

Kommunförbundet - i underlig rapport

Jo, vi hade ju hört att något var på gång – att Cykelfrämjandet var inblandat och ryktesvis att vissa radikala förslag skulle ingå. Men sedan hade det varit tyst i ett halvår tills vi blev uppringda av Kommunförbundet, som ställde underliga frågor och gick som katten kring het gröten. Och resultatet ser ni här nedan.

■ Sedan ett par år har Cykelfrämjandet försökt ta över initiativet på fritid–motion–turism–området. Problemet har väl varit att man inte gjort en enda vettig grej själva här på flera decennier, annat än försökt kapa åt sig äran av andras arbete.

Tillsammans med Per Kågeson (miljödebattör som vi skall granska i en separat artikel senare i NCT) har man då bildat sällskapet "Bilfria leder". Nu är ju bilfria leder inget nytt. Inte heller

ningen är/var att SCS inte skulle nämnas och framför allt inte våra cykelleder, som ju berör landets samtliga kommuner.

Så det blev alltså den nybildade föreningen "Bilfria leder" man gav ut rapporten tillsammans och med Kågeson (som kommer från Gröna Bilister). Kågeson valde tydligen sedan ut både projektledare (från Gröna Bilister) och referensgrupp (flertalet med direkt anknytning till Cykelfrämjandet, utan att detta direkt framgår). Och därmed hade man tydligen löst neutralitetsfrågan. Förutom då Björns "samtal" med oss för att riktigt ha ryggen fri.

Man blandar och ger

Och vad innehåller då rapporten? Ja, liksom Kågesons tidigare rapporter, så gäller det att blanda ihop cykelledsbegreppen så mycket som möjligt, för att kommunerna i ett senare skede nog skulle behöva konsulttjänster för att åter få någon klarhet i vad som borde göras. Och dyrt blir det förstås för kommunerna – Vägverket bygger ju inga leder för turism och rekreation på landsbygden och kommunerna har dåligt om pengar. Och allt skall ju underhållas också, säsongen är kort och cyklisterna utspridda. Och framför allt – cyklisterna är en högst heterogen målgrupp.

Till det lustiga hör också att föreningen "Bilfria leder" lämnat det bilfria, nu skall bara 75 % vara bilfritt. Och även det "bilfria" där är ju inte bilfritt, man flyttar bara riskerna från sträcka till korsning.

Och vad man inte nämner med ett ord är alltså SCS:s upplägg och alla fina, välskyltade befintliga cykelturistleder, som ju med mycket begränsade medel skapat många framgångsrika alternativ.

De väl anlagda leder som redan finns är faktiskt så gott som bilfria, vilket tyvärr redaktionskommittén också missat. De är –

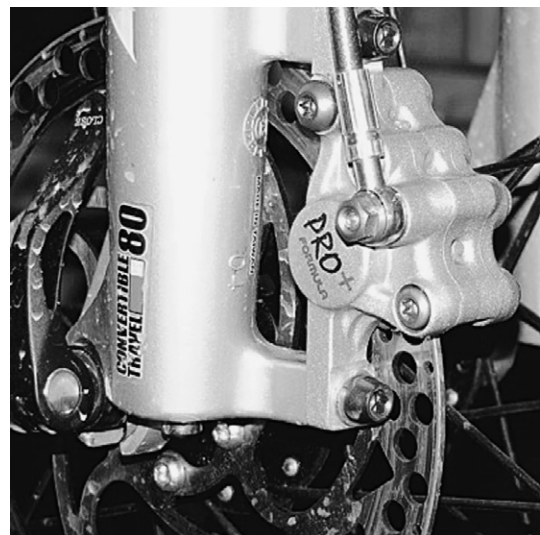
- i stort sett helt separerade genom tätort och dess omedelbara närhet
- och nästan helt trafikfria längs det trafiksvaga småvägnätet bara man undviker högtrafiktid (vardagar) och några enkla tillämpningar under helgtid. Och detta är faktiskt inte så svårt – för då kan man resa tätet, fixa maten, se på sevärheter eller bada.

Göta kanal ej bilfri

Och detta tror vi man begriper väl ute i kommunerna. Men tyvärr inte på Kommunförbundet. Eller så har man bara haft dåliga rådgivare. Den enda faktaöversikt som rapporten erbjuder är den över "kanaler i Sverige". Tänk om det ändå varit över landets cykelleder på landsbygden – då hade man fattat någonting.

Och leden längs Göta kanal är inte alls bilfri, inte ens längs kanalbanken. Och sedan måste man ju runt de stora sjöarna och detta är inte helt lätt om man inte kan ta hjälp av någon välskyltad SCS-led i grannskapet. Den enda "bilfria" led på banvall i landet hittills, Banvallsleden (BVL), nämns heller inte – konstigt!

Kommunrapporten kring "bilfria" cykelleder på landsbygden innehåller många märkligheter. Vi befarar att man producerat ännu en s k hyllvärmare på uppdrag av Cykelfrämjandet. De börjar bli ganska många nu. □



På höghjulingarna bromsade man med fötterna Senare utvecklades friktionsanordningar av olika slag. Bancyklar har inga bromsanordningar alls, men för övriga cykelmodeller är bromsar nödvändiga. Här har SCS:s testgrupp nu granskat för- och nackdelar med det senaste på bromsmarknaden – skivbromsarna.

Text / Foto : MICHAEL NILSSON

■ Det finns många olika bromssystem för cyklar och alla har sina för- och nackdelar. Inkapslade system är lättare att sköta, men är ofta tyngre och dyrare. I krävande terräng finns stor risk för överhettning och effektiviteten är begränsad. Man kan ha bromsar i både bak- och framman.

Fälgbromsar är lättare och effektivare, men känsliga för väta och smuts och måste underhållas regelbundet. V-typen är oftast bättre än centrummonterade, bromsgummityp och fälgkonstruktion har stor betydelse.

Skivbromsarna har, under de mer än 10 år som de funnits, blivit allt populärare på framför allt mountainbikecyklar. Här får Du en liten introduktion i deras konstruktion, samt några åsikter om för- och nackdelar med denna "nya" bromsteknik.

Några klara fördelar är:

- Skivbromsar kan ge högre bromseffekt än vanliga V-bromsar.
- De kräver ofta mindre handkraft än konventionella bromsar.
- Slitaget på fälgarna elimineras.
- Bromsklossarna håller oftast mycket längre än på V-bromsar.

Underhåll och justeringar har också minskat avsevärt i jämförelse med äldre skivbromstyper och bromstypen påverkas mindre av väta än fälgbromsarna. En krokig fälg får inte skivbromsen att ligga an.

Dessa fördelar gör att skivbromsarna dominerar på MTB-modeller i prislågen från 8 000 kr och uppåt. Anledningen till att de inte finns skivbromsar på alla MTB-modeller är främst kostnaden. Hydrauliska skivbromsar gör en komplett Shimano-grupp från 45 till 120 euro dyrare (källa – tysk postorderfirma med lågpris som specialitet).

Även andra än MTB-modeller kommer i åtnjutande av skivbromsar. Amerikanska Trek har t ex två hybrider och en "commuter-bike" på programmet. Racer-cyklar utrustas inte med skivbromsar, med undantag för en del prototyper. Här begränsar de smala däck och önskan om låg vikt utvecklingen.



Bilfria leder på landsbygd

För arbetsresor, rekreation och turism



är de bilfria. De är dessutom dyra och förekommer i stort sett bara i närheten av tätorter. Och Cykelfrämjandets leder har sedan länge följt både stora riksvägar och Europavägar, så man får väl säga att spännvidden är avsevärd.

Kommunförbundet ringde upp

Näväl, Björn Hårdstedt på Kommunförbundet (där CF sedan tidernas begynnelse haft goda kontakter) ringde alltså upp oss och ville ha "upplysningar". Om vad? Rapporten var ju redan klar? Eller skulle man sända ut den på remiss? Vem var det som stod bakom det hela? Ja, vi fick inga svar och senare ingen rapport heller, trots att vi visste att den var ute. Vi ringde åter upp Björn och bad honom skicka. Och efter att ha plöjt igenom det hela så ringde vi åter upp, fast då var han totalt ointresserad av något äsiktsutbyte.

Så vår tolkning måste väl bli att ge ut något sådant här tillsammans med Cykelfrämjandet skulle ha varit omöjligt, med tanke på att me-