



Cykeltransporterna har blivit någorlunda smidiga inom den spårbundna kommunala järnvägstrafiken. Men SJ:s tidigare service lyser fortfarande med sin frånvaro.

2.4 Önskvärda åtgärder

Cyklandet i Sverige bör kunna öka påtagligt från dagens tämligen blygsamma nivåer – mätt i antal kilometer eller antal samhällsresor. För att nå dessa mål (prognoserna för bilåkandet inom samma tidsrymd, antyder att detta inte blir helt lätt) fordras snabba, konkreta och väl genomtänkta åtgärder – där cykeln ses som en så god samhällsresurs som den förtjänar. Här kan vi säkert lära oss en del av bilbranschens tänkande och propagaupplägg.

Cykelsamhället måste kännetecknas av hög status, hög motivation samt smidiga och flexibla trafiklösningar. Här följer några förslag.

2.4.1 I storstaden

★ Bygg prioriterade genomfartsstråk för cyklister, d v s sammanhängande cykelleder med planskilda korsningar och/eller automatiska signaler. Stråken måste ha god standard och kapacitet och vara lokaliserade så, att de helst inte går för nära stora trafikleder. Ett stomnät alltså för den lite snabbare cykeltrafiken. Viktigt är också att dessa stråk fortsätter över kommungränser inom storstadsregioner, där flera tätortskommuner ofta gränsar till varandra.

★ Bygg bättre för kombinationen kollektivtrafik – cykel, exempelvis med bättre uppställningsplatser vid angelägna knutpunkter, bevakade cykelparkeringar, cykelställ under tak, kapacitet vid skolor och arbetsplatser etc.

★ Tillåt cyklar på kollektiva färdmedel, främst under lågtrafik – på pendeltåg, förortsbussar och båtar. Bygg flexibla transportrymmen på dessa färdmedel, som även kan användas för andra ändamål. Stadsbussar och tunnelbana har här lägre prioritet.

★ Inled en kraftfull satsning på utbyggnad och standardhöjning hos de kollektiva färdmedlen, för att öka möjligheten att snabbt minska privatbilismen till miljömässigt acceptabla nivåer. Kombinera med pålagor, som gör bilåkandet inom tätort mindre attraktivt. Därmed skapas även förutsättningar för bättre trafiklösningar för oskyddade trafikanter.

2.4.2 Inom tätort

★ Bygg bredare cykelvägar för större cyklistskaror.

★ Bygg bekvämare cykelvägar med färre nivåskillnader i tunnlar och på viadukter, med färre 90-graderspassager, med smidigare avspärningsanordningar (om nu dessa är nödvändiga) som ej fordrar att man först stannar, etc.

★ Bygg säkrare ”cykelöverfarter” med färgmarkering i gatan och specials skyltning. Förbättra cyklisters lagliga skydd vid dessa överfarter. Dock önskar vi ej total väjningsplikt för motorfordon, liknande den för gående på övergångsställe (cykelöverfarter) – det tror vi inte fungerar i praktiken.

★ Underhåll befintligt cykelvägnät bättre och oftare. Inte bara genom regelbunden sopning, utan även med vägyte-förbättringar och målning. Cyklisterna är särskilt känsliga för sprickor, håligheter, grov yta och kanter av alla slag. Särskilt kantstenar vid på- och avfarter är en styggelse, som tyvärr fortfarande förekommer. Särskilda underhållsplaner måste upprättas för cykelvägnätet – både för barmarkssäsong och vintertid.

★ Genomför total separering av bil- och cykeltrafiken – detta är den enda långsiktigt hållbara lösningen längs starkt trafikerade stråk (avsedda för fordons hastigheter över 30 km/tim) och i trånga tätorters centrala delar. Önskvärt vore även separering av gång- och cykeltrafiken inom frekventerade områden, alternativt tydliga markeringar i vägbanan. Särskilt positiva är vi till trafiksanering av hela bostadsområden – där genomfartstrafik för motorfordon då i princip omöjliggörs, men där cyklisterna kan passera obehindrat.

★ Tillåt cykling mot enkelriktning i större utsträckning – antingen generellt eller efter uppskyltning och markering i vägbanan på varje plats.

★ Tillåt högersväng mot ”rött ljus” – antingen generellt eller med hjälp av särskild ramp till höger om trafikljuset.

★ Namnge cykelstråk och cykelvägar, för att underlätta orienterbarheten.

★ Bygg cykelvägar för fritidsbruk till givna målpunkter inom friluftsområden, till utomhusbad, idrottsanläggningar, fritidsgårdar etc.



★ Förbättra skyltningen på det befintliga cykelvägnätet. Grundskyltningen är här ofta bristfällig – lokal- och distansskyltning förekommer sporadiskt, men med dålig kontinuitet. En utsocknes hittar sällan fram. Färgade stråk är bra, men man måste veta vart de leder. Den nuvarande mörkblå (nästan svarta) grundfärgen på cykelvägvisarna bör bytas mot en mer iögonfallande färg. Vi har ingenting emot att varje kommun själva kan tillåtas utforma sin egen cykelvägvisning. Det ger ofta ett trevligt intryck och kan inspirera till fler egna åtgärder.

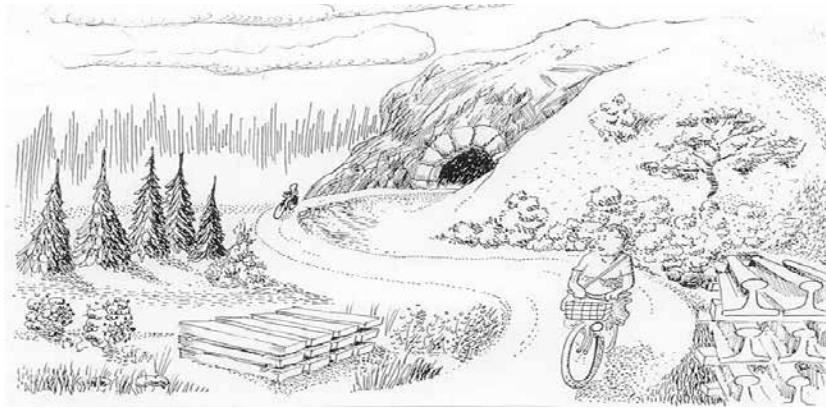
★ Prioritera cyklister i vanliga ljuskorsningar, genom att ge dem ett litet försprång innan bilflödena släpps på (tillbakadragen stopplinje för bilar). Alternativt kan cyklister från alla håll samtidigt få ett eget tidsutrymme mellan bilsignalerna.

★ Inför 30-block inom alla bostads- och villaområden – som en generell princip och grundhastighet. Blandtrafik endast inom dessa zoner, annars separerad cykel- och gångtrafik. Omedelbart bör större 30-block runt dagis och skola införas. Då behöver endast 40-50-60-70-vägar hastighetsskyltas inom tätort (se SCS:s idealsamhälle Utopia, bilaga 3.6).

★ Inför fler motortrafikfria zoner i stadskärnor och där oskyddade trafikanter, barn och ungdomar ofta rör sig.

★ Bygg hälsosammare cykelvägar, d v s försök lägga gc-vägarna på visst avstånd från bilavgaserna. Dessa tunnas ut till hälften på 10 meter och till 10 % på 50 meters avstånd. Det hälsosamma cyklandet är troligtvis inte så hälsosamt alldeles nära stora trafikleder – cyklister ventilerar avsevärda luftvolymmer.

★ Bygg cykelstråk i parker och längs stränder för fritids- och motionsändamål i större utsträckning än nu.



2.4.3 På landsbygden

★ Bygg bredare vägar utan vägrenar längs de måttligt trafikerade riks- och länsvägnäten. Detta medför säkrare omkörningar samt renare och jämnare väg för cyklister.

★ Förbjud kontinuerlig vägrenskörning på det högtrafikerade vägnätet, alternativt låt bli att bygga så breda vägrenar att detta är möjligt. Särskilt allvariga situationer uppstår ofta, när fordon som långtradare och husvagnssläp plötsligt upptäcker ett hinder på vägrenen (ett vägräcke eller en cyklist) och inte kan komma ut i ordinarie körfält på en sammanhängande fordonskö.

★ Bygg fler cykelvägar på landsbygden längs vissa stora trafikleder, men på behörigt avstånd från dessa – gärna 50 meter. Särskilt önskvärt är detta mellan närbelägna medelstora städer och inom vissa turistregioner. Utnyttja om möjligt befintliga nedlagda järnvägsbankar. Bygg ut cykelvägnäten kring våra tätorter så långt, att dessa når det trafiksvaga vägnätet på landsbygden.

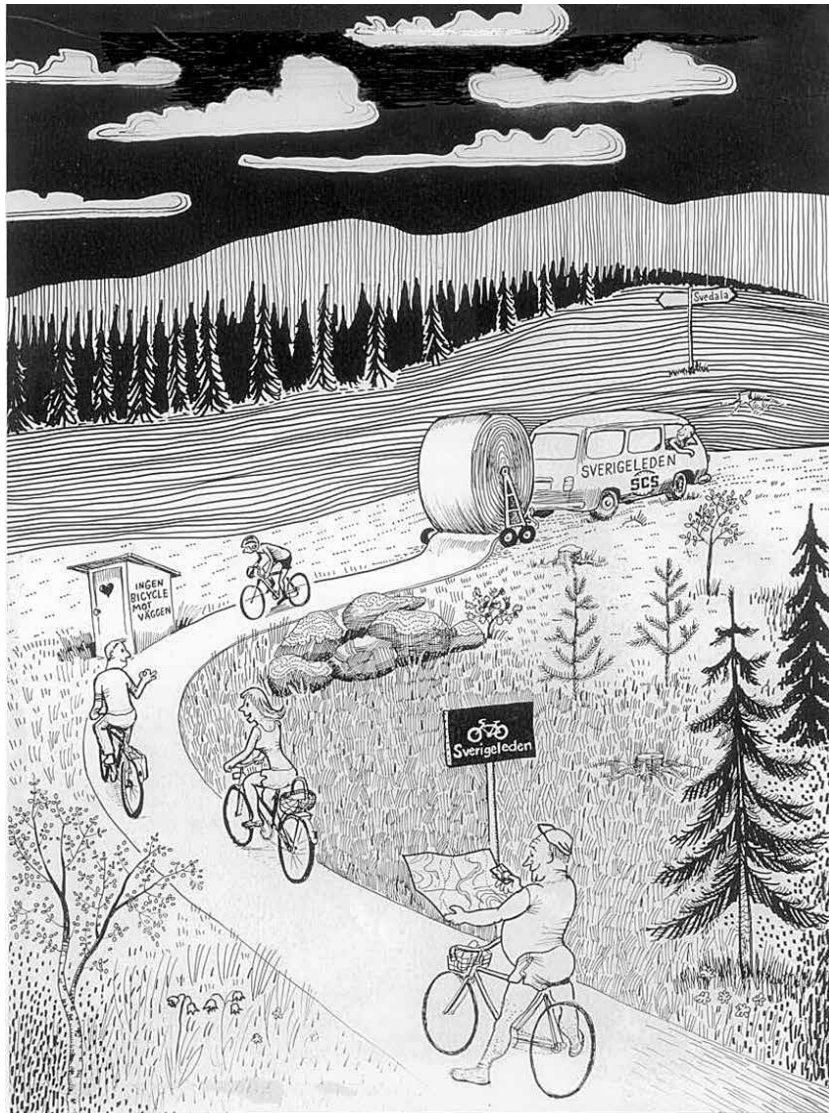
★ Namnge eller numrera alla småvägar, skogsbilvägar och bättre stigar – för att underlätta orienteringen. Busshållplatser bör också ha namn tydligt angivna.

★ Fortsätt stödja ideella cykelorganisationers utbyggnad av skyltade cykelturistleder i delar av landet, lämpade för detta. Det underlättar väsentligt ”rätta vägval”, förutsatt att lederna följer intressanta och lågtrafikerade stråk.

★ Belägg fler småvägar på landsbygden. Bra belagda vägar är alltid trafiksäkrare än välskötta grusvägar, särskilt vid dåligt väder.

★ Bygg enklare cyklistvänliga rastplatser, gärna för flera intressegrupper tillsammans. Dessa bör vara namngivna och gärna ha någon form av regn- och vindskydd.

★ Utnyttja våra nedlagda banvallar. Sedan slutet på 1930-talet har järnvägar blivit färre i Sverige. Under 1960-, 70- och 80-talen togs merparten av nu nedlagda 600 mil ur bruk. Dessa ligger idag ofta för fäot och växer igen eller har återgått till markägare, plöjts upp eller skogsplanterats. Ett mindre antal används för ett i vårt tycke utmärkt syfte, d v s att bygga cykelväg på – gena, lättcyklade och säkra stråk – ibland även av stort turistiskt värde. Vi måste ta till vara denna tillgång innan den försvinner.



2.4.4 Allmänt cykelvänliga åtgärder

- ★ Utöka budgetramarna för statliga bidrag till cykelvägar.
- ★ Inför generellt statsbidrag utan beloppsgräns under en tidsperiod för all utbyggnad av cykelväg (gärna utan 50 %-regel, d v s att väghållaren samtidigt måste satsa lika mycket) för att stimulera ett ökat cyklande.
- ★ Kommuner bör tillsätta en ansvarig för cykeltrafikfrågor, som bl a kan föra dialog med allmänhet och organisationer.
- ★ Kommuner bör ha en cykelplaneringsgrupp, vars viktigaste uppgift är att ta fram en konkret cykelplan. Och inte minst viktigt är att i dessa planer även ta hänsyn till fritid, rekreation och turism – viktiga områden att satsa på, för att kunna öka cyklandet i samhället. Som läget nu är handlar det mesta om vardagsproblematiken. Ska vi få fler att cykla mera, måste det attraktiva fritidstrampandet komma med i bilden.
- ★ Varje kommun bör ge ut cykelkartor över sina större tätorter och dessa kartor bör revideras med jämna mellanrum. De behöver inte nödvändigtvis vara gratis, men detta underlättar distributionen.

★ Cyklar ska kunna medföras på tåg, flyg, landsvägsbuss och båt. Detta fordrar att lämpliga utrymmen skapas, som gärna får vara flexibla och därför användbara även för andra ändamål. Ambitionen bör vara, att det ska vara möjligt att få med cykeln på samma färdmedel som du själv åker med – till en rimlig kostnad.



2.5 Förslag och åsikter i några detaljfrågor

För att gynna cyklandet i stort, har SCS ovan nedtecknat förslag och tankar kring ett antal påtagliga problem. Men cyklistens vardag skulle även underlättas och bli säkrare, om man även satsade på dessa mindre brister – irritationsmoment och smärre detaljer, som vi pedaltrampare möter under varje cykelfärd. En del har förbättrats på senare år, men det är lätt att glömma dessa mindre åtgärder och hanteringsrutiner.

2.5.1 Blockering av cykelvägen

Alltför ofta används cykelbanor och cykelvägar för tillfälliga uppställningar av allehanda slag. Illegal parkering, uppställning av vägmaskiner, skyltplintar, material för gatuarbeten, tillfälliga avspärningar etc.

★ Minimera intrången på cykelvägarna. Dagens tätorter är trånga och ideligen i behov av justeringar och ombyggnader. Cyklister har dock lika berättigade krav på framkomlighet och säkerhet som andra trafikanter.

★ Hindren ska avgränsas och tydligt märkas, om nu intrång ändå måste göras. Det bör även anges hur lång tid det hela kommer att ta, innan hindren tas bort.

★ Alternativ väg ska skyltas upp och vara av rimligt god kvalitet, om avspärningen av cykelvägen blir mer eller mindre total och för en längre period.



2.5.2 Dubbelriktade cykelvägar

Med dubbelriktad cykeltrafik uppstår avsevärd risk för kollisioner längs livligt frekventerade stråk. Krock mellan två cyklister i 25-30 km/tim innebär fara för livet. Dubbelriktade cykelbanor är dock smidiga att anlägga, underhålla och skylta upp samt kostar betydligt mindre.

★ Dubbelriktade cykelstråk med stor cykeltrafik måste tillåta och ha plats för omkörning av cyklist (ett förbud mot detta skulle knappast gå att efterleva). Dessa stråk måste alltså vara dimensionerade för fyra cyklister i bredd + vingelutrymme.

★ Mötande cykeltrafik på dubbelriktad cykelbana bör åtskiljas av tydlig markering – målad mittlinje, stensträng eller motsvarande.

★ Särskild varsamhet måste ägnas vägkorsningar med dubbelriktad cykeltrafik, då andra trafikantgrupper ofta är ovana vid att möta snabba cyklister från två håll.

★ En bred säkerhetszon (minimum en meter eller helst med ett vägräcke gränsande mot gatan) måste anläggas, om dubbelriktad cykeltrafik tillåts längs livligt trafikerad gata.

★ Enkelriktade cykelstråk bör väljas, om ovanstående kriterier ej kan följas.

2.5.3 Cykelbana vid busshållplats

Att dela gatuutrymme med gående är ett problem. Även där separata cykelbanor finns, är gående ett orosmoment – särskilt vid busshållplatser.

★ Separera gång- och cykeltrafik vid busshållplatser i så hög utsträckning som möjligt.

★ Utforma busshållplatser så, att resenärerna inte kan stiga av rakt ut på cykelbanan eller den gemensamma gc-vägen.

★ Lägg alltid cykelvägen bakom busshållplats / busskur.

2.5.4 Ojämnheter i vägbanan

Cyklister måste ha uppmärksamhet på mycket i dagens trafikmiljö. Det kan gälla – hål i vägbanan, cykelvägens geografi, skyltning, biltrafik, medtrafikanter, gående, att hantera det egna fordonet etc. Alla dessa faktorer påverkar den totala trafiksäkerheten. Kan man därför minska problemet med vägytans beskaffenhet, kan vi ägna större uppmärksamhet åt annat.

★ Avskaffa alla kantstenar vid på- och avfarter från cykelbanor / cykelvägar. Trots årtal av propaganda för denna åtgärd, bygger man fortfarande på detta sätt. Man uppnår då i bästa fall en hastighetsreduktion hos cyklisten, men lika ofta resulterar det i oförändrad fart med punktering eller andra olägenheter som följd. Det troligaste är dock att cykelbanan i längden förblir oanvänd och att cyklisten i stället väljer gatan eller bilvägen.

★ Utforma hastighetsdämpande bilhinder i vägbanan, så att de cyklade i möjligaste mån kan passera opåverkade. Alla hinder i vägbanan, som används för att reducera bilars hastighet, utgör även potentiell risk för cyklister – i bästa fall endast en olägenhet. Vägkuddar, vägbulor, väggropar, avsmalningar, blomlådor, kraftiga raster etc är obekväma inslag även för cyklister.

★ Undvik stora nivåskillnader vid anläggning av cykelväg. Ett typexempel är cykelvägskors i ”gryta” – där den ena cykelvägen korsar i tunnel under gatan. Här får man lägga ner några kronor på att bredda ”hela” bilvägen eller kanske höja upp densamma, så man får en helt planskild cykelpassage.

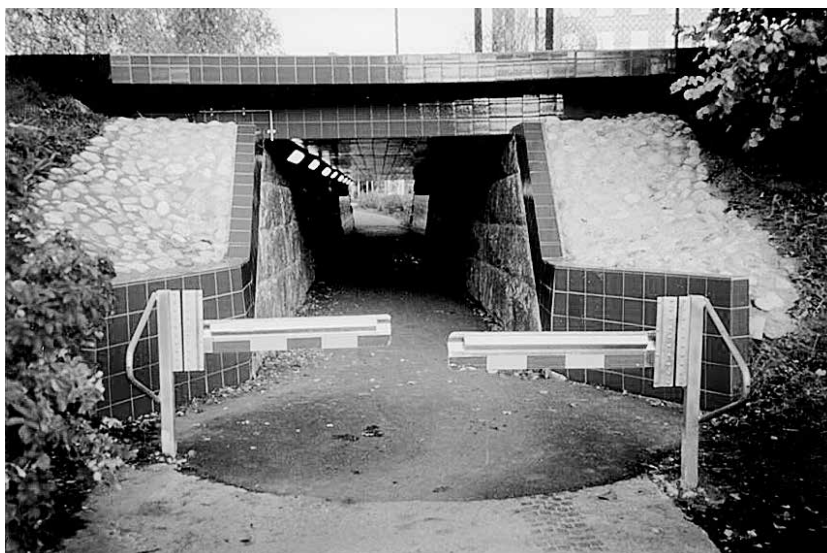
★ Cykeltrafiken bör bli kvar så nära ”marknivån” som möjligt, även där två bilvägar korsar varandra planskilt. Och alltså inte sänkas/höjas till samma plan som den korsande vägen – om detta är möjligt.

2.5.5 Korsning med järnvägsspår

Allt fler korsningar med järnväg utformas planskilt och det är bra. Men åtskilliga plankorsningar kommer aldrig att åtgärdas på detta sätt. Spårvägar inom tätort verkar också gå mot en renässans och här finns många lösningar som påverkar cyklister.

★ Satsa på jämnhet och kvalitet vid järnvägsövergångar. Tidigare använda grova cementplattor går uppenbarligen att ersätta med andra material.

★ Fyll spårvagnsspår och snedställda järnvägsspår, som korsas av cykeltrafik, med någon slags gummimassa – som hindrar cykelhjulen från att glida ner i stålskenan. Att i trängda situationer behöva ”tvära” över spårvägsspår är mycket farligt och helt oacceptabelt. Det finns gummimassor som fungerar i dessa sammanhang. Och säkert sådana material, som är lämpliga även på vintern. Eventuellt får man välja system, där man byter material mellan varm- och kallgrader – ungefär som när vägförvaltningarna sätter ut snökäppar på vintern. Det rör sig ju här ändå om ett begränsat antal platser.



Cykeltunnlar är ofta bristfälligt upplysta – cykelvägar har ofta obekväma och onödiga "avspärningar".

2.5.6 Delat utrymme på cykelvägen

I trånga tätorter kan alla trafikantgrupper ofta inte räkna med eget utrymme. En omfördelning av gatu-utrymmet bör dock kunna ske inom tätort där man strävar efter att minska privatbilismen. Cyklister får alltid acceptera att dela väg och cykelbana med flera andra fordonsslag – beroende på miljö och läge.

★ Man bör eftersträva en uppdelning av gc-vägen mellan gång och cykel, där så är möjligt. Bäst är olikfärgad yta och olika ytmaterial. Enklarest och billigast är en målad delningslinje, kombinerat med symboler i vägbanan. Skyltning kan endast ske punktvis, men måste ändå alltid finnas för att förtydliga – när målning inte är aktuell eller när marken är täckt av snö och löv. Gemensamt utrymme med gångtrafikanter måste alltid accepteras.

★ Stor omsorg måste ske vid utformning av gc-vägar, för att samspelet mellan gång- och cykeltrafiken ska underlättas. Cykeln är ett snabbt och tyst fordon.

★ Rullskidåkare, inlines-skrinnare och diverse andra idrottsutövare, som helst inte bör förekomma på gator och vägar, måste få färdas på gc-vägarna. Ridning är däremot direkt olämpligt. Dels gillar hästar sällan belagda vägar och på mjuka vägytor gör de stor skada vid blöt väderlek. Dels reagerar hästar ofta på cyklister, vilket kan skapa farliga situationer.

★ Motordrivna fordon bör hållas borta från cykelvägar. Men här får vi vara flexibla – motorredskap, arbetsfordon, mopeder och "lättmopeder" (se under 2.5.20) måste få framföras på cykelvägar, när rimliga alternativ saknas.

2.5.7 Högersväng mot rött

Det känns ofta frustrerande för en cyklist, som endast önskar runda ett gathörn åt höger – att först behöva stå och vänta på grön signal (för all trafik rakt fram) och sedan dessutom behöva ge företräde för gående på grön gubbe över sidogatan.

★ Prova inom begränsade områden att tillåta fri högersväng mot rött. Det är en enkel, smidig och billig åtgärd (förekommer även för bilar inom vissa delstater i USA). En sådan regel kan dock leda till minskad respekt för rödljus generellt och orsaka vissa konflikter med gångtrafikanter. Givetvis måste extra försiktighet här åläggas cyklister.

★ Bygg förbi-passager till höger om signalerna, om ovanstående bedöms som olämpligt – möjligtvis även kombinerat med separata cykelsignaler i komplicerade miljöer.

★ Färd rakt fram i T-korsning är ett specialfall av rödljuskörning. Bör kunna tillåtas generellt för cyklister – möjligtvis i kombination med enklare skyltning.

2.5.8 Permanenta hinder

För att cyklister ska få ha cykelvägar för sig själva, har man främst i storstadsområden sett sig tvungna att placera ut hinder av olika slag – för att undvika oönskad biltrafik. Dessa hinder blir tyvärr ibland även ett problem för cyklister.

★ Vi föreslår att exvis Kommunförbundet anlitar en konstruktör/designer med cykelkunskap – i syfte att konstruera en smidig avspärning, att användas generellt på våra cykelvägar. En konstruktion som samtidigt inte orsakar problem för pedaltrampare. En specialmodell med fjädrande grindar, för att arbetsfordon ska kunna passera obehindrat (dock med risk för skrapskador), är extra obekvämt för oss. Då de båda ”delarna” här ofta står så nära varandra, att cyklisten först måste stanna.

★ Förvarning om hinder på cykelvägen bör införas. Detta måste övervägas på varje enskild plats.

★ På cykelvägar med stor cykeltrafik bör avspärningar avlägsnas, då de utgör en olycksrisk. Här måste man överväga om inte cyklisternas framkomlighet är viktigare, än att någon illegal bil då och då kan passera. Många kommuner tar faktiskt numera bort samtliga hinder på gc-vägnätet, vilket naturligtvis även underlättar inspektion och underhåll.

★ Inför ett generellt krav på att bommar, grindar, betongblock och stenar på cykelvägar måste vara markerade i vitt eller gult, gärna fosforescerande färg. Sådana avspärningar är annars osynliga i mörker eller då vägbelysningen är bristfällig.

2.5.9 Underhåll – barmarkssäsong

Cyklister är känsliga för ojämnheter i vägbanan, vilket alltid medför minskad komfort – man måste sänka farten och förlorar rörelseenergi. Detta kan också leda till att cykelvägen inte blir använd.

★ Sopa cykelvägnätet tidigare på våren. Biltrafiken klarar att köra undan sitt eget grus, men det gör inte cyklisterna. Prioritera cykelbanorna och sopa noggrant. Det är en styggelse, att

tvingas färdas på osopade cykelvägar långt in i maj i syd-Sverige. Minst 2-3 gånger under barmarkssäsong bör man rengöra cykelvägnätet, men viktigast är vår och höst.

★ Granska regelbundet reparationsbehovet på cykelvägnätet – förslagsvis en gång om året i samband med den första vårsopningen. Och åtgärda då samtidigt alla större sprickor, särskilt de som ligger i färdriktningen. Denna kontrolluppgift kan även läggas ut på ideella föreningar, som mer systematiskt skulle kunna rapportera in sådana brister.

★ Varje kommun bör ha en jourtelefon för åtgärder på cykelvägnätet. Annars kan exvis en krossad glasflaska bli liggande under lång tid och orsaka mängder av irritation.

★ Sprayade, åverkade och felvidna vägvisare måste justeras. Underhåll av cykelvägar innebär också granskning av skyltningen. Detta jobb kan också med fördel utföras av ideella organisationer.

★ Cykelvägar måste röjas från sly och annan växtlighet längs vägkanter – trädgrenar som skymmer gatubelysning måste klippas ner. Vid blöt väderlek böjer sig ofta vegetationen in över halva cykelvägen – detta måste man ta hänsyn till vid röjning. Även vi behöver fri sikt – cyklister är minst lika känsliga och färdas mycket närmare häckar och buskridåer. Moderna cyklar kommer upp i avsevärda hastigheter, vilket fordrar god sikt. Löv, jord och annat skräp, särskilt vid blöt väderlek på hösten, kan lätt orsaka halkolyckor och måste därför avlägsnas.

2.5.10 Underhåll – vintertid

Ett mer utbrett trampande året runt förutsätter sammanhängande cykelstråk vintertid. Cykling i blandtrafik på isiga gator och vägar med bristfällig plogning, isvallar och andra obehagligheter, är inte att rekommendera – inte ens på 30-vägar. Underhållet avgör om gc-vägar blir använda. Annars finns inget särskilt negativt med vintercykling. Temperaturen utomhus är sällan ett problem – bara nederbörden i fast form kan avlägsnas.

★ Snöröjningen på gc-vägnätet måste prioriteras före andra gator och vägar. De mer frekventerade huvudstråken tas först, eventuellt flera gånger per dag vid behov. Mer än 2-5 cm nysnö bör inte ligga kvar under längre tid längs de stora cykelstråken.

★ Sandning är viktigt vid halt väglag. Ingen saltning bör förekomma på gc-vägar, då modden ofta blir svårforcerad och cyklarna tar stryk. Den s k sopsaltningen kan vara ett alternativ.

★ Glansis och isvallar måste avlägsnas från gc-vägnätet. Detta är särskilt viktigt i kuperad terräng. Cykelvägar bör vara så väldränerade, att vattensamlingar som fryser och tinar omvartannat åtminstone i mellan-Sverige – inte kan förekomma.

2.5.11 Utformning av cykelfält

Cykelfält fungerar bäst på längre sträckor i enkla trafikmiljöer – både inom tätort och på landsbygd. Inom tätort ser man ofta cykelfälten som en tillfällig ”alltrafik-yta” – när det råder platsbrist. Ett busskörfält kan ses som ett cykelfält med viss blandtrafik. Över de streckmarkerade cykelfälten får annan trafik tillfälligt röra sig. Inom ”heldragna cykelfält” är endast cyklar tillåtna och dessa är att jämföra med en enklare och billigare form av cykelväg/cykelbana.

★ Förstärk alltid cykelfälten med cykelsymbol. Det förekommer så pass många olika markeringar i vägbanan, att cykelfälten annars är svåra att uppmärksamma.

★ Använd endast cykelfält inom tätort där de är direkt nödvändiga. Enda fördelen med cykelfält jämfört med cykelbana ur underhållssynpunkt, är att de är lätta att hålla rena.

★ Cykelfält bör företrädesvis placeras till höger om eventuella rader med parkerade bilar, vilket dock sällan är fallet. Rader av parkerade bilar till höger om cykelfälten innebär stora problem för alla – särskilt under rusningstid, då många bilar ska ut och in.

★ Välj helmålade cykelfält, när gatan/vägen är så bred att biltrafiken tenderar att köra dubbelfiligt och där byggandet av cykelbanor inte varit ekonomiskt rimligt eller tekniskt möjligt. Helmålade fält är också mycket viktiga där cykelfältens läge avviker från det ”normala”.

★ Underhåll cykelfälten ofta och regelbundet. Dessa är normalt diskret målade i vägbanan och markeringarna slits tämligen snabbt.

★ Vägren med heldragen kantlinje kan alltså ses som en särskild form av cykelbana. Om detta är avsikten bör vägrener vara minst en meter breda, annars är det bättre att utrymmet slås samman till bredare vägbanor med blandtrafik.

2.5.12 Utformning av cykelöverfarter

Cykelöverfarter är cyklistens plats i vägbanan – att jämförbara med övergångsställen för gående. Men de är inte alls lika skyddade och förekommer främst inom tätort.

★ Markera cykelöverfarter med heltäckande färgade fält + egen eller ny form av gemensam ”varningsskylt” med gående. Cykeln är ett snabbt fordon och dagens cykelöverfarter är alldeles för diskret markerade i vägbanan (sockerbitar). Friliggande cykelöverfarter kan markeras med den vanliga cykelvarningsskylten.

★ Inför målade cykelöverfarter (färgade fält), särskilt i komplicerade korsningar. Där så är möjligt (inom lågfartsområden etc) är korsade cykelfält på upphöjd platta extra positivt. Och denna platta bör då ligga i plan med den fortsatta cykelvägen.

★ Färgen på cykelfälten bör vara enhetlig inom en kommun (kan-
ske en färg för hela riket) och tydligt avvikande mot asfalten. Gul
och ljusblå färg syns tydligt, minimalt bör röd färg användas. Detta
har nu provats på flera platser och bör väl nu kunna bli standard.
Det är även viktigt att den färgade ytan blir så grov att halkriser
minimeras.

★ Om cykelöverfarten sträcker sig över mer än två bilfiler, måste
refug av tillräcklig bredd finnas och vara så bred att även en cykel
kan uppehålla sig där tillfälligt.

★ Utformningen av de nyligen införda ”cykelöverfarterna” (de-
finierade enligt lag – de tidigare ska nu benämnas ”cykelpassa-
ger”) tycker vi är otillfredställande – vad gäller säkerheten i sam-
verkan med den snabba cykeltrafiken. Dessa platser bör i stället
signal-regleras.

2.5.13 Detektorer och signaler

Cyklister har samma behov som bilister att komma fram snabbt
och smidigt. Här kan detektorslingor och ”gröna vågen”-signa-
ler (cykelsignal utan knapptryckande) underlätta. Cyklisten und-
går då att förlora all sin rörelseenergi vid varje rödljus.

★ Installera detektorslingor på cykelvägar med stor cykeltrafik
– detta är särskilt positivt under lågtrafik, då signaler kan reagera
mer direkt. Detektorslingor måste placeras på lämpligt avstånd
och underhållas / kalibreras regelbundet.

- Koppla samman cykelsignaler till ett ”nätverk” där så är möj-
ligt. I stora komplicerade korsningar är det irriterande att behöva
stanna flera gånger.

- Smidiga stödräcken med knapptryckar-funktion har provats på
en del håll, som alternativ till de något obekvämare stolpregla-
gen. Det tycker vi är positivt.

- Cykelsignaler måste vara pulserande eller så starka att de syns
i solsken eller kraftigt motljus. Dagens ”normalsignaler” blir då
rent livsfarliga – det finns ingen möjlighet att se vilka lampor som
lyser. Möjligtvis kan en bättre avskärmning av signalytan vara ett
alternativ.

2.5.14 Siktbegränsningar

I trånga villa-miljöer och inom stora bostadsområden finns många
sikthinder – här duger endast hastighetsänkning för alla fordon.
Man bör dock först försöka avlägsna sikthindren.

★ Växtligheten måste hållas nere. Häckar får inte bli hur höga
som helst, skymma utfarter etc.

★ Inför farthinder även på cykelbanor vid exempelvis skyma
cykelkorsningar eller platser där två cykelvägar möts i en ”sän-
ka” med cykeltunnlar. Hindren kan bestå av fartraster (inte så

grova att balansen äventyras) eller sidoflyttningshinder. Vägbulor är mindre lämpliga på cykelvägar.

★ Cykeltunnlar måste vara väl upplysta. Inte bara nattetid, utan kanske framför allt i starkt solsken, där en dåligt upplyst tunnel kan te sig helt svart. Ligger tunneln dessutom i ett nedförslut har cyklisten hög fart och han/hon kan vara helt blind under halva tunnelpassagen. Är då beläggningen dessutom bristfällig eller om någon lagt ut grus eller sten för att sabotera, kan allvarliga olyckor inträffa.

★ Cykeltunnlar i vinkel har ofta mycket dålig sikt. I stället för vinkelräta betongväggar skulle man här vilja se ”rundare” alternativ. Välplacerade speglar kan vara ett hjälpmedel, även om de inte är idealiska.

★ Bländskydd mot mötande biltrafik kan behöva monteras på utsatta cykelavsnitt.

2.5.15 Dubbelriktat på enkelriktad gata

Cyklister är känsliga för omvägar. Kan man tillåta cykeltrafik från ”fel” håll på en enkelriktad gata, så är detta positivt.

★ Tillåt dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktad gata – om denna är tillräckligt bred och bilparkering/angöring endast förekommer på höger sida i färdriktningen. Detta bör kunna ske utan några särskilda anordningar annat än skyltning.

★ Tillåt dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktad gata, även med parkerade bilar på båda sidor – om hastighetsbegränsning till 30 km/tim råder. Detta förekommer ofta utomlands.

★ I mer komplicerade miljöer bör man måla upp cykelbana/cykelfält i ena riktning mot biltrafiken, men tillämpa blandtrafik åt andra hållet. Detta är alltid ett smidigt alternativ.

2.5.16 Namnge alla småvägar

Alla gator och vägar inom tätort brukar vara namngivna. När du kommer ut i grönområden eller på landsbygd upphör ofta detta. Bra kartor i all ära, men namn på mindre ”oskyttade” vägar är en klart positiv åtgärd.

★ Namnge alla skogsbilvägar, parkvägar, längre uppfartsvägar etc – allt i syfte att underlätta orienteringen inom icke stadsplanerat område.

★ Namnge även busshållplatser och vissa rastplatser, för att underlätta orienteringen.

2.5.17 Cykeltransport på allmänna färdmedel

Cykeln förenar ofta nytta med nöje och har sin största fördel

på kortdistans inom tätort. För att höja aktionsradien och skapa större omväxling kan dock fler åtgärder vidtas.

★ Skapa bättre och fler cykelparkeringar i anslutning till större knutpunkter för kollektivtrafiken.

★ Öka möjligheter på medeldistans att ta med cykeln på allmänna färdmedel (båt, förortsbuss, lokaltåg) – främst under lågtrafik och helger.

★ På långdistans måste cykeln kunna medföras på båt, buss, tåg och flyg till en rimlig kostnad. Alla kollektiva transportmedel bör ha flexibla utrymmen för ”skrymmande gods”, typ cyklar och barnvagnar.

★ Cykeltransport på stadsbussar, spårvagnar och tunnelbana är av mindre intresse. Här är ju cykeln det effektivaste alternativa transportmedlet.

2.5.18 Gc-byggen utmed 2+1-vägar?

Som cyklist kan man tycka, att bygger man ut för bilarna på vår bekostnad, så borde vi kompenseras på något sätt – när nu cykeln ska betraktas som ett ”jämförbart fordon”. Vad gäller 2+1-vägar medför dock detta vissa konsekvenser. Det ser man inte minst i Danmark, där dessa gc-sträckor ofta ligger öde.

2+1-projekt planeras huvudsakligen över långa avstånd ute på den svenska landsbygden. Det rör sig ofta om delar av riksvägar med hög trafiktäthet och stora olycksrisker. Här har cyklandet sedan länge nära nog upphört. Att bygga separat gc-väg här, blir mycket dyrt och det hela skall dessutom underhållas för att bli använt. Att få det breda cyklandet att återvända till dessa ogästvänliga miljöer är svårt. Eftersom vi inte kommer att ha obegränsade resurser för cykelsatsningar i framtiden, bör man använda dessa medel på bättre sätt. Dock vill vi att vissa hänsyn tillämpas.

★ Förbjud ccyclolåkning generellt längs 2+1-vägar, så att man inte lockas att välja dessa ”genvägar” i något läge. Här är det utan undantag livsfarligt att cykla. Höga hastigheter, trångt om utrymme och tät trafik med tunga fordon – här förväntar sig heller ingen att möta en cyklist. Om man tillåter cyklande här, bör man kunna göra det även längs våra motorvägar och motortrafikleder, där förhållandena är betydligt bättre.

★ Vid mindre vägars passage över 2+1-vägar, förskjuts ofta korsningen 20–50 m i sidled – för att öka korsande biltrafiks säkerhet. På dessa avsnitt bör det även obligatoriskt byggas separat gc-väg – gärna dubbelriktad på ena sidan om huvudvägen.

★ Där ny 2+1-väg spärrar av cykelförbindelse mellan för cyklismen väsentliga målpunkter (oftast i närheten av tätorter), ska separat gc-väg byggas eller cykelvägvisning längs sekundärt vägnät göras. Dessa gc-vägar får gärna hamna en bit från de trafikerade bilstråket.

★ Speciella hänsyn måste tas, då ett 2+1-projekt spärrar av passagen för en befintlig cykelturistled.

2.5.19 Kommunala låncyklar

Kommunala satsningar på låncyklar förekommer i flera svenska tätorters centrala delar. Dessa verkar att fungera tämligen väl, bara man prioriterar underhållet.

★ Ekonomin för dessa uthyrningssystem måste presenteras bättre. Det kan inte vara rimligt att låncyklarna kostar skattebetalarna stora summor år ut och år in.

★ Reglerna för uthyrning måste vara mer flexibla, så att de passar fler än bara cykla-till-jobbet-cyklister. Fritid och turism önskar exempelvis ofta mer än 3-timmarshyra. Cyklarna bör levereras med lås, så att man kan lämna dem tillfälligt.

★ Hyrcyklarna måste hålla en viss minimi-standard för att vara attraktiva. Ekerfria hjul med heltäckande skivor för reklam är inget som lockar. Många dyra eldrivna system förekommer numera, vilket komplicerar verksamheten.

★ Uthyrningssystemen är mycket platskrävande, vilket är en begränsande faktor. Dessa hyruppställningar konkurrerar i flertalet fall med behovet av cykelparkeringar för "vanligt folk".

2.5.20 Definition av cykelbegreppet

De på senare tid hårt marknadsförda "elcyklarna" eller "elasisterade cyklarna" samt diverse andra underliga motordrivna konstruktioner, ökar kravet på en vettig terminologi på området.

★ En "cykel" framförs enbart med muskelkraft – en "motorcykel" har hjälp av motorer, helt eller delvis. Denna logik känns ganska naturlig för alla, utom möjligtvis vissa delar av cykelbranschen.

★ Inom "cykel"-gruppen finns ett 15-tal undervarianter – såsom racercyklar, hybridcyklar, MTB, barncyklar, trehjulingar, liggcyklar, låghjulingar, sparkcyklar etc.

★ Inom gruppen "motor"-cyklar finns de tunga resp lätta varianterna, EU-mopederna, de vanliga mopederna samt den av oss föreslagna nyas gruppen "lättmopeder". Ust nu verkar el vara gångbart. Inom gruppen "lättmopeder" föreslår vi att alla motordrivna alternativ, lämpliga att framföras på våra cykelvägar, sorteras – typ "elcyklar" (lättmopeder), segways, motoriserade rullbräden och vad nu industrin kan komma att hitta på i framtiden.

★ För "lättmopederna" gäller just nu inget hjälmtvång, men detta tycker vi bör övervägas – då fordonen ofta är trimmade för höga hastigheter. Lättmopeder bör fritt få framföras på cykelbanor och cykelvägar.

★ Cykelbranschen hoppas att "lättmopeder" ska få bilister att ställa bilen – men detta verkar tveksamt. Cyklister, som av en eller annan anledning tvingas att trappa ner, är dock en given målgrupp.