

Cykel och Gångväg (CG-väg) Trosa-Lagnö

Document version:	1.2
Author:	Kristoffer Leijon
Last Modified:	2016-09-08

Innehållsförteckning

Inledning.....	3
Motiv för cykel och gångväg till Lagnö	3
Turism och naturupplevelse	4
Nationellt mål att öka cyklandet i landets kommuner.....	4
Cykelfrämjande åtgärder har beslutats i riksdagen.	4
Undersökning av kommuners engagemang angående cykeltrafik.....	4
Bilagor	6
Val 2014 – Lovades cykelväg ut till Lagnö	6
E-mail skickat till kommunen 2015	6
Kostnader för att bygga CG-väg samt finansiering av densamma.....	6
Alternativa sträckningar av CG-väg.....	7

Inledning

Lagnö är ett område i utveckling, många flyttar hit och ett stort intresse finns för den naturnära upplevelse som erbjuds här. Golfbanan växer och man ser ett stort intresse hos unga för sporten. Förskolan som ligger i Lagnö lockar familjer inifrån Trosa tätort och nybyggnadsplaner finns för området som väntas locka många. Många av de som bor i Lagnö har bott här en längre tid och man ser att ett generationsskifte är på gång, vilket innebär att många av husen fylls med barnfamiljer och unga som i större utsträckning är i behov av möjligheten att cykla. Lagnö har nästan allt. Det som skulle göra mångas färd hit ut säkrare och underlätta i trafiken är en cykel och gångväg. Det är nära till Trosa och det känns inte bra ur miljösynpunkt att inte ha ett val huruvida man använder bil eller inte. Trosa är en kommun med ett djupt miljöarbete och det ligger helt i den linjen som vi vill föra fram våra önskemål angående en cykel och gångväg.

Motiv för cykel och gångväg till Lagnö

Motiv för en gång och cykelväg till Lagnö:

- Vägren saknas helt på en väg med 70 som hastighetsbegränsning.
- Många dolda backkrön samt skymda kurvor finns längs med vägen under sommaren då vegetationen växer sig hög utmed vägkanterna.
- Ridhus, bad och golfbana längs vägen som lockar barn och vuxna.
- 19 nya bostäder byggs.
- Miljöaspekt, endast 4 km till befintlig cykelväg.
- 100 hushåll i Lagnövikens samfällighetsförening, där två tredjedelar är permanentboende.
- Ytterligare ~250 fastigheter bortom Lagnö, som skulle kunna dra nytta av cykelvägen.
- Av intresse för turism/besöksnäring.
- Alla samhällsfunktioner finns i Trosa.
- Intresset för hälsa och motion ökar.
- Bussförbindelse saknas helt. Inget alternativ till bil finns.
- Ungdomars fritidsintressen finns i Trosa.
- Generationsskifte har påbörjats i området.
- Trafiktätheten ökar.
- Belysning saknas.
- Slitaget på den redan utsatta vägbanan skulle bli lägre om det är så att folk skulle kunna ha ett val och välja andra alternativ en bil.

Vi ser en gång och cykelväg som en självklarhet i ett fortsatt arbete att utveckla Trosa och Lagnö.

Att cykla en sträcka som är 4 km är i vanliga fall inget bekymmer men att ge sig ut på den här vägen det gör man inte med cykel. Vi vill kunna ta oss fram och tillbaka till Trosa, Västerljung och Vagnhärad utan att riskera livet. Vi hoppas verkligen att kommunen tar till sig det här och att det inte ska gå så långt att en olycka sker innan någon reagerar. Vi ser varje dag när vi kör på den vägen hur nära det kan vara och att det handlar om "när" en olycka sker INTE "om".

Man ser en tydlig och stark inflyttning i kommunen vilket gör att även ytterkanterna i kommunen befolkas. Är det så att man tillåter en större utflyttning till ytterområden i kommunen måste man även se över kommunikationer till dessa områden.

Turism och naturupplevelse

Om man skulle dra cykelvägen förbi Lagnö och fortsätta ut mot Käftudden skulle detta bli en mycket vacker cykelväg som garanterat skulle locka folk utanför Trosa. Den kustnära känslan skulle infinna sig längs med hela cykelsträckan och avslutas med att blicka ut över havet vid vägs ände. Om man promotade denna cykelväg i sociala medier och fick hit folk utanför Trosa som vill komma och cykla/gå denna sträcka så skulle denna CG-väg betala sig ganska snabbt i ökad turism till kommunen.

Det har aldrig varit ett så stort cykel intresse som det är idag i Sverige. Att motionera och röra på sig ute i naturen är en stark rörelse som inte går att stoppa. I Stockholm har antalet cyklister ökat med över 70 % de senare åren. Detta smittar av sig även på mindre kommuner.

Nationellt mål att öka cyklandet i landets kommuner

Cykelfrämjande åtgärder har beslutats i riksdagen.

Regeringen föreslog i budgetpropositionen 2016 en tvåårig satsning på cykelfrämjande åtgärder. Riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens förslag. Satsningen föreslås uppgå till 25 miljoner kronor 2016 och beräknas till 75 miljoner kronor 2017. Kommunerna har en central roll i arbetet med att främja ökad cykling genom att de ansvarar för den stora merparten av alla gång- och cykelvägar.

[Länk](#)

Undersökning av kommuners engagemang angående cykeltrafik

Branschorganisationen Svensk Cykling gav Sweco i uppdrag att kartlägga landets 30 största kommuner för att undersöka hur deras långsiktiga strategier och förutsättningar att utveckla cykeltrafiken egentligen ser ut. Endast var femte undersökt kommun har pekat ut cykel som ett fokusområde eller satt upp mål för cykeltrafiken i kommunen. 27 procent av de undersökta kommunerna anger cykling som en

del av kommunens vision och bara 57 procent har en cykelplan från 2008 eller senare. Nio kommuner saknar helt cykelplan. [Länk](#)

Resultat

Vi hoppas att vi kan få till en dialog med Trosa kommun runt en CG-väg ut till Lagnö. Vi tror och hoppas att detta inte bara skulle gynna boende ute på Lagnö utan Trosa kommun som helhet.

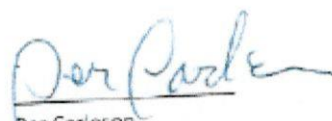
Lagnövikens samfällighetsförening (LSFF)
Trosa den 10 juni 2016



Kjell Blanklin
Styrelse ordförande



Kristoffer Leijon
Sekreterare



Per Carlsson
Suppleant

Bilagor

Val 2014 – Lovades cykelväg ut till Lagnö

Inför valet 2014 sattes det upp skyltar längs med vägen som tydligt lovade att man skulle titta på en cykelväg ut till Lagnö om det var så att det blev borgerlig majoritet i kommunen, vilket det blev.

Har detta initiativ helt slopats nu?

E-mail skickat till kommunen 2015

Förra året skickade styrelsen i Lagnövikens samfällighetsförening ett brev till kommunen där man vädjade om att kommunen skulle titta på en möjlig cykelväg ut till Lagnö. Detta brev var påskrivet av följande föreningar:

- Lagnövikens samfällighetsförening
- Hagstugans Samfällighetsförening
- Kooperativa Hyresrättsföreningen Lagnö Bo
- Uddby Samfällighetsförening
- Trosa Golfklubb
- Bostadsrättsföreningen Lagnö Gård
- Trosa Ridsällskap

Detta brev ligger som attachment nedan.



Scan0003.pdf

Kostnader för att bygga CG-väg.

Enlig Vägverket innefattar en CG-väg ungefär dessa priser, detta är framtaget av nätverket Solna cyklister. Ursprunglig källa är Vägverket.

- Asfalt på befintlig grusad led 50 000 kr/km
- Ny asfalterad led på banvall i gott skick 120 000 kr/km
- Ny asfalterad led på banvall i sämre skick 200 000 kr/km
- Ny asfalterad led ovanpå värmekulvert 150 000 kr/km
- Avskild cykelbana genom utnyttjande av del av befintlig vägbredd (fräsning + skyltning/målning) 20 000 kr/km
- Ny asfalterad cykelbana på naturmark 1 200 000 kr/km
- Ny cykelbana (stenmjöl) på stig som breddas till cykelväg 200 000 kr/km
- Asfalt på smal mötesplatsväg + skyltning 70 000 kr/km
- Stenmjöl på befintlig kanalbank 30 000 kr/km
- Enbart skyltning 5 000 kr/km

Beroende på vilken sträckning man använder sig av för denna cg-väg så blir kostnaden lite olika.

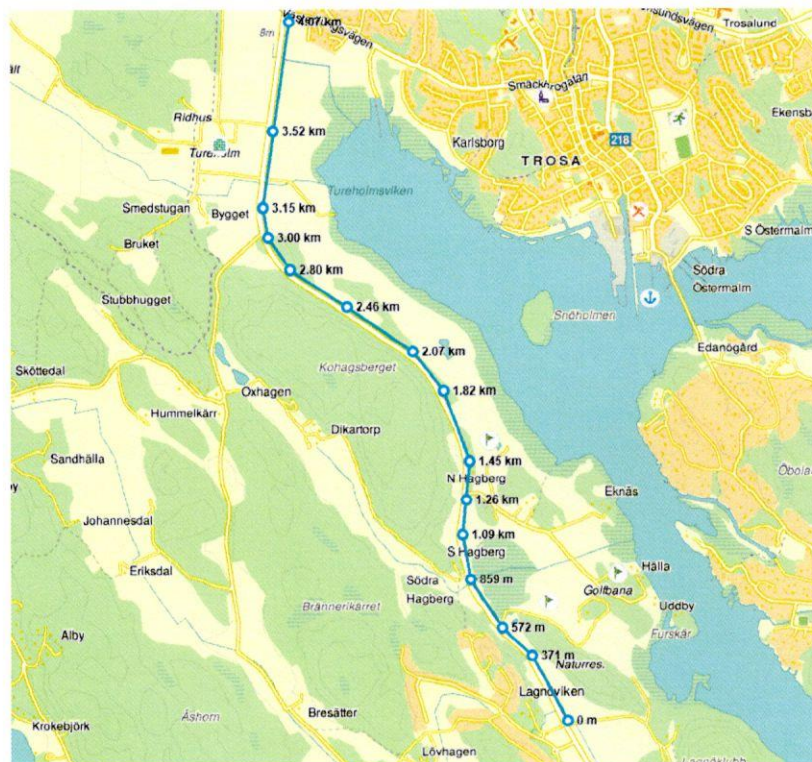
Kontakt har tagits med regionförbundet som informerade om att kommuner kan få 50 procents bidrag till byggandet av cykelvägar. I det här fallet är även den gång- och cykelväg vi diskuterar en del av Sömlandsleden där regionförbundet numera har ett huvudmannaskap och förväntas utveckla denna i samarbete med berörda kommuner varför ytterligare sänkning av totalkostnaden kan vara möjlig.

Medfinansiering kan också, åtminstone, diskuteras

Alternativa sträckningar av CG-väg.

Alternativ 1.

Ny asfalterad cykelbana på naturmark.



Att dra den här sträckan skulle bli den rakaste sträckan. Utan övergångsställen efter vägen och cykelvägen skulle ligga i anslutning till vägen vilket skulle vara det bästa ur trygghetssynpunkt. Enligt schablonen skulle det här förslaget gå på 4 904 350 kr, med skyltning och dragning längs naturmark.

Alternativ 2.

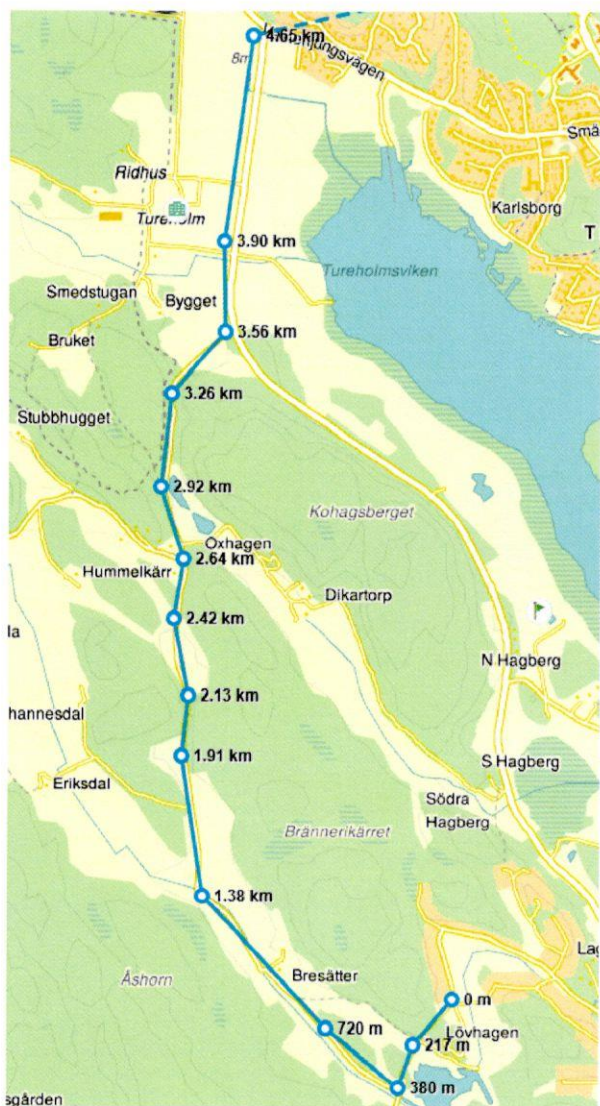


Enligt det här förslaget skulle dragningen av cykelvägen ligga längs en befintlig skogsväg för att sedan dras på andra sidan. Fördelen är kostnaden och effektiviteten. Nackdelen är att man behöver en

övergång till andra sidan för att kunna fortsätta dragningen. Även här skulle cykelbanan ligga längs vägen vilket skulle vara fördelaktigt ur trygghetssynpunkt. Enligt schablonen skulle det här förslaget kosta

3 761 650 kronor

Alternativ 3.



Enligt det här förslaget dras cykelbanan längs en befintlig skogsväg, vilket är det mest kostnads effektiva men man förlorar tryggheten med att ha bilvägen nära vilket gör att man behöver satsa mer på den i form av belysning. Här finns även vägbom uppsatt av markägare. Det försvårar även för utryckningsfordon. Vi ser det här som ett sista förslag. Enligt schablonen kommer det här förslaget kosta 255 750 kronor. Förutsatt att man kan dra längs befintlig väg hela sträckan. Belysning ingår ej i kostnadsförslaget.