

Cykeln och rekreationen



Denna service ser vi gärna från Vägverkets sida utmed våra cykelturistleder. Från Sverigeledens invigning genom Skåne 1988.



Innehåll

Sammanfattning	3
1 Motiv och definitioner	4
2 Allmänt	
2.1 Läget just nu	5
2.2 Cykelns användningsområden	5
2.3 Trendigt och perifert	6
3 Tävlingsidrotten	
3.1 Sportgrenar	7
3.2 Administration och omfattning	7
4 Organiserat motionscyklande	
4.1 Trender och bakgrund	9
4.2 Motionsloppen	9
4.3 Övrig verksamhet	10
5 Cykeln för fritid och rekreation	
5.1 Var, när och hur ?	11
5.2 Vägar och skyltar	12
5.3 Information	12
5.4 Konkreta förslag	13
6 Cykelturismen i Sverige	
6.1 Utvecklingsbar nisch	14
6.2 Cykelturistleder – definition och omfång	14
6.3 Cykelturistleder – kvalitetsnorm och bedömning	16
6.4 Initiativtagare och huvudmän	17
6.5 Information	18
6.6 Arrangemang	18
6.7 Konkreta förslag	19
7 Cykeln på allmänna färdmedel	21
7.1 Konkreta förslag	
8 Utnyttja nedlagda banvallar	23
8.1 Konkreta förslag	
9 Information och marknadsföring	24
9.1 Konkreta förslag	
10 Stöd till seriösa aktörer	25
10.1 Konkreta förslag	
Bilagor	
1 Tio goda skäl för ökat cyklande	26
2 Nya Mälardalsleden	27
3 Kvalitetsbedömning av cykelturistleder	28
4 Cykelpaket i Sverige	32
5 Cykeldressinjärnvägar i Sverige	33
6 Cykeltransporter på regiontåg / buss / i Sverige	34
7 Projekt Banvallsleden	35

Sammanfattning



*Testcykling längs
blivande Vindel-
älvsleden 1995.*

Cykeln är ett utmärkt fordon. Få redskap kan förena nytta med nöje i så hög grad som cykeln. Det satsas en del på vardagscyklandet i landet, men mycket små summor på rekreationen. Detta måste förändras om vi vill att fler skall börja använda cykeln regelbundet.

Hälften av dagens trampande sker på fritiden. Det torde vara lättare att locka nya anhängare med fritidscyklarens mer omväxlande och attraherande budskap. Hur, var och när man cyklar har annars inte så stor betydelse. Friskvårdseffekten är densamma och kraven på trafiksäkerhet lika stort.

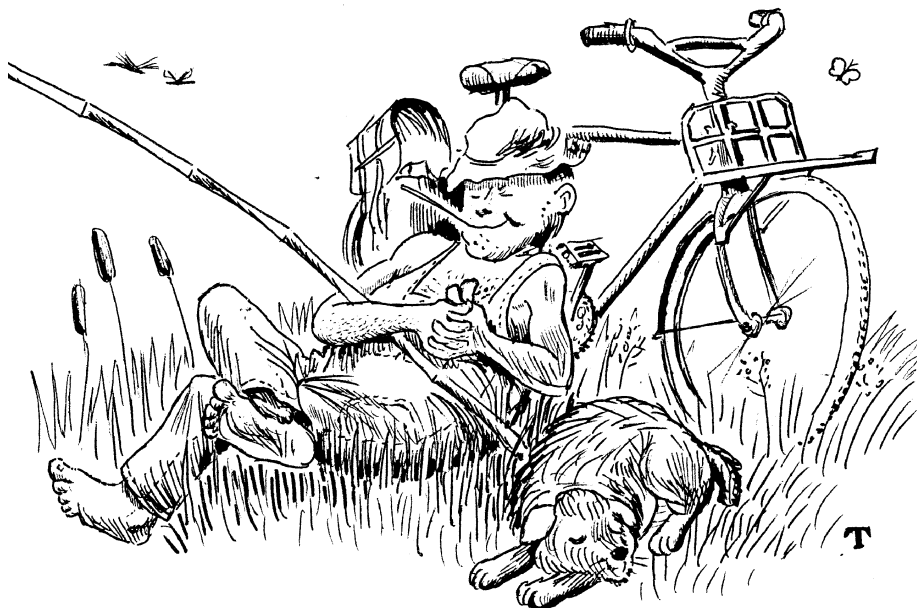
Fritidscyklarens mest förädlade form är tävlandet, därnäst i status kommer motionsloppen. Cykelturismen ger i särklass det högsta mentala utbytet och utflyktscyklarens är störst på bredden. Till det senare räknar vi då även barnens trampande på sitt "lekredskap".

Störst potential för utveckling just nu torde ligga inom cykelturism för den vuxna befolkningen samt utflykts- / motionstrampandet nära den egna bostaden. Här finns en hel del att göra för att underlätta utvecklingen, som bättre information och eliminering av begränsande faktorer.

Det säljs en förfärlig massa cyklar i Sverige varje år (500 000) – det gäller att få folk att börja använda dem flitigare. Det gör man enklast genom att etablera regelbundna vanor. Att använda hojen till vardags, för motionen skall några gånger i veckan och under en del av semestern varje år. 50 procent sade sig intresserade av det senare i en enkät 1990. Nu börjar det bli dags att visa detta.

Samhället måste också underlätta för seriösa aktörer med goda idéer. Dessa skall inte behöva lägga ner lika många arbetstimmar i byråkratin som ute på fältet. Cyklister gillar enkla regler och smidiga lösningar – det gör även cyklisternas företrädare inom organisationsväsendet. Använd cyklisterna för att trafiksanera dagens tätorter.

1 Motiv och definitioner



Cykeln är ett utmärkt fordon ur många synvinklar. Få redskap kan förena nytta med nöje i lika hög grad som cykeln. SCS kan utan svårighet ange tio tungt vägande skäl för cyklismen. Naturligtvis finns det nackdelar också, risker i blandtrafik, stölder, vintercykling och dåligt väder, men dessa prövningar går att minimera/eliminera och det är ett arbete som pågår (se bilaga 1).

Det satsas väldigt små summor i vårt samhälle på fritidscylandet. Både jämfört med allt annat och jämfört med insatser för cyklismen till vardags. Denna avvägning (om det nu gjorts någon sådan) känns inte särskilt välmotiverad. Skall man få fler att cykla torde det vara lättare att åstadkomma detta genom bättre förutsättningar för fritidscylandet.

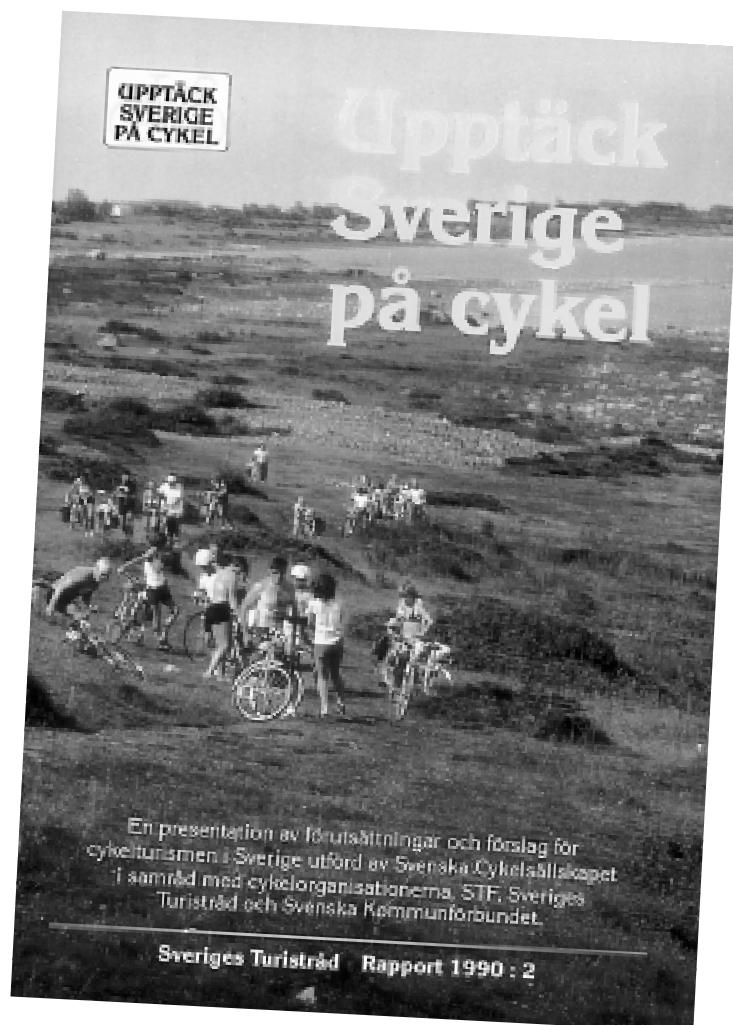
Det aktiva cyklandet i landet kan enkelt indelas i för nytta och nöje. Inte alltför sällan överlappar dessa moment varandra, varför till vardags/jobbet/skolan respektive på fritiden är något enklare att hantera. Till vardags förutsätts man vilja komma fram snabbt, ofta rakaste vägen utmed de stora bilstråken. Detta blir dock ofta ett miljömässigt dåligt alternativ. En del gör därför andra prioriteringar.

På fritiden kan man givetvis också vilja ta sig fram snabbt, men här dominerar vägvalet av miljöupplevelsen och utbytet. För båda alternativen gäller givetvis att kraven på rimlig trafiksäkerhet skall vara uppfyllda.

Fritids- / rekreativbiten kan fördelas på ett antal undergrupper. En "nyttodel" (till och från olika fritidsanläggningar, besöka vänner och bekanta etc), en motionsdel och en del för utflykt/turism. Turismen definieras allmänt som fritidsaktivitet medförande övernattnings utanför hemorten och cykelturism blir då motsvarande resa där cykeln nyttjas som huvudsakligt transportmedel. Utflyktscylandet skulle också kunna benämnas närturism.

Oavsett vilket cyklande man ägnar sig åt, torde det vara mycket gynnsamt för det egna välbefinnandet. Det finns få redskap som är så effektivt och skonsamt mot kroppen som cykeln. Särskilt i tider med ökande fysisk inaktivitet och trängsel / buller i våra tätorter, borde cyklandet prioriteras i alla lägen. Alla medborgare har i princip tillgång till fordonet.

2 Allmänt



Studierapporten över svensk cykelturism kom 1990 och kan fortfarande beställas från SCS.

2.1 Läget just nu

Mätningar av cykelintresset och de cyklandets behov görs inte alltför ofta här i landet. Det förekommer främst i trafiksäkerhetssammanhang och någon enstaka gång i samband med motions- och fritidsvaneutredningar.

I den enda studie över cykelturismen i Sverige, som SCS genomförde 1988–90 på uppdrag av Sveriges Turistråd, gjordes även en marknadsundersökning. Den visade bl a att över 80 procent av svenska folket var ägare av minst en cykel och att 65 procent använde cykeln tämligen flitigt. Bland cykelinnehavarna angav 55 procent till vardags och 60 procent på fritiden. 3 procent (av svenska folket) cykelsemestrade 1988 medan hela 50 procent uppgav att man var intresserad av att göra detta.

I senare mätning från 1995 har cykelinnehavet hos svenska folket uppskattats till 71 %. Som fritidsresor uppmättes här 24 % och dito över 5 km – 39 %. Definitionen på begreppet fritidsresa var dock här något snävare, bl a inräknades ej besök hos släkt och vänner.

2.2 Cykelns användningsområden

Cykeln har en uppmärksammas tillämpning som redskap för en tävlingsgren där Sverige har stolta traditioner. Som motionsredskap är cykeln också väl etablerad sedan flera decennier. I Sverige cyklar man till vardags från kolt-åldern till långt in på ålderdomen. Cykeln är ett demokratiskt transportmedel

mellan ålder och kön och används även som lekredskap.

Inom fritid och turism är cyklandet ett uppskattat färdssätt och som friskvårdsredskap ööverträffat. Miljömässigt hamnar cyklandet också i särklass.

Militären använde tidigare cykeln flitigt, i dagens samhälle dock alltmer sällan. Som tjänstefordon har cykeln fört en tynande tillvaro (det är väl nästan bara Posten som hållit ställningarna), men här har skett en viss återhämtning på senare år.

Cyklar för tyngre godstransporter (paketcyklar) har i stort varit utrotade, men dyker även de numera upp här och var. Att frakta barn på cykel har alltid gått bra, flera sinnrika cykelsadlar finns på marknaden och cykelkärorna verkar att gå mot en renässans. För leverans av lättgods som brev och dokument har cykelbuden knappast någon konkurrens i central tätortsmiljö.

Cykeln är barnens fordon framför andra. Med hjälp av cykeln tränar tendingarna upp kroppens funktioner och upptäcker sin närmaste omgivning. I sällskap med vuxna klarar barn av ganska långa sträckor, antingen på eget fordon eller som medtrampare på en tandem.

2.3 Trendigt och perifert

Mountainbike har dominerat trendcyklandet under några decennier, MTB har 200–300 modeller bara på den svenska marknaden och en andel av försäljningen på 25–40 procent. MTB-modellen utvecklades för tävlingsbruk men säljs numera främst till den vanlige konsumenten, som vill ha en stabilare modell med lägre "insteg", som vill ha en modell för sämre vägar eller som bara vill stilla på stan. Ur MTB-modet har sedan följt ett antal andra "cykelmodeller", som hybrider och citybikes.

BMX dök upp vid ungefär samma tidpunkt som MTB. Här var väl huvudsyftet först en lek men denna utvecklades ganska raskt till en tävlingsgren. Samtidigt med tjoekhjulingarnas utveckling stagnerade marknaden för tävlingscyklar, långfärdscyklar, motionracers och oväxlade standardcyklar.

Tandem har aldrig slagit i Sverige. Låghjulingar, liggcyklar och karosscyklar har haft glimtvisa framgångar för att sedan falla tillbaka. Något som kommit för att stanna är dock växelmodet. Cyklar utan växlar för vuxna är numera sällsynta.

Är liggcyklarna få så är enhjulingarna ännu färre och i museala sammanhang cyklas det även höghjuling. Mer jippobetonat förekommer vattencyklar, multitandem och cykeldressiner. To m cykel-taxi har provats i landet, ännu dock utan större framgång.

Gemensamt för alla specialcykelmodeller är dock att de oftast går bra att använda i flera olika sammanhang och alltid ger gott utbyte i fysiskt hänsende.

3 Tävlingsidrotten



*Postgirots lagdelta-
gare glider fram ge-
nom det svenska
sommarlandskapet
– juni 1996.*

3.1 Sportgrenar

Svensk tävlingscykling dominerades tidigare helt av landsvägscyklingen med grenar som etapplopp, distans, tempo och lagtempo. Sverige har genom åren haft stora framgångar inom racersporten i VM, OS och även professionellt. Under de senaste 20 åren har det dock varit tunnsått med segrarna. Landsvägsåkarna har också fått dela med sig av intresset till MTB-trampanDET, som på kort tid blivit lika omfattande. Det är dessutom ganska vanligt att man tävlar inom båda disciplinerna.

MTB-sporten har kommit från ingenstans rakt in i finrummet. Man tävlar i terräng (cross country), down-hill och parallellslalom och så "fina" är man inte alltid, banorna kan vara rejält leriga, typ enduro.

BMX-tävlandet har betydligt mindre omfång (ca 200 licenser) jämfört med landsväg och MTB (ca 3 000 licensierade). Man tävlar inom avgränsade områden (ett 10-tal BMX-banor finns i landet), vilket är gynnsamt ur publik- och säkerhetssynpunkt. BMX är huvudsakligen en sport för ungdom.

Cykling förekommer även inom kombinationsidrotter som triathlon och äventyrssport, men dessa organiseras inte av Svenska Cykelförbundet.

Bancykling slutligen är en cykeldisciplin som inte är aktuell i Sverige i brist på banor (fodrar specialbyggda inomhusarenor). Träning inomhus förekommer på ishockeyrinkar och i större idrottshallar, men det är inte samma sak.

Tävlandet är uppdelat efter åldersklasser, seniorer (herr + dam), juniorer (herr + dam), ungdom (pojkar – 3 klasser + flickor – 3 klasser), veteraner (herrar – 7 klasser + damer – 3 klasser) samt en sportklass (herr + dam) öppen för alla. Inom herrseniorer finns dessutom en prestationsklass Elit för dem med särskilt elitlicens (190 st 1998). Indelningen i veteranklasser skiljer sig något mellan landsväg och MTB.

3.2 Administration och omfattning

Tävlingsidrotten organiseras av Svenska Cykelförbundet som har ett kansli i Sigtuna med fyra anställda. Fältarbetet leds av 21 distriktsförbund efter RF-modell under vilka klubbarnas verksamhet samordnas. Det finns även viss aktivitet på landsdelsnivå (Götaland, Svealand, Norrland). Antalet cykelklubbar i landet är ca 250, alla är dock inte aktiva.

Läget just nu är att MTB-expansionen och landsvägssportens nedgång stabiliserats. Mest uppåt är det för MTB-långlopp, där man kombinerar tävling och motion. Landsvägssporten har det svårast i Stockholm och Göteborg p g a den intensiva trafiken. Dåliga träningsförhållanden har gjort att tävlandet här nästan upphört.

För allt tävlande gäller hjälmvång, dock ej under träning. Trots cykelsportens utsatta läge är olyckorna få. Samarbetet med myndigheter som polis och kommun flyter bra, men på sponsorsfronten är det magert. Det stora lysande undantaget är Postgirot Open där Posten/Postgirot exponerats effektivt under snart 20 år.

Cykel är ingen stor publiksport, där man kan ta in avgift i vägkorsningarna. Man får vara tacksam för publik överhuvudtaget. Utöver släkt och vänner, tävlande och funktionärer kan det vara glest. Ett landsvägslöpp där hela fältet passerar på 15 sekunder är ju inte så dramatiskt. Då gör sig cykel mycket bättre i TV-rutan.

Man har dock försökt det mesta. Varvlopp inne i stadskärnor under bästa rusningstid är naturligtvis bingo, när det kan förverkligas. Postgirot drar land och rike kring med ett uppskattat åskådarantal på 200 – 300 000 per år och jippon som Tjejtrampet i Stockholm drar ju en del publik.

Sverige har gott rykte som arrangör och många goda ledare. SCF förfogar över en del dyrare utrustning som hyr ut till klubbarna. Det ekonomiska klimatet för cykelsporten är bister med krympande RF-anslag och kraftiga kommunala nedskärningar. Ungdomsverksamheten går på sparlåga. Antalet tävlingsstarter uppgår till 35 – 40 000 per år (jämt fördelat mellan MTB och landsväg). Träningsstillfällena torde vara minst det 10-dubbla eller kring 500 000.



Michael Lafis – en av våra mer kända cykelproffs.

4 Organiserat motionscyklande



Det gäller att grundlägga behovet vid tidig ålder. Från starten på Mini-Vättern i Mot-ala 1996.

4.1 Trender och bakgrund

Motionsloppstrampandet utvecklades under 60- och 70-talen till att omfatta i stort sett runt landets alla vattendrag. Kanske som en reaktion mot bilismens utveckling, kanske som en förmodad inkomstkälla för fattiga cykelklubbar. Tendensen har varit densamma i övriga nordiska länder.

Vätternrundan mjukstartade 1966 med några namnkunniga teståkare och loppet har sedan varit det klart största i sitt slag i Sverige och världen. Gruppåkandet har utvecklats och säkerheten har höjts genom obligatoriskt hjälmanvändande och detta gäller nu flertalet motionslopp.

Man har provat många varianter genom åren för att höja deltagarantalen. Samverkan med andra cykelmotionslopp, samverkan med andra sportgrenar (simning, löpning, skidåkning), tidtagning, kombination motion + tävling, diverse jippobetonade inslag och rabatter (företagslag, föreningar, familjer) etc.

En trend under 90-talet har varit tjejloppen. Tendensen har dock mattats och är just nu svagt vikande både vad gäller antalet arrangemang och deltagare. På uppåtgående är i stället knattearrangemangen (6–12 år) och MTB-motion.

4.2 Motionsloppen

Svenska Cykelförbundet (SCF) sanktionerar flertalet cykelmotionslopp i landet, ett 100-tal, varav många med flera bansträckningar. Korpen är den andra stora organisatören med ett 40-tal arrangemang, också de med flera banalternativ. Det förekommer även några fristående arrangemang. Definitionen på ett cykelmotionslopp (långlopp) är en aktivitet omfattande minst 30 km.

De större arrangörerna har kanslier med heltidsanställt folk som jobbar året runt. Och det är också de allra största evenemangen som ökar. Dessa drivs ofta rent professionellt av marknadsföringsbolag i samverkan med idrotten. Vätternrundan utgör ett undantag, där man lyckats engagera traktens alla ideella krafter. Men det gäller att aldrig slappna av. Även om många motionärer återkommer år efter år, så har t ex Vätternrundan en omsättning på runt 30 procent och det blir ganska många, när deltagarantalet närmar sig 20 000.

Vätternrundan med sina 300 km är värt ett särskilt omnämmande. Man har

förutom Scandinavia-diplom och Klassiker-diplom på senare år introducerat den ena nyheten efter den andra. Tjej-Vättern, Mini-Vättern, MTB-Vättern och elitloppet Vättern Runt. Det senare lade man dock ner tämningen omgående. Man har ett kansli i Motala med fem anställda och omfattande internationellt utbyte.

SCS har under ett 10-tal år i samband med utgivande av På Cykel-kalendern publicerat motionsloppens "10 i topp" – se nedan. Statistiken bygger på SCF:s försäkringsfakta samt diverse telefonintervjuer.

För SCF-sanktionerade lopp gällde 1998 ca 55 000 starter, vilket tyder på runt 70 000–75 000 för hela landet. Inräknat träning inför dessa torde det organiserade motionscyklandet i Sverige omfatta närmare en miljon aktivitets-tillfällen.

Motionsloppens "10 i topp" 1997

	Antal starter	Längd (km)	Startplats	Arrangör	Datum -98
1. Vätternrundan (1)	14.140	300	Motala	Motala AIF	12-13/6
2. Tjejtrampet (2) *	6.300	42	Stockholm	Svenska Cykelförbundet	31/5
3. Tjej-Vättern (3) *	5.873	90	Motala	Motala AIF	6/6
4. Ringsjön Runt (4)	4.275	125 + 65 + 35	Höör	Skånes Cykelförbund	6/6
5. Hallandsloppet (5)	3.479	100 + 36	Halmstad	CK Bure	9/5
6. Stockholm Recycling (6)	3.108	45	Stockholm	Stockholms Cykelförbund	23/8
7. Beda&Ada-Trampet (7) *	2.100	45 + 24	Göteborg	Göteborgskorpen	6/6
8. Siljan Runt (9)	1.703	160 + 120 + 70	Sollerön	Sollerö IF	6/6
9. Glan Runt (8)	1.498	63 + 25	Norrköping	IFK Norrk, IK Sleipner + CK Antilopen	6/9
10. Mjörn Runt (11)	1.400	100 + 60	Alingsås	Alingsås CK	6/9
11. Minitrampet (12) #	1.326	8 + 4	Stockholm	Svenska Cykelförbundet	30/5
12. UmeTrampet (10) *	1.124	37	Umeå	Gimonäs CK	6/6
13. MiniVättern (14) #	822	3 + 1	Motala	Motala AIF	7/6
14. Bjäre Runt (13)	810	80 + 45 + 20	Ängelholm	FK Snapphanarna	16/8
15. Kulturtrampen (15) *	627	32	Lund	FK Trampen	19/9

Ovanstående statistik bygger huvudsakligen på till SCF inbetalda försäkringsavgifter, vilket innebär antalet deltagare som verkligen kom till start. Antalet anmälda/betalande är ofta högre. Något enstaka korpcykellopp ytterligare

kan vara aktuellt på tabellens nedre halva (vi saknar denna statistik). Inom parentes förra årets placering. * = Tjejlopp, endast kvinnliga deltagare. # Ungdom 6–14 år.

4.3 Övrig verksamhet

Allt cyklande till vardags och på fritid ger välbehövlig motion. Förutom långlopp förekommer organiserad motionsverksamhet inom föreningar som Svenska Cykelsällskapet, Cykelfrämjandet, Korpen's lokalförbund, Friluftsförbundet, Friskis & Svettis m fl. Det kan röra sig om cykelfärder över flera veckor in och utrikes, weekendläger, heldagsarrangemang, kortare utflykter, cykelorientering, guidade kulturevenemang, inomhusmotion (s k spinning) m m.

Omfattningen på denna verksamhet är svår att uppskatta, men de organiserade motionstillfällena torde bara utgöra en bråkdel av det totala fritidscyklandet.

5 Cykeln för fritid och rekreation



Från en av SCS:s
"nattcyklingar" inne i
centrala Stockholm.
Hörnet Kungsgatan /
Sveavägen kl 04.

5.1 Var, när och hur ?

När arbete, skola och vardagssysslor är över vidtar fritiden. Någon skarp gräns mellan dessa fenomen är svårt att ange, men principiellt vad gäller karaktären kan man peka på följande:

- Trafiksäkerheten är grundläggande för båda.
- Fritidscyklandet betonar mer utbyte, miljöupplevelse och hälsa på bekostnad av genhet och lättcyklat.

När cykeln används uteslutande som kommunikationsmedel på fritid sammanfaller givetvis kriterierna med vardagscyklandet även om målpunkterna kan skifta. Det som behandlas i detta kapitel fortsättningsvis är alltså cyklandet för nöjes skull, antingen det nu gäller motion eller utflykt (närturism). Fritidscyklandet startar oftast utanför bostaden i tätorten. Oftast har man väl då att acceptera en längre eller kortare transportsträcka för att nå trevlig och säker "sammanhängande" utflyktsmiljö. Beroende på hur dessa transportsträckor ter sig kan man gradera olika barriäreffekter. Skall man få många att cykla regelbundet är det alltså viktigt att närmiljön inte är för komplicerad för oskyddade trafikanter.

Man kommer ganska långt per cykel, särskilt om man är cykelvan. Här talar vi knappast om vardagscyklandet 3–5 km till jobbet – en heldagsutflykt eller motionstur kan med lätthet omfatta 3–6 mil beroende på färdmål och miljö.

Bra separata cykelvägar längs stora trafikerade vägar är ingenting som attraherar fritidscyklisten på annat sätt än att transportcyklandet underlättas. Stora fordonsmängder förtar cykelupplevelsen, man måste koncentrera sig

på säkerheten, det positiva syn- och hörselutbytet med omgivningen minskar. Hälsomässigt får man dessutom i sig en hel del dålig luft.

Motions- och utflyktstrampandet förläggs alltså med fördel inom grönområden, parker, längs stränder och längs det lågtrafikerade gatu- och vägnätet i utkanten av och omkring våra tätorter. Det är viktigt att dessa delar går att nå på ett säkert och smidigt sätt.

I områden med dålig ekonomi och svår topografi kan detta innebära att man till viss del får acceptera dålig vägkvalitet. Här kan man ändå exempelvis underlätta med god vägvisning och belysning.

5.2 Vägar och skyltar

Ändamålsenlig skyltning är en billig och bra åtgärd för att snabbt förbättra dagsläget på många håll. För att inte dagens tätorter med närområden skall bli nerlusade med "cykelhänvisningar" bör man dock följa en viss strategi. Det inte skyltar kan lösa får kompletteras med goda cykelkartor och turförslag.

En något dyrare åtgärd är satsning på god belysning. Denna är självklar längs mer frekventa cykelstråk, men kunde användas flitigare även i cykelmotionssammanhang inom parker och friluftsområden (jmf motions slingor för skidor och löpning). Sverige är ett mörkt land under stora delar av året.

Cykelvägar av hög kvalitet är givetvis önskvärt även i fritidssammanhang. Dessa vägar kan också mycket väl komma till användning för vardagsbruk bland de som ledsnat på att "stängas" med biltrafiken. Cykelvägar för fritidsbruk måste ofta spärras av för att hålla biltrafiken borta. Sådana avspärningar bör inte vara så effektiva att även cyklisterna upplever dem som ett hinder.

Turförslag av hög klass samt motionsvägar för cyklisterna kan skyltas upp i terrängen och får då karaktär av lokala leder. Men det bör då ske på ett sätt, så att avsikten framgår tydligt.

Cykelvägar för friluftsbruk sammanfattas med fördel i kommunala "parkstråksplaner" typ den som lanserades över Västerort 1996 av Gatukontoret i Stockholm.

5.3 Information

Informationstavlor vid entréer till naturreservat, parker och friluftsområden kan även innehålla anvisningar för cyklisterna med vägkvalitet, avstånd och målpunkter. En stor hjälp i dessa sammanhang vore namngivelser på alla småvägar av viss dignitet. Här bör man särskilt beakta uppdelningen av "vägnätet" mellan fotgängare och cyklisterna. Detta bör konsekvent framgå av skyltningen. All gammal och missvisande skyltning typ "fordonstrafik förbjuden" ute i terrängen skall monteras ned.

Informativa kartor med sevärdhetsbeskrivningar bör finnas över alla större friluftsområden. Utöver de vardagscykelkartor som bör vara en självklarhet över varje tätort och som med fördel kan kombineras med angivelser även för friluftscyklister. Passerar exempelvis en regional cykelturistled det lokala området bör även detta anges, eftersom man möter denna skyltning i terrängen.

Informationen bör spegla en cykelregion eller ett utflyktsområde och inte delas upp efter andra administrativa gränser. För att öka tillgängligheten kan möjlighet till cykeltransport på allmänna färdmedel under lågtrafik övervägas. Det kan även vara motiverat att införa exempelvis båtförbindelse över vattendrag med stark barriäreffekt, åtminstone sommartid.

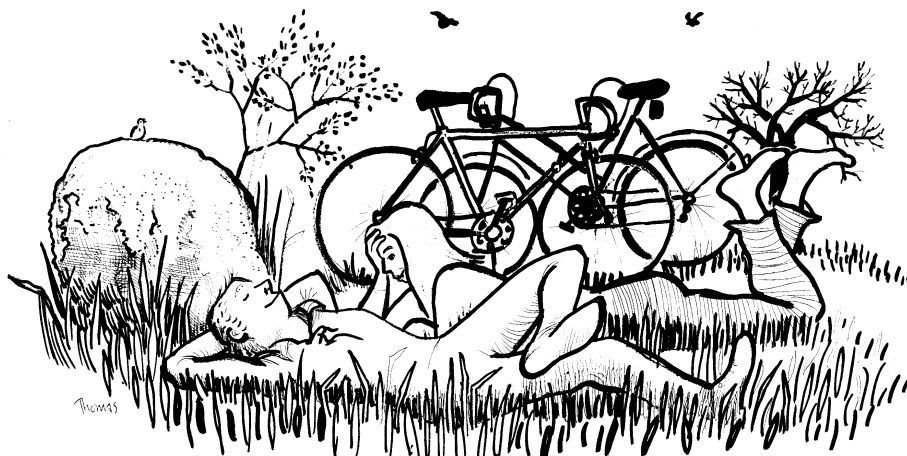
Fritidscykelandet är en så positiv företeelse för medborgare och samhälle att det kan få kosta en del.

5.4 Konkreta förslag

- 5.4.1 Namnge och märk upp större parkvägar och skogsbilvägar för att underlätta orienteringen ut i skog och mark.
- 5.4.2 Försök att öppna upp passager längs stränder och genom orörda naturområden för GC-trafik, särskilt i de fall då endast mindre insatser behövs (typ felande länkar) för att åstadkomma längre trafikfria passager.
- 5.4.3 Välj en skyltstandard för cykelhänvisningen för friluftsbruk. Denna bör tydligt avvika från vardagsstråken och de längre cykelturistlederna. Skyltstandarderna bör ha möjlighet att ange lokala leder och viktiga målpunkter.
- 5.4.4 Tätortsplanering av cykelstråksnät för vardagscyklister bör kompletteras med parkstråksplaner för fritidstramparna. Tätortsnära leder för motion och närturism bör stimuleras. Ledsystemen kan med fördel utarbetas av ideella organisationer, vilka även kan ta ansvar för underhållet.
- 5.4.5 För att öka cykelmotionerandet på fritiden och motverka tröskeleffekter är det viktigt att skapa ett nät av säkra cykelvägar eller stråk från tätorternas centrala delar.
- 5.4.6 Satsa på belysning av "cykelmotionsspår" – belysningen kan vara av enklare slag typ armatur i träd och telefonstolpar. Möjligtvis kan man också satsa på vinterunderhåll av spåren.
- 5.4.7 Cykeluthyrning är nära förbundet med fritid och turism. Här finns möjligheter på många håll i landet, men av mycket varierande kvalitet. Cykelfrämjandet har under många år publicerat en översikt (men den täcker nog endast 10 procent av marknaden).

Det finns behov av en mer omfattande insats – kanske uppdelat regionalt. Kanske man kunde skapa någon form av auktorisation eller i vart fall en kvalitetsbedömning. Centrala resurser borde finnas för detta och en översyn måste naturligtvis göras då och då. Tillhandahållande av "gratiscyklar" i tätorternas centrala delar motverkar en positiv utveckling av hyrcykelmarknaden och är ett resursslöseri p g a risken för åverkan.

6 Cykelturismen i Sverige



6.1 Utvecklingsbar nisch

Cykelturismen är väl just nu inte alltför omfattande i Sverige men under positiv utveckling. Med rätt stöd från samhället skulle cykelturismen kunna bli en lönsam exportvara och en stärkande del av flertalet svenskars semestervanor. Sveriges rena natur, stora fria ytor och många vackra vattendrag lockar trångbodda européer. Problemen heter storskaligt skogsbruk, ett igenväxande kulturlandskap och en något kort säsong på sina håll.

Cykelturistlederna utnyttjar i stort sett endast befintliga vägar. De utgör därför en förhållandevis mycket billig investering jämfört med den teoretiskt möjliga nyttjandegraden, rimliga underhållet och goda utbytet.

6.2 Cykelturistleder – definition och omfång

Det råder en viss förvirring kring användandet av begreppet cykelled/cykelstråk inom såväl vardag som fritid. Ännu större blir tveksamheten då ordet "turism" tillfogas. Det vore en fördel ur konsumentsynpunkt om man kunde enas om en mer konsekvent användning – förslagsvis:

Cykelstråk = sammanhängande, skyltat alternativ av mer begränsad omfattning, oftast inom tätort. Mer eller mindre påkostat och oftast av karaktären "snabbaste vägen till jobbet". Gena och lättcyklade vägar.

Cykelled = sammanhängande, skyltat alternativ av mer omfattande och påkostad karaktär, ofta innefattande både tätort och landsbygd. Inte sällan ingår långa, friliggande avsnitt. Gena och lättcyklade vägar.

Cykelturiststråk = cykelstråk men utan krav på genhet och lättcyklat. Lokal variant av cykelturistled, dvs ej avsedd för övernattnings = närturism. Upplevelsen är väsentlig, variant för motionsbruk kan förekomma.

Cykelturistled = cykelled omfattande landskap, region eller annat större område, lederna passerar ofta tätorter. Inga krav på genhet eller lättcyklat, men avsedd för flerdagarsbruk, dvs i normalfallet omfattande en längd på minst 10 mil. Ofta projekt av hög kvalitet med detaljerat informationsmaterial. Upplevelsen är central.

I Sverige finns för närvarande ett 30-tal regionala cykelturistleder samt den landsomfattande Sverigeleden. Ett 10-tal ytterligare är "på gång" och antalet tenderar att öka.

Samtliga cykelturistleder är skapade sedan 1980, då Svenska Cykelsällskapet presenterade den första (Mälardalsleden, en led som just nu upprustas

kraftigt till säsongen -99, se bilaga 2). En andra milstolpe i ledutvecklingen var Sverigeledens tillkomst under 1984–88. SCS står bakom hälften av landets turistleder. Övriga "ledproducenter" är kommuner, turistorganisationer och Cykelfrämjandet.

En variant av cykelturistled är leder avsedda för MTB-cyklister, dvs huvudsakligen bestående av vägar av lägre kvalitet typ grusvägar och skogsbilvägar. Här dominerar naturupplevelsen och avskildheten och SCS testar just nu ett projekt längs en sidan av Vindelälven (klar till -99).

För benämningen cykelturistled gäller vissa självklara grundkrav (som det dock tummas på rejält på vissa håll).

1 Leden skall följa ett lågtrafikerat vägnät. Med detta menas att meningen med turistledsbegreppet är att helt undvika trafikerade bilvägar. Det är inte ens särskilt intressant att följa en trafikerad bilväg på en intelligande cykelbana / cykelväg, även om det i och för sig är säkert. Trafiksäkerheten (bilfriheten) är alltså central och den går i detta fall hand i hand med upplevelsen.

2 Leden skall vara turistisk. Det skall vara omväxlande och intressant att trampa längs leden hela tiden. Idealet är små, krokiga byvägar där något nytt möter bakom varje krök. Bannlyst är långa raksträckor över blåsiga öppna fält. Alltså inga transportsträckor på cykelturistlederna.

3 Leden skall vara skyltad. Cykelturistleden skall vara uppmärkt med tydliga skyltar och med en sådan frekvens att skyltningen tillsammans med ledkartan blir entydig, dvs det skall inte kunna uppstå tveksamheter. En "led" som saknar skyltningen är ett "turförslag" – det förekommer ett flertal mer eller mindre avancerade sådana i olika delar av landet.

4 Leden skall åskådliggöras på en karta. Kartan skall vara av så god kvalitet att den tillsammans med ledskytningen gör leden lätt att följa. Det är också en fördel om kartan är så bra, att den kan fungera även då skyltningen av en eller annan anledning inte finns på plats.

Trafiksäkerheten är grundläggande. Turistlederna bör rimligtvis kunna marknadsföras mot barnfamiljer utan att man skall behöva bifoga varningstexter, eller obegripliga brasklappar. Detta är ett krav inte minst ur nollvisionär synvinkel. Skall man konkretisera detta bör det kopplas till medelfordonsdygnet under semesterperioden.

Att leden skall vara turistisk är också ganska givet. Detta diffusa begrepp öppnar dock för allehanda tolkningar. Cykelturisten vill ha variation hela tiden. Att en cykelturistled endast skulle utgöra transportsträckan mellan ett antal punktvisa turistmål är därför helt oacceptabelt. En så låg ambitionsnivå bör inte föranleda något ledprojekt överhuvudtaget, här duger en vanlig bilturistkarta med enkla angivelser.

En led skall vara skyltad. Cykelturistleden får gärna ha ett namn. Leden i sig skall utgöra en garanti för viss minimikvalitet (gäller knappast nu). Denna kan ganska lätt uppskattas innan projektet startar. Om inte detta grundkrav gäller kommer snart alla landets vägar att ingå i olika "turistleder". Skyltningen bör hålla viss standard. Skyltningen bör även ske med viss frekvens så att "ledkänsla" uppstår, tätorter skall vara skyltade. Skyltningen måste ses över varje år.

Karta och andra informationsskrifter skall underlätta orienteringen och ge ökad kunskap och utbyte under färden. Särskilt viktigt är detaljerade uppgifter om avstånd, grus- och asfaltvägar, övernattningsmöjligheter etc.



Sverigeledens skyltning (Europagrön färg) är enkel och lättfattlig. Här vid en delningspunkt med Västgötaleden (röd grundfärg).

6.3 Cykelturistleder – kvalitetsnorm och bedömning

Svenska Cykelsällskapet har under mer än tio år utarbetat en kvalitetsnorm för svenska cykelturistleder (se nedan). Normen har också väckt visst intresse internationellt inom Europeiska Cykelfederationen (ECF), som håller på att förverkliga ett europeiskt cykelturistnät, ungefär efter SCS-modell. Landets alla turistleder bedöms efter denna norm och resultatet har publicerats årligen i På Cykel-kalendern.

Kvalitetsnorm för svenska cykelturistleder :

KOD	1	2	3	4	5	6
	Skyltning	Vägstandard	Biltrafik	Karta 1)	Broschyr 1)	Variation 2)
3	Mycket tydlig	Huvudsakligen asfalt (över 90%)	Ringa	Mycket utförlig	Mycket utförlig	Mycket stor
2	Tydlig	Mestadels asfalt (över 50%)	Måttlig	Utförlig	Utförlig	Stor
1	Sparsam	Varierande	Vissa hårt trafikerade avsnitt	Acceptabel	Acceptabel	Acceptabel
0	Saknas	Dålig	Många hårt trafikerade avsnitt	Bristfällig eller avsiktligt vilseledande	Bristfällig avsiktligt vilseledande	Bristfällig

1) Om både broschyr och karta finns görs en helhetsbedömning.

2) Här görs ett försök att gradera de turistiska värdena, natur/kultur/landskap/turistservice.

Kvalitetsbedömning av svenska cykelturistleder (se bilaga 3).

Med ovanstående som grund har SCS även publicerat en lite mer populärserad och förenklad stjärnguide till vägledning för landets semestercyklisterna (och utländska besökare).

★ Cykelturistledernas stjärnguide ★

UTMÄRKTA ★ ★ ★

- Vättern-Sommenleden
- Turiststråket - Göteborg

MYCKET BRA ★ ★

- Mälardalsleden
- Sverigeleden
- Dalslandsleden
- Västgötaleden
- Kustlinjen
- Nynäsleden
- Vindelälvsleden ¹⁾

BRA ★

- Bergslagsrundan
- Kilsbergsrundan
- Tivedsrundan
- Hylteslingan
- Ginstleden
- Cykelspåret - Västkusten
- GG - leden
- Djulöleden
- På tur i Glasriket
- Slöjdleden
- Göta kanal-leden
- Värmlandsleden
- Åsnen Runt

MINDRE BRA ²⁾

- Siljansleden
- Gotlandsleden
- Cykelspåret - Ostkusten
- Näckrosleden
- C 55-an
- Skånespåret

EJ KLASSIFIERADE

- Parkleden - Stockholm (ej klar)
- Järvalden - Stockholm (ej klar)
- Solleden - Öland (ej klar)
- Astrid Lindgren-leden
- Smålandsleden

1) Gäller huvudleden, för MTB-leden finns just nu inga jämförelsetal, men den är också trevlig. Kartmaterialet beräknas vara klart till säsongen -99.

2) Klassningen "mindre bra" grundar sig främst på låg trafiksäkerhet, låg eller ojämn standard rent allmänt och vilseledande reklam. Några av dessa leder lider av samtliga svagheter och borde kanske inte marknadsföras som cykelturistleder.

6.4 Initiativtagare och huvudmän

I Sverige har ett antal cykelturistleder tillkommit successivt under de senaste 20 åren. Mycket tack vare arbete inom Svenska Cykelsällskapet (SCS är också snart 20 år gammalt), som tagit cykelturistlederna som en av sina huvuduppgifter.

Sverige var också en av de första i världen med turistleder. Numera har många följt efter. Vissa länder har startat från ingenting och byggt upp ett komplett "nät" direkt. Så var fallet i Danmark och så verkar det bli i Norge och Finland. Här har näten skapats av myndigheter, blivit mer "byråkratiska" med ett ganska tråkigt nummersystem.

I England skapas ett landsomfattande nät av den ideella organisationen Sustrans. Man räknar med att förverkliga hela Storbritannien under perioden 1995–2005. Kanada har avancerade planer inom delstaten Quebec. I USA finns några leder av inte alltför hög standard och Australien har varit i Sverige på studiebesök. Tyskland, Schweiz, Holland och Österrike är andra europeiska länder som satsar en hel del på cykelturistleder.

De svenska lederna är alltså tillkomna till stor del på ideellt initiativ, med ekonomiskt stöd från kommuner, vägförvaltningar och landsting. Ledernas underhåll har länge varit ett försummat kapitel. Särskilda svårigheter uppstod när det nya beställar / utförarsystemet infördes inom offentlig förvaltning, då lederna ofta passerar många administrativa gränser. För tre år sedan fick SCS till stånd ett avtal med Vägverket centralt kring underhållet av SCS-initierade projekt över hela landet, vilket medfört en kraftig förbättring.

Det finns dock fortfarande leder, som inte underhålls alls, som använder skyltar av mycket dålig kvalitet och där själva vägvalet är av så tveksam kvalitet att ingen vill kännas vid dem.

6.5 Information

Varje cykelturistled presenteras i någon form av kartmaterial och/eller informationsbroschyr. Kvaliteten på dessa produkter varierar mycket. Omsättningen på kartprodukter kan kanske tas som ett mått på ledernas popularitet.

SCS har valt att framställa allmänturistiska produkter för att bredda köpun-derlaget. Kartor är dyra att framställa och allmänfakta är lika intressanta för cyklister. Detta har fungerat bra, men en ledkartas omloppstid tenderar ändå att bli 5–10 år, varför servicedata och annan snabbt föränderlig information bör presenteras i annan form.

Vid omläggningar i terrängen, vilka kan föräledas av många olika skäl, är det viktigt att skylta extra tydligt, eftersom det tryckta materialet sällan har en chans att förnyas och distribueras i samma tempo. Detta gäller även för kartor generellt, en karta är till vissa delar inaktuell redan när den lämnar tryckeriet.

6.6 Arrangemang

Cyklister som önskar full valfrihet ger sig ut helt på vinst och förlust och tar dagen som den kommer. Vill man minska risken för besvikelser följer man en skyltad led, köper in en detaljerad cykelkarta eller litar på ett turförslag. Man planerar en del i förväg.

Kan man inte läsa kartor, har man inte tid att planera och/eller vill man cykla tillsammans med andra, så deltar man i organiserade cykelresor. Dessa arrangeras främst av resebyråer och cykelorganisationer. Även företag brukar arrangera för sina anställda.

En enklare form av organiserad cykelresa är de individuella paketen. Dessa förekommer på ett 20-tal platser i landet, oftast arrangerade av turistbyråer (se bilaga 4). Det säljs ca 5 000 cykelpaket varje år i Sverige och storsäljarna finns på Gotland och längs Göta kanal (särskilt i år då TV:s "Packat och klart" gav god reklam).

En något mer udda form av cykelturistresor är cykeldressinåkandet som blivit populärt på flera platser. Ett krav är nedlagda järnvägsstumpar utan någon passage över större trafikerad väg. Dressinerna är nämligen svåra att få stopp på. Det finns just nu 15 dressinjärnvägar (se bilaga 5) i landet med ca 10 000 uthyrningstillfällen per år. Trampdressiner nyttillverkas. Populärast är Brobybanan och Klippan i Skåne, Torved i Västergötland och Arvidsjaur i Lappland.



Cykelturistleder skall vara intressanta hela tiden. Små, slingrande byvägar med god utsikt är idealet. Denna vy är dock hämtat från SCS:s äventyrsresa till Korsika 1981.

6.7 Konkreta förslag

- 6.7.1** Framtida regionala cykelturistprojekt bör granskas av central instans med tillräcklig kunskap/intresse innan man i framtiden får skylta upp längs allmänna vägar. Detta för att sälla bland alltför tveksamma projekt. Lokala projekt bör granskas av kommunal instans. Alltför dåliga befintliga leder bör monteras ned.
- 6.7.2** En skyltstandard bör skapas för landets cykelturistleder, gärna baserad på vad som gäller för Sverigeleden. Skyltningen varierar allför mycket just nu vad gäller typ, kvalitet och frekvens. En skyltstandard bör gälla för de regionala lederna, en enklare för de lokala. Den senare bör anpassas till fritidsskyldandet inom tätort.
- 6.7.3** Lämna landets småvägar åt cykelturisterna. SCS kontaktade Vägverket för några år sedan inför "test"-verksamheten med angivande av turistiska vägar för bilister. SCS fick då beskedet att det knappast skulle bli några fler än föreslagna tre teststräckor, Höga kusten, Gränna-Ödes hög och runt Ivösjön i Skåne. Vad som nu är aktuellt är att man kanske är på väg att ändra åsikt.

Den förekommande bilturistskytningen är mycket påkostad och länkar i vissa fall in bilisterna på det vägnät där cykelturistlederna nu ligger. Så har man även gjort i Danmark (Margueriter-leden) där man trängt ut cykelturisterna på bitvis urusla "skovveje".

Exempelvis Sverigeleden är ju utmärkt även som bilturistled. Utan marknadsföring så upptäckts detta av ett rimligt antal bilister. Men skulle man i propaganda och informationsmaterial plötsligt börja reklamera upp detta (och ännu värre dubbelskylta), så förfelas ju mycket av SCS:s arbete.

Bilister är inte så känsliga för transportsträckor. De kan lätt ha omfattande informationsmaterial med i bilen. Klassificering av huvudvägnätet (Europa-, riks- och större länsvägar) ur naturskönhetssynpunkt skulle lätt kunna anges på flertalet bilkartor (typ Romantische Strasse i Tyskland). Någon skyltning av turistvägar för bilister borde ej vara nödvän-

dig och i vart fall inte in på det finmaskiga vägnät där flertalet av landets cykelturistleder nu ligger.

- 6.7.4** Svenska Cykelsällskapet jobbar med att förverkliga en cykelturistled runt Vättern tillsammans med berörda kommuner. VÄTTERN RUNT har en magisk klang i cykelsammanhang, men motionsloppet Vätternrundans vägval är ingenting för cykelturisten – här behövs något helt annat. Alla berörda kommuner är intresserade, några har dock svårt med ekonomin ("kriskommuner"). Det skulle underlätta väsentligt med ett stimulansbidrag från centralt håll, låt säga på 150 000 kr (av totalbudgeten på 500 000 kr) – vilket i stort motsvarar kostnaderna för skyltproduktionen.
- 6.7.5** Svenska Cykelsällskapet har jobbat fram ett förslag för cykelturistleden BERGSLAGSLEDEN (Strömsholm–Grangärde / Sunnansjö utmed Strömholms kanal / Kolbäcksån) tillsammans med bl a Ekomuseum Bergslagen. Av olika skäl har denna ännu inte kommit till stånd. Projektet skulle stimuleras väsentligt med ett bidrag från centralt håll på låt säga 60 000 kr (av totalt budgeterat 120 000 kr) – vilket i stort motsvarar kostnaderna för skyltproduktionen.
- 6.7.6** Kvalitetsklassning av regionala cykelturistleder bör utvecklas. SCS har skött denna verksamhet på ett objektiva och lättfattligt sätt i över 10 år och vi vill gärna fortsätta detta arbete. Arbetet skulle kunna utvidgas till att även omfatta lokala leder och underlättas av ett årligt centralt bidrag. Kanske kunde detta arbete även omfatta katalogisering och bedömning av den rika flora av turförslag som förekommer över hela landet. SCS torde ha tillräckligt god lokalkännedom för att klara även denna uppgift.

7 Cykeln på allmänna färdmedel



Att ta cykeln med på pendeln inom Storstockholm går ganska smidigt.

Skall man få fritidcyklandet att ske mer regelbundet bör detta underlättas på olika sätt. Ett sådant är att möjliggöra cykeltransport på allmänna färdmedel, både för långväga bruk och av mer lokal karaktär.

Här är tendensen i landet vacklande, man ändrar villkor från år till år och vissa färdmedel får allt trängre utrymmen. Pendeltågen inom Storstockholm är ett exempel på smidig och positiv problemlösning. Här är cyklisten välkommen ombort (t o m gratis) bara han/hon håller uppsikt över hojen. Några restriktioner gäller, ej under högtrafik på vissa sträckor, ej till/från Stockholms central och endast i mån av plats (max en hoj per ingång). Och inget cyklande på perrongerna. Detta har fungerat bra under flera år och SL är även extra hjälpsam på hårt cykelbelastade linjer som exempelvis Stockholm–Nynäshamn.

Båttrafiken till landets skärgårdar lämnar mycket övrigt att önska. Ibland är båtarna så slimmade att det endast är aktuellt med handbagage. Man blir riktigt avundsjuk när man kommer utomlands och möter smidiga båtkonstruktioner till snart sagt alla större turistmål.

SJ var tidigare ett enhetligt företag. Numera är tågtrafiken uppsplittrad på ett antal huvudmän och entreprenörer, alla med egen transportpolitik (se bilaga 6). Det går dock fortfarande att pollettera cykeln till ett stort antal stationer, men det går inte fort (max 3 dygn under högsäsong). SJ hävdar att det oftast går fortare, men då vill man ju gärna veta det i förväg.

Bussar i landsbygdstrafik tar oftast ett mindre antal cyklar i mån av plats, både inuti och utanpå bussarna. Ingen cykeltransport är tillåten på bussar inom Storstockholms Lokaltrafik (SL) eller på landets expressbussar (se bilaga 6).

7.1 Konkreta förslag

7.1.1 En informationsskrift över landets cykelkommunikationer borde framställas och uppdateras regelbundet. SCS med stöd från Folksam gav ut ett häfte "Sveriges Cykelkommunikationer" 1984, sedan dess har SCS inte haft tid / orkat med detta. Men med ett regelbundet centralt stöd kanske man kunde återskapa denna resurs.



Från SJ / SCS:s pressjippo med Stig Larsson och "Cykeltåget" in från Hagalund till Stockholms Central 1990. Tyvärr lyckades inte själva projektet riktigt – men det går väl flera tåg.

- 7.1.2 Alla lokaltåg (av pendeltågstyp) borde förse med transportutrymme för mer skrymmande gods, typ barnvagnar, cyklar, rullstolar, shoppingvagnar etc. Detta sker smidigast med en skyltad bagagesektion med fällsäten i varje vagn eller tågset.
- 7.1.3 SJ borde förbättra servicen gentemot landets cyklister. I samverkan med expressgodset borde det vara möjligt att kunna boka in ett visst antal cykeltransportplatser på varje godsförande tåg (alt kupéförande tåg, kanske efter viss ombyggnad).
- 7.1.4 Någon borde uppfinna ett tillbehör för flertalet bussar i landsbygdstrafik, en låda typ skidbox men för cyklar (förslagsvis 6 st) att montera baktill på bussen och för flexibel användning. Ganska avancerade öppna "boxar" finns på kontinenten, här bör de dock vara slutna.
- 7.1.5 Flertalet skärgårds- och insjöbåtar bör få ökad kapacitet för cykeltransporter (och gods i allmänhet). Detta kan ske med smidiga cykeltransporträck med smart placering utanför eller innanför relingen och med kapellskydd mot vattensprut.

8 Utnyttja nedlagda banvallar

Järnvägar är till för att köra tåg på. Men om nu en bansträcka av en eller annan orsak läggs ner och spåren rivs upp, så kan en sådan del användas för cykeltransport och cykelturistiska ändamål eller i bästa fall som allaktivitetsled för diverse sporter.

I Sverige nådde järnvägsnätet sitt maximum på 1930-talet med 17 500 km. Ca 600 mil av dessa är nu nedlagda, ligger och växer igen eller är upplöjda. En banvall som inte används återgår nämligen till tidigare eller omgivande markägare efter ett visst tidsintervall. Innan rälsen rivs upp kan banorna användas som museijärnvägar och för dressincykling (se sid 18 och bilaga 5).

Nedlagda banvallar lämpar sig utmärkt för cykling. De är i det närmaste trafikfria, mycket lättcyklade och dessutom gena. I närheten av tätorter brukar de bli utmärkta pendlingssträckor. På landsbygden kan många avsnitt vara monotona och tråkiga, medan andra är en ren njutning för cykelturisten.

En mycket liten del av de nedlagda banvallarna nyttjas i dag för cykeländamål. Välkända sträckor är längs Mörrumsån, genom Simlångsdalen och Mölle–Höganäs. Senast tillkomna sträcka Gislaved–Hestra i Småland (18 km).

SCS har jobbat med problematiken under ett antal år bl a i projekt Banvallsleden – en 20 mil lång allaktivitetsled mellan Karlshamn och Halmstad (se bilaga 7). Ett synnerligen intressant projekt inte minst ur nollvisionssynpunkt.

8.1 Konkreta förslag

8.1.1 Svenska Cykelsällskapet driver sedan 1995 projekt BANVALLSLEDEN tillsammans med länsstyrelser i tre län, fem kommuner och en grupp riksdagsledamöter. Flera ministrar stöder projektet, men SCS har ännu inte lyckats få till stånd ett ekonomiskt genombrott. Budget för kvalitetsnivå hög är runt 50 miljoner och Halland och Blekinge har redan restaurerat sina bandelar till kvalitet låg. Inom Kronoberg fordras de stora insatserna. Detaljerad projektbeskrivning och kostnadskalkyl finns över denna allaktivitetsled – den längsta i världen (200 km).

Ett stimulansbidrag på förslagsvis två miljoner från centralt håll kan få igång processen, som är tänkt som ett pilotprojekt för användande av landets nedlagda banvallar. Genomförandetid ca två år och efter detta grundarbete kan Banvallsleden utvecklas ytterligare till exempelvis ett levande järnvägsmuseum, ett 40-tal stationer finns bevarande – järnvägshistoriker är intresserade.

8.1.2 Inom Svenska Cykelsällskapet pågår ett inventeringsarbete över landets nedlagda järnvägar. Arbetet drivs ideellt av järnvägsentusiast på sparlåga då anslag f n saknas. Det gäller att undersöka vilka sträckor som är aktuella, i vilket skick dessa befinner sig, till vilka ändamål olika partier lämpar sig och om de eventuellt redan nu finns med i några kommunala nyttjandeplaner eller inom kort riskerar att förstöras. Ett centralt projektbidrag skulle accelerera inventeringen.

9 Information och kampanjer

Information om kartor, cykelturism, motionslopp, tävlingar, utflyktsaktiviteter m m publiceras varje år och når stora målgrupper – åtminstone de som söker informationen. I mån av resurser hjälps även utlandsturister till rätta. Det förekommer dock många bristfälliga alster.

Några resurser till propaganda för ökat cyklande på bred front har aldrig funnits hos landets cykelorganisationer och myndigheterna har aldrig visat något större intresse för sådan verksamhet. Den enda cykelpropaganda som förekommit under de senaste årtiondena från samhällets sida har varit kopplat till syftet att minska antalet skador och olyckor, dvs ett ofta ganska "negativt" budskap.

Marknadsföring på bredden om cyklandet alla fördelar förekommer sporadiskt inom turistbranschen (turistbyråerna) och senast man centralt gjorde någon insats av betydelse från Turistrådet var 1990, då Svenska Cykelsällskapet fick pengar för en utredning om svensk cykelturism ("Upptäck Sverige på cykel"). Cykelbranschen har också enstaka gånger förmedlat positivt cykelbudskap.

På senare tid har ett antal kommersiella cykeltidskrifter sett dagens ljus och även hunnit köpas upp / läggas ner. Den svenska marknaden är begränsad. Landets största cykelpublikation På Cykel-kalendern har publicerats av SCS / SCF i 10 års tid.

Aktivitetsskampanjer förekommer då och då. Just nu driver Korpen och Naturskyddsföreningen Kretsloppet med stöd av bl a Vägverket. Under 1998 (maj-juni) deltog 10 000 aktiva varav en stor del skolelever. 100 arrangörer från Gällivare i norr till Ystad i söder medverkade, vädret var inte det bästa.

9.1 Konkreta förslag

9.1.1 PÅ CYKEL-kalendern (upplaga 100 000 ex – landets största cykelpublikation), som producerats av SCS / SCF under 10 år, upphörde i ursprungligt utförande 1998 p g a att "huvudsponsorn" sedan starten ville satsa på annat.

Det stora arbete som lagts ner på annonsfinansieringen av produkten (ca 250 000 kr) föreslås i framtiden täckas av allmänna medel från Vägverket. Annonsutrymmet (ca 1/3-del av den 48-sidiga trycksaken) föreslås då kunna användas till trafiksäkerhetsinfo och nyhetsförmedling inom det nationella cykelprogrammet.

Just nu lever På cykel-kalendern vidare som ett enklare referenshäfte till landets turistbyråer finansierat av SCS med ideella medel.

9.1.2 Aktivitetsskampanjer av olika slag borde komma till stånd med medel från cykelbranschen, Folkhälsoinstitutet, Vägverket, landsting och kommuner. Många positiva budskap kan spridas, många faciliteter finns att informera om.



10 Stöd till seriösa aktörer

Ideella organisationer har initierat det mesta inom cykelfritidssektorn under lång tid vad gäller turistleder, kartor, turförslag och information.

Detta har dock ofta skett med en oproportionerligt stor del arbete nedlagt på att ragga pengar. Denna del har i många fall tagit längre tid och fordrat fler arbetstimmar än själva projektet.

Många konkreta och vällovliga motioner i riksdagen har lagts till handlingarna för att de berört för många områden, exempelvis turism, miljö, sysselsättning och friskvård samtidigt. Cykelfrågorna har alltid haft en tendens att hamna mellan ett antal "stolar", alla är positiva men ingen har orkat gå vidare.

Detta måste man göra något åt. Det måste bli lättare för seriösa aktörer att centralt (eller på rekommendation) få tag i medel (givetvis efter detaljerad granskning). Moraliskt stöd är heller inte att förakta.

10.1 Konkreta förslag

10.1.1 Det borde bildas en central grupp med rätt inställning / intresse och med ekonomiska resurser, förslagsvis inom Vägverket, som tog tag i och hade förmåga att initiera eller stödja allehanda projekt på cykelområdet. Att agera som någon form av katalysator inom sektorn.

10.1.2 Svenska Cykelsällskapet har under 20 år genomfört mängder av seriösa projekt tillsammans med ett antal medfinansiärer främst inom cykelturismen. Begränsningen har varit de centrala administrativa resurserna. SCS var föreslagna att få en heltidstjänst för 10 år sedan, precis då Turistrådet upphörde.

SCS tycker inte att det vore omotiverat att erhålla ett ospecificerat årligt anslag motsvarande detta med tanke på alla tunga projekt som organisationen driver. Om inte annat borde rekreationscyklandet här i landet tjäna på detta.



Tio goda skäl för ökat cyklande

- * Cykeln är energisnål, inget annat transportmedel kommer i närheten av cykelns verkningsgrad vid rimliga hastigheter.
- * Cykeln är billig, men hänsyn till fordonets användbarhet, underhållskostnad och livslängd är cykling nästan gratis.
- * Cykeln är snabb, särskilt i tätortsmiljö på kort- och medeldistans. En cykel tar sig i princip fram överallt där restriktioner gäller för andra fordon. Du kommer lätt från dörr till dörr.
- * Cykeln ger allsidig motion. Få fysiska aktiviteter ger sådan smidighet, uthållighet och styrka som cykelåkning.
- * Cykeln är mycket miljövänlig, en allt viktigare egenskap i vårt bilorienterade samhälle. Med miljövänlig menar vi då inte bara fri från avgaser utan även små parkeringsbekymmer, ringa trängsel och obefintligt buller. Cyklandet bör bli ett huvudalternativ för framtida korta kommunikationer i tätortsmiljö.
- * Cyklandet ger få skador på kroppen. Cykling förebygger tvärtom skador i andra sammanhang.
- * Cykeln är ett positivt fordon. Du irriterar praktiskt taget ingen. Du får direktkontakt med din omgivning.
- * Cykeln är social. Cykeln är barnens frihetsinstrument, den används av både gammal och ung och är verkligen jämlik.
- * Cykeln ger vidare vyer. På cykel kan du komma långt. Du kan upptäcka din närmiljö eller använda fordonet under fritid och semester.
- * Cykeln transporteras tämligen enkelt och billigt över långa avstånd – på tåg, buss, båt och flyg.

Behöver vi säga mera ...

Kvalitetsbedömning av svenska cykelturistleder



KVALITETSKOD

1	2	3	4	5	6
3	3	2	3	3	3

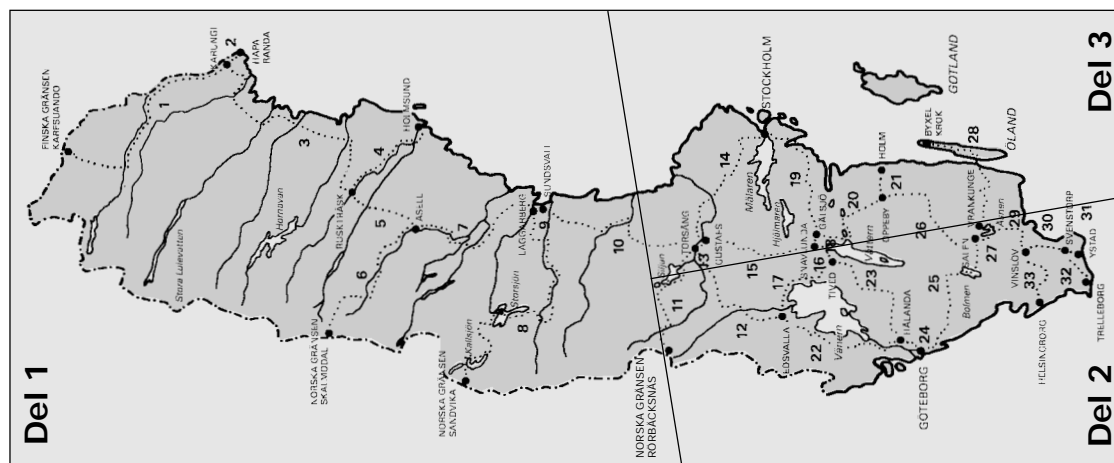
SVRIGELEDEN (anlagd 1984–88)

Huvudsträckning: 2590 km (Helsingborg–Karesuando)

Alternativleder: 3700 km (hela landet) + 2400 km rekognosera-de sträckningar i Norge och Finland.

Presentation: Mycket tydlig skyltning (gröna skyltar), mycket utförlig karta (Turist & Cykelguide Sverige, 3 delar, 1:250–400 000), mycket utförlig broschyr (3 språk). Sverigeleds-pass med 25 stämpelställen, 97 % belagda vägar. Lättcyklat genom alla svenska landskapstyper. Goda kombinationsmöjligheter med Kustlinjen, Västgötaleden, Dalslandsleden, Vättern-Sommenleden och Turiststråket runt Göteborg.

Upplysningar: Svenska Cykelsällskapet 08-751 62 04



Avsnitt	Sträckning	Längd (km)
1 H	Karesuando-Karungi	389.2
2 A	Karungi-Haparanda	24.9
3 H	Karungi-Ruksela (Vindelälven)	473.2
4 A	Ruksele-Holmsund (Umeå)	198.4
5 H	Ruksele-Åsele	120.1
6 A	Åsele-Norska gränsen/Skalmodal	271.6
7 H	Åsele Laggarberg (Sundsvall)	273.5
8 A	Laggarberg-Norska gränsen/Sandvika	517.3
9 H	Laggarberg-Sundsvall (Torget)	12.8
10 H	Sundsvall-Torsång	343.2
11 A	Torsång-Norska gränsen/Rörbacksnäs	242.9
12 A	Torsång-Edsvalla	269.1
13 H	Torsång-Gustafs	7.1
14 A	Gustafs-Stockholm (Västerbroplan)	304.4
15 H	Gustafs-Snavlunda	220.0
16 A	Snavlunda-Tived	35.3
17 A	Tived-Edsvalla	157.8
18 H	Snavlunda-Gålsjö (Rönneshytta)	15.5
19 A	Stockholm-Gålsjö	295.0
20 H	Gålsjö-Oppeby (Kisa)	178.7
21 A	Oppeby-Holm (Lofthammar)	65.2
22 A	Edsvalla-Hälanda	248.8
23 A	Tived-Hälanda	230.1
24 A	Hälanda-Göteborg (Trädgårdsföreningen)	66.9
25 A	Göteborg-Salen	286.5
26 H	Oppeby-Salen	253.5
27 H	Salen-Vrankunge (Åsnen)	15.4
28 A	Vrankunge-Kalmar-Byxelkrok (Öland)	294.8
29 H	Vrankunge-Vinslöv	148.7
30 A	Vinslöv-Svenstorp	95.7
31 A	Svenstorp-Ystad	13.8
32 A	Svenstorp-Trelleborg	73.9
33 H	Vinslöv-Helsingborg	135.6

H = Huvudled

A = Alternativled

• = Delnings- alternativt startpunkt

Landskapscykellederna

1. MÅLARDALSLEDEN (anlagd 1980 / 1998)

Huvudsträckning: 444 km (runt Mälaren).

Alternativ:
Över Krvicksund, via båtförbindelser i Mälaren samt ett nätverk mot Sverigeleden i norr och söder, totalt för hela systemet 723 km.

Presentation: Mycket tydlig skyltning (röda skyltar). Mycket utförlig karta (1:100 000), mycket utförlig broschyr med kartskiss. 90 % belagda vägar.

Upplysningar: Svenska Cykelsällskapet 08-751 62 04

Anmärkning: Mälardalsleden var landets första cykelutrustad när den introducerades 1980/81, men har nu omarbetats helt.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
3	3	2	3	3	3

2. SILJANSLEDEN (anlagd 1981)

Huvudsträckning: 133 km (runt Siljan)

Alternativ:
Orsasjön runt 43 km, Norra Siljansbygden/Furudal 144 km.

Presentation: Tydlig skyltning (mörkblå skyltar, ej skyltat inom tätort). Broschyr saknas, fåmiligen detaljerad karta (1:125 000). 90 % belagda vägar.

Upplysningar: Siljan Turism Leksand 0247-803 00, Siljan Turism Orsa 0250-55 21 63

Anmärkning: Siljan Turism Mora 0250-265 50, Siljan Turism Rättvik 0248-702 00

Siljansledens sträckning har ändrats vid ett par tillfällen.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
2	3	0	2	-	3

3. NYNÄSLEDEN (anlagd 1981/1993)

Huvudsträckning: 82 km (Stockholm–Nynäshamn)

Presentation: Mycket tydlig skyltning (gröna skyltar), samskyttad med Kustlinjen från Tungeåsta och söderut (röda skyltar). Mycket utförlig karta (1:100 000), utförlig broschyr med kartskiss. 100 % belagda vägar.

Upplysningar: Svenska Cykelsällskapet 08-751 62 04

Anmärkning: Nynäsleden rustades upp kraftigt 1993 och utgör nu ett fint utflyktsalternativ på Södertörn särskilt i kombination med cykeltransport på pendeltågen.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
3	3	2	3	2	2

4. GOTLANDSLEDEN (anlagd 1982/1992)

Huvudsträckning: 500 km

Presentation: Tydlig skyltning (mörkblå skyltar, mörkblå dekaler på stolpar inom tätort). Broschyr och guidehäfte med kartskiss finns. 80 % belagda vägar, några avsnitt längs stigar.

Upplysningar: Länsstyrelsen (Christer Granegård) 0498-29 21 00

Anmärkning: Gotlands Turistförening 0498-20 17 00

Gotlandsleden försämrades kraftigt 1992, då en stor del av ledens sträckning lades ut på de stora länsvägarna. Du som söker tillförlig information välj Turist- och Cykelguide Gotland (SCS/Lasforlaget 1994). SCS har också givit ut en detaljerad cykelkarta över Fårö.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
2	2	0	0	0	2

5. ÅSNEN RUNT (anlagd 1984)

Huvudsträckning: 120 km (runt sjön Åsnen).

Presentation: Tydlig skyltning (mörkblå skyltar). Mycket utförlig karta över Värebybygden (1:75 000) på tre språk. I huvudsak grusvägar, varav hälften längs banvall. Ett cykelpaket längs leden.

Upplysningar: Turistbyrån i Växjö 0470-414 10

Anmärkning: Turistbyrån i Alvesta 0472-152 55

Tillsammans med Sverigeleden som passerar mitt i sjön Åsnen ges valmöjligheter. Sverigeleden dock ej markerad på Värebykartan.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
2	1	2	3	-	2

6. VÄTTERN-SOMMENLEDEN (anlagd 1984/1997)

Huvudsträckning: 310 km (Småland/Östergötland).

Alternativ:
Gränna-Visingsö 35 km, anslutningar i N och SO till Sverigeleden

Presentation: Mycket tydlig skyltning (mörkblå + röda skyltar), även genom tätort, de röda skyltarna kommer med tiden att ersätta de mörkblå.

Mycket utförlig karta (1:70 000), mycket utförlig broschyr med kartskiss. 90 % belagda vägar. Två cykelpaket längs leden.

Upplysningar: Ödeshögs Turistbyrå 0144-350 00

Anmärkning: Svenska Cykelsällskapet 08-751 62 04

En särskild cykelkarta över Visingsö gavs ut av SCS 1998.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
3	3	3	3	3	3

7. CYKELLEDER GENOM HALLAND / BOHUSLÄN (anlagda 1982–87)

Huvudsträckning: Ginstleden 205 km (Hallandskusten)

Cykelspåret – Västkusten G-L

290 km (Svinesund–Göteborg) C-Norr

302 km (Göteborg–Båstad) C-Halland

genom Hallands inland C-Söder

80 km (Båstad–Heisingborg) H-S

Hyteslingen 165 km (från Halmstad)

Presentation: Tydlig skyltning (mörkblå skyltar, Cykelspåret genom Halland vita dekaler på stolpar längs vissa avsnitt). Skyltning genom tätorter saknas (undantag Göteborg). Kartor saknas. Broschyrer med översiktskarta (1:250 000) över Halland (på tre språk) och NV-Skåne. Inga kartor täcker tätorterna. Belagda vägar Ginstleden 100 %, Cykelspåret 70 %, Hyteslingen 50 %.

Upplysningar: Hallands Turist 035-10 95 60, Bohus Turist 0522-140 55

Anmärkning: Ojämnt kartmaterial och sporadiskt underhåll av skyltningen gör att det kan vara något svårt att hitta på vissa ställen. Kartbroschyrer över Cykelspåret Bohuslän har upphört att produceras. Man hänvisas till Internet.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
2	3	2	-	-	2
2	2	1	-	0	2
2	2	2	-	1	2
2	2	2	-	0	3
2	2	3	-	1	2

8. GISLAVED-GNOSJÖ-LEDEN (anlagd 1984)

Huvudsträckning: 192 km (GG-leden).

Presentation: Tydlig skyltning (mörkblå skyltar). Karta saknas, utförlig broschyr med kartskiss finns. 70 % grusvägar.

Upplysningar: Gislaveds Turistinformation 0371-145 16

Gnosjö Turistinformation 0370-33 10 05

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
2	2	2	-	2	1

9. DJULÖLEDEN (anlagd 1985)

Huvudsträckning: 140 km (Fiskeboda–Virå i Sörmland).

Presentation: Sparsam skyltning (små dekalskylltar).

Mycket utförlig karta (1:50 000) och mycket utförlig broschyr. I huvudsak grusvägar.

Upplysningar: Turistbyrån i Katrineholm 0150-572 41

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
1	1	3	3	3	1

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
1	1	1	3	3	-
2	1	3	3	-	2

- 15. SLÖJDLEDEN** (anlagd 1989)
Huvudsträckning: 100 km (inom Torsås kommun, Kalmar län)
Presentation: Sparsam skyltning (endast dekalskyltar). Mycket utförlig karta (1:50 000), broschyr saknas. 80 % grusvägar.
Opplysningsar: Kommunkontoret i Torsås 0486-105 20

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
3	3	2	3	3	3
3	3	2	3	3	3

- 16. KUSTLINJEN** (anlagd 1990)
Huvudsträckning: 565 km (Öregrund–Stockholm–Västervik)
Alternativ: Kompletterande sträckor ut i skärgården och på öarna 467 km.
Presentation: Mycket tydlig skyltning (röda skyltar). Mycket utförlig karta (1:250 000), mycket utförlig broschyr med kartsiss. 90 % belagda vägar. Kustlinjen skapar många möjligheter att kombinera cykel- och båtferd.
Opplysningsar: Svenska Cykelsällskapet 08-751 62 04
Anmärkning: Kustlinjens båtar kommer med ett helt nytt koncept under 1998.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
3	3	2	3	3	3
3	3	2	3	3	3

- 17. VÄSTGÖTALEDEN** (anlagd 1992)
Huvudsträckning: 1140 km (Västgötaleden)
Presentation: Mycket tydlig skyltning (röda skyltar). Mycket utförlig karta (1:250 000), mycket utförlig broschyr med kartsiss. 90 % belagda vägar. Västgötaleden ger tillsammans med Sverigeleden genom landskapet ett nätverk av attraktiva stråk.
Opplysningsar: Svenska Cykelsällskapet 08-751 62 04

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
2	2	1	1	0	2
2	2	3	0	-	1
3	3	2	3*	3	3

- 18. SKÅNESPÅRET** (anlagd 1993)
Huvudsträckning: Skånespåret 270 km
Presentation: Cykelspåret 150 km
Sverigeleden 380 km
Stor skillnad mellan lederna
som "ingår" i det s k Skånespåret.
Den gemensamma kartan (1:250 000) är inte särskild detaljerad.
Endast Sverigeleden är skyltad inom tätort. Broschyr finns. Tre olika ledskyltar förekommer alltså längs Skånespåret. Belagda vägar – Skånespåret ca 80 %, Cykelspåret ca 100 %, Sverigeleden ca 95 %. En del "oskyltade" alternativ är svåra att följa i kartans skala.
Opplysningsar: Skånes Turistråd (Skånespåret) 046-12 43 50
Anmärkning: Sverigeleden ingår inte i projektet, men man har utnyttjat Sverigeledens sträckning inom Skåne. Helheten har ojämn kvalitet, de mest trafikerade avsnitten finner du på Österlen och norrut.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
1	1	1	2	1	-
1	1	2	1	-	3

- 19. GÖTA-KANAL-LEDEN** (anlagd 1981/1994)
Huvudsträckning: Östgötadelen ca 105 km (Mem–Motala)
Presentation: Västgötadelen ca 70 km (Karlsborg–Sjötorp)
Opplysningsar: Viss skyltning på Östgötasidan, Västgötasidan i stort sett oskyltad. Utförlig karta (1:100 000, 2 delar), enklare karthäfte finns över Östgötadelen. Huvudsakligen grusvägar längs kanalen.
Anmärkning: Turistbyrå i Mariestad 0501-100 01
Turistbyrå i Motala 0141-22 52 54
Turistbyrå i Söderköping 0121-181 60
Cykelleden i sin helhet är något odefinierad. Svårt att ta sig sjövägen över Vättern mellan Motala och Karlsborg. Sverigeleden utnyttjar delen Berg-Borensberg–Motala och Västgötadelen Karlsborg–Undenäs–Vassbacken–Hajstorp. Cykelpaket på båda sidor. Bättre skyltning planeras.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
1	1	2	3	-	2
1	1	2	3	-	2

- 10. PÅ TUR I GLASRIKET** (anlagd 1986)
Huvudsträckning: 95 km (kring Lessebo).
Presentation: Tydlig skyltning (endast skyltad för färd medurs). Mycket utförlig karta (1:50 000, 3 språk), broschyr saknas. 50 % belagda vägar.
Opplysningsar: Fritidskontoret i Lessebo 0478-125 00

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
2	1	3	-	2	1
2	2	3	-	2	2
2	1	2	-	2	2

- 11. CYKELLEDERNA KRING ÖREBRO** (anlagda 1986)
Huvudsträckning: Bergslagsrundan 230 km (Nora-Hällefors-Kopparberg) = gul led.
Presentation: Kilsbergrundan 230 km (Nora-Degerfors-Hallsberg) = orange led.
Opplysningsar: Tivedsrundan 230 km (Hallsberg-Laxå-Åskersund) = grön led.
Presentation: (Lederna har delvis gemensam sträckning)
Tydlig skyltning (mindre ljusblå skyltar med färgsignaler). Kartor saknas, utförliga broschyrer (3 olika) med översiktskartor (1:250 000), inga kartor täcker tätorterna. Belagda vägar Bergslagsrundan 50 %, Kilsbergrundan 80 %, Tivedsrundan 50 %.
Opplysningsar: Turistbyrå i Örebro 019-21 21 21
Turistbyrå i Karlskoga 0586-614 74
Nora Turistbyrå 0587-811 20

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
0	2	0	0	-	1
0	2	0	0	-	1

- 12. CYKELSPÅRET – OSTKUSTEN** (anlagd 1987/1996)
Huvudsträckning: 2350 km (Ystad–Stockholm–Haparanda)
Presentation: Tydlig skyltning (mörkblå skyltar), dock mycket gles och dåligt underhållen, oskyltad i vissa delar av Norrland och flera tätorter saknar skyltning. Karthäfte (1:250 000), inga kartor över tätorterna. 80 % belagda vägar.
Opplysningsar: Cykelfrämjandet 08-32 16 80
Anmärkning: Lederna har förlängts från Örnsköldsvik till Haparanda under -96 på och utmed E4:an. Flera ändringar är gjorda på senare tid för att om möjligt förbättra ledens status.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
3	3	2	3	3	2
3	3	2	3	3	2

- 13. DALSLANDSLEDEN** (anlagd 1987)
Huvudsträckning: 350 km (runt hela landskapet)
Presentation: Slinga över Ämål 114 km, slinga över Vanersborg/Ed 269 km.
Opplysningsar: Mycket tydlig skyltning (röda skyltar). Mycket utförlig karta (1:100 000), mycket utförlig broschyr med kartsiss. Allt material 3-språkigt.
Opplysningsar: 90 % belagda vägar.
Dalslands Turistråd 0532-143 66, Svenska Cykelsällskapet 08-751 62 04

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
1	0	2	2	2	2
1	0	2	2	2	2

- 14. C-55** (anlagd 1989)
Huvudsträckning: 57 km (Uppsala-Örsundsbro-Enköping).
Presentation: Tydlig skyltning (röda skyltar). Utförlig karta (1:50 000) och broschyr på Enköpingsdelen. Broschyr med kartsiss på Uppsala-delen.
Opplysningsar: 80 % grusvägar varav hälften längs dålig banvall.
Turistbyrå i Uppsala 018-27 48 00
Turistbyrå i Enköping 0171-305 69
Anmärkning: Ett "länk" mellan Sverigeleden och Mälardalsleden. Skyltningen dåligt underhållen.

20. TURISTSTRÅKET (anlagd 1995)

Huvudsträckning: Runt Stor-Göteborg 83 km
Alternativ: Total omfattning 142 km
(bl a ut mot skärgården)

Presentation: Mycket tydlig skyltning (gula skyltar).

Mycket utförlig karta (1:15 + 35 000), mycket utförlig broschyr med kartskiss. 95 % belagda vägar. Turiststråket öppnar för vidare cykelfärd till den norra och södra skärgården.

Upplysningar: Svenska Cykelsällskapet 08-751 62 04 (dag). 031-87 30 23 (kväll)

Anmärkning: Tillsammans med Sverigeleden/Västgötaleden genom Göteborgs centrala delar fås ett stort antal valmöjligheter.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
3	3	3	3	3	3

21. VÄRMLANDSLEDEN (anlagd 1995)

Huvudsträckning: Runt hela landskapet 1175 km

Presentation: Tydlig skyltning (mindre röda skyltar)

även genom tätort. Kartbok över de

18 "avsnitten" (1:325 000). Broschyr finns. 80 % belagda vägar.

Upplysningar: Värmlands Turistråd 054-10 21 60

Anmärkning: Kraftigt kuperad terräng bitvis. Delvis gemensam sträckning med Sverigeleden. Leden består av tre huvudslingor. Skyltning endast åt ena hållet och dåligt underhållen.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
1	2	1	1	2	2

22. PARKLEDEN (anlagd 1996)

Huvudsträckning: Runt Nationalstadsparken (Ekoparken) i Stockholm, 40 km (Djurgården, Haga, Ulriksdal).

Presentation: Mycket utförlig karta (1:10 000), 70 % belagda stråk.

Upplysningar: Svenska Cykelsällskapet 08-751 62 04

Anmärkning: Område med mycket höga kultur- och naturvärden – fordrar några dagar för att upplevas på rätt sätt. Parkleden ännu inte uppskyltad.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
-	-	3	3	-	3

23. VINDELÄLVSLEDEN (anlagd 1996)

Huvudsträckning: Längs Vindelälven från Vännäs i SO till Höbäcken ovanför Ammarnäs i NV, 385 km

Presentation: Mycket tydlig skyltning (röda skyltar), mycket utförligt karthäfte (1:150 000), mycket utförlig broschyr med kartskiss. 95 % belagda vägar.

Upplysningar: Vindelälvens Turistbyrå 0952-140 90

Anmärkning: Svenska Cykelsällskapet 08-751 62 04

Gemensam sträckning med Sverigeleden mellan Ruskesele och Vännäsby. Karthäftet beräknas vara klart till 1999. Detta innehåller förutom Vindelälvsleden Sverigeleden Vännäs by – Urmeå – Holmsund, färja till Vasa och en fortsättning på den finska sidan Vasa – Lestijokis älvdal.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
3	3	2	3	3	2

24. VINDELÄLVSLEDEN MTB (anlagd 1996)

Huvudsträckning: Huvudsakligen längs Vindelälvens södra sida från Selet i SO till Sorsele i NV, ca 200 km

Presentation: Mycket tydlig skyltning (röda skyltar), mycket utförligt karthäfte (1:150 000), mycket utförlig broschyr med kartskiss. 20 % belagda vägar.

Upplysningar: Vindelälvens Turistbyrå 0952-140 90

Anmärkning: Ansluter väl till Vindelälvsledens huvudsträckning. MTB-leden beräknas att vara klar till 1999. Karthäftet är detsamma som för Vindelälvsleden ovan.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
3	1	3	3	3	1

25. NÄCKROSLEDEN (anlagd 1996)

Huvudsträckning: Runt Sörmland 680 km

Presentation: Tydlig skyltning (gula skyltar), dock ej genom tätort. Acceptabel karta (1:100 000) sönderklippt i 17 smådelar, inga kartor över tätorter. Guidehäfte till kartorna omfattande främst sevärdheter, broschyr saknas.

Upplysningar: Cykelfrämjandet 08-32 16 80

Anmärkning: Sträckningen för Näckrosleden har man till 70 % knyckt av andra befintliga leder, främst Sverigeleden, Mälardalsleden, Kustlinjen och Djulöleden. Hela Sverigeledens sträckning genom Sörmland har i stort sett förskönats med gul dubbeltskytning. Ojämn standard, stora vägar blandas med rena MTB-sträckor. Trots skalan 1:100 000 är kartbitarna svårlästa. Utan perfekt skyltning cyklar du fel. Uppgifter om avstånd, grus/asfaltvägar mm saknas helt och etappindelningen är underlig. När Mälardalsleden inom kort blir upprustad känns Näckrosleden överflödig.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
2	2	1	1	-	2

26. SOLLEDEN (anlagd 1996-?)

Huvudsträckning: Runt norra Öland (hittills) 215 km

Presentation: Tydlig skyltning (gula skyltar). Tydlig karta (skala 1:150-250 000) med serviceställen angivna i annonsform. Sparsam information i övrigt.

Upplysningar: Träffpunkt Öland 0485-390 20

Anmärkning: Solleden får tills vidare anses som underutbyggnad. Bildar på norra Öland ett nätverk med Sverigeleden. Vissa partier längs kusterna går på mycket steniga strandstigar, men miljön och den totala bilfriheten kompenserar detta.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
2	1	2	1	-	3

27. HÖGLANDSTRAMPEN (anlagd 1996)

Huvudsträckning: NO-delen av Småland, Aneby-Nässjö-Sävsjö-Vetlanda-Eksjö 350 km

Presentation: Tydlig skyltning (vita skyltar), men sparsamt inne i tätorterna. Mycket utförligt karthäfte (skala 1:50 000) uppdelat i korta "deletapper". Mycket utförligt servicehäfte och översiktlig broschyr.

Upplysningar: Högländets Turism Nässjö 0381-780 40

Anmärkning: Leden har utvecklat ur ett tidigare cykelpaketarrangemang.

KVALITETSKOD					
1	2	3	4	5	6
2	2	2	3	3	2

Cykelpaketen 1998

Landskap	Paketnamn	Arrangör	Antal dagar	Prospekt finns	Anmärkning
Skåne	Annorlundaturen	Trelleborgs Turistbyrå	3	x	–
	Österlen	Simrishamns Turistbyrå	4	x	Även Bornholm
	Österlenturen	Tomelilla Turistbyrå	1–6	x	Stora och Lilla turen
	–	Skurup Turistbyrå	3	x	Norra och Södra turen
	Dressinpaket	Östra Göinge Järnvägssällskap	1	–	Kanot m m
Småland	Upptäck Åhus	Åhus Turistbyrå	3–7	x	Nytt
	Cykla på HL	Höglandets Turism	4–7	x	–
	Åsnen Runt	Alvesta Turistbyrå	4	x	–
Gotland	–	Destination Gotland	3–7	x	Ligga still / trampa runt
Bohuslän	–	Bohus Turist	3–7	x	–
Dalsland	Dalslandsturen	Dalslands Turistråd	4–7	x	Stora och Norra turen
	Dressinpaket	Dalslands Turistråd	1–4	x	DVVJ+JÅÅ
Väster- götland	Göta kanal	Mariestads Turistbyrå	4	x	–
	Gräsarundan	Mariestads Turistbyrå	4	x	–
Värmland	Tåtorpstrampen	Töreboda Turistbyrå	2–4	x	–
	–	Gullspångs Turistbyrå	2	x	Nytt
	–	Arvika Turistcenter	5–7	–	Kombi kanot
	–	Nordmarkens Jakt & Fiske	3	–	Nytt, kombi dressin , kanot
Östergötland	Göta kanal	Motala Turistbyrå	2–4	x	–
	Vättern–Sommen- leden	Ödeshögs Turistbyrå	1–7	x	–
Sörmland	Näckrosleden	Cycling Sweden	3–8	x	–
Stockholm	Utö-paketet	SIS	1	x	–

Dressinbanorna 1998

Landskap	Bandel	Längd (km)	Prospekt finns	Säsong
Skåne	Björnstorp–Veberöd–Klostersågen (Romelebanan)	8+7	x	april–okt
	Klippan (Nybygget)–Ljungbyhed	7	x	maj–sept
	Tomelilla–Fyledalen	9,5	x	maj–sept
	S:t Olof–Gärnsås	14	x	maj–sept
	Broby–Glimminge	6	x	maj–sept
	Broby–Hanaskog	10	x	maj–sept
Blekinge	Karlskrona (Militärtunneln)	0,3	–	juni–aug
Västergötland	Sjötofta–Ambjörnarp–Limmared	20	–	hela året
	Gullspång–Torved	20	x	maj–sept
Dalsland	Bengtsfors–Årjäng (DVVJ)	52	x	maj–sept
	Åmål–Svanskog (JÅÅ)	25	x	maj–sept
Värmland	Lesjöfors–Vansbro (Tretjärn)	90	x	maj–sept
Dalarna	Vansbro (Dalasågen)–Vika	60	x	maj–sept
Hälsingland	Forsa–Näsviken–Hybo	40	–	juni–sept
Lappland	Arvidsjaur–Jörn	70	–	juni–sept

Cykeltransporter på allmänna färdmedel 1998

Trafikområde	Buss landsbygd	Buss stad	Länståg		Båtar
Stockholm	Nej	Nej	Roslagsbanan Saltsjöbanan Pendeltågen	Nej Ja (IMP+EIH) Ja (IMP+EIH)	Ja
Uppland	Ja (U)	Nej	Uppsala–Tierp	Nej	–
Sörmland	Ja (U)	Nej	–		
Östgöta	Ja (U+I)	Nej	Tranås–Norrköping	Nej	–
Jönköping	Ja (U+I)	Nej	Jönköping–Halmstad Nässjö–Tranås	Ja Ja	Ja
Kronoberg	Ja (U+I)	Nej	–		
Kalmar	Ja (U)	Nej	Kalmar–Linköping	Nej	–
Gotland	Ja (U)	Nej	–		
Blekinge	Ja (U+I)	Nej	Karlskrona–Malmö	Nej	Ja
Kristianstad	Ja (U+I)	Nej	–		
Malmöhus	Ja (U)	Nej	Pågatågen	Ja (EIH)	–
Bohus	Ja (U+I)	Nej	Bohuståget	Ja	Ja
Älvsborg	Ja (I)	Nej	Göteborg–Strömstad Borås–Varberg	Ja Ja	–
Halland	Ja (U+I)	Nej	Viskadalen / Varberg	Ja	–
Göteborg	Nej	Nej	Halmstad–Nässjö Pendeltågen Spårvagn	Ja (IMP) Nej	Ja
Skaraborg	Ja (I)	Nej	Kinneullebanan Vättertåget	Ja Nej	–
Värmland	Ja (I)	Nej	Karlstad–Arvika	Nej	–
Örebro	Ja (U)	Nej	Karlstad–Sunne–Torsby Karlstad–Kristinehamn	Nej Nej	
Västmanland	Ja (U)	Nej	Västerås–Fagersta	Nej	–
Dala	Ja (I)	Nej	Borlänge–Malung Ludvika–Fagersta–Avesta	Ja Ja	–
X-Gävleborg	Ja (U+I)	Nej	X-tåget Gävle–Ljusdal	Nej	–
Västernorrland	Bussgods (I)	Nej	Sundsvall–Ånge Sundsvall–Sollefteå	Ja Ja	–
Jämtland	Ja (I)	Nej	Mittlinjen Östersund–Sundsvall	Nej	–
Västerbotten	Ja (I)	Nej	–	Nej	–
Norrbotten	Ja (U+I)	Nej	–		
Swebus	Nej	Nej	–		
Svenska Buss	Nej	Nej	–		

U = Utanpå bussen

I = Cykeln inuti bagageutrymme

IMP = I mån av plats

EIH = Ej i högtrafik

Banvallsleden

