

Förutsättningar för cykelturism i Sverige

Per Kågeson
Nature Associates
2007-09-29

På uppdrag av Nutek

0. Innehåll

1. Inledning

- 1.1 Bakgrund
- 1.2 Uppdraget
- 1.3 Tidigare utredningar
- 1.4 Konsultation med intressenterna
- 1.5 Avgränsningar och disposition

2. Nuvarande utbud i Sverige

- 2.1 De viktigaste svenska cykeldestinationerna
- 2.2 Det övriga utbudet
- 2.3 Svenskarnas cykelvanor

3. Cykelturismen i Europa och Nordamerika

- 3.1 Omfattning och trend
- 3.2 Exempel på viktiga cykeldestinationer
- 3.3 Viktiga länder för cykelturism

4. Den framtida potentialen för cykelturism i Sverige

- 4.1 Antaganden om cykelturismens tillväxt i Europa
- 4.2 Sveriges marknadsandel

5. Krav som bör ställas på cykeldestinationer och cykelturistleder

- 5.1 Inledning
- 5.2 Attraktioner
- 5.3 Infrastruktur
- 5.4 Trafiksäkerhet
- 5.5 Boende, mat och övrig service
- 5.6 Övervinna moment 22

6. Behov av infrastrukturinvesteringar för cykelturism i Sverige

- 6.1 Utnyttjande av befintliga cykelvägar
- 6.2 Samutnyttjande av ny infrastruktur
- 6.3 Utnyttjande av överbliven infrastruktur
- 6.4 Utnyttjande av enskild väg
- 6.5 Sommarcykelvägar
- 6.6 Behov av ny cykelväg för rekreation och turism
- 6.7 Investeringskostnader

7. Destinationer med förutsättningar att attrahera cykelturister

- 7.1 Allmänna utgångspunkter
- 7.2 Skåne
- 7.3 Halland
- 7.4 Småland och Blekinge
- 7.5 Öland
- 7.6 Östergötland
- 7.7 Västra Götaland

- 7.8 Gotland
- 7.9 Stockholm och Mälardalen
- 7.10 Värmland
- 7.11 Bergslagen och Dalarna
- 7.12 Norrland
- 7.13 Sammanfattning

8. Prioriteringar och förslag

- 8.1 Utgångspunkter
- 8.2 Behov av pilotprojekt
- 8.3 Kattegattleden
- 8.4 Ytterligare möjligheter
- 8.5 Kostnader för cykelturistlederna

9. Samhällsekonomisk nytta i ett längre perspektiv

- 9.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 9.2 Turistbranschens intäkter
- 9.3 Landsbygdsutveckling
- 9.4 Sammanfattande bedömning

10. Ansvar för cykelturistleder

- 11.1 Nuvarande förhållanden
- 11.2 Utvecklingsmöjligheter

11. Finansiering av cykelturistlederna

- 11.1 Nuvarande finansiering av cykelvägar
- 11.2 Utländska modeller för finansiering av cykelleder
- 11.3 Överväganden och förslag

12. Övriga åtgärder för att främja cykelturismen i Sverige

- 12.1 System för skyltning av cykelturistleder
- 12.2 Cykel på tåg och buss
- 12.3 Samordning med övrigt utbud
- 12.4 Matkulturens betydelse
- 12.5 Marknadsföring mot omvärlden
- 12.6 Övriga åtgärder

13. Sammanfattande bedömning

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Upplevelseturismen utvecklas snabbt i Europa och cykling utgör en väsentlig del av den. Sverige har goda förutsättningar för cykelturism men saknar längre sammanhängande cykelleder som är bilfria.

1.2 Uppdraget

Regeringen har uppdragit åt Nutek att analysera den framtida potentialen för cykelturism i Sverige samt effekterna för besöksnäring och lokal näringslivsutveckling av en svensk satsning på cykelturism. I uppdraget ingår att redovisa cykelturismens omfattning och tillväxttakt i Europa och Sverige, det nuvarande utbudet i Sverige samt vilka krav som bör ställas på cykelturistleder.

I uppdraget ingår även att bedöma vilka destinationer och stråk som kan ha bäst förutsättningar att attrahera svenska och utländska cykelturister samt att klargöra vilka infrastrukturinvesteringar, system för skyltning av cykelturistleder och övriga åtgärder som behöver vidtas för att utveckla cykelturismen i Sverige. Förslag om finansiering ska lämnas tillsammans med en bedömning av samhällsekonomiska kostnader och nyttor i ett längre perspektiv.

Nutek har anlitat Nature Associates (Per Kågeson) för arbetet med den nu föreliggande rapporten. Koucky & Partners (Michael Koucky) har som underkonsult ansvarat för en bakgrundsrapport om utländska erfarenheter. Utredningen har genomförts med förhållandevis blygsamma resurser.

Uppdraget skulle enligt det ursprungliga direktivet redovisas den 30 april 2007 men tiden förlängdes senare till den 15 oktober samma år.

1.3 Tidigare utredningar

Den enda under senare år genomförda studie av cykelturismen i Sverige utfördes 1990 av Svenska Cykelsällskapet på Sveriges Turistråds uppdrag.¹ Enligt rapporten var Gotland i slutet av 1980-talet den enda regionen i Sverige där cykelpaket och cykeluthyrning hade sådan omfattning att man kunde tala om en näringsgren. Ca 20 procent av 350 000 sommargäster bedömdes cykla och cykelturismen på ön uppskattades motsvara ca 150 helårsarbeten. Som mest under 1980-talet försålles 3500 cykelpaket. Som jämförelse såldes 130 cykelpaket längs Västgötadeln av Göta Kanal under 1988. Betydande cykeluthyrning, främst för endagsutflykter förekom på Ven, Koster, Utö och Visingsö. Därtill noterar utredningen att ett stort antal bilburna campinggäster medförde egna cyklar och att 13 000 campingnätter registrerades för cykelturister i hela landet.

Se också avsnittet 2.3 nedan.

¹ *Upptäck Sverige på cykel*. Sveriges Turistråd. Rapport 1990:2.

1.4 Konsultation med intressenterna

NUTEK har under arbetet med rapporten samlat intressenterna till ett inledande möte som ägde rum den 8 februari 2007 samt utnyttjat möjligheten att redovisa ett utkast till vid Sveriges Kommuner och Landstings cykelkonferens den 11 september. Sveriges kommuner och landsting har via sitt kontaktnät uppmanat kommuner och turistbyråer att lämna underlag, vilket ett drygt dussin av dem gjort. Utredningen har under arbetet tillskrivit ett tjugotal destinationer, organisationer och turistföretag med specifika frågor samt besökt Skåne, Halland, Småland, Öland, Gotland, Östergötland och Västra Götaland för diskussioner med de regionala och lokala intressenterna. Ett ofullständigt utkast översändes i början av september till intressenterna som under två veckor under informella former kunde lämna synpunkter på detta till utredaren.

1.5 Avgränsningar och disposition

Den föreliggande rapporten behandlar förutsättningarna för cykelturism i Sverige med undantag för två aspekter, möjligheten att medföra cyklar på tåg (där Banverket har ett parallellt regeringsuppdrag) och terrängcykling på mountainbike.

Cykling på mountainbike förekommer i begränsad omfattning på vissa turistdestinationer i fjällvärlden, delvis som utförsäkning i pister som vintertid används för skidåkning. Terrängcykling på mountainbike är en växande sport som kan få betydelse för sysselsättningen sommartid på berörda vintersportorter. Mountainbike används också, men i ännu så länge ganska liten omfattning, för distanscykling i fjällen där den kan medföra ökat slitage på vegetationen om den inte kanaliseras till lämpliga stråk.

Rapporten inleds med en sammanfattning av läget i Sverige och Europa. Utifrån en bilaga om cykelturismens utveckling i grannländerna görs sedan en bedömning av den långsiktiga potentialen i vårt land. Därefter redovisas vilka krav som bör ställas på cykeldestinationer och cykelleder. De bildar utgångspunkt för den därefter redovisade bedömningen av förutsättningarna och behoven av infrastrukturinvesteringar i Sverige. Sedan följer förslag till prioriteringar och därefter en redovisning av den samhällsekonomiska nyttan. Rapporten avslutas med förslag om former för finansiering av cykelturistlederna och övriga åtgärder för främjande av cykelturismen i Sverige.

2. Nuvarande utbud i Sverige

Sverige har många mil skyltad cykelled men bara en liten del har en standard som uppfyller de kvaliteter som internationella cykelturister i allmänhet förväntar sig. Få svenska cykelleder är bilfria och de flesta erbjuder inte tillräcklig service i form av transporter, cykeluthyrning, övernattningsmöjligheter mm.

Det utbud av cykelprodukter som erbjuds i Sverige är till övervägande del riktat mot hemmamarknaden. En konsekvens av detta är att merparten avser produkter med förhållandevis lågt pris och låg servicenivå. Bara ett fåtal områden har ett tydligt utbud av paketerade resor.

2.1 De viktigaste svenska cykeldestinationerna

Cykelturism förekommer i Sverige främst i Skåne (särskilt Österlen och nordvästra Skåne), Kronobergs län, Halland och Gotland samt längs Göta Kanal. Därtill är mindre öar som Visingsö, Ven, Utö och Koster attraktiva cykeldestinationer. Banvallarna kring Ulricehamn och längs Klarälven i Värmland utgör relativt nya tillskott.

Cykelfrämjandet (CF) och Svenska Cykelsällskapet (SCS) har med stöd av bl.a. Vägverket, NTF och kommunerna rekognoserat och skyltat en rad cykelleder i blandad trafik. De till längden mest omfattande är de båda nationella lederna *Cykelspåret* (CF) och *Sverigeleden* (SCS). Cykelleder har också anlagts av kommuner samt regionala myndigheter och turistorganisationer.²

De skyltade cykellederna utnyttjar främst det sekundära vägnätet. Trots detta går lederna till stor del på vägar som är skyltade för 70 km och där hastigheterna ibland kan vara väsentligt högre. Det finns också många inslag av sträckor som är skyltade för 90 km.

Med undantag för *Gotlandsleden* saknas undersökningar av i vilken utsträckning cykling förekommer på cykellederna. Nyttjandet av övriga leder förefaller med några undantag vara lågt.

För att få underlag för en bedömning av omfattningen av nyttjandet har utredningen anlitat Vägverkets färjerederi som noterat antalet passerande cyklister vid Skanssundet (Södertörn-Mörkö) och Bråviken. Båda sunden passeras av *Cykelspåret* (skyltat av Cykelfrämjandet) och *Kustlinjen* (Svenska Cykelsällskapet). Dessutom utnyttjas Skanssundet av *Sverigeleden* (Svenska Cykelsällskapet). Eftersom det berörda vägnätet också utnyttjas av tränande tävlingscyklister ombads färjornas besättningarna att redovisa cyklister med och utan packning.

Tabell 1 sammanfattar resultaten och visar att respektive sund i genomsnitt bara passeras av ett halvt dussin cykelturister per dag (båda riktningarna inräknade).

² *Skyltade cykelleder i Sverige*, Cykelfrämjandet och Vägverket 2003, innehåller information om de flesta av de skyltade nationella och regionala lederna.

Tabell 1. Cyklister som utnyttjade vägverkets färjor över Skanssundet respektive Bråviken under tre veckor 2007.

Vecka	Skanssundet			Bråviken		
	Utan packning	Med packning	Totalt	Utan packning	Med packning	Totalt
20		Ingen uppgift		21	23	44
24	43	12	55	27	27	54
29	108	91#	199	27	86	113
Medeltal	76	52	127	25	45	70

Inklusive en grupp på 25 personer.

Resultaten från de tre skyltade cykellederna i blandad trafik kan jämföras med en mätning en vecka i augusti 2003 på den bilfria leden mellan Ulricehamn och Borås då 872 cyklister passerade gränsen mellan de båda kommunerna. Uppgift om hur många som cyklade med respektive utan packning saknas dock. De mest välfrekventerade utländska lederna besöks en genomsnittlig sommarvecka av uppemot 10 000 cyklister.

Cykeluthyrning i större skala förekommer främst i områden där turistbyråerna säljer cykelpaket samt för dagsutflykter på mindre öar som Ven och Visingsö. På Gotland finns ca 2 000 uthyrningscyklar. Uthyrning i mindre skala förekommer i så gott som hela landet, bl.a. på ca 40 procent av landets nära 700 campingplatser.³

Hur turisterna upplever cykelrekreationslederna är föga känt. Vägverket Region Stockholm har dock tillfrågat 120 slumpmässigt utvalda turister som cyklat på Gotlandsleden.⁴ Av dem var 58 procent nöjda med skyltningen och 29 procent missnöjda. Hela 62 procent ansåg att utrymmet var dåligt med hänsyn till vägbredd och antal bilar. Bara 13 procent ansåg att leden fungerar bra i detta avseende. De missnöjda menar att bilarna kör alldeles för fort och för nära. Totalt sett var trots allt 63 procent mycket positiva till sin upplevelse och 36 ganska positiva. De tillfrågade fick också möjlighet att komma med förslag till förbättringar. De mest prioriterade gällde bredare väggen, fler bilfria cykelvägar och separata cykelbanor. Många ville också ha bättre skyltning.

2.2 Det övriga utbudet

Utöver de i föregående avsnitt nämnda cykeldestinationerna förekommer cykelturism i mera blygsam omfattning på många håll i vårt land. Många kommuner erbjuder kartor med förslag på cykelutfärder lämpliga för dagsutflykter och cykeluthyrning i liten skala (< 10 cyklar) finns på många platser. En del av utflyktsförslagen avser lokala skyltade leder, men flertalet gäller färdvägar som inte är skyltade. I några fall är lederna/förslagen av sådan längd att de lämpar sig för flerdagsfärder. De flesta är av dem är dock så korta att utbudet i första hand vänder sig till människor som vill cykla någon dag under semestern (i motsats till att cykelsemestra) eller till befolkningen i trakten.

³ *Camping och stugor*, Sveriges Campingvärdars Riksförbund, Uddevalla 2000.

⁴ *Cykelstråk på Gotland, En undersökning av cyklingens omfattning, karaktär och potential bland cykelturister på Gotland*, Vägverket Region Stockholm, RAP 1998:0334.

2.3 Svenskarnas cykelvanor

Den officiella svenska statistiken ger inte särskilt god vägledning för en bedömning av det nuvarande intresset för cykelturism. Statistiken har inte ens skilda kategorier för cykling och förflyttningar till fots. En särredovisning utförd av SCB visar emellertid att 8.4 procent av alla resor 1999-2000 var cykelresor och att de tillsammans svarade för 1.4 procent av den totala färdsträckan för alla resor. Motion och friluftsliv uppgavs av de tillfrågade som anledningen till 12 procent av cykelresorna och 23 procent av den totala färdsträckan med cykel.⁵ Data om svenskarnas cykelturistande utomlands saknas, liksom data om det utländska cykelturistandet i Sverige.

Sveriges Turistråd lät 1988 Svenska Cykelsällskapet göra en statistisk undersökning av 1650 slumpmässigt utvalda svenskars cykelrekreationsvanor.⁶ Av dem som besvarade frågorna cykelsemestrade 3 procent i den tillfrågade åldersgruppen (15-74) under 1988. Det motsvarar 230 000 människor. De ägnade i genomsnitt 8.25 dagar åt cykelsemestern, vilket ger 1.9 miljoner cykelturistdagar. Om enkäten ger en sann bild av omfattningen av cykelturismen skulle under en genomsnittlig dag den aktuella säsongen ungefär 20 000 människor ha semestercyklat (med övernattnig). Siffran förefaller mycket hög om man t.ex. jämför antalet cykelturister på Gotland som i samma rapport anges till 50 000 till 60 000 för hela säsongen eller antalet försålda cykelpaket, som t.ex. anges till 130 för västgötadelen av Göta kanal. Ca 1.9 miljoner övernattningar stämmer inte heller med uppgiften om 13 000 campingnätter för cykelturister, som om båda siffrorna vore korrekta, bara skulle ha svarat för 7 promille av övernattningarna. Det framgår inte av enkäten hur stort bortfallet var och inte heller hur stor del av svenskarnas cykelturistande som ägde rum utomlands.⁷

Statistiska uppgifter saknas beträffande cykelturismens omsättning i Sverige. Enligt utredningens överslagsmässiga beräkning kan det för närvarande röra sig om 150 till 200 miljoner kronor per år.

⁵ Kågeson, P., *Plan för svenska cykelrekreationsvägar*, Vägverket Publikation 2001:116.

⁶ *Opinionsundersökning om svensk cykelturism*, Sveriges Turistråd/Svenska Cykelsällskapet, 1988, kortfattat återgivet i *Upptäck Sverige på cykel*, Sveriges Turistråd Rapport 1990:2.

⁷ Enligt Tom Wijkmans, FSI, är undersökningspopulationen (1 650 individer) för liten för att tillåta säkra slutsatser när den verkliga andelen som cykelsemestrar kan vara så låg som 1 procent.

3. Cykelturismen i Europa och Nordamerika

3.1 Omfattning och trend

Upplevelseturism i olika former utvecklas snabbt i Europa. Det märks bland annat i länder som Danmark, Tyskland, Österrike, Schweiz, Spanien och Storbritannien. I några av dessa länder utgör semester med cykling som primärmotiv 2-4 procent av det totala semesterresandet med en förväntad fördubbling inom tio år. Cykling som en av flera komponenter i resan är väsentligt större.⁸

Förutsättningarna för cykelturism i Europa har förbättrats under senare år. Det är inte bara traditionella cykelländer som Danmark och Nederländerna som satsar på bilfria leder. Omfattande investeringar sker i länder som Österrike, Tyskland, Frankrike, Belgien, Luxemburg och Storbritannien. Även i Spanien och USA görs betydande satsningar.

I flera länder finns en stark betoning på att utveckla fler turistiska produkter som främjar hälsa och kondition. Att strategierna för affärsutveckling inom turismen utvecklas i denna riktning är naturligt med tanke på att det rör sig om livsstilar som vinner terräng.

3.2 Exempel på viktiga cykeldestinationer

Donau Radweg är förmodligen Europas mest besökta cykelturistled. Den följer Donau från Passau vid tyska gränsen till Wien (ca 350 km) och vidare till Budapest i Ungern (totalt 434 km) och är till mer än 90 procent bilfri. År 2006 cyklade ca 65 000 personer hela den österrikiska delen av sträckan. Därtill gjorde 230 000 människor kortare turer eller dagsutflykter längs leden som naturligtvis också utnyttjas av lokalbefolkningen cykelpendling. Cykelturisterna genererade över 300 000 gästnätter och omsatte över 25 miljoner euro (225 Mkr).

Mosel Radweg är en av Tysklands mest populära bilfria cykelturistleder. Den följer floden från Trier till Koblenz (270 km). Inräknat delar i Luxemburg och Frankrike uppgår den totala längden till 545 km. Uppgift om intäktema har inte hittats men de torde vara av ungefär samma storlek som för Donau Radweg.

På Bornholm finns över 200 km bilfri cykelled. Det är möjligt att med undantag för några korta sträckor i blandad trafik följa kusten runt hela ön. Antalet cyklande besökare uppskattas till 150 000 per år.

Sea to Sea Cycle Route sammanbinder Irländska Sjön (Whitehaven/Workington) med Nordsjön (Newcastle/Tynemouth) och är 230 km lång. Leden invigdes 1995 och det tar besökarna 3-5 dagar att cykla hela sträckan. År 2005 cyklade mer än 20 000 personer hela sträckan, en dryg fördubbling jämfört med 1997, två år efter invigningen, då 10 000 färdades hela vägen. De långväga turisterna bedöms 2005 ha spenderat ca 35 Mkr och de

⁸ *Outdoor/multiaktiviteter & ekoturism. Sverigeturismens konkurrenskraft - ett europaperspektiv*, Turistdelegationen, maj 2004.

sammanlagt 370 000 besökarna (inklusive dagsbesök) beräknas ha konsumerat för motsvarande ca 80 Mkr.⁹

Rhen-rutten (Veloland rutt nr 2) är 425 km lång och följer floden från källområdena i Alperna till Basel vid gränsen mot Tyskland. Leden är bara delvis bilfri men utnyttjades under 2004 av ca 30 000 personer för färder med en eller flera övernattningsnätter. Cykelturisterna längs rutten uppskattas detta år ha omsatt ca 140 Mkr på mat, dryck, övernattningsnätter mm.

3.3 Viktiga länder för cykelturism

Några länder är särskilt viktiga cykeldestinationer och flertalet av dem utgör också naturliga marknader för svensk cykelturism.

Danmark

Danmark har ett vittförgrenat och väl skyltat nationellt nätverk av cykelleder samt många lokala leder. Som första land i Europa etablerade Danmark 1993 ett nationellt system för skyltning av cykelleder som består av ett tiotal nationella och ett större antal regionala och lokala leder. Ett 40-tal längre sträckor är helt bilfria. Antalet cykelturister uppgick till minst 160 000 per år i mitten av 1990-talet och "feriecyklister" (som kombinerar cykel med förflyttning med bil) uppskattades då till ca 900 000 personer per år.¹⁰

Nederländerna

Nederländerna har ett omfattande nätverk av bilfria cykelleder som täcker hela landet. Det nationella nätverket omfattade ca 6 000 km i slutet av 1990-talet. *The National Bicycle Platform Organisation* (SLF), etablerat 1987, samordnar projektet och ansvarar bl.a. för skyltning och marknadsföring av lederna. I vissa delar av landet, t.ex. de västfrisiska öarna, utgör cykellederna ett viktigt underlag för internationell och nationell turism.¹¹

Tyskland

Cykelturismen är mycket omfattande i Tyskland och vid sidan av Moseldalen (omnämnt ovan) finns ett stort antal helt eller i huvudsak helt bilfria leder.

Schweiz

I Schweiz ansvarar en nationell stiftelse, Veloland, för utvecklingen av cykelinfrastrukturen och marknadsföringen av Schweiz som cykeldestination. Bakom stiftelsen står bl.a. samliga kantoner, turistnäringens organisationer och cykel- och bilistorganisationerna. Förutom från stiftelsens medlemmar får Veloland ekonomiskt stöd från de schweiziska motsvarigheterna till vägverket, NUTEK och Folkhälsoinstitutet. För närvarande finns nio nationella cykelrutter (på vardera 27-50 mil) som delvis går i blandad trafik.

National Cycle Network (UK)

Den infrastruktur som cykelturismen behöver är ofta av stort intresse även för närrecreation och arbetspendling med cykel. I många länder utvecklar man därför ett infrastrukturrellt koncept som tillgodoser behoven hos flera olika typer av nyttjare. Det mest systematiskt uppbyggda programmet för cykelinfrastruktur finns i Storbritannien. Arbetet med the

⁹ Information från Bryd Dowson, Sustrans regional manager.

¹⁰ *Cykelruter – hvordan*, Dansk Cyklist Forbunds Cykelrutepolitik, Dansk Cyklistforbund, Köpenhamn 1995.

¹¹ *The Dutch Bicycle Master Plan*, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Haag, 1999.

National Cycle Network (NCN) inleddes 1995 och år 2006 fanns ett sammanhängande brittiskt cykelvägnät om 10 000 miles (16 000 km). Hundratals kommuner deltar och programmet samordnas av stiftelsen *Sustrans*. Omkring en tredjedel av nätverket är helt bilfritt. Övriga delar utnyttjar smågator och småvägar. Nätverket täcker hela landet och många av de nationella cykellederna är intressanta för turister. Några av dem är till helt övervägande del bilfria.

Arbetet med det nationella cykelvägnätet tog fart när *Sustrans* i mitten av 1990-talet ur lotterimedel fick ett bidrag om 43.5 miljoner pund (MSEK 583). Dessa medel täckte 21 procent av investeringarna för de första 5 000 engelska milen. Övriga medel kom från lokala myndigheter samt från en långa rad andra källor. Cykelindustrin och dess återförsäljare bidrar med 0.25 procent på försäljningen av nya cyklar i Storbritannien.¹²

Cykeltrafiken ökar snabbt på de färdigställda delarna av nätverket. Tillväxttakten har de senaste åren legat kring 15 procent. Tillväxten är två till tre gånger snabbare på de bilfria delarna än på de sträckor som utnyttjar bilvägar. Enligt *Sustrans* bedömning, baserat på mätningar och intervjuer, attraherade nätverkets cykelvägar 232 miljoner resor under 2005, varav 39 miljoner utanför tätbebyggda områden.¹³ Intervjuundersökningar med cyklisterna visar att omkring en fjärdedel av nyttjarna tidigare inte cyklat alls eller cyklat mycket sällan.¹⁴

Frankrike

I Frankrike antogs 1998 en nationell plan för gröna cykelleder, *Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes*. Avsikten är att anlägga närmare 8 000 km säkra och sammanbundna långdistansleder. Lederna utnyttjar i stor utsträckning nedlagda banvallar och kanalbankar men också en del lågtrafikerade mindre vägar.¹⁵

Spanien

I Spanien har sedan 1993 bilfria cykelleder anlagts på ett sextiototal banvallar. De omfattar 980 km och marknadsförs både inom och utom landet som turistleder. Den spanska jämvägsstiftelsen, *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*, koordinerar arbetet på att utveckla dessa *vias verdes*. Det spanska miljödepartementet bidrar årligen med ca 6 miljoner Euro till fortsatta investeringar.¹⁶

USA

I USA utnyttjas över 1 400 banvallar som cykelleder: Totalt omfattar de mer än 22 000 km. Därtill kommer 1 200 km på kanalbankar. Lederna används främst för cykling men också för vandring och in-lines samt i viss utsträckning för ridning och längdskidåkning. Utbyggnaden fortsätter. USA har ca 300 000 km nedlagd banvall och ett par tusen kilometer tillgängliga kanalbankar. Det finns pågående eller planerade projekt omfattande drygt 20 000 km. Flertalet projekt tillkommer i samarbete mellan *Rails to Trails Conservancy* (RTC), som har drygt 100 000 medlemmar, och lokala myndigheter och organisationer.

¹² www.sustrans.org.uk

¹³ The National Cycle Network. Route User Monitoring Report. To end of 2005, *Sustrans. Network News*, Issue 22, Spring 2004.

¹⁴ *Network News*, Issue 19, Autumn 2002.

¹⁵ *The European Greenways Good Practical Guide*, European Greenways Association, 2000.

¹⁶ Samtal med Carmen Aycart Luengo, Fundación de los Ferrocarriles Espanoles.

Finansieringen av lederna har hittills till 80 procent klarats med federala bidrag. För de närmaste fyra åren har 4.5 miljarder dollar av federala medel öronmärkts för investeringar i gång- och cykelvägar. Därtill kan pengar sökas ur andra transportinvesteringsprogram som totalt omfattar mer än 70 miljarder dollar. Omräknat till en befolkning av Sveriges storlek motsvarar de först nämnda öronmärkta medlen ca 250 miljoner kronor per år. Medel kommer också från delstaterna och lokala sponsorer.¹⁷

Enligt RTC uppgår användningen av de nu etablerade lederna till över 70 miljoner besökandedagar per år eller i genomsnitt ca 70 000 besök per led. De tio mest besökta lederna har alla mellan en och tre miljoner besök per år.¹⁸

¹⁷ Uppgifter från America Bikes (www.americabikes.org).

¹⁸ www.railtrails.org.

4. Den framtida potentialen för cykelturism i Sverige

4.1 Antaganden om cykelturismens omfattning och tillväxt i Europa

Som redan nämnts utgör semester med cykling som primärmotiv i några länder 2-4 procent av det totala turismen.¹⁹ I bilaga 2 till denna rapport bedömer konsulten att cykelturismen i Europa år 2005 genererade minst motsvarande 40 miljarder svenska kronor och att volymen troligen fördubblas till år 2025. Eftersom data saknas från ett antal länder skulle den nuvarande omsättningen möjligen kunna vara ännu högre. Antagandet om en fördubbling skulle också kunna vara tilltaget i underkant, eftersom cykelturismen sannolikt kommer att växa snabbare än den totala turismen. Den förra befinner sig ännu på en blygsam nivå i många länder. Cykelturismens tillväxt kan komma att förstärkas av att upplevelseturismen generellt växer snabbt och den påverkas också positivt av hälsotrenden, ekoturismkonceptet och ökad oro för klimatförändringar.

Samtidigt bör man vara uppmärksam på att uppgifterna om en omsättning i storleksordningen 40 miljarder kronor bygger på ett fåtal studier som skiljer sig åt beträffande geografisk täckning och sannolikt också med avseende på metod. En "top-down-ansats" baserad på enkäter kan leda till överskattning om bortfallet är stort och ingen bortfallsanalys genomförs. Om bara en procent av medborgarna har cykling som primärmotiv under semestern, krävs en mycket stor undersökningspopulation för att säkerställa resultatet med tillräcklig noggrannhet. Man bör således vara uppmärksam på risken för överskattning. Uppgifterna om nyttjandet av och omsättningen från enskilda cykelleder kan däremot bedömas som betydligt mera säkra (kanske en osäkerhetsmarginal på $\pm 10-15\%$).

4.2 Sveriges marknadsandel

Vid ett försök att få begrepp om potentialen för cykelturism i Sverige bör man skilja på turism och närrekreation. Turism brukar definieras som människors aktiviteter när de reser till eller vistas utanför sin vanliga omgivning för fritid, affärer eller andra syften för kortare tid än ett år. Turism är alltså förknippad med transporter, logi, och kost samt dessutom ofta med shopping och fritidssysselsättningar av olika slag. Närrekreation kan till sitt innehåll likna turism men skiljer sig från turismen genom att äga rum på så kort avstånd från individens bostad att utflykten inte kräver övernattning på annan plats.

Beträffande turismen finns det skäl att särskilja cykelturister och turister som cyklar. Den först nämnda kategorin förflyttar sig mellan olika övernattningsplatser per cykel. För den senare kategorin är cykling ett inslag under semestern men inte dess huvudsakliga mål. Exempel på detta kan vara att man tar med egna cyklar på bilen, husvagnen eller husbilen eller att man någon gång under resan hyr cykel för en kortare utfärd.

Två förhållanden talar för att svenska folket skulle cykelturista och rekreationscykla i större omfattning om infrastrukturen vore bättre. Det ena är att de svenska hushållen förfogar över 6 miljoner cyklar, det andra att friluftsliv i olika former har en förhållandevis stark

¹⁹ *Outdoor/multiaktiviteter & Ekoturism. Sverigesturismens konkurrenskraft – ett Europaperspektiv*. Turistdelegationen, 2004.

ställning hos svenskarna. Förmodligen skulle också nya svenska destinationer få en starkare ställning bland dem som redan är aktiva cykelturister.

Södra Sverige bör ha goda förutsättningar att locka cykelturister från främst Danmark, Tyskland och Nederländerna. Dessa tre länder är inte bara geografiskt närbelägna utan har också starka cykeltraditioner. Så använde t.ex. holländarna 2001-2002 sammanlagt 48 miljoner dagar till cykelrekreation och cykelturism.²⁰ Enligt en annan källa gör holländarna årligen omkring en halv miljon resor till utlandet med cykling som huvudaktivitet.²¹ Tyskarnas utlandsresor i samma syfte uppskattas av samma källa till 0.9 miljoner per år. Enligt en dansk studie kommer 54 procent av de övernattande cykelturisterna i Danmark från Tyskland, 34 procent från Danmark samt vardera 3 procent från Nederländerna, Sverige och Norge.²²

Vad Sverige kan erbjuda i högre grad än Nederländerna och Tyskland är bland annat närhet till skog, hav och sjöar. Möjligheterna att kombinera cykling, vandring och kanot är väsentligt bättre i Sverige än i flertalet grannländer.

Beträffande närrekreation på cykel har stora delar av södra Sverige utomordentligt goda förutsättningar. Avstånden mellan större tätorter och attraktiva områden som badstränder, friluftsområden och andra utflyktsmål som kulturella företeelser och historiska minnesmärken är ofta korta. Det är bara cykelinfrastrukturen som ofta saknas.

Potentialen för cykelturism i södra Sverige kan kanske bäst bedömas genom en jämförelse med vad Bornholm har åstadkommit. Under år 2002 besökte nästan 600 000 turister Bornholm. Av dem använde 24 procent cykel under hela eller någon del av resan.²³ Målet är att Bornholm 2010 ska vara bland de fem mest besökta cykeldestinationerna i Europa. Det ska nås genom utbyggnad och uppgradering av det redan goda cykelvägnätet samt genom att förstärka cykelturistkonceptet när det gäller cykeluthyrning, övernattningsmöjligheter, och attraktioner. Vid jämförelse med Sydsverige bör man betänka att Bornholm är en ö till vilken man vanligen kommer med färja från Sverige. Förutsättningarna för cykelturism bör således vara ännu bättre i de mest attraktiva delarna av det svenska fastlandet.

Svenskarna är ca 2 procent av Europas befolkning och turistnäringens omsättning i Sverige utgör ca 2.6 procent av den europeiska. Om cykelturismen omsätter 80 miljarder kronor i Europa år 2025 borde Sverige ha möjlighet att uppnå ca 2 miljarder vid oförändrad andel av den totala omsättningen i turistnäringen. Utfallet kan dock bli väsentligt lägre eller högre beroende på hur omfattande den svenska satsningen på infrastruktur och marknadsföring blir. Om en omsättning på 2 miljarder kronor uppnås innebär det troligen en tillväxt på över 1 000 procent jämfört med 2005.²⁴ Man bör som nämndes ovan vara uppmärksam på att den omsättning som anges för 2005 kan bygga på en överskattning. Ett alternativt sätt att bedöma förutsättningarna för svenskt vidkommande är att använda en "bottom-up-ansats", dvs att beräkna potentialen genom att summera det troliga utfallet för de svenska destinationer som förefaller ha bäst förutsättningar att attrahera besök av övernattande turister. Det ger en betydligt lägre siffra för år 2025, troligen ca 1.5 miljarder (se avsnitt 9.2).

²⁰ *Recreatiecijfers bij de hand*, Stichting Recreatie, Haag 2004.

²¹ Norges Bondelag och Norges Skogeierforbund, Markedet for naturbaserate opplevelser, 2005.

²² Danmarks Turistråd, *Aktiv ferie*, 2002.

²³ Hartl, A., *Survey of visitors to Bornholm*, Center for Regional- og Turismeforskning, Nexø 2003.

²⁴ Baserat på utredningens egen överslagsmässiga bedömning av läget 2005.

5. Krav som bör ställas på cykeldestinationer och cykelturistleder

5.1 Inledning

Konkurrensen om de internationella cykelturisterna är hård. De främsta destinationerna måste uppfylla högt ställda krav på attraktioner, infrastruktur och service.

5.2 Attraktioner

Från turistisk synpunkt bör investeringar i nya, trafiksäkra cykelleder koncentreras till områden som har höga landskaps-, natur- och kulturvärden. Turismen bör alltså i första hand kanaliseras till intressanta områden där det finns mycket att se och göra. Därtill bör goda övernattningsmöjligheter finnas i olika komfort- och prisklasser.

Vid val av investeringsobjekt för cykelturism bör ett kriterium vara möjligheterna att kombinera cykling med andra semesteralternativ som bad, kanot eller vandring.

5.3 Infrastruktur

För att en cykelled ska attrahera besökare som primärt är intresserade av att förflytta sig per cykel bör ledens längd uppgå till 200 km – tillräckligt för fyra till fem dagsetapper i makligt tempo. För att attrahera många utländska besök kan sträckan behöva vara längre. Leden får gärna vara varierad och ha flera möjligheter till start och mål. Den bör vara helt eller i huvudsak bilfri. I det senare fallet bör avsnitt i blandad trafik vara förlagda till 30-zoner eller lågtrafikerade småvägar som är skyltade på ett sådant sätt att bilisterna uppmärksammar att de befinner sig på en cykelled.

Den som cyklar för sin rekreation vill inte lyssna på buller, inandas avgaser eller bli nedstänkt av passerande bilar. Därför bör cykelturistleder bara undantagsvis och på korta sträckor förläggas till cykelbanor som ligger i omedelbar anknytning till högtrafikerade vägar. För att undvika avgaser och stänk kan det räcka med att cykelvägen förläggs på ett avstånd av 10-20 meter från den motoriserade vägen. Därmed kan den också nyttjas för cykelpendling, t.ex. mellan närbelägna tätorter. Det är viktigt att komma ihåg att för cykelturismen är färden viktigare än målet. Upplevelsevärdet av leden får således inte underskattas.

Det är viktigt att leden har god ytbeläggning och är väl underhållen. Asfalt är i de flesta fall att föredra framför grus. För att tillåta mötande cykeltrafik och för att två trafikanter ska kunna cykla i bredd, t.ex. förälder och barn, bör cykelvägen vara minst 2.5 meter bred, helst tre meter. Om leden ska utnyttjas för en kombination av cykling och ridning måste bredden överstiga tre meter.

Skytningen av leden måste vara tydlig och enhetlig. Det bör finnas lättbegriplig vägvisning även till mål som kan nås genom smärre utflykter från leden. Cyklister rör sig i förhållandevis långsamt tempo och har behov av att rasta med jämna mellanrum. Utomlands finns många exempel på hur ledernas rastplatser används för att informera om den lokala

kulturen, miljön och naturen. För den som färdas i långsamt tempo kan även lokala attraktioner vara intressanta under förutsättning att de inte ligger för långt från leden.

Cykellederna kommer inte att kunna passera mer än en mindre del av de berörda områdenas sevärdheter, badplatser, vandrarhem m.m. För att skapa ökad tillgänglighet till sådana platser bör man överväga att komplettera leden med lokala slingor eller avstickare.

Utöver leder som förbinder två punkter är det bra att kunna erbjuda slingor. För cyklister som måste cykla tillbaka till utgångspunkten är det en fördel från upplevelsesynpunkt om det finns en alternativ väg tillbaka. Ringleder bör således anläggas där så är möjligt. Man bör också ta tillvara möjligheterna att anlägga slingor som är avpassade för halv- eller heldagsutflykter. De kan användas av turister som har med sig egna cyklar på bilen, husbilen eller husvagnen. De korta slingorna skulle också få stor betydelse för lokalbefolkningens rekreation. För dem är övernattningsknappast ett alternativ. De behöver komma tillbaka till utgångspunkten.

5.4 Trafiksäkerhet

Cykelorganisationerna har lagt ner stor möda på att söka hitta attraktiva småvägar med liten eller måttlig trafik. Ibland har det lyckats men det finns också många avsnitt av de befintliga lederna där man tvingats förlägga den skyltade leden till 70- eller 90-vägar med betydande trafik. Från trivsel- och trafiksäkerhetssynpunkt måste flödet vara mycket litet för att vägen ska kunna betraktas som trivsam och någorlunda säker. Redan passage av måttliga tio bilar per timme (oavsett riktning) ger på 15 timmar 150 fordon under en dag. Det kanske kan upplevas som acceptabelt förutsatt att sikten är god och inslaget av tunga fordon (t.ex. bussar, mjölkbilar och timmerbilar) är litet, men en rimlig tolkning av nollvisionen är att motoriserad trafik inte bör förekomma tillsammans med cykling, i varje fall inte i hastigheter högre än 30 km.

Målsättningen bör således vara att kanalisera större delen av cykelturismen till vägar som uppfyller nollvisionen, men under en övergångstid kan det bli nödvändigt att komplettera de bilfria delarna med en del provisoriska åtgärder på vägar med blandad trafik.

Ett alternativ kan vara att förbättra säkerheten på lämpliga lågtrafikerade vägar i det statliga vägnätet. Det skulle kunna bli fråga om att bygga parallell cykelbana (avskild från vägen) förbi backkrön och skymda kurvor och att reducera högsta tillåtna hastighet från 70 till 50 km (i första hand under perioden maj till september). För att den senare åtgärden ska vara meningsfull och trovärdig krävs att leden utnyttjas som cykelled i betydande omfattning. Det är viktigt med tydlig skyltning riktad till bilisterna. Brittiska Sustrans betecknar sådan skyltning som en anvisning till bilisterna om *advisory cycle lanes*.²⁵ Utöver skyltar bör man på asfalterade vägar med jämna mellanrum måla en symbol som visar att vägen utnyttjas som cykelled.

Mycket talar för att det från trafiksäkerhetssynpunkt är en fördel att söka kanalisera cykelturismen till stråk som utnyttjas så mycket att investeringarna framstår som rimliga och att den motoriserade trafiken uppfattar varningsskyltar och krav på reducerad hastighet som trovärdiga.

²⁵ *The National Cycle Network. Guidelines and Practical Details*, Sustrans, Bristol 1997.

Beträffande avstickare från leden är det viktigt att i marknadsföring av lederna och cykel-paketerna ge korrekt information om sådana kompletterande vägar kan ha lägre kvalitet (skyltad hastighet och trafik). Varje cyklist får därigenom underlag för att bedöma om han/hon vill utnyttja avstickaren. Den som valt leden bör dock garanteras en säker standard i hela dess huvudsträckning. Det är viktigt att all information och marknadsföring är korrekt så att den inte t.ex. lockar barnfamiljer eller skolklasser in på riskabla vägar. Tyvärr förekommer exempel där turistbyråer betecknar cykelleder i blandad trafik som lämpliga för familjer.

Vägverket har nyligen låtit ta fram en metod för kvalitetssäkring av cykelleder som dock när detta skrivs ännu inte hunnit prövas på några existerande leder. Avsikten att få underlag för en bedömning av vilka leder som håller rimlig standard från säkerhetssynpunkt och vilka säkerhetshöjande åtgärder som kan behövas.²⁶

5.5 Boende, mat och övrig service

För att lederna ska bli en turistisk framgång krävs inte bara en attraktiv infrastruktur utan dessutom övernattningsmöjligheter, cykeluthyrning mm. Denna stödverksamhet är ofta väl utvecklad, samordnad och marknadsförd i länder som Danmark, Tyskland, Österrike, Schweiz och Nederländerna.

För att leden ska fungera väl för cykelturism bör cyklar av olika storlek och utförande finnas till uthyrning, helst på mer än ett ställe längs leden. Uthyrarna bör tillhandahålla service i den utsträckning som kan behövas, inklusive möjlighet för kunden att lämna cykeln på annat ställe än där den hämtades ut. Viktigt är också att de som använder egna cyklar erbjuds möjligheter till service om de får problem med sin utrustning.

Cyklister är ofta tvungna att återkomma till utgångspunkten. Det gäller både för den som cyklar direkt från sin bostad och för dem som kombinerar cykling med bil- eller husvagnssemester. Även den som hyr cykel måste ofta räkna med att själv ta den tillbaka till utgångspunkten. Möjlighet att ta med cykeln på tåg och bussar finns sällan i Sverige eller är allt för komplicerad för att kunna nyttjas. För att främja cykelturismen är det viktigt att möjligheterna förbättras. Denna fråga behandlas inte närmare i denna rapport, eftersom Banverket i ett parallellt regeringsuppdrag har direktiv om att belysa möjligheterna till förbättringar i detta avseende.

Nu för tiden övernattar cyklister oftast på hotell, vandrarhem och Bed & Breakfast. En attraktiv cykelled erbjuder övernattningsmöjligheter i olika prisklasser och med mellanrum som möjliggör dagsetapper av olika längd. I glesbygd kan övernattnig på lantgårdar vara en möjlighet om underlaget inte räcker för etablering av hotell och vandrarhem. För cykelturisten är det viktigt att bli väl mottagen och erbjuden möjlighet att parkera cykeln under tak och på ett ställe där stöldrisken är liten. I Tyskland förekommer skylten *Bike & Bett* som visar cyklisten att övernattningsstället välkomnar cyklister. Skottland har ett liknande koncept in *Welcome Schemes* som erbjuder övernattnig i allt från enkla självhushåll till exklusiva slott. Nya Zeeland har ett kvalitetssystem som omfattar både mjuka och hårda värden och med samma normer för boende, aktiviteter, transporter och måltider.

²⁶ Utveckling av metod för säkerhetsklassning av cykelleder – Fas 1, Krister Spolander Consulting, 2006.

Cykeldestinationen bör erbjuda ett varierat utbud. En del cyklister föredrar cykelpaket med förutbestämda övernattningsplatser och kanske biltransport av packning mellan dem, andra föredrar att planera själva men vill gärna ha ett bra underlag för sina beslut.

Lite mer välbeställda internationella cykelturister, och de är många, förväntar sig att cykelsemestern ska ge dem möjlighet att äta gott. På kontinenten är detta sällan något problem. I Frankrike och Tyskland finns en krog i så gott som varje by och de håller ofta hög kvalitet. På den svenska landsbygden saknas ofta sådana traditioner. Landsbygdens mindre tätorter erbjuder sällan mer än ett korvstånd, en pizzeria eller en kebab. Här finns en stor utvecklingspotential och möjlighet att erbjuda cykelturisterna en kulinarisk upplevelse som anknyter till landskapet som de besöker.

Bra skyltning, också till utflyktsmål och attraktioner som ligger en bit från leden, är viktig liksom tillgång till bra kartmaterial som visar leden samt viktiga attraktioner och ger information om var livsmedelsbutiker samt mat- och övernattningsställen är belägna.

5.6 Övervinna moment 22

Bra service i form av cykeluthyrning, transporter, övernattningsmöjligheter och matställen är en förutsättning för att växa som cykeldestination. Samtidigt är hög efterfrågan ofta en förutsättning för att kunna erbjuda bra service. För att övervinna denna motsättning behöver näringen kanalisera efterfrågan till stråk med goda förutsättningar. Att sprida cyklandet genom att erbjuda ett omfattande utbud av skyltade leder eller oskytade turförslag skapar inte tillräckligt underlag för bra service. En utspridning ger inte heller underlag för investeringar eller trovärdig varningsskytning riktad till bilisterna. Att kanalisera cykelturismen till stråk med goda premisser är alltså en förutsättning för att nå stora volymer.

6. Behov av infrastrukturinvesteringar för cykelturism i Sverige

Infrastrukturen avgör cykeldestinationens konkurrensförmåga. En tillräckligt bilfri infrastruktur av hög kvalitet är en förutsättning för att klara sig i den internationella konkurrensen. Erfarenheten från olika delar av världen är att bilfria leder, allt annat lika, attraherar många fler besök än leder i blandad trafik.

Sverige saknar med några undantag bilfria leder lämpade för cykelturism, och något sammanhängande system av bilfria cykelleder finns inte ännu någonstans. För att under de närmaste åren klara utbyggnaden av ett antal pilotprojekt är det troligen nödvändigt att hitta lösningar som begränsar anläggningskostnaderna (se tabell 2 nedan). Att utnyttja överbliven väg- och järnvägsinfrastruktur samt enskilda småvägar och stigar kan reducera anläggningskostnaderna avsevärt.

6.1 Utnyttjande av befintliga cykelvägar

Många svenska kommuner har anlagt cykelvägar inom sina större tätorter och Vägverket har i mera begränsad utsträckning investerat i bilfria cykelvägar mellan närbelägna tätorter. Dessa cykelvägar kan användas som delar av cykelleder avsedda för rekreation och turism. I de mest tätbefolkade delarna av Sverige kan de svara för omkring hälften av vägsträckan. En nackdel kan dock vara att den befintliga infrastrukturen i stor utsträckning går genom tätorter med många korsningspunkter och omgivningarna som inte alltid är attraktiva från besökssynpunkt.

6.2 Samutnyttjande av ny infrastruktur

Utbyggnaden av cykelvägar primärt avsedda för lokalbefolkningens behov fortsätter. Vägar som anläggs för skol- och arbetspendling kan också användas för turism och rekreation om de utformas på ett sätt som gör dem attraktiva. Vägverket håller för närvarande på att genomföra en schablonmässig totalinventering av behoven av bilfri cykelväg längs det statliga vägnätet i tätorter, mellan närbelägna tätorter och till tätortsnära utflyktsmål som badplatser, naturreservat och ridstall. När resultaten föreligger bör man få en god bild av möjligheterna att utnyttja sådan infrastruktur som delar av turistleder.

6.3 Utnyttjande av överbliven infrastruktur

Sverige har 700 mil nedlagd järnväg. Ca 100 mil av dessa banvallar används redan som cykelvägar och ytterligare drygt 200 mil är så belägen och av sådan beskaffenhet att de skulle kunna fungera som rekreativleder.²⁷ Anläggningskostnaden blir vanligtvis bara 10-20 procent av kostnaden för att anlägga en cykelväg på jungfrulig mark. En nackdel med banvallarna är att de ibland består av mycket långa och ganska tråkiga raksträckor. Ett sätt att skapa omväxling kan vara att på lämpliga ställen överge banvallen för en kortare sträcka. Exempel på detta kan vara att använda mer eller mindre parallella stigar eller små vägar.

²⁷ Kågeson, P., *Plan för svenska cykelrekreationsvägar*, Vägverket Publikation 2001:116.

De utländska erfarenheterna av att anlägga leder på banvallar är goda. I länder som USA, Canada, Spanien, Storbritannien, Belgien och Luxemburg har staten eller de statliga jämvägsbolagen behållit fastigheterna. I Sverige har däremot stora delar av banvallskapitalet skingrats genom utförsäljning eller gratis överlåtelse till kringliggande markägare.

Ändamålsfastighetskommittén har föreslagit att statliga myndigheter inför utförsäljning av mark i framtiden ska samråda Naturvårdsverket om markens potentiella nytta för det rörliga friluftslivet. Sådan mark ska, enligt utredningens förslag, behållas i statens ägo och gratis upplåtas till berörda kommuner eller organisationer.²⁸ En ändring av *Förordningen (1993:527) om överlåtelse av statens fasta egendom*, i enlighet med utredningens förslag, skulle påtagligt förbättra förutsättningarna att nyttja ännu icke försålda banvallar som cykelleder.

En annan möjlighet kan vara att använda vägrenar på 13-metersvägar. Från trafiksäkerhetssynpunkt krävs i så fall att vägrenen skyltas och målas som cykelled. Den bör dessutom vara avskild från bilarnas körfält genom någon form av kant eller markering som bilisterna ogärna passerar i hög fart. Detta bör tillsammans med tydlig skyltning hindra bilisterna från att använda vägrenen som ett extra körfält. Förutsatt att detta alternativ bara används på kortare sträckor bör arrangemanget kunna fungera som en nödlösning. Många 13-metersvägar är emellertid föremål för omläggning till mötesfri landsväg och därvid försvinner vägrenen. I några områden finns dock 11- eller 13-metersvägar som degraderats till lokalväg i samband med tillkomsten av en parallell motorväg. Dessa vägar kan användas som cykelled. Eftersom trafikflödet ofta är litet bör förutsättningar finnas att avskilja 2 meter av vägbredden som cykelbana.

6.4 Utnyttjande av enskild väg

En ytterligare möjlighet kan vara att förlägga en del av leden till smala småvägar där möte mellan motorfordon bara kan ske på mötesplatser. Sådana vägar har trafiksäkerhetsmässigt fördelen att bilisterna inte kan hålla högre hastighet än att de förmår bromsa in inför oväntade möten. Den högsta säkerheten kan förmodligen erbjudas på enskilda småvägar som inte är öppna för allmän biltrafik. En annan fördel med enskilda småvägar är att de ofta är vackra och tysta samt löper genom vacker natur.

Utnyttjandet av enskilda vägar innebär att cykelledens huvudman (Vägverket eller kommunen) måste förhandla med enskilda personer, vägsamfälligheter och skogsbolag. Sådana vägar är öppna för allmänhetens cykling, men för att skylta dem som cykelleder och kanalisera cykelturism till dem krävs överenskommelse med ägarna. Ett sätt att få dem intresserade kan vara att erbjuda asfaltering av vägen. Kostnaden för detta kan uppskattas till ca 10 procent av kostnaden för att bygga en helt ny cykelled.

Riksförbundet Enskilda Vägar är positivt till tanken om att cykelturistleder mot viss ersättning ska kunna utnyttja enskilda vägar.²⁹ För närvarande får enskilda väghållare statsbidrag med 8-10 kronor per meter väg och år för sammanlagt ca 7 000 mil. En möjlighet skulle kunna vara att staten erbjuder ett något förhöjt statsbidrag till enskilda vägar som utnyttjas av cykelturistleder med statligt, regionalt eller kommunalt huvudmannaskap. Om påslag medges med 2 kronor per meter, skulle 100 mil cykelled kosta staten 2 miljoner

²⁸ Hyressättning av vissa ändamålsbyggnader, betänkande av Ändamålsfastighetskommittén, SOU 2004:28.

²⁹ Samtal med riksförbundets VD Sven Ivarsson.

kronor per år. Det kan jämföras med att nyanläggning av 100 mil cykelled enligt vägverkets schablon kostar 1 800 Mkr.³⁰ För att möjliggöra den föreslagna förändringen måste de nuvarande bidragsbestämmelserna ändras. Vägverket har nyligen inlett arbetet med en översyn av bestämmelserna. Bidraget baseras f.n. helt på den motoriserade trafiken.

Därtill behövs statligt bidrag till asfaltering av grusvägar som ska användas som cykelturistleder. För att ge den enskilda vägföreningen incitament att pressa priset bör bidragsdelen inte överstiga 70-80 procent av kostnaden (vilket överensstämmer med nuvarande statsbidragsregler).

6.5 Sommarcykelvägar

Vägverket har nyligen publicerat en förstudie om sommarcykelvägar.³¹ Den visar att anläggande av en sommarcykelväg av lägre standard kan vara ett alternativ till att inte genomföra någon åtgärd alls. Tanken är att sommarcykelvägen inte ska vara belagd med asfalt och inte ska vinterunderhållas. Den är avsedd att bl.a. utgöra en billig ersättning för vägrenar som tas i anspråk som körfält vid ombyggnad till mötesfri landsväg samt som enkel cykelväg till utflyktsmål. Studien föreslås fortsätta i form av en mera omfattande huvudstudie.

6.6 Behov av ny cykelväg för rekreation och turism

Utnyttjandet av befintlig infrastruktur och enkla lösningar av typ sommarcykelväg kommer inte ensamma att skapa tillräckligt långa sammanhängande stråk av bilfri cykelväg för att svara mot cykelturismens behov. De kan hålla nere den totala kostnaden för investeringarna men behöver kompletteras med helt ny cykelväg av normal standard på vissa sträckor där cyklisterna annars är hänvisade till bilvägar med fler än något hundratal fordon per dygn.

6.7 Investeringskostnader

Tabell 2 återger de schablonkostnader för olika åtgärder som kan bli aktuella vid anläggning eller upprustning av cykelvägar som Vägverket under 2007 använde vid sin inventering av de långsiktiga behoven längs statliga vägar.³² Som synes kan utnyttjande av befintlig infrastruktur och enskilda vägar spara stora summor.

Tabell 2. Schablonkostnader för anläggande av cykelvägar.

Åtgärd	Kostnad, miljoner kr per km eller per korsning
1 Ny asfalterad cykelväg, 3.0 m bred	1.8
2 Ny asfalterad gång- och cykelväg, 4.0 m bred	2.0
3 Ny asfalterad cykelväg på nedlagd banvall	0.4
4 Enkel cykelväg, 1.8 m bred, grus, låg bärighet	0.5
5 Breddning av befintlig väg för erhållande av utrymme	1.0

³⁰ 2 Mkr är lika med mindre än 3% av årsräntan (4%) på 1 800 Mkr.

³¹ *PM om sommarcykelvägar – en ny produkt?* Publikation 2007:7.

³² Vägverket Publikation 2007:13.

	för cykelfält eller tillräcklig vägren (+ 1.5 m)	
6	Markering på befintlig 11-13 m väg av cykelkörfält	0.04
7	Asfaltering av befintlig cykelväg, 3.0 m bred	0.16
8	Nytt bärlager + 4 cm asfalt på befintlig enskild bilväg, 4 m bred	0.4
9	Nytt bärlager + 4 cm asfalt på befintlig enskild trafiktorväg, 3-4 m bred	0.6
10	Vägbelysning (stolpavstånd ca 40 m)	0.4
11	Anläggande av planfri korsning med 13 m väg	3.5-8.5
12	Anläggande av planfri korsning med 9 m väg	2.5-7.0
13	Lokal breddning av korsande väg för anläggande av 2.5 meter bred re fug	1.0

7. Destinationer med förutsättningar att attrahera cykelturister

7.1 Allmänna utgångspunkter

Flera områden i främst södra Sverige har förutsättningar att attrahera såväl inhemska som utländska cykelturister. Säsongen är 4-5 månader, avstånden måttliga och sevärheterna många. Närheten till Danmark och kontinenten gör de sydligaste landskapen till potentiella destinationer för turister från länder med starka cykeltraditioner.

I den norra halvan av landet är förutsättningarna sämre beroende på långa avstånd mellan tätorterna och en kortare sommarsäsong.

Utredningen bad åtta regioner med goda potentiella förutsättningar för cykelturism att redovisa vilket utbud och vilken infrastruktur de redan har samt vilka investeringar i ytterligare väginfrastruktur som de anser vara motiverade. De ombads dels redovisa vilka möjligheter de har att erbjuda längre sammanhängande, i huvudsak bilfria, leder lämpade för flerdagsturer, dels förutsättningar för att erbjuda attraktiva slingor för dagsutflykter.

Man bör vid läsning av de närmast följande avsnitten vara medveten om att regionerna kommit olika långt i sin planering. Några hade långt framskridna planer redan innan de kontaktades, medan andra inledde arbetet som en respons på utredarens frågor.

Utöver de åtta regionernas planer redovisas i detta kapitel även några iakttagelser beträffande övriga delar av landet.

7.2 Skåne

Skåne har fler bilfria cykelvägar än någon annan del av landet. Det milda klimatet och de många varandra närbelägna tätorterna har säkert bidragit till detta. Om planerna i Vägverkets och regionens cykelplan förverkligas kommer större delen av kuststräckan från Mölle via Helsingborg och Malmö till Trelleborg inom några år att vara bilfri. Därtill finns bilfria cykelvägar i området kring Lund samt på nedlagda banvallar i olika riktningar från Kristianstad.

Österlen och områdena kring Skälderviken (Kullen och Bjärehalvön) har stora naturvärden och det är tätt mellan attraktioner av hög klass. I Österlen finns möjlig anknytning till Bornholm. Närheten till Örestadsområdet och den europeiska kontinenten ger de dessa områden mycket goda förutsättningar för cykelturism.

De områden i Skåne som attraherar flest cykelturister är Ven, nordvästra Skåne och Österlen. En nackdel är att bara en mindre del av cyklingen i dessa områden kan ske på bilfria leder.

Ängelholms kommun har inlett arbetet med att undersöka förutsättningarna för att förlänga den av Region Halland planerade "Hallands Kustled" genom nordvästra Skåne till Helsingborg. Jämvägstunneln genom Hallandsås ska enligt Banverkets nuvarande bedömning vara klar för trafik år 2012. Då kan den gamla banvallen användas som cykelled mellan Båstad och Greve varifrån det inte är särskilt långt till befintlig cykelväg i utkanten av

Ängelholm. De felande länkarna uppgår till knappt 10 km. Mellan Ängelholm och Helsingborg finns flera alternativ varav ett via Höganäs. Sträckan Ängelholm-Utvälinge-Farhult-Jonstorp (ca 20 km) ingår i Vägverkets plan för pendlingscykelvägar mellan närbelägna tätorter och kan schablonmässigt antas kosta ca 35 Mkr om den nyanläggs i sin helhet och inga enskilda småvägar utnyttjas. Mellan Höganäs och Helsingborg finns cykelväg (21 km). Totalt skulle i så fall sträckan Båstad-Ängelholm-Höganäs-Helsingborg (ca 75 km) kosta omkring 55 Mkr, varav 90 procent faller på avsnitt som bör byggas ut redan av hänsyn till lokala behov.

Turismen i Simrishamn omsätter ca 670 Mkr per år och enligt turistchefen utgörs ca 4 Mkr av denna summa av cykelpaket. Antalet uthyrningscyklar överstiger 300 och det finns 95 övernattningsställen i kommunen. Simrishamn samarbetar med Bornholm och säljer gemensamma cykelpaket.

I Österlen skulle med små ytterligare insatser bilfri led kunna anläggas på hela sträckan Kristianstad-Simrishamn (ca 70 km). Båda städerna har tågförbindelse med Malmö och Köpenhamn. Mellan Kristianstad och Maglehem finns cykelled på banvall och den kan utsträckas till Brösarp i Tomelilla kommun varifrån det är möjligt att på lågtrafikerad enskild väg nå Vitemölla. Mellan Vitemölla och Haväng saknas cykelväg liksom mellan Kivik och Rörum. Simrishamns kommun uppskattar kostnaden för de felande länkarna till ca 12 miljoner om man delvis drar cykelvägen på enskilda vägar på höjden väster om Stenshuvud nationalpark (ca 12 km). Alternativt kan man låta leden följa riksväg 9 via Södra Mellby till Kivik (8 km till en kostnad av ca 11 Mkr). Från södra Rörum till Simrishamn finns redan separat cykelbana.

I Kristianstads och Tomelilla kommuner finns förutsättningar att skapa en slinga Kristianstad-Åhus-Brösarp-Kristianstad på vägar som redan i betydande utsträckning har separat led.

Längs den attraktiva kustvägen mellan Ystad och Simrishamn saknas däremot separat cykelväg på större delen av sträckan. Simrishamns kommun planerar dock för cykelväg på de delar av sträckan Simrishamn-Mälarhusen som saknar sådan. Avsiktsförklaring med Vägverket finns beträffande några sträckor. Totalt rör det sig om tillkommande cykelväg på en sträcka av ca 15 km varav 5,5 km kommer att anläggas under 2008. Resterande delar beräknas kosta ca 11 Mkr. Från Mälarhusen är det dock 20 km till Nybostrand i Ystads kommun där cykelväg åter vidtar.

7.3 Halland

Halland är ett förhållandevis tätbefolkat län som genomkorsas av två skyltade cykelleder. Den ena av dem, Ginstleden, är i huvudsak förlagd längs kusten och är bilfri till mer än en tredjedel. Längs Hallandskusten finns fem städer och många attraktioner, inklusive ett fyr-tiotal havsbad samt flera kända fågellokaler och naturreservat. Föreningen Bilfria Leder har i en studie³³ visat på möjligheterna att till måttlig kostnad anlägga en i huvudsak bilfri led mellan Göteborg och Båstad, *Hallands Kustled*. Region Halland försöker för närvarande tillsammans med de berörda kommunerna att finansiera investeringarna som uppskattas till 50-60 Mkr.

³³ *Hallands Kustled. Förutsättningarna för anläggande av en bilfri cykelturistled*, Föreningen Bilfria Leder med stöd av Vägverket, Turistdelegationen och Region Halland, juni 2005

I Halland finns ytterligare möjligheter. Bilfri cykelväg finns på banvallen mellan Halmstad och Simlångsdalen. Skyltad cykelled, *Banvallsleden*, fortsätter därifrån via Ljungby till Karlshamn på en blandning av bilvägar och banvallar. I Falkenbergs kommun finns cykelled på banvallen mellan Ullared och Fegen samt planer på utbyggnad, i huvudsak på banvallar, på sträckan Falkenberg-Ullared-Ålvsered. Från Ålvsered finns möjlighet att fortsätta att anlägga cykelled på banvallen upptill Axelfors och Svenljunga, vilket på lång sikt ger möjlighet att knyta an till nätverket av cykelleder på nedlagda banvallar kring Ulricehamn och Borås.

Kommunikationsmässigt har Halland fördel av att ligga mellan storstadsområdena kring Öresund och Göteborg. Möjlighet finns att ta med cyklar på regionalstågen. Via färjorna kan halländska cykelleder anknyta till det danska cykelvägnätet.

7.4 Småland och Blekinge

I södra Småland ligger *glasriket*, *möbelriket* och sjöarna Åsnen och Bolmen, områden med höga natur- och kulturvärden. Inslaget av skog, myr och sjö, som kanske främst har förutsättningarna att locka utländska cykelturister, är större än i Skåne.

Mellan Karlshamn och Fridafors i Kronobergs län finns cykelled på banvall och den lokala cykelleden Åsnen Runt (130 km) använder också banvallar till viss del. Delar av leden utnyttjar dock 70-vägar med förhållandevis höga trafikflöden. Ytterligare banvallar skulle kunna användas, bland annat i området mellan Växjö och Oskarshamn, men också från Åsnen i riktning mot Ljungby och Halmstad, där den redan skyltade *Banvallsleden* i väntan på en sådan utbyggnad i betydande utsträckning utnyttjar bilvägar. Leden går från Karlshamn via Ljungby till Halmstad och blir om den i framtiden i huvudsak förläggs till banvallen ca 200 km.

Viss cykelturism förekommer redan. Åsnen Runt förekommer som cykelpaket (4 dagar), men antalet hyrcyklar är ännu bara ett fyrtiotal.

Kronoberg ligger längre från de stora befolkningskoncentrationerna än Skåne och Halland men ändå inte särskilt långt bort från den europeiska kontinenten. Alvesta utgör knutpunkt mellan Södra stambanan och banan mellan Göteborg och Kalmar. Flygplats finns i Växjö.

Kommunerna i Kronobergs län bedriver ett samarbete kring *Åsnen Runt* och *Banvallsleden*. Enligt deras beräkningar skulle en utbyggnad till bilfri led av dessa båda leder, som delvis sammanfaller, kosta ca 155 Mkr. En del av kostnaden (drygt 30 Mkr) avser emellertid åtgärder i tätort eller mellan närbelägna tätorter som behöver komma tillstånd för arbets- och skolpendling.

7.5 Öland

Rese- och turismindustrin på Öland omsätter över 1.1 Mdr kronor per år. Det är tätt mellan attraktionerna på Öland och möjligheterna till övernattnings- och vandringsturism.

Öland gästas redan av många cyklister. En nackdel för dem är att de attraktiva stråken längs kusterna också i hög grad utnyttjas av bilburna turister. Antalet uthyrningscyklar är ca 400 och Ölands Turist har under de senaste åren sålt ca 75 femdagars cykelpaket per år.

Det finns en ca 400 km lång skyltad cykelled, *Ölandsleden*, från Långe Erik i norr till Långe Jan i söder. Leden har egen hemsida och karta och används till en mindre del av banan efter Ölands Järnväg. Andra delar går i blandad trafik av varierande intensitet.

Kalmar har tågförbindelser med Göteborg, Stockholm och Köpenhamn. På de danska tågen från Köpenhamn kan cyklar medföras. Flygförbindelse finns från Stockholm. Färjeförbindelse finns numera mellan Grankullavik på norra Öland och Visby. En nackdel från tillgänglighetssynpunkt är att det av säkerhetsskäl inte är möjligt att cykla på Ölandsbron. Vägverket utreder f.n. alternativa möjligheter till den cykelbuss som trafikerar bron sommartid.

De båda kommunerna, Mörbylånga och Borgholm, studerar möjligheterna att anlägga *Nya Ölandsleden* i form av en nordlig och en sydlig bilfri slinga på 110 respektive 90 km. De nödvändiga investeringarna i de båda slingorna har kostnadsberäknats till 80-85 Mkr, varvid 90 procent av sträckan bedöms bli bilfri eller lågtrafikerad och fördelningen mellan asfalt och grus 75/25. Kommunerna bedömer att utbyggnaden kan genomföras på 10-15 år under förutsättning att staten bidrar med 50 procent.

Utöver slingorna finns planer på sammanbindande länkar som förbinder dem med Ölandsbron fäste. Den sydliga länken är 19 km och redan till övervägande del bilfri eller i låg trafik. Den nordliga länken skulle bli 54 km varav en mindre del redan är bilfri eller under utbyggnad och ytterligare delar kommer att anläggas senast 2010 enligt Vägverkets planering. Någon exakt beräkning av kostnaden för övrig utrustning av den nordliga delen av förbindelse-länken efter 2010 finns inte, men den torde uppgå till ca 25 Mkr.

Kommunerna räknar med att antalet turister som cyklar flera dagar skulle öka 10-15 gånger med en fullt utbyggd och marknadsförd *Nya Ölandsleden*. Omsättningen beräknas till 10-15 Mkr per år. Därtill kommer intäkter från dagcyklister (ölännings- och besökare).

7.6 Östergötland

Östergötland har många sevärdheter som t.ex. Omberg, Tåkern, Göta Kanal, Gamla Linköping, Söderköping, Vadstena, Rökstenen, Alvastra och Vreta Kloster. Övernattningsmöjligheterna är många. Området är tätbefolkat och kommunikationerna med storstadsområdena i Skåne och Mälardalen är goda.

Möjligheter till bilfri cykling finns på kanalbankarna längs Göta Kanal. Förbi de större sjöarna får man för närvarande antingen använda det motoriserade vägnätet eller, när det gäller Roxen, anlita Göta Kanalbolagets cykelfärja. Antalet uthyrningscyklar uppgår till ca 200 och de försålda cykelpaketerna var ca 200 år 2006 (exkl. dagspaket).

I Östergötland och norra Småland finns cykelleden *Vättern-Sommenleden* (310 km). Den lokala turistnäringen erbjuder cykeluthyrning och cykelpaket men leden går i huvudsak i blandad trafik och kostnaden för att höja kvaliteten till internationell standard kan bedömas som hög.

Flera av länets kommuner har anlagt cykelvägar inne i och i omedelbar närhet av de större tätorterna. Möjlighet finns också att i begränsad utsträckning anlägga nya leder på nedlagda banvallar. Göta Kanalbolaget bedömer efter diskussion med turistnäringen i de berörda kommunerna att förutsättningarna därför är goda att med Göta Kanal som grundstomme

anlägga en lång sammanhängande turistled från Norrköping via Söderköping, Norsholm, Linköping, Berg, Borensberg, Motala, Vadstena, Omberg, Mjölby och tillbaka till Linköping (235 km). Projektet kan överslagsmässigt uppskattas kosta kring 115 Mkr, varav 65 Mkr avser sträckor som enligt Vägverkets inventering bör bli föremål för utbyggnad för att möta lokala behov av bland annat cykelpendling mellan närbelägna tätorter. Leden blir efter dessa investeringar bilfri eller utnyttjar enskilda vägar på så gott som alla delsträckor.

7.7 Västra Götaland

Ulricehamn har kommit att bli navet i ett regionalt cykelvägnät som utnyttjar banvallar. Färdig förbindelse finns med Borås, Falköping och Tranemo och utbyggnad till Jönköping är under planering. Lederna är asfalterade och av hög kvalitet. De attraherar inte bara cyklister utan även in-lineåkare och människor med funktionshinder. Ulricehamn har 130 uthyrningscyklar och under 2006 såldes omkring 200 cykelpaket. Större delen av sträckan Borås-Svenljunga är också bilfri. Totalt ca 19 km saknas för att binda samman områdets centralorter i en bilfri slinga Borås-Ulricehamn-Tranemo-Svenljunga-Borås (ca 150 km). Banvall kan utnyttjas på ungefär 14 km och enskild väg på fyra. Kostnaden för samtliga återstående delsträckor uppskattas till ca 7 Mkr.

Framtida anknytning till Hallandskusten är möjlig genom utnyttjande av banvallar mellan Svenljunga och Ullared. Från Ullared finns möjlighet att använda banvallar både till Varberg och till Falkenberg. En annan framtida möjlighet är att anknyta Göteborg till Älvsborgsslingan via Mölnlycke, Landvetter, Hindås, Bollebygd, Sandared och Sjömarken som nästan samtliga ligger så nära varandra att utbyggnad av cykelled mellan dem är motiverad enligt Vägverkets schablon.

Området kring Ulricehamn är förhållandevis glest befolkat och det är inte lika tätt mellan attraktionerna som i Österlen, Halland och Gotland. Det finns emellertid fina naturvärden och gott om badsjöar.

I Skaraborgsdelen av Västra Götalandsregionen förekommer cykelturism längs västgötadelen av Göta Kanal. Utöver kanalen finns intressanta besöksmål ibland annat Sjötorp, Forsvik och Karlsborg. Omkring 360 cyklar finns för uthyrning och försäljningen av cykelpaket ligger kring 2 000 per år (inkl. dagsutfärder). Norr om sjön Viken finns en förbindelse som är bilfri eller går på lågtrafikerade vägar genom södra delen av Tiveden till Forsvik och Karlsborg. I västlig riktning går leden (för att erhålla en slinga) söder om Viken på vägar i blandad trafik, varvid man tvingas använda tungt trafikerade väg 202 på en kortare del kring Forsvik. Alternativt kan cykelturisterna boka plats i kanalbolagets cykelbåt för passage av Viken.

Mariestad, Götene och Lidköping arbetar för att göra Vänerskärsgården till ett *biosfärsområde* och studerar därvid möjligheterna att gemensamt utveckla cykelturismen i området. Man hoppas på lång sikt kunna etablera en led från Sjötorp (vid Göta Kanal) till Läckö på Kållandsö.

Skaraborg ligger ganska långt från storstäderna men genomkorsas av E20 och västra stambanan.

7.8 Gotland

Gotland är redan en viktig destination för cykelturism. Visby är en stor attraktion och ön har många andra kulturella sevärdheter. Därtill kommer Lummelundagrottan, Karlsöarna, raukområden och attraktiva stränder. En skyltad cykelled, *Gotlandsleden*, finns, men den är bara till en ringa del bilfri. Antalet uthyrningscyklar uppgår till omkring 2 000. Någon uppgift om antalet försålda cykelpaket har inte gått att få. Merparten av cykeluthyrning avser cykling i och kring Visby.

Vägverket presenterade för några år sedan en ambitiös plan för ett bilfritt cykelvägnät på Gotland, men investeringsbehovet uppskattades till 800 Mkr.³⁴ Hittills har bara bilfri cykelled anlagts mellan Visby och Tofta (ca 20 km).

Gotland har goda förbindelser med Stockholm men för besökare från kontinenten ligger ön ganska avsidet. Gotland är det län där utländska turister står för lägst andel gästnätter (7,6 %).

Gotland är den enda av de åtta regioner som särskilt ombads inkomma med underlag som inte hörsammat denna begäran. Vid möte med en av kommunens planerare meddelades dock att Gotland avser att satsa på några i huvudsak bilfria slingor på olika delar av ön, avsedda i första hand för endagsturer. En tanke är att erbjuda paket där man tillhandahåller transport mellan dessa destinationer i syfte att ge turisterna möjlighet att cykla under flera dagar. Om sådana slingor har en längd på vardera 30-50 km och i genomsnitt till en tredjedel kan utnyttja det enskilda vägnätet, skulle fyra sådana slingor kosta ca 200 Mkr att anlägga.

7.9 Värmland

Kommunerna i Klarälvsdalen, Karlstad, Forshaga, Munkfors och Hagfors, har gemensamt anlagt en cykelled på banvallen mellan Karlstad och Uddeholm, *Klarälvsbanan* (ca 90 km). Området har stor naturvärden och möjligheter finns att kombinera med att paddla eller åka flotta på Klarälven. Kommunerna äger var sin del av banan och samarbetar när det gäller drift, ledens hemsida och övriga marknadsföring. De har gemensamt upphandlat en entreprenör som säkerställer att *Klarälvsbanan* kan erbjuda cykelpaket och cykeluthyrning (f.n. 100 cyklar och 2 000 gästnätter).

Kommunerna studerar förutsättningarna att bygga ut leden så att man får en i huvudsak bilfri slinga tillbaka till Karlstad via Hagfors och Filipstad. Det skulle ge leden en total sträcka på upp emot 30 mil. Mellan Hagfors och Filipstad kan leden förläggas på banvall till en beräknad kostnad av ca 45 Mkr. Mellan Filipstad och Karlstad är avsikten att använda lågtrafikerade skogsvägar via Bjurbäcken (slussar vid Bergslagskanal).

Värmland ligger ganska långt från kontinenten men har goda förbindelser med Stockholm, Göteborg och Oslo.

7.10 Stockholm och Mälardalen

Stockholm och Mälardalen saknar bilfria leder som passar för cykelturism. Vad som på kort till medellång sikt möjligen kan vara realistiskt är att skapa några i huvudsak bilfria

³⁴ Vägverket Region Stockholm, *Cykelstråk på Gotland*, RAP 1999:0395.

slingor lämpade för en eller två dagar. En annan möjlighet, som utredaren diskuterat med Vägverket Region Stockholm, är att stegvis anlägga en bilfri led i en cirkel kring huvudstaden. En sådan led skulle passera stationer vid de sju radiella linjerna för pendeltåg på vilka man under lågtrafik får medföra cyklar. Därigenom skapas möjligheter för både stockholmare och turister att cykla delar av ringleden, t.ex. i form av dagsutflykter. På den södra och västra halvan av den tänkta slingan (Nacka-Tyresö-Huddinge-Botkyrka-Ekerö-Stockholm-Jakobsberg-Upplands Väsby-Sigtuna) finns redan merparten av den nödvändiga infrastrukturen, medan förhållandena är sämre i nordost.

Den pågående ombyggnaden av RV 73 till motorväg skapar möjlighet att anlägga cykelväg på en del av sträckan Stockholm-Nynäshamn genom att ta i anspråk en del av vägbredden på den nuvarande vägen. I södra Storstockholm finns cykelvägar/cykelbanor, vilket gör det möjligt att med smärre kompletterande investeringar erbjuda en helt bilfri cykelväg till Nynäshamn. Om den förverkligas kan de som vill cykelsemestra på Gotland cykla bilfritt till färjan i Nynäshamn.

Det lokala underlaget för rekreativ cykling är stort i Stockholmsområdet. Dessutom kan bilfria cykelslingor och den eventuella slingan kring Stockholm bli attraktiva inslag i turisternas Stockholmsbesök.

7.11 Bergsslagen och Dalarna

I Bergsslagen finns den längsta bilfria cykelleden på sträckan Nyhammar-Ludvika-Grängesberg (41 km). Större delen av sträckan Falun-Borlänge är också bilfri. Den skulle kunna utgöra en del av en framtida bilfri slinga Falun-Borlänge-Gagnef-Insjön-Leksand-Tällberg-Rättvik-Grycksbo-Falun. Mellan Grycksbo och Falun finns en nedlagd banvall som representerar ca 35 procent av den del av slingan som inte redan är bilfri. Avstånden mellan tätorterna på sträckan Borlänge-Rättvik är i många fall så korta att utbyggnad av cykelväg är motiverad redan med utgångspunkt från lokalbefolkningens behov.

Området kring nedre Siljan, Dalälven och Falun har betydande turistiska kvaliteter och gott om övernattningsmöjligheter.

7.12 Norrland

Förutsättningarna för att anlägga bilfria cykelleder är till följd av den glesa bebyggelsen och de långa avstånden sämre i Norrland än i södra Sverige. Några banvallar finns inte att tillgå eftersom nedläggningarna varit få och flera av sträckorna utnyttjas som museijämvägar eller som dressinbanor.

Några av de norrländska älvdalarna har höga turistiska kvaliteter och kan locka cykelturister som med tanke på kostnaderna för att anlägga cykelvägar förmodligen måste nöja sig med cykling i blandad trafik. En möjlighet att höja kvaliteten kan dock vara att investera i bilfri cykelväg eller cykelstig på delsträckor där turisterna idag hänvisas till vägar med höga flöden och hög skyltad hastighet.

Lokala slingor lämpade för en halv till en dag kan också vara en möjlighet, särskilt om man delvis kan bygga på infrastruktur som anläggs för lokalbefolkningens pendling till skolor och arbetsplatser.

Att anläggning av bilfria cykelturistleder har sämre förutsättningar i den norra halvan av Sverige är inte konstigare än att vinterturismen är föga utvecklad i den södra halvan av landet.

7.13 Sammanfattning

De till utredaren inkomna förslagen om åtgärder skulle totalt kosta ca 550 Mkr att förverkliga. Därtill kommer sannolikt behov av minst 200 Mkr på Gotland samt kanske 250 Mkr i län och regioner som inte direkt ombads inkomma med underlag. Totalt skulle därmed ca en miljard kronor behöva investeras om alla kända och förväntade önskemål ska tillgodoses. Det är dock inte säkert att alla dessa satsningar är samhällsekonomiskt motiverade.

8. Prioriteringar och förslag

8.1 Utgångspunkter

För att ha förutsättningar att attrahera inhemsk och internationell cykelturism bör en destination uppfylla följande villkor:

1. Goda allmänna förutsättningar för turism, gott om attraktioner, möjligheter att kombinera cykling med andra aktiviteter
2. Goda övernattningsmöjligheter i olika prisklasser samt ett varierande utbud av restauranger och andra matställen
3. Relativt tätbebyggt område där delar av leden också kan nyttjas för lokal rekreation och cykelpendling
4. Närhet till många potentiella nyttjare

För att ha ekonomiska förutsättningar bör destinationen dessutom ha en god befintlig cykelinfrastruktur med måttliga krav på nyinvesteringar.

I *Infrastrukturella förutsättningar för cykelturism i Sverige*³⁵ prövades dessa kriterier på några områden som kunde bedömas ha goda generella förutsättningar för cykelturism. Vid en sammanvägd bedömning av de olika områdenas förutsättningar på kort till medellång sikt framstod Halland som den region som har bäst förutsättningar, följd av Österlen. Inget av det som framkommit under den nuvarande utredningen ger anledning till en väsentligt annorlunda bedömning.

Tabell 3 sammanfattar investeringsbehoven för de längre sammanhängande turistleder om vilka förslag inkommit under utredningsarbetet.

Tabell 3. Ungefärliga kostnader för några längre sammanhängande leder till vilka de regionala intressenterna lämnat förslag

Sträcka	Km	Investeringsbehov
Göteborg-Helsingborg	315	115
Karlshamn -Ljungby-Halmstad (<i>Banvallsleden</i>) #	200	65
Kristianstad-Simrishamn-Mälarhusen α	86	22
Nya Ölandsleden (två slingor + sammanbindande länk)	273	110
Norrköping-Söderköping-Linköping-Motala-Omberg-Mjölby-Linköping	235	115
Ulricehamn-Borås-Svenljunga-Tranemo-Ulricehamn	150	7
Karlstad-Hagfors-Filipstad-Karlstad	300	45

Exklusive de delar av Åsnen Runt som inte sammanfaller med Banvallsleden och exklusive diverse anslutningar samt exklusive eventuella kostnader i Halmstads kommun och Karlshamns kommun.

α Exklusive ev. asfaltering i Kristianstads kommun.

³⁵ Nature Associates på uppdrag av Turistdelegationen (2004-10-11).

Vid läsning av tabellen bör man vara uppmärksam dels på att en betydande del av kostnaderna för lederna i Skåne, Halland och Östergötland avser sträckor som också kan användas för arbets- och skolpendling, dels på att de förväntade intäkterna per km cykelled varierar.

8.2 Behov av pilotprojekt

Den huvudsakliga förklaringen till att Sverige inte redan har en stark position som internationell destination för cykelturism är att infrastrukturen inte håller tillräckligt hög klass. För att sätta Sverige på den europeiska cykelturismkartan krävs att vi etablerar minst en cykelled av hög internationell standard. Att inledningsvis koncentrera de svenska insatserna till ett fåtal projekt med god potentiell konkrenskraft är naturligt. Alternativet att sprida investeringarna på ett stort antal objekt skulle leda till att det tar förhållandevis lång tid innan man kan få de erfarenheter som behövs för en bedömning om och på vilket sätt man bör gå vidare.

8.3 "Kattegattleden"

När Föreningen Bilfria Leder med stöd av Turistdelegationen, Vägverket och Region Halland drog i gång projektet *Hallands Kustled* var syftet att söka etablera en svensk cykelled med utsikt att hamna bland de 10 mest besökta i Europa. Genom leden skulle Sverige kunna visa de utländska turisterna att vårt land har mycket att erbjuda och locka dem att återkomma. Tanken var således att övriga svenska destinationer indirekt skulle tjäna på att leden byggdes ut.

Hallands Kustled (arbetsnamn) har fördelen av att drygt halva sträckan redan är bilfri och att den löper kustnära och passerar ett fyrtiotal havsbud, ett tiotal naturreservat samt många attraktioner av historisk eller kulturell art. Utbudet av övernattningsmöjligheter och matställen är för svenska förhållanden hyfsat. Området ligger mellan två svenska storstadsregioner och på ganska nära avstånd från Köpenhamn och Nordtyskland. Cyklar får medtas på regionalstågen, varav några avgår från Köpenhamn, och den regionala busstrafiken är utrustad för att kunna medföra cyklar. Kostnaden för att bygga ut leden till acceptabel standard beräknades till ca 50 Mkr.³⁶

Sedan projektet presenterades har önskemål framkommit, både i Halland och i Skåne, om att leden redan från början borde sträcka sig från Göteborg till Helsingborg. Föreningen Bilfria Leder stannade vid Hallandsås i avvaktan på den pågående borningen av tågtunneln genom åsen ska bli färdig. Därefter skulle den gamla banvallen kunna användas som cykelled över åsen.

Det är lätt att dela bedömningen att leden bör utsträckas till Helsingborg. Att leden går mellan två större städer med goda tåg- och färjeförbindelser är en betydande fördel och de nödvändiga investeringarna mellan Båstad och Helsingborg bedöms vara måttliga. Kanske borde leden för att ha goda förutsättningar till internationell framgång döpas till *Kattegattleden*. Det skapar också möjlighet för ett framtida samarbete med danska intressenter kring en ringled som utnyttjar färjorna över Kattegat och Öresund.

³⁶ *Hallands kustled. Förutsättningarna för anläggande av en bilfri cykelturistled.* Föreningen Bilfria Leder, juni 2005.

Förslaget till Hallands Kustled behöver kompletteras på ytterligare en punkt för att bli ett framgångsrikt koncept. I syfte att minimera behovet av nyinvesteringar föreslog Föreningen Bilfria Leder att leden i stället för att följa kustvägen från Ås till Morup (7 km) ska dras via Tvååker på befintlig cykelväg och nedlagd banvall (15 km). Förslaget innebär en betydande omväg och medför att cyklisterna missar en av de mest attraktiva kustnära delsträckorna. Det finns anledning befara att många av dem i en sådan situation väljer den genare men smala och starkt trafikerade kustvägen, vilket skulle innebära att den faktiska leden i denna del inte uppfyller rimliga krav på trafiksäkerhet. Merkostnaden (ca 11 Mkr) för att anlägga ny cykelled längs denna del av kusten är väl motiverad. Ca en fjärdedel av kostnaden i Halland avser åtgärder som enligt Vägverkets inventering också behövs för lokal arbetspendling.

Den totala kostnaden för att anlägga leden mellan Göteborg och Helsingborg (ca 310 km) kan med dessa kompletteringar uppskattas till omkring 115 Mkr. Region Halland undersöker i samarbete med de fem berörda kommunerna i Halland möjligheterna att finansiera sin del av leden (ca 60 Mkr). Tanken är att kommunerna ska stå för halva kostnaden och att den andra halvan ska täckas av EU:s landsbygdsutvecklingsmedel. Problem finns dock att inom denna ram täcka kostnaden för en ny bro över Suseån samt den nyss redovisade kustnära dragningen mellan Ås och Morup. Därtill kommer kostnaderna i Skåne (55 Mkr) som till ca 90 procent avser cykelvägar som ingår i Vägverkets planering för arbetspendling mellan närbelägna tätorter.

Kattegattleden bör ha förutsättningar att bli en av Europas tio mest besökta cykelleder och att den utöver att etablera Sverige som cykelturistdestination bör ha goda förutsättningar att bidra till marknadsföringen av cykelturistleder i andra delar av vårt land. Det skulle kunna ske genom att övriga regioner ges möjlighet att utnyttja några av ledens rastplatser för information om de egna lederna.

8.4 Ytterligare möjligheter

Det finns en rad ytterligare möjligheter och kombinationsalternativ utöver dem som de regionala intressenterna redovisat till utredningen. Några av dem, som redovisas nedan, innebär att man kan anlägga leder till lägre kostnad eller får bättre tågförbindelser.

Alvesta/Växjö-Simrishamn

De återstående kostnaderna för *Banvallsleden* väster om Grimslöv (Alvesta och Ljungby kommuner) är väsentligt högre än på sträckan mellan Grimslöv och Karlshamn. Det senare alternativet skapar möjligheter att till låg kostnad anlägga en cykelturistled från Alvesta och Växjö via Karlshamn, Sölvesborg och Kristianstad till Simrishamn (totalt ca 244 km). Växjö och Alvesta skulle kunna få en gemensam anslutning till banvallen vid Grimslöv via Gemla som därigenom får pendlingsväg till båda kommuncentra (täcks av Vägverkets schablon för arbetspendling).

Från Gemla kan banvallen i Grimslöv nås via Öja och Huseby på väg som breddas för anläggande av separat cykelväg. Mellan Grimslöv och Karlshamn använder leden banvallen som dock behöver asfalteras på delar av sträckan. Mellan Karlshamn och Mörrum finns cykelväg, men mellan Mörrum och Sölvesborg saknas för närvarande bilfri cykelväg på större delen av sträckan. Vägverket planerar emellertid att anlägga cykelbana genom att ta i anspråk en del av vägbredden på nuvarande E22 mellan Sölve och avfart Mörrum när den nuvarande vägen om några år ersätts av motorväg (planerad byggstart 2012-2015).

Mellan Sölvesborg och Kristianstad saknas cykelväg bara på sträckan Gualög-Bäckaskog (6 km).

Mellan Kristianstad och Maglehem finns cykelled på banvall som skulle kunna förlängas till Brösarp varifrån leden kan dras på befintliga småvägar till Haväng. Därifrån behövs ny cykelväg till Vitemölla strax norr om Kivik. Mellan Kivik och Rörum borde leden kunna dras på grusad cykelstig genom Stenshuvud nationalpark samt vidare söder därom på en blandning av enskilda vägar och nyanlagd väg till RV 9 som har separat cykelväg till Simrishamn. Nationalparkens mitt kan redan nås genom användande av befintlig bilväg till parkens *Naturum*, men det innebär en lång omväg samt branta backar (>100 m.ö.h.) i båda riktningarna. Nationalparken kan skyddas mot slitage genom förbud mot cykling utanför leden och genom anvisning om att cyklar bara får parkeras i anslutning till *Naturum* och redan befintliga rastplatser.

Tabell 4 redovisar de ungefärliga avstånden och kostnaderna för olika delar av leden.

Tabell 4. Växjö/Alvesta-Simrishamn. Delsträckor och återstående anläggningskostnader.

Delsträcka	Km	Mkr
Växjö-Gemla #	11	6
Alvesta-Gemla *	7	11
Gemla-Grimslöv	25	24
Grimslöv-Asarum (Karlshamn) (inkl. asfalt på grusade avsnitt)	71	20
Asarum (Karlshamn)-Mörum	6	0
Mörum-Sölve (Sölvesborg)	18	4
Sölve (Sölvesborg)-Kristianstad	34	11
Kristianstad-Simrishamn ☒	72	20
Totalt	244	96

Delvis med utnyttjande av befintliga traktorvägar som uppgraderas.

* En alternativ och billigare möjlighet är att ta en genväg till Öja men då knyts inte Gemla till Alvesta.

☒ Inklusive asfaltering av befintlig led mellan Kristianstad och Maglehem

Den långa leden anknyter till järnvägsstationer och tåg (som redan idag i viss utsträckning kan ta cyklar) i Alvesta, Växjö, Karlshamn, Sölvesborg, Kristianstad och Simrishamn. Den går genom landskap av mycket varierande slag, alltifrån det småländska skogs- och sjölandskapet och den öppna terrängen kring Sölvesborg och Kristianstad till det backiga Österlen.

En positiv bieffekt är att de mest trafikfarliga delarna av Åsnen Runt får samtidigt bilfri led. Därtill anläggs cykelväg för arbetspendling på sträckan Alvesta-Gemla-Växjö. Av investeringskostnaden faller nästan en tredjedel (31 Mkr) på pendlingsvägar.

Skaraborgsdelen av Göta Kanal

Skaraborgsdelen av Göta Kanal lider av att inte kunna erbjuda någon riktigt bra slinga. En möjlighet att åstadkomma en östlig slinga skulle kunna vara att anlägga cykelled på banvallen mellan Tibro och Karlsborg (ca 26 km). Trafiken är nedlagd sedan länge och kostnaden kan uppskattas till ca 10 Mkr. Cykelvägen skapar förutsättningar för arbetspendling mellan orterna Tibro, Fagersanna, Mölltorp och Karlsborg och att knyta dem till badplatserna i Örlen och Kyrksjön. Genom att utnyttja banvallsleden mellan Karlsborg och Fa-

gersanna ges också möjlighet att skapa en i huvudsak bilfri led söder om sjön Viken mellan Karlsborg och Tåtorp (vid Göta Kanal). Efter Fagersanna behövs nyanläggning på en kortare sträcka och därefter kan lågtrafikerade enskilda och allmänna vägar användas.

För erhållande av god trafiksäkerhet behöver den nuvarande Göta Kanalleden kompletteras med separat cykelväg längs tungt trafikerade väg 202 på en kortare del kring Forsvik (ca 7 km). Det skulle också skapa förutsättningar för en mycket attraktiv slinga Karlsborg-Forsvik Vaberget-Mölltorp-Karlsborg (ca 3 mil), lämplig för dagsutfärder.

Gotland

Inget underlag har inkommit från Gotland, men rimligen måste Gotland satsa för att i hårdnande konkurrens med inhemska och utländska destinationer kunna förhindra en stagnation. Det som ligger närmast till hands är att söka skapa en trafiksäker slinga med Visby som utgångspunkt. Cykeluthyrningen är koncentrerad till Visby och det är dit turisterna anländer med flyg eller båt.

Det ligger nära till hands att förlägga en första någorlunda bilfri slinga så att den passerar Tofta (dit cykelväg redan finns) samt kanske Klintehamn, Roma Kloster, Tingstäde, Lummelunda och Snäckgårdsbaden i syfte att fånga upp många besöksmål och platser där övernattnings är möjlig. Kanske bör man också överväga att låta leden nå den östra kusten vid Gothem och Åminne. Det skulle i så fall ge en slinga på ca 150 km, lagom för en tredagarstur. Gotland har ett tätt vägnät. Enskilda lågtrafikerade vägar bör kunna användas för en betydande del av sträckan kompletterade med nybyggd cykelväg eller cykelstig i partier där man annars tvingas till omvägar. Om man antar att hälften av leden kan anläggas på enskilda eller allmänna lågtrafikerade vägar och hälften som separat cykelväg, skulle den återstående kostnaden troligen hamna någonstans mellan 100 och 120 Mkr.

8.5 Kostnader för cykelturistlederna

Vid en bedömning av den samhällsekonomiska lönsamheten hos olika potentiella turistprojekt bör man utgå från den del av kostnaden som avser delar som anläggs för turisterna samt den troliga besöksfrekvensen. I de delar där turistleden utnyttjar ännu inte anlagda cykelvägar för arbetspendling behöver kostnaden för dessa knappast belastas turistkalkylen. I tabell 5 jämförs nettokostnaden för några av de potentiella projekten. Med brutto avses hela investeringskostnaden och med netto den del som enbart avser turismen.

Tabell 5. Underlag för en bedömning av turistsatsningens kostnader

Sträcka	Km	Investeringsbehov		Nettokostnad Mkr/km
		Brutto	Netto	
<i>Kattegattleden</i>	315	115	50	0.16
<i>Banvallsleden #</i>	200	65	65	0.33
<i>Växjö/Alvesta-Simrishamn</i>	244	96	65	0.27
<i>Nya Ölandsleden</i>	273	110	110	0.40
<i>”Östgötaleden”</i>	235	115	50	0.21
<i>”Älvsborgsslingan”</i>	150	7	7	0.05
<i>”Värmlandsslingan”</i>	300	45	45?	0.15

Exklusive anslutningar samt Åsnen Runt

Av tabellen kan utläsas att alternativet Växjö/Alvesta-Simrishamn med stor sannolikhet är en mera lönsam satsning än *Banvallsleden*. Skillnaden i kostnad är visserligen inte särskilt stor, men nyttjandet kan förväntas bli betydligt högre för det förstnämnda alternativet.

De båda glesbygdsbetonade slingorna i Älvsborg och Värmland har låga återstående anläggningskostnader men nyttjandet kommer troligen att hamna långt under utfallet för lederna i Skåne, Halland och Östergötland som har fördel av bättre kommunikationer och större befolkningsunderlag.

Nettokostnader för anläggande av *Kattegattleden*, Växjö/Alvesta-Simrishamn, ”Östgötaleden”, ”Älvsborgsslingan”, ”Värmlandsslingan” och *Nya Ölandsleden* samt en motsvarande satsning på Gotland skulle bli ca 420 miljoner kronor förutsatt att Vägverket i annan ordning anlägger de nya lokala cykelpendlingsvägar som turistlederna behöver utnyttja. Därtill kommer behoven i övriga delar av landet, kanske i första hand i form av satsningar på lokala slingor avsedda främst för endagsfärder. Tio sådana slingor om vardera 30 km, där nyanläggning i genomsnitt krävs på en tredjedel av sträckan, skulle kosta 180 Mkr. Totalt skulle investeringarna i dessa leder och slingor kosta omkring 600 miljoner kronor, exklusive de sträckor som nyanläggs för i första hand lokala pendlingsbehov.

9. Samhällsekonomisk nytta i ett längre perspektiv

För att det ska vara möjligt att samhällsekonomiskt motivera investeringar i ny infrastruktur för cykelrekreation och turism är det viktigt att bedöma den samlade nyttan av projektet, inklusive deras bidrag till lokal utveckling, turism och hälsa.

9.1 Samhällsekonomiska nyttor³⁷

Trafikverkens och SIKAs gemensamma kalkylvärden och rekommendationer för beräkning av den samhällsekonomiska nyttan av infrastrukturinvesteringar fångar inte upp mer än en mindre del av den nytta som uppkommer till följd av anläggning av bilfria cykelvägar. Bland de faktorer som täcks finns effekter på utsläpp av avgaser och koldioxid när resenären överger bilen till förmån för cykeln, men ingen skillnad görs mellan korta och långa resor när det gäller utsläpp per km. Cykelresor ersätter vanligen korta bilresor som ger upphov till högre än genomsnittliga utsläpp per km genom att kallstartsfasen dominerar under större delen av sträckan. Olyckskostnaderna täcks också av de nuvarande kalkylvärdena men är svåra att tillämpa på skifte från bil och buss till cykel, eftersom utfallet kan bli allt från positivt till negativt beroende på de lokala omständigheterna, inklusive cyklisternas ålder och användande av cykelhjälm. Vidare täcks restidsvinster, men skifte från bil till cykel resulterar ofta i restidsförluster, utom möjligen i storstäder där bilarna under rusningstid fastnar i köer.

Den allvarligaste bristen är att den tillämpade kalkylmetoden inte uppmärksammar cyklingens hälsoeffekter. Enligt en bedömning gjord av Naturvårdsverket bör man räkna med att hälsoeffekten av ökad cykling i genomsnitt uppgår till 2 600 kronor per år och nytillkommen cyklist eller 20 kronor per nytillkommen cykeltimme.³⁸ Det innebär att Naturvårdsverket räknat med att en nytillkommen cyklist tillbringar 130 timmar per år på cykeln, vilket motsvarar 35 minuter per dag om cyklingen i sin helhet avser arbetspendling (i 220 dagar/år).

Enligt SIKA är det samhällsekonomiska värdet av minskad biltrafik från miljösynpunkt 0.45 kronor per fordonskilometer.³⁹ Om man tar hänsyn till kallstartens utsläpp kan troligen ett dubbelt så högt värde motiveras. Om bidraget (försiktigtvis) sätts till 0.60 kronor per fordonskilometer och genomsnittscyklisten har en hastighet på 16 km per timme samt cyklar 130 timmar per år motsvarar bidraget 1 248 kronor per år eller drygt 12 kronor per timme.

Effekten på utsläppet av klimatgaser från att byta från bil till cykel kan uppskattas till ca 2.50 kronor per cykeltimme. Beräkningen är baserad på bensinförbrukningen vid kallstart i en medelstor svensk bil och den officiella svenska värderingen av koldioxidutsläpp.

Naturvårdsverket anger att hälsoeffekten kan bli ända upp till 8 300 kronor per år och nytillkommen cyklist (= 50 kronor per nytillkommen cykeltimme) om investeringen åtföljs

³⁷ Detta avsnitt är till större delen identiskt med motsvarande text i Kågeson, Modell för regional inventering av cykelvägar, Vägverket Publikation 2007:13.

³⁸ Naturvårdsverket (2005), Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder. Rapport 5456.

³⁹ SIKA, Trafikens externa effekter. Uppföljning och utveckling 2003. SIKA Rapport 2004:4. Statens Institut för Kommunikationsanalys, 2004.

av en kampanj riktad till fysiskt inaktiva personer som är 50 år och äldre.⁴⁰ Rapporten tar däremot inte upp den långsiktiga nyttan av att barn och ungdomar till följd av investeringar i säker cykelväg får möjlighet att tidigt grundlägga goda rese- och motionsvanor.

Övriga nyttor är små, troligen högst några kronor per cykeltimme. Sammantaget förefaller det rimligt att räkna med att investeringar i nya bilfria cykelvägar i genomsnitt ger upphov till samhällsekonomiska nyttor motsvarande 38 kronor per cyklad timme. Detta värde skulle kunna användas som schablonvärde i fall där underlag för en mera precis bedömning saknas.

Ett problem vid bestämning av nyttan av en ny cykelväg är att kommunerna och Vägverket i mycket ringa utsträckning mäter cykeltrafikarbetet. Det innebär att man sällan får ett nollalternativ att jämföra med. Man vet helt enkelt inte hur omfattande den befintliga cykelringen längs det aktuella stråket är.

Svårt kan också vara att bedöma hur mycket cyklandet kommer att öka till följd av de vidtagna åtgärderna. Inhemska och utländska erfarenheter visar att det latent behovet av cykelväg kan vara stort. Många tvekar att cykla i blandad trafik därför att de känner rädsla eller obehag. De största förändringarna i nyttjandet kan förväntas för länkar som kan användas för skolpendling (där föräldrarna vågar ge sina barn klartecken sedan den bilfria vägen etablerats) och i områden med goda förutsättningar för cykelturism. Den internationella cykelturismen är i hög grad kanaliserad till leder som är helt eller i huvudsak bilfria.

De väl dokumenterade erfarenheterna från det framväxande brittiska nätverket visar att omkring en fjärdedel av nyttjarna betecknar sig själva som *nya cyklister*, *börjat cykla igen* eller *ovana cyklister*. Bland de intervjuade kvinnorna var andelen ännu högre.⁴¹ En slutsats av detta är att rekreativ cykling kan vara en inkörsport till mera stabila cykelvanor, inklusive arbetspendling med cykel.

Investeringar i cykelturistleder bidrar till lokal näringslivsutveckling och kan generera betydande intäkter. Sådana dynamiska effekter är svåra att uppskatta och man brukar inte väga in dem i den samhällsekonomiska kostnadsnyttoanalysen av enskilda väginvesteringar för erhållande av objektets nettonuvärdeskvot. Vid en mera övergripande bedömning av den samhällsekonomiska nyttan bör man dock beakta sådana effekter, i synnerhet om de kan förväntas bli stora.

9.2 Turistnäringens intäkter

Intäkterna av cykelturism ligger ofta mellan 700 och 1 000 kronor per dygn och dag för övernattande turister. En led som på årsbasis attraherar 20 000 besökare som cyklar hela vägen och i genomsnitt övernattar fyra gånger och spenderar 800 kronor per dygn genererar lokala intäkter motsvarande 64 Mkr kronor. Därtill kommer intäkter från besökare som bara cyklar någon del av sträckan eller som utnyttjar den för dagsutflykter.

20 000 besökare kan låta mycket men motsvarar bara ett genomsnitt på 200 resenärer per dag under säsongen (100 dagar). Utspridda över en sträcka av 20 mil ger det en cyklist per

⁴⁰ Naturvårdsverket (2005), *Den samhällsekonomiska nyttan av cykeltrafikåtgärder*. Rapport 5456.

⁴¹ *Network News Autumn 2002*, Sustrans, Bristol.

km under en genomsnittlig dag. I normalfallet innebär detta att cykelturisterna utgör en minoritet bland dem som nyttjar cykelvägen. Lokalbefolkningens nyttjande dominerar men genererar förstås inte speciellt mycket pengar eftersom dessa cyklister bor hemma och inte konsumerar särskilt mycket under sina utfärder och sannolikt ingenting alls om de använder en del av leden för arbets- eller skolpendling.

I en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys kan inte turistintäkterna adderas till intäkterna från positiva effekter på miljö, hälsa, klimat mm utan risk för dubbelräkning. De turistande cyklisternas kostnad för att genomföra turen kan nämligen ses som deras betalningsvilja för att uppnå en trevlig semesterupplevelse, vilket vid val av cykling ofta inkluderar en implicit värdering av den positiva effekten på deras hälsa som motionen medför. En del av dem har kan dessutom ha valt cykelsemester av hänsyn till klimatrisk med andra semesteralternativ.

Tabell 6 visar storleksordningen av möjliga intäkter av cykelturism i Sverige 5-7 år efter det att lederna tagits i bruk. Kalkylen bygger på att de som cyklar en led i hela dess sträckning i genomsnitt färdas 40 km per dag. Det innebär t.ex. att genomsnittsturisten avverkar *Kattegattleden* på åtta dagar. Vidare antas övernattande turister spendera i genomsnitt 800 kronor per dygn på mat, boende, inköp mm. Med korta besök menas i tabell 6 både dagsutfärder och turer med övernattnings som avser en mindre del av leden. Utrymmet i tabellen medger inte uppdelning på dessa båda underkategorier (vilka dock beräknats var för sig). För dagsutfärd har antagits att genomsnittsbesökaren konsumerar för 100 kronor. Övrig lokal användning (arbetspendling mm) har antagits inte ge upphov till några intäkter.

Tabell 6. Tänkbara turistintäkter från svenska cykelturistleder 5-7 år efter färdigställande

Sträcka	Km	Besökare per år		Intäkter, Mkr per år		Totalt
		Hela vägen	Korta besök	Hela vägen	Korta besök	
<i>Kattegattleden</i>	315	12 000	56 000	76.8	17.0	93.8
Växjö/Alvesta-Simrishamn	244	8 000	30 000	38.4	10.6	49.2
<i>Nya Ölandsleden</i>	273	5 000	30 000	28.0	10.6	38.6
"Östgötaleden"	235	8 000	56 000	38.4	17.0	55.4
"Älvsborgsslingan"	150	2 500	10 000	8.0	1.0	9.0
"Värmlandsslingan"	300	1 500	8 000	8.4	2.3	10.7
Centrala Gotland	150	10 000	50 000	32.0	12.5	44.5
Tio lokala slingor	10x30	-	100 000	0.0	10.0	10.0
Delsumma		47 000	340 000	230.0	81.0	311.0
Övrig cykelturism i Sverige*		25 000	500 000	120.0	50.0	170.0
Totalt		62 000	740 000	350.0	131.0	481.0

* Grov skattning, exklusive mountainbike

Av tabellen framgår att 62 000 personer antas cykla någon av lederna i hela deras längd. Därtill kommer 26 000 personer som förmodas genomföra kortare flerdagarsturer (framgår ej av tabellen). Det ger totalt 88 000 personer, vilket motsvarar 1.4 procent av den svenska befolkningen mellan 18 och 70 år. I praktiken kommer många besökare från andra länder och svenskar cyklar utomlands. För närvarande är antalet svenskar som cyk-

lar utomlands väsentligt större än de turister som kommer till Sverige för att cykla. Med tiden kan svenska satsningar på cykelturistleder skapa balans.

Enligt räkneexemplet i tabell 6 skulle cykelturismen i Sverige 5-7 år efter det att utbyggnaden genomförts omsätta ca 480 miljoner kronor. Med något djärvare antaganden beträffande nyttjande och intäkter per dygn får man en omsättning kring 600 Mkr. På lång sikt (ca 2025) är det inte osannolikt att både nyttjandet och intäkterna mer än fördubblas till en nivå kring 1.5 miljarder kronor. Intäkter av denna storleksordning förutsätter att lederna underhålls och marknadsförs väl.

Ytterligare intäkter kan komma från större arrangemang av typ motionslopp för cyklister, rullskridsko- och/eller rullskidåkare. Som jämförelse drar *Vätternrundan* (med första start 1966) ca 15 000 deltagare varje år och därtill kommer *Tjevvättern* och *Halvvättern*.

9.3 Landsbygdsutveckling

Satsningar på cykelturism har goda förutsättningar att bidra till lokal och regional utveckling. Erfarenheterna från andra länder är att när infrastrukturen finns så kommer följdinvesteringar i form av utvidgade övernattningsmöjligheter, cykeluthyrning, kaféer etc. För många på landsbygden innebär cykelturismen en välkommen möjlighet att utvidga sitt näringsfång med ytterligare en intäktskälla. Den direkta sysselsättningseffekten av en årlig turistintäkt på 1.5 miljarder kronor bör motsvara minst 8 000 årsarbeten.

Bilturister missar ofta sevärdheter vid sidan av de större vägarna och passerar ofta ett helt landskap utan att stanna annat än för att tanka eller äta. Turister som anländer med tåg eller flyg har sällan möjlighet att ta sig ut på landsbygden. Cykelturisterna skiljer sig från de motoriserade resenärerna genom att färdas långsamt och utnyttja det lokala vägnätet. Den som cyklar 45 km på en dag i en medelhastighet av 15 km i timmen sitter bara i sadeln i tre timmar och har gott om tid för annat. De flesta cyklister uppskattar täta avbrott i cyklingen och ägnar gärna tid åt attraktioner som inte skulle ha förmått bilisten att avvika från huvudvägen och leta efter parkeringsplats. Det innebär att museer, kyrkor, utställningar och andra lokala sevärdheter kan räkna med besök om de ligger vid eller nära leden. Förutsättningarna förbättras om turistnäringen hjälper till med program/anvisningar som passar olika intressen.

Cykelturisten vill ha så lite bagage som möjligt och en del av dem är beredda att betala för att få packningen körd till nästa hotell. Det innebär att cyklisten i allmänhet är helt hänvisad till traktens utbud av mat antingen han/hon väljer att äta på restaurang eller själv köper ingredienserna till dagens friluftslunch i någon livsmedelsaffär eller lanthandel.

9.4 Sammanfattande bedömning

Cykelturismen kan bedömas ha potential att bidra i betydande grad till landsbygdsutvecklingen och sysselsättningen i berörda områden.

10. Ansvar för cykelturistleder

De utländska erfarenheterna visar på betydelsen av ett sammanhållet koncept, en väl genomtänkt projektorganisation och en tydlig ansvarsfördelning. Den svenska praktiken lider av brist på ett samlat grepp kring frågan. Utvecklingen av cykelleder och cykelturism i Storbritannien och Schweiz är ett exempel på hur flera samhällssektorer och intressen gemensamt finansierar och driver på utvecklingen.

10.1 Nuvarande förhållanden

I Sverige finns tendenser till ett organiserat samarbete i några av de sydligaste länen och i Värmland, men ännu saknas medverkan från många av de naturliga intressenterna.

10.2 Utvecklingsmöjligheter

För att tillvarata Sveriges möjligheter som cykelturistdestination behövs ett helhetstänkande där man regionalt samordnar sina resurser och utvecklar infrastrukturen för att kunna användas inte bara för turism utan också för lokal rekreation, motion och arbetspendling. I många fall kan lederna eller delar av dem också användas för rullskridsko- och rullskidåkning samt av personer med fysiska funktionshinder. Icke-belagda leder kan i vissa fall samnyttjas för ridning förutsatt att de är tillräckligt breda.

För turismen behövs en samordnad affärsutveckling där man gemensamt marknadsför det utbud och den service som finns längs leden. Många som har långsiktiga förutsättningar att tjäna på ledens tillkomst kan inte initialt förväntas vara medvetna om sina möjligheter. Det kan också finnas ett initialt motstånd baserat på farhågor om att turisterna stör och skräpar ner. Undersökningar från USA och Storbritannien visar att sådana farhågor alltid kommit på skam. Cykelturister är mer skötsamma än andra turister och angelägna om att hålla snyggt. De amerikanska och brittiska studierna visar att ledens tillkomst lett till ökade fastighetsvärden och till att de närboende, föga förvånande, blivit de flitigaste nyttjarna av den. I USA har tidigare motståndare i några fall blivit så övertygade om ledens värde för bygden att de frivilligt medverkat vid informationsmöten i andra områden för att övertyga lokalbefolkningen där att inte begå samma misstag! Det är således viktigt att skapa delaktighet och att visa lokalbefolkningen att den kommer att ha nytta och glädje av leden

Ett sätt att få fart på verksamheten kan vara att bilda en tvärsektoriell infrastrukturgrupp som arbetar med utvecklingen av cykelleden. På regional nivå finns många tänkbara intressenter, t.ex. den lokala turistnäringen, de berörda kommunerna, Vägverket, länsstyrelsen, regionen (om det finns en sådan) samt LRF, Svenska Naturskyddsföreningen, Fri-luftsfrämjandet och Cykelfrämjandet.

11. Finansiering av cykelturistlederna

Vad Sverige kan lära av de utländska erfarenheterna är främst betydelsen av att ha en vision och en långsiktig arbetsplan för utvecklingen av infrastrukturen. Statlig finansiering eller delfinansiering förefaller vara nödvändig för att större projekt och sammanhängande system ska komma till stånd.

11.1 Nuvarande finansiering av cykelvägar

Enligt nu gällande anvisningar från regeringen har Vägverket ansvar för alla investeringar för cykel- och gångtrafiken längs det statliga vägnätet. I regeringens infrastrukturproposition 2001/02:20 anges att "längs statliga vägar har staten ansvaret för att vägnätet utformas så att även hänsyn tas till cykel- och gångtrafik". Vidare sägs att separata cykelbanor bör byggas "i de fall detta behövs". Det innebär att åtgärder längs det statliga vägnätet till 100 procent ska finansieras med statliga medel. Gång- och cykelleden behöver därvid inte gå i omedelbar anslutning till den statliga vägen. Så länge det finns ett "funktionellt samband" kan cykelvägen förläggas på visst avstånd från vägen. Regeringens senaste trafikpolitiska proposition 2005/06:160 kommenterar inte frågan om vem som bär ansvaret, varför man måste förutsätta att det tidigare beskedet fortfarande gäller.

Att kommunerna är ansvariga för alla åtgärder i sina egna gatu- och vägnät är uppenbart. För investeringar i cykelbanor och cykelvägar längs sina gator och vägar kan kommunen få 50-procentiga statsbidrag ur den regionala ramen.

I praktiken följs inte alltid den strikta uppdelningen i statligt och kommunalt ansvar för cykelvägsinvesteringar. På flera håll i landet förekommer att Vägverket ställer krav på kommunal medfinansiering. Tydligast är detta i Skåne vars cykelplan förutsätter samfinansiering. Vägverket Region Skåne begär skriftliga avsiktsförklaringar om detta från alla kommuner.

Vägverket prioriterar cykelvägar inom tätort samt mellan tätorter som ligger på pendlingsavstånd från varandra. Hittills har verket inte tagit ansvar investeringar i några renodlade turistcykelstråk. Stråk som för att vara attraktiva behöver förläggas på visst avstånd från de högttrafikerade vägarna faller inte under Vägverkets nuvarande ansvar eftersom de inte löper längs statlig väg.

Ett problem med den nuvarande finansieringen är att medlen till cykelvägsinvesteringar konkurrerar med många andra åtgärder inom såväl nationell plan som de olika länstransportplanerna. De större vägprojekten har däremot öronmärkta medel och vid överskridanden och omprioriteringar (t.ex. Trollhättepaketet) tas medel från oprioriterade projekt och de potter som avser små, icke-namngivna, projekt, t.ex. investeringar i cykelvägar. Redovisningen av de senare är dålig. Vägverket kan bara på ett ungefär uppge hur mycket medel som under senare år använts till cykelvägar. För att inte ambitionerna att investera i det regionala vägnätet även fortsättningsvis ska komma på skam säger Vägverket i sitt underlag till inriktningsplaneringen inför nästa infrastrukturplaneringsomgång att man bör överväga att låta medlen till cykelvägar ingå som en särskild post i den nationella planen med uppdrag till verket att till att de i huvudsak används regionalt.

Investeringarna i cykelleder på banvallar i Älvsborg och Värmland har skett med stöd av det lokala investeringsprogrammet (LIP) respektive EU:s regionala utvecklingsfonder. LIP har upphört och efterträdaren KLIMP är helt inriktat på utsläppen av klimatgaser. En tredje möjlighet till finansiering är att utnyttja EU:s stöd till landsbygdsutveckling, vilket kommunerna i Halland överväger att göra. I samtliga fall krävs medfinansiering från kommunerna, ofta med 50 procent.

11.2 Utländska modeller för finansiering av cykelleder

Ett nationellt projekt med stor tyngd drivs i England i form av *The National Cycling Strategy* (NCS). Det lanserades i mitten av 1990-talet i syfte att öka cyklingen i alla åldersgrupper. Strategin fick ytterligare tyngd 1998 genom regeringens *Transport White Paper*⁴², där cyklingen ges en tydlig roll i inom ramen för ett omfattande program för transportutveckling. Som framgått ovan har stiftelsen *Sustrans* ett samordningsansvar för hela projektet. Stiftelsen har ett väl fungerande samarbete med regioner och kommuner. Därtill finns 1 500 volontärer, organiserade i omkring 100 lokala grupper.⁴³

NCS och *Sustrans* arbete omfattar lokal utveckling av cykling, trafikplanering, hälsa och cykling, trafiksäkerhet, arbetspendling med cykling och säkra skolvägar. En bärande del i programmet är ett sammanhängande ledsystem som täcker större delen av landet och som banar väg för rekreativ cykling och turism. Ett exempel är *The National Byway* en drygt 600 mil väldokumenterad led som går genom några av Englands vackraste områden och mest intressanta kulturella miljöer. Leden har utformats med hjälp av erfarna cyklister för att passa cyklister från 15 år och uppåt. Den kan användas för allt från dagsturer till långa turer med många övernattningar.

Ett annat exempel på systematiskt arbete med nationell täckning är Nederländernas *Bicycle Master Plan*. I landets andra transportstrukturplan beslöt regeringen att ta ett samlat grepp kring behovet av cykelinfrastruktur. Regeringen avsatte 240 miljoner guilder (drygt en miljard svenska kronor) och tillsatte 1991 en projektgrupp med uppgift att hålla samman projektet. I gruppen fanns representanter för alla viktiga intressenter. Merparten av pengarna användes under några år som bidrag till lokala och regionala projekt.⁴⁴

11.3 Överväganden och förslag

Finansiering och utförande kan utformas på flera olika sätt. Valet står mellan att antingen utveckla ett koncept för hur staten kan stödja investeringar i infrastruktur för cykelturism eller en bredare ansats där åtgärder för cykelturism integreras i en större statligt understödd satsning på cykling. De mesta talar för att den senare lösningen är att föredra eftersom turistlederna delvis behöver bygga på cykelvägar som anlagts primärt för arbets- och skolpendling och andra lokala behov. Det innebär att Vägverket bör vara den myndighet som tar finansiellt ansvar för statens del av investeringarna i cykelturistleder.

Kommunerna och regionerna kommer i de flesta fall att vara naturliga huvudmän för cykelturistlederna och utan ett lokalt engagemang är statlig medfinansiering av sådana leder

⁴² *A New Deal for Transport: Better for Everyone*, Department of Transport and the Regions, 1998.

⁴³ *Network News*. Spring 2004. *Sustrans*, Bristol.

⁴⁴ *The Dutch Bicycle Master Plan*, Ministry for Transport, Public Works and Water Management, 1999.

knappast meningsfull. Det innebär att kommunerna av egna medel eller med utnyttjande av andra medel som står till deras förfogande måste ta ett huvudansvar.

De medel som för närvarande kan utnyttjas för kommunala investeringar i cykelturistleder är i huvudsak EU:s landsbygdsutvecklingsprogram och utvecklingsfonder. I båda fallen krävs lokal medfinansiering och konkurrensen om EU-medlen är hård. Det är således inte självklart att denna typ av finansiering alltid är möjlig.

Om kommunerna klarar hälften av de förutsedda investeringarna med egna medel eller EU-medel, återstår ca 300 Mkr som behöver finansieras på annat sätt. Över en period av tio år innebär detta ca 30 Mkr per år, vilket är en liten summa vid sidan av de ca 400 Mkr per år som Vägverket anser behövs för investeringar i cykelvägar längs det statliga vägnätet för lokala behov.

Erfarenheterna både från Vägverkets bidrag till kommunernas investeringar (främst inom tätorter) och från LIP visar att statliga bidrag i storleksordningen 50 procent är tillräckliga för att stimulera kommunala investeringar i infrastruktur. Om regeringen väljer att lägga alla statliga medel till cykelinvesteringar i en nationell ram, bör cykelturismens behov kunna tillgodoses genom anvisning till Vägverket att i samråd med NUTEK använda i storleksordningen 30 Mkr per år till detta ändamål. Om regeringen fördrar att låta merparten av cykelinvesteringsmedlen ligga kvar i regional plan, bör det statliga stödet till cykelturistvägar ändå hanteras på nationell nivå. Skälen till detta är dels osäkerheten om det vid hantering i regional plan blir någon större satsning på cykelturismen, dels att de längre lederna i flera fall är länsgränsöverskridande.

Förslaget är således att regeringen under planperioden 2010-2019 låter Vägverket disponera 30 Mkr per år i nationell plan för utnyttjande som bidrag till investeringar i cykelinfrastruktur av betydelse för turismen och att förtur därvid ges till projekt med goda förutsättningar till hög samhällsnytta. För att snabbt göra Sverige till en etablerad europeisk cykelturistdestination bör regeringen överväga att i särskild ordning tillskjuta medel redan under budgetåren 2008 och 2009. Den viktigaste enskilda åtgärden är att snabbt sätta *Kattegattleden* som ett svenskt pilotprojekt. Därtill finns akuta problem längs östgötadelen av Göta Kanal där ett markägarskifte tvingar Kanalbolaget att lägga om leden öster om sjön Asplången. För dessa åtgärder behövs uppskattningsvis ca 15 Mkr under vardera 2008 och 2009. Övrig finansiering av den halländska delen av *Kattegattleden* bör kunna säkras på annat sätt. Den skånska delen av samma led är mindre brådskande eftersom den inte kan färdigställas i sin helhet förrän järnvägsbanken över Halandsås blir tillgänglig.

Det måste understrykas att de finansieringsbehov som identifierats i denna rapport är netto, dvs efter avdrag för avsnitt som sammanfaller med sträckor där Vägverket enligt sin schablonmässiga inventering på sikt bör anlägga cykelväg för lokala behov. När sådana sträckor sammanfaller med turistleder blir den samhällsekonomiska lönsamheten hos investeringen i normalfallet betydligt högre än för jämförbara objekt som inte kan användas för både turism och lokala behov. Man måste därför förutsätta att Vägverket och berörda län och regioner ger sådana sträckor hög prioritet. Om så inte skulle bli fallet blir kostnaden för turistlederna högre och behovet av statligt stöd till dem likaså.

För att sträckor som primärt anläggs för cykelpendling ska bli så attraktiva att de kan ingå som avsnitt i en framgångsrik cykelturistled är det viktigt att Vägverket och kommunerna

eftersträvar en väl genomtänkt gestaltning av dem. Eftersom det ofta är lättare och billigare att anlägga en cykelbana i omedelbar anslutning till en motoriserad väg blir detta ofta infrastrukturhållarens beslut. Det innebär att cykelvägen underordnas bilvägen och inte får en egen linjeföring. Särskilt på långa raksträckor ger detta en cykelväg som är föga attraktiv. Vägverket har under de senaste 15 åren lagt stor vikt vid vägars gestaltning och formspråk. Det är viktigt att detta kunnande också utnyttjas vid anläggande av cykelvägar. Det kan ofta räcka att förlägga cykelvägen en liten bit från bilvägen, när utrymmet så medger, och att låta den få en egen linjeföring. Om man bara förlorar någon enstaka procent i genhet är detta acceptabelt också för dem som arbetspendlar. En attraktiv väg kan också medverka till att flera vill arbetspendla per cykel. Om infrastrukturhållarna inte tar vara på dessa möjligheter kan följden bli att turistvägen måste få en annan dragning och då troligen till väsentligt högre kostnad.

12. Övriga åtgärder för att främja cykelturismen i Sverige

Infrastrukturen är avgörande för möjligheterna att attrahera cykelturister men mycket annat är också viktigt för att resultatet ska bli bra. Bra sammanhängande skyltning och vägvisning är också av stor betydelse. Övernattningsmöjligheterna och övrig service måste hålla hög klass för att svenska destinationer ska klara den internationella konkurrensen.

12.1 System för skyltning av cykelturistleder

Sverige saknar ett nationellt system för skyltning av cykelleder. Behovet av föreskrifter är akut och i frånvaro av gemensamma bestämmelser växer nu en flora av mer eller mindre lyckade regionala skyltningsvarianter. Som framgått ovan behövs skyltning längs leden så att den blir lätt att följa samt därtill vägvisning till besöksmål i dess närhet. Därtill finns behov av skyltar som visar avstånd till olika mål. Det är viktigt att systemet blir enhetligt och lätt att lära sig. För närvarande förekommer olika system med avseende på hur avstånd redovisas. I Stockholmsområdet redovisas av okänt skäl avståndet från skyltens plats till gräns mot nästa kommun i stället för till nästa tätort. När kommunen och tätorten har samma namn blir detta lätt missvisande.

I ett antal europeiska länder finns redan nationella system för skyltning av cykelleder. Kocky & Partners rapport innehåller kortfattad information om några av dem. Den bästa modellen med avseende på design, tydlighet och konsekvens är den danska som fått snarlika efterföljare i Storbritannien, Estland och Slovenien. I det danska systemet har längre "nationella" rutter givits ensiffriga vägnummer medan högre nummer används för regionala och lokala leder. Möjlighet finns också att lägga in lednamn i de skyltar som markerar ledens dragning. Därtill finns serviceskyltar för vägvisning till olika besöksmål. Alternativt kan Sverige överväga den brittiska skyltningen som utgör en estetiskt tilltalande vidareutveckling av den danska. För såväl svenska som utländska cykelturister bör det vara en fördel att vägvisningssystemen är identiska eller likartade. Det finns således ingen anledning för Sverige att uppfinna en egen modell.

Den nya Vägmarkesförordning (SFS 2007:90) som trädde ikraft våren 2007 ger möjlighet att skylta cykelvägar både på avskild cykelbana och längs andra vägar. Skyltarna får nu även ange avstånd. I ett avseende innebär förändringarna dock en försämring. Det blir nu tillåtet (tidigare bara efter särskilt beslut) att använda olika färger på märket för särskilt anordnad cykelled. Det öppnar för skilda färger i olika kommuner och län. En annan svaghet är att den nya vägmarkesförordningen inte ger möjlighet att använda cykelvägnummer för olika leder (som i det danska systemet).

När/om ett svenskt nationellt system för skyltning av cykelturistleder införs uppkommer ett antal valmöjligheter. En viktig fråga är om systemet enbart ska användas för skyltning av cykelturistleder eller om det ska avse alla längre cykelrutter oavsett deras potentiella attraktionskraft på turister. När cykelvägnätet byggs ut för att möta behovet av infrastruktur för pendling mellan närbelägna tätorter kommer med tiden en del sammanhängande långa stråk att bildas i storstadsområdena och i andra tätbebyggda delar av främst södra Sverige. Det kan vara en fördel att tillämpa samma vägvisningssystem för dem. Det som i så fall skiljer pendlingsstråken från turiststråken är enbart att de senare utöver att ha vägnummer

kan namnges med de beteckningar som används i marknadsföringen av dem, t.ex. Kattgattsleden.

Regeringen bör uppdraga åt Vägverket snarast införa ett nationellt svenskt system för skyltning av cykelleder som bygger på den dansk/brittiska modellen. Beträffande numrering av olika rutter och stråk bör Vägverket samråda med NUTEK och Sveriges Kommuner och Landsting. De lägsta numren bör förbehållas långa rutter med goda förutsättningar för cykelturism.

Det bör vara väghållaren som står för skyltningen och underhåller och uppdaterar den.

12.2 Cykel på tåg och buss

För närvarande är möjligheterna att medföra cyklar på tåg och bussar mycket begränsade. Eftersom många turister föredrar att cykla på egen cykel framför att hyra cykel utgör detta förhållande en hämsko på turismens utveckling. Och även för den som hyr cykel kan det vara viktigt att kunna kombinera cykling med färd med buss eller tåg. Eftersom Banverket har ett parallellt regeringsuppdrag om åtgärder för att öka kombinerade resor med cykel och tåg behandlas denna fråga inte närmare i denna rapport.

När cykelturismen växer kommer tågoperatörernas intresse för att underlätta för turisterna att medföra cyklar på tåg att öka. När direkttåg efter färdigställande av den planerade bron över Fehmarn Belt börjar trafikera t.ex. sträckan Hamburg-Köpenhamn-Göteborg kan på sikt underlag finnas för särskilda cykelvagnar på vissa avgångar. Under högsäsong kan även särskilda cykelvagnar i regionaltågen vara en lösning, särskilt i samband med större evenemang och/eller gruppresor.

12.3 Samordning med övrigt turistutbud

Många cykelturister efterfrågar mer än cykling och det gäller naturligtvis i än högre grad för turister som väljer att cykla som en mindre del av en semesterresa. Om man vill locka sådana kunder är det en fördel att kunna erbjuda ett brett sortiment av upplevelser. I många delar av Sverige finns förutsättningar att kunna kombinera cykling med aktiviteter som bad, fiske, brädsegling, kanot, golf och vandring. Cyklingen kan under själva turen anknyta till bl.a. kulturella, historiska och kulinariska upplevelser.

12.4 Matkulturens betydelse

Som redan antytts är betalningsviljan för god och hälsosam mat hög bland många cykelturister. Preferensen är kopplad till cyklisternas livsstilsideal. Dessutom finns ofta en tendens att vilja belöna sig med god mat och dryck efter en dag i cykelsadeln. Förmodligen skulle många utländska cykelturister föredra svensk kost under ett Sverigebesök framför det överallt förekommande internationella utbudet av pizzor och hamburgare. Ett viktigt led i utvecklingen av en internationellt konkurrenskraftig led är således att försöka inspirera den lokala restaurangrörelsen, även utanför städerna, att erbjuda besökarna mat som ger dem en förnimmelse av svensk kultur. Där underlaget inte räcker kan en möjlighet vara att söka utveckla en form av lokalt inspirerad bed, breakfast & dinner. Konceptet *Bo på Lantgård* skulle kanske kunna utvecklas i riktning mot att ta emot cykelturister och erbjuda dem måltider tillagade från lokalt producerat kött, grönsaker och fisk.

12.5 Marknadsföring mot omvärlden

Framgångarna i Danmark, Tyskland, Österrike, Spanien, Storbritannien och USA hänger delvis samman med skicklig marknadsföring av lederna.

För att kunna etablera Sverige som en betydelsefull internationell cykeldestination behöver de bästa lederna samordna i sin marknadsföring. Det kan gälla både webben och mässa och andra tillfällen till marknadsföring. Viktigt är också att nå företag som arrangerar gruppresor.

För uppstickare är det viktigt att få de potentiella besökarna att upptäcka att man finns. Föreningen Bilfria Leder söker etablera en internationell webbportal för cykelturistleder där besökarna själva genom förval kan bestämma vilka krav de vill ställa på de cykelleder de vill överväga. Förfarandet bygger på samma typ av förval som fastighetsmäklarna använder sig av på sina hemsidor (där kunden kan välja typ av objekt, prisklass mm) men i fallet med cykelleder handlar det om hur stor del av leden som måste vara bilfri, andel asfalt, svårighetsgrad och tillgång till service som cykeluthyrning mm. Portalen innebär att mindre etablerade destinationer jämföras med de välkända och att leder som uppfyller högre krav på trafiksäkerhet och servicenivå får fler träffar än de som går i blandad trafik. En fördel är att detta skapar incitament till alla ledinnehavare att förbättra sina produkter.

Det lönar sig knappast att sälja grisen i säcken. En större samordnad satsning på marknadsföring gentemot utländska kunder är knappast meningsfull förrän Sverige har tillräckligt många bra produkter att erbjuda. Men marknadsföringen kan förberedas parallellt med att infrastrukturen förbättras.

Cykling är en av de former för turism som bäst uppfyller kraven för ekoturism. I stället för att dagligen förflytta sig långa sträckor med bil eller andra farkoster tar man sig fram av egen kraft. Förutsatt att också övernattnings- och matställen är ekologiskt anpassade och man kan medföra cyklar på bussar och tåg kan man få en mycket bra produkt. Ekoturismkonceptet bör så långt möjligt utnyttjas i uppbyggnaden och marknadsföringen av de svenska cykelturistdestinationerna.

12.6 Övriga åtgärder

Enkla hjälpmedel behöver utvecklas för att underlätta för företag och verksamheter som vill etablera sig eller anpassa befintlig verksamhet till cykelturismen. Turistnäringen i södra Sverige diskuterar etablerandet av en gemensam kunskapsbank.⁴⁵ Den bör stödjas av myndigheterna och göras tillgänglig för motsvarande intressenter i andra delar av Sverige.

En satsning på investeringar i infrastruktur för cykelturism bör följas upp genom trafikmätningar och forskning. Vägverket behandlar i sitt parallella regeringsuppdrag frågan om hur mätningarna bör gå till.

⁴⁵ *Cykelturism. Ett initiativ Sverige behöver nu!* Turistorganisationerna i södra Sverige i samverkan med Continuum AB, Zurf AB och NUTEK, 2006.

13. Sammanfattande bedömning

Förutsättningarna för cykelturism är mycket goda i flera områden i södra Sverige. Det främsta hindret för utveckling av inhemsk och internationell cykelturism är bristen på infrastruktur av tillräckligt hög kvalitet. Vad som krävs är bilfria, väl underhållna och väl skyltade cykelleder. Sådana leder kan också med fördel användas av in-lineåkare och rullstolsburna besökare samt av lokalbefolkningen.

Lederna kan få stor betydelse för den småskaliga turistnäringen och utvecklingen av landsbygdens näringsliv. Bornholm, som har en god cykelinfrastruktur men i övrigt har ungefär samma förutsättningar som Österlen, Halland eller Gotland, har årligen omkring 150 000 cyklande besökare. Studier av nya cykelleder i Storbritannien visar att förbättrade förutsättningar kan få stor betydelse för viljan hos ovana människor att börja cykla. Hälsoeffekten av sådan cykling är betydande.

De utländska erfarenheterna visar på betydelsen av väl sammanhållna nationella cykellederprojekt. Flera länder, främst Nederländerna, Danmark och Storbritannien, har nått stora framgångar genom sådana satsningar. Sverige skulle behöva en liknande nationell satsning.

Cykelturismen i Sverige omsätter troligen mellan 150 och 200 miljoner kronor idag. Investeringar i ett halvt dussin längre leder och ett tiotal slingor lämpade för dagsutflykter bör leda till att omsättningen efter 5-7 år hamnar kring en halv miljard och på längre sikt når en nivå kring 1.5 miljarder kronor. Investeringsbehoven uppgår till ca 600 Mkr. Staten behöver sannolikt bidra med hälften för att projekten ska kunna genomföras. Därvid förutsätts att turistlederna på en del avsnitt kan utnyttja nya cykelvägar som enligt Vägverkets inventering behöver anläggas för att tillgodose lokala behov av cykelpendling mm.

För att snabbt etablera Sverige som en viktig europeisk cykeldestination bör projektet *Kattegattleden* snarast genomföras. Det bedöms kosta 115 Mkr varav ca 65 Mkr avser sträckor där cykelväg behövs också för lokala behov. Leden bedöms efter 5-7 år generera drygt 90 Mkr per år i turistintäkter. Staten bör under 2008 och 2009 bidra med 25-30 Mkr till pilotprojektets finansiering.

Under planperioden 2010-2019 bör Vägverket årligen tillföras 30 Mkr av budgetmedel för att efter samråd med NUTEK bidra till utbyggnaden av cykelvägar för turism och rekreation. Kommunerna bör ansvara för övrig finansiering. De kan därvid bl.a. utnyttja medel ur EU:s landsbygdsutvecklingsprogram och regionala utvecklingsfonder.

Utnyttjande av enskilda vägar kan få stor betydelse för möjligheterna att etablera långa cykelturistleder. De är ofta mycket lågtrafikerade och kan bidra till att göra lederna till en angenäm upplevelse för turisterna. Jämfört med att bygga ny cykelväg är det mycket billigare att kompensera berörda vägföreningar för det nyttjande som den skyltade cykelleden medför. Bidragsförordningen bör ändras så att det statliga bidraget kan höjas med i storleksordningen 2 kronor per meter och år för enskilda vägar som utnyttjas på detta sätt.

