



Rapport 2018:7



Länsstyrelsen
Stockholm

Cykelturism i Stockholms län

En förstudie

Rapport 2018:7



Länsstyrelsen
Stockholm

Cykelturism i Stockholms län

En förstudie

Kontakt:
stockholm@lansstyrelsen.se
Tfn: 010-223 10 00

Foto omslag: Mostphotos

Utgivningsår: 2018
ISBN: 978-91-7281-811-8

Du hittar rapporten på vår webbplats www.lansstyrelsen.se/stockholm

Innehåll

Innehåll.....	5
Inledning	7
Syfte och bakgrund	7
Genomförande	8
Avgränsning	8
Nuläge och omvärldsspaning	10
Cykelturism i Sverige och Stockholm	10
Cykelturismleder – lärdomar från cykelkonferens	13
Kommunernas arbete med cykelturism i Stockholms län.....	15
Geografisk information om cykling i länet	17
Besöksmål	18
Cykelleder	18
Open Cycle Map	22
Workshopserie med fokus på samverkan för cykelturism.....	23
Slutsatser och rekommendationer för fortsatt arbete.....	24
Främjandeåtgärder och arbete som inte kräver investeringar i fast infrastruktur	26
Identifiera och anlägga nya cykelleder för att binda ihop hela stråk och slingor.....	27
Länsstyrelsens roll	28
Källor	30
Bilagor	31

Inledning

Att cykla på fritiden och semestern har blivit allt mer populärt. Cykelturismen är numera en lönsam näring som sätter bygder och regioner på kartan. Runt om i Europa och Sverige samlas aktörer i syfte att främja cykelturismen; leder anläggs och kartmaterial, besöksmål och boenden tillgängliggörs för att ge god service åt cyklister.

Länsstyrelsen påbörjade år 2014 en förstudie kring rekreations- och cykelturism i Stockholms län. Den var tänkt att vara ett första steg i att ta fram en länsövergripande plan för rekreation och cykelturism, särskilt för att underlätta för befintliga aktörer att arbeta över kommungränser och på sikt även länsöverskridande. Med sin unika natur- och kulturmiljö har länet potential att utvecklas som destination för cykelturister. För att bättre främja cykelturismen i länet behövs dock en gemensam grund för riktat arbete. Denna slutrapport beskriver resultaten från förstudien, avgränsat till cykelturism och med särskilt fokus på länets landsbygder.

Förstudien har finansierats av Länsstyrelsens klimat- och energimedel samt medel för regional utveckling, så kallade 1:1 medel.

Syfte och bakgrund

Länsstyrelsen i Stockholms län arbetar för att främja cykling i länet. Målet är att öka andelen cykelresor generellt, allt från resor relaterade till arbetspendling till resor som sker på fritiden. Ökad cykling medför många fördelar i termer av minskad trängsel i trafiken och begränsad miljöpåverkan, men även stora vinster vad gäller exempelvis hälsa.

I den senaste länsplanen gällande åren 2014–2025 har stora medel avsatts till cykelinfrastruktur. Prioriterat under planperioden är att förbättra möjligheterna till arbetspendling med cykel genom upprustning och utbyggnad av de regionala cykelstråken. Ett viktigt underlagsdokument till länsplanen är den regionala cykelplan som länets kommuner och trafikaktörer gemensamt arbetat fram och som presenterades 2014. Eftersom dessa båda planer enbart fokuserar på arbetspendling finns behov av att studera förutsättningarna för cykelturism separat.

Länsstyrelsen har identifierat rekreations- och turismcyklingen som relativt utvecklad i Stockholmsregionen jämfört med många andra regioner, nationellt och internationellt. Samtidigt ser vi att det finns en stor potential i att utveckla besöksnäringen på länets landsbygder kring cykelturism.

Denna rapport syftar till att sammanställa vad vi har gjort och identifierat inom projektet, vilka underlag som finns tillgängliga för vidare arbete samt vilken information som fortfarande saknas. Sammanställningen i rapporten och dess bilagor kan utgöra ett underlag för vidare cykelsatsningar och

utveckling av besöksnäringen, inte minst på länets landsbygder, och visar på hur dessa verksamhetsområden hänger ihop och kan främja varandra.

Genomförande

Förstudien har framförallt inneburit en kartläggning av förutsättningarna för cykelturism genom följande fem delar:

- Nulägesanalys och omvärldsbevakning utifrån genomgång av tidigare rapporter och undersökningar på området cykelturism.
- Enkät till länets 26 kommuner samt till Trafikverket och Trafikförvaltningen.
- Analys av geografisk information från cykelapplikationen STRAVA samt kommunernas och Trafikverkets data i syfte att följa cyklisters resmönster i Stockholms län.
- Deltagande på konferens om cykelturism i Kristianstad anordnad av de fyra cykellederna Ölandsleden, Sjuhäradsrundan, Kattegattleden och Sydostleden.
- Två workshopar tillsammans med berörda aktörer i syfte att gemensamt formulera mål och handlingsplan för utvecklad cykelturism i länet.

Arbetet genomfördes under 2014–2015 av medarbetare på dåvarande Enheten för lantbruksfrågor (sedan oktober 2016 Enheten för landsbygdsutveckling) och Enheten för samhällsplanering. Slutrapporten har sammanställts under 2017.

Avgränsning

Inledningsvis hade förstudien en bredare ansats där såväl rekreationscykling som cykelturism inbegreps. Det blev snabbt tydligt att en avgränsning behövdes för att kunna föra relevanta diskussioner. Förstudien har därför enbart fokuserat på cykelturism, och det är vad vi redogör för i denna rapport.

I förstudien definieras cykelturism som:

- Företag inom besöksnäring som erbjuder mat och logi, service, transport m.m. till besökare, såväl specifika verksamheter riktade till cykelturism som generella besöksföretag som skulle kunna nyttjas mer av cyklande besökare samt marknadsföra sig mer gentemot den målgruppen.
- Besökare/turister, vilka bör hanteras som två kategorier:
 - Cykelturister – turister som har cykling som primär semesteraktivitet, och förflyttar sig mellan övernattningsplatser och besöksmål längs vägen med cykel
 - Turister som cyklar – turister som cyklar under delar av sin semester, exempelvis hyr en cykel för en utflykt.



Nuläge och omvärldsspaning

Cykelturism i Sverige och Stockholm

Sverige har skyltade cykelturistleder men väldigt lite cykelturism, sett i ett internationellt perspektiv. Det finns undantag, exempelvis finns populära cykelleder som Sydostleden, Göta Kanal, Sjuhäradsrundan, Ölandsleden och Kattegattleden, och särskilt på Gotland är cykling ett populärt sätt att besöka landsbygder och nå turistmål. I takt med att fler aktörer satsar på paketering och marknadsföring för cykling och kommuner och regioner investerar i cykelleder ökar cykelturismens betydelse för besöksnäringen. I slutet av 1980-talet slog Svenska Cykelsällskapet (på uppdrag av Sveriges Turistråd) fast att cykelturism var att betrakta som en betydande näringsgren enbart på Gotland.¹ Idag förekommer cykelturism i högre omfattning, framförallt sommartid, även i Skåne, Kronobergs län, Halland samt längs hela Göta kanal, med flera delar av landet.² På många landsbygder har ett framgångsrikt koncept varit att anlägga bilfria cykelbanor på nedlagda banvallar, exempelvis sträckan Karlstad – Hagfors längs med Klarälven i Värmland.

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, gav 2013 ut en rapport³ om cykelturismens samhällsekonomiska effekter på lokal, regional och nationell nivå, med fallstudier på Gotland och i Varberg. De konstaterar bland annat att den totala betalningsviljan för cykelsemester ökar med antalet aktiviteter och utbud av restauranger/caféer längs lederna, där ökat antal aktiviteter längs med leden ökar betalningsviljan mest, med 314–484 kronor per person och dag. Detta tyder på att långsiktigt strategiskt arbete med paketlösningar med cykelleder, besöksmål, boende och servering längs med cykelleder på sikt höjer betalningsviljan bland besökare – och med det den samhällsekonomiska nyttan på lokal och regional nivå.

Studien visar även att endast en bråkdel av turisterna tagit sig till semester-målet med cykel, vilket dock inte behöver betyda att de inte rest dit för att väl där cykelsemestra. Bland dem som cykelsemestrar på plats var de största utgiftsposterna under semestern inom restaurang/café och shopping/souvenirer. Cykelturisterna på Gotland spenderar ungefär dubbelt så mycket på restaurang/café och tre gånger mer på hyra av cykelutrustning, jämfört med cykelturisterna i Varberg. Detta kan hänga ihop med att Gotland också visade sig vara ett dyrare resmål sett till rese- och boendekostnader. Kanske attraherar Gotland en grupp cykelturister med högre betalningsförmåga. Även typ av person/grupp kan spela in, till exempel spenderar de

¹ Sveriges Turistråd 1990

² Kågesson 2007

³ Heldt och Liss 2013

cykelturister som utgörs av två vuxna utan barn i genomsnitt 100 kronor mer per dag per person, jämfört med barnfamiljer.

De cykelturister som spenderar mest på annat än boende och mat är de som bor på vandrarhem eller hotell. Etablering av dyrare former av boenden längs cykelleder kan alltså förväntas ge ekonomisk effekt även på andra lokala verksamheter längs leden, eftersom den då attraherar en grupp köpstarkare turister.

I Stockholms län finns ett antal cykelleder för turiständamål, dessa är i huvudsak skyltade av Svenska cykelsällskapet eller Cykelfrämjandet. Lederna är sällan bilfria och erbjuder låg service i form av cykeluthyrning, övernattningsmöjligheter eller liknande.⁴ Ofta är dessa vägar skyltade för 70 km i timmen och har i Stockholms län fått en kraftigt ökad mängd trafik sedan leden pekades ut. Det finns även en sammanställning med 16 turer med flertalet olika etapper och förslag på besöksmål längs vägen presenterat i en guide för cykelturism i Stockholm med omnejd.⁵ Den är skriven på svenska och presenterar turerna utifrån hur besökaren kan ta sig med kollektivtrafiken till leder längre ut i länet, eller hyra cykel i staden och ta sig kortare turer i grönområden centralt. Detta visar på att ett engagemang finns bland cykelentusiaster och besöksnäring i länet att utveckla cykelturismen.

I Kungliga nationalstadsparken har Länsstyrelsen i Stockholms län anordnat och skyltat ett 3,6 mil långt cykelstråk med tre delrundor. Länsstyrelsen ansvarar förvaltning och tillsyn av skyltarna. Till cykelstråket hör en kostnadsfri folder med karta och information om sevärdheter längs turen. Målgrupp är både invånare och turister; foldern finns på svenska och engelska.

Enligt Visit Stockholm (tidigare Stockholm Visitors Board) besöker de flesta turister Stockholm av andra skäl än cykling. Turister besöker främst Stockholm för helgledighet med kultur- och nöjesupplevelser eller shopping, samt till viss del längre sommarsemestrar i skärgården. Besöksnäring är en utpekad del i de regionala aktörernas utvecklings- och tillväxtstrategier, mål finns formulerade om att Stockholm ska vara ett av Europas främsta turistmål. Om landsbygdens potential tas tillvara och tillgängliggörs för besökare kan helhetsupplevelsen av besök i länet vidgas och resmålet Stockholm attrahera en bredare målgrupp än enbart stadsturister. Cykelleder ut från staden till besöksmål, naturreservat eller badplatser – eller till boenden på den stadsnära landsbygden – är ett konkret sätt att möjliggöra en hållbar landsbygdsturism i kombination med besök i staden. Det blir ett sätt

⁴ Kågesson 2007

⁵ Fredriksson och Jönsson 2012

att underlätta för fler turister att cykla, och samtidigt möjliggöra för stadsbefolkningen att besöka landsbygden utan bil. För att attrahera cykelturister är även längre leder som förbinder olika besöksmål och boenden på en eller flera dagar på länets landsbygd ett viktigt instrument.

Attraktiva leder karaktäriseras av vackra landskap, intressanta besöksmål, goda mat- och övernattningsmöjligheter samt låg eller ingen närvaro av bilar. Studier visar även att få turister väljer att cykla samma led mer än en gång, varför ett utbud med flera leder i samma område ökar attraktionskraften för besöksmål där cykelturism är huvudattraktionen.

Terrängcykling med mountainbike växer som sport, men dess betydelse för besöksnäringen har länge främst handlat om att attrahera besökare till vintersportorter även på sommaren, för cykling i pister eller på fjällsträckor med mycket kuperad terräng. Sportens växande popularitet i stockholmsregionen gör dock att ett stort underlag cyklisterna finns som skulle kunna attraheras till länets landsbygder om paketlösningar med bra slingor för terrängcykling skulle finnas och marknadsföras.

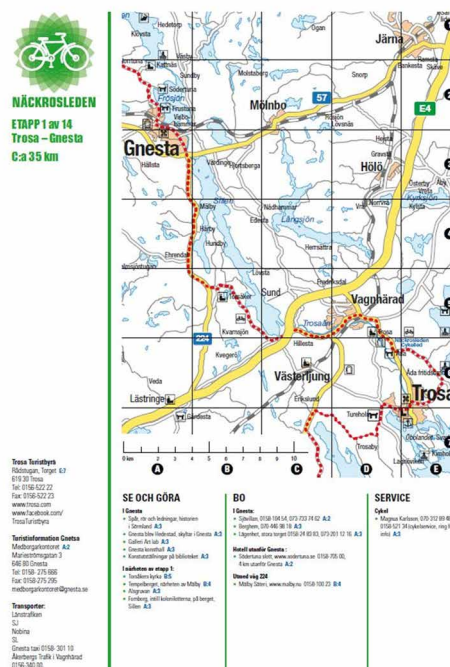
Såväl cykellederna som cyklisterna själva skiljer sig i flera avseenden mellan terräng- eller sportcykling och de cykelturister som är intresserade av utflykts- eller semester-turer med cykel. Med anledning av det diskuterar vi i denna rapport dessa två kategoriers olika förutsättningar och krav där så är relevant och tillämpligt med avseende särskilt på tillgång till information. Särskilt tillgången på information har gjort att studien kommit att fokusera något mer på utflykts- och turcykling än sport- och äventyrscyking.

Bild 1:

Exempel på cykelanpassade besöksguider på landsbygden

• Näckrosleden, Sörmland.

En sammanhängande led för cykling på 70 mil med 14 olika etapper, presenterad i en guide med kartpunkter med besöksmål, boenden och tips på aktiviteter samt kontaktuppgifter till turistinformation med mera.



• Gröna kusten och Utflyktsvägen.

Cykelled med många besöksmål längs vägen som går från Södertälje till Norrköping. Näs från centrala Stockholm med pendeltåg och finns väl tillgänglig på webben. Se www.utflyktsvagen.se

• Ekologiskt kretsloppssamhälle Järna/Södertälje.

En guide framtagen av projektet BERAS med besöksmål, restauranger med mera inom cykelavstånd från tätorter med pendeltåg och med en karta där cykelleden Gröna kusten/Utflyktsleden är markerad.

Cykelturismleder – lärdomar från cykelkonferens

Den 4 mars 2014 deltog två ur Länsstyrelsens projektteam på en nationell konferens om cykelturism i Kristianstad, arrangerad av Trafikverket och cykellederna Sydostleden, Kattegattleden, Ölandsleden och Sjuhäradsrundan. Investeringarna i de fyra cykellederna motiveras framförallt som näringslivsprojekt, för att främja tillväxt i besöks- och turismnäring och näringar indirekt gynnade av ökade besökssiffror. Det handlar inte bara om att möjliggöra för turister att cykla utan även att sätta leden på kartan som ett attraktivt besöksmål i sig. Från Sjuhäradsrundan kan vi även lära oss att tydliga samordningsvinster kan skapas genom att kombinera satsningar på cykelleder med vandringsleder.

Huvudmän för alla fyra leder var kommuner eller kommunförbund, landsting/regioner och/eller länsstyrelsen. Två av dessa leder, Kattegattleden och Sydostleden, har skyltat enligt de nya kvalitetskriterier som Trafikverket definierat för cykelturistleder. En lärdom från dem är att den standard som krävs för att klassas som cykelturistled enligt Trafikverket är hög och har visat sig vara ganska kostsam. Att anlägga långa leder kostar mycket även i de fall där det finns ganska mycket bilfri infrastruktur att tillgå. I fallet Kattegattleden kostade nyinvesteringarna längs leden 180 miljoner kronor.

Få turister cyklar samma led mer än en gång, men det finns ett stort utbud av bilfria leder i Europa som Sverige måste konkurrera med om vi vill nå dem som söker nya upplevelser. Kattegattleden och Sydostleden blir ett test på Sveriges attraktionskraft som cykelturistdestination och på möjligheterna att få fler svenskar att cykelturista hemma.

Bild 2:

12 kvalitetskriterier

De utmärkta lederna ska hålla en hög standard; de ska vara attraktiva och trafiksäkra. Totalt har Trafikverket formulerat 12 kvalitetskriterier:

1. Leden har en utpekad huvudman.
2. Leden går igenom attraktiva områden.
3. Leden är trafiksäker (för detaljerad information se Trafikverkets webbsidor).
4. Ledens sträckning är förankrad med berörda kommuner, region (förbunden) och Trafikverksregion och bekräftad i ett avtal mellan dem och ledens huvudman.
5. Ledens sträckning finns redovisad på karta och på internet.
6. Det finns avtal med enskilda väghållare (med och utan statsbidrag) där rättigheter och skyldigheter är reglerade.
7. Ledens lämplighet för olika målgrupper och den period då leden och service är tillgänglig redovisas i informationsmaterial.
8. Ledens huvudman har en plan och budget för förvaltning, kvalitetssäkring av service, utveckling och marknadsföring, kvalitets-säkring av infrastrukturen och vägvisning.
9. Leden går att använda på ett komfortabelt sätt under cykelturistsäsongen och är tillgänglig för cyklister med släp.
10. Information om nationella leder är tillgänglig på flera språk och minst på svenska och engelska.
11. Övernattningsmöjligheter och matställen bör ligga på ett rimligt avstånd från varandra.
12. Leden har en rimlig sträckning mellan utpekade målpunkter, där leden i sig själv inte utgör attraktionen eller där avståndet mellan övernattningsmöjligheter och matställen är orimligt långt.

I Trafikverkets klassificeringssystem för cykelturistleder delas cykelleder för cykelturism upp i nationella (längre än 200 km) och regionala leder (65–200 km). Syftet med dessa leder är att forma ryggraden i det rekreativa cykelnätverket. Lederna ska locka såväl inhemska som utländska cykelturister och lämpa sig för dagsturer eller några dagars semester och de knyter ihop de nationella lederna.

Märkningen kommer att sticka ut och Trafikverket ska numrera de nationella och regionala lederna. Skyltningen måste tydligt visa om man befinner sig på en lokal, regional eller nationell led. Det är Trafikverket som ansvarar för märkning av nationella och regionala cykelleder för turism. För lokala leder som delvis använder statliga vägar gäller en mindre del av dessa kriterier. Främst handlar kriterierna om trafiksäkerhetskrav samt att leden ska vara förankrad hos enskilda väghållare. En konsekvens för utveckling av cykelturism är att utan att få godkänt enligt dessa är det svårt att lyckas med att marknadsföra nya leder och längre cykelstråk.

En grupp med representanter från organisationer som har en anknytning till turistcykling bedömer ansökningar för att kunna märka ut en nationell eller regional turistcykelled. Vid bedömningen är de formulerade kriterierna vägledande. I gruppen ingår förutom Trafikverket representanter från:

- Nätverket för regional turism (ordförande)
- Tillväxtverket
- Länsstyrelsen
- Svenska turistföreningen (STF)
- Regionala planupprättare.



Kommunernas arbete med cykelturism i Stockholms län

I maj 2014 skickades en enkät ut till samtliga 26 kommuner i Stockholms län. Enkäten skickades även till Trafikverket och Landstingets trafikförvaltning. 16 av kommunerna⁶ samt Trafikverket och Trafikförvaltningen svarade på enkätens frågor som handlade om nuvarande arbete med cykelturism och deras intresse för frågan.

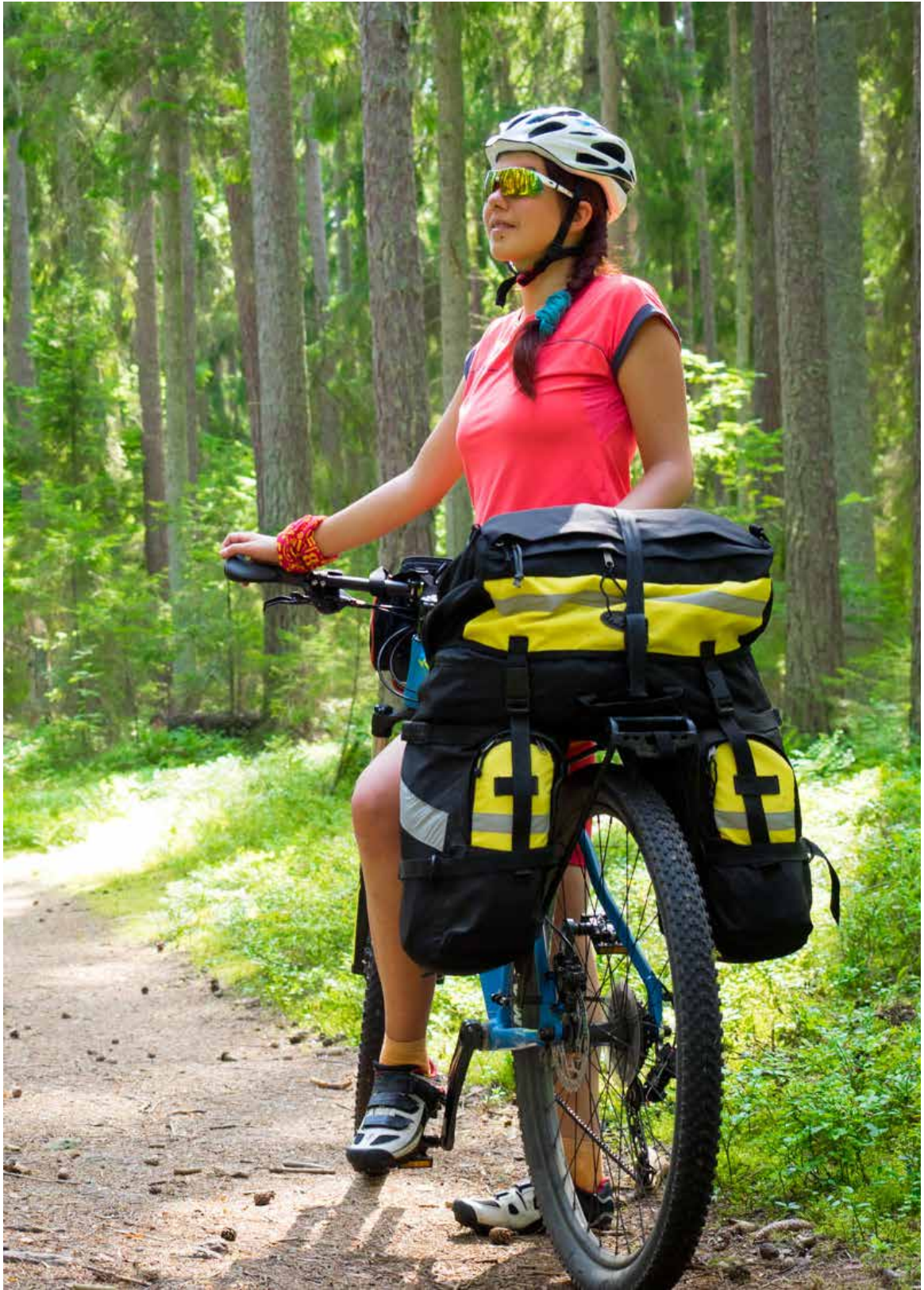
Sammanfattningsvis kan vi konstatera att länets kommuner arbetar med att främja cykelturism, främst dock som en indirekt följd av att främja arbetspendling med cykel. Flera kommuner har under de senaste åren tagit fram kommunala cykelplaner, och prioriteringen där är arbetspendling med cykel. Mycket av kommunernas arbete med cykelfrågor bygger vidare från projektet SATSA II Regional cykelstrategi⁷. De flesta av de svarande kommunerna svarar dock att de är intresserade av, och vill utveckla, cykelturism i kommunen och kom också med förslag på leder att utveckla. Flera menar också att även när arbetspendling är huvudfokus vid planering för cykelstråk så arbetar de för att ta in aspekter viktiga för cykelturism; bättre vägar för arbetspendling för också med sig fördelar för cykelturister.

Vissa kommuner har tagit fram fritidskartor som ger förslag på natur- eller kultursköna rundor. Andra kommuner har ordnat med speciella crosscykelleder i terräng. Exempel på ledförslag som kom in från kommunerna är Mälardalsleden (Upplands-Bro), Cykelled runt Vallentunasjön (Vallentuna), Görvältnreservatet (Järfälla) och de gamla banvallarna mellan Norrtälje-Rimbo (Norrtälje). Några fler finns sammanfattade i bilaga 1 ihop med andra förslag på cykelleder som inkommit från andra källor under förstudiearbetet.

Enkäten innebar också en uppmaning att skicka in GIS-data över cykelleder och intressanta besöksmål för cykelturism. Endast sex av kommunerna skickade in någon form av GIS-data, det som kom in redovisar vi nedan, tillsammans med annan geografisk information om cykling vi har samlat in.

⁶ Svar kom från Norrtälje, Vallentuna, Upplands Bro, Täby, Solna, Sollentuna, Järfälla, Lidingö, Danderyd, Nacka, Botkyrka, Ekerö, Huddinge, Salem, Södertälje och Nynäshamn.

⁷ Peterson/Sweco, odaterad.



Geografisk information om cykling i länet

En karta över vad som finns i form av leder och besöksmål idag behövs för att kunna prioritera satsningar på turismcykling, så även cykelvanor och besöksmönster för olika orter. Här redovisar vi vad vi fick fram och de styrkor respektive svagheter vi identifierat med de källor vi använde. Detta kan vara till hjälp för vidare arbete och eventuell datainsamling i liknande syfte. Den geografiska information vi har samlat in om cykling i länet består dels av materialet som kommunerna skickade in, samt ett omfattande GIS-material som köptes in samma år från applikationen STRAVA.

Av de 16 kommuner som svarade på vår förfrågan och enkät bifogade sex kommuner någon geografisk information för besöksmål på landsbygden. Några fler bifogade information om cykelleder i kommunen, till exempel en cykelkarta i PDF-format. Det vi framförallt efterfrågade var besöksmål, alltså besöksmål inom kommunen som kan vara relevant för cykelturister, och befintliga cykelleder eller stråk samt eventuella förslag på nya slingor.

STRAVA är en gratis applikation framtagen för bland annat träningscyklister.⁸ Underlaget representerar framförallt dem som cyklar så mycket att det blivit ett fritids- och träningsintresse, samt är intresserade av – och tekniskt kapabla – att följa upp och dela sina prestationer eller upplevelser i sociala media. Många som träningscyklar mycket är säkert benägna att semestra med cykel, men vi är medvetna om att STRAVA-materialet inte ger en heltäckande bild av hur cykelturismen ser ut. Det som data från STRAVA däremot kan visa är var de som cyklar mycket oftast väljer att cykla, vilket kan säga något om hur cykelvänliga olika bilvägar är och vilka överfarter cyklisterna väljer över större vägar och liknande mönster. STRAVA-applikation användes år 2014 av knappt 6000 cyklister i Stockholms län, främst landsvägscyklister. Data kan brytas ner på månad, veckodag och tidpunkt. Det går att följa hela cyklistens resa och det går även att bryta ner data på kön, ålder, tid på dagen, månad, helger, med mera.

Bland användarna av STRAVA ser vi att cirka 90 procent är män och 10 procent är kvinnor. Den enskilt största ålderskategorin, över en tredjedel av användarna, är 35–44 år. Sammantaget utgör det totala antalet användare under 25 år eller över 55 enbart 3–4 procent.

⁸ Se mer på www.strava.com

Besöksmål

En målsättning med förstudien var att få fram en bild av var intressanta besöksmål för cykelturism finns i de olika kommunerna, för att se om det finns någonstans där cykelleder eller slingor skulle kunna skapas som sammanfaller med intressanta besöksmål. Det var 6 av 26 kommuner som skickade in data med besöksmål markerade. De olika typerna av besöksmål var många och kommunerna använder olika namn och kategoriseringar för liknande saker. De besöksmål som kommunerna skickade in finns sammanställda i bilaga 2.

En lärdom av detta är att det inte finns ett vedertaget sätt som kommunerna jobbar med för att inventera eller lista sina besöksmål utan vi hade behövt fråga efter vissa specifika kriterier och definiera vad som faller inom den ena eller den andra kategorin bättre. Kvaliteten på materialet vi fick in är något för svårtolkat för att kunna ta fram ett heltäckande och bra underlag med förslag på besöksmål.

Cykelleder

15 av de 16 kommunerna som svarade på enkäten bifogade information om befintliga cykelstråk och leder. Några av kommunerna hade underlag direkt från den nationella vägdatabasen (NVDB) som Trafikverket sammanställer NVDB bygger på frivillig inrapportering av data från kommuner. Flera av kommunerna skickade in eget underlag med information som inte finns i NVDB. Utifrån inskickade underlag verkar det vanligt förekommande att kommunerna själva har mer data om cykelvägar än vad de har rapporterat in till nationella vägdatabasen. Sammanställningen med de cykelleder som kommunerna skickade in finns i bilaga 3.

För att utveckla stråk och cykelleder har kommunerna värdefull information och även kompetens att få fram denna. Arbetet med att få fram en enhetlig bild på länsnivå försvåras dock av att kommunerna har så olika information och varierande kvalitet på data, samt uppgifter från olika källor eller i olika programvaror. Vissa kommuner skickade in en cykelkarta i PDF-format, vilket kräver georeferering och digitalisering, som var för omfattande för vår förstudie. Vissa kommuner hade ett heltäckande cykelvägnät medan andra hade enstaka vägar utpekade med väldigt varierad kvalitet.

Att ta fram en karta över cykelvägar i syfte att skapa en enhetlig och tydlig översikt över hur man skulle kunna ta sig från centrala Stockholm och ut på landsbygden, samt att visa på ”bra turiststråk” och lämpliga cykelvägar blir omöjligt med så pass varierande information från olika kommuner. Ett annat önskemål var att ta fram en översikt över cykelvägarnas kvalitet avseende typ av väg, om cykelvägen helt eller delvis går på bilvägar eller vilket underlag det är (grus/asfalt), samt en relativ kvalitetsbedömning utifrån ett familjeperspektiv. Det data vi kunnat få ut i förstudien har inte den informationen varför vi inte har kunnat göra en sådan översikt.

Ett sätt att komplettera kommunernas information var att köpa in data från STRAVA över var och hur användarna av applikationen cyklat under 2014. Det vi kan se från STRAVA är var användarna cyklat, nedbrutet på väldigt detaljerade resvägar och med möjlighet att få ut antal unika cyklister eller antal cykelöverfarter för varje väg eller cykelbana per månad, vardagar eller helger och uppdelat på ålder och kön. Användarna av STRAVA-applikationen är så pass få utanför centrala Stockholm och utanför huvudsakliga motionsspår att när vi tar ut data för olika landsbygder, tid på året eller för användare med olika ålder, kön och så vidare blir det ett för tunt underlag för att ge ett statistiskt säkerställt resultat.

Vad STRAVA-data kan ge är indikationer på hur befintlig infrastruktur används, särskilt för att se var enskilda insatser på förbättrad cykelinfrastruktur kan skapa stråk eller leder utan att behöva investera i hela sträckan. Detta kan även ge en bild av var satsningar på verksamheter som vandrarhem, caféer eller andra besöksmål för cykelturism kan lämpa sig bäst.

Ur STRAVA går det att få fram vilka vägar som främst används på helger eller sommarmånaderna, se bild 3. Det generella mönstret är att landsbygds-cyklism förekommer något mer under helger än vardagar, i genomsnitt över året. Antalet cyklister på landsbygden är också fler under juli månad. Detta stärker idén att turismcykling är en potential för landsbygdsutveckling och besöksnäring.



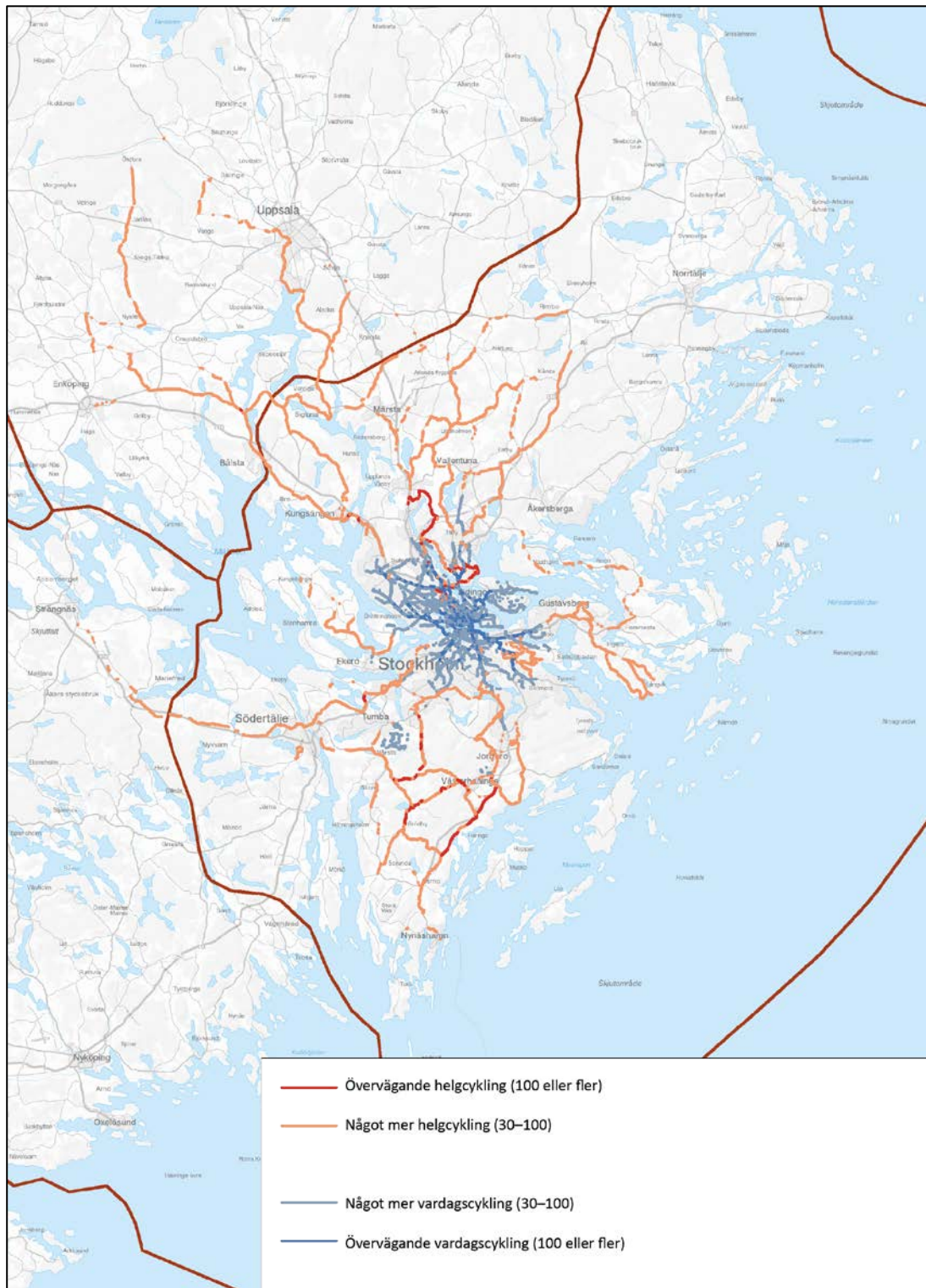


Bild 3. Vägar där STRAVA-användare cyklat mer på helger (röda och orangea sträckor) jämfört med sträckor som framförallt cyklats på vardagar (blå och ljusblå sträckor). Data från år 2014.

På vardagar finns det vägsträckor som hade upp mot 900 STRAVA-cyklistar fler på vardagar än helger över ett år, vilket helt kan antas bero på pendling.

För att få fram de vägar som verkar cyklas mest på helger ut från tätort till landsbygd tog vi fram motsvarande helg- respektive vardagscykling för norra och södra delen av länet. Se bild 4 och 5.

Utanför vad som verkar kunna vara sportcykliststråken har vissa stråk endast 50 totala registrerade cyklistar på ett helt år. På kartorna har vi markerat med ett tjockare blått streck de vägar där det är övervägande del helgcyklistar och där antalet är relativt stort. De rödaste stråken har över 500 unika cyklistar på helger. Dessa stråk leder ut ur tätort och skulle genom att bindas ihop, märkas ut och marknadsföras tillsammans med besöksmål längs vägen kunna utvecklas till leder där turister kan ta sig runt utan att behöva cykla tillbaka samma väg. STRAVA-datan säger dock ingenting om vägkvalitet eller säkerhet, det kan ju vara så att en väg cyklas mycket utan att vara bekväm, om det till exempel inte finns några andra alternativ tillgängliga.

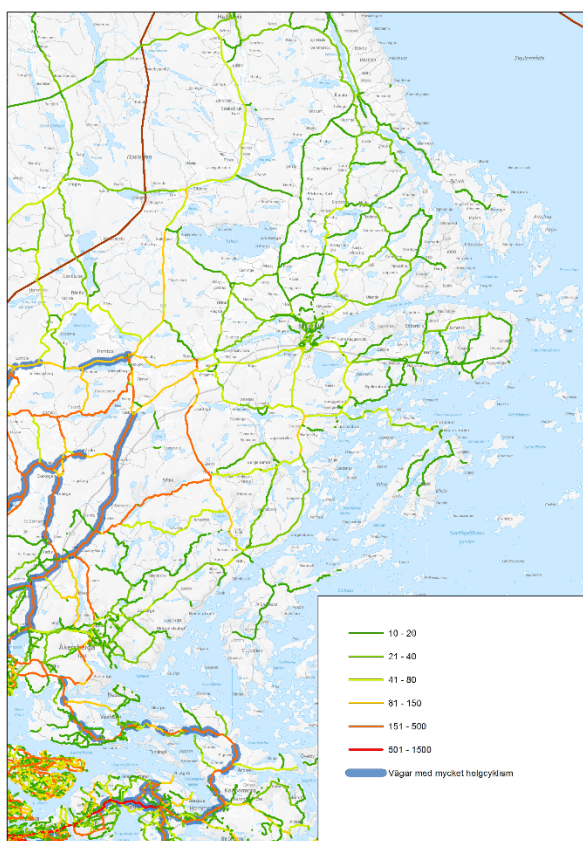


Bild 4. Totalt antal unika helg- respektive vardagscyklistar norra länet. Data från 2014. Vägar med mycket helgcyklism markerade i blått.

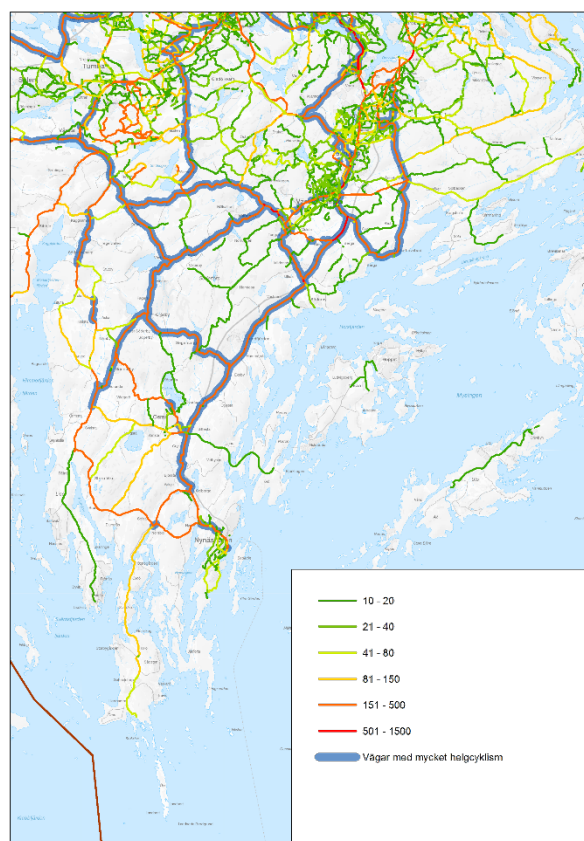


Bild 5. Totalt antal unika helg- respektive vardagscyklistar södra länet. Data från 2014. Vägar med mycket helgcyklism markerade i blått.

Open Cycle Map

Ett alternativ till kommunernas data eller STRAVA-materialet är gratistjänsten Open Cycle Map.⁹ Den visar en karta över cykling skapad på liknande sätt som Wikipedia, med frivilliga personer som bidrar med data på fritiden när de cyklar.

Open Cycle Map utvecklas och uppdateras ständigt men utifrån vad vi kan se vid denna rapportens sammanställande (juni 2017) verkar informationen vara likvärdigt intressant som den vi fått från kommunerna eller STRAVA. Särskilt för att se var människor cyklar, för att kunna gå vidare och prioritera var det är mest relevant att etablera eventuella cykelleder. Se bild 6 för en översiktlig bild av hur stråken ser ut i Stockholms län.

Open Cycle Map är en cykelanpassad karta som bygger på konceptet Open Street Map. På frivillig basis samlar privatpersoner, kartografer och GIS-kunniga över hela världen lokal kunskap om vägar och stigar (och i Open Cycle Map cykelleder) men också besöksmål som caféer, övernattningsställen, toaletter och sjukhus samt järnvägsstationer med mera.¹⁰ Kombinerat skulle underlag från Open Street Map och Open Cycle Map kunna användas som underlag för att skapa en bild av var leder och cykelbesöksmål kan utvecklas i länet, särskilt i kombination med kommunernas information om besöksmål och befintliga leder.

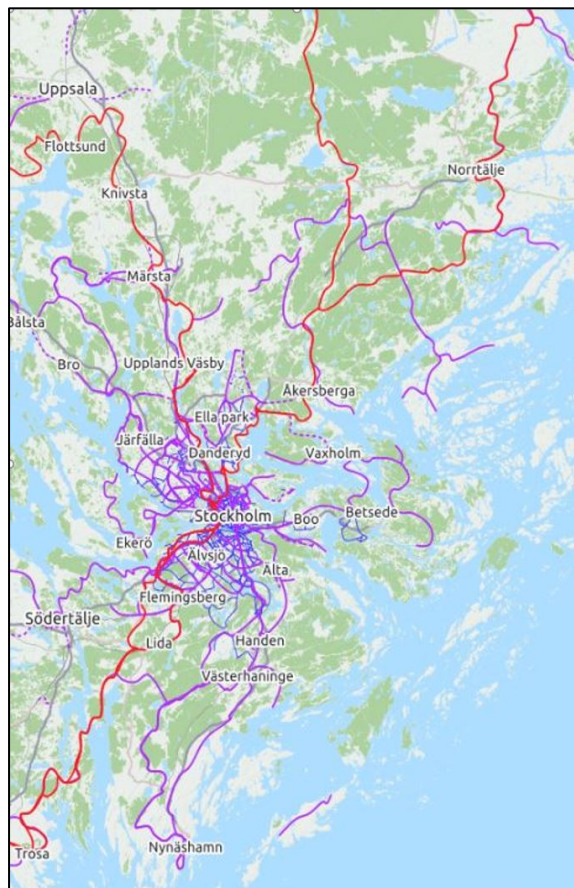


Bild 6. Översikt över cykelleder i Stockholms län från Open Cycle Map. Rött är nationella cykelvägar, lila regionala cykelvägar och blått lokala leder. Källa: www.opencyclemap.org, hämtat 2017-01-25.

⁹ Se <https://www.opencyclemap.org/?zoom=11&lat=59.32104&lon=18.06014&layers=B0000>

¹⁰ Se <https://www.openstreetmap.org/about> för mer information.

Workshopserie med fokus på samverkan för cykelturism

Under våren 2015 arrangerade Länsstyrelsen tillsammans med Cykelfrämjandet en workshopserie i två delar. Målet var att skapa en gemensam handlingsplan för arbetet med cykelturism. Inbjudan riktades till kommunala tjänstemän, organisationer och företagare som arbetar med cykling och näringslivsutveckling i Stockholms län. Syftet med workshopserien var att få länets aktörer att diskutera frågan och möjliga framtids-scenarier för utveckling av cykelturismleder och målpunkter längs dem.



Slutsatser och rekommendationer för fortsatt arbete

Sammanfattningsvis har förstudien bekräftat bilden av den tätortsnära landsbygdens potential för att attrahera cykelturister, men också att mycket finns kvar att göra för att samordnat främja cykelturism och stärka bilden av Stockholms län som cykeldestination. Resultaten och de förslag till åtgärder vi ser framåt är följande:

- Det finns ett stort intresse från kommunernas sida för att arbeta strategiskt för ökad cykelturism, även om de underlag som finns är av väldigt varierande art vilket försvårar den länsvisa samordningen. Förslag framåt är därför att sammanställa och tillgängliggöra det som finns i NVDB och komplettera med kommunernas information, så att privata aktörer har underlag för initiativ för cykelturism likväl som att offentliga aktörer får ett bättre planeringsunderlag.
- Strategiska satsningar på riktiga cykelleder enligt Trafikverkets standard innebär relativt sett stora investeringar, vilket föranleder behov av att prioritera och satsa på ett begränsat antal ”pärlor” till cykelleder.
- Turismcykellederna löper oftast över kommungränserna. För prioritering, etablering och förvaltning av turismcykelleder fordras därför samordning och samarbete på regional nivå, eventuellt också mellan flera regioner.
- Det privata näringslivet är avgörande för att utveckla cykelturismen i länet. Flera företag har på eget initiativ skapat paketlösningar och marknadsför leder för att utveckla cykelturism. Det verkar som att det finns en marknad för cykling och cykelturism, och Länsstyrelsen skulle kunna göra mer för att främja cykelturismen och därmed också en hållbar tillväxt på länets landsbygd såväl som i tätort.
- De intresseföreningar för cykling som finns i länet är aktiva och har under projektets gång visat ett stort engagemang för frågorna. Länsstyrelsen samarbetade med en av dem, Cykelfrämjandet, för att arrangera workshopserien under projektet, och bjöd in flertalet olika aktörer till träffarna. Detta gav stort gensvar och många insikter om den lokala kunskap som finns bland cykelentusiaster i länet. Vi ser här stor potential för vidare samverkan och vikten av att ha föreningarna med i arbetet.
- Data från STRAVA applikationen ger möjlighet att få ut stora mängder data aggregerat på detaljerad nivå, underlaget kan fungera för att ge en indikation om hur särskilt sportcyklister använder olika vägar och cykelbanor.
- De gratistjänster som finns för att se populära cykelstråk kan räcka som underlag för att prioritera potentiella stråk eller leder att satsa vidare på

för turismändamål, särskilt i kombination med information om besöksmål från kommunerna.

- Investeringar i bilfria nya cykelleder är en viktig satsning för att utveckla cykelturismen till en hållbar näringsgren, men Länsstyrelsen ser det som satsningar på lite längre sikt eftersom alla offentliga aktörer prioriterar att förbättra förutsättningarna för arbetspendling i första hand.
- Satsningar på arbetspendling med cykel innebär positiva effekter även för cykelturism, men de indirekta effekterna är inte tillräckliga för att utveckla en stark region för cykelturism och utveckling i besöksnäringen på länets landsbygder.
- Flera av de befintliga kortare lederna i länet skulle med relativt sett enkla medel kunna tillgängliggöras för fler och marknadsföras mer.
- En prioriterad fråga för att främja cykelturism på länets landsbygd är att underlätta att ta med cykeln i kollektivtrafiken, samt att främja etablering av cykeluthyrning i anslutning till exempel pendeltågsstationer.
- Att fortsätta utveckla idén om en ringväg med bilfria cykelleder som knyter ihop tätortsnära landsbygder mellan stationer utmed pendeltågslinjer kan främja både pendlings- och cykelturism.
- Tydliga samordningsvinster kan skapas genom att kombinera satsningar på cykelleder med utveckling av vandringsleder.
- Det saknas undersökningar om hur res- och cykelmönster skiljer sig mellan olika målgrupper och uppdelat på kön eller ålder. De huvudsakliga målgrupperna som studerats i relation till cykelturism är barnfamiljer och s.k. DINKs ("double income no kids", par där båda har inkomst och reser utan barn). För att verkligen målgruppsanpassa satsningar på cykelturism och kunna marknadsföra besöksmål och cykelleder till olika målgrupper, samt planera för en jämlik och jämställd besöksnäring, behövs information om vad fler olika grupper behöver, efterfrågar och lockas av.

Nedan resonerar vi mer utförligt om arbetet vidare efter förstudien utifrån 1, det kortare tidsperspektivet med satsningar på mindre investeringstunga åtgärder för att främja ökad cykelturism i länet och 2, det längre tidsperspektivet där utrymme kan finnas även för större investeringar i projektering och anläggning av nya vägar och leder.

Främjandeåtgärder och arbete som inte kräver investeringar i fast infrastruktur

Eftersom länet saknar längre bilfria stråk och utbyggnad av bilfria leder är förknippat med höga kostnader kan Stockholms läns möjlighet vara att fokusera på lokala leder anpassade för dagsturer som ett kompletterande inslag i en stockholmsvistelse. Mycket kan göras med skyltning, marknadsföring, paketlösningar och samordning utan nyinvestering i fast infrastruktur. Vi ser här ett behov av samlad information som är tillgänglig för alla aktörer. Ett nästa steg för utvecklad cykelturism skulle därför kunna vara att samla alla data från NVDB och kommunernas kompletterande information och tillgängliggöra det för privata initiativ att utveckla koncept vidare ifrån. Här skulle regionala aktörer som Länsstyrelsen och Stockholms läns landsting behöva spela viktiga roller för samordning och finansiering.

Dessa leder skulle kunna utgöras av stråk med en längd omkring 20–50 km, gärna med två eller fler kopplade slingor som ger möjlighet att välja mellan en längre och en kortare tur. Denna typ av cykelvägar kan också vara attraktiva i rekreativt syfte för stockholmare som vill ta sig ut på dagsturer på lediga dagar. Lederna bör i huvudsak vara bilfria eller på vägar med låga trafikflöden – för att fungera för till exempel barnfamiljer. Detta är också den typ av leder som det verkar finnas flest av i länet visar de guider och den kommuninformation vi tagit del av. Flera av dessa leder skulle med relativt sett enkla medel kunna tillgängliggöras för fler och marknadsföras mer. Det kan till exempel vara genom att guida till dem så att start och mål är i Stockholms innerstad eller möjligt att nå från innerstaden med kollektivtrafik.



Slingor har flera fördelar; besökaren slipper cykla tillbaka samma väg och blir inte beroende av att erbjudas någon transporttjänst. Möjligheter finns till ökad uthyrningsverksamhet genom att etablera fler cykeluthyrningar i nära anslutning till tågstationer eller busshållplatser nära cykelslingor. Kanske kan cykeluthyrning vara en parallell näringsgren för redan befintliga service- eller besöksverksamheter, för att göra dem mer lönsamma och realistiskt att upprätthålla.

En möjlighet skulle kunna vara gemensam marknadsföring av ett antal attraktiva cykelslingor på olika håll i Sverige lämpade för hel- eller halvdagsturer (20–50 km), varav några skulle finnas i Stockholms närhet och i Mälardalen.

Identifiera och anlägga nya cykelleder för att binda ihop hela stråk och slingor

På längre sikt är bilfria cykelleder det som verkligen lyfter en destination ur cykelperspektiv, särskilt för att attrahera barnfamiljer men även till exempel äventyrs cyklister som letar efter längre turer och utmaningar. Kågesson¹¹ betonar vikten av att utveckla några få leder till riktigt hög standard hellre än flera små ofullständigt skyltade eller bilvägsbaserade sträckor för att hålla måttet i konkurrens med andra destinationer för cykelturism.

Satsningar på arbetspendling med cykel ger förvisso en positiv effekt också för cykelturismen, men de indirekta effekterna är inte tillräckliga för att utveckla en stark region för cykelturism och utveckling av besöksnäringen på länets landsbygder. För att verkligen skapa utväxling behöver ett samlat grepp göras där anläggning, skyltning och marknadsföring av cykelleder kombineras med att besöksmål, aktiviteter och service startas samt att information om befintliga sådana samordnas och paketeras.

Särskilt intressant är möjligheten att binda ihop redan befintliga cykelvägar genom att anlägga sträckor mellan dem. Utifrån det underlag vi fick fram i förstudien skulle några tänkbara leder kunna väljas ut. Nästa steg, som vi inte kunnat göra inom ramen för förstudien, vore att inventera dessa tänkbara rutter med avseende på landskap och innehåll (sevärdheter, naturscenerier, museer, badplatser), anläggningar (boende av olika slag, måltider, butiker), markägarfrågor och vägägarfrågor (t.ex. enskilda vägar).

För att slutligen kunna prioritera vilka leder som är värda att satsa på behöver vägarna inventeras i fält. Informationen vi fått fram under förstudien säger inget om vägkvalitet, säkerhet eller hur leden faktiskt upplevs från cykelsadeln.

I bilaga 1 finns de förslag till cykelleder som vi identifierat under förstudien. Några är i princip redan befintliga leder och är baserade på de slingor och cykelsträckor som kommunerna angav – som redan finns men som skulle

¹¹ 2007

kunna marknadsföras mer. Flera bygger även vidare på resonemang från Kågesson¹² med flera, särskilt idén med en ringväg med bilfria cykelleder som knyter ihop tätortsnära landsbygder mellan stationer utmed pendeltågs-linjer. Med utförligare och mer likvärdig geografisk data i fler kommuner skulle förmodligen fler längre stråk i länet och mellan kommuner kunna identifieras.

Länsstyrelsens roll

Länsstyrelsen kan på flera sätt främja cykelturismen och besöksnäringen i länet, såväl i tätort som i landsbygd. Länsstyrelsen har ett viktigt uppdrag att skapa dialog och samverkan mellan kommuner, det privata näringslivet och övriga aktörer på regional nivå. För det mellankommunala arbetet med arbetspendling med cykel har ett regionalt cykelkansli bildats, i regi av Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen Stockholm och Trafikverket Region Stockholm. Ett liknande krafttag kring cykelturism finns inte idag, men Länsstyrelsen kan spela en samordnande roll genom att medla kontakter mellan näringsliv och kommuner och göra länsvisa prioriteringar. Länsstyrelsen driver som regionalt tillväxtansvarig myndighet arbetet med att samordna regionala och lokala aktörer inom service, tillsyn, näringslivs-utveckling, infrastruktur med mera, som påverkar förutsättningarna för en utvecklad cykelturism i hela länet.

Länsstyrelsen deltar i den regionala samverkansplattformen Stockholm Archipelago för att utveckla Stockholms skärgård till ett internationellt besöksmål. Här ingår, utöver Länsstyrelsen, kommunerna Haninge, Nacka, Norrtälje, Nynäshamn, Stockholm, Vaxholm, Värmdö, Österåker, Östhammar samt Skärgårdsstiftelsen, Stockholms läns landsting, Stockholms stad/Visit Stockholm är värdkommun för arbetet. Stort fokus inom sam-arbetet har varit på att identifiera förutsättningar för turister från andra länder att besöka skärgården. Genom Stockholm Archipelago finns ett väl utvecklat kontaktnät till kommunerna näringsliv och andra externa aktörer i skärgården.

Genom länsplanen eller något av de företags- eller projektstöd Länsstyrelsen förvaltar kan vi medfinansiera satsningar för att tillgängliggöra de cykelleder eller besöksmål som redan finns, skyltning av leder samt skapa kanaler för gemensam information på till exempel besöksapplikationer och dylikt. Den allmänna standarden och skyltning av själva vägarna är det väghållaren som ansvarar för.

Inom Landsbygdsprogrammet 2014–2020 finns projektstöd för att investera i rekreation och turism på landsbygden som handläggs och hanteras av Länsstyrelsen. Stödet kan sökas av företag, föreningar, myndigheter, kommuner och landsting/regioner och får användas för investeringar i

¹² Kågesson 2007

vandrings- och cykelleder så länge de är fria att använda för allmänheten. Stöd kan också ges för att ta fram och sprida informationsmaterial (broschyrer, digital marknadsföring eller skyltar) för att informera om sevärdheter eller besöksmålet i en bygd. Stödet kan sökas av den som vill anlägga, utveckla eller marknadsföra cykelleder, boende eller aktiviteter för cykelturism. Det krävs 25 procent offentlig och 10 procent privat medfinansiering vilket innebär krav på en viss del eget kapital hos någon aktör i projektet samt behov av att förankra investeringen hos kommunen eller annan offentlig aktör än Länsstyrelsen.¹³

Med medel ur Landsbygdsprogrammet 2014–2020 arrangerar Länsstyrelsen kurser, rådgivning och informationsåtgärder i syfte att främja företagande, projekt och service på landsbygden. Inom ramen för detta arbete erbjuder Länsstyrelsen subventionerad rådgivning särskilt riktad till besöksnäring, vilket kan stötta den som vill utveckla affärskoncept eller marknadsföra redan befintlig cykelturism, till exempel uthyrningsverksamhet, bed & breakfast eller en befintlig cykelled. Länsstyrelsen planerar i dagsläget även för processledd rådgivning riktad till aktörer inom kommersiell (och viss offentlig) service, vilket skulle kunna vara en servicepunkt som till exempel lanthandel, mack eller liknande som även vill utveckla cykeluthyrning eller annan service för cyklister.¹⁴

¹³ Läs mer om stödet på <http://www.lansstyrelsen.se/Stockholm/Sv/lantbruk-och-landsbygd/Stod-lantbruk-landsbygd/landsbygdsprogrammet/foretags-och-projektstod-investeringar/Pages/rekreation-och-turism.aspx>

¹⁴ Läs mer om aktuella kurser och rådgivning på <http://www.lansstyrelsen.se/Stockholm/Sv/lantbruk-och-landsbygd/Radgivning-kurser/Sidor/default.aspx>

Källor

Fredriksson, A. och Jönsson, R. (2012). *Alla dessa cykelpromenader i Stockholmstrakten*. Ordalaget bokförlag, Bromma.

Heldt, T. och Liss, V. (2013). *Cykelturism och effekter på lokal, regional och nationell nivå – En litteraturgenomgång samt fallstudie på cykelturister i Varberg och på Gotland*. VTI notat 35-2013.

Kågeson, P. (2007) *Förutsättningar för cykelturism i Sverige*. Nutek.

Trafikverkets samlade rapporter om cykelleder för rekreation:

<https://trafikverket.ineko.se/se/cykelleder>

Trafikverket 2014. *Cykelleder för rekreation och turism. Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning*. Publikationsnummer: 2014:174. Går att ladda ner här: <https://trafikverket.ineko.se/se/vägledning-för-regional-cykelvägvisning>

Peterson, I./Sweco o.daterad. *En studie om cykelturism i Stockholm*. Rapport inom projektet SATSA II Regional cykelstrategi, baserat på masteruppsats i samhällsplanering, Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.

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

www.strava.com

www.opencyclemap.org

Bilagor

1. Tänkbara slingor
2. Karta målpunkter
3. Karta cykelleder

Bilaga 1: Tänkbara slingor

Ringleden runt stan (Nacka-Tyresö-Huddinge-Botkyrka-Ekerö-Stockholm-Jakobsberg-Upplands Väsby-Sigtuna-Vallentuna-Österåker-Vaxholm-Lidingö-Nacka).

Tanken, presenterad i Kågessons rapport¹ om cykelturism i Sverige under kapitlet om Stockholmsregionen, är en bilfri led i en cirkel kring huvudstaden. Han skriver: *"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."* (sid. 28). Vidare menar han att han som utredare diskuterat detta med Vägverket Region Stockholm då, 2007.

Nackaslingan (Barnängen-Hammarby Sjöstad-Lilla Sickla-Björkhagen-Söderbysjön-Hellasgården-Hästhagen-Kranglan-Saltsjö Duvnäs-Skuru-Stora Nyckelviken-Jarlaberg-Nackastrand-Kvarnholmen-Finnboda (cirka 22 km). Kan eventuellt börja vid Djurgårdsbron och utnyttja båt från Allmänna Gränd till Barnängen och från Saltsjö Qvarn tillbaka till Djurgården.

Värmdöslingan (Gustavsberg-Kvarnsjön-Södersved-Kolström-Brunn-Återvallssjön-Björkvik-Stora Sandarna-Idalen-Baldersnäs-Vedhamn-Grönskan-Borrsjön-Brunn-Kolström- Beatelund-Artipelag-Sjöstugan-Gustavsberg) (cirka 45 km). Möjlig avstickare till Björnöreservatet (cirka 1 km). Består av två slingor som kan cyklas separat från varandra.

Årsta, Utö och Nynäshamn (Västerhaninge-Marieberg-Årsta Havsbad-(båt)-Utö Gruvbryggan-Utö Gruvbyn-Utö Kyrka-Ålö-Näsudden-(båt)-Nynäshamn-Gröndalsviken-Kvarnängen-Älgviken-Nibble-Landfjärden-Östnora-Marieberg-Västerhaninge) (cirka 62 km + båt). Möjligt att göra avstickare till Häringe slott (cirka 1,3 km enkel väg) liksom till olika mål på Utö.

Orlångslingan (Farsta Strand-Ågesta-Vidja-Björksättra-Sundby Gård-Korsäng-Balingsta-Nysättra-Ågesta-Stora Mellansjö-Svartvik-Farstanäset-Farsta Gård-Farsta Strand) (27 km).

Mälarslingan (Stadshuset-Hornsbergs Strand-Pampas-Huvudsta Gård-Ulvsunda-Brommaplan-Nockeby-Drottningholm-Nockeby-Ålsten-Äppelviken-Stora Essingen-Lilla Essingen-Rålbshov-Stadshuset) (cirka 27 km).

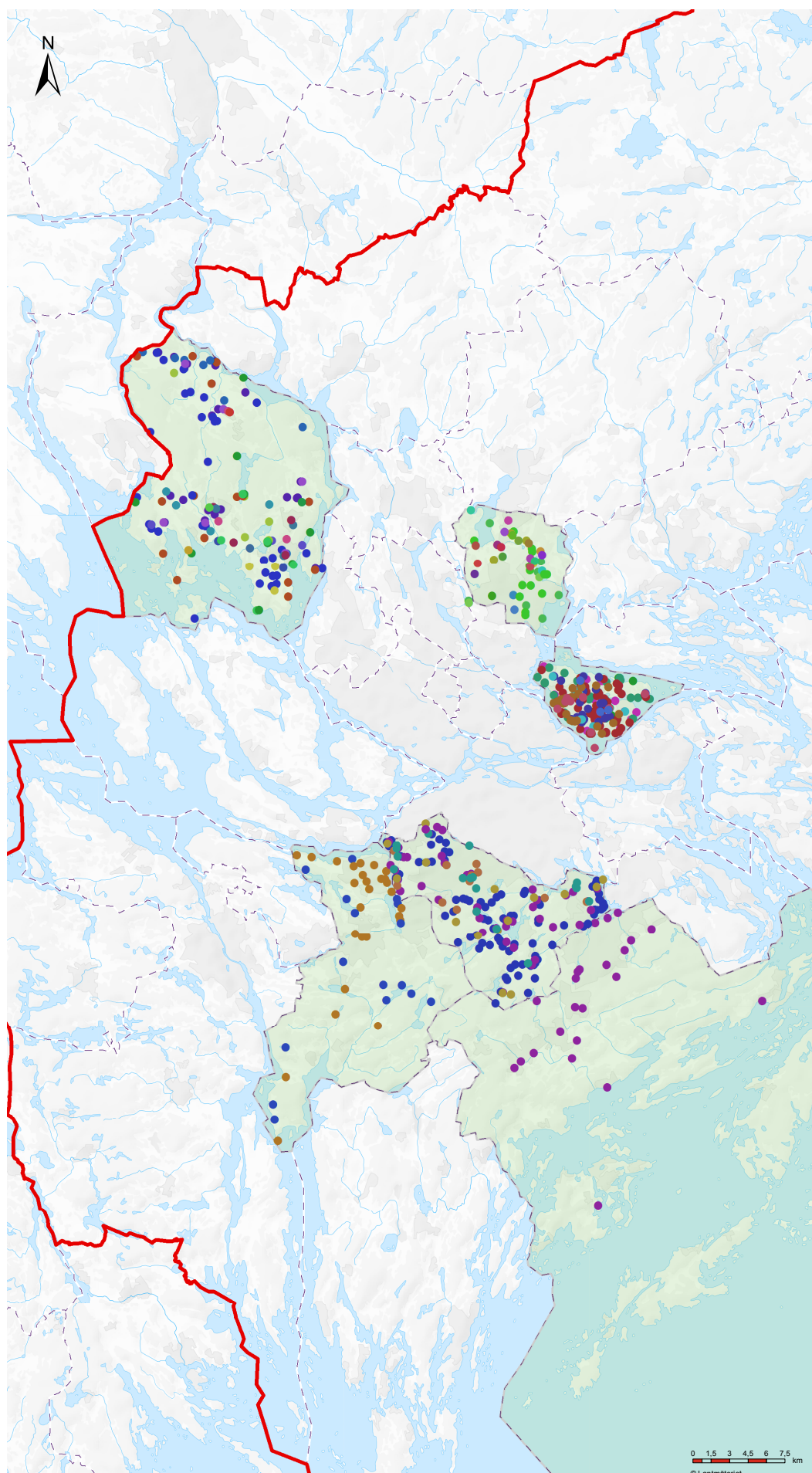
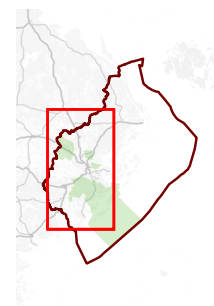
Parkleden (runt hela Nationalstadsparken – befintlig skyltad led) (37 km). Flera olika delslingor.

LEVERANSER FRÅN KOMMUN

Projekt Cykelturism

Cykelturism målpunkter Kategori

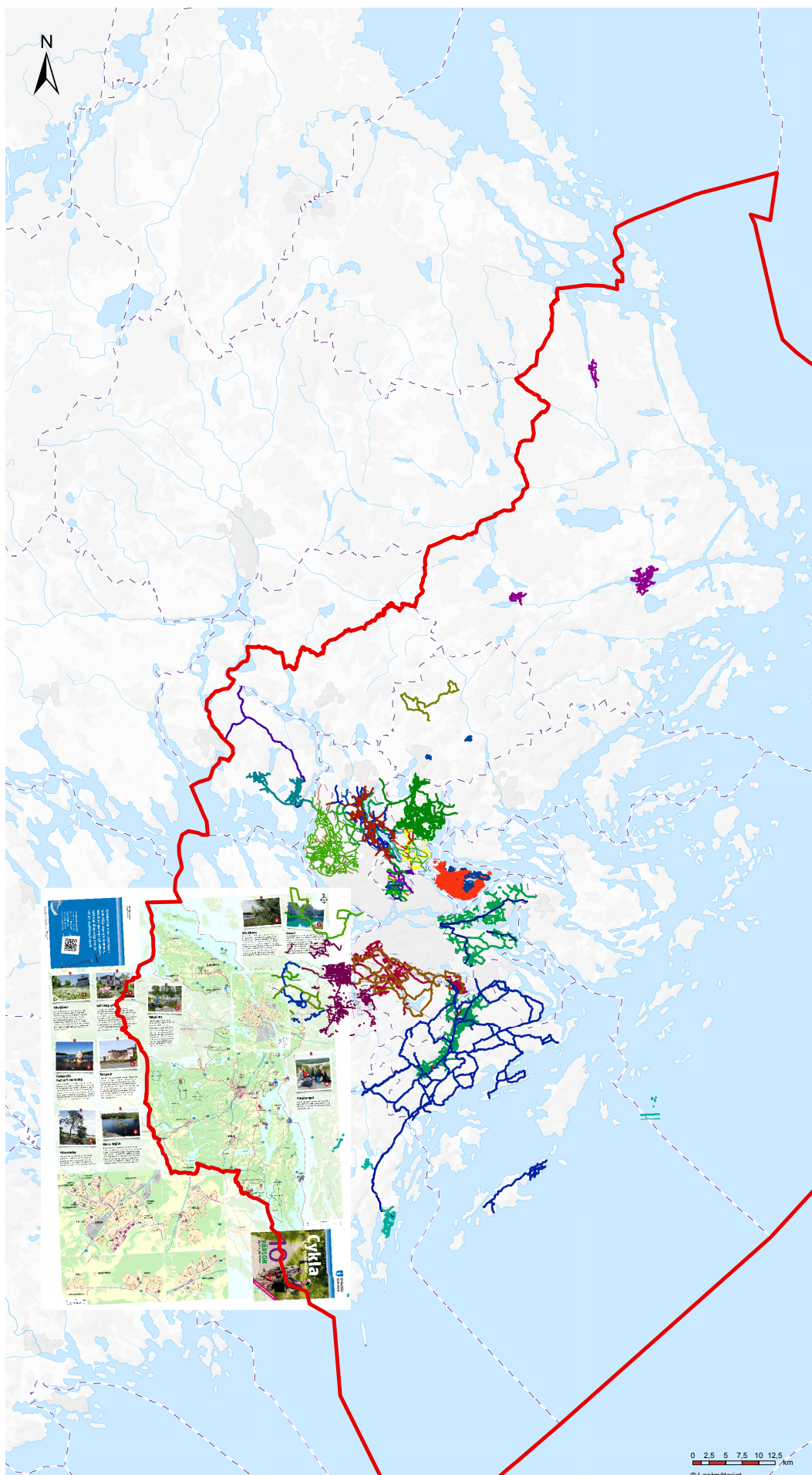
- Badplats
- Beachvolleyplan
- Bågsytte
- Båtklubb
- Camping
- Fornborg
- Fornlämning
- Fotbollsplan
- Fritidsgård
- Fritid
- Fågeltorn
- Fångstgrop
- Golfbana
- Gravar
- Gravfält
- Gravfält, husgrund, stensträng
- Gravfält, halv väg, stensträng
- Gravfält, kvarngrund
- Gravfält, runhäll, runsten
- Gravfält, runstenar
- Gravfält, stensträng
- Gravröse, gränsröse
- Grill
- Grillplatser och vindskydd
- Herrgård
- Historisk lämning
- Hundbad
- Idrottsanläggningar
- Idrottsplats
- KULTUR
- Kultur
- Kulturminnesmärke
- Kvarngrund, milsten
- Kyrka
- Lekplats
- Linbäst
- Längdspår
- Minnesstenar
- Möteplatser/fritidsgårdar
- NATUR
- Natur
- Offentlig skulptur
- Ridhus
- Ridled
- Runhäll
- Runhällar
- Runristning
- Runstenar
- Runstensväg
- Röse, stensträng
- Sevärdheter/Kultur
- Simhall
- Sporthall
- Spårcentral
- Stenbro
- Stensträng
- Stensträng, husgrundsterrass
- Stensättning
- Utomhusbad
- Utsikt
- info saknas
- reservatsentré



0 1,5 3 4,5 6 7,5 km
© Lantmäteriet

LEVERANSER FRÅN KOMMUN

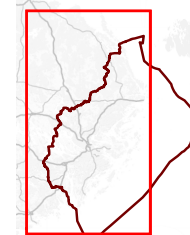
Projekt Cykelturism



- Stockholms Län
- cykelväg
- Motionsstråk_NVDB
- Arbetspendling_NVDB
- NyaGCvagar_polyline
- HanCyk60_polyline
- HanCyk25_polyline
- Turnat_cykelkarta_2007
- gc_vag
- Kgc_vag_BLANDTRAFIK
- Huvudcykelstråk
- KUFRIL SPAR_LEDER_line
- Lokala_gång_och_cykelvägar
- Nya_länkgär_Huvudnät_2020
- Nulage_A_Regional
- Nulage_BC_Huvud_Lokal
- Norrtälje
- Nynasleden_Cykel
- Separat_Cykelvag
- Vag_73_Cykel
- GC_1a
- GC_1b
- GC_1c
- GC_2
- CK_Cykelbana_bilfri_väg_polyline
- CK_Cykelbana_med_bilar_polyline
- CK_Naturnära_cykelväg_bilfri_polyline
- CK_Naturnära_cykelväg_ringa_biltrafik_polyline
- Hagastraket
- HC_strak1
- HC_strak2
- HC_strak3
- HC_strak4
- HC_strak5
- HC_strak6
- HC_strak7
- HC_strak8
- HC_strak9
- HC_strak10
- HC_strak11
- HC_strak12
- Hjulsta_Bergshamratraket
- Huvudstraket
- Marstraket_tny
- Solnastraket
- Sundbybergstraket
- Täbystraket
- Niklas_GCvagar
- Vägar_2013_1129NVDB_DKC-Cykel_Väggyp
- Mälardalsleden
- Eljusspår
- Pilgrimsvandring
- Regionalt cykelstråk
- Regionalt cykelstråk blandtrafik
- Huvudcykelstråk
- Huvudcykelstråk blandtrafik
- Lokalt cykelstråk
- Lokalt cykelstråk blandtrafik
- Rekreatiönsstråk
- Rekreatiönsstråk blandtrafik



Länsstyrelsen
Stockholm





Länsstyrelsen arbetar för att
Stockholmsregionen ska vara
attraktiv att leva, studera, arbeta
och utveckla företag i.

*Mer information kan du få av Länsstyrelsens
enhet för landsbygdsutveckling
Tfn: 010-223 10 00*

*Rapporten hittar du på vår webbplats
www.lansstyrelsen.se/stockholm*