Regionledningskontoret
Kim Örtenblad

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2021-08-10

TRN 2021-0145

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Yttrande över remiss - Cykelleder för rekreation och turism

Regionledningskontorets förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande över remiss Cykelleder för rekreation och turism.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Trafikverket har genom remiss gett Region Stockholm möjlighet att lämna synpunkter på rapporten Cykelleder för rekreation och turism. I remitterad rapport beskrivs hur en ansökan och utmärkning av nationella, regionala och lokala cykelleder för rekreation och turism går till. Vidare beskrivs processen kring vad som krävs för att få en cykelled godkänd och skyltad. Region Stockholm är i dagsläget inte i något fall ledhuvudman för en led. Region Stockholm anser att rapporten bidrar till bättre förutsättningar för arbetet med rekreations- och cykelturism.

Bakgrund

Trafikverket har genom remiss gett Region Stockholm möjlighet att lämna synpunkter på rapporten Cykelleder för rekreation och turism. Trafikverket arbetar tillsammans med andra aktörer för att förbättra förutsättningarna för rekreationscykling och cykelturism. I remitterad rapport beskrivs hur en ansökan och utmärkning av nationella, regionala och lokala cykelleder för rekreation och turism går till. Vidare beskrivs processen kring vad som krävs för att få en cykelled godkänd och skyltad.

Rapporten är en uppdatering och revidering av rapporten Cykelleder för rekreation och turism från 2017. De största förändringarna från den tidigare versionen är:

- Tydligare beskrivning av processen från ansökan till en godkänd cykelled
- Tydligare beskrivning av roller, ansvar och avtal
- Ny samlad bedömning av kvalitetskriterier med nya tabeller
- Ny text om befintliga leder
- Ny text om Eurovelor

En led är ett samarbete mellan flera parter, som till exempel kommuner, regioner och väghållare. Den aktör som har huvudansvaret för leden kallas för ledhuvudman. Remitterad rapport vänder sig i första hand till ledhuvudmän. Det är denna aktör som ansöker om utmärkning, redovisar ansökan, håller löpande dialog med Trafikverket etc. Region Stockholm är i dagsläget inte i något fall ledhuvudman för en led. Region Stockholm deltar i det regionala nätverket för turism som har representation i den referensgrupp som funnits under arbetets gång.

Tillväxt- och regionplanenämnden svarar på denna remiss för Region Stockholms räkning.

Region Stockholms yttrande
I RUFS 2050, har sju styrkeområden identifierats där näringslivet i Stockholmsregionen ligger i framkant. Ett av dessa styrkeområden är besöksnäringen. Att identifiera, utveckla och marknadsföra strategiska och hållbara besöksmål runtom i regionen är viktigt för att öka attraktionskraften och positionera Stockholmsregionen som en attraktiv och livskraftig internationell nod. Region Stockholm anser att rapporten och de förtydliganden som gjorts bidrar till bättre förutsättningar för arbetet med rekreations- och cykelturism samt kvalitetssäkring av dem. Det bidrar i sin tur till bättre förutsättningar att arbeta med en hållbar besöksnäring och att identifiera, utveckla och marknadsföra hållbara besöksmål i regionen.

Region Stockholm anser att det är bra att förankring ska ske med berörd region och rekommendation att förankra med regionalt turismansvarig aktör men att det kan tydliggöras hur kommuner och regioner som berörs också informeras om aktuella projekt. Region Stockholm ser även att processen bör rekommendera att informera angränsande regioner om det finns möjlighet att bidra till mellankommunal och regional samverkan för

vidareutveckling av leder eller samverkan med destinationsutveckling kring leden.

Arbetet med cykelleder är viktigt för att positionera Sverige på den internationella kartan men också för en trygg och säker cykling med hållbara besöksmål. De icke beslutsgrundande kriterierna är viktiga för potentialen att främja företagandet kopplat till cykelleden. Region Stockholm vill framhålla att information på fler språk än svenska är viktigt för arbete med den internationella målgruppen.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet bedöms inte ha några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Susanne Bayard
Tf. regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag

1. Remissversion – Cykelleder för rekreation och turism

Beslutsexpediering

1. Trafikverket

Godkänd av Susanne Bayard, 2021-08-10

TRN 2021-0145

TRAFIKVERKET

EXTERN REMISSVERSION

Cykelleder för rekreation och turism

Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning

Version 3.0, 2021



Titel: Cykelleder för rekreation och turism,
klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning, version 3.0
Publikationsnummer: XXX
ISBN: 978-91-7725-141-5
Utgivningsdatum: XXX
Utgivare: Trafikverket
Författare: Anna Liljehov, Patrik Wirsenius, Mats Pettersson och Matilda Hällgren
Produktion: Form och event
Distributör: Trafikverket




Klassificering av cykelleder för rekreation och turism

Förutom positiva effekter för hälsan och miljön har rekreationscykling en positiv betydelse för lokal och regional utveckling. Det finns även ett ökande intresse för cykling och det svenska landskapet lämpar sig väl för cykelturism och rekreationscykling. I denna rapport hittar du tillvägagångssätt för att söka om utmärkning som lokal, regional eller en nationell cykelled, samt hur processen ser ut från ansökan till godkänd skyltad led. I rapporten ingår även information om enhetlig utmärkning.

Rapporten är framtagen av Trafikverket i samarbete med den nationella referensgruppen för cykelturism, med syfte att förbättra förutsättningarna för rekreationscykling och cykelturism. Trafikverket ansvarar tillsammans med referensgruppen för att förvalta och utveckla kriterierna. Den här versionen är en nyutgåva och ersätter versionen från 2017.

Vi hoppas att vi med denna rapport gemensamt kan lägga grunden för en god cykelupplevelse i det svenska landskapet.

Jonas Rosén
Ordförande, Nationella referensgruppen för cykelturism

Namn Efternamn
Titel, Trafikverket

Innehåll

1. Syfte och omfattning 5
   1.1 Förutsättningar för turistcykelleder 5
   1.2 Process för nationella och regionala leder 5
   1.3 Roller och ansvar för nationella och regionala leder 7
      Ledhuvudman 7
      Nationell referensgrupp för cykelturism 8
      Trafikverket 8
      Kommun: 9
   1.4 Roller och ansvar för lokala leder 9
   1.5 Avtal för nationella och regionala leder 10
   1.6 Definitioner som används i detta dokument 10
2. Ansökan om utmärkning 12
   2.1 Ansökan om utmärkning av regionala och nationella leder 12
      Ansökans olika steg och moment 12
   2.2 Ansökan om utmärkning av lokala leder 12
3. Bedömning och kvalitetskriterier för cykelleder 14
   3.1 Bedömning 14
   3.2 Kvalitetskriterier för nationella och regionala cykelleder 14
      Beslutgrundande kriterier 15
      Ej beslutsgrundande kriterier 20
      Kvalitetskriterier för lokala rekreationsleder 21
4. Utmärkning av leder 23
   4.1 Ansvarsfördelning för utmärkning av leder 23
      4.1.1 Utmärkning av nationella leder och regionala leder 23
      4.1.2 Utmärkning av lokala rekreationsleder 23
   4.2 Utmärkning av nationella och regionala leder – numrering 24
      4.2.1 Numrering av nationella leder 24
      4.2.2 Numrering av regionala leder 25
      4.2.3. Numrering av lokala rekreationsleder. 26
   4.3 Utmärkning – utformning av vägmärken för cykelleder 26
      4.3.1 Utformning av nationella och regionala leder 26
      4.3.2 Utformning av lokala rekreationsleder 28
5. Uppföljning 29
   5.1 Uppföljning av nationell och regional cykelled 29
6. Befintliga leder 30
7. Eurovelo 31

1. Syfte och omfattning

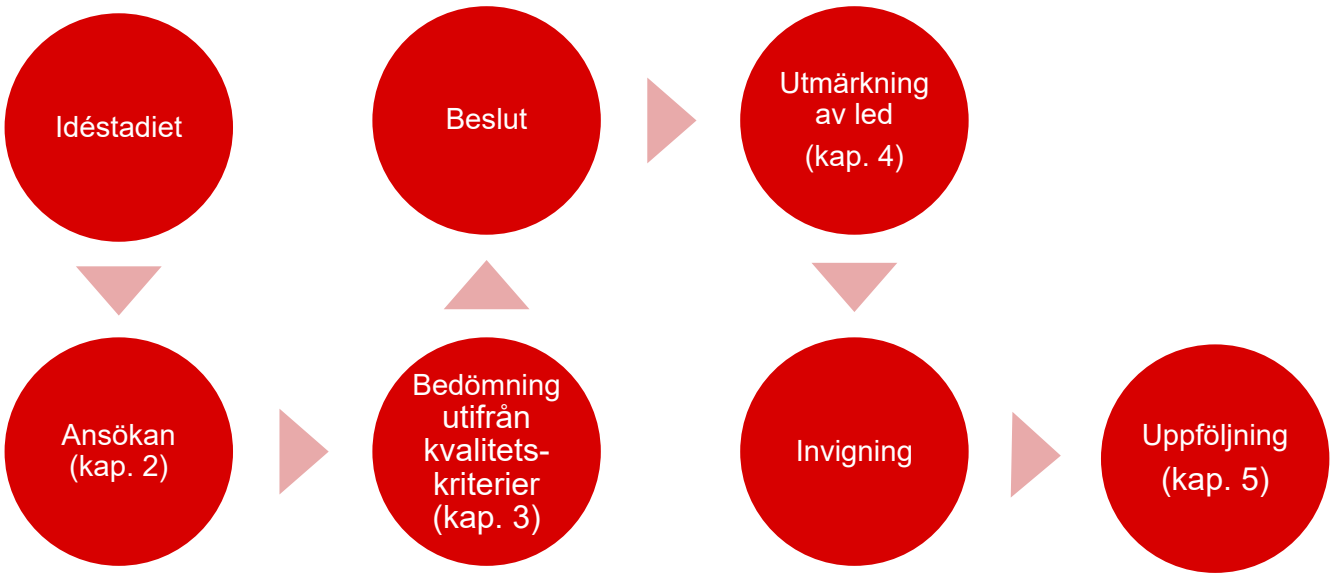
Den här rapporten beskriver hur en ansökan om utmärkning av nationella, regionala och lokala cykelleder för rekreation och turism går till, vad som krävs för att få en cykelled godkänd och skyltad samt hur processen ser ut från ansökan till färdig skyltad led. Rapporten anger kvalitetskriterier för nationella, regionala och lokala cykelleder för rekreation och turism. I rapporten ingår även riktlinjer för en enhetlig utmärkning av dessa. Syftet är att ge stöd till dem som vill etablera en cykelled för rekreation och turism. Med ”cykelled” avses här en utpekad lämplig rutt för rekreations- och turismcykling. En och samma led kan bestå av lågtrafikerade vägar, separerade cykelvägar, enskilda vägar och lokala gator. Klassificering av leder för mountainbikecyklister och tävlingscyklister ingår inte i denna rapport.

1.1 Förutsättningar för turistcykelleder

För att få turistcykelleder att locka cyklister är det mycket som måste fungera. Grundförutsättningen är en miljö som är turistiskt attraktivt, med ett vackert, omväxlande landskap som lämpar sig att cykla i och ett klimat som möjliggör aktiva fritidsaktiviteter utomhus. Dessa förutsättningar finns i Sverige. Sedan måste det även finnas tillräckligt med övernattningsmöjligheter, matställen, intressanta sevärdheter och tillgänglig infrastruktur. Tillgänglig information, även digitalt, utmärkning och vägvisning är viktigt. En led utan utmärkning är som ett hotell utan namnskylt, den syns inte. Vägvisning till intressanta målpunkter och närliggande tätorter med service behövs. Allt detta plus samverkan mellan berörda aktörer och tydlig ansvarsfördelning är nödvändigt för att kunna kalla en turismcykelled en turistisk produkt, som kan marknadsföras och säljas.

1.2 Process för nationella och regionala leder

I figuren nedan redovisas processen från idé till godkänd och skyltad nationell eller regional cykelled. Figurens innehåll fördjupas sedan i följande kapitel med beskrivning av roller och ansvar för ledhuvudmannen, Trafikverket, kommunerna och den nationella referensgruppen i de olika momenten. Tiden från att ansökan skickats in till att leden är godkänd, skyltad och invigd, beräknas i normalfallet ta omkring 2 år. Tidsåtgången kan dock variera och påverkas av projektets omfattning, vilket underlag som finns att tillgå samt hur väl leden är förankrad med Trafikverket vid ansökningstillfället. Sökande bör inom 3-6 månader från ansökningstillfället få besked om ansökan beviljas, avslås eller måste kompletteras. Tiden från beslut till utmärkning av led beror bland annat på ledhuvudmannens arbete med att teckna avtal med berörda väghållare. Efter att alla avtal redovisats tar det i normalfallet cirka 1 år innan leden är skyltad.



Idéstadiet

Det rekommenderas att sökande initierar dialog med Trafikverket innan en formell ansökan görs för att i ett tidigt skede etablera en gemensam bild kring leden.

Ansökan

Efter dialog med Trafikverket gör ledhuvudmannen en formell ansökan via Trafikverkets webbsida. Mer om ansökan i kapitel 2 *Ansökan om utmärkning*.

Bedömning utifrån kvalitetskriterier

Inkommen ansökan tilldelas en handläggare på Trafikverkets regionkontor. Handläggaren granskar ansökan utifrån de beslutsgrundande kvalitetskriterierna. Om de beslutsgrundande kriterierna uppfylls vid ansökan om regional och nationell led, rapporterar Trafikverket sina slutsatser till den nationella referensgruppen för cykelturism. Referensgruppen gör i sin tur en helhetsbedömning av leden som även innefattar de icke beslutsgrundande kriterierna och ger därefter ett förslag till beslut till Trafikverket. Se mer under kapitel 3 *Bedömning och kvalitetskriterier för cykelleder*.

Beslut

Regiondirektören på Trafikverket beslutar om ansökan om utmärkning beviljas eller inte. Beslutet gäller på villkoret att ledhuvudmannen gör eventuella kompletteringar samt tecknar avtal med berörda väghållare. Om mindre ändringar kring ledens sträckning görs efter beslut ska det förankras med Trafikverket.

Utmärkning av led

Trafikverket tar fram vägvisning- och vägutrustningsplan, i samråd med ledhuvudman och aktuella väghållare. Detta kan inte göras förrän det finns avtal med alla väghållare. Läs mer under kapitel 4 *Utmärkning av leder*.

Invigning

När utmärkning av leden är färdig och alla kriterier uppfylls enligt åtagande i ansökan kan leden formellt invigas och öppnas för användande.

Uppföljning

Ledhuvudmannen fortsätter att utveckla leden, särskilt de delar som kräver ytterligare åtgärder. Återrapportering sker till Trafikverket och den nationella referensgruppen för cykelturism, se mer under kapitel 5 *Uppföljning*.

1.3 Roller och ansvar för nationella och regionala leder

Ledhuvudman

En led är ett samarbete mellan flera parter, till exempel kommuner, region och väghållare. Den aktör som bär huvudansvaret för leden kallas ledhuvudman. Ledhuvudmannen är den aktör som initierar kontakt med Trafikverket, ansöker om utmärkning, redovisar ansökan och uppföljning för referensgruppen, samt håller löpande dialog med Trafikverket regionalt. Ledhuvudmannen håller ihop allt arbete som krävs kring en led: förankring med alla berörda, framtagande av långsiktig plan och budget för förvaltning och kvalitetssäkring av infrastruktur och utmärkning, även innehållandes plan för marknadsföring och utveckling med mera. Ledhuvudmannen har det yttersta ansvaret för leden men kan delegera ansvar till andra parter som till exempel berörda kommuner.

Fysiskt underhåll av ledens infrastruktur och cykelledmärken är ett ansvar för väghållaren. Om annan än väghållaren tar över ansvaret behöver det regleras via avtal. Till exempel kan ledmärken på enskilda vägar underhållas av kommun och detta måste då följas upp och bevakas av ledhuvudmannen.

Genom att bilda eller använda en befintlig organisation eller samverkansgrupp för förvaltning och utveckling av leden efter att den har kommit till stånd, kan engagemanget för utvecklingen av cykelleden säkerställas. Detta kan hjälpa till att främja cykelledens status inför uppföljningarna med Trafikverket, som ska ske vartannat år.

Innan beslut:

- Initiera och föra en tidig dialog med Trafikverket för att eftersträva en samsyn utifrån kvalitetskriterierna inför kommande bedömning av leden.
- Fylla i ansökningsblankett, registrera ansökan och skicka fullständig ansökan med bilagor till Trafikverket.
- Redovisa ansökan för referensgruppen.

Efter beslut:

- Ordna alla avtal med berörda väghållare och markägare
- Delge avtalen till Trafikverket
- Hålla en löpande dialog med Trafikverket
- Ta fram en plan för kvalitetssäkring av ledens infrastruktur och utmärkning samt följa upp genomförandet av planen
- Verka för att föreslagna förbättringar av trafikmiljön genomförs
- Ansvara för uppföljning som sker genom redovisning för referensgruppen och Trafikverket
- Leverera ett digitalt kartunderlag till den nationella vägdatabasen (NVDB)
- Ansöka om och bekosta önskad vägvisning till målpunkter längs leden
- Ta fram en marknadsföringsplan och ansvara för kommunikationen av leden
- Samarbeta med kollektivtrafiken regionalt.

Nationell referensgrupp för cykelturism

Den nationella referensgruppen för cykelturism ska skapa förutsättningar för hög standard på nationella och regionala turistcykelleder och för en fortsatt utveckling av cykelturism i Sverige. Referensgruppen bedömer en ansökan efter att handläggare på Trafikverket granskat om den uppfyller de beslutsgrundande kriterierna. Referensgruppen lämnar förslag till beslut med rekommendationer till Trafikverkets regioner. Förutom att bedöma leders lämplighet som nationell eller regional led ska referensgruppen tillsammans med Trafikverket utveckla och förvalta kvalitetskriterierna. Referensgruppen sammanträder 2-4 gånger per år. I nuläget är följande aktörer representerade i gruppen:

- Regionala nätverket för turism (ordförande)
- Regionala planupprättare (Komexp-nätverket)
- Svenska turistföreningen
- Visita (bransch- och arbetsgivarorganisation för den svenska besöksnäringen)
- Länsstyrelsen
- Tillväxtverket
- Trafikverket.

Trafikverket

Trafikverket har ansvar för bedömningen av nationella och regionala turistcykelleder, samt tar beslut om utmärkning. Trafikverket bekostar och ansvarar för framtagande av vägvisnings- och vägutrustningsplan och genomförandet av den.

Trafikverket regionalt:

- Utse handläggare/kontaktperson för dialog med ledhuvudmannen
- Handlägga ansökningar utifrån de beslutsgrundande kvalitetskriterierna. Vid ofullständig ansökan ska Trafikverket begära in kompletterande underlag från den sökande.
- Vid handläggningen kan med fördel platsbesök göras tillsammans med

ledhuvudmannen för att eftersträva en samsyn på helhetsbedömningen av leden. Fokus bör ligga på de avsnitt som kan avgöra om leden blir godkänd eller inte.
- Meddela referensgruppen när kvalitetsbedömning är gjord
- Ta beslut om den ansökta leden uppfyller kriterierna för utmärkning som nationell eller regional led
- Ta fram och bekosta en vägvisning- och vägutrustningsplan
- Bekosta och verkställa utmärkning av en godkänd nationell eller regional led oavsett väghållare
- Underhåll av leden och vägmärken där Trafikverket är väghållare
- Avtalspart med ledhuvudmannen

Trafikverket nationellt:
- Utse en kontaktperson som ansvarar för den nationella koordineringen av cykelturismfrågorna och som ingår i den nationella referensgruppen
- Se till att registrerade ansökningar meddelas Trafikverket regionalt för handläggning.
- Nationell samordning och stöd till handläggarna på Trafikverkets regionkontor, både vid ansökan om nya cykelleder och vid hantering av befintliga leder.

Kommun:
Kommunen har en viktig roll i arbetet med turistcykelleder då de har god lokalkännedom. Erfarenheter från befintliga leder har visat att det är en viktig framgångsfaktor att berörda kommuner aktivt deltagit i nära samråd med ledhuvudmannen gällande till exempel ledens sträckning. Kommunen kan med fördel även vara delaktig i uppföljning av turistcykelleden och i samarbete med regionala turismorganisationer planera och genomföra insatser för destinationsutveckling.

- Underhåll av vägmärken där kommunen är väghållare
- Drift och underhåll av leden där kommunen är väghållare
- Avtalspart med ledhuvudmannen

Vägsamfällighet (enskild väg):
- Ansvar för drift och underhåll av leden där vägsamfälligheten är väghållare, men underhållsansvaret för cykelledsmärken kan överlåtas, vilket behöver regleras i ett avtal mellan berörda markägare och annan part, till exempel kommunen.
- Avtalspart med ledhuvudmannen (eller till part som ledhuvudmannen delegerat till)

1.4 Roller och ansvar för lokala leder
Processen från idé till godkänd och skyltad lokal led är inte lika omfattande som för de regionala och nationella lederna. Den nationella referensgruppen är inte delaktiga i bedömningen och uppföljning av lokal led behöver inte redovisas för varken referensgruppen eller Trafikverket. Skillnaden i roll- och ansvarsfördelningen mellan lokala leder och nationella/regionala är också att:

- Ledhuvudmannen ansvarar för vägvisning- och vägutrustningsplan
- Ledhuvudmannen finansierar utmärkningen

Läs mer om lokala leder i kapitel 2.2.

1.5 Avtal för nationella och regionala leder

För att ledhuvudmannen ska kunna hålla ihop arbetet med leden ska avtal skrivas mellan de berörda parterna. Ledhuvudmannen är ansvarig för att samordna parterna och att nödvändiga avtal skrivs. Följande tre typer av avtal är lämpliga: avsiktsförklaring, samarbetsavtal och väghållaravtal. Giltiga samarbetsavtal och väghållaravtal är en förutsättning för att leden ska kunna märkas ut.
Förutom genom avtalen ovan, regleras även ansvarsfrågor genom Trafikverkets beslut gällande utmärkning av led.

Avsiktsförklaring
En initierande avsiktsförklaring kan skrivas mellan ledhuvudman och kommun. Avsiktsförklaringen syftar till att i ett inledande skede säkra att samarbets- och väghållaravtal kan tecknas senare. Avsiktsförklaringen fungerar även som en förankring av leden i tidigt skede mellan de olika parterna.

Samarbetsavtal
Ett samarbetsavtal reglerar parternas roll- och ansvarsfördelning för bland annat samverkan, utveckling, finansiering, drift och underhåll av leden. Avtalet tecknas mellan ledhuvudman, kommun och Trafikverket, men andra berörda parter kan också ingå, exempelvis regionala turistorganisationer.

Väghållaravtal
Ett väghållaravtal reglerar bland annat drift- och underhållsfrågor och ger Trafikverket tillstånd att sätta upp vägvisning längs hela leden. Ledhuvudmannen är ansvarig att avtalen skrivs men behöver inte vara avtalspart. Väghållaravtalen skiljer sig mellan lederna, men det vanligaste är att de tecknas mellan kommun och enskilda väghållare samt mellan kommun och Trafikverket. Inga krav bör ställas på enskilda väghållare.

1.6 Definitioner som används i detta dokument

Ett *cykelfält* är ett särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande och förare av moped klass II. I Sverige är vägmarkeringen antingen en cykelfältslinje eller en heldragen linje, eventuellt med räffling. Ett cykelfält är alltid enkelriktat och bör därför normalt anordnas på vägens båda sidor om denna separeringsform väljs. Cykelfält får inte finnas på vägar med skyltad hastighet >80 km/h och det ska ha bredden ≥ 2,0 m vid skyltade hastigheter över 60 km/h.

En *cykelbana* är en väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II. Den ligger längs en bilväg, avskild på något annat sätt än med en målad linje.

En *cykelväg* är en väg för cykeltrafik eller moped klass II, med egen terrassering och linjeföring, skild från gata/väg, det vill säga friliggande. Den får även användas av gående om närliggande gångväg/-yta saknas.

Cykelbana och *cykelväg* används ofta med samma betydelse. I det här dokumentet används *helt friliggande cykelväg* för cykelvägar som har en helt egen dragning och inte går längs en väg. Helt friliggande cykelvägar är inte redovisade i kriterierna, men ger såklart grön kvalitet.

En *cykelled* är ett sammanhängande cykelstråk för rekreation eller turism. Leden kan bestå av olika typer av infrastruktur: lågtrafikerade vägar, cykelbanor med mera.

Trafikmängd uttrycks här i årsdygnstrafik (ÅDT), där trafikmätningar i de flesta fall görs på hösten (oktober). På många vägar skiljer sig inte sommardygnstrafiken mycket från

årsdygnstrafiken, men i turistiskt attraktiva områden kan sommartrafiken vara mycket högre än under andra årstider. Detta är viktigt att beakta vid den samlade bedömningen av trafikmiljön längs en cykelled.

Hastigheten i km/h hänvisar till den skyltade hastigheten, men vid bedömning av led bör även den uppskattade verkliga hastigheten beaktas i helhetsbedömning. Verkliga hastigheten kan vara både högre och lägre än den skyltade.

Bygdeväg eller bymiljöväg är benämningen på en lågtrafikerad väg med hastighetsgräns ≤ 60 km/h som har extra breda vägrenar och ett smalare körfält i mitten avsett för bilar. Syftet är att underlätta för cyklister och fotgängare. Tanken är att cyklister och gående ska använda vägrenarna och bilförare vid möten ska kunna använda vägrenarna vid behov. Bygdeväg bör främst tillämpas om årsdygnstrafik (ÅDT) ≤ 2000 och vägbanebredd är ≥5,0 m och ≤7,0m.

En *sommarcykelväg* är en enklare friliggande GC-väg på landsbygden där gång och cykling är möjlig, men inte året runt eftersom den saknar vintervägh̊allning. Bredden bör vara minst 2,0 m och linjeföringen i horisontal och vertikalled bör anpassas till befintligt landskap.

Cykelturistsäsongen varar i södra Sverige ungefär mellan april och oktober och i norra Sverige mellan maj och september. Ledhuvudmannen bestämmer i samråd med samarbetspartners när leden är öppen. Cykelleder för rekreation och turism är skyltade året om.

Nationell led är en lång led för rekreations- och turiständamål är som ska uppfylla följande:

- Leden är minst 200 km lång.
- Leden passerar minst två tätorter som är lämpliga som start- eller slutpunkt (städer, hamnar) och som kan nås med kollektivtrafik.

Regional led är en medellång led för rekreations- och turiständamål. Regionala leder är framför allt lämpliga för en kort cykelsemester eller en dagstur, men delar av leden används även för kortare turer (hemifrån eller från en semesteradress) i kombination med andra vägar. Regionala leder kan även knyta ihop nationella leder så att cykelturisterna får fler valmöjligheter. En regional led kan delvis överlappa en nationell led, men kan inte i sin helhet ingå i en nationell led. För att en cykelled ska kunna klassas och utmärkas som regional turismcykelled ska den uppfylla följande:

- Leden är cirka 65-200 km lång.
- Ledens lämpliga start- och slutpunkter kan nås med kollektivtrafik

Lokal led är en kortare led för rekreations- och turiständamål och är högst 65 km. De används framför allt för kortare utflykter men även för dagsturer. Lokala leder kan knyta ihop regionala leder. De är viktiga både för den lokala befolkningen och för turister som semestrar i området. Eftersom det gäller kortare turer är det lämpligt att det finns möjlighet att komma tillbaka till startpunkten med cykel (om slutpunkten inte är densamma som startpunkten).

2. Ansökan om utmärkning

2.1 Ansökan om utmärkning av regionala och nationella leder

Trafikverket ansvarar för handläggning av inkomna ansökningar om utmärkning för regionala och nationella leder. Handläggningstiden från inkommen ansökan till beslut förväntas vara 3-6 månader. På Trafikverkets webbplats finns allt som behövs för att ansöka om utmärkning: www.trafikverket.se Sökord: *Cykelleder för rekreation och turism*.

1. Fyll i ansökningsblanketten.

Regional led
Ansökan regional led (Word-fil, 28 kB, öppnas i nytt fönster)

Nationell led
Ansökan nationell led (Word-fil, 28 kB, öppnas i nytt fönster)

2. Registrera din ansökan.

Registreringsformulär

3. Skicka in ansökan och bilagor till Trafikverket.

Ansökan med bilagor skickas till trafikverket@trafikverket.se

Ansökans olika steg och moment

Ledhuvudmannen ska vid ansökan svara på ett antal frågor och bifoga bilagor enligt ansökningsformulär på Trafikverkets hemsida. Ansökan ska innehålla:

- Ledhuvudman och vilka parter som står bakom leden
- Information om leden
- Redovisning av bedömningen av kvalitetskriterierna
- Förankring av leden, samt dokumentation av muntligt godkännande från väghållare.
- Beskrivning av kommunikationsinsatser
- Plan för kvalitetssäkring av infrastrukturen och utmärkningen

Efter beslut av Trafikverkets regiondirektör kompletteras ansökan med:

- Tillstånd från alla berörda väghållare i form av avtal
- Eventuella kompletteringar som nationella referensgruppen efterfrågat

2.2 Ansökan om utmärkning av lokala leder

Processen för en lokal cykelled skiljer sig jämfört med processen för nationella och regionala leder. Det är bland annat färre kvalitetskriterier som ska uppfyllas. Till skillnad från vid utmärkning av regional

och nationell led är det ledhuvudmannen som ska ta fram en vägvisnings- och utmärkningsplan till lokala leder. Denna måste godkännas av alla väghållare och det är ledhuvudmannen som bekostar utmärkningen.

På Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se finns en e-tjänst för ansökan om utmärkning som lokal cykelled för rekreation. Sökord: *cykelleder för rekreation och turism* (*läs mer om kvalitetskriterier för lokala leder*). Ledhuvudmannen ska vid ansökan bifoga ett antal bilagor och svara på ett antal frågor som gäller:

- information om leden i korthet och en karta som visar ledens sträckning (den kan vara handritad)
- ledhuvudman och vilka parter som står bakom leden samt hur den är förankrad
- bedömningen av de beslutsgrundande kvalitetskriterierna. Attraktivitet är ett kriterium som inte är beslutsgrundande men som är starkt rekommenderat att redovisa i ansökan
- lista över alla väghållare.

Efter dialog med Trafikverket regionalt och ett godkännande redovisas även:

- tillstånd för utmärkning från relevanta väghållare
- plan för kvalitetssäkring av infrastrukturen och utmärkningen.

Ansökan hanteras av Trafikverket som samråder med andra regionala parter.

3. Bedömning och kvalitetskriterier för cykelleder

3.1 Bedömning

Bedömning av en ansökan om utmärkning görs först av Trafikverket och om de beslutsgrundande kriterierna uppfyller kraven, vid ansökan om nationella och regionala leder, går ansökan sedan vidare till den nationella referensgruppen. Trafikverket granskar den samlade bedömningen av kriterierna som den sökande har redovisat i sin ansökan. Kvalitetskriterierna beskrivs närmare i detta avsnitt. Lokala förutsättningar spelar roll och bedömningarna behöver därför göras utifrån det. Vid gränsdragningsproblematik kan bedömningen behöva göras genom platsbesök, med fördel genom en gemensam okulärbesiktning där sökande och Trafikverkets handläggare medverkar.

Cykelledsnätet för rekreations- och turiständamål delas in i långa (nationella), medellånga (regionala) och korta (lokala) cykelleder, enligt följande (tabell 1). Längdkriterierna är ungefärliga.

Typ av led	Längd	Kollektivtrafik
Nationella leder	> 200 km	**Anslutningar till kollektivtrafik på lämpliga start- och slutpunkter**
Regionala leder	65–200 km	**Anslutningar till kollektivtrafik på lämpliga start- och slutpunkter**
Lokala leder	**< 65 km**	

Tabell 1. Längdkriterier.

3.2 Kvalitetskriterier för nationella och regionala cykelleder

En cykelturistled ska uppfylla ett antal kvalitetskriterier för att kunna få utmärkning som nationell eller regional led, se figur 3. Några av kvalitetskriterierna väger tyngre än övriga kriterierna och dessa är beslutsgrundande. Vid bedömningen av om en turistcykelled kan bli godkänd vägs alla de beslutsgrundande kriterierna in. När det gäller kriteriet ”tillstånd” krävs endast dokumentation av muntliga överenskommelser vid ansökningstillfället. Erforderliga avtal kan därmed tecknas efter beslut, men är en förutsättning för att leden ska kunna skyltas. Övriga kriterier som inte är beslutsgrundande bör uppfyllas för att ge en hög kvalitet för cykelturisterna.

De beslutsgrundande kvalitetskriterierna är:

- förankring
- tillstånd
- tillgänglighet (förutom tillgänglighet med kollektivtrafik)
- trafiksäkerhet.

Övriga kriterier som bör uppfyllas men inte är beslutsgrundande vid ansökningstillfället:

- attraktivitet
- tillgänglighet med kollektivtrafik
- kommunikation
- kvalitetssäkring.



Figur 3. Kvalitetskriterier för nationella och regionala cykelturistleder. Endast de röda kriterierna är beslutsgrundande vid godkännande av en ansökan (Tillgänglighet med kollektivtrafik är ej beslutsgrundande)

Beslutgrundande kriterier

Förankring

Leden ska ha en utpekad huvudman med uppgift att förvalta leden, säkra dess kvalitet och företräda leden i kontakter utåt. Ledens sträckning ska vara förankrad med berörda kommuner, regioner och Trafikverket regionalt. Det rekommenderas även att förankra leden med den regionala turismorganisationen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Tillstånd för utmärkning av cykelled

I ansökan ska den sökande redovisa vilka väghållare som är berörda och att leden är förankrad med dessa, vilket kan göras med en dokumentation av ett muntligt godkännande. Det måste finnas tillstånd från berörda väghållare för att sätta upp vägmärken längs cykelleden. Detta hanteras genom att ledhuvudmannen, eller annan part som ledhuvudmannen delegerat till, tecknar ett avtal med alla väghållare. Ett avtal tecknas först efter att Trafikverket tagit ett beslut om att godkänna leden. Väghållaren har det yttersta

ansvaret för alla markeringar och vägmärken på sin väg. På enskilda vägar kan en annan part sätta upp vägmärken, men bara om väghållaren ger tillstånd.

En enskild väghållare kan inte förbjuda cykeltrafik, men för att skylta upp cykelleden behövs ett avtal som reglerar väghållarens godkännande av ledens sträckning. Avtalen måste redovisas till Trafikverket. Den som skriver under avtalet måste vara en juridisk person för att avtalet ska vara giltigt och för att garantera långsiktighet.

Tillgänglighet

Utgångspunkten för tillgängligheten är att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

En ökad tillgänglighet med cykel är viktig och kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa. Rekreations- och fritidscykling bidrar till en ökad tillgänglighet och skapar nya förutsättningar för turismen och näringslivsutvecklingen.

För en godkänd led ska följande vara uppnått:

- En turistcykelled ska vara tydligt skyltad längs vägarna, vara försedd med tydliga informationstavlor/kartor vid start- och slutpunkt samt andra lämpliga platser.
- Start- och slutpunkter ska vara tydligt skyltade och lätta att nå.
- Nationella leder ska passera minst två tätorter som är lämpliga som start- eller slutpunkt och som kan nås med kollektivtrafik.
- Start- och slutpunkter för en regional led bör kunna nås med kollektivtrafik.

En cykelled ska vara komfortabel att använda under cykelturistsäsongen samt tillgänglig för cyklar med släp. Cykelfållor, som är ganska vanliga i Sverige, är stora hinder för en cyklist med tungt bagage eller med släp. Ofta måste man lyfta en del av cykeln för att kunna gå igenom. Om det finns sådana på leden bör ledhuvudmannen ha en dialog med väghållaren om att eventuellt anpassa utformningen av dem. Även färister, grindar och liknande kan vara olämpliga längs cykelleder. Komforten avgörs framför allt av beläggning, bredd, höjdskillnader och eventuella hinder. Belagd yta rekommenderas, men grus är också ett acceptabelt alternativ om det är jämnt och välbundet.

En cyklist på en cykel med två hjul är cirka 0,75 meter bred och en trehjulig cykel är cirka 1,50 meter bred. För en cyklist på en vanlig cykel krävs därmed en bredd på cirka 1 meter. Komforten höjs om två cyklister kan cykla bredvid varandra. Om en led har en lutning över 7 procent (6 grader) på längre sträckor måste det finnas tydlig information om detta i marknadsföringsmaterialet.

En cykelled ska upplevas som trygg och trivsam att färdas längs med, vilket är en avgörande faktor för att locka många att använda cykelleden. Om en hög andel familjer med barn förväntas nyttja cykelleden, bör tryggheten särskilt beaktas.

Förklaring till tillgänglighetskriteriet och kollektivtrafik
Tillgängligheten med kollektivtrafik är inte beslutsgrundande, och det beror på de stora bristerna i möjligheten att ta med cykel på tåg och buss. Det är därför viktigt med

samordning med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i frågan om att cykelturister behöver kunna transportera sina cyklar. Om det inte går bör det vara möjligt att hyra en cykel, som eventuellt kan lämnas tillbaka på ett annat ställe än startpunkten. Dessa brister får dock inte bromsa upp arbetet med cykelturismleder. Referensgruppen gör en helhetsbedömning av leden utifrån ledhuvudmannens redovisning av tillgängligheten.

Trafiksäkerhet

Utgångspunkten för trafiksäkerhetsarbetet är riksdagens beslut om nollvisionen. Nollvisionen utgår från det etiska ställningstagandet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Utformningen av transportsystemet ska utgå från människokroppens förmåga att klara krockvåld.

En säker trafikmiljö för cyklister skapas främst genom fysisk separering från fordon men även genom hastighetssäkring längs sträckor och framförallt i korsningspunkter såsom cykelöverfarter och passager. En säker passage definieras som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna som passerar kör högst 30 km/h.

Trafikverket har tagit fram en trafiksäkerhetsklassning för bedömning av gång- och cykeltrafikanters säkerhet dels längs med vägar, dels för passager tvärs vägar. Klassningen finns för statliga vägar och kan därför endast användas som underlag för bedömning på de statliga vägarna. Klassningen finns beskriven i separata dokument, se HÄNVISNING. Trafiksäkerhetsklassningen längs med väg finns tillgänglig via NVDB på webb, se www.nvdb.se, medan säkerhetsklassningen för passager tvärs väg finns via Trafikverkets GIS-portal, se https://gisportal.trafikverket.se/gisportalext/home/webmap/viewer.html?webmap=fcc0865eb1704202b3bd8f2f23fbba0d.

Trafiksäkerhetssituationen ska vägas in i helhetsbedömningen om en cykelled kan godkännas som nationell, regional eller lokal led. Kommunerna råder över trafiksäkerheten på kommunala gator medan Trafikverket ansvarar för statliga vägar.

Helhetsbedömning av trafikmiljön

Hur den faktiska trafikmiljön ser ut och hur den upplevs spelar stor roll i helhetsbedömningen. Helhetsbedömningen görs i tre steg:

1. En preliminär bedömning görs först utifrån en trygg och trivsam trafikmiljö, se tabellerna 3 och 4.
2. En fördjupad analys görs på de sträckor eller korsningspunkter som riskerar att inte bli godkända.
3. En samlad bedömning görs av hela ledens sträckning.

Steg 1 görs med stöd av tabell 3 och 4 som visar en bedömd upplevelse och kvalitet av cykelleden, utifrån vägens hastighet, trafikflöde och val av separering/passage för cyklisten. Kvaliteten illustreras med de olika kategorierna grön, gul och röd standard.

Steg 2 görs endast för de delsträckor eller passager som ligger i gränslandet mellan gul och röd standard. Vid en bedömning av dessa platser är det oftast nödvändigt med platsbesök, för att kunna bedöma hur de faktiska förhållandena är på platsen. I denna fördjupade analys behöver flera aspekter vägas in och följande punkter kan vara ett stöd i analysen:

- ÅDT under cykelsäsongen
- Verklig fordonshastighet (baserad på eventuell trafikmätning)
- Trafiksäkerhetsklassning, se avsnittet Trafiksäkerhet
- Vägens och vägrenens bredd
- Siktförhållanden
- Andel tung trafik
- Sträckans längd
- Möjliga alternativa sträckningar
- Förväntad målgrupp hos cyklisterna (andel barnfamiljer)

Bedömningen i steg 2 ska tydligt motiveras utifrån bedömda aspekter.

I steg 3 görs en helhetsbedömning av hela ledens sträckning. Bedömningen tar hänsyn till andelen gröna, gula och röda avsnitt längs med leden.

Kvaliteten bedöms i olika kategorier

Kvaliteten på olika sträckor bedöms i kategorierna grön, gul och röd standard (tabell 2).

Bedömningen görs utifrån en bedömd upplevelse och kvalitet av cykelleden, utifrån vägens hastighet, trafikflöde och val av separering/passage för cyklisten. Vid gränsdragningsproblematik i gränsen mellan röd och gul standard, måste man titta på plats och göra en samlad helhetsbedömning.

Notera att trafikmätningar inte görs så ofta på mindre vägar och endast är en stickprovsmätning. Därför bör inte bedömningen enbart utgå från årsdygnstrafiken (ÅDT). För sträckor där vägdata eller trafikmätning saknas bör den aktuella väghållaren kontaktas.

Kvaliteten på olika sträckor bedöms i kategorierna grön, gul och röd standard.	
	Grön standard: Cyklister upplever att det är en mycket trygg trafikmiljö och att det går bra att cykla med barn under 12 år. Hit räknas separata cykelbanor, sommarcykelvägar och vägar med lite trafik.
	Gul standard: Cyklister upplever att det är en ganska trygg trafikmiljö och att det går bra att som vuxen cykla längs med sträckan. Hit räknas cykling i blandtrafik med lite trafik, bred vägren eller på cykelfält.
	Röd standard: Trafikmiljön upplevs som osäker och otrygg. Hit räknas cykling på vägar i blandtrafik med större trafikmängder och högre hastigheter.

Tabell 2: Kvalitetsstandard, grön, gul och röd.

Kvalitetsbedömning av cykelled

För att en led ska accepteras för utmärkning bör den vid ansökningstillfället till övervägande delen uppfylla kraven för grön standard.

För att bedöma upplevelsen av en trygg trafikmiljö på den ansökta cykelleden har Trafikverket tagit fram tabeller för hastighet och trafikflöde vid olika val av separering/passage för cyklisten (tabell 3 och 4).

Tabell 3: Bedömning av en trygg trafikmiljö på cykelled längs med vägen

	ÅDT	Hastighet, km/h						
		30	40	50	60	70	80	≥90
Separerad cykelväg	-							
Cykelfält, bymiljöväg, bred vägren > 1 m	<250							
	250-1000							
	1000-2000							
	2000-4000							
	>4000							
Blandtrafik, smal vägren	<250							
	250-1000							
	1000-2000							
	2000-4000							
	>4000							

** Med separerad cykelväg avses cykelväg som är avskild från bilväg med kantsten, skiljeremsa eller räcke.*

Inom den röda zonen är det en glidande skala av olika typer av trafikmiljöer som är olämpliga för att ingå i en cykelled. I helhetsbedömningen måste en avvägning göras av vilka trafikmiljöer inom den röda zonen som kan accepteras. Ibland kan en kortare röd del behöva ingå för att knyta samman en led, men det finns en övre gräns för vad som är acceptabelt när det gäller hastighet, längd och trafikmängd. Cykelleder i blandtrafik längs med vägar med över 4000 ÅDT och en skyltad hastighet >70 km/h bör inte förekomma.

Den totala längden med röd standard som får ingå för att knyta ihop leden kan inte vara mer än 10 procent av den totala längden. Den får heller inte vara sammanhängande utan ska vara fördelad över flera korta delsträckor. Röda delar på vägar med hastigheten >80 km/h ska ha en plan för hur minst gul standard ska kunna uppnås inom 5 år från beslut.

Det är inte acceptabelt att låta leden ta större omvägar för att undvika sträckor med röd standard om det är uppenbart att cyklisterna inte kommer att följa omvägen.

I tabell 4 visas en bedömning av standarden på cykelpassagen för olika typlösningar. Andelen passager med röd standard får inte vara mer än 10 procent av det totala antalet passager längs med hela leden. Röda passager på vägar med hastigheten >80 km/h ska ha en plan för hur minst gul standard ska kunna uppnås inom 5 år från beslut. Passager över vägar med hastigheten 100 km/h bör vara planskilda. I undantagsfall kan passage över vägar med hastigheten 100 km/h accepteras men bör då vara utformade med högst ett körfält i vardera riktningen samt möjlighet att passera ett körfält i taget, exempelvis med hjälp av trafikö eller refug. Det förutsätter en glesbefolkad trakt och att vägen är relativt lågtrafikerad. Hänsyn måste även tas till siktlinjer.

Om plankorsningar med järnväg förekommer måste en särskild bedömning göras av trafiksäkerheten i korsningspunkten. Den sökande ska i dessa fall ta en tidig kontakt med Trafikverket för att undersöka vilken åtgärd som är mest lämplig.

Tabell 4: Bedömning av en trygg trafikmiljö på cykelledens passage av vägen

	ÅDT	Hastighet, km/h						
		30	40	50	60	70	80	≥90
Planskild passage								
cykelöverfart eller annan hastighetssäkrad passage*	<1000							
passage med refug (max ett körfält i taget)	<1000							
	1000-4000							
	>4000							
passage på plats utan fysisk åtgärd	<1000							
	1000-4000							
	>4000							

**Hastighetssäkrad passage innebär att det finns en fysisk åtgärd som säkrar att hastigheten är högst 30 eller 40 km/h. Mittrefuger bör vara minst 2 meter breda. Gråmarkerade rutor är en utformning som inte är tillåten.*

Underlag vid bedömning av kriterierna

Som underlag för att kunna bedöma kvalitetskriterierna kan NVDB användas (www.nvdb.se). Här finns uppgifter om till exempel hastigheter, planskilda korsningar och cykelinfrastruktur.

I efterfrågad redovisning ingår uppgifter som relaterar till trafikflöden. Information om trafikflöden på statliga vägar finns på Trafikverkets trafikflödeskartor (www.trafikverket.se).

Ej beslutsgrundande kriterier

Attraktivitet

Attraktiviteten påverkas av många olika faktorer, till exempel trafikbuller, natur och landskap (urskog, artrikedom, kulturhistoriska kvaliteter, sevärdheter, med mera), gestaltningen av cykelvägen och levande bygd. Med vissa mellanrum vill en cyklist gärna cykla genom levande bygd. Byar och orter längs med leden höjer attraktiviteten.

Trafikmängd och hastighet för motorfordonstrafik påverkar en leds attraktivitet. Kombinationen ger ett mått på rofylldhet. Rofylldhet får inte blandas ihop med trafiksäkerhet. En separerad cykelbana är trafiksäker, men den behöver inte vara attraktiv att cykla på om den ligger längs en högtrafikerad väg. Om en större del av leden är mindre attraktiv eller inte attraktiv, finns det anledning att se över sträckningen; en sådan led har inte stor potential att locka rekreationscyklister och cykelturister.

Övernattningsmöjligheter (av olika typer och i olika prisklasser), matställen och sevärdheter bör ligga på rimligt avstånd från varandra. Vad som är ett rimligt avstånd beror på var i landet leden finns. I norra Sverige förväntar sig en cyklist inte att det finns en övernattningsmöjlighet var 30:e kilometer, men i andra delar av landet är 30 kilometer ett rimligt avstånd. För matställen gäller att 10 kilometer är ett rimligt avstånd i de tätare befolkade delarna av landet, medan det inte kommer att kunna uppnås i mer glesbefolkade delar av landet.

Information och kommunikation om leden

Ledens lämplighet för olika målgrupper anges tydligt i informationsmaterial som kommuniceras om leden. Om leden eller delar av leden inte är lämpliga för vissa målgrupper

(till exempel barn) måste detta framgå av informationsmaterialet. Till exempel kan stora höjdskillnader, grusetapper och stora avstånd mellan övernattningsmöjligheter vara lämpligt att informera om. I informationsmaterialet ska det klargöras under vilken period på året cykelleden och tillhörande service är tillgänglig. Målgruppen måste också kunna hitta information om tillgängligheten med kollektivtrafik och möjligheten att ta med cykel på tåg/buss eller hyra en cykel på plats. Målgruppen behöver även med enkelhet kunna rapportera fel och lämna synpunkter. Det är av vikt att informationsmaterialet finns på fler språk än svenska, en lägsta nivå är att tillhanda information även på engelska.

Visit Sweden har tagit fram *Fokus cykling - Globala resenärer som vill cykla*. Underlaget kan vara hjälp i att bättre förstå målgrupperna och ge tips kring marknadsföring.

Ledens sträckning ska finnas redovisad på en digital karta och på internet. Berörda kommuner och Trafikverket ska lämna uppgifter om sina cykelbanor och cykelfält längs leden till NVDB, som Trafikverket förvaltar. Trafikverket kan då lägga in leden i NVDB med underlag om sträckningen från ledhuvudmannen.

Kvalitetssäkring

Ledhuvudmannen har en långsiktig plan och budget för förvaltning och kvalitetssäkring av infrastruktur, service och utmärkning. I planen bör följande beskrivas:

- hur uppföljning av förändringar i trafikmiljön ska genomföras, tex genom kontroll av trafikökning, hastighetsändringar med mera
- hur utmärkningen kontrolleras regelbundet och underhållet är säkerställt på längre sikt
- hur vägvisning till övernattningsmöjligheter och service följs upp regelbundet så att uppgifterna är aktuella
- ledens utveckling och marknadsföring.

Planen för kvalitetssäkring av infrastruktur och utmärkning garanterar att engagemanget och ansvaret fortsätter efter det att en led har fått utmärkning. Vid ansökan är detta kriterium (kvalitetssäkring) inte beslutsgrundande, men efter utmärkningen är detta mycket viktigt för att bibehålla ledens status.

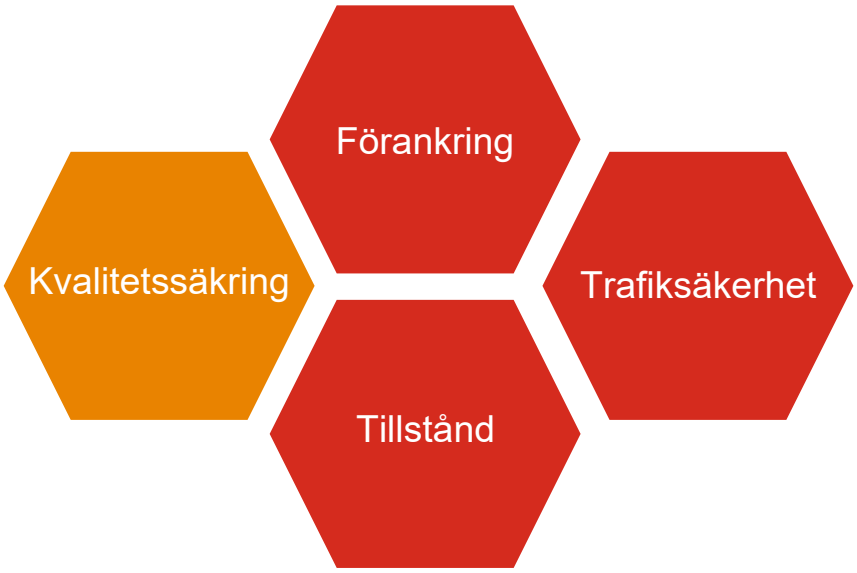
Kvalitetskriterier för lokala rekreationsleder

En lokal cykelled som inte bara går på kommunala gator ska uppfylla ett antal kvalitetskriterier för att få utmärkning som lokal rekreationsled:

- förankring
- trafiksäkerhet
- tillstånd
- kvalitetssäkring.

Kriteriet för kvalitetssäkring är dock inte beslutsgrundande vid ansökningstillfället men är en viktig aspekt för det fortsatta arbetet med leden, se *figur 4*.

Det finns ytterligare ett kriterium som inte är beslutsgrundande men som är starkt rekommenderat: attraktivitet. Attraktivitet är också viktigt för lokala rekreationsleder. Dessutom är genhet och service som till exempel övernattningsmöjligheter inte lika relevanta för kortare leder.



Figur 4. Kvalitetskriterier för lokala rekreationsleder. Endast de röda kriterierna är beslutsgrundande vid godkännande av en ansökan.

4. Utmärkning av leder

När Trafikverkets region tagit ett beslut om att godkänna en regional eller nationell led, och ledhuvudmannen redovisat alla avtal, kan arbetet med utmärkningen av leden påbörjas. Vägvisning till anläggningar och andra målpunkter (museum, övernattning, naturreservat och liknande), hanteras separat och bekostas av sökande.

4.1 Ansvarsfördelning för utmärkning av leder

Trafikverket finansierar och genomför utmärkningen av regionala och nationella cykelleder, även på andra vägar än statliga. Detta avviker från det vanliga arbetssättet, där varje väghållare finansierar vägvisning på sina egna vägar. Nationella och regionala leder har en nytta som överstiger den lokala, och Trafikverket vill förebygga att kostnader för utmärkning är ett hinder.

Trafikverket finansierar även två informationstavlor, vid start och stopp på regionala och nationella cykelleder. Ledhuvudmannen ska ordna ett markupplåtelseavtal för dessa tavlor samt reglera genom avtal vilken part som är ansvarig för underhåll.

4.1.1 Utmärkning av nationella leder och regionala leder

Trafikverket ansvarar för att göra en vägvisnings- och vägutrustningsplan i samråd med respektive väghållare. På kommunala gator ansvarar kommuner för underhåll av utmärkningen, och på statliga vägar ansvarar Trafikverket.

På enskilda vägar regleras underhåll av cykelledsmärken i ett avtal med berörda markägare. Vilken part som sköter samråd med enskilda väghållare måste bedömas från fall till fall men samordnas av ledhuvudmannen.

4.1.2 Utmärkning av lokala rekreationsleder

För lokala leder gäller att ledhuvudmannen gör en vägvisnings- och utmärkningsplan som måste godkännas av alla väghållare. Om ledhuvudmannen inte är väghållningsmyndighet, bör en eller flera av berörda kommuner bistå med att göra vägvisnings- och utmärkningsplanen. Efter att väghållarna har godkänt planen finansierar ledhuvudmannen utmärkningen. Detta avviker från det vanliga arbetssättet, där varje väghållare finansierar vägvisning på sina egna vägar.

Berörda kommuner och Trafikverket ska leverera uppgifter till NVDB om cykelbanor och cykelfält som ingår i leden. Ledhuvudmannen ansvarar för att föra en dialog med berörda väghållare och följa upp att uppgifterna levereras till NVDB.

Kommunen svarar för underhållet på kommunala gator och Trafikverket ansvarar på statliga vägar. På enskilda vägar regleras underhållet i avtal.

4.2 Utmärkning av nationella och regionala leder – numrering

Nationella och regionala turistcykelleder ska numreras, och Trafikverket tilldelar lederna nummer. *(Läs mer om lokala leder 4.2.3)* Anledningen till att dessa turistcykelleder får ett nummer är följande:

- Numret hjälper cyklisten att skilja på kategorierna (nationella/långa, regionala/medellånga, lokala/korta).
- Det är lätt att följa en led med samma nummer hela vägen från start till slut.
- Ett nummer är internationellt och alla kan förstå det.
- Numret visar att det gäller en rekreations- eller turismcykelled.
- Olika leder överlappar varandra; det är lättare att skriva flera nummer på en skylt än flera namn.
- Ett nummer får alltid plats på en skylt.
- Utländska cyklister känner igen sig, eftersom flera länder har system med numrerade långa turistcykelleder (till exempel Danmark, Finland, Nederländerna, Schweiz).

4.2.1 Numrering av nationella leder

En led som sträcker sig genom både södra och norra Sverige behåller samma nummer hela sträckningen. I princip börjar numreringen söderifrån. Varje led har ett unikt nummer. Numren är reserverade per landsdel enligt *figur 5*:

- södra Sverige (Trafikverkets regioner Syd, Väst, Öst och Stockholm): 1–29
- norra Sverige (Trafikverkets regioner Mitt och Nord): 30–49

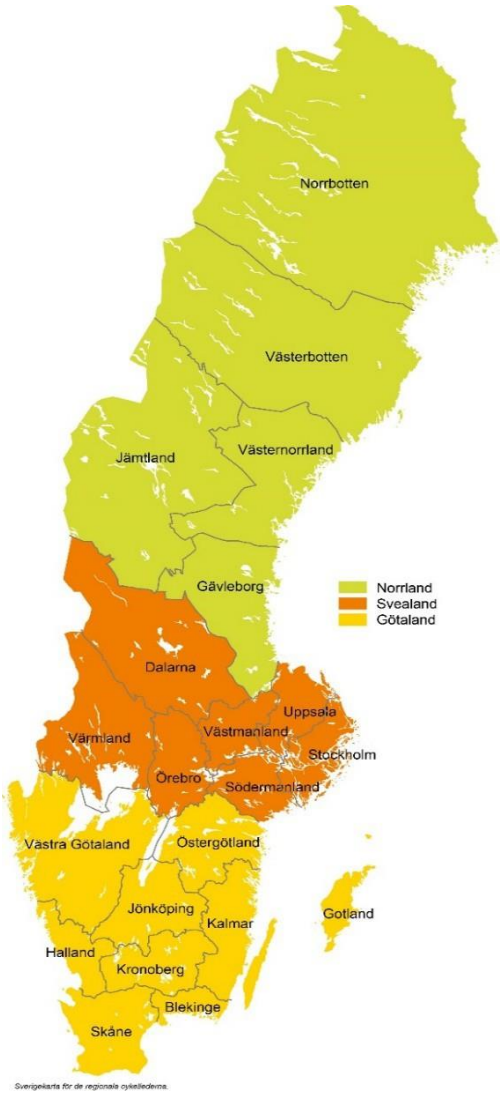


Figur 5. Sverigekarta för numrering av de nationella cykellederna.

4.2.2 Numrering av regionala leder

En led som sträcker sig genom flera landsdelar behåller samma nummer hela sträckningen. Varje led har ett unikt nummer som tilldelas av Trafikverket. I princip börjar numreringen söderifrån. Lederna numreras i två riktningar. Förutom ett nummer finns möjlighet att lägga till ett väderstreck (N, S, Ö, V), om det finns risk för förvirring. För att märka ut en variant på leden finns möjlighet att lägga till ett ”a” efter numret för huvudsträckan och ”b” för den alternativa sträckan, till exempel ”6a” och ”6b”. För regionala leder är nummer 100–400 reserverade enligt (*figur 6*), från söder till norr. Regionala leder har unika nummer. Nummerserien är indelad efter landsdel:

- Götaland: 100–199
- Svealand: 200–299
- Norrland: 300–399.



Figur 6. Sverigekarta för numrering av de regionala cykellederna.

4.2.3. Numrering av lokala rekreationsleder.

Lokala rekreationsleder numreras inte, men de kan få ett namn och märkas ut enligt den nya, enhetliga utmärkningen för lokala rekreationsleder.

4.3 Utmärkning – utformning av vägmärken för cykelleder

- Basfärgen för märket är Pantone 187 C röd.
- Nationella och regionala leder har ett unikt nummer i vit färg.

Den färgade rutan om numret har följande färger *(figur 7):*

- Nationell led (nummer 1–49), färg: Pantone 188 C
- Regional led (nummer 100–999), färg: Pantone 187 C (samma som basfärgen)

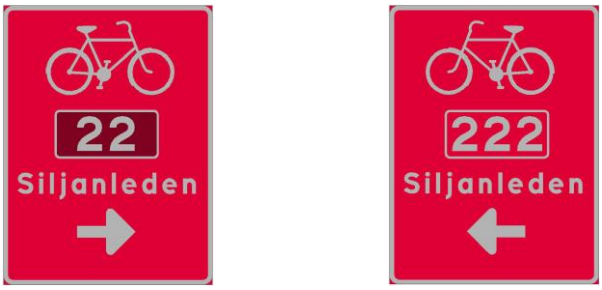


Figur 7. Färgkoder.

4.3.1 Utformning av nationella och regionala leder

Cykelledsmärke

Cykelledsmärket används både som förberedande vägvisning och som kvittens. Märket omfattar lednumret och/eller namnet på leden. Om leden har ett nummer måste numret vara med *(figur 8).*



Nationell led *Regional led*

Figur 8. Cykelledsmärken för nationell cykelled (vänster) och regional cykelled (höger).

Förberedande märke

Märket används för att förbereda cyklister på att de ska svänga vid nästa korsning (och åt vilket håll) eller cykla rakt fram. Lednummer måste alltid finnas med på skylten. Om det inte finns plats för både namn och nummer väljs alltså lednamnet bort.

Om det inte finns en vägvisare i korsningen ska cykelledsmärket placeras 10–20 meter före korsningen. Cykelledsmärket som kvittens används återhållsamt och bara när situationen kräver ett förtydligande om ledens riktning. Detta för att undvika för många vägmärken.

Utmärkning, vägvisning till leden

För att vägvisa till leden används en streckad linje omkring numret *(figur 9),* liknande bilvägvisning. Märket används till exempel om leden inte går in i stadscentrumet eller någon annan plats i större orter, som kan vara lämpliga start- och slutpunkter.



Nationell led Regional led

Figur 9. Cykelledsmärken för nationell cykelled (vänster) och regional cykelled (höger).

Vägvisare

Om cykelleden korsar en annan cykelled eller om man vill ha information om avstånd till orter som leden går igenom, kan man använda en *vägvisare* med ledens namn, nummer och eventuellt ett eller två ortsnamn. Vägvisare i korsningar används bara i större strategiska korsningar (till exempel om cykelleden avviker från den redan skyltade vägen till målpunkter som cykelleden går in i). Om det redan finns en uppsatt vägvisning för vardagscykling kan en led mycket väl märkas ut enbart med förberedande märken och kvittensmärken.

Man bör vara återhållsam med vägvisare, speciellt för rekreationscykling. De behövs ofta inte i korsningar som är överblickbara; då räcker det med förberedande märken. Man bör undvika att ha fler än ett nummer på en skylt. Avstånd anges i km (kan ha en decimal).

Utformning av vägvisare



Figur 10. Vägvisare.

Om vägvisare används får det som mest finnas som 3 vägvisare per riktning. Det får heller inte vara fler än 2 ortshänvisningar per visare.

Om man ska placera en vägvisare, och det redan finns annan cykelutmärkning eller vägvisning för cykel, bör man använda en och samma stolpe. Det gäller även för vägvisning i andra riktningar. Anledningen är att cyklisterna inte ska behöva titta på olika stolpar för olika riktningar.

Övrigt kring vägvisning

Vägen ska märkas ut av Trafikverket och ska följa vägmärkesförordningen. Ledens namn bör inte ha fler än 12 bokstäver, för att kunna visas i bra storlek.

Det finns möjlighet för ledhuvudmannen att informera cyklister om sevärdheter, övernattningsmöjligheter med mera, med hjälp av de symboler som redan finns i övrig vägvisning www.transportstyrelsen.se Sökord: *Lokaliseringsmärken för upplysning om serviceanläggningar*. För denna typ av vägvisning måste tillstånd sökas hos Trafikverket och de kriterier som gäller för varje symbol måste uppfyllas. Den sökande står själv för kostnad för tillverkning och uppsättning. Ansök om vägvisning finns på https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/tillstand/ansok-om-skylt-for-vagvisning/

4.3.2 Utformning av lokala rekreationsleder

Utmärkning sker utan lednummer, men med namn. Se *figur 11*.



Figur 11. Märke för lokal cykelled.

5. Uppföljning

5.1 Uppföljning av nationell och regional cykelled

För att bibehålla ledens status, är det viktigt att ledhuvudmannen följer upp kvalitetskriterierna regelbundet och att det pågår ett arbete med att öka andelen sträckor som uppfyller grön standard för trafiksäkerhet.

För att redovisa att ledens status bibehålls och utvecklas krävs det att Trafikverket får en regelbunden återrapportering. Ledhuvudmannen bör därför ha en kontinuerlig dialog med väghållarna då de bland annat har en roll i att jobba med förbättringar, sköta underhållet och uppdatera vägvisningen.

För nationella och regionala leder:

Nyetablerade leder ska komma och presentera uppföljningen muntligt för referensgruppen (ca 1 år efter invigning). Därefter krävs en skriftlig rapportering vartannat år till Trafikverket regionalt och det är ledhuvumannen som har ansvaret att återrapportera. Trafikverket kan därefter ta ställning till uppföljningen och tar eventuellt beslut om åtgärder.

Rapporteringen, som utgår ifrån ledhuvudmannens plan för kvalitetssäkring av infrastruktur och utmärkning, bör besvara följande:

- trafikmiljön (eventuella försämringar och arbete med förbättringar)
- kvalitetssäkring av kriterier (uppfylls fortfarande kvalitetskriterierna?)
- cyklisters synpunkter och klagomål och hur de hanterats
- hur cyklisterna får information om leden, tillgängligheten och service med mera, och kvaliteten på informationen
- om möjligt en uppföljning av det antal som cyklar (delar av) leden för rekreation eller turism.

Om leden inte uppfyller kriterierna längre ska ledhuvudmannen i samråd med Trafikverket föreslå lämpliga åtgärder och när de kan vara genomförda. Hur eventuell avveckling av led bekostas och genomförs regleras via avtal.

Lokala leder:

Uppföljning av lokala leder skiljer sig från nationella och regionala leder då varken Trafikverket eller referensgruppen kräver återrapportering. Ledhuvudmannen ansvarar för att kriterierna fortfarande uppfylls och att leden bibehåller god kvalité. Detta görs bland annat genom dialog med väghållarna.

6. Befintliga leder

Sverige har idag en stor mängd befintliga cykelleder, över 500 cykelleder enligt hemsidan www.cykelkartan.se. Dessa leder består av både korta och långa leder och de har en varierande kvalitet avseende bland annat skyltning, komfort, underhåll och trafiksäkerhet. Dessa befintliga leder fungerar som en slags ryggrad för cykelturismen och de är också viktiga för den lokala rekreationscyklingen. I den fortsatta utvecklingen av cykelturismen i Sverige så är det viktigt att utgå ifrån de befintliga lederna och att successivt höja kvaliteten på dessa leder genom höjd standard eller nya sträckningar. En viktig del i denna utveckling är att ha ett långsiktigt strategiskt arbete med till exempel paketlösningar med besöksmål, boende och servering längs med cykelleder.

Den långsiktiga målsättningen bör vara att längre turistcykelleder i Sverige ska hålla en god och jämn standard, genom att uppfylla kriterierna för nya nationella och regionala cykelleder. En utveckling av de befintliga lederna till en högre standard utifrån kriterierna kommer dock att ta lång tid. De befintliga lederna kommer därför inom överskådlig tid att finnas kvar med en standard som inte uppfyller de nya kriterierna. De ideella organisationerna som ansvarar för befintliga cykelleder behöver därmed få rimliga förutsättningar för att kunna fortsätta bedriva sin verksamhet, med till exempel uppsättningen av ledmärken.

För att fortsätta utvecklingen av cykelleder för turism i Sverige bör de ideella organisationer, i samverkan med andra viktiga aktörer (regioner, kommuner med flera), verka för att de befintliga längre lederna successivt uppfyller kriterierna för nya nationella och regionala cykelleder. Samarbete mellan olika aktörer bedöms vara en viktig framgångsfaktor för att utveckla cykelturismen i Sverige och för att kunna ta ett samlat grepp där anläggning, skyltning och marknadsföring av cykelleder kombineras med att besöksmål, aktiviteter och service samordnas.

Ett första steg i utvecklingen av de befintliga lederna är att de ansvariga ideella organisationerna löpande gör en översyn av cykellederna med avseende på trafikmiljöns standard. I takt med att trafikmängderna ökar på vårt vägnät så kan det till exempel finnas ett behov av att hitta nya sträckningar som upplevs vara säkrare och tryggare för cyklisterna. Cykelleder i blandtrafik längs med vägar med över 4000 ÅDT och en skyltad hastighet >70 km/h bör inte förekomma.

Om det förekommer gamla och slitna cykelledsmärken så har väghållaren mandat att ta bort dessa vägmärken. Innan ett eventuellt borttagande av märken bör väghållaren först ha en dialog med den som är ansvarig för cykelleden.

7. Eurovelo

EuroVelo-nätverket utgörs av 16 långdistansrutter som används av såväl cykelturister som lokala cyklister för transport- och rekreationscykling. Nätverket länkar samman Europas länder genom cykelanpassad infrastruktur. Genom Sverige går fyra av EuroVelo-rutterna. EuroVelo-nätverket är resultatet av samarbete och investeringar från kommunala, regionala, nationella administrationer samt från organisationer och kommersiella aktörer.

EuroVelo har ett eget numrerings- och utmärkningssystem. Dessa vägmärken ingår för närvarande inte i vägmärkesförordningen och det är därför inte möjligt att sätta upp dessa ledmärken på svenska vägnätet. Om Sverige vill införa utmärkning av Eurovelo-nätverket, behöver därför regeringen införa dessa ledmärken i vägmärkesförordningen.

Om Eurovelos ledmärke införs i vägmärkesförordningen och det därmed blir tillåtet att utmärka dessa leder i Sverige, föreslås kvalitetskriterierna för Eurovelo-rutter följa samma kriterier som för nationella och regionala cykelleder. Ledmärket för Eurovelo bör därför endast sättas upp på godkända nationella eller regionala cykelleder.

Numreringen samordnas inom Europa via ECF (European Cyclist Federation). I Sverige är Cykelfrämjandet medlem i ECF.

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

TRAFIKVERKET 2017. PUBLIKATION: 2017:145. ISBN: 978-91-7725-141-5. OMSLAG: FORM OCH EVENT. FOTO: MOSTPHOTOS