

Supercykelvägar i Skåne

Visuellt koncept

Innehåll

Vägvisning och övergripande visuellt koncept	3	Utformning och placering av skyltar	13
Inledning	4	Steg 1	14
Syfte	4	Vägvisning	14
Process.....	4	Skyltdesign.....	14
Koncept för supercykelvägar i Skåne	5	Integrering i kommunal cykelvägvisning	15
Identitet – igenkänning.....	5	Förhållande till annan vägvisning.....	15
Komfort – upplevelse.....	6	Till stråken	16
Komfort – service.....	6	Steg 2	17
Övergripande koncept	7	Förstärkt vägledning	17
Övergripande koncept	7	Orienteringstavlor	17
Stråkidentifiering.....	8	Vägmarkering	18
Profilmfärg	9	Service	19
Vägvisning	11	Profilerade räcken, tunnlar m.m.....	19
Målpunkter	11	Extra.....	20
Vägvisningsprinciper	12		

Vägvisning och övergripande visuellt koncept

Övergripande

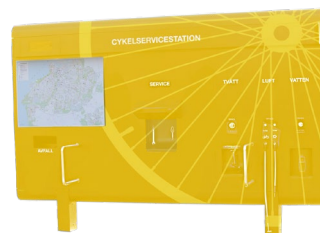
HEX: #FFD400
RGB: 255, 212, 0

C14

Steg 1



Steg 2



Extra



Inledning

Syfte

Detta uppdrag har syftat till att ta fram ett visuellt koncept för hur supercykelvägarnas identitet kan synliggöras och stärkas längs med stråken. Det visuella konceptet ska kunna integreras och hänga samman med den skyltning som arbetas fram inom uppdraget. Uppdraget ska resultera i ett förslag på logotyp, symbol och färgval samt vägvisningshierarki och principer för skyltar och vägvisning. Utöver det ska en vägvisningsplan tas fram för fyra pilotstråk.

Process

Det visuella konceptet för Supercykelvägar i Skåne har tagits fram av Region Skåne och i samverkan med representanter från Malmö stad, Lunds kommun, Lomma kommun, Helsingborgs stad, Landskrona stad och Trafikverket. I processen har även Region Stockholm och Transportstyrelsen deltagit. Ramboll har varit ansvarig konsult som hållit i processen och tagit fram förslag. Tidigt i arbetet genomfördes en workshop där konceptets innehåll, ambitionsnivå och förutsättningar diskuterades.

Som inspiration och underlag till konceptet har en omvärldsbevakning gjorts med erfarenheter från bland annat Finland (Baana-konceptet i Helsingfors), Norge, Tyskland och Danmark. Råd och principer som tagits fram inom ramen för Interregprojektet CHIPS som genomfördes 2016-2019 har också legat till grund för konceptet.

De olika stegen i processen liksom erfarenheterna från andra regioner och länder är inkluderats i förslaget till koncept.

Koncept för Supercykelvägar i Skåne

Region Skånes Koncept för Supercykelvägar i Skåne beskriver funktionskrav på de kommande supercykelvägarna i Skåne. Funktionskraven delas in i de fem aspekterna Identitet, Tillgänglighet, Framkomlighet, Komfort samt Trafiksäkerhet och trygghet. Det visuella konceptet för supercykelvägarna kopplar framförallt an till Identitet men även till viss del till Framkomlighet och Komfort.

Identitet – igenkänning

Supercykelvägarna ska ha en gemensam grafisk profil med en genomgående färg som ska användas i all marknadsföring för att bidra till tydlighet och igenkänning. Den grafiska profilen ska också kunna användas eller kännas igen längs stråken genom att samma färg och symboler återkommer i vägvisningen och i utmärkningen av servicefunktioner såsom pumpar och räckan.

För att marknadsföra stråket och underlätta orientering bör det vid stråkets start och slut samt på strategiska platser längs stråket, till exempel vid bytespunkter, finnas orienteringstavlor eller kartor. Förutom vägvisning till tätorter och viktiga målpunkter längs

stråket bör orienteringstavlorna även ge information om kollektivtrafik och service såsom hyrcykelstationer, cykelparkering och pumpar. Större bytespunkter för kollektivtrafik bör inkluderas som en målpunkt i vägvisningen, medan det för övriga hållplatser kan räcka att visa dem på orienteringstavlorna. Det ska finnas vägvisning för cyklister längs hela supercykelvägen och på anslutande cykelnät mot supercykelvägen. Hur vägvisningen kommer att utformas utreds tillsammans med Trafikverket. Utmed stråken kan man lägga extra omsorg för utsmyckning och detaljer, exempelvis utformning av broar, för att höja upplevelsen.

Komfort – upplevelse

Att cykla längs en supercykelväg ska vara en behaglig upplevelse. I den mån det är möjligt ska en supercykelväg ledas längs med vackra omgivningar, vara tyst, vara fritt från luftföroreningar och vara skyddat från starka vindar.

Parametrar som tillgänglighet och framkomlighet kan dock medföra att man vid planering och utformning tvingas kompromissa gällande stråkets upplevelse.

Som pendlare på väg in till arbetet vill man inte bli nerstänkt av modd eller stänk från intilliggande bilvägar. Det kan ofta undvikas via stänkskydd och god avrinning på bilvägen.

Komfort – service

Längs med supercykelvägen ska cyklisterna erbjudas självservice med jämna mellanrum. Det handlar primärt om att placera ut pumpar, ge tillgång till enklare verktyg och rinnande vatten i de fall det är möjligt.

Cyklisterna ska känna sig trygga med att det finns möjlighet att inom kort kunna fylla på med luft eller byta slang längs med vägen vid exempelvis punktering.

Om cyklisterna tvinga stanna gentemot korsande trafik, exempelvis vid trafiksignaler, ska supercykelvägen utrustas med räcken. På dessa ska cyklisterna kunna vila stötta sig med antingen hand eller fot för att slippa kliva av cykeln och tappa alltför mycket av sin rytm.

Övergripande koncept

Övergripande koncept

Det visuella konceptet för Supercykelvägar i Skåne utgör klistret som får stråken att hänga samman. Stråken kommer att ha varierande infrastruktur och det kommer inte ens på sikt att vara möjligt att endast utgå från infrastrukturutformningen för att tydliggöra stråken. Därför är det visuella konceptet, i kombination med infrastrukturen, viktigt för supercykelvägen som ett sammanhängande system.

Det visuella konceptet utgår från två olika steg, steg 1 respektive steg 2, där steg 1 är lägsta acceptabla standard för supercykelvägar. Som grund för de båda stegen finns ett övergripande gemensamt koncept. De delar som ingår i steg 1 kan utgöra grund för en framtida nationell standard.

En supercykelväg ska upplevas som sammanhängande och ge tydlig igenkänning redan på steg 1. Steg 2 innehåller element för att ytterligare stärka identiteten och upplevelsen av stråket.

Övergripande koncept:

- Stråkidentifiering
- Symbol och logotyp
- Vägvisningsprinciper

Steg 1 (förslag till nationell standard):

- Enhetlig vägvisning med färg och nummer

Steg 2:

- Profilerade orienteringstavlor
- Markering i vägbana (symbol och/eller pil)
- Profilerade servicestationer, pumpar, vatten
- Annan typ av vägledning (färgade tunnlar, stolpar, räcken)

Extra (om det finns förutsättningar):

- Upplevelsehöjande gestaltning

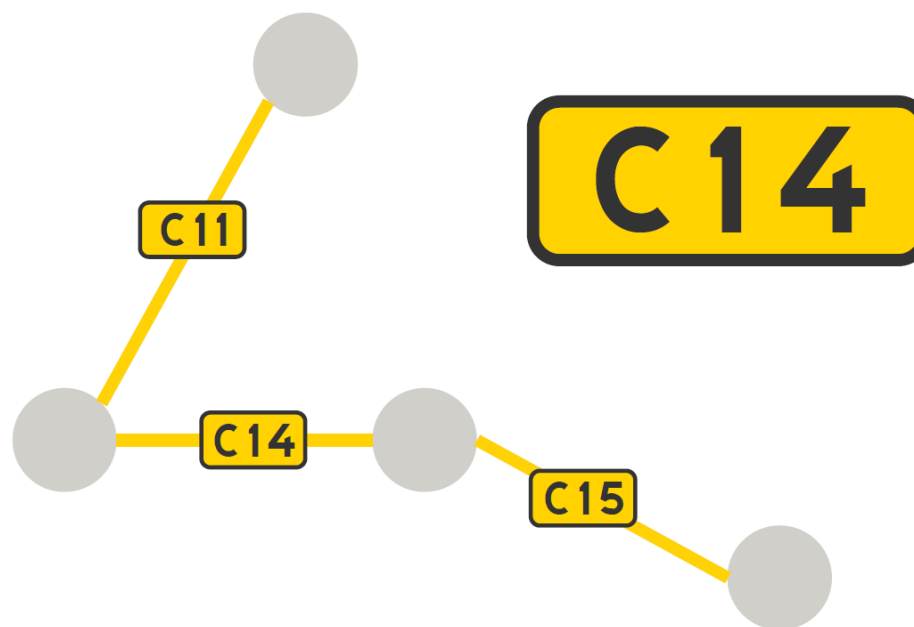
Stråkidentifiering

Grundläggande för det visuella konceptet är hur stråken ska kunna identifieras och stå ut från mängden. Det finns många möjliga principer för detta men för supercykelvägarna föreslås en sammanhållen princip med en profilmfärg och numrering av stråken.

Supercykelvägarna ska ha en sammanhållande och gemensam profilmfärg för alla stråk för att skapa tydlig igenkänning och framtidssäkring som håller när många fler stråk tillkommer. Ett koncept med individuella färger för de olika stråken riskerar bli otydligt och antalet tillgängliga färger riskerar att ta slut innan systemet är fullt utbyggt.

Supercykelvägarna föreslås numreras med prefixet C (för ”cykel”) för att skilja dem från rekreationslederna som numreras utan prefix. Detta stämmer överens med systemet i Danmark och rekommendationerna från CHIPS-projektet för att skapa en framtidssäker identitet i europeiskt sammanhang. Trafikverket kommer ta upp numrering av vägvisningen för snabba cykelvägar i en rapport under våren 2022 men i dagsläget finns inget beslut fattat.

Ett stråk går endast mellan två större orter – stråk som går vidare till nästa ort ges ett nytt nummer. Brytpunkter för numrering är Skånes regionala kärnor. Numret kan kompletteras med namn i de fall det redan finns etablerade namn.



Figur 1. Exempel på dragning av supercykelvägar

Profilfärg

Gul föreslås som den gemensamma profilfärgen för supercykelvägarna. Den gula färgen har använts tidigare i cykelsammanhang i Skåne och är en tydlig signalfärg med hög kontrast mot den mörkblåa färgen på vägvisningsskyltarna. Region Skånes ”Skånegula” färg är snarlik Transportstyrelsens gula och Transportstyrelsens gula färg kan därför användas både i vägvisning och i annan kommunikation.

Transportstyrelsen



Gul

RGB: 225, 211, 0

CMYK: 0, 16, 100, 0

Region Skåne



SKÅNEGUL

PMS 108

CMYK 0.15.100.0

RGB 245.211.0

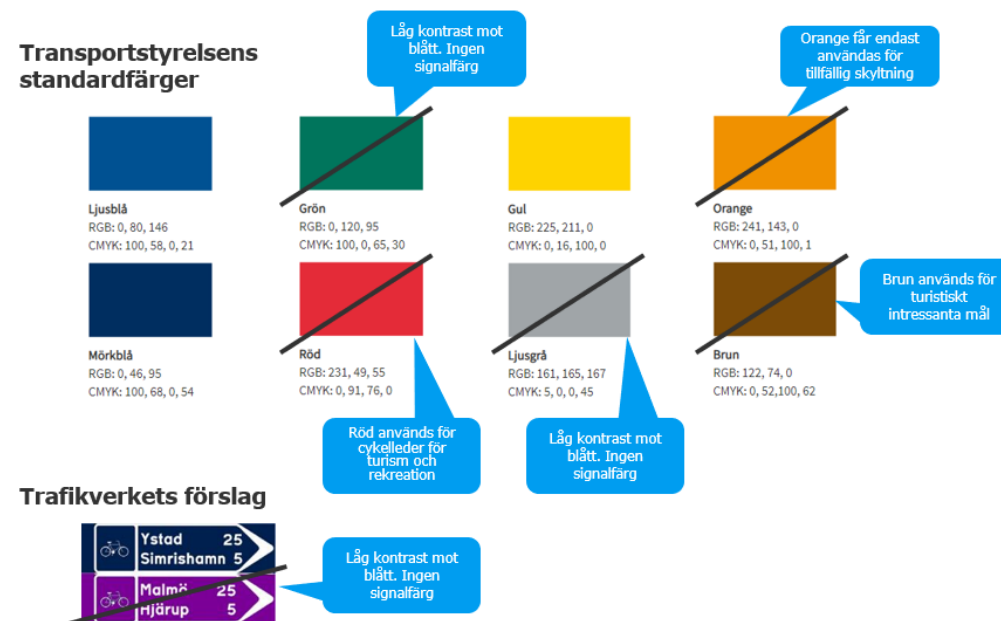
HEX #F5D300

NCS S 0580-Y

Figur 2. Transportstyrelsens färg gul och Region Skånes profilfärg Skånegul

Förkastade färgval

Av de färger som finns tillgängliga för vägvisning utifrån Transportstyrelsens standard är det endast den gula som bedöms vara aktuell för användning längs supercykelvägarna. Övriga färger har antingen låg kontrast eller används för andra ändamål. Inte heller den lila färg som föreslogs av Trafikverket i Vägledning för regional cykelvägvisning bedöms vara lämplig i detta sammanhang.



Figur 3. Alternativa och förkastade färgval

Vägvisning

Vägvisning för cykel styrs av vägmärkesförordningen (2007:90) och Vägverkets föreskrifter om vägmärken och andra anordningar (VVFS 2007:305) och är därför skild från marknadsföring och kommunikation för supercykelvägarna. Vägvisningen är dock samtidigt en viktig del i stråkens identitet och kommer att vara ett av de element som bidrar till igenkänning av stråken. Därför behöver det även finnas en koppling och igenkänning mellan vägvisningen och den övriga kommunikationen kring stråken.

Förutom själva vägmärkenas utformning och utseende är det också viktigt att det finns ett genomtänkt och logiskt system för vilka målpunkter som ska vägvisas, vilken typ av skyltar som ska användas i vilka situationer och placering av vägvisningen. Trafikverket har tagit fram Vägledning för regional cykelvägvisning (Trafikverket, 2015) som beskriver principer för en enhetlig utmärkning längs det statliga vägnätet. För att uppnå de funktionskrav som ingår i konceptet för Supercykelvägar i Skåne föreslås dock vissa kompletteringar av dessa principer på kommande sidor. Som grund för vägvisningen ligger också Stråk- och vägvisningsplan för cykel i Skåne (Region Skåne, 2019).

Målpunkter

Följande utgångspunkter föreslås för val av målpunkter i vägvisningen längs stråken:

- Fjärrortsmodellen används för regional cykelvägvisning i enlighet med Trafikverkets riktlinjer.
- Längs supercykelvägar utgör stråkens ändpunkter fjärrorter.
- I övrigt ansluter vägvisningen till och integreras i den övriga regionala cykelvägvisningen med målpunkter (närorter) enligt Stråk- och vägvisningsplan för cykel i Skåne (Region Skåne, 2019).
- Även järnvägsstationer och större bytespunkter för buss bör utgöra målpunkter som vägvisas längs stråken.

Vägvisningsprinciper

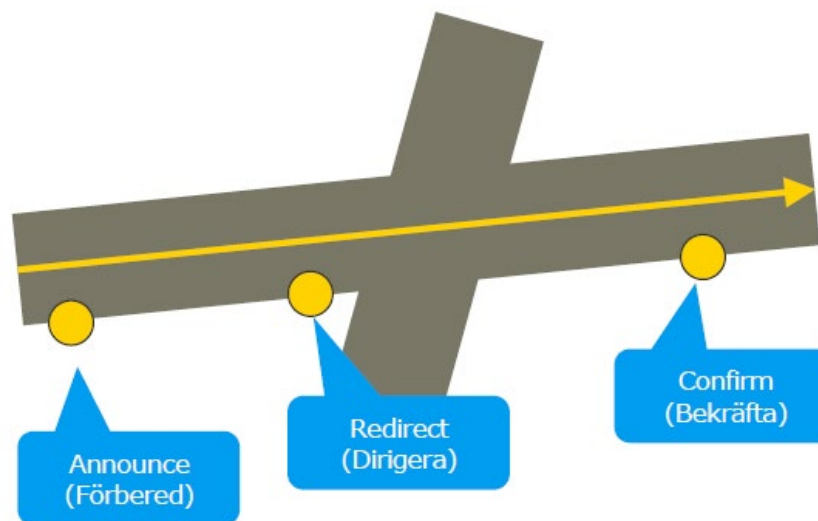
Vägvisning och vägledning längs stråken föreslås utgå från ”ARC-principen” från CHIPS-projektet:

- Announce – förbered innan en beslutspunkt
Vägvisning med skyltar och eventuellt vägmarkering
- Redirect – dirigera vid beslutspunkten
Vägvisning med skyltar och eventuellt vägmarkering
- Confirm – bekräfta efter beslutspunkten
Vägvisning med skyltar och/eller andra profilerade element

Genom att följa denna princip lyfts stråkens generella synlighet samtidigt som cyklister får tydlig vägledning som minimerar behovet att stanna eller göra hastiga riktningförändringar. Bekräftelsen är viktig även på långa raka sträckor för att undvika att cyklister tror att de har tagit fel väg.

Denna princip används idag för vägvisning för biltrafik men enligt Trafikverkets riktlinjer för regional cykelvägvisning används

varken ”Announce” eller ”Confirm” trots att det finns vägmärken för dessa



Figur 4. ARC-principen

Utformning och placering av skyltar

Följande föreslås som utgångspunkter för utformning och placering av vägvisningsskyltar.

- All skyltning ska riktas mot färdriktningen för att cyklister inte ska behöva släppa blicken från vägen.
- Standardiserad placering av skyltar så att cyklister vet var de ska titta.
- Cyklister ska ha tillräcklig tid för att läsa skylten. Läsbarheten är god inom ett avstånd av textens storlek x 250. Cyklister behöver cirka 3 sekunders lästid för en skylt. Detta ger en teckenstorlek på minst 60 mm.
- Placera skyltar inom cyklisters naturliga synfält (~150 cm över marken).
- Säkerställ att skyltar inte skymms av buskage eller snö.

Steg 1

För steg 1 krävs vägvisning enligt principerna som presenterades på föregående sidor och med ett utseende enligt kommande sidor

Vägvisning

Skyltdesign

Vägvisningen på steg 1 för supercykelvägarna görs med skyltning enligt gällande lagstiftning med typsnitt och skyltstorlekar enligt

standard. Skyltning som förberedelse och bekräftelse inför en vägvalspunkt är tillägg utöver vad som anges i Trafikverkets riktlinjer för regional cykelvägvisning. I stadsmiljö där det är tätt mellan korsningarna kan behovet av bekräftande skyltning ersättas av dirigerande skyltar i nästkommande korsning. I praktiken kan förberedande och bekräftande skyltning ofta placeras tillsammans pekande i varsin riktning för att minimera behovet av stolpar. För att förstärka och förtydliga stråken används gul färg tillsammans med stråksnummer enligt exemplen nedan.

Förberedande skyltning



Figur 5 F35 Tabellvägvisare



Figur 6. F38 Cykelled

Dirigerande skyltning



Figur 7. F34 Vägvisare



Figur 8. F38 Cykelled

Bekräftande skyltning



Figur 9. F37 Avståndstavla



Figur 10. F38 Cykelled

Integrering i kommunal cykelvägvisning

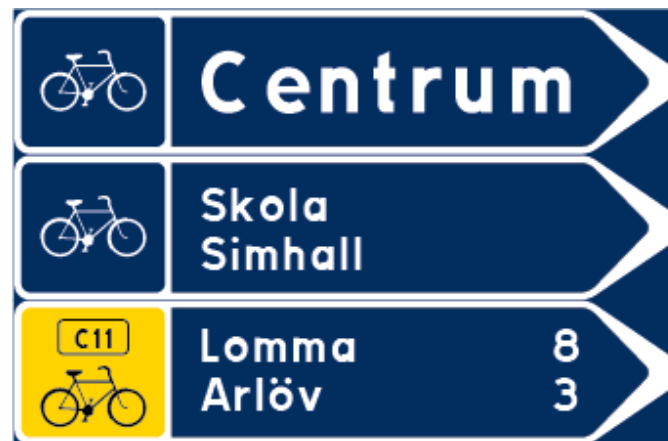
För att inte skapa ett ytterligare lager av cykelvägvisning bör vägvisning för supercykelvägarna integreras i den kommunala cykelvägvisningen. Flera kommuner i regionen har tagit fram egen cykelvägvisning med till viss del eget utseende på skyltarna. I stort utgår de dock från vägmärkesförordningen och gällande nationella riktlinjer. Därför kan vägvisningen för supercykelvägar integreras relativt enkelt i den kommunala cykelvägvisningen.

Förhållande till annan vägvisning

Att endast ha stråksymbolen i signalfärg bidra till en lugn och översiktlig bild i kombination med andra skyltar.

Vägvisning för supercykelvägar blir på detta sätt en integrerad del i den ”normala” regionala cykelvägvisningen – inte ett ytterligare lager.

Genom integrering i den ”normala” regionala vägvisning skapas en inkluderande bild som visar att alla är välkomna på supercykelvägar oavsett av syftet varför man cyklar (pendling, turist, göra ärende, etc.).



Figur 11. Exempel på vanliga dirigerande skyltar i kombination med skyltning för supercykelväg

Till stråken

Det bör även finnas vägvisning till supercykelvägarna längs lokala, regionala eller andra supercykelvägar som leder till stråket, i synnerhet i de fall som supercykelvägar inte leder hela vägen in till centrum eller andra viktiga start- och målpunkter. Lämplig omfattning av vägvisning till stråken behöver studeras från fall till fall men en lämplig avgränsning kan vara att vägvisning till stråken endast behöver finnas längs de utpekade stråken i den regionala vägvisningsplanen om det inte i nuläget finns kommunal vägvisning till fjärrorten även längs andra stråk.

Vägvisning till stråken görs med samma typ av vägvisning som längs stråken men med streckad linje runt stråcknumret. Vägvisning till stråken behöver inte heller följa ARC-principen fullt ut utan det bör räcka med vägvisning med principer enligt Trafikverkets riktlinjer för regional cykelvägvisning eller lokala kommunala principer.

Steg 2

För steg 2 krävs utöver vägvisning med skyltar även orienteringstavlor, förstärkt vägledning med vägmarkering, profilerad service och profilerad utsmyckning längs stråken

Förstärkt vägledning

Orienteringstavlor

Orienteringstavlor placeras vid stråkens startpunkter och vid viktiga entréer längs stråket. Orienteringstavlorna riktas till nya användare och sällananvändare som kan behöva vägledning (t.ex. vardagsärenden som inte är rutinmässig pendling) och bidrar även till att synliggöra supercykelvägarna i stadsmiljön. De viktigaste delarna ska man kunna läsa utan att behöva stanna men när man stannar finns det mer information för de som behöver det. På orienteringstavlan föreslås avstånd anges både i kilometer och minuter. Undersökningar som TØI i Norge har gjort visar att många cyklister föredrar avstånd i minuter framför kilometer och genom att presentera informationen på två sätt kan den bli lättare att ta till sig för fler.



Figur 12. Orienteringstavla

Vägmarkering

Vägmarkering är till stor hjälp för att vägleda cyklister eftersom de flesta som cyklar håller ögonen på marken. Enligt TØI:s undersökning i Oslo var vägmarkering det viktigaste hjälpmedlet för cyklister ”i farten”. I komplexa trafiksituationer tenderar cyklister dock att lyfta blicken mer och använda skyltar som vägledning i högre grad.

Vägmarkeringen föreslås i första hand utgöra komplement till skyltning men kan i vissa fall också ersätta skyltar.



Figur 13. Vägmarkering



Figur 14. Vägmarkering



Figur 15. Vägmarkering

Service

Exempel på hur det visuella konceptet kan tillämpas längs stråken

Enligt Region Skånes koncept för supercykelvägar ska det finnas service i form av pumpar och enklare reparationsmöjligheter längs stråken. Lämpliga platser bör studeras närmare i stråkstudier för respektive stråk men exempel på platser kan vara stråkens ändpunkter, platser där supercykelvägen korsar ett annat större cykelstråk eller i anslutning till busshållplatser eller järnvägsstationer.

Servicestationerna bör profileras med supercykelvägarnas gula färg beroende på vilka krav som finns på inpassning i stadsmiljön. Det är inte nödvändigt att alla stationer är av samma typ och har samma utseende eftersom olika kommuner och väghållare kan ha olika leverantörer. De bör dock hålla en gemensam standard, t.ex. att alla pumpar är automatiska och att det sker regelbunden tillsyn och service.

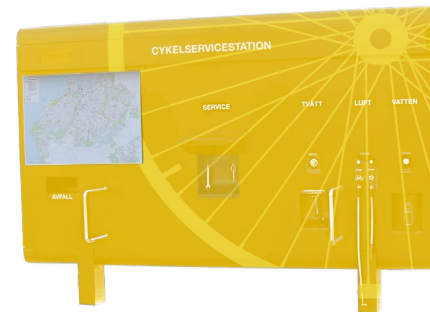
Profilerade servicestationer kan förutom service även utgöra bekräftelse för cyklister enligt ARC-principen.

Profilerade räcken, tunnlar m.m.

Exempel av hur det visuella konceptet kan tillämpas längs stråken

För att förtydliga stråket kan konceptfärgen och logotypen användas som utsmyckning på befintliga räcken, stolpar och i tunnlar. Detta kan delvis fungera som ersättning för bekräftande vägvisningsskyltar och förstärkt vägledning i komplicerade korsningar.

Bilder nedan visar exempel på hur ett visuellt koncept skulle kunna tillämpas.



Figur 16. Exempel på cykelservicestation

Extra

Supercykelvägarna ska också erbjuda njutningsfull cykling och upplevelsevärden. Åtgärder för detta är en del av det visuella konceptet men åtgärderna behöver alltid anpassas till platsen och får därför vara något ”extra”.

Extranivån kan ses som en verktygslåda och kan används för att:

- förstärka befintliga platser (genom t.ex. gestaltning eller konst)
- höja upplevelsen och ytterligare bidra till folkhälsa
- förstärka eller lyfta befintliga gröna, kulturella eller sociala värden och målpunkter
- skapa nya målpunkter eller delmål längs stråken (t.ex. konstverk, lekplats)
- skapa trevliga miljöer att röra sig i (t.ex. cykla längs lägivande allé)
- utveckla grönstruktur