

RAPPORT

# Cykelleder för rekreation och turism

Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning  
Version 3.0, 2021



**Trafikverket**

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Cykelleder för rekreation och turism

Författare: Patrik Wirsenius, Anna Liljehov, Mats Pettersson, Frida Mattsson

Foto framsida: Region Skåne © Apelöga

Dokumentdatum: 2021-09-22

Version: 3.0

Publikationsnummer: 2021:175

ISBN 978-91-7725-930-5

# Förord

Förutom positiva effekter för hälsan och miljön har cykling för rekreation och turism 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 ansöka om utmärkning som lokal, regional eller en nationell cykelled
- processen, från ansökan till godkänd och skyltad led
- 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 ny utgåva 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*

Lennart Kalander

*Avdelningschef, Nationell planering,  
Trafikverket*

# Innehåll

Förord .....	3
<b>1 Syfte och omfattning .....</b>	<b>6</b>
1.1 Definitioner som används i detta dokument.....	7
1.2 Förutsättningar för turismcykelleder.....	8
1.3 Process för nationella och regionala leder.....	9
1.4 Roller och ansvar för nationella och regionala leder .....	11
1.4.1 Ledhuvudmannen .....	11
1.4.2 Nationella referensgruppen för cykelturism .....	13
1.4.3 Trafikverket.....	14
1.4.4 Kommunen.....	14
1.4.5 De enskilda väghållarna .....	15
1.5 Roller och ansvar för lokala leder .....	15
1.6 Avtal för nationella och regionala leder.....	16
<b>2. Ansökan om utmärkning.....</b>	<b>17</b>
2.1 Regionala och nationella leder.....	17
2.2 Lokala leder.....	18
<b>3. Kvalitetskriterier för turismcykelleder .....</b>	<b>20</b>
3.1 Bedömning av kriterierna .....	20
3.2 Kvalitetskriterier för nationella och regionala leder .....	20
3.2.1 Förankring.....	21
3.2.2 Tillstånd för utmärkning av led.....	21
3.2.3 Tillgänglighet.....	22
3.2.4 Trafiksäkerhet .....	24
3.2.5 Trafikmiljö.....	24
3.2.6 Attraktivitet .....	28
3.2.7 Kommunikation .....	29
3.2.8 Kvalitetssäkring.....	29
3.3 Kvalitetskriterier för lokala leder .....	30

4.	Utmärkning av turismcykelleder.....	31
4.1	Ansvarsfördelning för utmärkning av leder .....	31
4.1.1	Utmärkning av nationella leder och regionala leder .....	31
4.1.2	Utmärkning av lokala leder.....	31
4.2	Numrering av leder.....	32
4.2.1	Nationella leder .....	32
4.2.2	Regionala leder.....	33
4.2.3	Lokala leder .....	33
4.3	Utformning av vägmärken för turismcykelleder .....	34
4.3.1	Utformning av nationella och regionala leder.....	34
4.3.2	Utformning för lokala leder .....	36
5.	Uppföljning.....	37
5.1	Nationella och regionala leder .....	38
5.2	Lokala leder.....	38
6.	Befintliga cykelleder.....	39
7.	EuroVelo.....	41

# 1 Syfte och omfattning

Den här rapporten beskriver hur en ansökan om utmärkning av nya 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 nya nationella, regionala och lokala cykelleder för rekreation och turism. Här ingår även riktlinjer för enhetlig utmärkning av lederna.

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 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/tim, och det ska ha bredden  $\geq 2,0$  m vid skyltade hastigheter över 60 km/tim.

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 eller väg, det vill säga friliggande. Den får även användas av gående om närliggande gångväg eller gångyta saknas.

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), och trafikmätningar görs i de flesta fall på hösten (oktober). På många vägar skiljer sig inte sommardygnsstrafiken 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/tim hänvisar till den skyltade hastigheten, men vid helhetsbedömning av en led bör även den uppskattade verkliga hastigheten beaktas. Den verkliga hastigheten kan vara både högre och lägre än den skyltade.

Bygdeväg eller bymiljöväg är benämningen på en lågtrafikerad väg med hastighetsgräns  $\leq 60$  km/tim. Den 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 ska vid möten kunna använda vägrenarna om det behövs. Bygdeväg bör främst tillämpas om årsdygnstrafiken (ÅDT) är  $\leq 2\ 000$  och vägbanans bredd är  $\geq 5,0$  m och  $\leq 7,0$  m.

En sommarcykelväg är en enklare friliggande GC-väg på landsbygden där gång och cykling är möjlig, men inte året runt eftersom den saknar vinterväghållning. 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 samarbetspartner när leden är öppen. Cykelleder för rekreation och turism är skyltade året om.

Nationell led är en lång led för rekreations- och turiständamål 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. En regional led är framför allt lämplig 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. En regional led 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 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. Den används framför allt för kortare utflykter men även för dagsturer. En lokal lede kan knyta ihop regionala leder. Leden är viktig både för den lokala befolkningen och för turister som semestrar i området. Eftersom det gäller kortare turer bör det vara möjligt att komma tillbaka till startpunkten med cykel på ett trafiksäkert sätt (om slutpunkten inte är densamma som startpunkten).

## 1.2 Förutsättningar för turismcykelleder

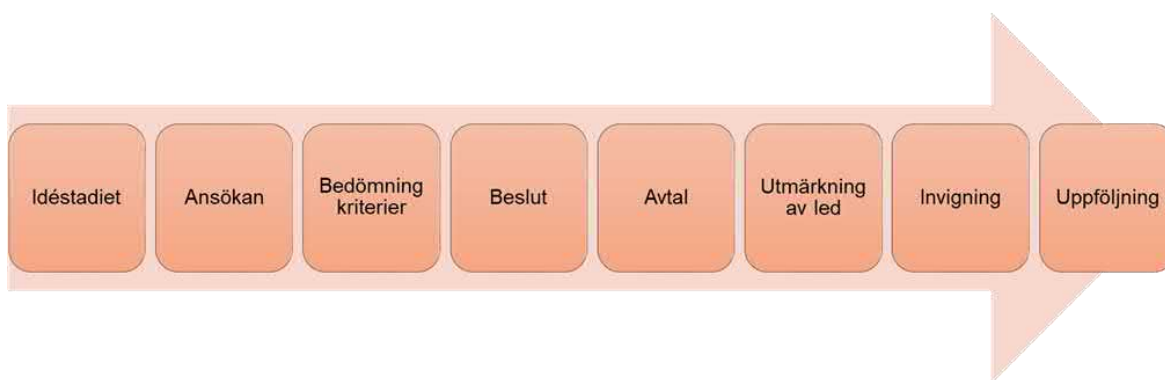
För att få turismcykelleder att locka cyklister är det mycket som måste fungera. Grundförutsättningen är en miljö som är turistiskt attraktiv, med ett vackert, omväxlande landskap som lämpar sig att cykla i och ett klimat som möjliggör aktiva fritidsaktiviteter utomhus. Dessa förutsättningar finns i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





## 1.3 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 vara omkring 2 år. Tidsåtgången kan dock variera och den påverkas bland annat av projektets omfattning, personalresurser, vilket underlag som finns att tillgå samt hur väl leden är förankrad med Trafikverket vid ansökningstillfället. Den sökande bör inom 3–6 månader från ansökningstillfället få besked om huruvida 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 det att alla avtal redovisats tar det i normalfallet cirka 1 år innan leden är skyltad.



Figur 1. Processen från idé till färdig nationell och regional cykelled.

### *Idéstudiet*

Den sökande bör starta en dialog med en planerare på Trafikverkets regionkontor innan en formell ansökan skickas in, för att i ett tidigt skede etablera en gemensam bild av leden. Trafikverket ger i detta skede råd och stöd för vilken sträckning som leden bör ta för att kunna uppfylla kriterierna.

### *Ansökan*

Efter dialog med Trafikverkets regionkontor ansöker ledhuvudmannen formellt, via Trafikverkets webbplats. Mer om ansökan finns i kapitel 2.

### *Bedömning utifrån kvalitetskriterier*

En inkommen ansökan tilldelas en handläggare på Trafikverkets regionkontor. Handläggaren granskar ansökan utifrån kvalitetskriterierna för tillstånd, förankring, tillgänglighet, trafiksäkerhet och trafikmiljö. Om dessa uppfylls rapporterar Trafikverket sina slutsatser till den nationella referensgruppen för cykelturism. Referensgruppen gör i sin tur en helhetsbedömning av leden som även innefattar kriterierna för kvalitetssäkring, attraktivitet och kommunikation. Referensgruppen ger därefter ett förslag till beslut till Trafikverkets regionkontor. Se mer i kapitel 3 Bedömning och kvalitetskriterier för cykelleder.

### *Beslut*

Regiondirektören på Trafikverket beslutar om huruvida ansökan om utmärkning beviljas eller inte. Beslutet gäller på villkoret att ledhuvudmannen gör eventuella kompletteringar av sträckor som har röd standard enligt kriterierna samt tecknar avtal med berörda väghållare. Om mindre ändringar kring ledens sträckning görs efter beslutet, ska det förankras med Trafikverket regionalt.

### *Avtal med väghållare och markägare*

När leden har blivit godkänd av Trafikverket ska det tecknas avtal med alla berörda väghållare och markägare. Alla undertecknade avtal ska delges Trafikverkets regionkontor. Läs mer i avsnitt 1.5 Avtal för nationella och regionala leder.

### *Utmärkning av led*

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

### *Inviqning*

Leden kan formellt invigas och öppnas när utmärkningen är färdig och alla kriterier uppfylls enligt åtagande i ansökan.

### *Uppföljning*

Ledhuvudmannen fortsätter att utveckla leden, särskilt de delar som kräver ytterligare åtgärder. Åtgärder ska återrapporteras till Trafikverkets regionkontor och till den nationella referensgruppen för cykelturism, se mer i kapitel 5 Uppföljning.



## 1.4 Roller och ansvar för nationella och regionala leder

### 1.4.1 Ledhuvudmannen

En cykelled är ett samarbete mellan flera parter, till exempel kommuner, region och väghållare. Den aktör som bär huvudansvaret för leden kallas ledhuvudman.

Ledhuvudmannen kan vara en region, en kommun eller en annan organisation som är en juridisk person. Ledhuvudmannen är den aktör som initierar kontakt med Trafikverkets regionkontor, ansöker om utmärkning, redovisar ansökan och uppföljning för referensgruppen samt har en löpande dialog med Trafikverkets regionkontor.

Ledhuvudmannen håller ihop allt arbete som krävs kring en led:

- förankring med alla berörda inklusive avtal
- framtagande av långsiktig plan och budget för förvaltning
- kvalitetssäkring av infrastruktur och utmärkning
- marknadsföring och utveckling av leden.

Ledhuvudmannen har alltid det yttersta ansvaret för leden men kan delegera vissa ansvarsområden till andra parter, till exempel berörda kommuner.

Väghållaren ansvarar för det fysiskt underhållet av ledens infrastruktur och cykelledsmärken. Om någon annan än väghållaren tar över ansvaret behöver det regleras via avtal. Exempelvis kan kommunen underhålla ledmärken på enskilda vägar, och ledhuvudmannen måste då följa upp och bevaka detta.

Efter det att cykelleden har kommit till stånd kan engagemanget för utvecklingen av leden säkerställas genom att man bildar en organisation eller samverkansgrupp för förvaltning

och utveckling av leden – eller använder en befintlig organisation eller grupp. Detta kan hjälpa till att främja cykelledens status inför uppföljningarna med Trafikverket, som ska ske vartannat år. Se mer i kapitel 5 Uppföljning.

Innan beslut:

- Initierar och för en tidig dialog med Trafikverkets regionkontor för att eftersträva en samsyn utifrån kvalitetskriterierna inför kommande bedömning av leden.
- För dialog med berörda väghållare och får ett muntligt godkännande av ledens sträckning.
- Fyller i ansökningsblankett, registrerar ansökan och skickar fullständig ansökan med bilagor till Trafikverket.
- Redovisar ansökan för referensgruppen. I dragningen av ansökan ska följande presenteras: hur leden uppfyller kriterierna, samverkansmodell, påbörjade avtal samt plan för kvalitetssäkring (finansiering av arbetet med leden, ledhuvudmannskapet med mera).

Efter beslut:

- Ordnar avtal med alla väghållare och markägare som berörs av ledens sträckning.
- Delger Trafikverkets regionkontor avtalen.
- Har en löpande dialog med Trafikverkets regionkontor.
- Tar fram en plan för kvalitetssäkring av ledens infrastruktur och utmärkning samt följ upp genomförandet av planen.
- Verkar för att föreslagna förbättringar av trafikmiljön genomförs.
- Ansvarar för uppföljning, genom redovisning till nationella referensgruppen och Trafikverkets regionkontor.
- Levererar ett digitalt kartunderlag till den nationella vägdatabasen (NVDB).
- Ansöker om och bekostar önskad övrig vägvisning till målpunkter längs leden.
- Tar fram en marknadsföringsplan och ansvarar för kommunikationen om leden.
- Samarbetar med kollektivtrafiken regionalt.



#### 1.4.2 Nationella referensgruppen för cykelturism

Den nationella referensgruppen för cykelturism ska skapa förutsättningar dels för hög standard på nationella och regionala turismcykelleder, dels för en fortsatt utveckling av cykelturismen i Sverige. Referensgruppen bedömer en ansökan efter att handläggare på Trafikverkets regionkontor granskat om den uppfyller kriterierna förankring, tillstånd, tillgänglighet, trafiksäkerhet och trafikmiljö. I första hand ska referensgruppen granska de kriterier som inte Trafikverket granskar, det vill säga attraktivitet, kommunikation och kvalitetssäkring. Referensgruppen lämnar förslag till beslut med rekommendationer till Trafikverkets regionkontor.

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.

### 1.4.3 Trafikverket

Trafikverkets regionkontor ansvarar för bedömningen av nationella och regionala turismcykelleder, och beslutar om utmärkning. Trafikverket bekostar och ansvarar för framtagande av vägvisnings- och vägutrustningsplan och genomförandet av den, för att stödja utvecklingen av turismcykelleder. Trafikverket står dock inte för underhållet av vägvisningen, förutom där Trafikverket är väghållare. Ansvaret för underhållet ska regleras i ett väghållaravtal.

Trafikverkets regionkontor:

- Utser handläggare/kontaktperson för dialog med ledhuvudmannen.
- Handlägger ansökningar utifrån kvalitetskriterierna för tillstånd, förankring tillgänglighet, trafiksäkerhet och trafikmiljö. Om ansökan är ofullständig 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.

- Meddelar referensgruppen när kvalitetsbedömning är gjord.
- Beslutar om huruvida den ansökta leden uppfyller kriterierna för utmärkning som nationell eller regional led.
- Tar fram och bekostar en vägvisnings- och vägutrustningsplan.
- Bekostar och verkställer utmärkning av en godkänd nationell eller regional led, oavsett vem som är väghållare.
- Underhåller leden och vägmärken där Trafikverket är väghållare.
- Är avtalspart med ledhuvudmannen.

Trafikverket nationellt:

- Utser en kontaktperson som ansvarar för den nationella koordineringen av cykelturismfrågorna och som ingår i den nationella referensgruppen.
- Ser till att registrerade ansökningar meddelas Trafikverkets regionkontor för handläggning.
- Samordnar och stöder handläggarna på Trafikverkets regionkontor, både vid ansökan om nya cykelleder och vid hantering av befintliga leder.

### 1.4.4 Kommunen

Kommunerna har en viktig roll i arbetet med turismcykelleder eftersom de har god lokalkännedom. Erfarenheter från befintliga leder har visat att det är en viktig framgångsfaktor att berörda kommuner aktivt deltar i nära samråd med ledhuvudmannen, till exempel när det gäller ledens sträckning. Kommunen kan med fördel även vara delaktig i uppföljningen av turismcykelleden och kan i samarbete med regionala turistorganisationer planera och genomföra insatser för destinationsutveckling.

Kommunen:

- Är en aktiv part i arbetet med ledens sträckning och dess utveckling.
- Underhåller vägmärken där kommunen är väghållare.

- Driver och underhåller leden där kommunen är väghållare.
- Är avtalspart med ledhuvudmannen samt vid behov även med enskilda väghållare.

#### 1.4.5 De enskilda väghållarna

De enskilda väghållarna:

- Ansvarar för drift och underhåll av leden där vägsamfälligheten är väghållare. Underhållsansvaret för cykelledsmärken kan överlåtas, men det måste då regleras i ett avtal mellan berörda markägare och någon annan part.
- Är avtalspart till ledhuvudmannen (eller till part som ledhuvudmannen delegerat till).



## 1.5 Roller och ansvar för lokala leder

En lokal cykelled kan också få utmärkning som en lokal rekreationsled om den uppfyller ett antal kvalitetskriterier. Referensgruppen för cykelturism bedömer inte lokala leder, utan det är Trafikverkets regionkontor som hanterar ansökan och som även samråder med andra parter. I Trafikverkets handläggning ingår att kvalitetssäkra att den lokala leden håller en viss kvalitet och därmed kan märkas ut som en godkänd led.

Processen från idé till godkänd och skyltad lokal led är inte lika omfattande som för de regionala och nationella lederna. Det finns inte heller några krav på uppföljning. En skillnad i roll- och ansvarsfördelningen mellan lokala leder och nationella/regionala leder är också att ledhuvudmannen ansvarar för vägvisnings- och vägutrustningsplan och finansierar utmärkningen.

Läs mer om lokala leder i avsnitt 2.2.

## 1.6 Avtal för nationella och regionala leder

För att ledhuvudmannen ska kunna hålla ihop arbetet med leden ska avtal skrivas mellan de berörda parterna. Ledhuvudmannen ansvarar 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 om utmärkning av led.

### *Avsiktsförklaring*

En initierande avsiktsförklaring kan skrivas mellan ledhuvudmannen och kommunen. Den syftar till att i ett inledande skede säkra att samarbets- och väghållaravtal kan tecknas senare. Avsiktsförklaringen fungerar även som en tidig förankring av leden hos parterna, och den kan ses som ett projektavtal under tiden fram till dess att leden invigs.

### *Samarbetsavtal*

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

I de fall där ledhuvudmannen för regionala eller nationella leder är någon annan part än regionen, bör även ett samarbetsavtal tecknas mellan ledhuvudmannen och regionen. Regionen har rollen som länsplaneupprättare och har därmed rådighet över vilka behov och brister på det regionala vägnätet som ska prioriteras för åtgärder, till exempel åtgärder för att uppfylla cykelledens kriterier.

### *Väghållaravtal*

Ett väghållaravtal reglerar bland annat väghållarens godkännande av cykelleden samt drift- och underhållsfrågor av såväl vägen som vägmärkena. Avtalet ger också Trafikverket tillstånd att sätta upp vägvisning längs hela leden, oavsett vem som är väghållare.

Ledhuvudmannen ansvarar för att avtalen tas fram men behöver inte vara avtalspart. Väghållaravtalen skiljer sig mellan lederna, men det vanligaste är att de tecknas mellan kommunen och enskilda väghållare samt mellan kommunen och Trafikverkets regionkontor. Inga krav på extra underhåll av cykelleden bör ställas på enskilda väghållare. Avtalet ska även reglera hur en eventuell avveckling av en led bekostas och genomförs.

### *Markupplåtelseavtal*

Trafikverket finansierar även två informationstavlor, vid start- och slutpunkten på regionala och nationella cykelleder. Ledhuvudmannen ska ordna ett markupplåtelseavtal för dessa tavlor samt reglera genom avtal vilken part som ansvarar för att tavlorna underhålls.



## 2. Ansökan om utmärkning



### 2.1 Regionala och nationella leder

Efter en tidig dialog med Trafikverkets regionkontor ansöker ledhuvudmannen via Trafikverkets webbplats. Trafikverkets regionkontor 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](http://www.trafikverket.se) Sökord: Cykelleder för rekreation och turism.

#### Ansökans innehåll

Ledhuvudmannen ska svara på ett antal frågor och bifoga bilagor enligt ansökningsformuläret på Trafikverkets webbplats. Ansökan ska innehålla

- uppgift om ledhuvudman och vilka parter som står bakom leden
- information om leden, på karta och i text
- analys och beskrivning utifrån kvalitetskriterierna
- uppgift om 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 skriftliga avtal
- eventuella kompletteringar som nationella referensgruppen efterfrågat.

## 2.2 Lokala leder

Lokala leder kan också bli godkända cykelleder, men det finns inget krav på att en sådan ansökan ska göras. Det är snarare en möjlighet för en lokal led att få en kvalitetsstämpel. Ansökan hanteras av Trafikverkets berörda region, för att säkerställa en enhetlig kvalitetsbedömning av godkända cykelleder. Trafikverket samråder även med andra regionala parter som stöd i kvalitetsbedömningen.

Processen för en lokal cykelled skiljer sig från processen för nationella och regionala leder, bland annat eftersom det är färre kvalitetskriterier som ska uppfyllas och det är ledhuvudmannen som ska ta fram en vägvisnings- och utmärkningsplan. Planen måste godkännas av alla väghållare och det är ledhuvudmannen som bekostar utmärkningen.

På Trafikverkets webbplats [www.trafikverket.se](http://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
- bedömning av kvalitetskriterierna
- lista över alla väghållare och deras preliminära godkännande av leden.

Ansökan hanteras av Trafikverkets regionkontor som samråder med andra regionala parter. Observera att ansökan inte bereds av nationella referensgruppen för cykelturism.

Efter dialog med Trafikverkets regionkontor och handläggarens godkännande ska ledhuvudmannen även redovisa

- tillstånd för utmärkning (väghållaravtal eller motsvarande) från relevanta väghållare
- plan för kvalitetssäkring av infrastrukturen och utmärkningen.

Väghållaravtalet reglerar bland annat väghållarens godkännande av cykelleden samt drift- och underhållsfrågor.



## 3. Kvalitetskriterier för turismcykelleder

### 3.1 Bedömning av kriterierna

Det är Trafikverkets regionkontor som bedömer en ansökan om utmärkning av nationella och regionala leder. Trafikverket granskar den analys av kriterierna tillstånd, förankring, tillgänglighet, trafiksäkerhet och trafikmiljö som den sökande har redovisat i sin ansökan. Om kriterierna uppfyller kraven, går ansökan vidare till den nationella referensgruppen som granskar ansökan utifrån resterande kriterier: attraktivitet, kommunikation och kvalitetssäkring. Referensgruppen lämnar förslag till beslut till Trafikverkets regionkontor.

Kvalitetskriterierna beskrivs närmare i detta avsnitt. Lokala förutsättningar spelar roll och bedömningarna behöver därför göras utifrån det. Om det finns gränsdragningsproblem kan det behövas platsbesök, med fördel genom en gemensam okulärbesiktning där den sökande (ledhuvudmannen) och Trafikverkets regionkontor medverkar.

Cykelledsnätet för rekreations- och turiständamål delas in i långa (nationella), medellånga (regionala) och korta (lokala) cykelleder.

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

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

Regional led är en medellång led för rekreations- och turiständamål som ska uppfylla följande:

- Leden är 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. Lokala leder kan knyta ihop regionala leder.

### 3.2 Kvalitetskriterier för nationella och regionala leder

En turismcykelled ska uppfylla ett antal kvalitetskriterier för att kunna få utmärkning som nationell eller regional led, se figur 3. Vid bedömningen vägs alla kriterierna in. När det gäller kriteriet ”tillstånd” krävs endast dokumentation av muntliga överenskommelser vid ansökningstillfället. Nödvändiga avtal kan därmed tecknas efter beslutet, men är en förutsättning för att leden ska kunna skyltas.

Kvalitetskriterierna är:

- förankring
- tillstånd
- tillgänglighet
- trafiksäkerhet
- trafikmiljö
- attraktivitet
- kommunikation
- kvalitetssäkring.



### 3.2.1 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 Trafikverkets regionkontor, vilket hanteras med olika avtal. En rekommendation är att också förankra leden med den regionala turistorganisationen, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och även angränsande regioner, för att bidra till mellankommunal och regional samverkan för vidareutveckling av leder.

### 3.2.2 Tillstånd för utmärkning av led

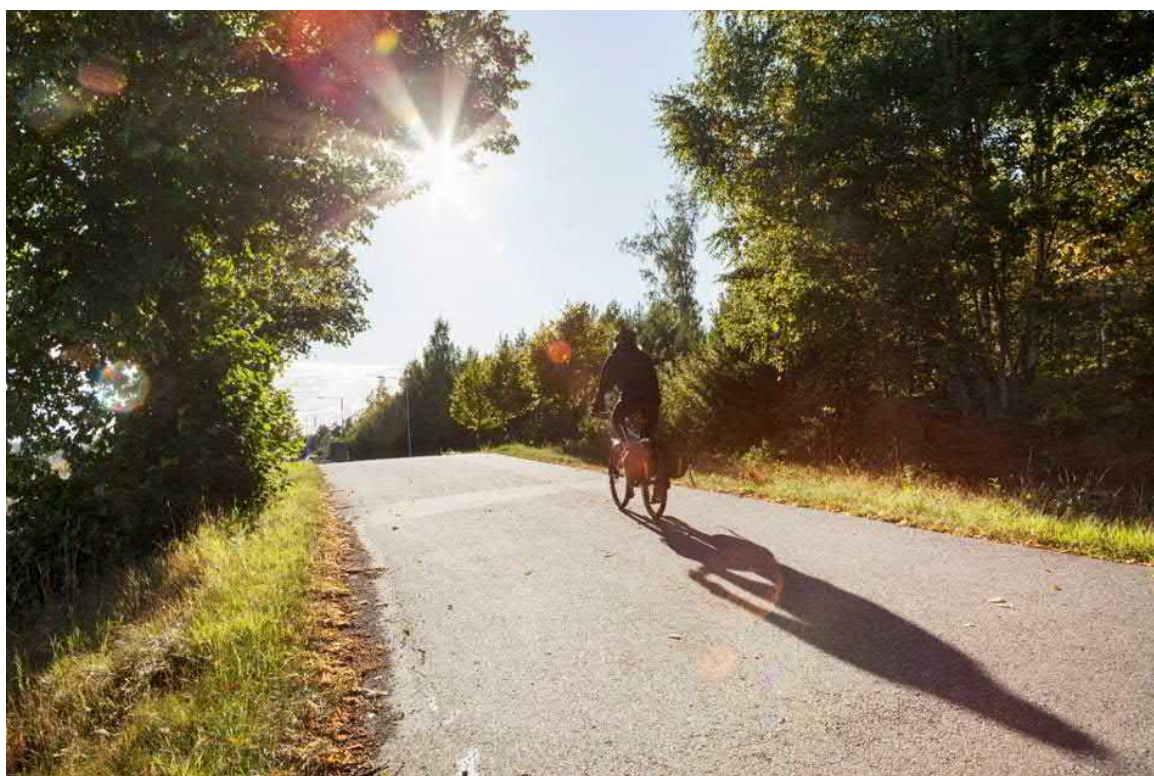
I ansökan ska den sökande redovisa vilka väghållare som är berörda och att leden är förankrad med dem. Det kan göras med en dokumentation av ett muntligt godkännande.

En enskild väghållare kan inte förbjuda cykeltrafik, men väghållaren måste ge sitt tillstånd för ledens sträckning. Detta för att det ska vara möjligt att hänvisa cyklister längs leden. Tillståndet regleras via avtal som tecknas med samtliga väghållare.

För att en annan part än väghållaren ska kunna sätta upp vägmärken krävs ett tillstånd från respektive väghållare. Trafikverket behöver ges tillstånd att sätta upp vägvisning längs hela

leden, oavsett vem som är väghållare, och detta regleras via avtal. Väghållaren har det yttersta ansvaret för alla markeringar och vägmärken på sin väg. Om en annan part ska ansvara för markeringarna måste även detta regleras i avtal. I dessa avtal regleras oftast även de drift- och underhållsfrågor som berör väghållaren.

Avtal tecknas först efter att Trafikverkets regiondirektör beslutat att godkänna leden. Den som skriver under avtalen måste vara en juridisk person för att avtalen ska vara giltiga och för att garantera långsiktighet. Avtal med väghållare tecknas av ledhuvudmannen eller någon annan part som ledhuvudmannen har delegerat till. Avtalen ska presenteras för Trafikverkets regionkontor. Se avsnitt 1.5 Avtal för nationella och regionala leder för mer information om avtal.



### 3.2.3 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.

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 fritidscyckling bidrar till ökad tillgänglighet och skapar nya förutsättningar för turismen och näringslivsutvecklingen. Det är också en fördel om en cykelled för rekreation och turism även kan användas som pendlingsled för exempelvis människor på landsbygd.

En cykelled ska vara komfortabel att använda under cykelturistsäsongen och den bör vara tillgänglig för cyklar med släp. Cykelfällor, 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. Hur stor andel grus som är lämplig får bedömas från fall till fall, och även ledens sträckning och attraktivitet behöver vägas in. Ledens komfort och standard ska framgå av informationsmaterialet.

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 i normala fall en bredd på cirka 1 meter. Komforten höjs om två cyklister kan cykla bredvid varandra. En separerad cykelled bör inte vara smalare än 2,5 meter, men kan vara smalare på kortare sträckor. Om en led har en lutning över 7 procent på längre sträckor måste det finnas tydlig information om detta i marknadsföringsmaterialet.

En cykelled ska upplevas som trygg och trivsamt att färdas på, vilket är en avgörande faktor för att locka många att använda cykelleden. Om en hög andel familjer med barn förväntas använda leden, bör tryggheten särskilt beaktas. Barnvänliga sträckor bör framgå av informationsmaterialet.

#### *Tillgänglighet med kollektivtrafik*

I dagsläget finns det stora brister i möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken, och det är därför inte obligatoriskt att detta uppfylls. Därför är det 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.



### 3.2.4 Trafiksäkerhet

Utgångspunkten för trafiksäkerhetsarbetet är riksdagens beslut om nollvisionen. Den 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 framför allt 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/tim.

Trafikverket har tagit fram en trafiksäkerhetsklassning för bedömning av gång- och cykeltrafikanter längs med vägar samt för passager som korsar vägar. Klassningen längs väg finns endast för statliga vägar. Trafiksäkerhetsklassningen kommer att finnas tillgänglig via NVDB på webb från och med våren 2022, se [www.nvdb.se](http://www.nvdb.se)

Vid bedömning av trafiksäkerheten på de kommunala gatorna kan man kontakta de berörda kommunerna, för att ta del av deras eventuella analyser av trafiksäkerheten längs den aktuella leden.

Trafiksäkerhetssituationen ska vägas in i helhetsbedömningen av om en cykelled kan godkännas som nationell eller regional led.

### 3.2.5 Trafikmiljö

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

1. En preliminär bedömning görs först utifrån en trygg och trivsamt trafikmiljö, se tabellerna 2 och 3.
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 2 och 3 som visar en bedömd upplevelse och kvalitet för cykelleden, utifrån vägens hastighet, trafikflöde och val av separering/passage för cyklisten. Kvaliteten illustreras med 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 de faktiska förhållandena på platsen. Den sökande (ledhuvudmannen) och Trafikverkets regionala handläggare bör göra ett gemensamt platsbesök för att eftersträva en samsyn på bedömningen. I denna fördjupade analys behöver flera aspekter vägas in, och följande punkter kan vara ett stöd i analysen:

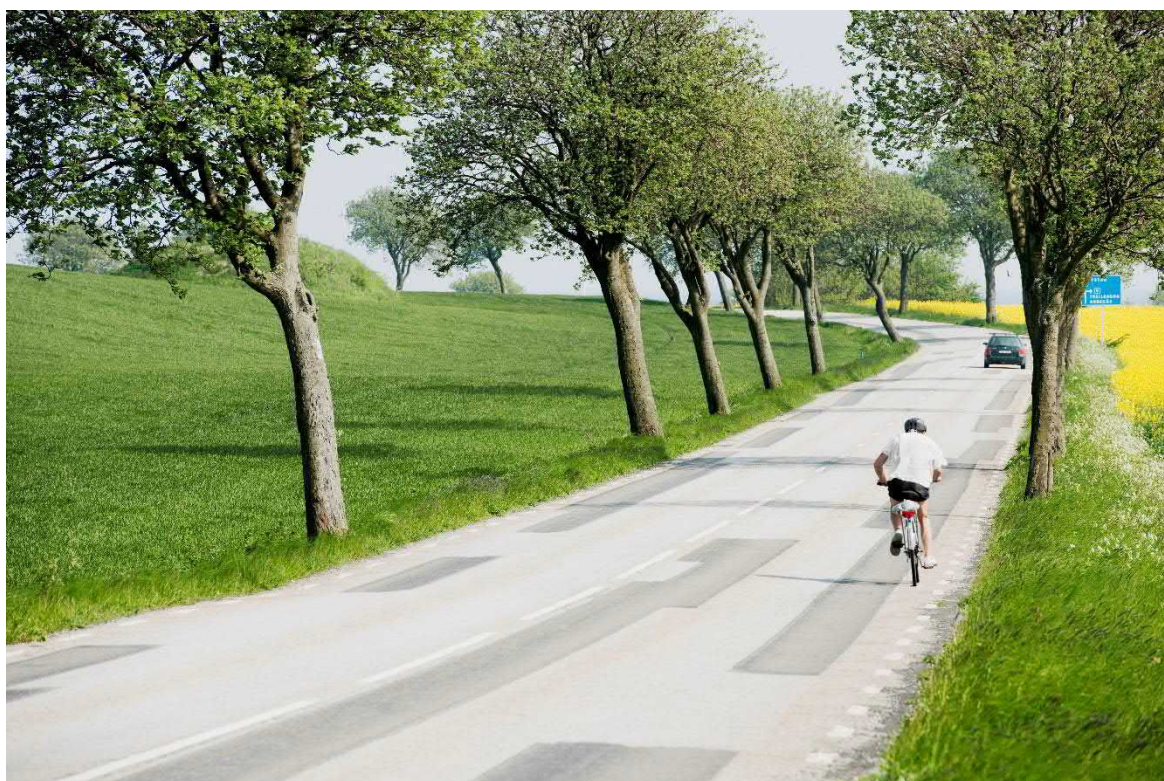
- ÅDT (årsdygnstrafik) under cykelsäsongen (vid behov räknas ÅDT om till sommardygnsstrafik)
- verklig fordonshastighet (baserad på eventuell trafikmätning)
- trafiksäkerhetsklassning, se avsnittet Trafiksäkerhet
- vägens och vägrenens bredd



- siktförhållanden
- andel tung trafik
- sträckans längd
- möjliga alternativa sträckningar
- förväntad målgrupp hos cyklisterna (till exempel 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 1).

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

Notera att trafikmätningar inte görs så ofta på mindre vägar och de är endast en stickprovsmätning. Därför bör bedömningen inte enbart utgå från årsdygnstrafiken (ÅDT). För sträckor där vägdata eller trafikmätning saknas kan den aktuella väghållaren kontaktas, om det inte är uppenbart att fordonsmängden ligger under gränsvärdena.

Tabell 1: Kvalitetsstandard, grön, gul och röd.

Kvaliteten på olika sträckor bedöms i kategorierna grön, gul och röd standard.	
	<b>Grön standard:</b> 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.
	<b>Gul standard:</b> 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 och bred vägren, eller på cykelfält.
	<b>Röd standard:</b> Trafikmiljön upplevs som osäker och otrygg. Hit räknas cykling på vägar i blandtrafik med större trafikmängder och högre hastigheter.

#### Kvalitetsbedömning av cykelled

För att en led ska godkännas 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 respektive passage för cyklisten (tabell 2 och 3).

Tabell 2: 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							

Förklaring

	God, önskvärd, attraktiv
	Mindre god, godtagbar, acceptabel
	Låg, bristfällig, bör undvikas

\* 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 ÅDT över 4 000 och en skyltad hastighet >70 km/tim 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 hastighet >70 km/tim ska ha en plan för hur minst gul standard ska kunna uppnås. Planen ska redovisa tidplanen för åtgärderna samt hur de ska arbetas in i kommunala, regionala och nationella planer för

infrastruktur. Åtgärdernas genomförandetid ska vägas in i beslutet om godkännande av leden.

Det är inte lämpligt att låta leden ta större omvägar för att undvika sträckor med röd standard om det är uppenbart att cyklisterna inte kommer att följa omvägen. Däremot kan ogena sträckningar vara motiverade för att dra leden längs ett attraktivt stråk. Det finns ingen strävan efter att cykelleden ska gå den genaste vägen mellan start- och slutpunkt, utan det viktigaste är att det blir en attraktiv cykelled med vacker landsbygd, intressanta målpunkter, god service med mera.





I tabell 3 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 hastighet >70 km/tim ska ha en plan för hur minst gul standard ska kunna uppnås. Planen ska redovisa tidplanen för åtgärderna samt hur de ska arbetas in i kommunala, regionala och nationella planer för infrastruktur. Åtgärdernas genomförandetid ska vägas in i beslutet om godkännande av leden.

Passager över vägar med hastighet 100 km/tim bör vara planskilda. I undantagsfall kan passage över sådana vägar accepteras, men vägarna bör då vara utformade med högst ett körfält i vardera riktningen och det ska vara möjligt att passera ett körfält i taget, exempelvis med hjälp av trafik ö eller refug. Det förutsätter en glesbefolkad trakt och att vägen är relativt lågtrafikerad. Hänsyn måste även tas till siktlinjer.

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

Tabell 3: 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							

Förklaring
 God, önskvärd, attraktiv
 Mindre god, godtagbar, acceptabel
 Låg, bristfällig, bör undvikas
 Ej tillåten utformning

\*Hastighetssäkrad passage innebär att det finns en fysisk åtgärd som säkrar att hastigheten är högst 30 eller 40 km/tim. 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](http://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](http://www.trafikverket.se)).

Vid bedömning av årsdygnstrafiken (ÅDT) under cykelsäsongen kan den vid behov räknas om till så kallad "sommardygntrafik" (SDT). Trafikverkets rapport "Manual för beräkning av sommardygntrafik utifrån ÅDT" (2018:190) kan användas som stöd för att beräkna ett sådant teoretiskt värde. Den finns i Trafikverkets webbutik.



### 3.2.6 Attraktivitet

Attraktiviteten påverkas av många faktorer, till exempel storslagen och dramatisk natur, vida utblickar, urskog, kulturmiljöer och historiska landskap samt möjligheter att uppleva stillhet. Med vissa mellanrum kan cykling genom en levande bygd höja ledens attraktivitet. Det kan vara positivt att det finns byar och orter längs med leden, sett till utbud, till exempel tillgång till service och möjlighet att köpa cykeltillbehör med mera.

Trafikmängd och hastighet för motorfordonstrafik påverkar en leds attraktivitet.

Trafiksäkerhet ska dock inte blandas ihop med hur rofylld en led upplevs. 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 går längs med högtrafikerade vägar, finns det anledning att se över sträckningen; en sådan led har inte stor potential att locka rekreativscyklister och cykelturister.

Övernattningsmöjligheter (olika typer och 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 glesbefolkade delar 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 mer tätbefolkade delarna av landet, medan det inte kommer att kunna uppnås i mer glesbefolkade delar. Tillgång till mataffärer längs leden kan också fungera som ett bra komplement där avstånden mellan matställen är långa.

### 3.2.7 Kommunikation

Ledens lämplighet för olika målgrupper ska anges tydligt i informationsmaterial om leden. Om leden eller delar av den inte passar för vissa målgrupper (till exempel barn) måste detta framgå av informationsmaterialet. Till exempel kan blandtrafik, 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 och buss eller hyra en cykel på plats. Målgruppen behöver även enkelt kunna rapportera fel och lämna synpunkter. Det är viktigt att informationsmaterialet finns på fler språk än svenska, och en lägsta nivå är att tillhanda information även på engelska.

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.



### 3.2.8 Kvalitetssäkring

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

- hur förändringar i trafikmiljön ska följas upp, till exempel genom kontroll av trafikökning, hastighetsändringar med mera
- hur utmärkningen kontrolleras regelbundet och hur underhållet är säkerställt på längre sikt
- hur avtal ska följas upp och förnyas
- hur finansiering och personresurser säkerställs långsiktigt
- 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. Detta är mycket viktigt för att bibehålla ledens status.

### 3.3 Kvalitetskriterier för lokala leder

En lokal cykelled behöver endast uppfylla vissa av de ovan redovisade kvalitetskriterierna, för att märkas ut som en godkänd lokal rekreationsled. Dessa är:

- förankring
- tillstånd
- trafiksäkerhet
- trafikmiljö
- attraktivitet
- kvalitetssäkring.



## 4. Utmärkning av turismcykelleder

När Trafikverkets region beslutat att godkänna en regional eller nationell led, och ledhuvudmannen har redovisat alla avtal, kan arbetet med utmärkningen av leden påbörjas. En turismcykelled ska vara tydligt skyltad längs vägarna och även vara försedd med tydliga informationstavlor/kartor vid start- och slutpunkt och andra lämpliga platser. Start- och slutpunkter ska vara tydligt skyltade och lätta att nå.

Vägvisning till anläggningar och andra målpunkter (museum, övernattning, naturreservat och liknande) hanteras separat och bekostas av den 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 investeringskostnaden för utmärkning av cykelleder inte blir ett hinder. Trafikverket står dock inte för underhållet av vägvisningen, förutom där Trafikverket är väghållare.

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

#### 4.1.1 Utmärkning av nationella leder och regionala leder

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

På enskilda vägar regleras underhåll av cykelledsmärken i ett avtal med berörda markägare eller vägsamfälligheter. Vilken part som sköter samrådet med enskilda väghållare måste bedömas från fall till fall, men det ska samordnas av ledhuvudmannen.

#### 4.1.2 Utmärkning av lokala leder

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. När väghållarna har godkänt planen, kan utmärkning av leden beställas på ledhuvudmannens bekostnad. Detta avviker från det vanliga arbetssättet, där varje väghållare själv 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 Numrering av leder

Nationella och regionala turismcykelleder ska numreras, och Trafikverket nationellt tilldelar lederna nummer. Läs mer om lokala leder i avsnitt 4.2.3.

Anledningen till att dessa turismcykelleder 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 turismcykelled.
- Olika leder överlappar varandra, och det är lättare att skriva flera nummer på en skylt än flera namn.
- Utländska cyklister känner igen sig, eftersom flera länder har system med numrerade långa turismcykelleder (till exempel Danmark, Finland, Nederländerna och Schweiz).

### 4.2.1 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 enligt figur 2:

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



Figur 2. Sverigekarta för numrering av de nationella cykellederna.



#### 4.2.2 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 "100a" och "100b". För regionala leder är nummer 100–400 reserverade enligt figur 3, från söder till norr. Regionala leder har unika nummer. Nummerserien är indelad efter landsdel:

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



Figur 3. Sverigekarta för numrering av de regionala cykellederna.

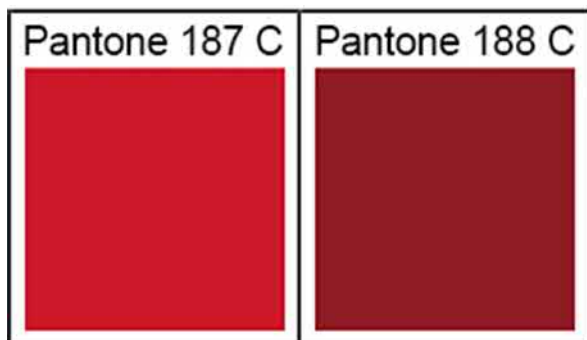
#### 4.2.3 Lokala leder

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

## 4.3 Utformning av vägmärken för turismcykelleder

Basfärgen för märket är Pantone 187 C röd. Nationella och regionala leder har ett unikt nummer i vit färg. Den färgade rutan med numret har följande färger (figur 4):

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



Figur 4. 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 (figur 5).



Nationell led

Regional led

Figur 5. 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, välj alltså bort lednamnet.

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 6), 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 6. Cykelledsmärken för vägvisning till 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 (figur 7). 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 märkas ut enbart med förberedande märken och kvittensmärken.



Figur 7. Vägvisare.

Om vägvisare används bör det som mest finnas tre vägvisare per riktning. Det bör heller inte vara fler än två 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 Trafikverkets regionkontor och 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](http://www.transportstyrelsen.se) Sökord: Lokaliseringsmärken för upplysning om

serviceanläggningar. För denna typ av vägvisning måste tillstånd sökas hos berörd väghållare, och de kriterier som gäller för varje symbol måste uppfyllas. Den sökande står själv för kostnaden för tillverkning och uppsättning. Ansökan om vägvisning längs med statliga vägar finns på <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/tillstand/ansok-om-skylt-for-vagvisning/>

#### 4.3.2 Utformning för lokala leder

Leden ska märkas ut utan lednummer, men med namn. Se figur 8.



*Figur 8. Märke för lokal cykelled.*

## 5. Uppföljning

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 Trafikverkets regionkontor får en regelbunden återrapportering. Ledhuvudmannen bör därför ha en kontinuerlig dialog med väghållarna, eftersom de har en roll i att jobba med förbättringar, sköta underhållet och uppdatera vägvisningen.



## 5.1 Nationella och regionala leder

Ledhuvudmannen ska för nyetablerade cykelleder presentera uppföljningen muntligt för referensgruppen (cirka 1 år efter invigning). Därefter krävs en skriftlig rapportering vartannat år till Trafikverkets regionkontor, och det är ledhuvudmannen som ansvarar för att åiterrapportera. Trafikverket tar sedan ställning till uppföljningen och tar eventuella beslut om åtgärder.

Rapporteringen, som utgår ifrån ledhuvudmannens plan för kvalitetssäkring av infrastruktur och utmärkning, bör innehålla 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 avtal har förnyats eller ändrats.

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

## 5.2 Lokala leder

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

## 6. Befintliga cykelleder

Sverige har i dag en stor mängd befintliga, äldre cykelleder – uppskattningsvis cirka 500 leder. De består av både korta och långa leder och de har en varierande kvalitet, bland annat när det gäller skyltning, komfort, underhåll och trafiksäkerhet. Den mest kända är Sverigeleden som sköts av den ideella organisationen Svenska Cykelsällskapet (SCS), som också ligger bakom flera äldre cykelleder i Sverige. De äldre cykellederna fungerar som en slags ryggrad för cykelturismen och de är också viktiga för den lokala rekreationscyklingen.

I den fortsatta utvecklingen av cykelturismen i Sverige är det viktigt att utgå ifrån de befintliga lederna och att successivt höja deras kvalitet genom höjd standard eller nya sträckningar. En viktig del i denna utveckling är att ha ett långsiktigt strategiskt arbete med exempelvis paketslösningar med besöksmål, boende och servering längs med lederna.

Det långsiktiga målet bör vara att längre turismcykelleder i Sverige ska hålla en god och jämn standard, genom att uppfylla kriterierna för nya nationella och regionala cykelleder. Det kommer dock att ta lång tid att utveckla de befintliga lederna till en högre standard utifrån kriterierna. De 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, till exempel med uppsättningen av ledmärken.

För att fortsätta utvecklingen av cykelleder för turism i Sverige bör de ideella organisationerna (SCS med flera), 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 ser över cykellederna med avseende på trafikmiljöns standard. I takt med att trafikmängden ökar på vårt vägnät 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 ÅDT över 4 000 och en skyltad hastighet >70 km/tim bör inte förekomma.

Om det förekommer gamla och slitna cykelledsmärken, ryms det inom väghållarens mandat att ta bort dessa vägmärken. Innan märken tas bort bör väghållaren först ha en dialog med den som ansvarar för cykelleden.





## 7. EuroVelo

EuroVelo-nätverket utgörs för närvarande av 17 långdistansrutter som används av såväl cykelturister som lokala cyklister, för transport- och rekreationscykling. Nätverket länkar samman Europas länder genom cykelanpassad infrastruktur. EuroVelo-nätverket är resultatet av samarbete mellan och investeringar från kommunala, regionala och nationella administrationer samt organisationer och kommersiella aktörer. Genom Sverige går fyra av EuroVelo-rutterna men de har inte vägvisning utan är endast redovisade på en karta. Delar av EuroVelo 7, EuroVelo 10 och EuroVelo 12 går längs med de godkända nationella lederna Kattegattleden, Sydostleden och Sydkustleden.

EuroVelo har en internationellt förankrad förvaltningsstruktur. Varumärket ägs av European Cyclists' Federation (ECF). ECF:s styrelse är högsta beslutsfattande instans. I de flesta EU-länder finns det nationella EuroVelo-samordningscenter eller samordnare (National EuroVelo Coordination Centre or Coordinator – NECC/C). Den dagliga samordningen på europeisk nivå sköts av EuroVelo Management Team (5FTE), som är inbäddat i ECF:s huvudkontor i Bryssel. I Sverige är Cykelfrämjandet medlem i ECF.

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

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)