



PM om sommarcykelvägar – en ny produkt?

Titel: Sommarcykelvägar
Publikation: 2007:7
Utgivningsdatum: 2007:01
Utgivare: Vägverket
ISSN: 1401-9612

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	5
2 Bakgrund.....	5
<i>Varför en förstudie om sommarcykelvägar?</i>	<i>5</i>
<i>Uppdraget.....</i>	<i>5</i>
<i>Vad är en sommarcykelväg?</i>	<i>6</i>
<i>Prestationsförteckningen.....</i>	<i>7</i>
3 Motiv för sommarcykelvägar	8
<i>Utifrån Transportpolitiska mål</i>	<i>8</i>
<i>Utifrån Vägverkets vision, verksamhetsidé och kännetecken.....</i>	<i>8</i>
<i>Utifrån Regleringsbrev och styrkort för Vägverket.....</i>	<i>8</i>
<i>Nytta, pengar och hälsoeffekter</i>	<i>8</i>
<i>Cykelpendling till arbete och skola.....</i>	<i>8</i>
<i>Cykling längs mötesfria vägar.....</i>	<i>8</i>
<i>För övrig cykeltrafik.....</i>	<i>9</i>
<i>Många användningsområden.....</i>	<i>9</i>
<i>Mer för pengarna.....</i>	<i>9</i>
<i>Hälsoeffekter</i>	<i>9</i>
4 Kunskap och idéer.....	10
<i>Från regionerna.....</i>	<i>10</i>
VSK.....	10
VSÖ.....	10
VVÄ	10
VMN.....	10
VST	11
VM	11
VN.....	11
<i>Från S-enheten i Borlänge</i>	<i>11</i>
<i>Från externa.....</i>	<i>11</i>
Cykelfrämjandet	12
Svenska Cykelsällskapet	12
Svensk Cykling	12
Föreningen Bilfria leder	13
VTI	13
<i>Några belysande exempel.....</i>	<i>13</i>
Ulricehamn	13
Längs Blekingekusten	14
Vägar på sötvattenis	14
<i>Litteraturstudie och web-sökning.....</i>	<i>14</i>
<i>Internationella erfarenheter.....</i>	<i>14</i>
5 Sommarcykelvägen	16
<i>Skilda motiv.....</i>	<i>16</i>
<i>ATB VÄG 2005.....</i>	<i>16</i>
<i>Uppbyggnad och Slitlager.....</i>	<i>16</i>
<i>Vägvisning.....</i>	<i>16</i>

<i>Drift och underhåll</i>	17
<i>Trygghetsaspekter</i>	18
<i>När, var, hur</i>	18
<i>Kostnader</i>	19
6 Övrigt	20
<i>Några utredningar som berör sommarcykelvägar</i>	20
<i>Tänkbara juridiska möjligheter att skapa sommarcykelvägar</i>	20
Väglagen.....	20
Anläggningslagen.....	21
Nyttjanderättsavtal	21
Vägar som förvaltas av samfällighetsförening.....	21
<i>Arbetsplan enligt väglagen</i>	21
<i>Övrig juridik</i>	21
<i>VGU om GC-trafik längs mötesfria landsvägar</i>	21
<i>Problem utöver byggande, drift och underhåll</i>	22
Allmän samfärdsel.....	22
Anpassning till funktionshinderades behov	22
Framtida krav	23
Trafiksäkerhet vid vägkorsningar.....	23
<i>Alternativ prestationsbenämning</i>	23
7 Typexempel på sommarcykelvägar	24
<i>Parallellt med mötesfri väg/2+1-väg</i>	24
<i>Avskild från körbanan eller vägen, ”felande länkar” och ”genvägar”</i>	25
<i>På enskilt vägnät som en del av ett sammanlänkat stråk för cyklister</i>	26
<i>För rekreation, friluftsliv och turism</i>	26
8 Förslag	27
<i>Huvudstudie</i>	27
Pilotstudie.....	27
Pilotprojekt	27
Utredningsbehov mm	27
Avtalsmallar	28
9 Bilaga	29
10 Referenser	33
<i>Personer</i>	33
Från Vägverkets regionkontor:.....	33
Från enheten för Samhälle och Trafik med flera i Borlänge:.....	33
Externa:	33
<i>Skivelser mm</i>	33
<i>Litteratur och rapporter</i>	34

1 Sammanfattning

Förstudien visade att sommarcykelväg är en lämpligare benämning än cykelstig. Därför har sommarcykelväg använts genomgående i dokumentet även om cykelstig använts i projektbeskrivning, remissvar etc.

Förstudien visade också att sommarcykelväg i första hand är ett alternativ till ”ingen åtgärd” och att det är möjligt att ”få mer för pengarna” genom att beakta vårt klimat och satsa på sommarcykling. Det framkom också att det är viktigt att egenskaper och karaktärsdrag hos en sommarcykelväg beskrivs och förankras. Nyttan kan bli stor, de positiva effekterna är många och de negativa effekterna kan sannolikt bemästras. Därför föreslås en fortsättning i form av en huvudstudie enligt kapitel 8.

Borlänge 20070115

Anders Arvelius

Sektionen för utformning av vägar och gator

2 Bakgrund

Varför en förstudie om sommarcykelvägar?

Det byggs 10-15 mil cykelvägar per år med statliga medel. Det finns önskemål, förväntningar och krav från kunder och uppdragsgivare på en långt större utbyggnad. Vägverket svarar för cykelvägar längs nationella vägar medan respektive länsstyrelse eller regionparlament prioriterar cykelvägar i länsplanerna. Kommunerna kan få 50-procentiga statliga bidrag för utbyggnad av cykelvägar inom sina väghållningsområden. Alla dessa parter, som alltså har ett delat ansvar för att prioritera nya vägar för cykeltrafik, har intresse av att alternativet sommarcykelvägar belyses.

När vägar byggs om till mötesfria 2+1-vägar och parallellväg saknas upplever cyklisterna en ökad otrygghet. Det bör utredas i vilken utsträckning enkla och billiga sommarcykelvägar kan vara en lämplig åtgärd i dessa fall.

Sommarcykelvägar har begränsande egenskaper som påverkar framkomlighet, säkerhet och trygghet. I vilken utsträckning, och med vilka motiv, sommarcykelvägar ändå bör byggas för att underlätta pendling till arbete och skola i och nära tätorter bör belysas. I vilken utsträckning, och med vilka motiv, sommarcykelvägar bör byggas också av andra skäl och för andra ändamål är också viktigt att belysa.

Sammantaget handlar det om att i en förstudie belysa alla aspekter på sommarcykelvägar för att kunna bedöma om och när sommarcykelväg är ett alternativ till GC-vägar eller ”ingen åtgärd”.

Uppdraget

Uppdraget har i stort sett utförts utifrån nedanstående sammanfattande projektbeskrivning:

Förstudien ska behandla vilka behov en sommarcykelväg ska tillfredställa, hur den bör byggas, till vilken standard och hur den bör skyltas. Den ska också belysa underhåll, kostnader, väghållaransvar, motiv och befintlig kunskap. Hur sommarcykelvägar överensstämmer med transportpolitiska mål, Vägverkets nationella cykelstrategi, Den goda staden mm ska också belysas. Juridiska komplikationer, ansvarsfrågor, markägaraspekter och en problemredovisning ingår också i förstudien liksom kreativa idéer av varierande slag. Typexempel på hur sommarcykelvägar kan anläggas och nyttjas ska redovisas i en bilaga. Resultatet kan sammanfattas som en allsidig, bred och öppen beskrivning av sommarcykelväg.

Om förstudien visar att sommarcykelväg kan tas in i Vägverkets prestationsförteckning ska förstudien avslutas med ett förslag till upplägg av en huvudstudie som bland annat bör innehålla en bedömning av framtida omfattning, utredningsbehov, pilotstudie och pilotprojekt.”

Vad är en sommarcykelväg?

Utifrån uppdraget och de fakta och synpunkter som kommit fram under förstudien utgår vi från att en sommarcykelväg ska ha följande egenskaper och karaktärsdrag.

- Öppen för gång- och cykeltrafik men normalt inte moped
- Bör vara skyltad (även avseende destination och eventuell inskränkt drift)
- Behöver inte ha en konstruerad överbyggnad för att bära tunga fordon
- Ej krav på snöröjning och halkbekämpning
- Betydligt billigare anläggningskostnad än GC-väg
- Billigare i drift och underhåll än GC-väg
- Smal och följer terrängen utan specificerade utformningskrav
- Normalt inte belagd med asfalt
- Inte fullständiga krav på anpassning till funktionshindrades behov
- Vanligtvis obelyst





En GC-väg är däremot normalt belagd, bredare med projekterad linjeföring och öppen för åretruntrafik.

Av kapitel 7 framgår att flexibiliteten måste vara stor med tanke på var och för vilket ändamål sommarcykelväg byggs. Lokala omständigheter och förhållanden ska ha stor betydelse för hur en sommarcykelväg utformas.

Prestationsförteckningen

Vägverkets produkt & tjänsteplan innehåller en förteckning över prestationer. Under Mötesfria vägar (222) finns Mötesfri landsväg (2225) som beskrivs som "Väg med körfält separerade med mittremsa med räcke normalt med korsningar och anslutningar i plan". Under Övrig förbindelse (223) finns GC-väg (2233) som beskrivs som "Vägbana som endast är avsedd för gång-, cykel- och/eller mopedtrafik". Här skulle eventuellt även prestationen sommarcykelväg passa in och beskrivas som "Enkel vägbana med begränsat underhåll som endast är avsedd för gång- och cykeltrafik".

3 Motiv för sommarcykelvägar

Utifrån Transportpolitiska mål

För att säkerställa en långsiktigt hållbar transportförsörjning fordras attraktiva lösningar för dem som önskar begränsa sina utsläpp av koldioxid och motverka växthuseffekten. 0-visionen och en god och hälsosam livsmiljö är starka motiv för att ge cyklister fler och bättre alternativ så att de inte avstår från att cykla på grund av olycksrisker eller otrivsel.

Utifrån Vägverkets vision, verksamhetsidé och kännetecken

Många cyklister skulle uppskatta om vi i större utsträckning möjliggjorde en godare resa för cyklister än att färdas osäkert och bullrigt längs högratifierade vägar. Att cykling är ett bra miljöanpassat färd sätt betvivlar ingen. Att Vägverket, som öppna, trovärdiga, kreativa samhällsbyggare försöker lösa cyklisters behov och problem med okonventionella metoder och "kompromisser" känns också rätt.

Utifrån Regleringsbrev och styrkort för Vägverket

En utbyggnad av sommarcykelvägar kan stödja många mål i regleringsbrevet, som t ex. "Andelen gående, cyklister och bussresenärer skall öka jämfört med det totala kortväga resandet."

Enligt Vägverkets styrkort för 2006 är ett kundfokus "Antal barn som på egen hand kan ta sig till närmaste skola med god säkerhet ska öka med minst 2 000 genom Vägverkets fysiska åtgärder." Sommarcykelvägar kan bidra till ett kontinuerligt stöd för en sådan utveckling.

Nytta, pengar och hälsoeffekter

Cykelpendling till arbete och skola

Där cykelpendlingen till arbete och skola i och nära tätorter är liten kan sommarcykelvägar byggas. Begränsningarna ligger främst i snöröjning, halkbekämpning och belysning. Med tanke på att cykling oftast sker under barmarksförhållanden och i dagsljus, och att alternativet oftast är "ingen åtgärd", är sommarcykelvägar ändå väl motiverade för att öka pendlingsmöjligheterna med cykel.

Cykling längs mötesfria vägar

När 2+1-vägar byggs har det i normalfallet inte ansetts samhällsekonomiskt effektivt att bygga separerade GC-vägar. Cykling är i de flesta fall möjligt och tillåtet (85 mil 2005). Ändå finns starka indikationer på att man av rädsla och obehag avstår från att cykla på dessa vägar. Behovet av enkla och billiga cykellösningar kommer att öka i takt med att allt fler vägar förses men mitträcke. Ett motiv för sommarcykelvägar är alltså att ge de cyklister som behöver trafikera 2+1-vägar ett trafiksäkrare och tryggare alternativ.



Cirka 45 mil (2005) av 2+1-vägarna är motortrafikled med normalt 110 km/t. Här är GC-traffic förbjuden och hänvisas till annat vägsystem.

För övrig cykeltrafik

Om sommarcykelvägar ”ger mer för pengarna” skulle de kunna byggas längs smala och hårt trafikerade vägar. De kan även byggas för att utgöra ”felande länkar” och ”genvägar”. På så sätt skulle säkrare och mer attraktiva cykelstråk bildas som kan bidra till att utöka cykelanvändningen. Sommarcykelvägar skulle även nyttjas av cyklister för turism, rekreation, träning och friluftsliv vilket leder till positiva hälsoeffekter.

Många användningsområden

I de fall sommarcykelvägar beläggs med asfalt kan de även användas av inlines- och rullskidåkare. Vintertid kan skidåkning och skoterkörning förekomma. Sommarcykelvägar skulle också kunna användas av hästar för att ge ridande utökade möjligheter att undvika hårt trafikerade vägar. En nackdel med ridning blir dock att det obelagda ytskiktet lätt förstörs av hästhovar. Sommarcykelvägar bör därför, i likhet med gång- och cykelbanor, inte upplåtas för ridning. Huruvida andra restriktioner bör införas kan belysas i huvudstudien.

Mer för pengarna

En sommarcykelväg för barmarkscyklning utan GC-vägens utformningskrav bör bli förhållandevis billig att anlägga. Att genom kompletterande utbyggnader och vägvisningar skylta cykeltrafiken till mindre och enskilda vägnät bör vara positivt ur många aspekter. Men man får inte glömma att noga beakta drift- och underhållskostnader. Motivet är att det finns risk för att de sammanvägda kostnaderna i vissa fall blir större än för GC-väg om sommarcykelvägen t ex trafikeras av fordon som den inte är byggd för.

Hälsoeffekter

Forskning pågår kring hälsoeffekter av ökad cykling. Enligt en rapport från Naturvårdsverket är de positiva hälsoeffekterna mycket stora. Vid enstaka cykelsatsningar, utan att man gör särskilda ansträngningar att nå inaktiva äldre, anges ett värde på cirka 2600 kronor/år per nytillkommen cyklist vilket motsvarar 20 kronor per nytillkommen cykeltimme. Internationellt pågår en debatt där åsikterna går kräftigt isär om cyklismens hälsoeffekter.

4 Kunskap och idéer

Från regionerna

Ett urval av synpunkter som främst kommer från regionernas cykelsamordnare som svar på 10 konkreta frågeställningar.

VSK

VSK har både en cykelledsplan (publ. VSK 2001:11) och en cykelvägvisningsplan (publ. 2006:118). Målet med planerna är att få ett attraktivt och trafiksäkert cykelnät. Ny cykelledsplan kommer hösten 2006.

Av utrymmes- och kostnadsskäl har en 1,5 m bred GC-remsa byggts utanför sidoräcket på mötesfri väg. Erfarenheterna är goda så när som på problem med snöröjning vintern 2005/2006.

Det går bra att anlägga sommarcykelvägar inom t.ex. naturreservat utan stora ingrepp.

Vägverket kan absolut bygga sommarcykelvägar även för rekreation och friluftsliv.

En sommarcykelväg kan ligga skild från den statliga vägen. Det är funktionen som är det viktigaste.

VSÖ

På Öland har sommarcykelväg byggts genom att man bara tagit bort vegetationen och lagt på ett begränsat förstärkningslager.

Avtalsmallar kring anläggande och skötsel av sommarcykelvägar (eller motsvarande) efterfrågas.

Jättebra med sommarcykelvägar som ett alternativ. GC-vägar enligt VGU blir ibland onödigt krångligt och dyrt.

VVÄ

Alternativet ”snöröjs och sandas ej” bör avgöras från fall till fall.

Samfinansiering med kommun vore bra. Regelverk kanske kan ändras så att statsbidrag kan nyttjas?

Kreativa lösningar och överenskommelser med enskilda väghållare finns. Vägvisning har skötts av kommuner.

VMN

Sommarcykelväg för pendling till arbete och skola bör hålla för fordon och plogas - gäller normalt även längs 2+1-väg. Däremot är det lättare att låta sommarcykelvägar för rekreation och turism vara oplogade.

Vägverket saknar pengar från länstransportplanen för att bygga sommarcykelvägar. Det borde därför finnas speciella pengar för ”Turist/fritidscyklingsstråk/vägar/stigar”.

Regionen har byggt/förlängt enskilda vägar så att det blivit sammanhängande stråk för de cyklister som behöver cykla längs en 2+1-väg.

VST

Sommarcykelväg borde ses som en utrullad asfalterad ”stig”.

Det är en utmaning att hitta lämplig utrustning för snöröjning och sandning.

Sommarcykelväg längs 2+1-väg bör ha en högre kvalitet än en ”genväg” eller en ”felande länk”.

Det finns bra motiv för Vägverket att bygga sommarcykelvägstigar för rekreation och friluftsliv.

Trafiksäkerhetsåtgärder behövs vid större vägpassager.

Om Vägverket anlägger sommarcykelvägar är det ett misstag att inte använda en beläggning av hög kvalitet som möjliggör för många grupper att använda den.

VM

Det förekommer att regionen ger byalag och liknande ”informell” hjälp med grus och liknande för att komplettera med felande länkar för cykeltrafiken. I dessa fall tar dock inte regionen något ansvar för byggande, drift eller underhåll. I övrigt präglas problematiken i regionen, kopplad till utbyggnaden av mitträcken, av att det är svårt att hävda några åtgärder för gc-trafik då antalet cyklister är litet. Då vägnätet är glest så blir då en effekt för det fåtal cyklister som finns, att förutsättningarna blir klart sämre. Exempel finns utmed Rv 50 och 80 samt E 14. En starkt bidragande orsak är bristen på medel i planerna vilket reser frågetecken kring var resurserna till framtida sommarcykelvägar ska tas.

VN

E10 (Töre-Kiruna) är både en europaväg och en byaväg. Regionen diskuterar att bidra med pengar så att ”byarna” kan förbättra stigar och småvägar som går parallellt med E10. Att vara med och finansiera sommarcykelvägar i annan regi har praktiserats tidigare. Vägverket skulle kanske bara bygga GC-vägar i helt egen regi med hög och enhetlig standard.

Kanske kan man ha enskild väghållning vintertid (en by snöröjer t.ex.), medan den i övrigt sköts av Vägverket.

Behandla gärna vilka olika typer av ägande/finansieringslösningar som är möjliga och deras för- och nackdelar.

Från S-enheten i Borlänge

Många synpunkter och idéer från S-enheten med flera har inarbetats på skilda ställen. Vilka som bidragit framgår under referenser.

Från externa

Tre cykelorganisationer har i ett tidigt skede besvarat frågeställningar och framfört synpunkter på projektbeskrivningen. De har tillsammans med VTI och Föreningen Bilfria leder också

besvarat den informella remissen. Nedan redovisas en kort sammanfattning av deras viktigaste synpunkter.

Cykelfrämjandet

- Sommarcykelvägar bör kunna bli ett komplement till GC-vägar som gör att Sverige kan få nationella stråk för cykel.
- Bra trafiksäkerhetsåtgärd att få cyklisterna bort från vägnätet.
- Miljöbalken kräver förstudie.
- Planerare och bilister glömmar gärna att det är viktigt med ett stråktänkande även för cykeltrafik.
- I Ulricehamn finns ett exempel på en 5 km lång sträcka som under 2006 har samrått enligt miljöbalken och har en anslutning mot banvallsstråken. Denna sträcka skulle kunna anläggas som sommarcykelväg ganska omgående.

Svenska Cykelsällskapet

- En sommarcykelväg kan, som vi uppfattar begreppet spontant, t ex slingra sig mellan trädstammar, ha ett hårdare sammanpressat ytskikt och en varierande bredd.
- Underhåll förekommer knappast och behövs kanske inte heller. Sommarcykelvägen kan ändå vara en länk i ett system. Finns redan mellan Trelleborg och Smygehuk på ett kortare avsnitt (Vägverksprojekt).
- Det som nu föreslås är väl en enklare GC-väg som inte ska snöröjas men ska lösa problematiken kring 2+1-vägar (som nästan omöjliggör cykling – livsfarligt). Skulle kanske kunna kallas Sommarcykelvägar eller barmarkscykelvägar.
- Sommarcykelvägar bör inte begränsas till pendling.
- Tillstånd av markägare bör kanske inte vara något problem - cyklar gör man ändå enligt allemansrätten på befintliga ”stigar”.
- Ytan ska vara slät, men ingen Y1G-beläggning. Begagnad asfalt och oljeblandat grus går bra.
- Nedlagda banvallar kan lämpa sig väl, men blir väldigt monotona att cykla på i längden.

Svensk Cykling

- De svenska cyklisterna är inte betjänta av att det inrättas en ny typ av cykelled av än sämre standard än den existerande. Standarden måste istället höjas för att andelen resor med cykel ska öka. Dessutom skulle obelagda sommarcykelvägar leda till fler cykelolyckor.
- Svensk cykling ställer sig avvisande till sommarcykelvägar och uppmanar istället Vägverket att genomföra sitt program för ökad säker cykling på det sätt som Vägverket presenterade i sitt nationella cykelprogram från år 2000.

Föreningen Bilfria leder

- Det är viktigt att klargöra när sommarcykelväg är en lämplig åtgärd och när det inte är det.
- Det är så gott som alltid är motiverat att anlägga asfalterad och belyst bilfri cykelväg längs statliga vägar inom tätort för bl.a. skol- och arbetspendling. Så också mellan tätorter om avståndet är rimligt i förhållande till befolkningsunderlaget.
- Hänsyn måste tas till att medborgare med funktionshinder ska kunna nyttja en sådan infrastruktur. En annan viktig aspekt är att se till att vägen till skolan eller arbetet är trygg för kvinnor och barn.
- Sommarcykelväg kan vara en acceptabel och kostnadseffektiv åtgärd längs 2+1-vägar i gleset befolkade områden, som sommarväg till tätortsnära badplatser, ridstall mm och som länkar i cykelturiststråk.
- Det är normalt billigare att lägga på ett nytt bärlager och asfaltera en enskild väg än att anlägga en sommarcykelväg. Det är viktigt att Vägverket utvecklar rutiner för att hantera sådana vägar inom ramen för statsbidragen till enskild väghållning.

VTI

- Syftet med sommarcykelvägarna bör inte vara att underlätta för pendling till arbete och skola. Pendlare behöver asfalt, belysning och vinterunderhåll. De bör istället främst anläggas för turism, rekreation och friluftsliv.
- Sommarcykelvägar bör i huvudsak byggas i egen sträckning som erbjuder cyklister den genaste vägen mellan start- och målpunkt. Byggskedet, etableringskostnader och den totala livscykelkostnaden måste då beaktas. Det man sparar i anläggningskostnad kan annars förloras i ökade drift- och underhållskostnader.
- Återvinnings- och biprodukter kan användas i sommarcykelvägarnas konstruktion. Användningen av lokalt tillgängliga alternativa material (slaggar, askor, returafalt, krossad betong mm) bör förespråkas vid byggande av sommarcykelvägar. Olika alternativ av ytskikt bör också studeras.
- Av kommande huvudstudie bör det framgå att införande av sommarcykelvägar inte kommer att begränsa utbyggnaden av fullvärdiga gång- och cykelvägar. Detta skulle vara förödande då det bl.a. skulle underminera trovärdigheten i Vägverkets uttalade mål att aktivt verka för att uppnå ett ökat och säkert cyklande.
- Det är viktigt att beakta resultaten från huvudstudien och att ”skynda långsamt” för att undvika framtida problem!

Några belysande exempel

Ulricehamn

Kommunen har byggt ett omfattande cykelnät på nedlagda banvallar. Kommunägd mark, god förankring, politisk enighet, eldsjälur, statliga bidrag och en satsning på asfaltering har bidragit till ett gott resultat och att cykellederna nyttjas flitigt. Sommarcykelvägar skulle, enligt ”Ulricehamn”, kunna bli ett utmärkt tillskott i det stråktänkande som håller på att byggas upp i ett antal kommuner runt Ulricehamn.

Längs Blekingekusten

”Cykelspåret” utnyttjar en blandning av större och mindre vägar. Dragningen innebär bitvis betydande omvägar. Kanske skulle det här och på andra ställen vara lämpligt att anlägga sommarcykelvägar som ”felande länkar” för att göra sträckningen mer attraktiv för både pendling och rekreation.

Vägar på sötvattenis

Det finns en allmän teknisk beskrivning, ATB, som beskriver kraven för vägar på sötvattenis (Publ 2002:35). I likhet med sommarcykelvägar kan inte isvägar hållas öppna året runt. Detta är alltså inget hinder för ett vägverksengagemang i sommarcykelvägar med begränsad tillgänglighet.

Litteraturstudie och web-sökning

Sökningar efter cykelstig, sommarcykelväg och liknande i databaser och på web-platser har gett magert resultat. Istället har vi funnit regelverk och skrifter som betonar vikten av att cykelbanor måste ha hög standard vad gäller både utformning och underhåll.

Med stöd av Skyltfonden har rapporten ”Plan för svenska cykelrekreationsvägar”, Vv publ 2001:116, tagits fram. Planen behandlar främst GC-vägar och nedlagda banvallar. Den är välskriven med mycket fakta och konkreta förslag. Planen innehåller en del som också kan appliceras på sommarcykelvägar. Här sägs att cykling på landsbygden är 8 gånger farligare än cykling i blandad tätortstrafik. Det föreslås hur Vägverket, i samråd med kommuner och länsstyrelser, ska investera i bilfria rekreationsleder (även motiv anges). Enligt planen är inte cyklister någon undantagen trafikantkategori, varför Vägverket bör ta huvudansvaret för investeringar i cykelrekreationsleder på landsbygden. Detta är troligen en stor fråga som Vägverket bör ta ställning till eftersom även sommarcykelvägar kan vara väl lämpade för rekreationscykling. Kopplingen till sommarcykelvägar i övrigt ligger i att de nedlagda banvallar som nyttjas för cykeltrafik sannolikt ofta har begränsad snöröjning och är billiga att iordningställa.

Internationella erfarenheter

I Danmark har man något som kallas Cykelsti som används på landsbygd och är dubbelriktad. Den byggs relativt smal (minimum 1,5 m) och med smal skiljeremsa mot körbanan (minimum 0,5 m upp till 80 km/t och 1,0 m vid högre hastigheter). Detta gäller deras vejklass II, III och IV.

Vejdirektoratet i Danmark har gett ut ”Idékatalog for cykeltrafik”. Den ger dock inget bidrag till våra eventuella sommarcykelvägar.

Statens vegvesen i Norge har gett ut ”Sykkelhåndboka – utformning av sykkelhandlegg”. Den anger att turvägar ofta är goda och attraktiva alternativ. Turvägar kan vara billiga, grusade och användas som skolväg. Även genvägar behandlas. Genvägarna, som fungerar som viktiga anslutningar till huvudnätet, är viktiga för cyklister. Om genvägarna ska vara en del av det offentliga vägnätet bör det offentliga äga marken.

Det är troligen svårt att överföra andra länders erfarenheter av sommarcykelvägar och liknande. Förhållandena är sannolikt mycket olika, främst vad avser tjälad mark, ansvar för myndigheter (eller motsvarande) samt trafikultur, lagar och regler. Det kan dock finnas skäl att göra mer efterforskningar i huvudstudien.

5 Sommarcykelvägen

Skilda motiv

De skilda motiven för att bygga och nyttja sommarcykelvägar kan sammanfattas så här.

- Ökade möjligheter att cykla trafiksäkert och tryggt
- Ökade pendlingsmöjligheter till arbete och skola
- Ökad tillgänglighet till det lilla vägnätet - trafiksäkrare och mer attraktivt
- Stimulera till rekreation och turism med cykel

ATB VÄG 2005

I syfte beskriva ett enklare/billigare alternativ till GC-väg har man i ATB VÄG definierat en sommarcykelväg som:

”Sommarcykelvägen är en mycket enkel konstruktion som man inte avser att använda under vinterförhållanden eller låta tungt fordon använda. Slitlagret behöver inte vara bundet”.

Uppbyggnad och Slitlager

För att en sommarcykelväg ska ha en bra textur (jämnhet) skulle den normalt behöva vara belagd med asfalt. Detta kan bara åstadkommas i vissa fall eftersom asfalt kräver ett underlag med god bärighet (överbyggnad med förstärknings- bär- och slitlager enligt ATB VÄG 2005). Vid goda markförhållanden kan grusslitlager eller stensmjöl på befintlig mark fungera bra även om överbyggnad saknas. Normalt kommer en enklare form av överbyggnad att behöva nyttjas som inte alltid ger en bra jämnhet. Vid vissa kortare passager kan kanske gummiduk, enkel brokonstruktion eller liknande bli aktuellt. Dessa enkla överbyggnader och konstruktioner, som bör vidareutvecklas i huvudstudien, kommer att innebära en mycket varierande livslängd på sommarcykelvägar.



Vägvisning

För att sommarcykelvägar ska nyttjas och få avsedd effekt bör det finnas någon slags vägvisning. Detta är särskilt viktigt med tanke på att sommarcykelvägen ofta blir en del i ett för cyklister sammanlänkat nät av allmänna vägar, felande länkar, genvägar och enskilda vägar. Hur utmärkningen ska ske för gång- cykel- och mopedtrafik regleras i vägmärkesförordningen (VMF 27§) (Ny VMF kommer att innebära förändringar). Grundtanken är att vägvisning i cykelvägnätet (statligt som kommunalt) ska ha mörkblå

botten med vit text. Denna vägvisning ska vara lika över hela Sverige för att cyklande ska känna igen "sin" vägvisning var de än cyklar i Sverige.



avståndstavla 1.6.5



orienteringstavlor 1.6.2



vägvisare 1.6.3

Sommarcykelvägar kan i likhet med övriga cykelvägnätet bli en del av en cykelled. Cykelled är en särskilt anordnad längre sammanhängande sträcka.



cykelledsmärke 1.6.7

Gällande regler och andra idéer om cykelvägvisning och skyltning av sommarcykelvägar bör behandlas i huvudstudien.

Drift och underhåll

Funktions- och standardbeskrivning för drift och underhåll finns för belagda GC-vägar och grusvägar, men saknas för sommarcykelvägar. Om sommarcykelvägar skulle bli en prestation liksom GC-vägar och grusvägar bör en sådan beskrivning tas fram även för sommarcykelvägar. Problemet blir att beskriva hur en begränsad drift- och underhållsstandard ska utföras.

Vinterväghållningsproblematiken är svår. Vid jämförelse med den ringa cykeltrafiken längs sommarcykelvägar under vintertid blir det orimligt dyrt att upprätthålla en hög standard på snöröjning och halkbekämpning. Bristande bärighet, smal sektion, inga krav på linjeföring, behov av särskilda fordon mm gör det dessutom nödvändigt att begränsa både åtagande, ansvar och användning. I stora delar av landet kan kanske "byn" ploga sommarcykelvägen med skoter eller fyrhjuling så att åtminstone gående kan använda den vintertid. Ibland kan det vara lämpligt att träffa avtal om att kommunen eller byförening sköter sommarcykelvägen.

I den mån sommarcykelvägar anläggs och nyttjas för rekreation, friluftsliv och turism minskar behovet av snöröjning och halkbekämpning. Detta med anledning av att man då väljer sina tillfällen och att långa cykelsträckor (träning, semester och liknande) är sällsynta vid vinterförhållanden.

En sommarcykelväg som ligger parallellt med en mötesfri väg, men som inte snöröjs och halkbekämpas, kan innebära problem för cyklister och gående. De "tvingas" ibland ut på den smala



vägrenen vilket är otryggt och sannolikt trafikfarligt eftersom omkörande fordon (inklusive långtradare) passerar närmare. Även där GC-trafiken är liten är det därför svårt att begränsa sig till sommarcykelväg längs mötesfria vägar. Att lösa problemet genom skyltning och friskrivning från ansvar för framkomligheten skulle kunna bli en framkomlig väg om det hanteras med stor försiktighet och från fall till fall. Även för pendlare cyklister som nyttjar sommarcykelvägar i form av ”genvägar” och liknande är ”Snöröjs och halkbekämpas ej” ett problem. För 0-visionen och samhället är det också ett problem med att locka till cykling, men bara till viss del möjliggöra den på ett säkert sätt. Med tanke på att alternativet ”ingen åtgärd” nästan alltid är sämre finns ändå goda motiv att bygga sommarcykelväg.

Om sommarcykelvägen utgör en väganordning (d.v.s. är en del av den allmänna vägen) måste Vägverket vid fastställelse av arbetsplanen besluta om inskränkt drift enligt 26§ Väglagen.

Trygghetsaspekter

Med sommarcykelvägens begränsande egenskaper och karaktärsdrag kommer den ibland att vara otrygg. Det kan vara osäkerhet om framkomlighet och utformning, men framför allt handlar det om att belysning vanligtvis saknas. Brist på belysning kommer att medföra ytterligare begränsat utnyttjande för pendling till skola och arbete. Sannolikt är det motiverat att skylta ”Belyses ej” i vissa fall och när cyklisten kan förvänta sig belysning.

För att en sommarcykelväg ska vara attraktiv vid dagsljus är det en fördel om den har en varierande sträckning genom landskapet. I många fall kan det också innebära en genare sträckning än bilvägen. Problemet kommer när sommarcykelvägen behöver användas vid mörker. Av trygghetsskäl bör den då ligga nära vägen.

När, var, hur

Sommarcykelvägar ska kunna användas främst under barmarkssäsong. I södra delen av landet kan sommarcykelvägen trots det komma till användning under praktiskt taget hela året. Sommarcykelvägen utökar möjligheten att pendla till skola och arbete under främst sommartid, medan det vintertid finns begränsningar i utnyttjandet. När cykelflödet är stort är det lättare att motivera sommarcykelvägar till sommaraktiviteter och för rekreation, friluftsliv och turism.

Det finns flera alternativ till var sommarcykelvägar kan anläggas.

- Parallellt med vägar med mycket trafik och utan rejäl vägren för cykling
- Parallellt med smala och hårt trafikerade vägar
- Avskild från vägen men med ett tydligt funktionellt samband
- ”Felande länkar” till och mellan allmänna och enskilda vägar
- ”Genvägar” av skilda slag
- I för rekreation, friluftsliv och turism attraktiva områden

När t ex en enskild väg ingår som en del i en cykelförbindelse innebär det att grovt grus eller tillfälliga hinder ibland gör det svårt att nyttja vägen. Det är då gemensamhetsanläggningens ägare som avgör om och hur vägen snöröjs och halkbekämpas.

Sommarcykelväg är ett samlingsnamn för någonting som är enklare och billigare än GC-väg. Hur sommarcykelvägar utformas måste få variera efter de vitt skilda förutsättningar som

kommer att finnas med avseende på markförhållanden, cykelväg, ägoförhållanden, underhållsstandard och de alternativ som finns. Typexemplen visar några varianter.

Återvinnings- och biprodukter som slagg, aska, returafalt, krossad betong mm kan vara särskilt lämpligt att använda i sommarcykelvägens konstruktion. Olika alternativ till ytskikt som klarar ojämna tjällyftningar och varierande markförhållanden bör belysas i huvudstudien.

Kostnader

SKL, Sveriges Kommuner och Landsting, anger att anläggningskostnaden för GC-vägar är 1 000 – 3 000 kr/m medan kostnaden för en asfalterad cykelväg på en banvall kostar 175 – 400 kr/m. Vägverket gör bedömningen att GC-väg kostar cirka 2 000 kr/m medan en 1,8 meter bred grusad sommarcykelväg med låg bärighet skulle kosta cirka 400 kr/m. Sannolikt är variationerna mycket stora, men en sommarcykelväg bör inte kosta mer än 1 000 kr/m för att vara motiverad med tanke på begränsad användning och framkomlighet.

När det gäller sommarcykelväg är det troligt att generellt upphandlade drift- och underhållskostnader skulle bli mycket stora med tanke på att det ofta blir korta avskilda delar som kan fordra särskild utrustning, och att entreprenörer måste gardera sig för dessa ”specialarbeten”. Det blir därför troligen lönsamt för Vägverket att efter anläggningsåret göra besiktningar i egen regi och bara upphandla och utföra drift- och underhållsarbeten vid behov.

En beräkning/uppskattning av anläggningskostnader bör göras i huvudstudien utifrån typexemplen. Då bör även kostnaderna för drift och underhåll bedömas.

6 Övrigt

Några utredningar som berör sommarcykelvägar

Av en intervjustudie med 10 projektledare för 2+1-vägar har det framkommit en del som berör sommarcykelvägar

- Riktlinjer bör fastställas för gång och cykeltrafik längs och tvärs 2+1-vägar
- Arbetsplan bör göras vid utbyggnad till 2+1-väg – men görs sällan.
- Arbetsplan för att belysa de oskyddade trafikanternas anspråk mm tas bara fram i undantagsfall
- Lösningar för oskyddade trafikanter längs vägen löses ofta med parallellvägar.

På uppdrag av Vägverket tas ”Modell för regional inventering och planering av cykelvägar” fram. Modellen har redan testats på Östergötland och en första central utbildning ska genomföras jan/feb 2007. Syftet är att ge kommuner, län och Vägverkets regioner en gemensam modell för att beskriva inventerings- och planeringsarbetet inför infrastrukturplaneringen. Kontaktperson för Vägverket är Hossein Alzubaidi, Sted. Även om modellen endast avser GC-vägar kan de schabloner modellen bygger på komma till användning i huvudstudien. Det handlar då om att dra nytta av allt inventeringsarbete som gjorts i Östergötland och eventuellt där göra en begränsad pilotstudie av när sommarcykelvägar kan vara ett alternativ till ”ingen åtgärd” eller GC-vägar längs statliga vägar (eller skild från vägen men med ett funktionellt samband).

Verket för näringslivsutveckling, NUTEK, har i uppdrag att i samverkan med Vägverket m fl utreda förutsättningarna för cykelturism. Uppdraget, som ska lämna förslag på konkreta åtgärder för att främja cykelturism, ska avrapporteras 1 maj 2007. Kontaktperson för Vägverket är Hossein Alzubaidi, Sted.

Vägverket ska, enligt regleringsbrev 21 juni 2006, utveckla den nationella cykelstrategin, bland annat utifrån tillgänglighets-, folkhälso- och miljöperspektiv. Målet är att cykeltrafikens andel av antalet resor bör öka, särskilt i tätort. Uppdraget ska redovisas till Näringsdepartementet 1 maj 2007. Ett utkast till en långsiktig handlingsplan (2007-2010) finns där aktiviteter och ansvariga har angivits. Arbetet leds av Hossein Alzubaidi, Sted.

VTI har ett projekt som syftar till att definiera en attraktiv cykelväg ur ett drift- och underhållsperspektiv, med avseende på cyklisters framkomlighet, komfort och säkerhet. Målet är att få standardkrav på cykelvägar som är bättre anpassade till cyklisternas behov. Slutprodukten av projektet väntas bli en handbok med konkreta tips för drift och underhåll av cykelvägar, för en ökad standard och ett effektivare utnyttjande av tillgängliga resurser. Handboken väntas bli färdig i december 2008.

Tänkbara juridiska möjligheter att skapa sommarcykelvägar

Väglagen

Sommarcykelvägar som fastställs enligt Väglagen blir allmänna. Vägverket blir normalt väghållare och får ansvar för skador på trafikanter eller fordon som beror på försumlighet i väghållningen.

Anläggningslagen

Det finns ett remissyttrande från Vägverket om hur Vägverket ska kunna vara andelsägare så att anläggningslagen skulle kunna nyttjas istället för väglagen. Vägverkets förslag och synpunkter kommer sannolikt att behandlas i en eventuell lagrådsremiss.

Nyttjanderättsavtal

Nyttjanderättsavtal (max. 50 år) kan användas när enskild väg ska nyttjas för cykeltrafik. För att skydda nyttjanderätten vid överlåtelse av fastigheten ska Vägverket skriva in nyttjanderättsavtalet i fastighetsregistret. En avtalsmall som reglerar vägvisning, drift och kostnader mm bör tas fram i huvudstudien.

Vägar som förvaltas av samfällighetsförening

Om vägen (som ska nyttjas för allmän cykeltrafik) sköts av en gemensamhetsanläggning som är inrättad enligt anläggningslagen kan avtal träffas mellan två juridiska personer. Vägverket (som väghållningsmyndighet) avtalar då med samfällighetsföreningen (som förvaltar vägen) om att nyttja vägen som sommarcykelväg. En avtalsmall som reglerar vägvisning, drift och kostnader mm bör tas fram i huvudstudien.

Arbetsplan enligt väglagen

Det är inte alltid lätt att avgöra när arbetsplan ska upprättas och fastställas i samband med åtgärder som berör cykeltrafiken. Förenklat uttryck gäller följande:

- Arbetsplan behöver inte upprättas när motortrafikled förses med mitträcke (det är redan cykelförbud).
- Arbetsplan behövs normalt inte när väg breddas med sommarcykelväg (om den ligger inom vägområdet och om allmänna enskilda intressen inte berörs).
- Vid sådan nybyggnad av sommarcykelväg som sker med stöd av Väglagens bestämmelser fordras alltid arbetsplan, som också ska fastställas om mark tas i anspråk eller enskilda/allmänna intressen kan påverkas.
- När sommarcykelväg byggs ut som en ”genväg” inom det enskilda vägnätet kan väglagen användas.

Övrig juridik

Vägverket (VSjf) kan besluta om inskränkt drift, vilket skulle kunna bli aktuellt vid sommarcykelvägar.

Vägverket (VSjc) bör utreda/klargöra om/hur Vägverket kan friskriva sig från ansvar med tanke på begränsad framkomlighet och underhåll. Skyltningen av sommarcykelvägen spelar nog en stor roll i sammanhanget. Detta är viktigt för både trafikanterna och Vägverket för att slippa oklarheter och för att begränsa civilrättsliga skadeståndsanspråk.

Anläggningslagen gör inte skillnad på om en enskild väg har statsbidrag.

VGU om GC-trafik längs mötesfria landsvägar

VGU, sektion tätort – gaturum och sektion landsbygd – vägrum, hanterar separation av GC-trafik på mötesfria landsvägar, MLV. Nuvarande utformningsråd sammanfattas:

- förekomst och behov av att gå och cykla kors och längs vägen ska alltid analyseras och redovisas tillsammans med befintligt gång- och cykelsystem och i vilken

utsträckning projektet berör övergripande system/utpekade stråk för gång- och cykeltrafik.

- vid måttliga och stora gång- och cykelflöden, vilket inte bör förekomma vid 90 och 110, och vid länkar i övergripande nät rekommenderas att gående och cyklister separeras från den mötesfria vägen. Detta bör alltid ske om det finns lämpliga enskilda eller allmänna vägar i närheten.
- vid stora kostnader kan 1+1-sektion användas för att ge möjlighet till bättre gång- och cykellösningar inom befintlig vägbredd.
- vid små flöden med stora kostnader för att separera bör gående och cyklister tillåtas på mötesfria landsvägar
- gång- och cykeltrafik kan inte förbjudas på en allmän väg utan att annan parallell förbindelse finns.

Det sägs också att för den långväga turistcyklingen bör regionerna i samarbete med kommunerna upprätta cykelledsplaner som innehåller cykelvägvisning, information och punktvisa förbättringar.

På mötesfria 2+1-vägar med bredden 13 m bedöms en typsektion med vägrenar på 0,75 m med 0,25 m stödremsa (grusremsan närmast asfaltkanten) vara en "effektiv" eller "skälig" utformning vid låga gång- och cykelflöden. Vid 14 m bredd bedöms vägrenar med 1,0 m bredd vara "effektivt" eller "skäligt". Motivet är att merkostnaden i detta fall är betydligt lägre.

Problem utöver byggande, drift och underhåll

Allmän samfärdsel

Var går gränsen för vad Vägverket kan bygga och ansvara för? Troligen är det begreppet "allmän samfärdsel" som gäller. Även om det finns goda motiv för att bygga cykelstråk för rekreation och turism är det inte helt klartlagat att Vägverket kan bygga sommarcykelvägar enbart för dessa ändamål. Men motiv för detta finns. En jämförelse kan göras med vägar för biltrafik. De används till stor del även för rekreation och turism med bil. Vägverket bör jämställa färdmedlen, eller åtminstone inte försämra möjligheterna till rekreation, friluftsliv och turism med cykel, när vi till exempel anlägger mötesfria vägar. Ett synsätt bör vara att vi, genom våra väginvesteringar, inte ska försämra konkurrenskraften för de färdssätt som ska prioriteras. Om vi bygger sommarcykelvägar även av andra skäl än att lösa cyklisters säkerhets- och trygghetsproblem ökar vi cykeltrafikens konkurrenskraft, vilket är eftersträvansvärt utifrån transportpolitiska mål, regleringsbrev och styrkort för Vägverket.

Anpassning till funktionshindrades behov

Boverkets föreskrift och allmänna råd om undanröjande av enkelt avhjälpna hinder på allmänna platser, HIN1, blir inte tillämpligt även om Vägverket bygger sommarcykelvägar och skyltar cyklister och gående till enskilda vägar utanför planlagt område. Skälet är att det är befintliga allmänna platser som avses.

Boverket har gett ut föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader, ALM1. Bör-råd gällande gångytor finns för bredd (2,0 m), jämnhet, ledstråk, lutningar(1:50) mm. ALM1 gäller även utanför allmän plats (planlagt område). ALM1 gäller då på mark som används eller behövs för ett normalt utnyttjande av anläggningar som fritidsområden, nöjesparker, djurparker, golfbanor etc. Enligt Boverket

berörs sommarcykelväg utanför planlagt område av ALM1 bara om den ingår som en del i sådana anläggningar.

Vägverket ska enligt 2§ förordningen (1997:652) med instruktion för Vägverket särskilt verka för att hänsyn tas till funktionshindrades behov inom hela vägtransportsystemet.

Sommarcykelvägar bör alltså anpassas till funktionshindrade, men med de egenskaper och karaktärsdrag vi föreslår blir det i vissa fall undantag från denna ambitionsnivå. Av skyltning ska dock framgå vad som gäller med avseende på snöröjning, halkbekämpning mm.

Framtida krav

I takt med att sommarcykelvägar byggs ut och cykelstråk skapas kommer sannolikt lokala krav på att sommarcykelvägen också ska ha hög standard, hållas öppen året runt, vara anpassad för funktionshindrade etc. Det är naturligt och bra, men det kan vara viktigt att ha stöd för att ”säga nej” i form av en väl definierad produkt/prestation med låg standard.

Trafiksäkerhet vid vägkorsningar

Ansvar för trafiksäkerheten vid korsning med väg är delat mellan trafikanter och väghållare. Sommarcykelväg behöver inte jämföras med GC-väg, utan vi bör kunna behandla korsning mellan väg och sommarcykelväg annorlunda. Detta trots att sommarcykelvägen är för allmän samfärdsel och att vi skyltar cyklister dit. Krav finns inte på att sommarcykelvägen ska snöröjas och halkbekämpas. Därför kan fasta fysiska hinder i form av räcken, vinkeländringar och liknande anläggas på sommarcykelvägen före vägkorsningen. Den möjligheten bör nyttjas så att sommarcykelvägens korsningar blir säkrare än när småvägar, stigar och liknande korsar vägen. Vid korsning med 2+1-väg kan genomsläpp göras i mitträcket. I vissa fall finns också hindrande sidoräcken som måste åtgärdas (med bibehållen säkerhet och funktion).

Alternativ prestationsbenämning

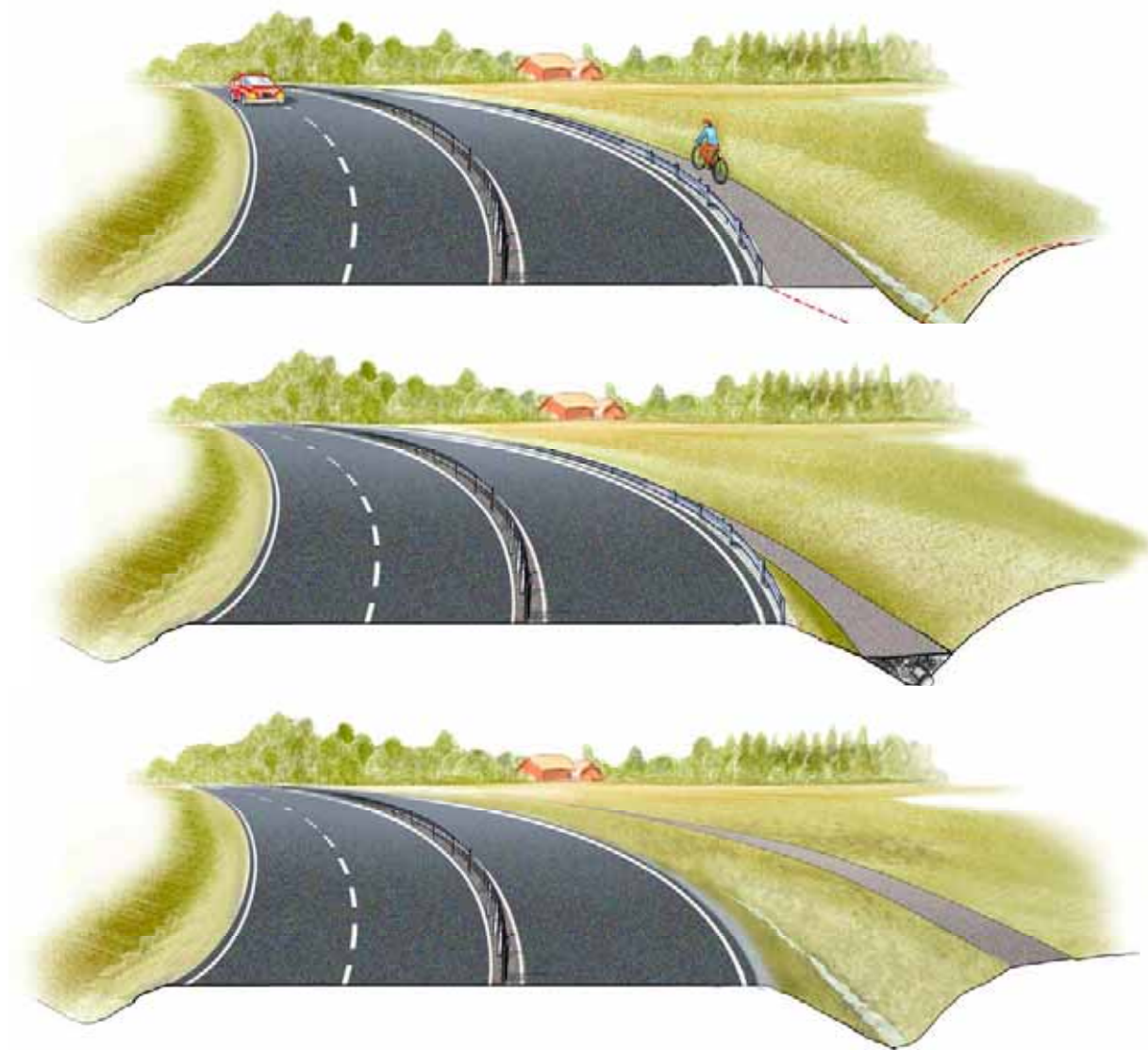
Begreppet sommarcykelväg bör ifrågasättas i detta tidiga skede. De enda goda alternativ som synes just nu är cykelstig eller sommarcykelstig. Benämningen -stig skulle indikera en generell låg standard. Det är dock meningen att sommarcykelvägen normalt ska vara fullt användbar för cykling under barmarksförhållanden. Begreppet sommar- indikerar att begränsningarna i första hand ligger i snöröjning, halkbekämpning och belysning, vilket stämmer väl med de egenskaper och karaktärsdrag den har. Begreppet sommarcykelvägar beskriver bäst målsättningen – ett bra alternativ för att lösa cyklisternas behov under den årstid och under de förhållanden som nästan all cykling sker.

7 Typexempel på sommarcykelvägar

Flexibiliteten måste vara stor med tanke på var och för vilket ändamål sommarcykelväg byggs. Lokala omständigheter ska ha stor betydelse för hur en sommarcykelväg utformas. Nedanstående ofullständiga exempel är att betrakta som ett resultat av förstudien. De bör kompletteras och konkretiseras i huvudstudien, och senare inarbetas i dokument som ATB VÄG och VGU.

Parallellt med mötesfri väg/2+1-väg

Vägen kompletteras med sidoräcke och sommarcykelvägen (även för gående) byggs utanför sidoräcket med bredden 1,5 m. Vid dubbelriktning väljs bredden 2,0 m om inte GC-trafiken förväntas bli ringa. Begränsad eller bärande överbyggnad och brantare slänt kan väljas. Inga krav på belysning. Funktionskrav på slitlager. Driftstandard avgörs från fall till fall.



Detta överensstämmer inte med VGU och behöver därför behandlas närmare i huvudstudien.

Avskild från körbanan eller vägen, "felande länkar" och "genvägar"

Begränsad eller bärande överbyggnad med varierande bredd, 1-3 m. Inga begränsningar av lutningar eller radier. Inga krav på belysning. Funktionskrav på slitlager. Begränsning av driftstandard ska skyltas liksom destinationshänvisning och avstånd.



På enskilt vägnät som en del av ett sammanlänkat stråk för cyklister

Befintlig väg nyttjas. Nyttjanderättsavtal kan träffas med enskilda markägare, samfällighetsförening eller någon annan som äger eller på annat sätt disponerar marken. Avtalet kan reglera hur skyltning och drift ska utföras samt hur det ekonomiskt ska regleras.

I syfte att skapa sammanlänkade stråk för cykling kan ett enskilt vägnät kompletteras med en ”felande länk” eller ”genväg” som har samma utformningsstandard som den befintliga enskilda vägen. På så vis kan den kanske överlåtas på samfällighetsföreningen som då kan nyttja den för biltrafik och sköta driften.

För rekreation, friluftsliv och turism

Lokala omständigheter har mycket stor betydelse. Generella råd kring överbyggnad, slitlager, utformning, skyltning mm kan därför inte ges. Motiven för belysning, snöröjning och sandning är i normalfallet små. Det är istället bra skyltning, jämn beläggning och ringa biltrafik som värderas högst av cyklisterna.

8 Förslag

Huvudstudie

Förstudien visar att begreppet sommarcykelväg bör kunna införas och tas in i Vägverkets prestationsförteckning. Därför föreslås en huvudstudie med följande ungefärliga innehåll.

Pilotstudie

En pilotstudie utförs av en Vägverksregion i ett väl avgränsat område (exempelvis en liten kommun). Pilotstudien ska belysa var sommarcykelvägar kan vara en lösning där åtgärd är önskvärd men GC-väg är för kostsam eller inte fullt motiverad. Pilotstudien ska också belysa hur cykelnät kan kompletteras och skapas oberoende av väghållaransvar. Brister i cykelvägnätet som kan åtgärdas genom att anlägga ”felande länkar” eller ”genvägar” ska kartläggas. Problemen ska studeras, liksom juridiska ansvar, drift- och underhållsaspekter, nyttor, kostnader mm. Den inventeringsmall som gjorts avseende statliga vägar i Östergötland med anledning av ”Modell för regional inventering och planering av cykelvägar” kan nyttjas som underlag om pilotstudien genomförs av VSÖ. Pilotstudien sammanställs i en rapport som kan inspirera kommuner och vägverksregioner till att, med hjälp av sommarcykelvägar, få ”mer för pengarna” och därigenom förbättra för cyklisterna. Pilotstudien bör genomföras oberoende av om nedanstående förslag till pilotprojekt kommer till stånd eller inte.

Pilotprojekt

En intressant och vanligt förekommande situation där sommarcykelväg bör vara en bra lösning väljs ut till ett pilotprojekt som genomförs av en kommun. Projektet utreds, genomförs fullt ut och avslutas med en rapport. Pilotprojektet kan sen vara ett bra exempel och en förebild för kommuner och Vägverksregioner som visar hur man, oberoende av väghållaransvar, har samarbetat kring sommarcykelväg, tagit vara på möjligheterna och löst de problem som uppkommit. Pilotprojektet skulle kunna genomföras oberoende av om ovanstående förslag till pilotstudie kommer till stånd eller inte.

Utredningsbehov mm

De utredningsbehov, förtydliganden och kontroller som kommit fram i förstudien och bör behandlas vidare i huvudstudien är:

- Internationella erfarenheter
- Kostnader för anläggning, drift och underhåll
- Beaktande av vad som kommer fram i pågående utredningar
- Förankring av att Vägverket kan bygga sommarcykelväg för rekreation och turism
- Behov och utförande av vägvisning och skyltning
- Kontroll av om och hur VGU bör revideras för att sommarcykelvägar ska kunna byggas intill mötesfria vägar och andra vägar
- Bedömning av om och när sommarcykelväg kan anläggas för pendling till skola och arbete
- Kontroll av och ställningstagande till om sommarcykelvägar som anläggs utanför planlagt område behöver anpassas till funktionshindrades behov
- Kvalitetssäkring av uppgifter och tolkningar i förstudien
- Beaktande av eventuell förändring av anläggningslagen
- Vidareutveckling av typexempel m a p bredder, överbyggnadsalternativ, slitlager mm

Avtalsmallar

Avtalsmallar tas fram som underlättar för Vägverket att träffa avtal med enskilda väghållare och samfällighetsföreningar. Avtalsmallarna bör bland annat hantera hur vägvisningen ska utföras, hur driften ska skötas och hur kostnaderna ska fördelas.

En avtalsmall tas fram som kan nyttjas vid överenskommelse med kommun eller entreprenör om drift av sommarcykelväg.

Motiven till att ta in avtalsmallar redan i huvudstudien är att det kommer att fungera som en kvalitetsgranskning av sommarcykelvägsbegreppet och att avtalsmallar kommer till användning oavsett om sommarcykelväg blir en produkt/prestation eller inte.

9 Bilaga

Sammanställning av informella remissvar på ett utkast till en förstudie om cykelstigar daterad 2006-11-21

Namn	Grundinställning (även från tidigare kontakter)	Framförda synpunkter	Åtgärd
Hossein Alzubaidi, Sted			
Anders Boström, Ssau			
Johan Barkelius, HKutv	Tror och hoppas att anläggningslagen ändras	Förankring behövs av att bygga för rekreation och turism Vv-ansvar bara statliga allmänna vägar? Revideringsförslag Bevaka ev ändringar i anläggningslagen	Beaktat Till huvudstudien Beaktat Till huvudstudien
Mats Dehlbom, VSjf	Positiv (muntligt)		
Kicki Johansson, VSjf	Positiv	Konkreta revideringsförslag.	Delvis beaktat
Peter Ribjer, VSjf		Detaljsynpunkter Behandla ridning m a p upplåtelse, skyltning, jämförhetsmålet mm	I viss mån beaktat I viss mån beaktat
Anna Hultqvist VSiki		OK	Ingen
Stefan Jonsson, Sted	Positiv (muntligt)		
Thomas Winnerholt, Stev	Positiv (muntligt)		
Mulugeta Yilma, Ssap	Positiv (muntligt)		
Arne Fasth, Ssas			

Namn	Grundinställning (även från tidigare kontakter)	Framförda synpunkter	Åtgärd
Anette Rehnberg, Ssau		Många stora och svåra synpunkter och ifrågasättanden. ”Anpassning till funktionshinderades behov” måste skrivas om helt.	Samråd Delvis beaktat och kontroll i huvudstudien
Sören Karlsson, VSjc	Positiv (muntligt)		
Gudrun Jonsson Glans, VSjc		Detaljfunderingar på lagar och avtal	Samråd
Loella Fjällskog, Strl		Föreslår ny text under Skyltning	Beaktat
Torsten Bergh, HKv	Ifrågasättande (muntligt)		
Mattias Wärnhjelm, Ssau			
Anders Berndtsson, HKutv			
Kerstin Åklundh, VSKk	Positiv		
Bengt Forsberg, VMNsa			
Lars Nord, VMsa	Lite ”djupt vatten” m a a litet drift- o underhållsansvar.	Uttrycket ”Behöver inte snöröjas och sandas” är otydligt. Benämning: Cykelstigar	Beaktat Ingen
Per Lindroth, VMk		Källa bör anges för regionala synpunkter. Tillägg till tidigare synpunkter önskas (”I övrigt...)	Beaktat Beaktat
Jonas Thörnqvist, VSTvs	Positiv, men hög kvalitet viktigt		

Namn	Grundinställning (även från tidigare kontakter)	Framförda synpunkter	Åtgärd
Karolina Haag Sjöberg, VNs		c-stigar längs landsvägar finns i norra Finland - hänvisning till Leskinen o Heikkinen. ”Små” synpunkter. Otryggheten vid obelyst c-stig bör belysas	Till huvudsudien Beaktat Beaktat
Jenny Ekeblad, VVÄkg	Positiv – mer för pengarna	”Små” synpunkter på skyltning och anpassning till funktionshindrade	Beaktat
Gunilla Ragnarsson, VSÖu	Positiv – efterfrågat		
Bo Dellensten och Klas Elm, Svensk Cykling	Avvisande – för låg standard	För låg standard för pendling. Fler singelolyckor – strider mot 0-visionen Genomför ökad säker cykling enligt Vv:s nationella cykelprogram från 2000 istället.	Ej beaktat ! !
Jan- Åke Claesson, Cykelfrämjandet	Positiv	Ev. kan kommun driva på utbyggnad och Vägverket ta över driften. Kompletterande text om Ulricehamn	Beaktat Beaktat
Per Kågeson (Föreningen Bilfria leder)		Det framgår inte när cykelstig är en lämplig åtgärd. Viktigt med trygghet och anpassning till funktionshindrade. Bör betraktas som sommarväg.	Beaktat ! Sommarcykelväg
Lars Brynolf, Svenska Cykelsällskapet	Positiv till främst ökade möjligheter för rekreationscykling	Varför utreda? – testa direkt Satsa mer på cykelstigar för rekreationcykling Namn: Barmarkscykelväg eller Sommarcykelväg	I viss mån beaktat Sommarcykelväg

Namn	Grundinställning (även från tidigare kontakter)	Framförda synpunkter	Åtgärd
Anna Niska, VTI	Positiv - men ”skynda långsamt”	Bygg cykelstigar för turism, rekreation och friluftsliv – inte för pendling. Bygg gärna cykelstigar i egen sträckning. Använd återvinnings- och biprodukter. Cykelstigar får inte ha en negativ inverkan på utbyggnad av GC-vägar.	Delvis beaktat Delvis beaktat Beaktat !

10 Referenser

Personer

Från Vägverkets regionkontor:

Kerstin Åklundh VSK, Karolina Haag Sjöberg VNs, Gunilla Ragnarsson VSÖu, Jenny Ekeblad VVÄkg, Bengt Forsberg VMNsa, Per Lindroth VMk, Lars Nord VMsa, Jonas Thörnqvist VSTvs

Från enheten för Samhälle och Trafik med flera i Borlänge:

Hossein Alzubaidi Sted, Anders Boström Ssau, Johan Barkelius HKutv, Mats Dehlbom VSjf, Kicki Johansson VSjf, Peter Ribjer VSjf, Anna Hultqvist VSiki, Stefan Jonsson Sted, Thomas Winnerholt Stev, Mulugeta Yilma Ssap, Per Strömgren Ssau, Arne Fasth Ssas, Anette Rehnberg Ssau, Sören Karlsson VSjc, Gudrun Jonsson Glans VSjc, Loella Fjällskog Strl, Torsten Bergh HKv, Mattias Wärnhjelm Ssau, Anders Berndtsson HKutv,

Externa:

Jan-Åke Claesson Cykelfrämjandet, Lars Brynolf Svenska Cykelsällskapet, Bo Dellensten och Klas Elm Svensk Cykling, Per Kågeson Föreningen Bilfria leder, Anna Niska VTI.

Skrivelser mm

Gång- och cykeltrafik på mötesfria vägar – regelverk, tillämpning och erfarenheter, daterat 2006-03-31

Utkast; Cykelstigar, daterat 2004-10-12

Vv-publikation 2005:67. Tillgänglighet för oskyddade trafikanter utmed och tvärs över 2+1-vägar. En intervjustudie med projektledare för 10 vägsträckor

Uppdrag från Näringsdepartementet att utreda förutsättningarna för cykelturism

Regleringsbrev till Vägverket, daterat 2006-06-21, innehållande uppdrag att utveckla den nationella cykelstrategin

Remiss över lantmäteriverkets rapport 2002:9, Översyn av anläggningslagen, dnr EU 30 B2003:1064

Yttrande över utkast till lagrådsremiss angående ändringar i anläggningslagen mm (Ju 2002/6130/L1). dnr AL 10 K 2005:12935

HIN1. Boverkets författningssamling BFS 2003:19

ALM1. Boverkets författningssamling BFS 2004:15

Projektbeskrivning Cykelvägars standard. VTI Dnr: 2002/0491-28

SFS 1997:652 Förordning med instruktion för Vägverket

ATB VÄG 2005, utdrag

Litteratur och rapporter

Mer cykeltrafik på säkrare vägar. Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik. Vv publ. 2000:8

Cykelvägvisningsplan för Skåne. Utkast september 2006 Vv publ. 2006:118

Cykla på banvallar. Utvecklingen av cykelledsinfrastruktur och cykelsatsningar i Ulricehamns kommun. Vv publ. 2004:169

Plan för svenska cykelrekreationsvägar. Vv publ. 2001:116

Modell för regional inventering och planering av cykelvägar. Per Kågeson, Nature Associates

Naturvårdsverkets rapport 5456 ”Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder”

Intervjustudie av oskyddade trafikanters situation på 13m mötesseparerad landsväg. Examensarbete Högskolan Dalarna, Tobias Johansson

Uppföljning av mötesfria vägar. Halvårsrapport 2004:2, VTI

Bilfria leder på landsbygd. För arbetsresor, rekreation och turism. Sveriges kommuner och landsting nov 2005. ISBN 91-7164-091-6

Idékatalog for cykeltrafik. Vejdirektoratet, Danmark. ISBN 87-7923-033-4

Sykkelhåndboka. Utformning av sykkelanlegg. Statens vegvesen Norge, Håndbok 233.



Vägverket

781 87 Borlänge

www.vv.se vagverket@vv.se

Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.

