväg. Relevant är också att Trafikverket inte kommer att förse den sträcka som nu byggs från Lemshaga till Ingarö med belysning.

Många får nytta av cykelbanan!

År 2010 hade Ingarö 6 500 invånare. Mer än hälften bodde i tätorter genom vilka cykelleden passerar. På sträckan Brunn-Klacknäset fanns drygt 3 400 mantalsskrivna invånare och ett stort antal fritidshus. Långvik (559 invånare) och Björnmalm-Klacknäset (624) saknar helt en bilfri förbindelse med omvärlden.

Utbyggnad av cykelvägen ger ökad tillgänglighet till en rad attraktioner och verksamheter som t.ex. Björnö naturreservat, kanotuthyrningen, Björkviks brygga, Bistro Björkvik, skolor och förskolor, stallen i Evlinge och Återvall, serviceinrättningarna och idrottsplatsen i Brunn mm. Dessutom skapas förbättrade möjligheter till cykelpendling, t.ex. till bussarna i Brunn och Värmdö marknad och centralorten Gustavsberg.

Cykelvägen ger barnen i Fågelvikshöjden, Återvall, Långvik och Björnömalmen möjlighet att cykla till sina skolkamrater och till badstränderna på Björnö och vid Stora och Lilla Sand. Cykelvägen kommer också att kunna användas för utflykter/friluftsdagar av skolorna i Brunn och Rosenlund.

Skärgårdsstiftelsens stora parkeringsplats på Björnö är vackra sommandagar överbelagd och bilar står ofta parkerade längs den smala vägen till reservatet. Ett sätt att minska trycket är att ge de närboende en möjlighet att välja cykel istället för bil. Stiftelsen har i många år stött planerna på cykelväg till Björkvik och Björnö. Bistro Björkvik välkomnar också cykelvägen.

Felaktiga bedömningar vid cykelbaneprioriteringarna

I den prioriteringsmatris som kommunen använde som grund för bedömning av behovet av cykelbaneutbyggnader finns flera konstigheter beträffande sträckan mellan Kulla Karby och Björkvik. Det är denna prioriteringsmatris som resulterat i att sträckan från Återvall till Björkvik hamnade på sista plats i prioriteringsordningen, även om man hävdar att man inte längre ska vara bunden av den prioriteringen. Kommunens matris och våra kommentarer till den finns i bilaga 4.

Begäran

Eftersom väg 653 är statlig väg bör Trafikverket bidra ekonomiskt till utbyggnaden av cykelleden och den bör också prioriteras inom länstransportplanen med tanke på dess betydelse för cykelturismen i Stockholmsområdet. Länsstyrelsen håller på att ta fram en plan för cykelturismen i vilken *Värmdöslingan* bör prioriteras eftersom den går i ett område med utomordentliga förutsättningar och den resterande kostnaden är liten.

Vi uppmanar kommunfullmäktige att snarast besluta att cykelväg ska anläggas mellan Återvall och Björkvik senast under 2018 och vi hoppas att fullmäktige också bejakar tanken om cykelturistleden *Värmdöslingan*.

Ingarö och Gustavsberg i februari 2016

Arbetsgruppen för cykelväg Gustavsberg-Björkvik

Kontaktperson: Svante Lundquist (sv.lundquist@telia.com eller 0733- 52 47 19)

Bilagor

Bilaga 1 visar att vårt förslag om att snarast anlägga cykelväg mellan Återvall och Björkvik har ett brett stöd bland berörda företag, institutioner och föreningar.

Bilaga 2 redovisar åtgärdsbehoven på sträckan Återvall-Björkvik i detalj.

Bilaga 3 beskriver cykelturistleden "*Värmdöslingan*" som kan bli ett indirekt resultat av att de felande länkarna byggs ut.

Bilaga 4 redovisar synpunkter på kommunens mall för prioritering mellan olika cykelvägar.

Bilaga 1.

Följande organisationer och företag har uttalat sitt stöd för projektet:

Naturskyddsföreningen i Värmdö

Skärgårdsstiftelsen

Friluftsförbundet i Värmdö

Svenska Friluftsföreningen

Cykelförbundet

Ingarö hembygdsförening

Brunns fastighetsägarförening

Ingarö-Långviks samfällighetsförening

Fastighetsägarföreningen Björnömalmen-Klacknäset (MSV)

Klacknäsets vägförening

Bistro Björkvik

Ingaröhallen

Statoil Brunn

Kajakeriet

Brunns skola

Fågelviks skola

Lemshaga Akademi

Långviks förskola

Fritidsgården Brunnen

Värmdö hästvägsförening

Evlinge stall

Ponnystallet Lemshaga

Fågelsångens Gård

Visit Värmdö Ideell Förening

Bilaga 2.

Utdrag ur studien *Cykelväg Gustavsberg-Björkvik/Björnö*. P. Kågeson, Nature Associates 2008-10-18

Återvall/Eknäsvägen-infart Långvik (2.97 km)

Ett femtiotal meter in på Karbyvägen börjar en gång- och ridstig som följer väg 653 fram till Kullagårdsvägen (640 m). Stigen är i sin norra del 50-70 cm bred och i den södra delen (där den ansluter till en ledningsgata) mellan 1 och 2 meter. Avståndet mellan stigen och vägen är mestadels 50-60 meter. Om trygghetsskäl motiverar ett bättre samband med väg 653 kan cykelvägen anläggas närmare bilvägen genom utnyttjande av ledningsgatan på hela denna delsträcka. Kostnaden torde bli obetydligt högre än om stigen utnyttjas. Marken består av mo och markberedningen kan sannolikt i huvudsak begränsas till trädfällning/röjning. På ett ställe passeras ett mindre dike. Någon sprängning eller schaktning torde inte behövas oavsett förläggning.



Ledningsgata parallell med väg 653



Ridstig i gränsen mellan åker och skog

Efter Kullagårdsvägen fortsätter ridstigen söderut, först i ledningsgatan och sedan i brynet mellan åkrar och skogsmark fram till Evlingeårdsvägen (1.04 km). Stigen är här återigen smalare och dessutom något ringlande. En bättre möjlighet kan vara att förlägga cykelvägen närmare väg 653 varvid sprängning kan undvikas genom en kort kringgående rörelse runt en liten bergklack (avvikelse på max 10 meter från bilvägen). Från den punkt där ridstigen når åkermarken finns två alternativ.

Man kan antingen dra cykelvägen i direkt anslutning till den nuvarande vägkorridoren (på ett avstånd av 1-3 meter) eller ansluta till den befintliga ridstigen. I det förstnämnda fallet måste man inkräkta något på åkermarken och i det senare fallet kan det vara naturligt att efter samråd med ägaren till Evlinge gård anlägga en kombinerad cykel- och ridväg. Den skulle kunna utformas som en 2.5-3.0 meter bred väg som till ca 2/3-delar av vägbredden är asfalterad och i övrigt grusad. Vid möte mellan två hästar måste den ena hästen i så fall tillfälligt beträda asfalten, medan mötande cyklister tillfälligt kan behöva utnyttja grusdelen i samband med möten eller omkörningar.

Efter Evlingegårdsvägen finns ingen ridstig i sydlig riktning. Om man i det nyss nämnda avsnittet valt att lägga cykelvägen i anslutning till väg 653 förefaller det rimligt att fortsätta med samma typ av förläggning även efter avfarten till Evlinge Gård. Om man istället valt att följa ridstigen kan det vara bättre att anlägga en bro över det breda dike som från väster når ända fram till väg 653 i höjd med avfarten till Evlinge och Ramsdalen. Därefter dras i så fall cykelleden över en åker och vidare i brynet mellan skogs- och åkermark till åkermarkens slut (660 meter jämfört med 600 meter om den dras längs vägen). För att undvika sprängning kan cykelvägen på någon kortare delsträcka behöva ta åkermarken i anspråk. Skogen är här delvis gammal och block förekommer i terrängen. Markberedningen kan bedömas bli något mera kostsam än i tidigare avsnitt.



Efter vägskäl mot Evlinge får cykelvägen antingen gå i skogsbrynet eller längs vägen

Från åkermarkens slut till återvändsgata i Långvik är avståndet 690 meter. Området är delvis sankt och den minst kostsamma lösningen är med sannolikt att bredda den befintliga vägbanken med 2.5 meter så att utrymmet medger en cykelbana som åtskiljs från bilkörvägen med en heldragen räfflad linje. Vägbankens höjd varierar mellan 0.5 och 2 meter varför man kan överväga att låta cykelbanan ligga något lägre än bilvägen. Det kräver i så fall sannolikt att man separerar cykelbanan från bilbanan genom vajerräcke. En nackdel med en låg placering av cykelbanan kan vara att risken för stänk från våt vägbanor ökar.



Sankmark på västra sidan



Lokalgata i Långvik

Infart Långvik- Björnövägen (3.61 km)

Genom Långvik kan cykelleden utnyttja det lokala gatunätet. De första ca 600 metrarna löper gatan parallellt med väg 653. Därefter tvingas man till en mindre omväg via Långviksvägen och Lagerbäcksvägen till Kolbacksvägen. Sträckan blir ca 160 meter längre (+18 %) än om man anlägger cykelväg i direkt anslutning till väg 653.

Om den senare lösningen föredras uppkommer dock betydande svårigheter och kostnader i avsnittet mellan Snösundsvägen och Fåruddsvägen där vägkorridoren på en sträcka av något hundratal meter är mycket smal. På den västra sidan är avståndet mellan vägbana och en gjuten stödvägg bara en dryg meter och på den västra sidan sluttar terrängen brant nedåt. Problem med dränering kan förutses om hela utrymmet på den västra sidan tas i anspråk. Att bredda vägkorridoren skulle påtagligt inkräkta på fastigheterna Sjöstugan 1 och Sjöstugan 2.

Alternativet att följa en befintlig ledningsgata något hundratal meter väster om vägen är heller inte invändningsfritt, eftersom ledningen går i relativt brant lutning över en höjd (20-25 m hög).



Smal passage i Långvik



Del av omvägen på Långviks lokala gatunät

En nackdel med omvägar är att trafikanter som har bråttom kan komma att välja att cykla på huvudvägen i syfte att vinna tid. Kanske kan den risken minimeras genom tydlig skyltning som upplyser cyklisterna om att omvägen är trevligare och bara förlänger färden med 160 meter? Istället för att lägga 3 mkr på ny cykelväg längs 653 kan det i denna del vara bättre för väghållaren att bidra till partiell omasfaltering av det lokala gatunätet som i delar av Långviksvägen och Lagerbäcksvägen har krackelerande yta. Om man väljer att utnyttja det lokala vägnätet blir längden på denna etapp (infart Långvik-Kolbacksvägen) 1.56 km.

Från Kolbacksvägen kan man använda Södergårdslingan i ca 230 meter till en kurva varifrån ny cykelväg anläggs över en äng på en sträcka av 170 meter fram till korsning mellan väg 653 och en mindre väg (utan namnskylt) vid SL:s hållplats Kolbacken. Från denna punkt anläggs ny cykelväg i omedelbar anslutning till väg 653 (på ett avstånd av 0-5 meter) fram till vägskalet mot befintlig stig på vägens

västra sida efter 500 meter. Sprängning behövs på ett ställe (alternativt parallellförskjutning av biltrafikens vägbana i östlig riktning).

Den aktuella stigen (1-2 meter bred och 150 meter lång) leder uppför en mindre backe till en vändplan tillhörande lokalgatan Österleden. Österleden (asfalterad, 30 km/h och farthinder) når efter 690 meter väg 655.

Efter passage av väg 655 (f.n. 50 km/h) når man en bred gång- och cykelstig, som efter ca 310 meter mynnar vid väg 653 i höjd med Björnövägen. Stigen behöver breddas något, utjämnas och förses med bärlager samt asfalt.



Äng efter Södergårdsslingan



Liten bergknalle efter Kolbacken



Övre delen av stig som mynnar vid vändplan



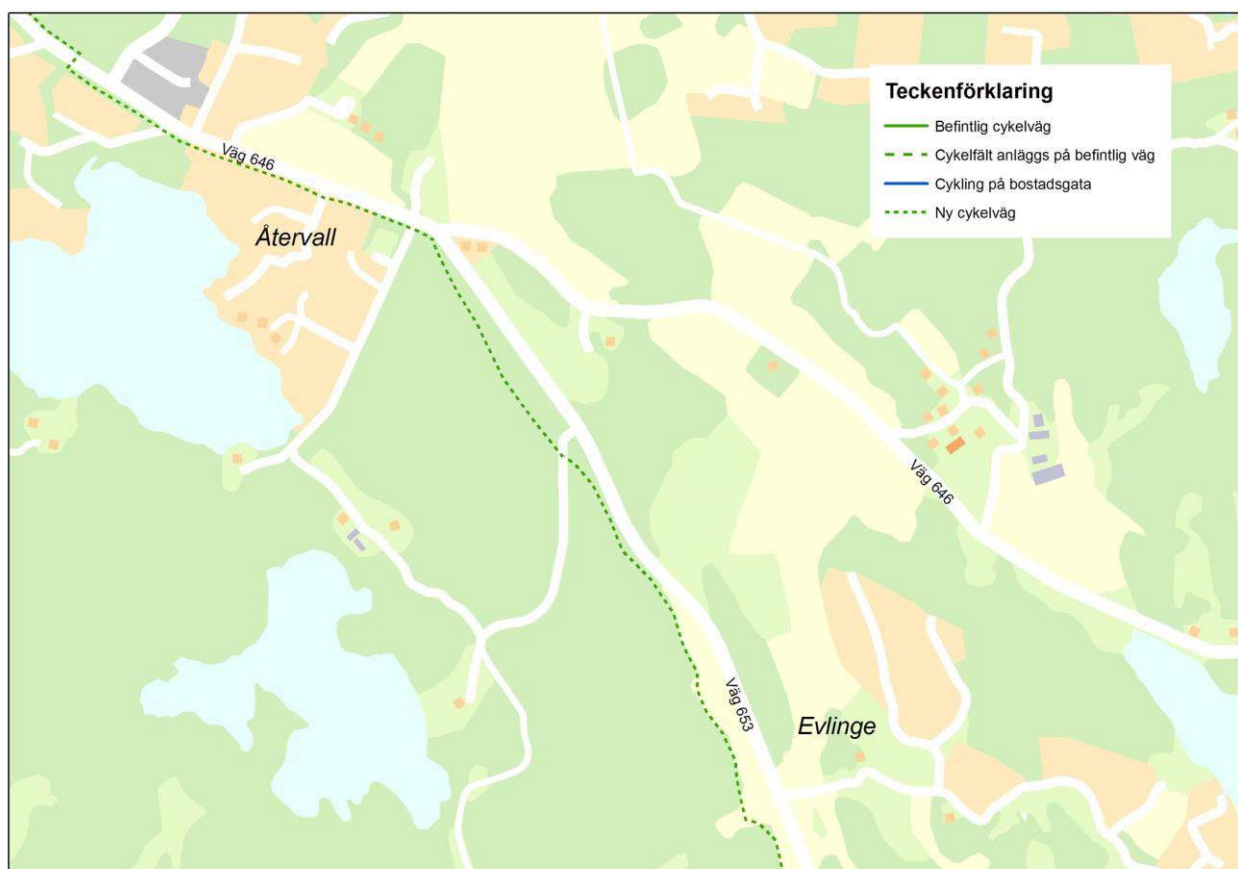
Grusväg parallell med väg 653 efter väg 655

Björnövägen har parallell gång- och cykelväg i ca 800 meter fram till naturreservatets stora parkeringsplats. Längs väg 653 är det bara något hundratal meter till Björkviks parkering (som är förlagd längs vägen). Sträckan är skyltad för max 50 km/h. Efter omskyltning till 30 eller 40 km/h (sommartid) behövs knappast någon separat cykelväg ned till bussarnas vändslinga och Vaxholmsbolagets brygga.



Sista biten av väg 653 från Björnövägen via parkeringsområdet ner till Björkviks brygga

Detaljkartor (upprättade 2008)







Bilaga 3. Värmdöslingen

Det finns inga möjligheter att inom de närmaste tio åren erbjuda långa bilfria cykelturistleder i Stockholmsregionen lämpade för cykling med flera övernattningar (20-30 mil). Det finns för lite bilfri cykelinfrastruktur i turistiskt intressant miljöer och den återstående investeringskostnaden för en sådan led kan uppskattas överstiga 200 Mkr.

På kort sikt ligger Stockholmsområdets möjlighet i att erbjuda korta slingor lämpade för en halv till en dags cykling som ett kompletterande inslag i en stockholmsvistelse (kanske stanna en dag extra). Sådana slingor kan också bli värdefulla för stockholmarnas egen rekreation. Många turister från Tyskland, Nederländerna och Danmark medför egna cyklar på bilen eller husbilen. Slingor gör att man slipper cykla tillbaka samma väg och att man inte behöver erbjuda någon transporttjänst – det räcker med cykeluthyrning på en plats i ett bra kollektivtrafikläge för dem som inte medför egen cykel.

En cykelturistslinga bör vara 20-50 km lång och i huvudsak bilfri eller gå på vägar med låga trafikflöden för att funka även för barnfamiljer. För att sådana slingor ska kunna etableras snabbt krävs att de kan byggas ut till god standard och hög trafiksäkerhet till måttlig kostnad genom smärre kompletteringar av befintlig infrastruktur. Det är en fördel om leden kan nås från innerstaden med frekvent kollektivtrafik. Dessutom bör det vara möjligt att parkera bilar och husbilar någonstans längs slingan, men det behöver inte vara på samma geografiska plats som kollektivtrafikanknytningen.

För att vara attraktiv måste slingan undvika långa sträckor längs högtrafikerade vägar (även i ett fall där själva leden är bilfri) och gå genom ett vackert landskap. Därtill behövs intressanta besöksmål, helst både kultur/historia och naturområden/friluftsbad, samt tillgång till restauranger och kaféer på flera ställen längs leden.

”Värmdöslingen” är ett exempel på en tänkbar led i Stockholms närhet som väl uppfyller de ovan uppställda kraven och är lagom lång för en dagstur. Den föreslås gå Gustavsberg-Kvarnsjön-Södersved-Kolström-Brunn-Återvallssjön-Björkvik-Idalen-Baldersnäs-Vedhamn-Grönskan-Borrsjön-Brunn-Kolström-Beatelund-Artipelag-Sjöstugan-Gustavsberg. Totalt blir det ca 45 km, men leden skulle i praktiken bestå av två slingor (Farstalandet respektive Ingarö) som tillsammans bildar en åtta. Leden kommer dessutom att ha en bilfri avstickare till Björnöreservatet (ca 1 km).

Längs Värmdöslingen finns badstränder i bl.a. Södersved, Återvall, Björnö, Stora Sand, Lilla Sand och Vedhamn. Naturreservat finns på Björnö samt vid Långviksträsk och i Beatelund. Konst och kultur hittar man i Gustavsberg och Artipelag. Kaféer och/eller restauranger finns i Gustavsberg, Södersved, Brunn, Återvall, Björkvik och Artipelag samt på kort avstånd från leden i Fågelvik och Säby.

På Farstalandet finns leden redan sedan ett antal år en kommunal cykelled (bristfälligt skyltad och underhållen) i form av ”*Cykelslinga Farstalandet*”. På Ingarö finns cykelväg från Kolström till Rosenlund. Kommunen håller nu på att förlänga den till Återvall samt anlägga ny cykelväg från Brunn till Fagerholmsvägen. Komplettering behövs mellan Återvall och Långvik samt på den del av sträckan Långvik-Björkvik där parallella gator/vägar saknas. Kostnaden för detta kan uppskattas till 8-10 Mkr. Från Björkvik via Idalen till vägskälet mot Fagerholmsvägen kan leden använda enskilda småvägar på halva sträckan och någon investering i cykelväg bedöms inte behövas.

Värmdöslingen

Kartan visar hela sträckningen utan att redovisa vilka delar som redan är cykelväg, vilka som ska bli cykelväg och vilka sträckor som kommer att gå i blandad trafik (med låga flöden av biltrafik).



Bilaga 4.

Påbyggnads prioriteringsmätning	Delsträcka	Planerat byggår	Allmänt		Bedömning av trafik säkerhet							Bedömning av målpunkt				Målgrupp							
			Orakerhet kring rådgivet över mark	Nyttillkommen förtag från SSK	Består om byggnation finns	Längd (km)	Samordningsavsnitt med VA	Högräddnings väg	Blåstrafik	DMiga stiftsallanden	Ombudsning för dispens trafik	Transportväg enligt gods	Pariga korsningspunkter	Skyddad hastighet 70km/h	Skola	Handikapptaxi	Kollektivtrafik	Idrotts anläggning	Centrum & övrig service	Reparipunkt	Skolebarntomborg	Arbetspenning	Rebation
1	Hemmeta vägskil - Torshy	2011	Ja	Ja	3,0	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2	Hagsberg-Värmdövik-Herrviksån-Srönena	2009	Ja	Ja	5,2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
3	Djurö by-Djuröbron-Stavnsås	2010	Ja	Ja	4,0	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
4	Hemmeta Dalväg-Parkvägen	2011	Ja	Ja	0,3	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
5	Levranstörsvägen-Dalkäret	2011	Ja	Ja	1,6	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
6	Ingarörens-Länshaga	2011	Ja	Ja	1,3	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
7	Länshaga-Charlottsundal	2012	Ja	Ja	1,7	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
8	Ploglandes-Älvsby industriområde	2012	Ja	Ja	1,0	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
9	Älvsby industriområde-Norra kopparmora	2012	Ja	Ja	1,2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
10	Fågelvik-Kulla Karby	2012	Ja	Ja	2,2	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
11	Brunn-Fågelholmsvägen	2012	Ja	Ja	0,7	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
12	Strömma-Hässelmara	2013	Ja	Ja	4,0	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
13	Hässelmara-Ramnora	2014	Ja	Ja	4,0	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
14	Kulla Karby-Björkvik	2014	Ja	Ja	6,0	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

10STN/0012-350

2010-12-15

Bilaga 1. Prioriteringsmatrix

Kommentarer till kommunens prioriteringsmall

Vi beklagar den dåliga upplösningen på tabellen men våra kommentarer är följande:

1. Kommunen bedömer i en prioriteringsmall att det inte förekommer dåliga siktförhållanden på den nu aktuella sträckan. Det finns dock flera inslag av dålig sikt längs sträckan och vid en av dem råder omkörningsförbud. Trafikverket skriver i sin förstudie från 2011 om cykelvägen till Björkvik att "vägen är utformad för motortrafik och hastigheten är hög och sikten begränsad"
2. Det är förstås riktigt, som framgår av mallen, att utbyggnaden av cykelbanan inte kommer att kunna samordnas med en VA-utbyggnad eftersom någon sådan inte är planerad. Men det är ett ekonomiskt argument som inte ska förväxlas med behovet av cykelbanan.
3. Begreppet "Bedömning av målpunkt" är underligt. Som vi förstår det måste det avse vart den som cyklar på cykelvägen kan tänkas vara på väg. För den nu aktuella sträckan finns bara en

replipunkt angiven. Alla de mer än 3 400 personerna som bor längs cykelvägen skulle alltså vara på väg till Björkviks brygga? Med en utbyggd cykelväg kan de nog också vara på väg mot Brunns centrum eller Brunns IP eller någon skola eller till kollektivtrafiken.

4. "Målgrupp" torde avse vilken typ av regelmässig utövare som skulle gynnas om cykelbanan byggdes ut. Distinktionen känns oklar och samma person kan säkert representera flera av målgrupperna. Att en del barn skulle cykla till skolan i Brunn eller vuxna till snabbussarna vid Värmdö marknad verkar mera troligt än att alla alltid är lediga och bara vill ta sig ner till stränderna.
5. Den sträcka som behöver byggas ut mellan Återvall och Björkvik har felaktigt angivits till 6 km. Man har bortsett från att det parallella lokala vägnätet kan användas på ca 2 km av den totala sträckan.
6. Det allra viktigaste kriteriet saknas i kommunens matris, nämligen befolkningsunderlag och avstånd mellan näraliggande tätorter. I Trafikverkets arbete med cykelvägar utgör de centrala utgångspunkter.