

På ledfronten – en hel del nytt

Det finns nu skyltade leder för ”cykelturister” i nästan alla delar av landet. Men av mycket skiftande kvalitet och upplägg – och det är bara vi, som visat något intresse för helheten. Många ”ledproducenter” motarbetar utförlig konsumentinformation på området och detsamma gäller vissa nät-sigheter, som avsiktligt vilseleder. En novis på området har ingen chans att skilja agnarna från vetet, när t o m känt kartförlag sprider tillrättalagd ”information”. SCS har nu sysslat med seriöst ledarbete i 35 år – här kommer några aktuella basfakta.

Rikets enda internationella ledprojekt = Sverigeleden =



● Sverigeleden – flaggskeppet på ledområdet – är till sitt omfång kanske det längsta ledsystemet i världen. Det är nog bara engelsmännens nätverk, som når samma dimension. Längs Sverigeleden händer det förstås en del under varje säsong. Vi lever ju i ett land i ständig ”utveckling” och detta påverkar självfallet framkomlighet och vägvisning.

Sverigeleden omfattar nu 6.600 km skyltade vägval, varav 2.600 km utgör den s k ”huvudleden” mellan Karesuando och Helsingborg. Leden har totalt 39 avsnitt – huvudleden 15 av dessa, resten utgörs av alternativa sträckningar. Dessutom finns 17 rekognoserade avsnitt i Norge och Finland (2.850 km), i syfte att skapa fler attraktiva ”rundtursmöjligheter”. Men dessa är givetvis inte uppskyltade. Ännu fler vägval finns förstås inom landet, om du kombinerar med våra regionala leder.

Sverigeleden (och övriga SCS-leder) är avsedda att vara omväxlande hela tiden. Att lätt kunna nås av intresserade utlandsbesök och förstås av svenskar, som vill kombinera med färd utrikes. Här är ledens gränspassager från norr till söder –

- Karesuando – för vidare färd mot Nordkap, antingen längs Atlankusten eller via Kauto-

keino genom Alta älvdal.

- Haparanda – för färd i norra Finland.
- Skalmodal / Kittelfjäll – för färd över till Norge och södra Helgelandskusten.
- Gäddede / Valsjöbyn – för rundtur i Sverige (Lappland - Jämtland) samt färd över till Norge och södra Helgelandskusten.
- Sandvika / Årefjällen – för färd över till den norska Atlankusten och Trondheim.
- Holmsund / Umeå – via färja över till Vasa/ Finland.
- Kroksåtra / Sälenfjällen – för färd över till Norge (Atlankusten / Ålesund resp Oslo via bl a Lillehammer och Geirangerfjorden).
- Stockholm – via ett antal internationella färjelinjer.
- Göteborg – via ett antal internationella färjelinjer.
- Oskarshamn – för färd över till Öland / Gotland.
- Helsingborg – för färd över till Danmark.
- Trelleborg – via ett antal internationella färjelinjer.
- Ystad – via ett antal internationella färjelinjer.

TV – Så här såg det ut på Sverigeleden ovan trädgränsen längs Vildmarksvägen i Stekenjokk-fjällen, när vi passerade i slutet på juni. Jämtlandsdelen var dessutom nedlusad av ”tillfälliga” reservatsskyltar i syfte att minimera tjuveri av fågelägg. Den försenade våren gjorde dock att det knappt fanns några fåglar ens vid periodens utgång. Och på Västerbottensidan fanns dessutom inte en enda skylt. Vi undrar hur man fick ner alla skyltarna i marken i början på månaden och hoppas att denna metod inte återkommer – det såg faktiskt ”för jävligt ut”.

TH – Lite mer somrigt söderöver. Dalslandleden hade fått artrikt skyltande på flera ställen. Våra leder är ju föredömligt skyltade och det gäller förstås särskilt alla delnings- resp startpunkter. Och vill du övermatta i den trevliga orten Sycklinge, beger du dig strax SO om Enköping längs Mälardalsleden.

En färd längs Sverigeleden kan alltså bli hur lång resp kort som helst. Antingen du återkommer till startplatsen efter en ”rundtur” eller transporterar dig tillbaka på allmänna färdmedel. SCS-lederna utmärks med 30.000 tydliga vägvisare – vilka förstås måste underhållas varje år och det arbetet faller numera helt på SCS. Vägunderhållet sköts av olika myndigheter och entreprenörer och här kan vi ibland möta mindre trevliga ”tillfälliga” överraskningar. Men i år har dessa inte varit så många. Här nedan dock några sådana plus diverse annan info –

● Från Gäddede och norrut över Stora Blåsjön (Vildmarksvägen) – här var vägytan tidigare ganska dålig och nu var den helt uppriven för beläggningsarbete – tyvärr mitt i semestertid, torde nu vara åtgärdad.

● Mellan Alfta och Åmot – här har man nu jobbat under flera år och vägen har under hela tiden varit i ovanligt bra ”grusskick”. Nu noterade vi även beläggning i ”milsintervall”, grus-asfaltgrus-asfaltgrus – av vilka skäl är obekant. Ett mellanparti går över en rullstensås och här kände man sig nästan ”instängd” av de höga vägräckena, som kantade båda sidor under en hel mil – men med fin utsikt.

Denna sträckning över Falun-Sundborn-Svärdsjö-Åmot-Annefors-Alfta-Bollnäs är en-då vettiga alternativet för cykelturister – en mycket trevlig passage genom det mellan-svenska skogsbältet. Annars finns bara E45, Rv50 eller E4-an att välja mellan.

● Träbron över Dalälven vid Gagnef hade sjunkigt – efter passage av en för tung lastbil, som inte läst skyltarna. Alternativ väg gäller under denna säsong.

● Leden genom Solna har lagts om helt (för tredje gången), efter omfattande arbeten med Tvärspårvägen, den rivna Fotbollsstadion samt exploateringen kring Friends Arena och hela Frösunda-området. Det finns nu inte mycket naturmark kvar i Solna. Den nya sträckningen går genom Skytteholmsparken och Gamla Råsunda, runt Råstasjön och Bagartorp – hoppas att denna nu får vara ifred.

● En lång bit genom centrala Sörmland har lagts om, från Gälltorp via Stigtomta-Halla-”Vrena” upp till Husby-Oppunda. Elimineras en sämre trafikbit längs Rv53. Delningspunkten med Kustlinjen är flyttad från Gällstad till söder Stigtomta.

● Banvallen Jämshög (Olofström) – Näsrum – Bromölla – Sölvesborg har varit helt oframkomlig under sommaren på grund av ledningsarbeten. Här berört två delningspunkter med Banvallsleden. Alternativ väg gäller under denna säsong.

● Cykelvägen längs den skånska sydkusten mellan Trelleborg och Ystad har blivit klar och Sverigeleden kommer att utnyttja denna ytterligare en bit bortom Skateholm till nästa säsong.

I övrigt förekommer ständigt mindre omläggningar i olika delar av landet längs alla SCS-leder – oftast vid eller i närheten av ledernas alla tätortspassager. Här gäller det bara att följa den tydliga skyltningen, så kommer du rätt.

Sverigeleden håller mycket god standard – till 99 % längs asfalterade stråk. Och leden berör alla landets storslagna natur- och kulturlandskap, vilket ger stor variation. Sevärigheterna är talrika, även de som ligger vid sidan av leden finns beskrivna. Leden går nästan uteslutande genom bebodda trakter, varför även servicen är OK. All information om detta finner du i detaljerade karthäften. Nedan följer korta noteringar från några av SCS:s regionala ledprojekt –

Dalslandsleden

Genom landskapet, som är ”Ett Sverige i miniatyr” (enligt reklamen), blir det förstås mindre dramatiskt – Sverigeleden passerar dock hela området. Vi hoppas kanske på en belagd cykelväg från Åmål ner till Tösse, eftersom E45-an tydligen här helt skall byggas om. Vi har föreslagit detta i en remiss till TRV – det nuvarande grusalternativet (ca 10 km) nyttjas av båda lederna.

Delningspunkten med Sverigeleden vid Brätte söder om Vänersborg har flyttats något söderut i samverkan med kommunen. Den har varit ”provisoriskt” uppskyldad under en tid, men nu har detta åtgärdats. Den röda skyltfärgen hade bleknat avsevärt på vissa utsatta

delar på bara en säsong (salta havsvindar) och dessa har nu bytts ut.

Mälardalsleden

Här har flera grusavsnitt fått fin beläggning, bl a från Tibble bort mot Strömsholm, mellan Härnevi och Rotbrunna och östra infarten mot Köping.

Leden längs Östra hamnen och Mälarparken i Västerås, över den intressanta cykelklaffbron, är snart klar (det planerades den vara redan 2006). Cykelvägen mellan Märsta och Sigtuna (Munkholmen) har förbättrats. Denna kopplar sedan på den fina nybyggda 6-7 km långa gc-vägen genom Sigtuna längs vattnet – ut till badplatsen nedanför Sjudarhöjden.

Härjarö är lika fint som det alltid har varit, några kanske minns vårt Cykelting där för ett antal år sedan. Men campingen har upphört och anläggningen har gjorts om till kursgård. Båtlinjen på turlista över till Birka på Björkö är numera tveksam – planerar du att fortsätta din färd över vattnet, blir det nog med hjälp av taxibåt.

Västgötaleden

Västgötaleden (VG-leden) liksom Mälardalsleden går genom en fantastiskt rik kulturbild. VG-leden har därför blivit som ett ”nätverk” mellan de talrika kommunerna, för att kunna få med det mesta.

Här har nu leden lagts om söder om sjön Viken (Undenäs-Beateberg-Tåtorp-Vassbacken), vilket bl a även inneburit en längre sträcka längs Göta kanal. Inom Karlsborg skall också vissa ändringar ske, när väl exploateringen längs Vätternstranden framskridit något ytterligare.

Norr om Habo har utfarten från samhället mot väster ändrats, liksom en hel del söder om Lilla Edet. Sverigeledens sträckning genom Västergötland ingår förstås i VG-systemet, men är inte dubbelskyldad. Bl a ingår den suveräna passagen utmed havet söderut från Göteborg (Säröbanan).

Banvallsleden (BVL)

Här träffas kommunerna och SCS regelbundet varje år på Huseby bruk, för att diskutera framtida insatser. BVL skall slutligen (till 95 %) bestå av en restaurerad banvall för cykelturism mellan Halmstad-Ljungby-Karlshamn – en anslutning har också nyligen skapats från Olofström ner till Bromölla-Sölvesborg. Stora investeringar har på senare tid gjorts inom kommunerna Ljungby och Olofström (längs Mörrumsån) och viss nytta har vi nyligen även haft inom Tingsryd av byggena på Sydostleden.



Notiser från övriga leder i landet = Kattegattleden invigd =



Här varierar som sagt standarden betänkligt. Några leder – som Värmland-leden, C 55-an (Uppsala-Enköping), lederna kring Örebro, Djulöleden i Sörmland och Skånespåret kan nog betraktas som nedlagda – även om viss skyltning fortfarande sitter uppe och förfular landskapet. Några andra hänger på "gärsgårn", då presentationsmaterial mer eller mindre saknas och man tillämpar ett minimalt skyltunderhåll.

Cykelspåret

Enda led som CykelFrämjandet (CF) "underhåller" själva. Kartmaterialet är bristfälligt, ledens sträckning är direkt olämplig på flera ställen och skyltunderhållet är spartanskt.

Cykelspåret längs "Ostkusten" har nu under ett par decennier successivt anpassats till SCS:s Kustlinjeled, som man nu dubbelskyltar till 90 %. Det skulle nu bara behövas en "spår"-skylt i vardera ändan av vår led, för att klara vägvisningen längs större delen av "spår"-sträckan Östhammar-Västervik. En taktik som man får tillämpa även i andra delar av landet.

CF har börjat anlita samma skyltfirma som SCS och valt samma skyltdesign – det tar ibland 20-30 år för alla polletter att ramla ner. Men CFs gamla vägvisare, på många ställen nu helt oläsliga, möter du fortfarande överallt. Västkusten och Skåne saknar dessutom kartmaterial. Och skyltfrekvensen är som sagt sparsam, det är svårt att kunna följa leden. Och hur man nu skall göra genom Halland återstår. Man kan väl inte ha tre leder som går exakt samma väg – se nedan.

Näckrosleden

Här har kartmaterial nu saknats under flera år, men plötsligt åter dykt upp under den senaste säsongen – för att åter omedelbart upphöra, enligt uppgift. Det tidigare "lösbladssystemet" er-

sattes med ett karthäfte och det måste ju anses som ett framsteg. Skyltunderhållet har dock ofta lyst med sin frånvaro.

Nu skall länet tydligen försöka få leden "godkänd" enligt det nya regelverket, men det torde bli svårt (om man nu inte har så goda kontakter att man får automatisk dispens) – alternativt fruktansvärt dyrt. Man dubbelskyltar sedan länge till 70 % SCS-lederna Sverigeleden, Mälardalsleden och Kustlinjen – men det är på de övriga 30 %-en du möter problemen.

Kattegatt-leden (KG-leden)

Så blev den då äntligen invigd nu den 6:e juni, efter flera års försening – den "omtalade" Kattegattleden. Och vi kommenterar den därför här något utförligare.

Man har antagligen känt sig pressade till denna "förtida" invigning, för leden är inte klar. Och man kunde valt en bättre väderperiod än årets, för detta event. Man har troligtvis fordrat bindande kontrakt med alla berörda, när man nu plöjer ner så extremt mycket skattepengar. Men då är det heller inte svårt att förstå, att vissa säger blankt nej. Särskilt om man anger 2-3.000 passager per dag som troligt resultat – vilket dessutom torde vara helt orealistiskt.

De ansvariga har nog lyssnat för mycket på konsulten i sammanhanget, Per Kågeson – men missat att kolla upp honom. Mannen i fråga har aldrig suttit på en cykel – han kommer från lobby-organisationen Gröna Bilister.

Leden då? Ja, den har alltså hittills kostat närmare 200 miljoner – hur stor summan blir när allt är klart är svårt att säga. Leden mellan Göteborg-Halmstad-Helsingborg går längs "kusten" – men havet ser du inte på så många ställen. Man talar nu i stället om en "kustnära" led, vilket är lite ärligare – 37 mil lång och enligt uppgift till 85 % "bilfri". Vi får väl anledning att kolla upp detta vid ett senare tillfälle.

Leden har länge lanserats av Kågeson & Co, som "landets första cykelturistled" – vilket är sensationellt fräckt och enbart syftar till att missleda allmänheten. Senare blev den landets första "nationella cykelturistled", vilket säkert är ännu mindre begripligt för gemene man. Sjuhäradsrundan råkade dessutom komma några år före – av dessa "dyra" experimentleder – KG-leden beräknas inte vara helt klar förrän i bästa fall om några år.

Dessa nya ledbegrepp är konstruerade av Kågeson själv i ett "regelhäfte", som han lyckats få TRV att anta (preliminärt) – verket har ju aldrig sysslat med cykelturism tidigare. Vår övertygelse är att häftet främst är framtaget, för att torpedera SCS:s landsomfattande lednät – detta har Kågeson även uttryckt i klartext – befintliga leder som inte följer regelverket bör upphöra och alla bidrag till underhållet dras in. Han jobbar i nära samverkan med CykelFrämjandet.

En cykelturistled av klass bör inte innehålla några trista "transportsträckor". Detta klarar förstås inga större ledprojekt i dag, men SCS-lederna kommer ganska nära. Bland de "nya" experimentlederna bygger man i stället avsiktligt in sådana för dyra pengar, i ett försök att tillfredsställa turister och vardagspendlare samtidigt. Vi tror inte detta är en särskilt bra strategi. De kräver dessutom i framtiden ett ovanligt bra underhåll för att bli utnyttade. Regelbunden sopning av löv, skräp och sand plus reparation av allehanda ojämnheter – annars väljer många förstås den snabbare vägbanan alldeles intill.

KG-leden är alltså bara delvis "cykelturism" – avsedd som en blandning mellan vardag och fritid. För att just kunna motivera de stora kostnaderna på dessa "nya" leder inom de områden man valt ut. Vår gedigna erfarenheter av ledbyggen säger oss, att det är onödigt att enbart av trafiksäkerhetsskäl offra så stora summor – när 70-75 % av cykelskadorna dessutom uppkommer vid singelolyckor. "Bilfriheten" är inget tungt argument i sammanhanget och gäller dessutom redan för många "vanliga" leder under en stor del av dagen. På SCS:s landsomfattande lednät har oss veterligen inte inträffat en enda allvarigare olycka under 35 år. Därmed inte sagt att inte Halland/Skåne skulle kunna vara attraktivt trots dessa transportsträckor.

Att prova något nytt och sedan utvärdera detta kan dock vara OK, men detta verkar man inte vara så intresserade av. Vi har känslan av att här gäller det att smida medan järnet är varmt – innan någon inflytelserik politiker börjar tveka om kostnaderna.

Nu är det alltså en grupp, som jobbat som sjutton under några år med projekt som Sjuhäradsrundan, Kattegattleden, Sydostleden och Ölandleden. Här bygger man nytt ute på ren landsbygd för "cykelturister". Då blir det hela förstås väldigt dyrt och sträckningarna hamnar oftast utmed de stora bilstråken – för att om möjligt även kunna locka några vardagstrampare.

125 miljoner beräknas KG-leden inbringa under den kommande femårsperioden – detta är förstås ren spekulat. Projektet är ju helt oprövat och måste väl testas först. I år blir det nog blygsamma intäkter p g a vädret. Vad man minimalt kan fordra är en ordentlig ekonomisk redovisning av projektet, som andra kan ta lärdom av.

Kartan för 150 kr är förvånande bristfälligt, när man nu lagt ut så stora belopp på själva leden. På hemsidan får du i framtiden fler detaljer, så många att de kanske är svåra att hantera – nu saknas fortfarande mycket. Skall du ta dig fram utan KG-kartan, behöver du avan-

TV – *Kattegattledens nya skyltning med mängder av avståndsangivelser. Mycket opraktiskt, när nu leden kommer att ändras åtskilliga gånger i framtiden.*

TH – *Cykelspåret minst sagt anonyma skyltning möter du över hela landet. Men det går framåt även inom Cykelfrämjandet. Nu producerar man sina skyltar på samma firma som SCS och i samma design. Men bara nästan – man väljer att ha endast en skylttyp på sin enda led och på denna klistrar man lösa pilar. Varken särskilt snyggt eller hållbart. Men man vill väl inte lägga ner för stor energi, leden har ju många andra brister?*

serad datautrustning – men du får förstås ändå problem med överblicken.

Vi nöjer oss här med att kortfattat granska det (preliminära) karthäftet. Annat känns meningslöst, för leden är ju inte klar – många omfattande utbyggnader återstår. Vi konstaterar att kartan saknar teckenförklaring, leden presenteras endast som ett rött streck. Uppgifter om grus, asfalt, cykelbanor, blandtrafik, kortare avstånd (finns möjligtvis på skyltar i terrängen) etc – ingenting finns med. Kartskalan 1:100.000 är oftast bra ur cykelsynpunkt – men inte där man hela tiden följer ett trångt kustområde med nästan sammanhängande fritidsbebyggelse. Om inte skyltningen sitter exakt där den behövs och underhålls regelbundet, kan vi nästan garantera att folk hamnar fel.

Många sevärdheter slås upp stort, men ligger ofta en bra bit ifrån leden. Kullaberg och Bjärehalvön är inte med alls, men var det tidigare under processen. Vi, som länge följt projektet och som haft många arrangemang inom området, undrade förstas hur man tänkt lösa detta. Och man valde här den ”lätta” vägen – dvs att dra leden på annat håll. På Onsala-halvön söder om Göteborg har man gjort tvärtom – en lång ”omväg”, som säkert är motiverat av det vackra landskapet. Men här bor ju mängder av sommarfolk och gc-banor saknas vad vi vet oftast helt längs de smala trafikerade kustvägarna.

Slutligen – alla ”fakta” kring KG-leden presenteras som ren reklamtext. Inte ett enda problem väntas dyka upp någonstans. Det gäller att få folk att göra av med så mycket pengar som möjligt på – hotellnätter, restaurangbesök och fikaställen. Bullkvaliteten beskrivs på många fikaställen, framför annan nödvändigare information.

Kunde man inte åtminstone kommentera t ex vädret, som ju kan vara väl så kämpigt, när lågtrycken sveper in från sydväst. Eller hur man transporterar sig tillbaka till utgångspunkten – om nu danskarna upphör med att köra Öresundsbrostågen. Man kunde t ex rekommendera färd från söder till norr – för att minimera risken för 37 mil i ren motvind.

På KG-kartan ligger märkligt nog Vägverkets tidigare ganska anonyma projekt Ginstleden kvar, som CFs Cykelspåret dessutom har dubbelskyltat. Skillnaden mot nuvarande KG-led är faktiskt mycket liten. Skyltningen längs dessa tidigare leder skall väl nu rimligtvis monteras ner? T o m Sverigeleden och Västgötaleden finns med på KG-kartan (givetvis utan namn) kring Göteborg, Kungsbacka och Helsingborg. Kanske värt en förklaring till dem som undrar?

KG-leden är alltså inte landets första cykelturistled ur någon synvinkel. Inte ens landets första ”kommersiella” variant. Om den kommer att ge någon ”lönsamhet” och då för vem, återstår att se. Det hela skall ju underhållas och



marknadsföras också. Det brukar kosta en bra slant – vem skall betala detta?

Sjuhäradsrundan

Denna led har vi kommenterat tidigare, så vi hänvisar till dessa reportage. Här har man nästan uteslutande rustat upp ett antal banvallar – vilket ger väldigt liten omväxling på den 15 mil långa leden.

Denna led blev alltså landets första ”kommersiella” variant. Men inte heller denna led är riktigt klar – även här frestades man att inviga i förtid. En dyr och trist sträcka återstår utmed Lv 156 mellan Tranemo och Svenljunga, men den finns med på nätet. Det torde vara fullkomligt livsfarligt att idag lura ut folk här.

Och SCS:s Västgötaleden, som går mellan samma huvudorter och delvis längs de intressantaste delarna av dessa banvallssträckor, nämns överhuvudtaget inte. Men de som råkar hamna i regionen lär väl undra, eftersom de möter VG-ledens tydliga skyltar överallt.

Sydostleden

Ytterligare en ”kommersiell” led mellan Växjö och Simrishamn, som blir klar först om några år – men arbetena pågår. Följer delvis Sverigeleden och Banvallsleden. Man har bl a hyvlat av hela landskapet utmed Lv 120+121 mellan Tingsryd och Urshult (10 km), där man tydligen tror att folk skall börja cykelpendla till jobbet. Så stora turistiska värden har nu inte denna sträcka kvar. Men passagen genom Fridafors hade man löst på ett bra sätt.

Ölandsleden

Denna led har funnits länge, men nu kommer den i helt ny upplaga. En mycket påkostad version i originell skepnad, men inte heller denna led är ännu klar. Med en ”cirkel” i norr och en ”jättecirkel” runt hela Alvaret i söder plus en lång envägssträcka däremellan.

Den södra delen, där de stora kostnaderna hamnar, tycker vi är något tveksam. Behöver man verkligen uppleva HELA detta alvar längs de stora bilvägarna – även om det råkar vara ett världsarv? Här kan ju också vara väl så blåsigt sommartid. I den version vi tagit del av, undvik-er man dessutom alla öns charmiga radbyar.



Följer du exempelvis Sverigeleden mellan Färjestaden och Byxelkrok längs öns befintliga småvägnät (efter att ha tagit sommarbåten från Kalmar över Sundet), får du uppleva öns alla naturtyper – det finns faktiskt fina alvarmarker även på norra Öland.

Fjärilsleden Skåne/Själland

Denna led får avsluta – annars blir detta för långt. Kanske inte det bästa namnvalet – liknar inte en fjärl på något sätt med en liten ”vinge” på den danska sidan. Och några fjärilar möter du sällan i det skånska intensivodlade jordbrukslandskapet. ”Leden” finns publicerad på nätet, men skyltning och tryckt karta saknas. Och innan dessa finns på plats, så rör det sig här per definition endast om ett ”turförslag”. Skulle ursprungligen omfatta cykelvägar runt hela Skånes ”kuster”, men man har kanske ångrat sig? Vi har kommenterat projektet tidigare i NCT – se nr 1/13.

Här är dock nybyggnationen av cykelvägar bitvis mer motiverad, längs de kuststräckor som har sammanhängande sommarhusbebyggelse – och dessa finns på långa partier. Bilister på riks-9-an är säkert mycket glada över att slippa dela utrymme med alla pedaltrampare på väg till glasskiosken eller närmaste badplats. □