



Cykeltransport på pendeltåg i lågtrafik är en självklarhet.

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 propandaupplägg.

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 stornät 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 transportutrymmen på dessa färdmedel, som även kan användas för andra ändamål. Stadsbussar och tunnelbana har dock 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-graders-passager, med smidigare avspärningsanordningar (om nu dessa är nödvändiga) som ej fordrar att man först stannar, etc.

★ Bygg säkrare cykelöverfarter med färgmarkering i gatan och specialskyltning. Förbättra cyklisters lagliga skydd vid dessa överfarter. Dock vill vi ej ha total väjningsplikt liknande den för gående på övergångsställe – det tror vi inte skulle fungera i praktiken.

★ Underhåll befintligt cykelvägnät bättre och oftare. Inte bara genom regelbunden sopning, utan även med vägyteförbättringar. Cyklister 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 byggs. Särskilda underhållsplaner måste upprättas för cykelvägnätet – både för barmarkssäsongen och under vintertid.

★ Genomför total separering av bil- och cykeltrafiken – detta är den enda långsiktigt hållbara lösningen längs starkt trafikerade stråk (avsedda för hastigheter över 30 km/tim) och i trånga tätorters centrala delar. Önskvärt vore även en separering av gång- och cykeltrafiken inom frekventerade områden, alternativt tydlig markering i vägbanan. Särskilt positiva är vi till trafiksanering av hela bostadsområden – där genomfartstrafik då i princip omöjliggörs, men där cyklister 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 snarast bytas ut mot en mer iögonfallande färg. Vi har ingenting emot att varje kommun själv kan tillåtas utforma sin egen cykelvägvisning. Det ger ofta ett trevligt intryck och kan inspirera till fler egna åtgärder.

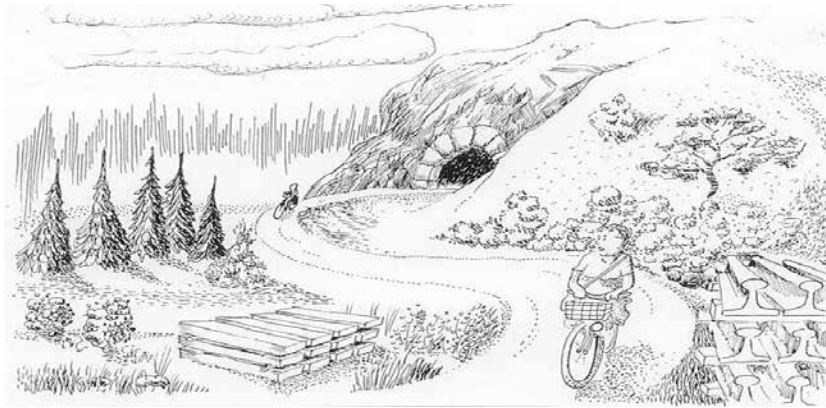
★ Prioritera cyklister i vanliga ljuskorsningar, genom att ge dem ett litet försprång innan bilflödena släpps på (tillbakadragen stopplinje för bilarna). Alternativt kan cyklister från alla håll samtidigt få ett eget tidsutrymme mellan bilsignalerna.

★ Inför 30-block inom alla bostads- och villaområden – som en generell princip och grundhastighet. Blandtrafik endast inom dessa zoner, annars separerad cykel- och biltrafik. 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.

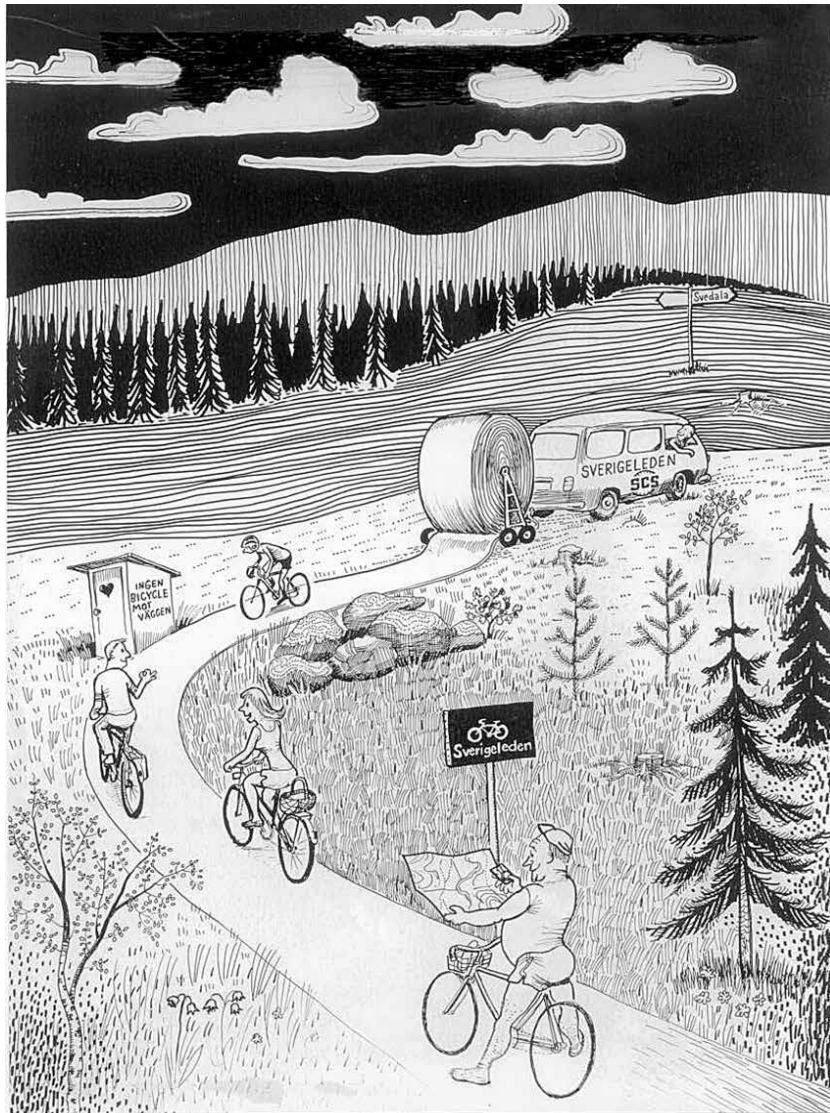
★ Bygg hälsosammare cykelvägar, d v s försök lägga dem på visst avstånd från bilavgaserna. Dessa tunnas ut till hälften på 10 meter och till 10 % på 50 meters avstånd. Det hälsosamma cyklandet är troligtvis inte så hälsosamt alldeles nära stora trafikleder – cyklister ventilerar avsevärda luftvolymmer.

★ 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 cyklisten.
- ★ 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 p g a sammanhängande fordonskö.
- ★ Bygg flera 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 utbyggnader av skyltade cykelturistleder i de delar av landet, som är lämpade för detta. Dessa underlättar väsentligt de rätta vägvalen, 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 (fler) enklare cyklistvänliga rastplatser, gärna för flera intressegrupper tillsammans. Dessa bör vara namngivna, ha uppställningsanordningar för cyklar (under tak) och gärna någon form av regn- och vindskydd.
- ★ Utnyttja våra nedlagda banvallar. Sedan slutet på 1930-talet har järnvägarna blivit allt färre i Sverige. Under 1960-, 70- och 80-talen togs merparten av de nu nedlagda 600 milen ur bruk. Dessa ligger idag ofta för fädot och växer igen eller återgår till markägaren och plöjs upp eller skogsplanteras. 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. Skall 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 skall 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 skall vara att det skall vara möjligt att få med sig 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 vi ovan nedtecknat några förslag och tankar kring ett antal påtagliga problem. Men cyklistens vardag skulle även underlättas väsentligt och bli betydligt säkrare, om man även satsade på att åtgärda mindre brister – sådana irritationsmoment och smärre detaljer, som vi pedaltrampare möter under varje cykelfärd. En hel del har här förbättrats på senare år, men det är märkligt hur lätt det är att glömma.

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 förgatuarbeten, 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 som andra trafikanter.

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

★ Alternativ väg skall skyltas upp och vara av rimligt god kvalitet, om avspärningen 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 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 när separata cykelbanor finns är gående ett orosmoment, särskilt vid busshållplatser.

- ★ Separera gång- och cykeltrafik vid busshållplatser i så hög utsträckning som möjligt.
- ★ Utforma busshållplatserna så, att resenärerna inte kan stiga rakt ut på cykelvägen eller den gemensamma gc-vägen.
- ★ Lägg alltid cykelvägen bakom busshållplatsen / busskuren.

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 på cykelbanan, 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 och 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 en potentiell risk för cyklister eller 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 cykelvägar. Ett typexempel är ett cykelvägskors i "gryta" – där den ena cykelvägen korsar i tunnel under gatan. Här får man faktiskt lägga ner några extra kronor på att bredda bilvägen ovan eller kanske höja upp densamma, om man önskar planskild cykelpassage.

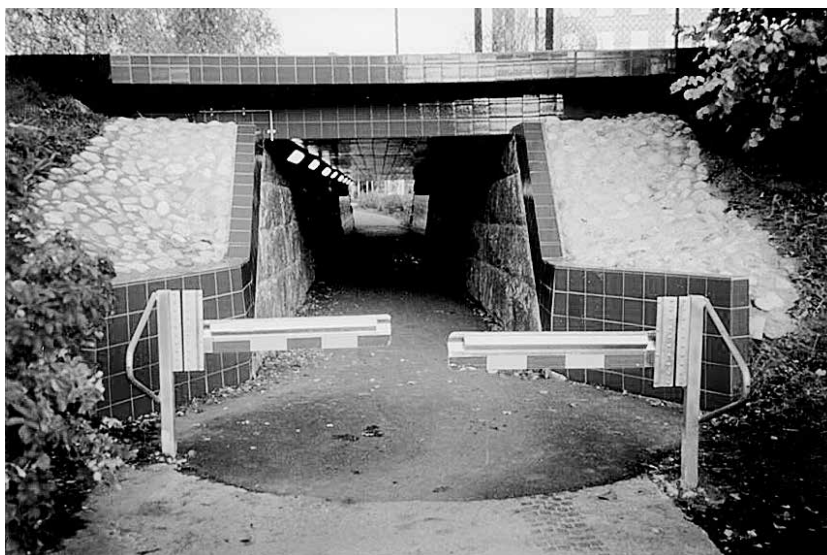
★ Cykeltrafiken bör ligga kvar så nära "marknivån" som möjligt, även där två bilvägar korsar varandra planskilt och alltså inte sänkas/höjas till samma plan som den korsande vägen – om detta är möjligt.

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 dragningar som nu påverkar cyklandet.

★ 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 stålskenorna. Att i trängda situationer behöva "tvära" över spårvägsspår är mycket farligt och helt oacceptabelt. Det finns gummimassor som fungerar i dessa sammanhang och inte påverkar spårtrafiken. Och säkert sådana material som är lämpliga även på vintern. Eventuellt får man välja något system, där man byter material mellan varm- och kallgrader, ungefär som när vägförvaltningarna sätter ut snökäppar på vintern – det rör sig ju här om ett begränsat antal platser.



Cykel tunnlar 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 gatuutrymmet bör dock kunna ske inom tätort där man strävar efter att minska privatbilismen. Cyklister får dock 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 eller 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 generellt alltid accepteras.

★ Stor omsorg måste ske vid utformning av gc-vägar, för att samspelet mellan gång- och cykeltrafiken skall 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 cykelvägarna. Men här får vi vara flexibla – motorredskap, arbetsfordon, mopeder och "lättmopeder" (se under 2.5.20) måste vara tillåtna att framföras på cykelvägarna, när rimliga alternativ saknas.

2.5.7 Högersväng mot rött

Det känns ofta frustrerande för en cyklist, som önskar runda ett gathörn åt höger, att först behöva stå och vänta på grön signal och sedan dessutom behöva ge företräde för gående på grön gubbe.

★ 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 rödlys generellt och orsaka vissa konflikter med gångtrafikanter. Givetvis måste extra försiktighet här åläggas cyklisterna.

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

★ Färd rakt fram i T-korsning – ett specialfall av rödlyskörning – bör kunna tillåtas generellt för cyklister, möjligtvis i kombination med enklare skyltning.

2.5.8 Permanenta hinder

För att cyklister skall få ha cykelvägarna 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 cyklisterna.

★ Vi föreslår att Kommunförbundet anlitar en konstruktör/designer med cykelkunskap, i syfte att konstruera en smidig avspärrningsanordning, som kan användas generellt på våra cykelvägar. En konstruktion som samtidigt inte orsakar problem för oss själva. En specialmodell med fjädrande grindar, för att arbetsfordon skall kunna passera obehindrat (dock med skrapskador), är extra obekvämt för oss, då de båda "delarna" här ofta står så nära varandra att cyklisten måste stanna.

★ Förvarning om hinder på cykelvägen bör införas. Detta borde i vart fall övervägas på varje enskild plats.

★ På cykelvägar med stor cykeltrafik bör avspärrningar avlägsnas, då de utgör en klar olycksrisk. Här måste man överväga om inte cyklisternas framkomlighet är viktigare, än att någon illegal bil då och då passerar. Många kommuner tar faktiskt numera bort sådana hinder, vilket naturligtvis också underlättar inspektion och underhåll.

★ Inför ett generellt krav på att bommar, grindar, betongblock och stenar på cykelvägarna måste vara markerade i vit eller gul, gärna fosforescerande färg. Sådana avspärrningar är ofta helt osynliga i mörker eller då vägbelysningen är bristfällig.

2.5.9 Underhåll – barmarkssäsong

Cyklister är känsliga för ojämnheter i vägytan, 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 under våren. Bilarna klarar av att köra undan sitt eget grus, men det gör inte cyklisterna. Prioritera cykelbanorna och sopa noggrant. Det är en styggelse att färdas på osopade cykelvägar långt in i maj månad i syd-Sveri-

ge. Minst 2–3 gånger under barmarkssäsong bör man gå över 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 alla större sprickor – särskilt de som ligger i färdriktningen. Denna kontrolluppgift kan även läggas ut på ideella föreningar, som mer systematiskt kunde 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.

★ Sanera sprayade, byt ut åverkade och återställ felvidna vägvisare. 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 kanterna och trädgrenar som skymmer gatubelysningen. Vid blöt väderlek böjer sig ofta vegetationen ut över halva cykelvägen – detta måste beaktas vid röjning. Inte bara bilar fordrar fri sikt. Cyklister är minst lika känsliga och ligger oftast mycket närmare häckar och buskridåer. Moderna cyklar kommer ofta upp i avsevärda hastigheter, vilket fordrar fri sikt. Löv samt jord och skräp av alla slag, särskilt vid blöt väderlek på hösten, kan orsaka halkolyckor och måste därför avlägsnas.

2.5.10 Underhåll – vintertid

Ett mer utbredd 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-vägarna blir använda. Annars finns inget särskilt negativt med vintercykling. Temperaturen är sällan ett problem bara nederbörden kommer i fast form och 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 längs de större cykelstråken.

★ Sandning är viktigt vid halt väglag. Ingen saltning bör förekomma på gc-vägar, då modden ofta blir svårforcerad och cyklarna tar stryk.

★ Glansis och isvallar måste avlägsnas från gc-vägnätet snarast. Detta är särskilt viktigt i kuperad terräng. Cykelvägarna bör också vara så väl-dränerade att vattensamlingar, som fryser och tinar omvartannat – åtminstone i mellan-Sverige – inte förekommer.

2.5.11 Utformning av cykelfält

Cykelfält fungerar bäst på lite längre sträckor i enklare trafikmiljöer – både inom tätort och på landsbygd. Inom tätort kan du se cykelfälten som en tillfällig ”alltrafikyta” – där det råder viss platsbrist, men där cykeltrafiken har företräde. Ett busskörfält kan ses som ett cykelfält med viss blandtrafik. Över de streckmarkerade cykelfälten får annan trafik tillfälligt röra sig. Inom ”heldragna” fält är endast cyklar tillåtna och dessa är att jämföra med en billigare form av cykelväg/cykelbana.

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

★ Använd endast cykelfält inom tätort där de är direkt nödvändiga. Enda egentliga fördelen framför cykelbanan ur användarsynpunkt, är att de är lättare att hålla rena.

★ Cykelfälten bör företrädesvis placeras till höger om eventuella rader med parkerade bilar. Detta är dock sällan fallet. Rader av parkerade bilar till höger om cykelfälten innebär stora problem för alla, särskilt under rusningstid, då många bilar skall 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 bred, annars är det bättre att utrymmet slås samman till en bredare vägbanan med blandtrafik.

2.5.12 Utformning av cykelöverfarer

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

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

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

★ Färgen på cykelfälten bör vara enhetlig inom en kommun (kanske en färg för hela riket) och tydligt avvikande mot asfalten. Gul och ljusblå syns väl, minimalt bör röd färg användas. Detta har provats på flera platser genom åren och bör väl nu kunna bli standard. Det är även viktigt att den färgade ytan blir så grov att halktendenser 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. Mer komplicerade ställen måste signalregleras.

2.5.13 Detektorer och signaler

Cyklister har samma behov som bilister av att komma fram snabbt och smidigt. Här kan detektorslingor och ”gröna vågen”-signaler (cykelsignal utan knapptryckande) underlätta. Cyklisten undgår då att förlora all sin rörelseenergi vid varje rödlys.

★ Installera detektorslingor på cykelvägar med stor cykeltrafik. Detta är positivt även under lågtrafik, då signalerna kan reagera mer direkt. Detektorslingorna måste placeras på lämpligt avstånd och underhållas / kalibreras noggrant.

★ Koppla ihop cykelsignaler till ”nätverk” där så är möjligt. Särskilt i stora komplicerade korsningar är det irriterande att behöva stanna flera gånger.

★ Smidiga stödräcken med knapptryckarfunktion har provats på en del håll, som alternativ till de något obekväma stolpreglagen. Mer sådant vill vi se.

★ Cykelsignalerna måste vara pulserande eller så starka att de syns i solsken eller kraftigt motljus. Dagens normalsignaler är rent livsfarliga. Det finns ingen möjlighet att se vilka lampor som lyser i starkt solsken. Möjligtvis kan bättre avskärmning av ljusytan vara ett alternativ.

2.5.14 Siktbegränsningar

I trånga villamiljöer och stora bostadsområden finns många sikthinder och här duger endast en hastighetssänkning. Men man bör förstås först försöka åtgärda så många som möjligt av sikthindren.

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

★ Inför farthinder även på cykelbanor vid exempelvis en skymd cykelkorsning eller en plats där två cykelvägar möts i en ”grop” med cykeltunnlar. Hindren kan här bestå av fartraster (inte så grova att balansen äventyras) eller sidoförflyttningshinder. Vägbulor är mindre lämpligt 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 så hög fart att han/hon är blind i minst halva tunneln. Är då beläggningen här undermålig eller om någon lagt ut grus eller sten för att jäklas, kan ruskiga olyckor inträffa.

★ Cykeltunnlar har ofta även mycket dålig sidosikt och olämplig placering. I stället för vinkelräta betongväggar skulle man här vilja se rundare alternativ, gärna cirkelrunda om hållfastheten tillåter. Annars är välplacerade speglar ett hjälpmedel, även om de inte är idealiska.

★ Bländskydd mot mötande biltrafik kan behöva sättas upp på utsatta cykelsträckor.

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.

★ Inför dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktad gata, om denna är tillräcklig bredd och parkering/angöring endast sker på höger sida i färdriktningen. Detta bör kunna ske utan några särskilda anordningar annat än skyltning.

★ Inför dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktad gata, även med parkerade bilar på båda sidor, om hastighetsbegränsning till 30 km/tim råder. Så görs ofta utomlands.

★ I mer komplicerade miljöer kan man måla upp cykelbana/cykelfält i ena riktning mot biltrafiken, men ha blandtrafik åt andra hållet. Detta är alltid det bästa alternativet.

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 enkla namn på alla mindre vägar vore klart positivt.

★ 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 möjligheterna på mellandistans 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 transportmedel i allmänhetens tjänst bör ha ett flexibelt utrymme för ”skrymmande gods”, typ cyklar och barnvagnar.

★ Cykeltransport på stadsbussar, spårvagnar och tunnelbana är av mindre intresse. Här skall ju cykeln utgöra 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 detta kompenseras – när nu cykeln skall betraktas som ett ”jämställt fordon”. Vad gäller 2+1-vägarna 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 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. Och eftersom vi troligtvis inte kommer att ha obegränsade resurser till cykelsatsningar i framtiden, tycker vi att man kan använda dessa medel på ett bättre sätt. Dock vill vi att vissa hänsyn tas.

★ Förbjud cykelåkning 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 dessa 2+1-vägar, förskjuts ofta korsningen 20–50 m i sidled, för att öka korsande biltrafiks säkerhet. På dessa avsnitt bör det obligatoriskt byggas separat gc-väg – gärna dubbelriktad på båda sidor eller med passage rakt över ”på mitten”.

★ Där 2+1-väg spärrar av cykelförbindelse mellan för cyklis- men väsentliga målpunkter (oftast i närheten av tätorter), skall separat gc-väg byggas eller vägvisning längs sekundärt vägnät göras. Dessa gc-vägar läggs med fördel en bit från de trafikerade stråken.

★ 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 ofta mer än 3-timmarshyra (max inom t ex Stockholms innerstad). Cyklarna bör dessutom 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 reklamen är inget som lockar.

★ Uthyrningssystemen är mycket platskrävande, vilket varit en begränsande faktor i flera fall. Dessa hyrställ konkurrerar i flertalet fall också med det stora behovet av cykelparkeringar för "vanligt folk".

2.5.20 Definition av cykelbegreppet

De på senare tid hårt marknadsförda "elcyklarna" eller "elassisterade cyklarna" samt diverse andra underliga motordrivna konstruktioner, ökar kravet på 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 motorcyklar finner vi de tunga resp lätta varianterna, EU-mopederna, de vanliga mopederna samt de av oss föreslagna "lättmopederna". Vad motorcyklarna har för drivmedel är av mindre intresse, men just nu verkar el vara gångbart. Inom gruppen "lättmopeder" föreslår vi att alla motordrivna alternativ, lämpliga att framföra på våra cykelvägar, insorteras – typ "elcyklar" (lättmopederna), segways, motoriserade rullskidor och vad man nu kan komma att hitta på i framtiden.

★ För "lättmopederna" gäller inget hjälmtvång och vi föreslår här fullständig frihet att framföras på cykelbanor och cykelvägar.

★ Cykelbranschen tror att "lättmopederna" skall få bilisterna att ställa bilen – men detta verkar mycket tveksamt. Cyklister, som av en eller annan anledning tvingas att trappa ner, är dock en given målgrupp.