Kartläggning över befintliga och potentiella cykelleder i Östergötland

2024

Koucky & Partners AB

På uppdrag av Region Östergötland

Titel:	Kartläggning över befintliga och potentiella cykelleder i Östergötland
Version:	1.1
Författare:	Michael Koucky, Martin Vingren
Medarbete:	Jacob Thåqvist, Karin Arén
Uppdragsgivare:	Region Östergötland
Kontaktpersoner:	Michael Koucky, Koucky & Partners AB
	Hanna Nord, Region Östergötland
Uppdragsnummer:	24007
Datum:	2024-11-29
Illustration på titelsidan:	Helena Berglund

Sammanfattning

Inledning

Region Östergötland arbetar för att utveckla cykelturism i regionen och för att ge lokalbefolkningen goda förutsättningar för fritidsresor med cykel. För att kunna uppnå det krävs cykelleder som är attraktiva för besökare utifrån och som även är tillgängliga för en stor del av lokalbefolkningen.

I denna kartläggning redovisas en nulägesbild över de befintliga turistiska cykelleder i Östergötland och deras säkerhetsstandard utifrån Trafikverkets kriterier för nationella och regionala cykelleder. Vidare utvecklas ett förslag på ett önskvärt framtida nät av cykelleder i regionen som baseras på tillgänglighet, attraktivitet och potential för nyttjande.

Utredningen ska ge ett samlat underlag för att Region Östergötland ska kunna arbeta vidare med utvecklingen av cykelinfrastruktur för turism och rekreation och för att stärka det interna kunskapsläget i frågor kring cykelturism och fritidscykling.

Befintliga leder

Sex befintliga cykelturistiska leder över 50 km har identifierats i Östergötland, se bild S1.

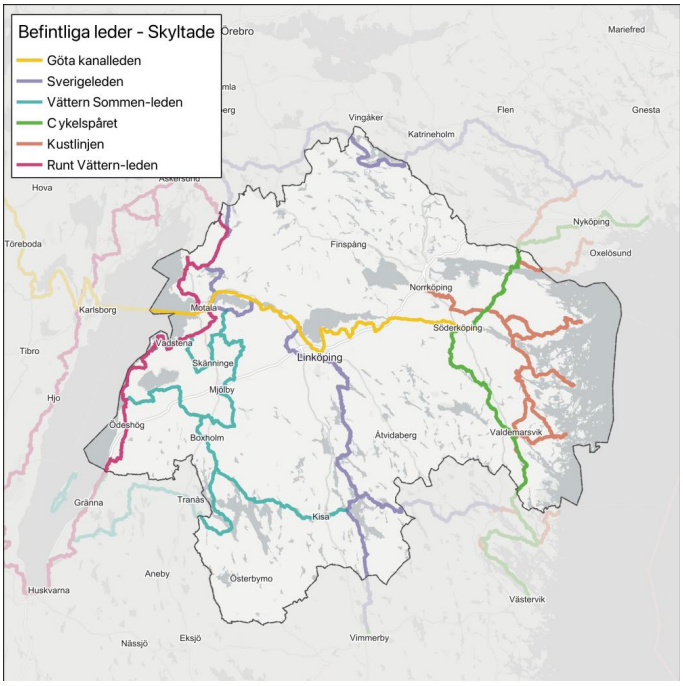


Bild S1: Befintliga skyltade leder med sträckning inom Östergötland

Endast Göta Kanalleden är klassat som nationell cykelturistled. De resterande lederna utvecklades av cyklistorganisationer mellan 1980 och 2000-talet och har ingen tydlig ansvarig huvudman.

En granskning av trafiksäkerheten utifrån Trafikverkets kriterier visar att Göta Kanalleden, Vättern Sommenleden och Runt Vätternleden idag uppfyller Trafikverkets säkerhetskrav, däremot inte Sverigeleden, Kustlinjen och Cykelspåret.

Visionsbild

Utifrån en definition av viktiga noder utifrån tillgänglighet, befolkningsunderlag och turistisk infrastruktur skapades en teoretisk visionsbild för regionala och nationella cykelleder, se bild S2. Utgångspunkten har varit att ett cykelledsnät ska knyta ihop de viktigaste noder i regionen och i omgivningen.

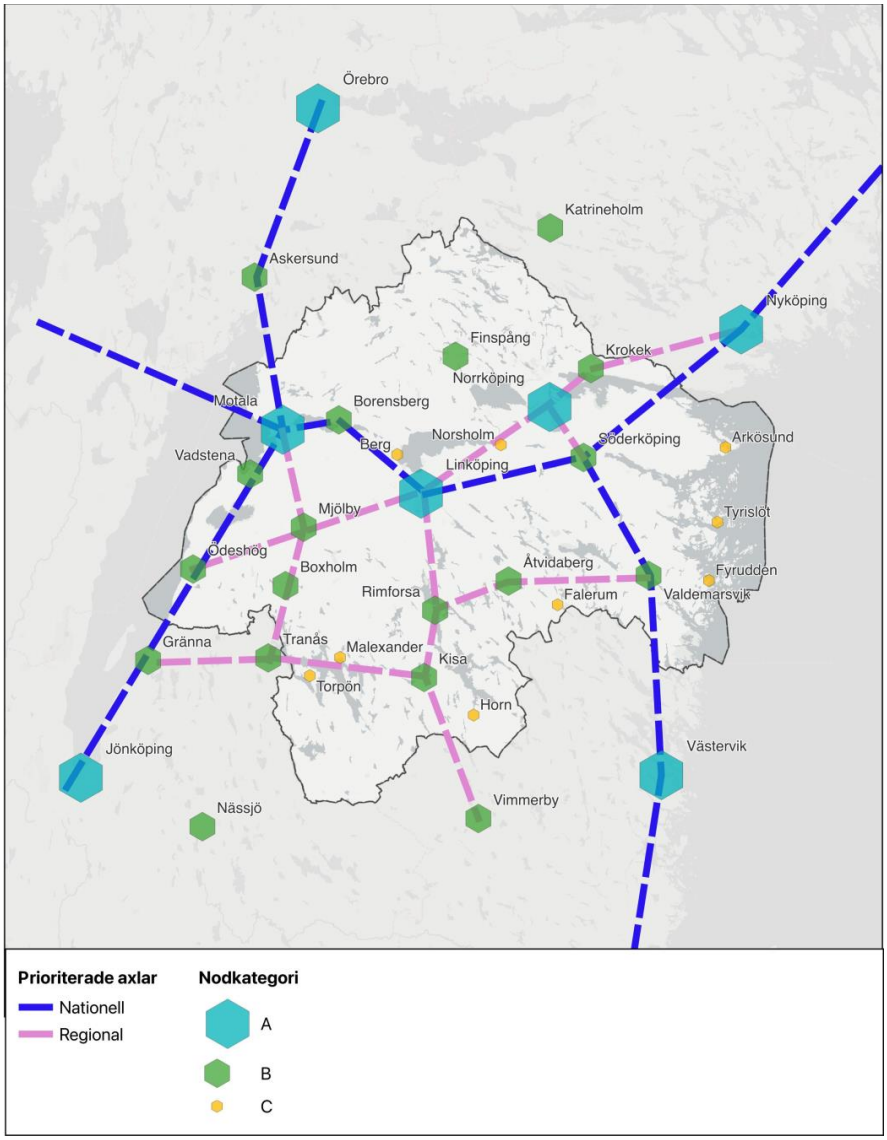


Bild S2: Schematisk målbild för cykelleder för rekreation och turism i Östergötland. Länkarna representerar att leden ska knyta ihop två noder, inte den faktiska sträckningen. Den faktiska sträckan ska dock knyta ihop noderna på ett sätt som tar hänsyn till både genhet, attraktivitet och säkerhet.

Den teoretiska modellen jämfördes med befintliga leder samt befintlig och planerad infrastruktur för att föreslå ett framtida nät av cykelleder som uppfyller Trafikverkets krav på säkerhet och som är både attraktiva och tillgängliga för många. Bild S3 visar de föreslagna leder.

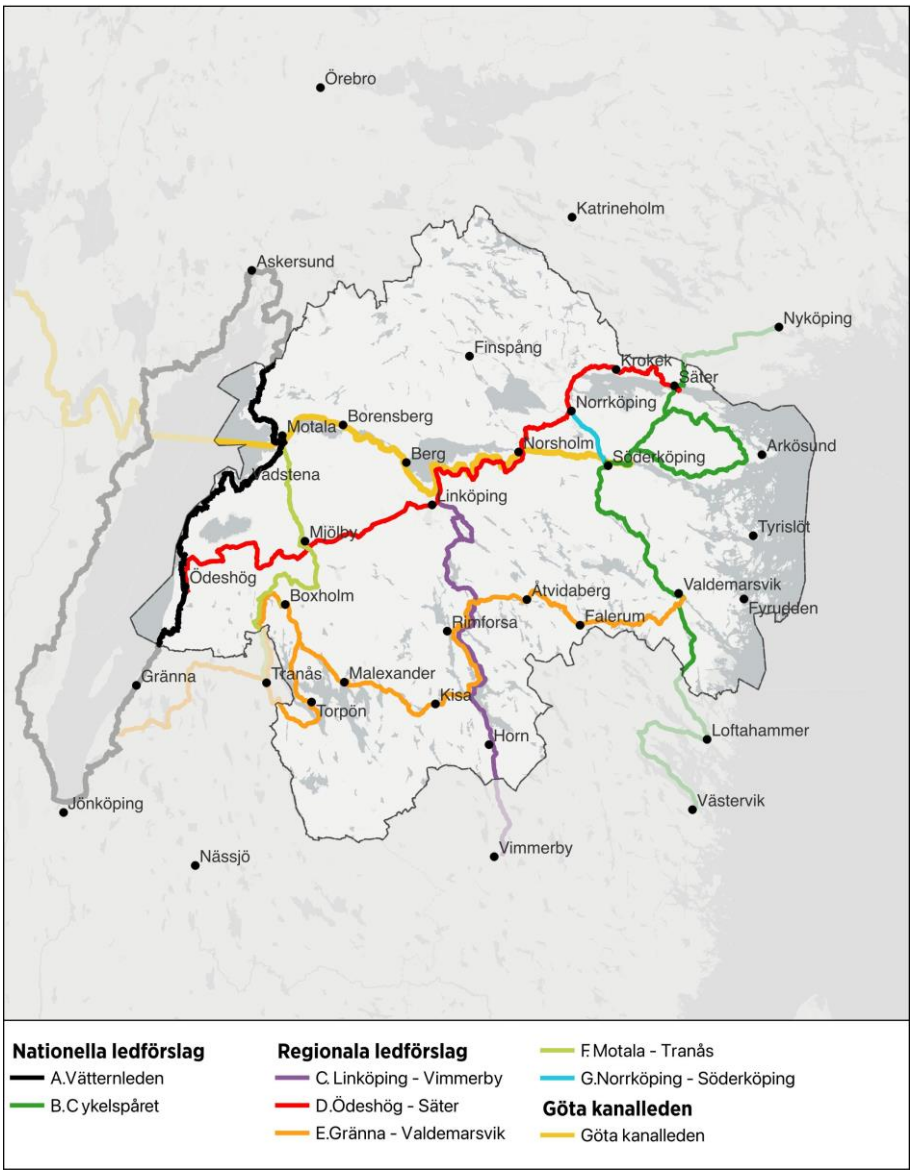


Bild S3: Föreslagna cykelleder för rekreation och turism i Östergötland. Göta kanalleden är en befintlig nationell led. Utöver Göta kanalleden föreslås även Vätternleden och Cykelspåret som möjliga nationella leder. Resterande sträckor kan om önskas klassas som regionala leder.

Det föreslagna nätverket av leder är i sin helhet nästan 900 km lång. Endast förhållandevis små investeringar skulle krävas för att uppfylla Trafikverkets krav på trafiksäkerhet på hela det föreslagna nätet eftersom det i stor utsträckning använder befintliga leder och lågtrafikerade vägar. Flera av delsträckorna som kräver åtgärder är vidare redan påtänkta i den regionala cykelplanen.

Rekommendationer

Region Östergötland rekommenderas att fortsätta utveckla ett nätverk av turistiska cykelleder, helst till godkända nationella respektive regionala leder. Östergötland bedöms ha potential att attrahera både långväga cykelturism genom nationella leder och för att öka regional och lokal fritidscykling. För det krävs fortsatt utveckling av cykellederna. Kan nätverket utvecklas i sin helhet skapas inte bara en rad enskilda leder, utan många möjligheter till regionala slingor av varierande längd

vilket är särskilt betydelsefullt för lokalbefolkningen och besökare som vill cyklar en eller några få dagar.

Troligen kan inte hela det föreslagna nätet realiseras på en gång. Utifrån potentialen för nyttjandet rekommenderas att prioritera att åstadkomma en säker cykelförbindelser mellan Söderköping och Säter och att fortsätta arbetet med Vätternleden. Den högst prioriterade, längre regionala leden är sträckan Ödeshög-Linköping-Norrköping-Säter. Den bedöms ha betydande potential, inte minst för lokalbefolkningen. Sträckan mellan Norrköping och Söderköping är en viktig lokal länk. Den bedöms som säker redan idag, men skulle bli mer attraktiv genom att bli helt bilfri.

Vidare rekommenderas att eftersträva att samtliga leder klassas som nationell eller regional led för att säkerställa hög kvalitet och enhetlig skyltning. För de regionala lederna rekommenderas en gemensam huvudman för samtliga leder, förslagsvis inom organisationen Region Östergötland.

Innehållsförteckning

1 INLEDNING 9
1.1 BAKGRUND 9
1.2 SYFTE OCH MÅL 9
1.3 AVGRÄNSNINGAR 10
1.4 DISPOSITION 10
2 METOD 12
2.1 INLEDNING 12
2.2 URVAL AV BEFINTLIGA CYKELLEDER 12
2.3 TRAFIKSÄKERHETSGRANSKNING 12
2.4 IDENTIFIERING AV MÅLPUNKTER/NODER 13
2.5 TEORETISK LEDMODELL 15
2.6 KONKRETA LEDFÖRSLAG OCH VISIONSBILD 15
2.7 POTENTIALANALYS: LOKALA ANVÄNDARE 15
2.8 OMVÄRLDSBEVAKNING 15
3 BEFINTLIGA TURISTISKA CYKELLEDER 17
3.1 LÄNGRE TURISTISKA LEDER I ÖSTERGÖTLAND 17
3.2 SÄKERHETS- OCH KVALITETSGRANSKNING 18
3.3 TURISTISKA CYKELLEDER I SVERIGE 19
4 REGIONALA CYKELPLANEN 21
5 VIKTIGA MÅLPUNKTER I ÖSTERGÖTLAND 22
5.1 NODMODELLEN 22
5.2 TILLGÄNGLIGHET MED TÅG 23
5.3 JÄMFÖRELSEN MED NODERNA FRAMTAGEN FÖR ÖSTGÖTALEDEN 24
6 SCHEMATISK MÅLBILD 26
7 FÖRESLAGNA CYKELLEDER – EN ÖVERBLICK 29
7.1 INLEDNING 29
7.2 LEDFÖRSLAG 29
7.3 SAMMANFATTNING POTENTIELLA LEDER 32
8 LEDFÖRSLAGEN - DETALJERADE BESKRIVNINGAR 33
8.1 GÖTA KANALLEDEN 33

8.2 VÄTTERNLEDEN 34
8.3 CYKELSPÅRET 36
8.4 LINKÖPING – VIMMERBY 39
8.5 ÖDESHÖG – NORRKÖPING – SÄTER - (NYKÖPING) 42
8.6 GRÄNNA – VALDEMARSVIK 45
8.7 MOTALA – TRANÅS 48
8.8 NORRKÖPING – SÖDERKÖPING 51
9 ERFARENHETER FRÅN ANDRA LEDER 53
9.1 SVENSKA CYKELTURISMLEDER 53
9.2 CYKLISTERNAS PREFERENSER OCH ERFARENHETER 54
9.3 INTERNATIONELL UTBLICK 54
10 DISKUSSION OCH REKOMMENDATIONER 57
10.1 POTENTIAL OCH FÖRUTSÄTTNINGAR 57
10.2 PRIORITERING AV FYSISKA ÅTGÄRDER 60
10.3 KLASSNING OCH ORGANISATIONSFORM 61
BILAGA 1: BEFINTLIGA LEDER 62
BILAGA 2: BAKGRUNDSDATA NODDEFINITION 74
BILAGA 3: SAMMANFATTNING AV CYKLISTENKÄT GÖTA KANAL 76

1 Inledning

1.1 BAKGRUND

Cykeln är inte bara ett färdsätt för resor till arbetet eller skolan utan används av många även på fritiden – för träning, utflykter eller semesterresor. Utvecklingen av infrastruktur för cykling bör därför inte bara utgå ifrån så kallade nyttoresor utan även ta hänsyn till fritidscykling och cykelturism. Cykelturism är vidare en växande del av besöksnäringen och kan bidra till den lokala och regionala näringslivsutvecklingen.

Ihop med kommuner och destinationer arbetar Region Östergötland för att utveckla Östergötland till en attraktiv plats att bo och verka i och för att erbjuda möjligheter till en aktiv fritid. Vidare vill Region Östergötland stärka besöksnäringens förutsättningar för tillväxt genom att skapa både fler anledningar och möjligheter att besöka regionen.

Inom ramen för detta arbete strävar Region Östergötland efter att förbättra förutsättningarna för fritidscykling och cykelturism.

Denna kartläggning ska bidra till det. Den har utförts från våren till hösten 2024 av Koucky & Partners AB på uppdrag av Region Östergötland.

1.2 SYFTE OCH MÅL

Det övergripande syftet med uppdraget är att långsiktigt stärka besöksnäringen i Östergötland genom att attrahera cykelturister till regionen samt att förbättra förutsättningar för fritidscykling för regionens invånare. Det ska i sin tur stärka regionens attraktivitet och bidra till ökad folkhälsa.

För att kunna uppnå det krävs cykelleder som är tillgängliga och attraktiva både för tillresande besökare och för en stor del av regionens invånare. Målet är att på sikt skapa ett attraktivt erbjudande för fritidscykling och cykelturism i Östergötland.

Denna kartläggning ska bidra till detta genom att ta fram en nulägesbild och presentera ett förslag på ett framtida nät. Vidare ska den bidra till ökad kunskap om cykelturism.

Konkret ska utredningen:

- Ta fram ett samlat underlag över befintliga leder för cykelturism inom regionen
- Bedöma dessa leders kvalitet utifrån Trafikverkets kriterier för turistiska cykelleder
- Ta fram ett underlag för att bedöma var det finns lämpliga start- och målpunkter och hög potential för cykelleder för rekreation och turism
- Skapa en visionsbild av ett regionalt nät av cykelleder för rekreation och turism
- Jämföra nuläget med förslaget för att bedöma var och i vilken utsträckning befintliga leder redan täcker behovet och var det saknas lämpliga leder

- Peka på åtgärdsbehovet för att åstadkomma det föreslagna nätet med önskad kvalitetsstandard
- Rekommendera vilka sträckor som bör prioriteras i utvecklingen.

Det föreslagna nätet ska skapa möjlighet för längre cykelresor mellan två punkter (A till B-resor) men även för slingor av olika längd där cyklisten återvänder till startpunkten. Det sistnämnda är särskild viktigt för att lokalbefolkningen enkelt ska kunna göra utflykt hemifrån. Även möjligheten att nå mål- respektive startpunkter med kollektivtrafik ska beaktas.

Kvalitetsbedömningen utgår ifrån Trafikverkets kriterier för nationella och regionala cykelleder för rekreation och turism.

Ambitionen är att samtliga föreslagna leder ska kunna möta Trafikverkets kvalitetskriterier för trafiksäkerhet, så att de om önskat skulle kunna klassas som nationella eller regionala leder. Det innebär dock inte att alla föreslagna leder måste få en formell klassning som nationell eller regional led.

Vidare bedöms tillgängligheten och det turistiska utbudet längs lederna (*”äta, göra, bo”).* Målet är att det ska finnas goda möjligheter att nå ledens start- och målpunkter, attraktioner längs vägen och förutsättningar att kunna äta och övernatta med rimliga dagsetapper.

Förutom kartläggningen av befintliga leder och förslaget på ett framtida nätverk ska utredningen även ge insikter om utvecklingen av nationella och regionala cykelleder samt vad som är viktigt för cykelturister.

1.3 AVGRÄNSNINGAR

Kartläggningen är begränsad till Östergötland. Cykelleder av nationell betydelse sträcker sig dock ofta över flera regioner och det kan finnas viktiga målpunkter strax utanför regionens gräns. För att sätta lederna i ett regional sammanhang har därför även viktiga start- och målpunkter i angränsande län tagits med.

Urvalet av befintliga leder är begränsad till etablerade leder med en längd på minst 50 km. Endast de leder som är namngivna och har offentligt tillgänglig information om sin sträckning har inkluderats. De flesta av dessa är skyltade längs vägen. Ledernas aktuella sträckning har baserats på tillgänglig information och marknadsföringsmaterial.

Bedömningen av ledernas kvalitet har gjorts utifrån kartanalyser. Inga fältinventeringar har genomförts. Trafiksäkerheten har bedömts utifrån uppgifter från den Nationella Vägdatabasen (NVDB). Utbudet av besöksmål och turistinfrastruktur har bedömts utifrån information från Region Östergötland och andra öppna källor.

Inga krav har ställts att lederna ska vara helt asfalterade, avsnitt med grusväg är acceptabla. Detta gäller både för befintliga leder och för förslag på nya leder. Däremot ska lederna vara användbara med vanliga vardags- och touringcyklar. Renodlade mountainbike-sträckor har inte inkluderats.

1.4 DISPOSITION

Rapporten är uppdelat i följande huvudkapitel:

- Beskrivning av befintliga leder

- Målpunkter i regionen
- Visionsbild – framtida lednät
- Föreslagna leder –nuläge och åtgärdsbehov
- Omvärldsbevakning cykelturism
- Diskussion och rekommendationer

Det inledande metodkapitlet beskriver översiktligt de valda metoderna och rekommenderas främst för läsare som är intresserade av arbetssätt och datakällor.

Detaljerade kartor och underlagstabeller redovisas i bilagor.

2 Metod

2.1 INLEDNING

Nedan följer en översiktlig beskrivning av de metoder som använts i utredningen. Vid behov beskrivs de mer detaljerat i respektive kapitel.

2.2 URVAL AV BEFINTLIGA CYKELLEDER

Befintliga turistiska cykelleder i Östergötland har kartlagts. Det centrala urvalskriteriet har varit att information om leden är offentligt tillgängligt och att den är namngiven. Med information avses kartor men även annat marknadsföringsmaterial. De flesta valda lederna är dessutom skyltade. Information om lederna har inhämtats genom webbsökningar och underlag från regionens turistinformation.

Endast leder med en längd över 50km har inkluderats.

Det finns inga krav på att lederna ska vara helt asfalterade, avsnitt med grusväg är acceptabla. Däremot ska de vara användbara med vanliga vardags- och touringcyklar.

Utöver de längre lederna har även ett större antal kortare lokala leder identifierats. Det är vanligt att kommuner och destinationer publicerar rekommenderade cykelturer via hemsidor eller tryckt material riktat till lokalbefolkning och besökare. Dessa leder är i regel inte skyltade och relativ korta och har därför inte valts ut för vidare analys i kartläggningen. I vissa fall har dock dessa lokala leder använts som utgångspunkt och inspiration i utvecklingen av förslag för leder med potential för vidare utveckling.

2.3 TRAFIKSÄKERHETSGRANSKNING

För samtliga granskade eller föreslagna leder har information om vägens typ, skyltad hastighet och trafikvolym inhämtats på avsnittsnivå från den Nationella Vägdatabasen (NVDV).

Trafiksäkerheten för de undersökta lederna har granskats utifrån Trafikverkets kriterier för nationella cykelleder[1]. Kriterierna bygger på typ av väg (bilfri led/cykelbana, blandtrafik), skyltad hastighet och trafikvolym (ÅDT) för sträckor i blandtrafik. Vägavsnitt klassas i olika kategorier, från grön (helt bilfritt eller mycket låg trafik och begränsad hastighet) till röd standard (vägar med större trafikmängd och hastighet, upplevs som osäker/otrygg). Vägar med mycket hög hastighet och trafikvolym bedöms som olämplig för cykling i blandtrafik enligt kriterierna.

För vissa vägar saknas information om trafikvolym i NVDB. Det handlar mest om små, lågtrafikerade enskilda vägar med mycket låg trafikvolym. För dessa vägar har en mycket låg trafikvolym antagits i granskningen.

[1] Trafikverket, 2021: Cykelleder för rekreation och turism. Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning. Version 3.0, 2021

Enligt Trafikverkets kriterier är det acceptabelt med kortare delsträckor med röd standard där det saknas alternativ för att möjliggöra en sammanhängande led eller där det är troligt att cyklister ändå skulle välja en farligare genväg framför en säker omväg. Den totala längden med röd standard får dock inte överskrida 10 procent av ledens totala längd och inte vara sammanhängande utan fördelat över flera delsträckor.

För varje led har en karta som visar klassningen på avsnittsnivå tagits fram och längden och andelen av olika kvalitetsklasser sammanställts. Vidare har det för varje led bedömts om den uppfyller Trafikverkets säkerhetskrav för att klassas som nationell eller regional cykelled.

För att bedöma trafikmängden längs vägavsnitt har Trafikverkets data över årsdygnstrafik (ÅDT) använts. I turistiskt attraktiva områden, exempelvis längs kustnära sträckor, kan trafikmängden dock förväntas öka under sommarmånaderna. Trafikverkets riktlinjer föreslår att det längs sådana sträckor också ska göras beräkningar av trafiksäkerhetsklasserna utifrån sommardygnstrafiken (SDT). Då trafikmätningar sällan genomförs under sommarmånaderna är SDT en teoretisk uppräkning av trafikmängd och därmed förenat med en rad osäkerheter. Beräkningar enligt SDT riskerar att överskatta trafikmängden under stora delar av cykelturismsäsongen och återspeglar inte heller nödvändigtvis den verkliga trafikmängden under sommarmånader med förväntat ökad biltrafik. För att illustrera detta har en av de rekommenderade ledernas sträckning inom regionen klassificerats utifrån både ÅDT och SDT.

2.4 IDENTIFIERING AV MÅLPUNKTER/NODER

Utvecklingen av förslaget för ett regionalt nät av cykelleder har utgått från att lederna ska ha lämpliga start- och slutpunkter med god tillgänglighet, service och övernattningsmöjligheter, gärna på platser som även utgör attraktiva besöksmål. Dessutom bör lederna med jämna mellanrum passera besöksmål samt platser med övernattningsmöjligheter och service. För att öka tillgängligheten för regionens invånare och främja användningen bör lederna helst även gå genom orter med större befolkningsunderlag.

Nodmodellen

En modell baserad på noder av olika kategorier har utvecklats för att identifiera platser där cykelleder för rekreation och turism helst bör dras.

Modellen syftar till att ge en översiktlig bedömning av var i regionen viktiga start-, mål- och slutpunkter finns. Det utgör en grund för att avgöra vilka orter lederna bör passera.

Metoden bygger på en bedömning av följande aspekter för tätorter:

- Antal invånare
- Tillgänglighet med kollektivtrafik
- Utbudet av besöksmål
- Utbudet av turistisk infrastruktur (boende, restauranger, butiker)

Information om dessa aspekter har inhämtats för samtliga större tätorter inom Östergötland. Vidare har större tätorter i angränsande län också inkluderats för att få med viktiga målpunkter även utanför regiongränsen.

För varje aspekt tilldelades tätorten mellan 1–3 poäng, motsvarande låg (1p), medel (2p) och hög (3p) utifrån gränsdragningskriterier. Se bilaga 2 för en sammanställning av data och poäng. Nedan presenteras datakällor och gränsdragning för respektive aspekt:

Befolkningsunderlag: Befolkningsdata har inhämtats från Statistiska Centralbyråns statistik över tätorter, senast tillgängliga data avser år 2020[2]. Stort underlag (3 poäng) motsvarar mer än 20 000 invånare, medel (2 poäng) 2000-20 000 invånare och låg under 2 000 invånare.

Tillgänglighet med kollektivtrafik: Tillgängligheten har bedömts genom en kartläggning av kollektivtrafikutbudet i länet, med särskilt fokus på förbindelser som tillåter cykeltransport. Datainsamlingen har gjorts via sökningar på aktuella operatörers webbplatser. Poängsättningen är som följer: 3 poäng för en tågstation med frekventa avgångar för både nationella och regionala operatörer och möjlighet till cykeltransport, 2 poäng för regionaltåg eller regionalbuss med cykeltransport, och 1 poäng för bussförbindelse.

Utbud av besöksmål och turistisk infrastruktur: Kartläggningen av besöksmål och turistisk infrastruktur har utgått från Region Östergötlands besöksnäringskarta, *Arbetsportal för besöksnäring och turism*.[3] Detta underlag har kompletterats med webbsökningar via Google och Google Maps, exempelvis för detaljerade beskrivningar av *”äta, bo, göra”* längs föreslagna leder. För att få 3 poäng för utbud av besöksmål krävs att orten erbjuder ett stort antal attraktioner som till exempel historiska byggnader, museer, upplevelseverksamheter med mera. För 1 poäng krävs minst ett utpekad besöksmål. För 3 poäng för turistisk infrastruktur krävs att orten erbjuder flera restauranger samt ett flertal boendeanläggningar av olika prisklasser. För 1 poäng krävs minst en boendeanläggning på orten.

Orter som inte får minst 1 poäng i varje kategori har inte tagits med.

Poängen adderades till ett sammanlagt resultat för varje tätort. Högsta möjliga poängantal är 12, lägsta är fyra.

Nodkategorier

Tre nod-kategorier används i modellen:

A) **Regionala huvudnoder**: Platser med hög tillgänglighet, omfattande kommersiellt utbud och stort befolkningsunderlag. De utgör naturliga start- och slutpunkter samt viktiga besöksmål för cyklister. Regionala huvudnoder behöver uppnå 11–12 poäng.

B) **Platser med stor potential**: Områden med välutvecklad turistinfrastruktur, boendealternativ i olika kategorier och betydande besöksmål. För att ingå i denna kategori krävs 6–10 poäng.

C) **Attraktiva passager**: Platser som är trevliga att passera och tillför leden attraktivitet. De kan bidra med besöksmål och/eller turistisk infrastruktur. Denna kategori omfattar platser med 4–5 poäng.

[2] https://www.scb.se/vara-tjanster/oppna-data/oppna-geodata/tatorter/

[3] https://experience.arcgis.com/experience/95425b62a6bd447b8e6a22bcccde625d/

2.5 TEORETISK LEDMODELL

Baserat på de identifierade noderna, deras läge och kategorisering, skapas en teoretisk modell för önskvärda cykelturistiska förbindelser. Målet är att turistiska cykelleder ska länka samman regionala huvudnoder på ett relativt gent sätt, samtidigt som de passerar så många noder av lägre kategori som möjligt utan att skapa orimliga omvägar.

Denna modell kan sedan jämföras med befintliga cykelleder för att identifiera vilka som har stor potential och var det idag saknas lämpliga cykelförbindelser.

2.6 KONKRETA LEDFÖRSLAG OCH VISIONSBILD

Ledförslag

För att ta fram konkreta förslag för cykelleder i Östergötland undersöktes varje förbindelse i den teoretiska ledmodellen för att avgöra om det redan finns en befintlig led som täcker det identifierade behovet, hur väl den stämmer med modellen samt om justeringar behövs. För de förbindelser där det saknas leder eller där förbättringar kan göras, undersöktes den befintliga infrastrukturen för att föreslå en lämplig sträckning. Vid val av vägar beaktades möjligheten att skapa en attraktiv led som passerar besöksmål och erbjuder hög trafiksäkerhet, samtidigt som onödiga omvägar och avvikelser från den teoretiska modellen undveks.

Vid utvecklingen av ledförslagen har även hänsyn tagits till befintliga utbyggnadsplaner i regionen, baserat på information från Region Östergötland.

För de leder där åtgärder krävs för att uppfylla Trafikverkets kvalitetskrav har specifika delsträckor med behov av åtgärder identifierats.

Visionsbild

Visionsbilden är en sammanslagning av alla ledförslag, inklusive både lämpliga befintliga leder och föreslagna nya sträckor. Den visar hur ett fullt utbyggt nätverk av cykelleder i regionen skulle kunna se ut och illustrerar hur detta nätverk skulle möjliggöra både långa och korta resor med stor valfrihet för start- och målplatser samt för rundturer.

2.7 POTENTIALANALYS: LOKALA ANVÄNDARE

För att bedöma ledernas potential för rekreationscykling bland lokalbefolkningen undersöktes antalet boende i varje leds närområde, även utanför tätorter. För varje led har antalet personer som bor inom fem kilometers avstånd summerats. Vidare beräknas närboende per km led som ett nyckeltal. Beräkningen baseras på SCB-uppgifter om befolkning per kvadratkilometer[4].

2.8 OMVÄRLDSBEVAKNING

För att samla in erfarenheter kring regionala, nationella såväl som europeiska leder kontaktades ledhuvudmän och ansvariga organisationer, bland annat Region Halland (Kattegattleden), Region Skåne (flera nationella och regionala leder) och Västkuststiftelsen (Ätradalsleden). Information hämtades även från ledernas

[4] https://www.scb.se/vara-tjanster/oppna-data/oppna-geodata/statistik-pa-rutor/

officiella hemsidor. Frågorna rörde ledutveckling, organisation, finansiering, löpande insatser och liknande ämnen.

Internationella erfarenheter har samlats in från organisationerna Dansk Cykelturisme[5] och BikeFinland[6]. Erfarenheter berör främst dessa organisationers insatser för att locka fler internationella cyklister till sina länder. Både i Danmark och Finland går delar av den europeiska cykelleden EuroVelo 10[7] som även har en sträcka genom Östergötland.

Kontakt togs via mejl och i något fall genomfördes ett digitalt möte.

[5] https://cykelturisme.dk/

[6] https://www.bikeland.fi/en

[7] https://en.eurovelo.com/ev10

3 Befintliga turistiska cykelleder

3.1 LÄNGRE TURISTISKA LEDER I ÖSTERGÖTLAND

Sex befintliga turistcykelleder på över 50 km som helt eller delvis ligger inom Östergötland, har identifierats, se bild 1.

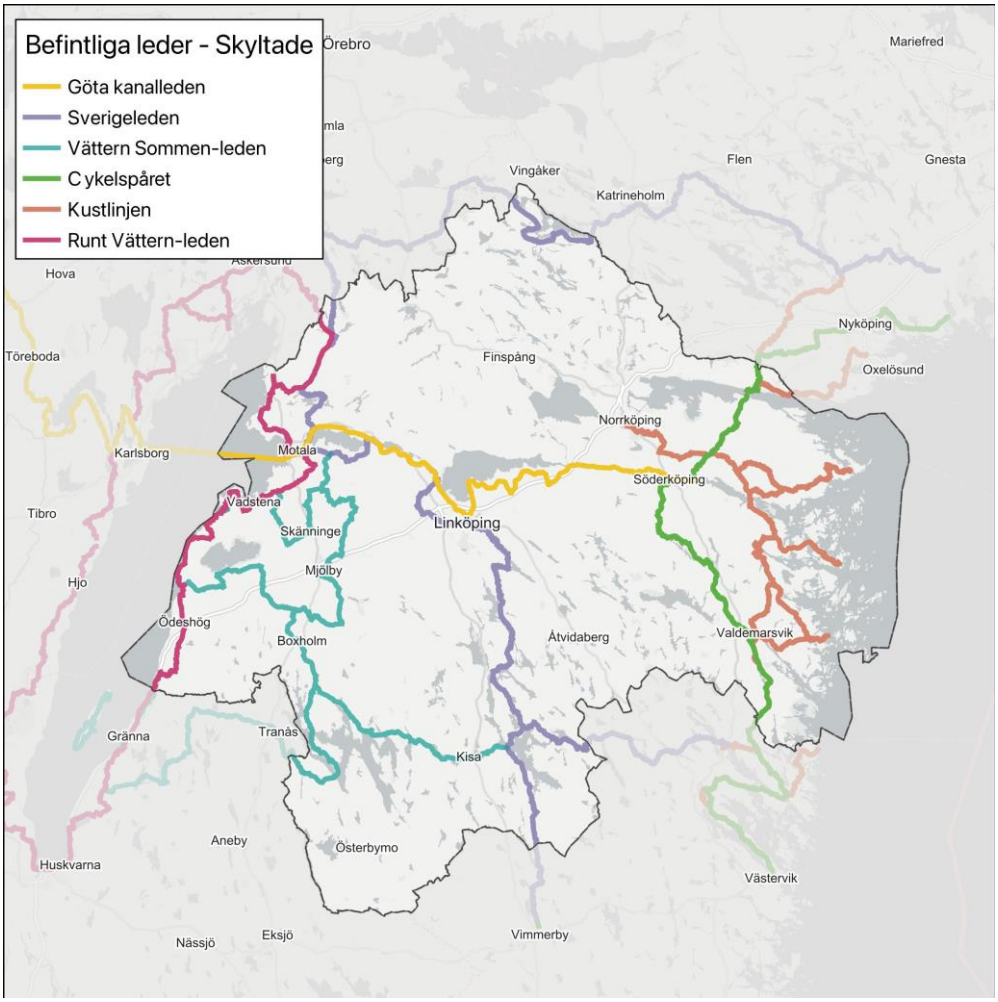


Bild 1: Befintliga skyltade leder med sträckning inom Östergötland

Göta kanalleden från Sjötorp vid Vänern till Söderköping invigdes som en nationell cykelturistled 2023, med Göta kanalbolaget som ledhuvudman och i samverkan med kommunerna och regionerna som leden passerar. Trafikverket har installerat och ansvarar för skyltningen. De resterande lederna utvecklades av Svenska Cykelsällskapet och Cykelfrämjandet mellan 1980- och 2000-talet och skyltades med stöd av dåvarande Vägverket. Ansvaret för marknadsföring, löpande utveckling av leden och underhåll av skyltningen är mindre tydligt för dessa leder. För vissa av lederna finns det möjlighet att köpa kartor, och återförsäljare av cykelpaket marknadsför också lederna till viss del.

3.2 SÄKERHETS- OCH KVALITETSGRANSKNING

En trafiksäkerhetsgranskning av de sex utvalda lederna genomfördes enligt Trafikverkets kriterier för nationella cykelleder. Tabell 1 sammanställer resultaten för ledernas sträckor inom Östergötland. Klassningen "grå" gäller avsnitt där data om trafikvolym saknas i NVDB på grund av att inga mätningar har utförts. Det rör sig oftast om små, lågtrafikerade vägar, såsom mötesplatsvägar eller grusvägar. Dessa anses uppfylla kraven för att klassas som "grön" och inkluderas därför i bedömningen av den totala andel som uppfyller grön standard.

Led	Längd inom Östergötland	Bilfritt, GC	Grön, blandtrafik & grå	Gul	Röd	Uppfyller TRV:s säkerhets-kriterier
Göta Kanalleden	112 km	55%	31%	13%	1%	Ja
Sverigeleden	238 km	16%	44%	29%	11%	Nej
Vättern Sommen-leden	300 km	7%	52%	37%	4%	Ja
Kustlinjen	230 km	5%	40%	39%	16%	Nej
Cykelspåret	100 km	7%	38%	45%	10%	Nej
Runt Vättern-leden	142 km	19%	58%	17%	6%	Ja

Tabell 1: Samlad bild över befintliga leder med trafiksäkerhetsklassning. Trafiksäkerhetsklasserna är enligt Trafikverkets kriterier. Klassningen "grå" gäller avsnitt där data om trafikvolym saknas i NVDB på grund av att inga mätningar har utförts. Det rör sig oftast om små, lågtrafikerade vägar, såsom mötesplatsvägar eller grusvägar.

Enligt Trafikverkets krav för att klassas som en nationell cykelled bör en led huvudsakligen uppfylla grön standard, vilket innebär att majoriteten av sträckan ska bestå av bilfria avsnitt och mycket lågtrafikerade vägar. Högst 10 % av den totala sträckan får vara klassad som röd, och dessa rödklassade avsnitt får inte vara sammanhängande utan ska vara uppdelade i flera kortare delsträckor. För rödklassade avsnitt på vägar med skyltad hastighet på 70 km/h eller högre krävs dessutom en plan, i samråd med berörd väghållare, för att uppnå minst gul standard.

Göta kanal-leden uppfyller alla krav och har sedan 2023 klassats som en nationell cykelturistled. De övriga lederna är äldre och utvecklades samt skyltades under 1980- och 90-talet, innan Trafikverkets kriterier infördes. Dessa leder går till stor del längs lågtrafikerade landsvägar, men trafikvolymerna och delvis hastigheterna har förändrats sedan lederna skapades. Detta gör att vissa avsnitt inte längre uppfyller Trafikverkets säkerhetskriterier.

Bland de äldre lederna är det endast Vättern-Sommen-leden och Runt Vättern-leden som idag uppfyller trafiksäkerhetskraven för att kunna klassas som nationell cykelled. Däremot uppfyller ingen av de äldre lederna kraven gällande organisation, såsom att ha en utsedd ledhuvudman eller en etablerad finansieringsmodell.

En mer detaljerad bild med kartor över ledernas sträckning och säkerhetsklassning på avsnittsnivå redovisas i bilaga 1.

3.3 TURISTISKA CYKELLEDER I SVERIGE

För att sätta lederna och utvecklingen av cykelleder i Östergötland i ett nationellt perspektiv ges även en översikt av befintliga nationella cykelleder för turism.

År 2024 fanns i Sverige sju nationella och sex regionala cykelleder som är godkända enligt Trafikverkets kriterier för cykelleder (se bild 2).[8]

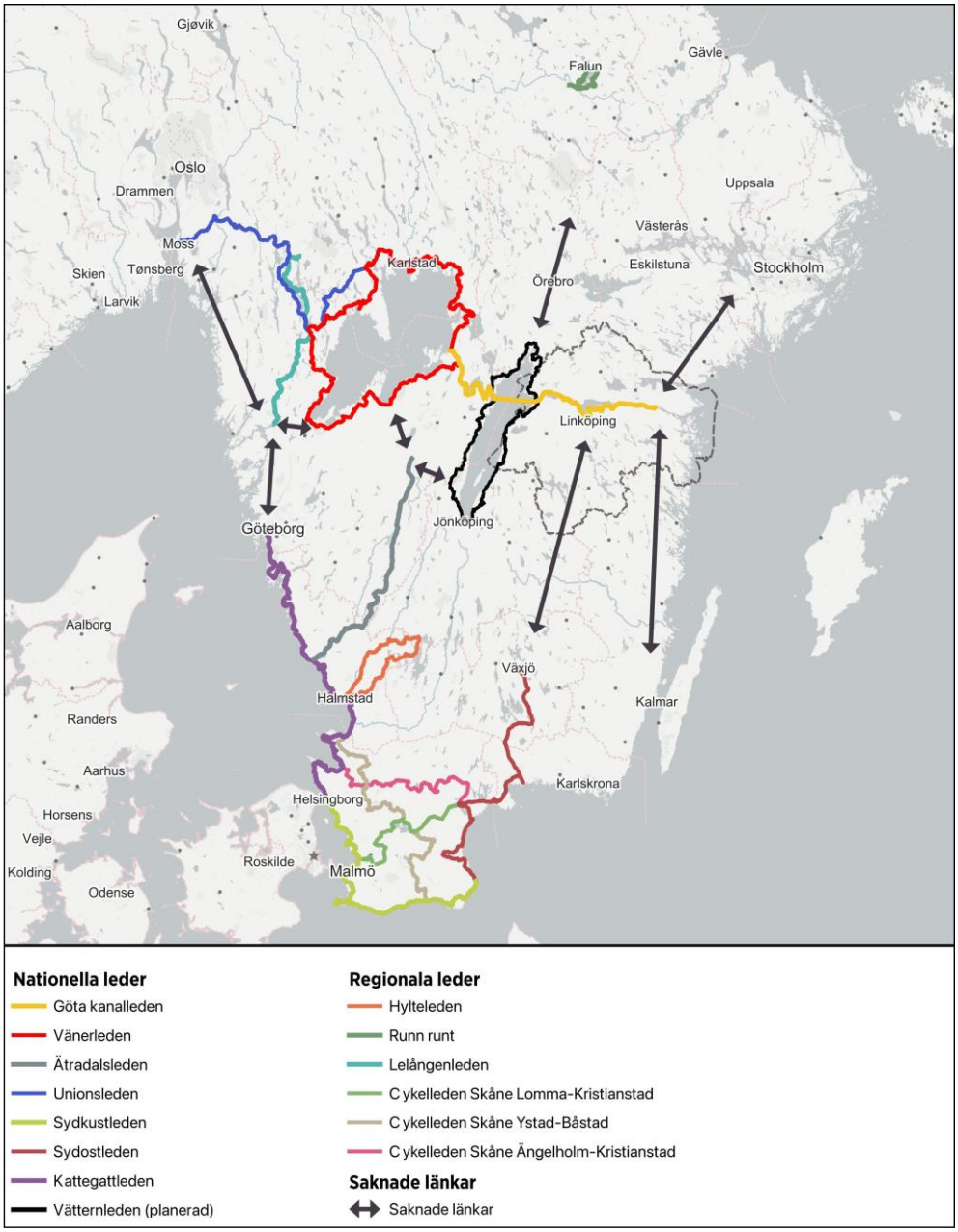


Bild 2 – Beslutade och planerade nationella & regionala cykelleder samt saknade länkar. Pilarna visar saknad länkar.

[8] https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i-samhallsplaneringen/Personresor/cykel-i-samhallsplaneringen/Cykelleder-for-rekreation-och-turism/beslutade-cykelleder/

Den första leden att godkännas som nationell cykelled var Kattegattleden (Helsingborg-Göteborg) år 2015. Sedan dess har utvecklingen av nationella och regionala leder gått framåt i snabb takt.

I dagsläget är Göta kanal-leden den enda godkända nationella eller regionala cykelleden som passerar genom Östergötland. Det pågår dock arbete för att etablera en nationell cykelled runt Vättern.

Figur 2 visar även att det finns tydliga luckor i det nationella ledsystemet, men att ett sammanhängande system av leder kan växa fram genom planerade och framtida leder. Förutom planerna på en led runt Vättern pågår även arbete för att skapa en nationell cykelled mellan Göteborg och norska gränsen med Oslo som slutmål, samt en led längs Blekinges kust från Karlshamn till Kalmar. Region Sörmland har arbetat med att utveckla ett regionalt nät av cykelleder (Näckrosleden), vilket på sikt skulle kunna skapa en förbindelse från Östergötland till Nyköping och vidare mot Stockholm. För närvarande har dock Region Sörmland avbrutit det arbetet.

Förutom de leder som visas i bilden ovan finns det flera äldre, längre cykelleder såsom Sverigeleden och Cykelspåret med flera. Dessa leder är i dagsläget inte certifierade som nationella eller regionala cykelleder, även om de i stor utsträckning är skyltade. De flesta av dessa äldre leder togs fram av intresseorganisationer som Svenska Cykelsällskapet och Cykelfrämjandet från mitten av 1980-talet och framåt. Även om stora delar av dessa leder är framkomliga och erbjuder fina upplevelser, innehåller vissa sträckor avsnitt som inte uppfyller Trafikverkets trafiksäkerhetskriterier och därför inte bör rekommenderas för cykling. Organisation och finansiering går inte heller i linje med Trafikverkets rådande kriterier för cykelleder.

4 Regionala cykelplanen

En utveckling av cykelturistiska leder i regionen bör beakta och dra nytta av både den befintliga cykelinfrastrukturen och den som redan är planerad och på väg att byggas.

Under 2024 pågår arbetet med att ta fram en ny regional cykelplan för Östergötland där en rad viktiga objekt har identifierats för att främja och förbättra cyklingen i regionen. Planen har som huvudsakligt syfte att öka säkerheten för vardagscyklister på de sträckor som pekats ut. För sträckor som också sammanfaller med potentiella cykelturistiska leder kan de föreslagna åtgärderna även skapa bättre förutsättningar för fritidscykling och cykelturism.

I bild 3 presenteras det nuvarande nätet av separerade cykelvägar inom Östergötland samt de nya cykelvägar som föreslås enligt den regionala cykelplanen. Vidare redovisas var planerade åtgärder och insatser för att förbättra cykelbarheten på de aktuella sträckorna ska genomföras.

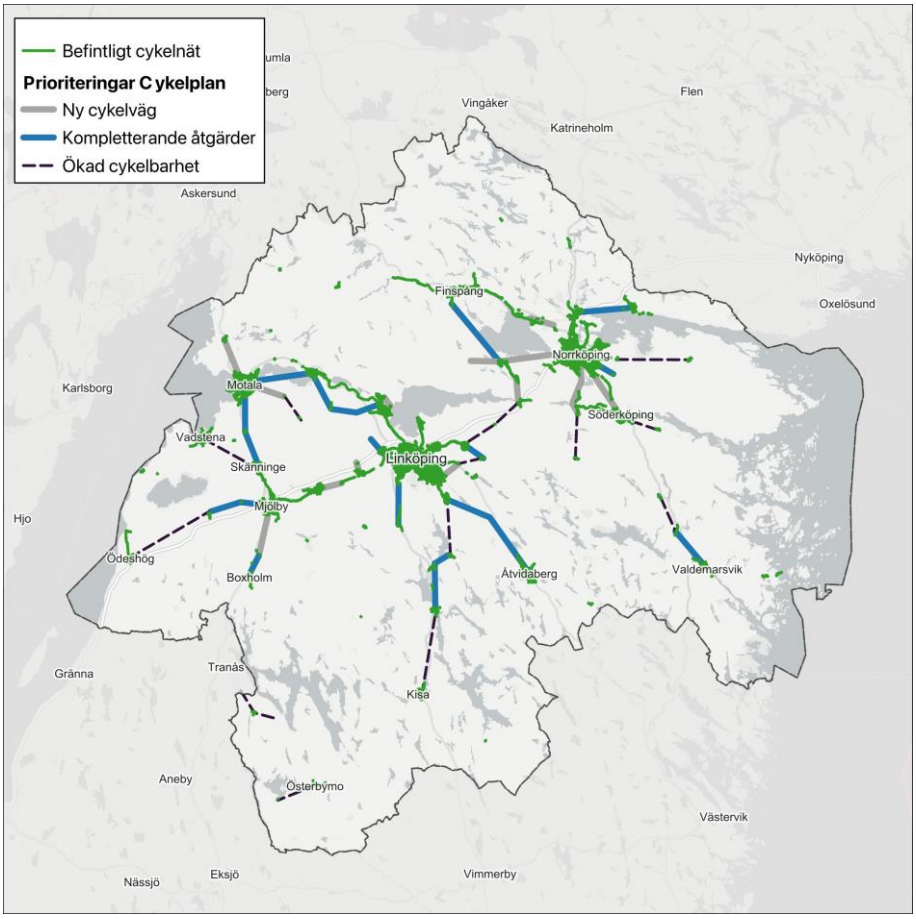


Bild 3: Befintliga cykelbanor och planerade nya cykelvägar som föreslås i den regionala cykelplanen för Östergötland. Vidare redovisas sträckor där den regionala cykelplanen föreslår kompletterande åtgärder för att öka cyklingens attraktivitet och säkerhet. Källa: Region Östergötland.

5 Viktiga målpunkter i Östergötland

5.1 NODMODELLEN

För att identifiera de bästa platserna där cykelleder avsedda för rekreation och turism bör passera har en modell som baseras på noder av olika kategorier använts. En detaljerad beskrivning av modellen återfinns i avsnitt 2.4.

Modellen syftar till att identifiera viktiga start- och målpunkter samt etappmål i regionen utifrån kriterier som befolkningsunderlag, tillgänglighet med kollektivtrafik, turistmål och infrastruktur för boende och mat. Detta görs genom att vikta tätorternas betydelse utifrån deras kapacitet att stödja cykelturism. Noderna har delats in i tre kategorier (A, B och C), där A representerar de strategiskt viktigaste noderna. För att säkerställa bra förbindelser över länsgränserna har även större tätorter i angränsande län tagits med.

Totalt har 34 noder identifierats, varav 24 ligger inom Östergötland. Av dessa är 7 noder av kategori A, 18 noder av kategori B och 9 noder av kategori C – se bild 4.

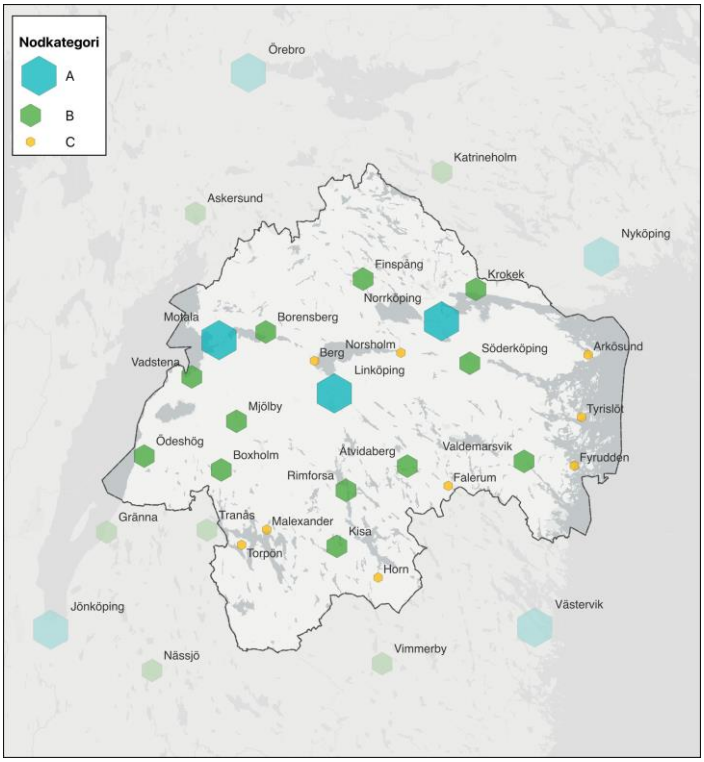


Bild 4: Identifierade noder för cykelturistiska leder i Östergötland. Noder av kategori A ska vara kopplade till leder, noder av kategori B bör vara det och noder av kategori C passeras med fördel av en led.

För sammanställning av orter och ingående parametrar i nodmodellen, se bilaga 2.

5.2 TILLGÄNGLIGHET MED TÅG

Samtliga orter i nodkategori A i regionen går att nå med tåg, se bild 5. Utöver tågstationer i nodkategori A och B längs sträckan finns även stationer i flera mellanliggande orter.

På Östgötapendeln är cykeltransport tillåten, och varje tågset har plats för upp till 6 cyklar. Däremot tillåts i dagsläget inte cykeltransport på Krösatågen mellan Linköping och Åtvidaberg-Västervik och mellan Rimforsa och Vimmerby. SJ tillåter för närvarande inte cykeltransport på sina tåg, vilket försämrar tillgängligheten för långväga resenärer. På längre sikt förväntas situationen förbättras, då en ändring i artikel 6 i EU:s passagerardirektiv[9] träder i kraft i juni 2025. Från och med det datumet måste samtliga tågoperatörer inom EU erbjuda minst fyra cykelplatser per tågset. Detta krav gäller dock enbart för nya eller nyrenoverade tåg, vilket innebär att det kan dröja länge innan regeländringen får effekt i praktiken.

Övriga noder nås med landsbygds- eller regionbuss. På Östgötatrafikens landsbygdsbussar är det möjligt att ta med cykel på vissa linjer. Resenären kan få information om vilka avgångar som erbjuder denna möjlighet genom att kontakta kundservice. Cykel förvaras bak på bussen och resenären behöver själv ha med spännband för att fästa cykeln.

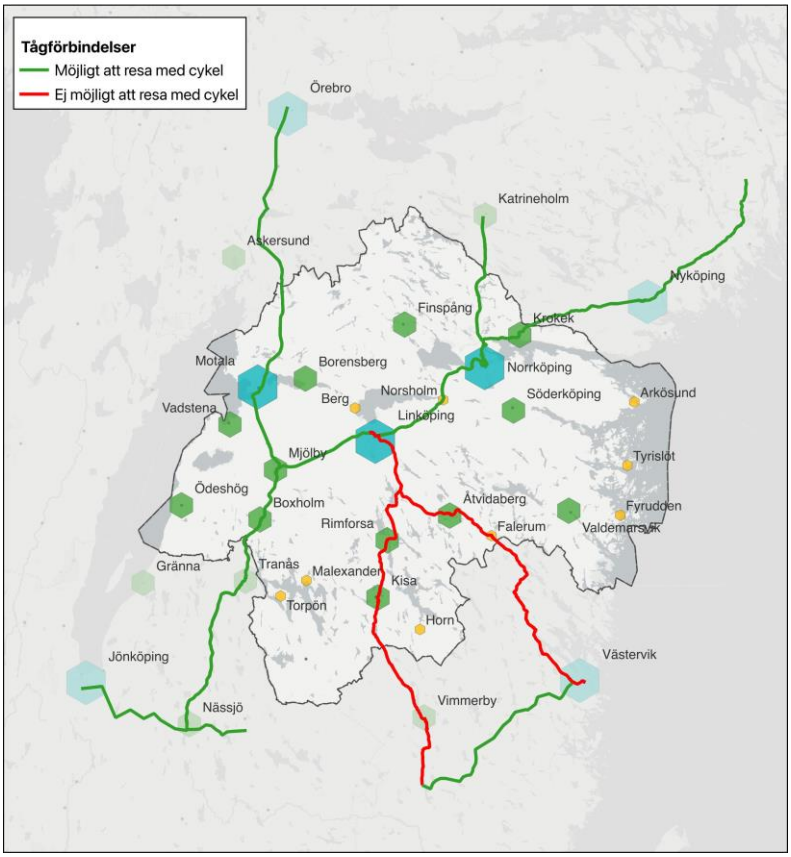


Bild 5: Urval av tågförbindelser med och utan möjlighet att transportera cykel

[9] Regulation (EU) 2021/782 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2021 on rail passengers' rights and obligations

5.3 JÄMFÖRELSEN MED NODERNA FRAMTAGEN FÖR ÖSTGÖTALEDEN

Östgötaleden är Sveriges längsta låglandsled för vandring och omfattar över 100 etapper. Leden har blivit ett starkt varumärke för friluftsliv och naturturism i regionen. Under 2023 genomfördes på uppdrag av Region Östergötland utredningen *Sammanhållen Östgötavandring*, med syfte att utveckla sammanhängande vandringsupplevelser för så kallade "njutningsvandrare". Detta innebär bland annat att vissa utvalda sträckor ska erbjuda goda möjligheter till övernattning, matupplevelser och god tillgång till kollektivtrafik. Utredningen har identifierat ett trettiotal platser i regionen där potentialen för attraktiva etapper bedöms vara särskilt stor[10].

Inom ramen för denna utredning har resultaten beaktats av två huvudsakliga skäl:

1) Att undersöka om den utvecklade nodmodellen ligger i linje med resultaten från en nyligen genomförd analys av attraktiva målpunkter och utbud av turistisk infrastruktur för vandring samt;
2) Att undersöka i vilken utsträckning befintliga cykelleder och ledförslag sammanfaller med förslagen från Östgötavandringens. På platser som är attraktiva för både vandrings- och cykelturism finns potential för synergier, att turistisk infrastruktur kan nyttjas och utvecklas för båda typer av aktiv turism.

Bild 6 visar de för cykelturism föreslagna noderna samt de utpekade start-målpunkterna för Östgötavandringens etapper (röda punkter). Att inte samtliga noder sammanfaller är förväntat eftersom kriterierna för vandring och cykelturism skiljer sig åt. Trots detta visar jämförelsen på en god överensstämmelse på många platser.

Särskild mellan noderna längs Vättern (Motala-Vadstena-Ödeshög) och mellan Linköping och Rimforsa ligger många utpekade etappmål för vandring.

[10] Källa: utredningsunderlag via mail, Hanna Nord 2024-03-28)

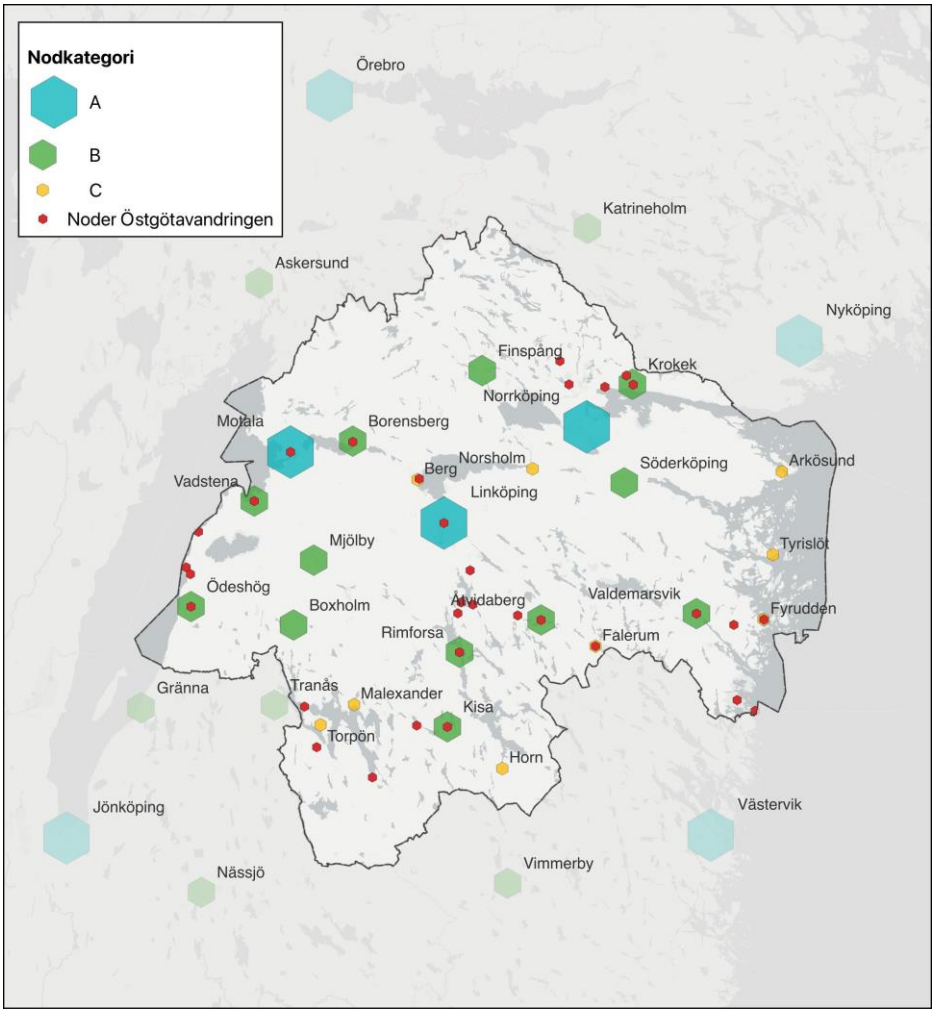


Bild 6 Föreslagna noder för cykelturism jämfört med utpekade noder i utredning för Östgötavandringen

6 Schematisk målbild

Baserat på de i kapitel 5 presenterade noderna och principerna nedan kan en schematisk målbild för ett nätverk av cykelleder för rekreation och turism i regionen utvecklas. De vägledande principerna är:

- **Noder av kategori A** är viktiga start- och målpunkter och *måste* vara anslutna till leder. Det bör finnas relativt direkta förbindelser mellan dessa noder för att underlätta smidiga resor.
- **Noder av kategori B** *ska helst* passeras utan att det innebär betydande omvägar.
- **Noder av kategori C** kan gärna passeras, men endast om det inte leder till alltför stora omvägar.
- För att möjliggöra dagsetapper som är genomförbara för en majoritet av cyklisterna ska lederna passera noder av kategori A eller B på högst 60 km avstånd.
- Det är en fördel om linjära leder (A till B) korsas i noder. På det viset skapas fler valmöjligheter för cyklister och även möjligheten till rundslingor av varierande längd. Rundslingor är särskilt värdefulla för lokalbefolkningen, eftersom de möjliggör cykelutflykter och träningsrundor som börjar och slutar i hemmet.
- För nationella leder behöver det finnas en anslutning till noder av kategori A även utanför regiongränsen. Regionala leder kan i sin helhet ligga inom regionen eller koppla till noder av kategori B utanför regiongränsen.
- Målet är att så stor del av regionen som möjligt ska ha tillgång till lednätet.

I bild 7 presenteras en schematisk målbild för cykelrutter i Östergötland framtagen utifrån ovanstående principer.

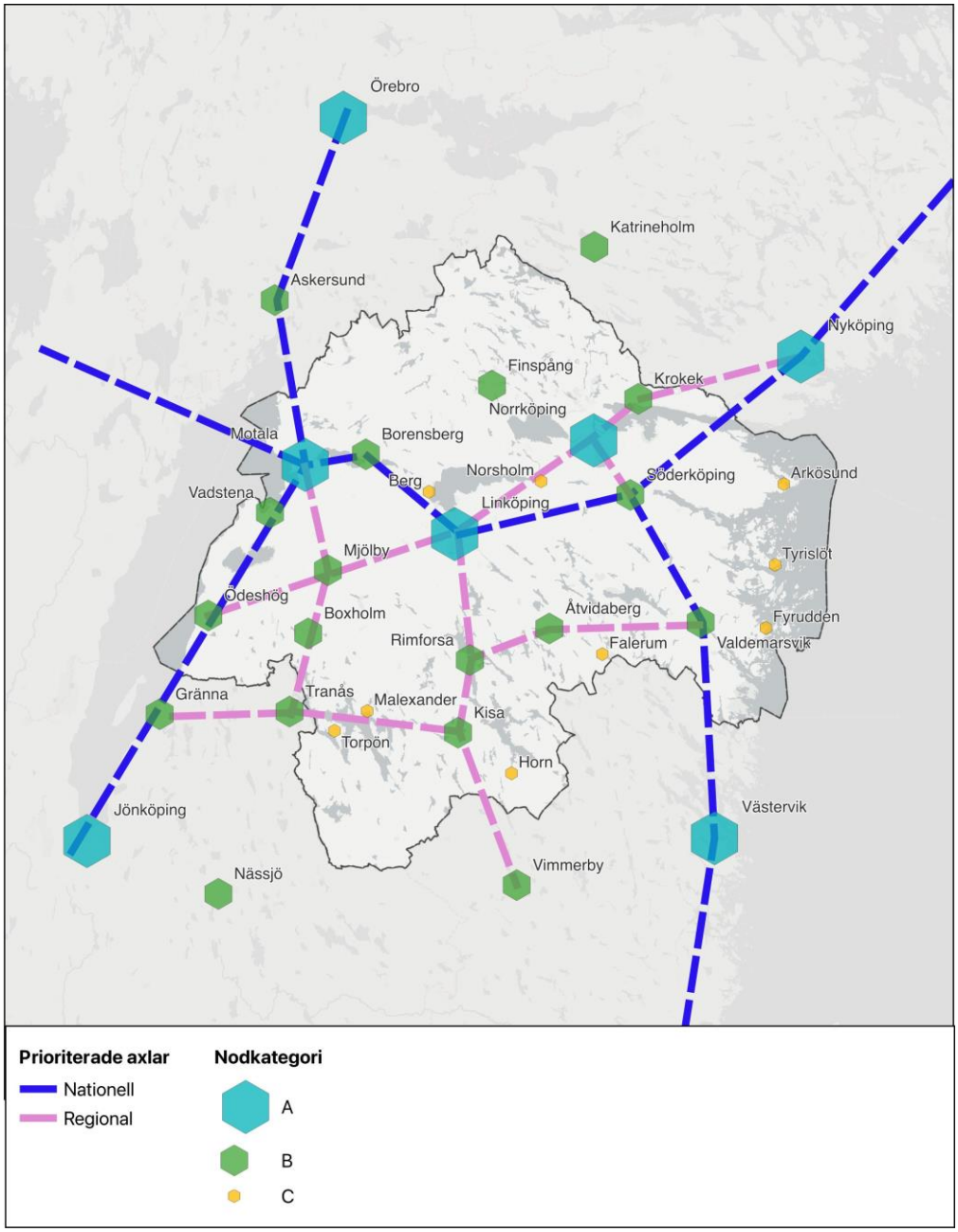


Bild 7: Schematisk målbild för cykelleder för rekreation och turism i Östergötland. Länkarna representerar att leden ska knyta ihop två noder, inte den faktiska sträckningen. Den faktiska sträckan ska dock knyta ihop noderna på ett sätt som tar hänsyn till både genhet, attraktivitet och säkerhet.

Det föreslagna nätverket av varandra korsande cykelleder öppnar möjligheten för både linjära cykelrutter (A till B) och rundslingor. Linjära rutter är attraktiva för cykelturister som vill uppleva olika delar av regionen och även Sverige. Cirkulära rutter, å andra sidan, är attraktiva för lokalbefolkningen och för besökare som vill göra en kortare cykelutflykt och återvända till startpunkten (exempelvis fritidshuset eller husbilen) eller som vill koncentrera sig på att upptäcka regionen.

Bild 8 visar flera tänkbara slingor inom det föreslagna nätverket. Genom att kombinera olika slingor kan längden på turerna anpassas och ge flexibilitet i ruttvalet.

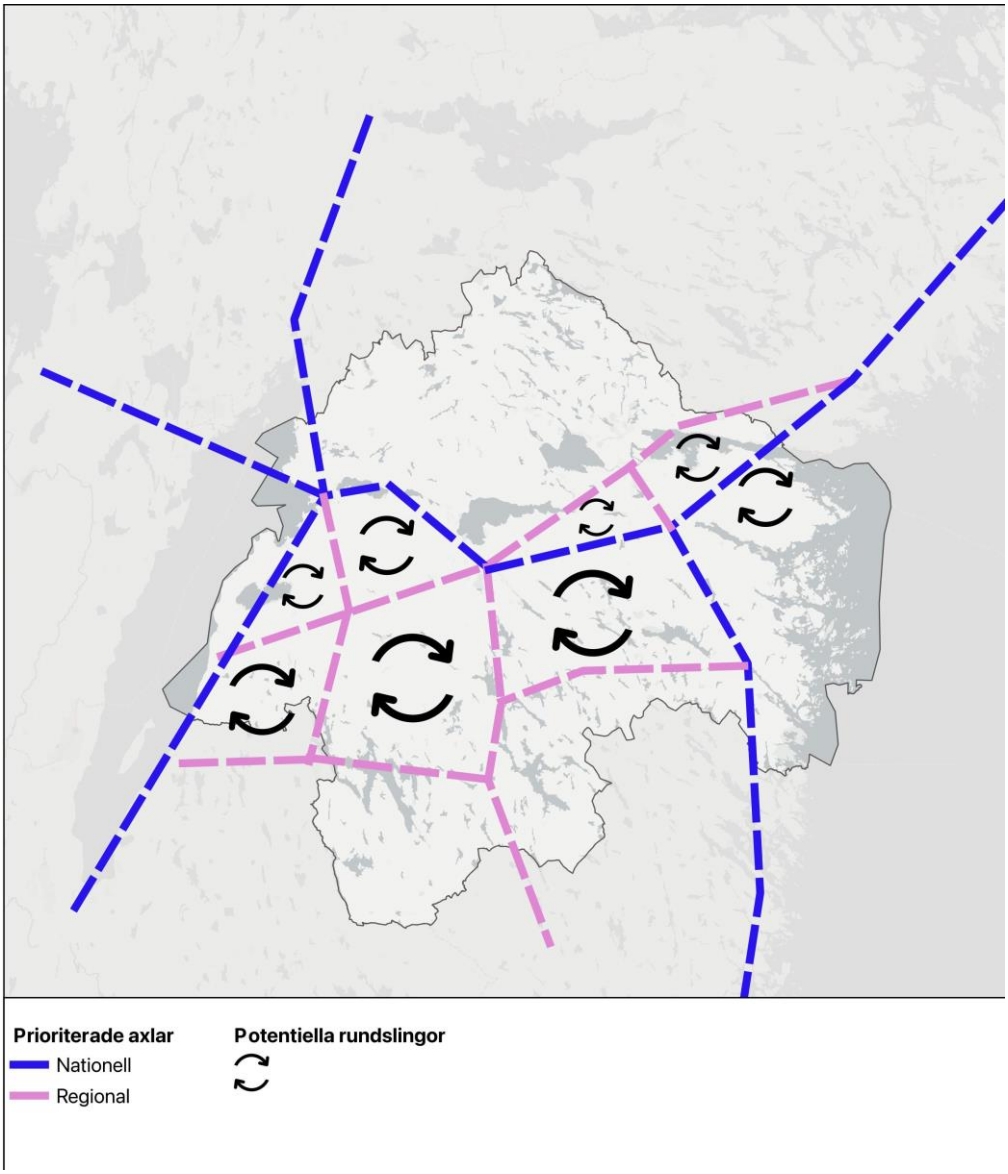


Bild 8: Genom att korsa flera linjära leder skapas ett nätverk för rekreativ cykling som erbjuder cyklisten stor flexibilitet att välja sin rutt och möjliggör rundslingor av varierande längd.

Utöver möjligheten till rundslingor skulle ett regionalt nät av kvalitetssäkrade cykelleder även erbjuda valmöjligheten att antingen följa en specifik led eller att själva skapa en personlig rutt med bibehållen hög kvalitet på upplevelsen.

Den schematiska målbilden visar hur ett utbyggt cykelledsnät skulle kunna sammanlänka hela regionen och även koppla ihop den med angränsande regioner. Den fungerar som en grund för att utveckla konkreta ledsträckor längs de identifierade länkarna.

7 Föreslagna cykelleder – en överblick

7.1 INLEDNING

I detta kapitel presenteras förslag på sträckor för cykelleder för rekreation och turism i Östergötland. Utgångspunkten är den framtagna schematiska målbilden som har konkretiserats utifrån det befintliga väg- och cykelledsnätet.

För varje delsträcka i den teoretiska modellen undersöktes om det redan finns en lämplig turistisk led som förbinder de utpekade noderna. Där det inte var fallet analyserades möjliga sträckor utifrån den befintliga väginfrastrukturen och utbyggnadsplaner som presenteras i den Regionala Cykelplanen. Varje föreslagen sträcka har granskats utifrån Trafikverkets säkerhetskriterier för turistiska leder samt utbudet av besöksmål och turistisk infrastruktur.

De föreslagna sträckorna bedöms ha stor potential för fritidscykling och cykelturism och att ha goda förutsättning för att bli godkända som nationella eller regionala turistiska cykelleder om önskat.

Utöver principerna för utvecklingen av den schematiska målbilden (se kapitel 7) har förslaget även tagit hänsyn till följande aspekter:

- Befintliga eller redan planerade leder och cykelbanor bör utnyttjas där det är lämpligt, förutsatt att de håller god kvalitet. Där det är nödvändigt, ska de förbättras för att säkerställa en hög standard.
- Alla föreslagna leder ska i så stor utsträckning som möjligt uppfylla Trafikverkets kriterier. För de sträckor som inte uppfyller kraven ska det finnas möjlighet att på sikt åtgärda bristerna.
- Om en lämplig befintlig led saknas ska förslag utvecklas baserat på den nuvarande väg- och cykelinfrastrukturen.
- Lederna bör i så stor utsträckning som möjligt gå genom områden med höga natur- och kulturvärden och med lite bullerstörning. För leder avsedda för rekreation och turism kan avvikelser från den genaste och snabbaste sträckan mellan målpunkter accepteras. I närheten av större tätorter prioriteras dock trafiksäkerhet och genhet samt att befintlig cykelinfrastruktur nyttjas.
- Det faktiska avståndet mellan noder där övernattningsmöjligheter erbjuds bör inte överskrida 60 km.
- Sträckorna ska passera så många besöksmål som möjligt utan att innebära orimliga omvägar.

7.2 LEDFÖRSLAG

Utifrån ovan redovisade punkter och i dialog med Region Östergötland har ett förslag på ett nätverk av cykelleder för rekreation och turism tagits fram, se bild 9.

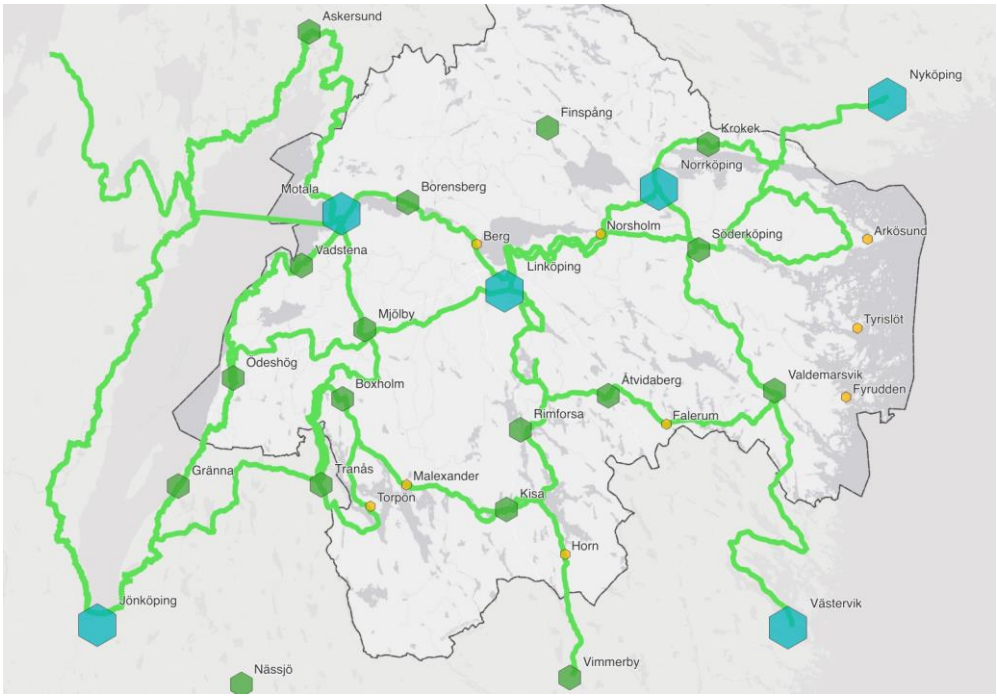


Bild 9: Förslag på ett regionalt nät av cykelleder för rekreation och turism i Östergötland.

Bild 10 visar hur förslaget förhåller sig i relation till den schematiska målbilden.

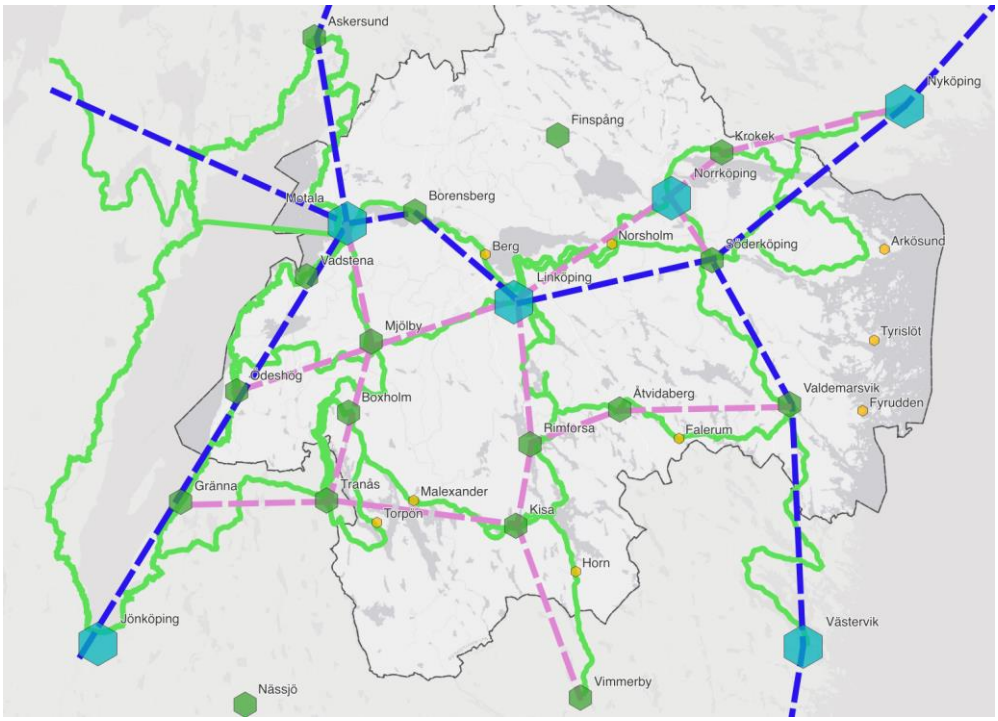


Bild 10: Det föreslagna cykelledsnätet (grönt) och sträckorna i den schematiska målbilden (blå och rosa). Den verkliga sträckningen kan inte vara lika gen som den teoretiska modellen men samtliga önskade förbindelser har kunnat åstadkommas.

I bild 11 delas lednätet upp i separata, linjära leder för en enklare redovisning och kvalitetsbedömning.

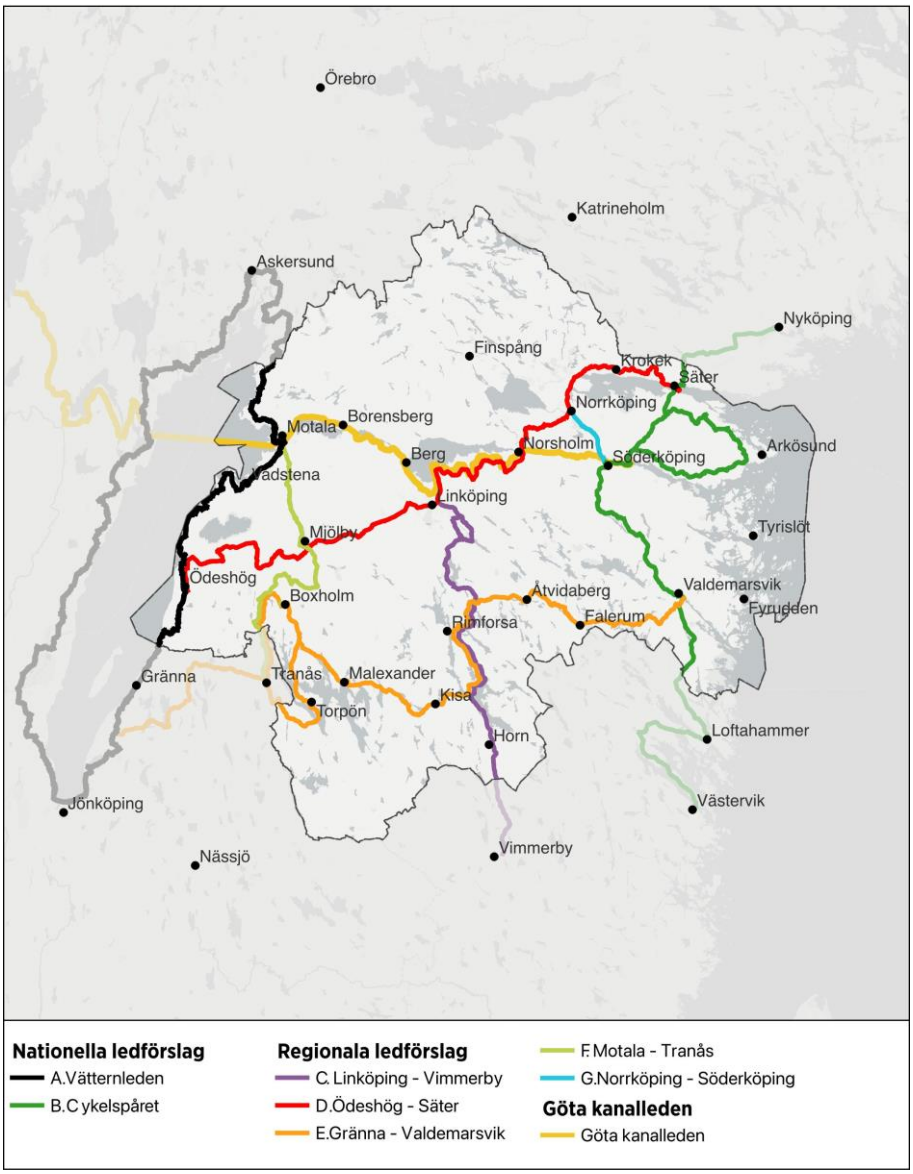


Bild 11: Föreslagna cykelleder för rekreation och turism i Östergötland. Göta kanalleden är en befintlig nationell led. Utöver Göta kanalleden föreslås även Vätternleden och Cykelspåret som möjliga nationella leder. Resterande sträckor kan om önskas klassas som regionala leder.

Tre av de föreslagna rutterna bedöms vara lämpade som del av nationella leder som kopplar ihop Östergötland med viktiga målpunkter utanför regionen och som kan utgöra en del av en längre led genom Sverige:

Göta kanal-leden: Befintlig nationell cykelled från Sjötorp vid Vänern till Söderköping/Mem.

Vätternleden: Skapar en attraktiv rutt runt Vättern och även möjlighet att följa Göta kanal-leden utan båtförbindelse över sjön. Vätternleden skapar även förutsättningar för en framtida koppling mot Västkusten och Göteborg genom Ätradalsleden eller Vänerleden.

Cykelspåret: Kan förlänga Göta kanal-leden norrut mot Stockholm och kan på sikt knyta ihop befintliga leder till en sammanhängande led längs Sveriges östkust.

Resterande leder föreslås som regionala leder.

Varje ledförslag beskrivs mer detaljerat i följande kapitel.

7.3 SAMMANFATTNING POTENTIELLA LEDER

För varje föreslagen led har det granskats hur väl den uppfyller Trafikverkets säkerhetskrav, se bilaga 3. I tabell 2 sammanfattas resultaten.

Led	Typ	Längd inom Östergötland (total längd)	Bilfritt, GC	Grön, blandtrafik & grå	Gul	Röd	Uppfyller TRV:s säkerhets-kriterier
A: Vätternleden	Nationell	112 km (390 km)	16%	64%	14%	6%	Ja
B: Cykelspåret	Nationell	98 km (2 500 km)	7%	38%	45%	10%	Nej
C: Linköping-Vimmerby	Regional	92 km (111 km)	13%	42%	40%	5%	Ja
D: Ödeshög-Säter	Regional	196 km (196 km)	29%	54%	14%	2%	Ja
E: Gränna-Valdemarsvik	Regional	186 km (256 km)	4%	46%	44%	6%	Ja
F: Motala-Tranås	Regional	67 km (81 km)	20%	55%	23%	1%	Ja
G: Norrköping-Söderköping	Regional	18 km (18 km)	67%	33%	0%	0%	Ja
Göta kanalleden	Nationell	112 km (220 km)	55%	31%	13%	1%	Ja
	Total längd	881 km					

Tabell 2: Föreslagna cykelleder för rekreation och turism i Östergötland. Göta kanalleden är en befintlig nationell led. Utöver Göta kanalleden föreslås även Vätternleden och Cykelspåret som möjliga nationella leder. Resterande sträckor kan om önskas klassas som regionala leder.

Utöver den föreslagna sträckningen för Cykelspåret uppfyller alla de föreslagna sträckorna redan idag Trafikverkets säkerhetskriterier. För Cykelspåret är andelen röda avsnitt precis på de godkända 10% men andelen gröna avsnitt är något för låg, och en betydande del av sträckan klassas som gul. Den sträckan skulle därmed kräva ytterligare åtgärder innan den kan godkännas som en nationell led.

De ovan beskrivna leder skulle som helhet skapa mycket goda möjligheter för både cykelturism och fritidscykling i stora delar av Östergötland. Det presenterade nätet erbjuder hög flexibilitet för användarna, med många möjliga ruttkombinationer, samt ett stort antal start- och slutpunkter att välja mellan, varav många kan nås med kollektivtrafik. Vidare finns ett brett utbud av boende och besöksmål längs sträckorna. Åtgärdsbehovet är begränsad då de flesta föreslagna sträckor redan uppfyller Trafikverkets krav på trafiksäkerhet. Dock behövs förbättringsinsatser för att minska andelen röd- och gulklassade sträckor. Vidare krävs skyltning för att underlätta navigering längs lednätet, oavsett om lederna ska klassas som nationella eller regionala, eller endast lyftas fram som viktiga cykelstråk. Helst ska skyltningen vara så enhetligt som möjligt.

Det föreslagna nätet av turistiska leder kan även utvecklas vidare med lokala leder om exempelvis en kommun önskar det.

8 Ledförslagen - detaljerade beskrivningar

8.1 GÖTA KANALLEDEN

Göta kanalleden är en befintlig nationell cykelled som ligger väl i linje med den teoretiska målbilden att knyta ihop de viktiga noderna Motala och Linköping samt Söderköping. Fram till Norsholm utgör den även en del av en länk mellan Linköping och Norrköping. Längden inom Östergötland är 112 km.

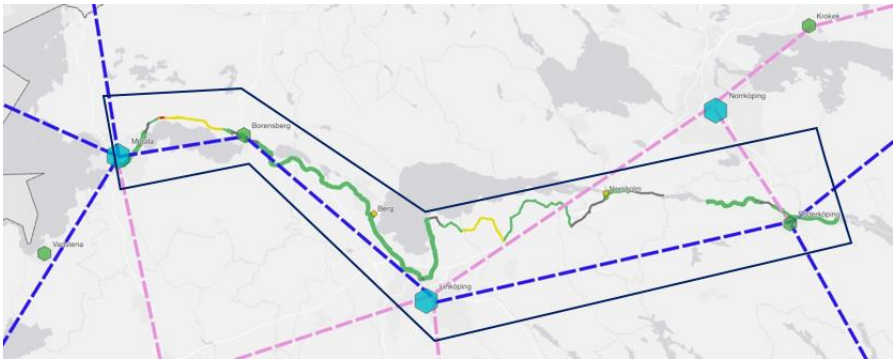


Bild 12: Den befintliga Göta kanalleden knyter ihop två av regionens viktigaste noder – Motala och Linköping – och kan även delvis användas för att koppla ihop Linköping och Norrköping.

För en mer detaljerad beskrivning, se bilaga 1.

Göta kanalleden skulle stärkas som turistisk led om den knöt an till en nationell led som fortsätter mot Nyköping och i förlängningen Stockholm.

Ledkategori: Befintlig nationell led

Turistisk potential: Mycket hög. Led med stor andel helt bilfria avsnitt, attraktiv miljö och stort turistiskt utbud längs leden.

Potential för fritidscykling: Hög, leden knyter ihop stora tätorter i regionen.

Åtgärdsbehov: Inga ytterligare åtgärder krävs.

8.2 VÄTTERNLEDEN

Sträckningen för Vätternleden baseras på den föreslagna sträckningen för en nationell cykelled runt Vättern som har utretts på uppdrag av Region Östergötland. Den totala sträckan runt Vättern är 390 km lång, varav 112 km går genom Östergötland.

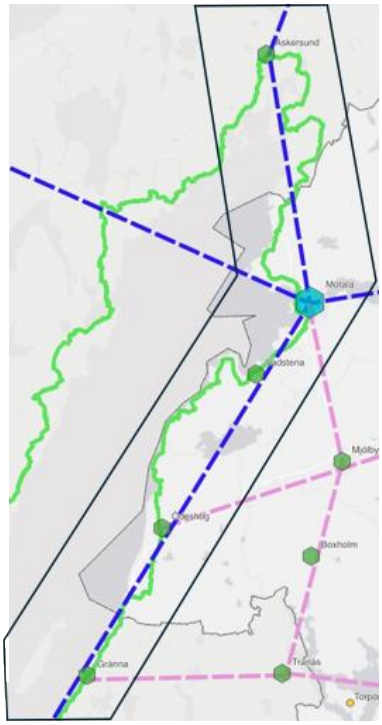


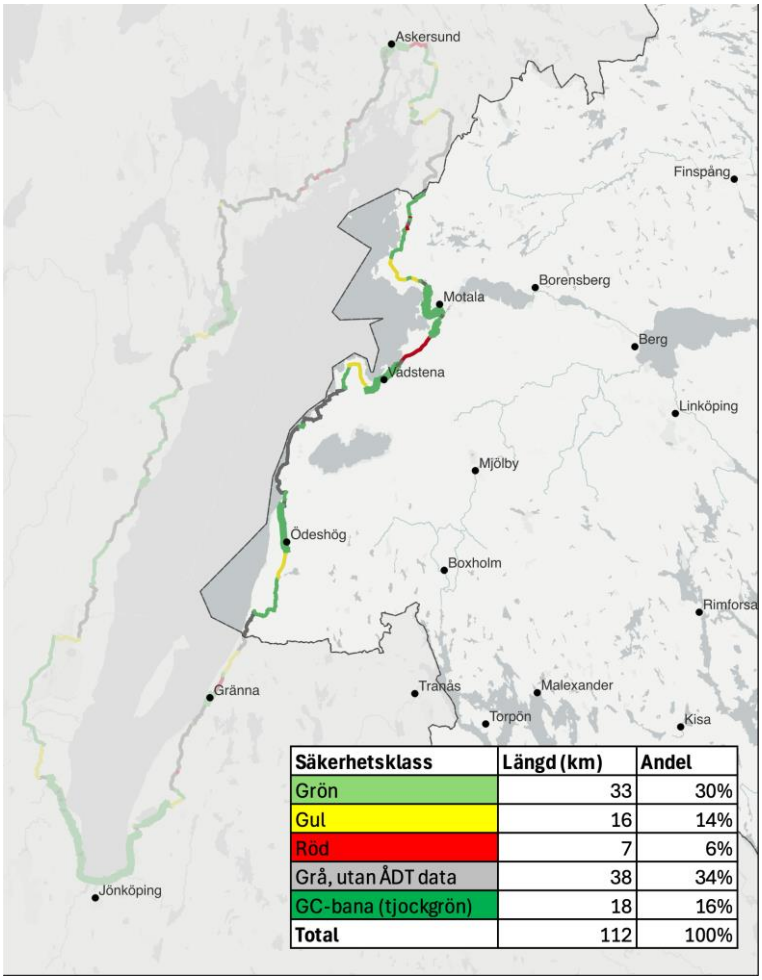
Bild 13: Sträckningen av den föreslagna Vätternleden knyter ihop Motala med Vadstena och Ödeshög och i förlängningen Jönköping. Arbete för att utveckla Vätternleden till en nationell cykelled pågår.

Leden binder samman flera utpekade noder i regionen såsom Motala, Vadstena och Ödeshög. Sträckan genom Östergötland binds ihop norrut med Askersund i Region Örebro län och söderut med Jönköping i Region Jönköpings län.

Delar av den föreslagna sträckan sammanfaller med de skyltade lederna Vättern-Sommen-leden och den äldre Runt Vättern-leden. Även den lokala leden Pilgrimsrundan[11], som går runt sjön Tåkern, delar sträckning med Vätternleden längs Vätterns strand.

Leden uppfyller Trafikverkets säkerhetskrav på hela den föreslagna sträckningen och endast 6 procent av sträckan inom Östergötland klassas som röd. Ledförslaget i sin helhet och åtgärdsförslag för röda sträckor finns presenterad i *Förstudie: nationell cykelled för Vättern* (2023) som genomfördes på uppdrag av Region Östergötland. Möjliga åtgärder bedöms vara korta separata cykelbanor, cykelfält, varningsskyltning och möjligen hastighetssänkningar för utpekade sträckor och platser såsom korsningspunkter.

[11] https://www.naturkartan.se/sv/ostergotlands-lan/pilgrimsrundan-paa-cykel-runt-taakern



Säkerhetsklass	Längd (km)	Andel
Grön	33	30%
Gul	16	14%
Röd	7	6%
Grå, utan ÅDT data	38	34%
GC-bana (tjockgrön)	18	16%
Total	112	100%

Bild 14: Trafiksäkerhetsklassad sträckning av Vätternleden. Observera att beräkningarna avser sträckan inom Östergötland

Under 2024 påbörjar Trafikverket utbyggnad av cykelbana mellan Motala och Vadstena vilket kommer att åtgärda sex av de sju km som i dagsläget klassas som röda i regionen. Detta innebär att andelen röda sträckor kommer att minska till under 1%. Leden kommer till 85 % att gå på asfalterade vägar och till 15 % på grusvägar.

Regionerna runt Vättern har tecknat en avsiktsförklaring att utveckla Vätternleden till en godkänd nationell cykelled. Arbetet pågår och leds av Västkuststiftelsen i samarbete med Region Östergötland, Region Jönköping, Region Örebro och Västra Götalandsregionen.

Ledkategori: Potentiell nationell led, processen är inledd.

Turistisk potential: Mycket hög. Sträckan erbjuder goda anslutningar och ett stort antal kända besöksmål längs vägen. Det turistiska utbudet är stort.

Potential för fritidscykling: Hög, leden knyter ihop stora tätorter i regionen. Längs Vätternledens sträckning inom Östergötland bor ca 46 000 personer inom ett avstånd på fem kilometer från leden, motsvarande 411 personer per kilometer led.

Åtgärdsbehov: Fortsätta processen till nationell led. Markägarförhandlingar, skyltning.

8.3 CYKELSPÅRET

Sträckningen baseras på den befintliga cykelleden *Cykelspåret*. Cykelspåret togs fram av Cykelfrämjandet 1990 och är en 2500 km lång led mellan Ystad och Haparanda. Leden är skyltad men status på skyltningen samt kvaliteten på sträckan är inte kartlagd på flera år.

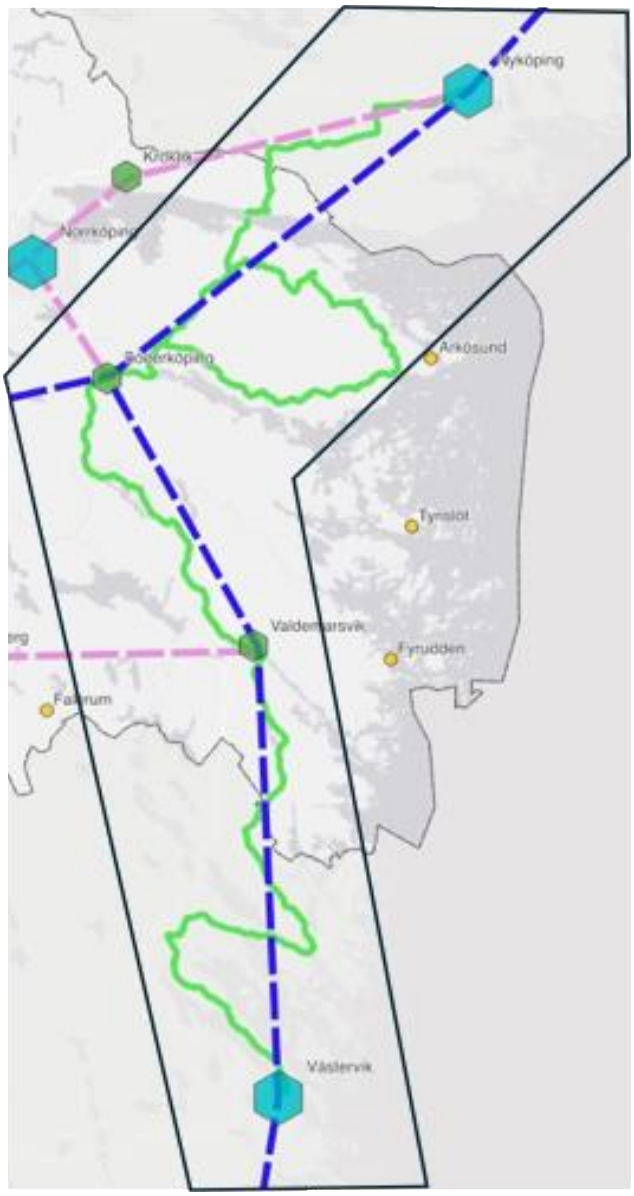


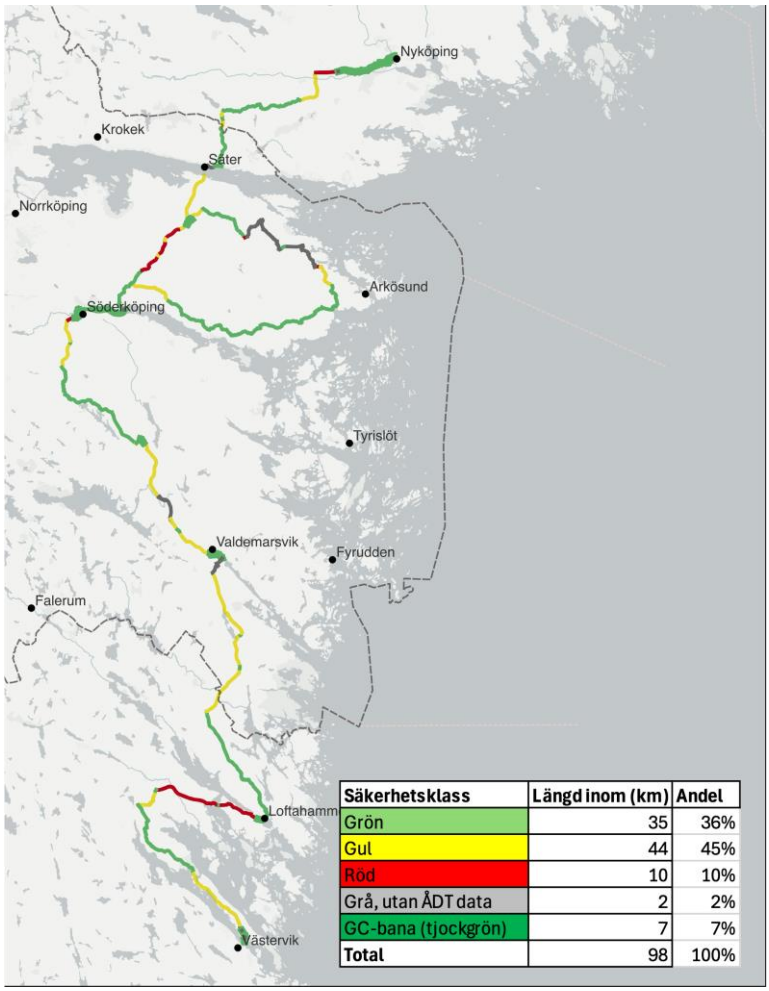
Bild 15: Cykelspåret knyter ihop Västervik och Nyköping. Inom Östergötland passeras mindre noder som Valdemarsvik och Söderköping. Cykelspåret utgör en möjlig länk mellan slutet av Göta kanalleden och Stockholm.

Leden binder samman de två viktiga noderna Västervik och Nyköping som båda ligger utanför Östergötland. Inom regionen passeras Valdemarsvik och Söderköping. Cykelspårets stora potential ligger dock i att den på sikt skapar möjlighet till en sammanhängande led som knyter ihop Stockholm med Östergötland samt en fortsättning av Göta kanalleden mot Stockholm.

Den undersökta delen av leden uppfyller idag inte Trafikverkets säkerhetskrav. 10 procent av sträckan klassas som röd, vilket är godtagbart. Däremot är endast 45 procent av sträckan klassad som grön (inklusive gråa avsnitt), vilket inte utgör en dominerande del av sträckan. Därmed uppfylls inte kvalitetskraven helt.

Den sträckning som Cykelspåret följer utgör även den förslagna rutten för den europeiska långdistansleden EuroVelo 10. Den är för närvarande inte en fullt utvecklad led utan en del av en vision för ett europeiskt cykellednät. Vid en framtida utveckling och certifiering av EuroVelo 10 kommer leden att behöva uppfylla både nationella krav och de kvalitetskriterier som fastställts av ECF (European Cyclists Federation[12]). Detta kan innebära att Cykelspåret och EuroVelo 10 behöver anpassas, vilket kan kräva omläggningar eller förbättringar av den nuvarande sträckningen.

På sikt finns det goda skäl att utveckla hela eller delar av Cykelspåret till en nationell led, särskilt med tanke på att delar av sträckan sammanfaller med den europeiska långdistansleden EuroVelo 10. För närvarande pågår insatser hos Cykelfrämjandet för att granska och förbättra Cykelspåret, med målet att säkerställa att leden uppfyller Trafikverkets kriterier och därmed uppnå kraven för nationella leder.



Säkerhetsklass	Längd inom (km)	Andel
Grön	35	36%
Gul	44	45%
Röd	10	10%
Grå, utan ÅDT data	2	2%
GC-bana (tjockgrön)	7	7%
Total	98	100%

[12] https://ecf.com/

Bild 16: Trafiksäkerhetsklassad sträckning av Cykelspåret. Observera att beräkningarna avser sträckan Västervik-Nyköping.

En betydande del av de rödklassade delsträckorna ligger utanför Östergötland. Inom regionen är det främst sträckan norr om Söderköping som är problematisk, särskilt väg E 843 mellan Kuddby och Östra Husby. En möjlighet att undvika denna sträcka är att välja en alternativ rutt genom Vikbolandet som går via mindre landsvägar och grusvägar (i riktning mot Arkösund, se bild 16). Detta alternativ förlänger rutten genom Östergötland betydligt, från 98 km till 150 km.

Den alternativa sträckningen genom halvön Vikbolandet bedöms som landskapligt attraktivt[13] och erbjuder fina kopplingar till havet och skärgården. Däremot är utbudet av turistisk infrastruktur begränsat vilket innebär att dagsetapper kan bli för långa. Därför föreslås att båda den genare och den alternativa sträckningen genom Vikbolandet ska ingå i leden. Det bedöms som viktigt att säkerhetshöjande åtgärder genomförs mellan Kuddby och Östra Husby (på sträckan Söderköping-Säter).

Sträckan norr om Valdemarsvik till Gusum och Ringarum identifieras i det pågående arbetet med den regionala cykelplanen som en förbindelse som behöver förbättrad cykelbarhet och kompletterande åtgärder. Sådana åtgärder kan potentiellt förbättra trafiksäkerheten på sträckan som i dagsläget har en gul säkerhetsklass.

Om trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs mellan Kuddby och Östra Husby samt mellan Valdemarsvik och Ringarum så att delsträckorna uppnår grön standard kommer sträckan att kunna uppfylla kraven för nationell cykelled.

Sträckan inom Östergötland består till 95 procent av asfalterade vägar och fem procent av grusvägar.

Ledkategori: Potentiell nationell led

Turistisk potential: Idag medelhög, med potential till hög. Sträckan passerar attraktiva landskap och besöksmål men det turistiska utbudet är längs sträckan bitvis begränsad. Om det skapas en sammanhängande led till Stockholm och sträckan integreras tydligt i den europeiska leden EuroVelo 10 ökar den turistiska potentialen betydligt. Länken mellan Söderköping, Östra Husby och färjeläget i Skans har stor betydelse eftersom den även skapar en förlängning av Göta kanalleden.

Potential för fritidscykling: Medel. Tätorterna längs leden är av begränsad storlek. Längs sträckningen inom Östergötland bor cirka 20 900 personer inom ett avstånd på fem kilometer från leden vilket motsvarar 213 personer per kilometer led. Om en sammanhängande slinga på Vikbolandet skapas ökar potentialen, främst för boende i Söderköping.

Åtgärdsbehov: Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det rödklassade avsnittet längs väg E 843 mellan Kuddby och Östra Husby (separat cykelbana, alternativ hastighetssänkning), trafiksäkerhetshöjande åtgärder mellan Valdemarsvik och Ringarum (i linje med cykelplanen), skyltning. Påbörja en dialog med Cykelfrämjandet och Region Sörmland för att undersöka möjligheten att utveckla Cykelspåret som nationell led.

[13] https://visit.norrkoping.se/se-och-gora/naturupplevelser/vikbolandet

8.4 LINKÖPING – VIMMERBY

Sträckningen baseras delvis på delar av den befintliga cykelleden *Sverigeleden*, sträckan har dock justerats för att erbjuda högre trafiksäkerhet och attraktivitet. Leden knyter ihop Linköping med Rimforsa och Vimmerby och är 109 km lång, varav 92 km inom Östergötland. Det bedöms finnas goda möjligheter att skapa en regional led på sträckan, med etapper på mellan 28–47 km.

Om det i framtiden kan skapas en cykelled mellan Vimmerby och Västervik så kopplas sträckan till Cykelspåret (se 9.3) viket skapar möjligheter till en regional rundled.

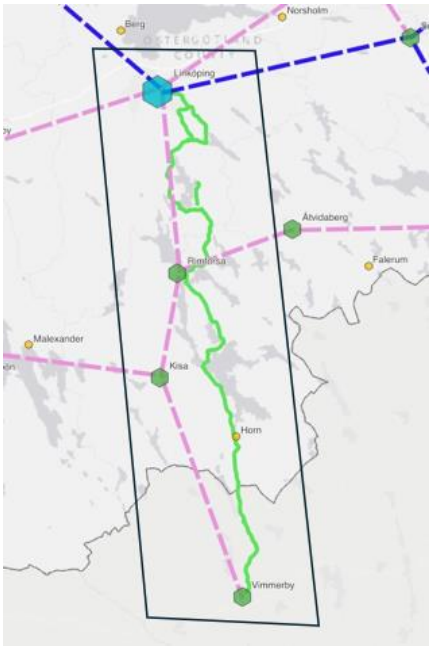
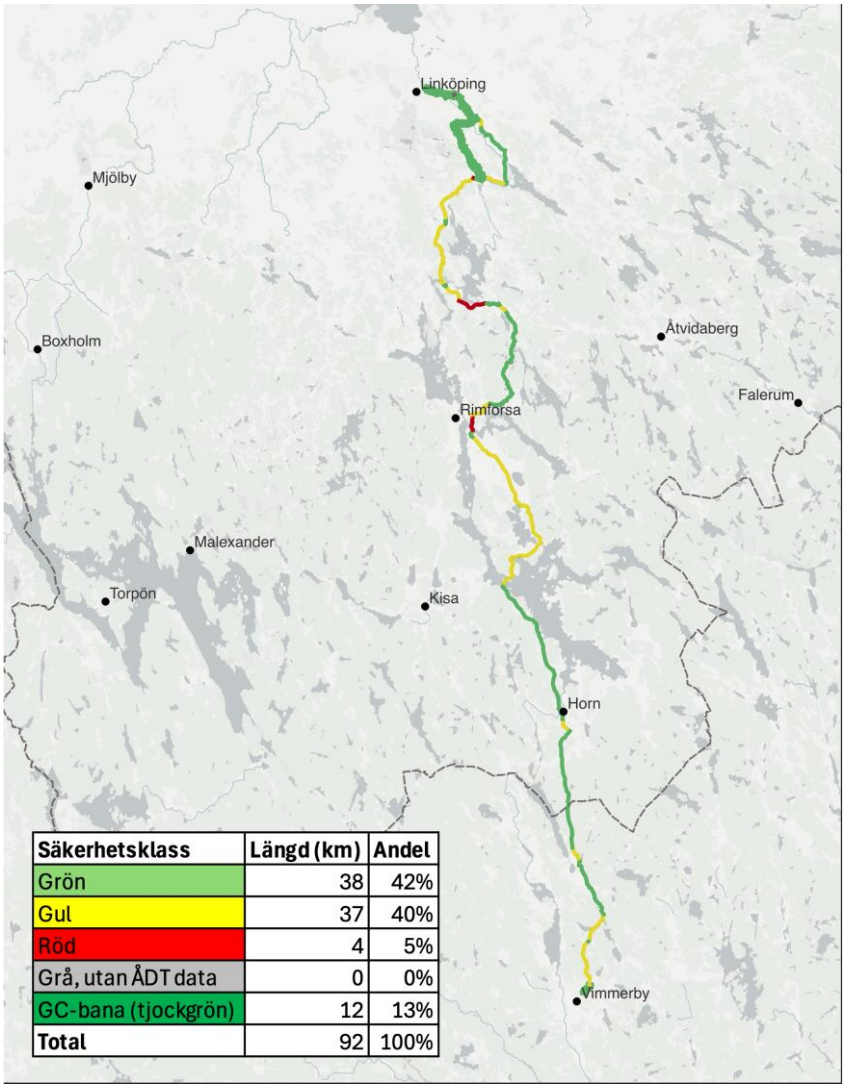


Bild 17: Den föreslagna leden Linköping-Vimmerby passerar förutom dessa två noder även Rimforsa och Horn



Säkerhetsklass	Längd (km)	Andel
Grön	38	42%
Gul	37	40%
Röd	4	5%
Grå, utan ÅDT data	0	0%
GC-bana (tjockgrön)	12	13%
Total	92	100%

Bild 18: Trafiksäkerhetsklassad sträckning av den förslagna leden Linköping-Vimmerby.

Den föreslagna sträckan uppfyller Trafikverkets säkerhetskrav, endast 5% av sträckan klassas som röd. En röd sträcka finns mellan Vårdsnäs och Bestorp längs väg 687 och en annan kortare röd sträcka finns öster om Rimforsa.

Den initialt föreslagna sträckan går från Sturefors (i södra ändan av GC-banan från Linköping i bild 18) på vägar väster om sjön Stora Rängen (gul sträcka). Sträckan mellan Sturefors och Bestorp i södra ändan av sjön Stora Rängen (vid det norra röda avsnittet i bild 18) pekas i regionala cykelplanen ut som en länk i behov av ökad cykelbarhet. Om trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs på den sträckan, som förslagen i den regionala planen, skapas på sikt en genare förbindelse öster om Stora Rängen som är att föredra och som förväntas öka andelen av gröna sträckor.

Även för relationen Bestorp – Brokind – Rimforsa pekar den regionala cykelplanen ut ett behov av kompletterande åtgärder. Genomförs dessa kan den föreslagna sträckan ersättas med en genare och möjligen mer sjönära sträcka.

Leden går till ca 89 % på asfalt och 11 % på grusväg.

Ledkategori: Potentiell regional led

Turistisk potential: Medel. Sträckan knyter ihop två turistiskt attraktiva orter (Linköping, Vimmerby) och leden dagsetapper av rimlig längd är möjliga. Leder erbjuder fin landskap och badmöjligheter men utbudet av besöksmål och turistisk infrastruktur längs sträckan är begränsad. Om en länk från Vimmerby till Västervik skapas ökar den turistiska potentialen.

Potential för fritidscykling: Hög. Längs sträckning inom Östergötland bor ca 116 400 personer inom ett avstånd på fem kilometer från leden, främst i Linköping, Befolkningsunderlaget är i snitt 1 265 personer per km. Leden bedöms ha stor potential som en del av rundslingor som utgår från Linköping. Potentialen ökar när cykeltransport på tåg blir möjlig mellan Linköping, Rimforsa och Vimmerby.

Åtgärdsbehov: Leden är godtagbar med dagens sträckning, men kan förbättras genom trafiksäkerhetshöjande åtgärder mellan Sturefors och Bestorp och mellan Bestorp och Rimforsa, enligt förslagen i den regionala cykelplanen. Skyltning. Möjligen ansöka om klassning som regional led. Verka för möjligheten till cykeltransport på tåg längs sträckan.

8.5 ÖDESHÖG – NORRKÖPING – SÄTER - (NYKÖPING)

Den föreslagna leden mellan Ödeshög via Mjölby, Linköping, Norrköping till Säter och i förlängningen Nyköping skulle knyta ihop många viktiga regionala noder och skapa en lång regional led som korsar hela Östergötland. Leden bygger delvis på sträckningen av befintliga leder: Vättern-Sommen leden mellan Ödeshög och Ljungstorp och Göta kanalleden mellan Linköping och Norsholm. I Säter knyter leden an till Cykelspåret mot Nyköping.

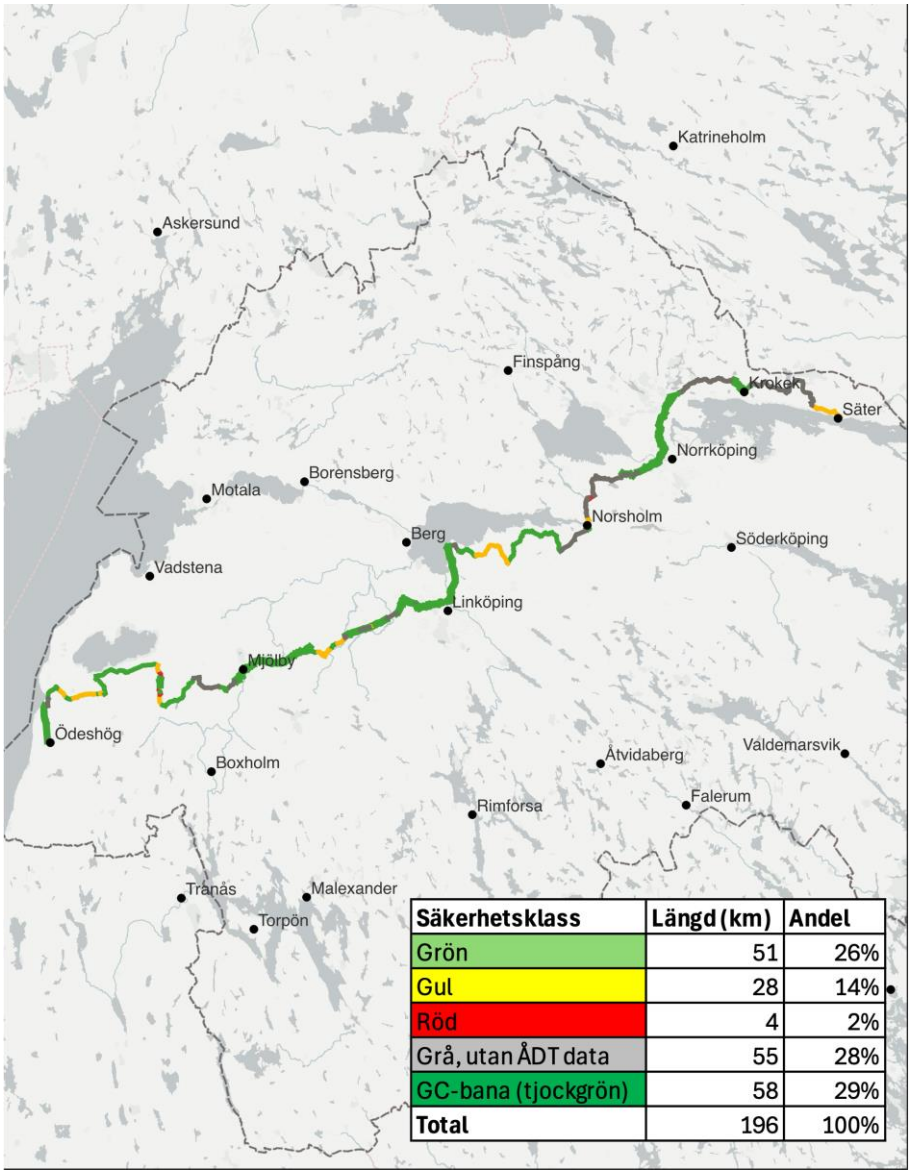
Från Ljungstorp över Mjölby till Linköping är sträckan ny, likaså från Norrköping österut.

Leden kan delas upp i fyra etapper på mellan 36-62 km och sträckan inom Östergötland (Ödeshög-Säter) är 196 km lång.

Bild 19: Den föreslagna leden Ödeshög-Norrköping-Säter skapar ett alternativ till Göta Kanalleden för att korsa Östergötland från Vättern till Östersjön. Mellan Mjölby och Linköping och från Norrköping österut saknas idag en turistisk cykelled.

Leden korsar flera andra föreslagna leder och bidrar till att skapa olika rundslingor av varierande längd.

Bild 20 visar föreslagen sträckning mellan Ödeshög och Säter mer detaljerat.



Säkerhetsklass	Längd (km)	Andel
Grön	51	26%
Gul	28	14%
Röd	4	2%
Grå, utan ÅDT data	55	28%
GC-bana (tjockgrön)	58	29%
Total	196	100%

Bild 20: Trafiksäkerhetsklassad sträckning av den förslagna leden Ödeshög-Norrköping-Säter.

29% av ledens sträckning är bilfritt och totalt bedöms hela 83% uppfylla grön standard enligt Trafikverkets kriterier (grön & grå). Endas 2% av sträckan klassas som röd. Det handlar om kortare avsnitt norr om Väderstad och anslutningen till passagen över väg E4 söder om Väderstad samt ett kort avsnitt vid Kimstad.

Sträckan Väderstad – Hogstad – Mjölby pekas i det pågående arbetet med regional cykelplan ut som relationer i behov kompletterande åtgärder. Dessa åtgärder kan potentiellt förbättra trafiksäkerheten längs leden runt Väderstad. För sträckan Mantorp - Sjögestad pekar den regionala cykelplanen på ett behov av ny, separerad cykelinfrastruktur, troligen längs väg E636. Det skulle kunna öka säkerheten längs leden. Inför en omläggning av sträckan behöver dock attraktiviteten av den sträckan bedömas och vägas mot säkerhetsvinsten av att lägga om rutten.

Leden går till 86 % på asfalt och 14 % på grusväg

Ledkategori: Potentiell regional led.

Turistisk potential: Hög. Sträckan knyter ihop flera viktiga noder och besöksmål och utbudet av turistisk infrastuktur längs leden är god. Tillgängligheten med tåg är god, även till en rad orter längs leden. Dagsetapper av rimlig längd är möjliga. Leder skapar ett alternativ till Göta kanalleden för att nå Vättern från Linköping och skapar ihop med de andra föreslagna lederna goda möjligheter till flera regionala rundturer.

Potential för fritidscykling: Mycket hög. Leden passerar flera av regionens största tätorter och genom befolkningstäta områden. Totalt bor ca. 280 000 personer inom fem kilometer från den föreslagna leden, motsvarande ett i snitt på 1425 personer per kilometer led. I kombination med andra föreslagna leder skapas möjligheten till rundturer av varierande längd. Vidare kan flera orter som leden passeras nås med tåg som tillåter cykeltransport.

Åtgärdsbehov: Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid Väderstad i linje med den regionala cykelplanen. Skyltning. För leden rekommenderas en ansökan som regional led.

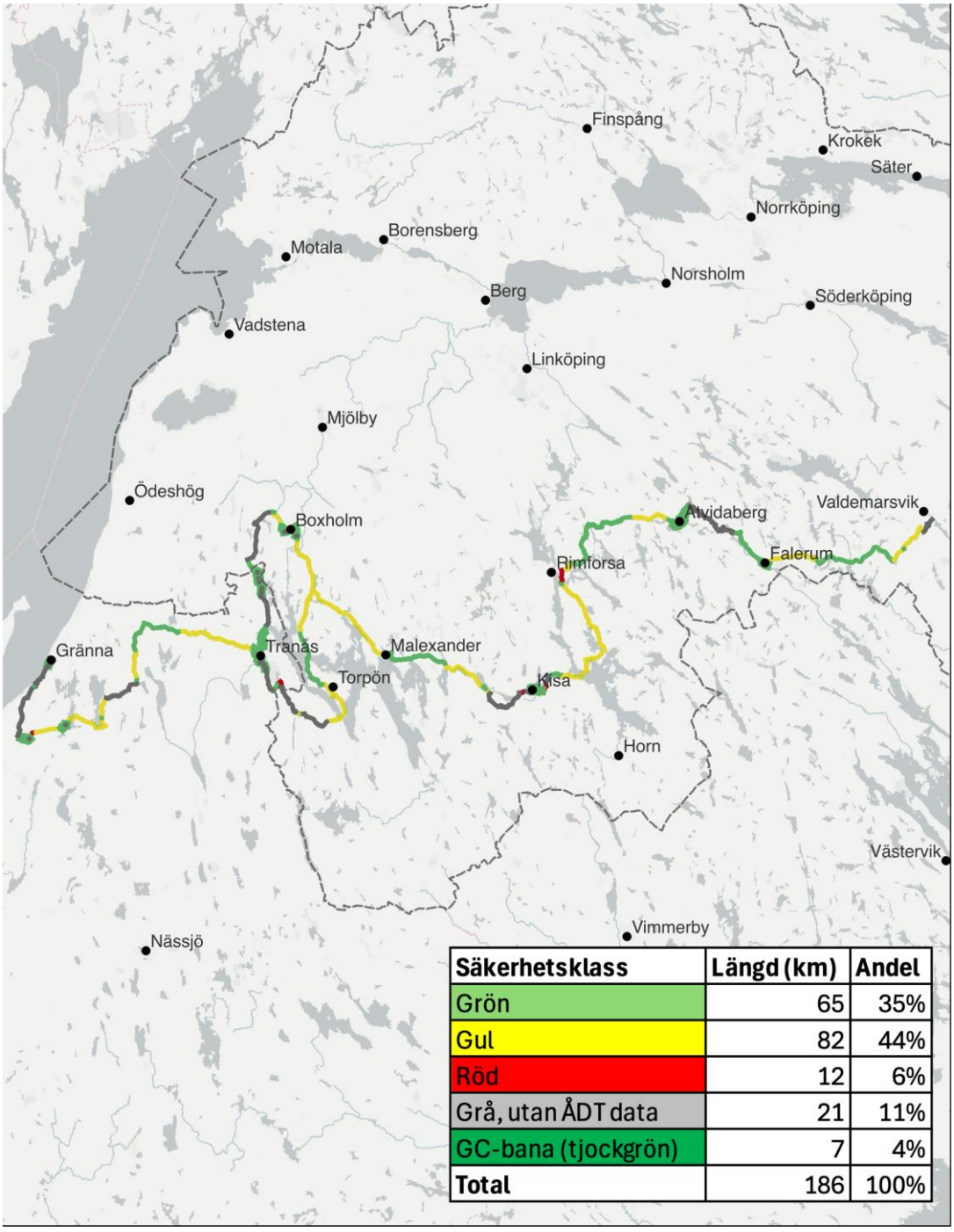
8.6 GRÄNNA – VALDEMARSVIK

En regional led som binder samman Gränna med Valdemarsvik via Tranås, Malexander, Kisa, Rimforsa och Åtvidaberg skapar en länk mellan Vättern och östkusten genom de södra delarna av Östergötland. Leden passerar attraktiva och varierande landskap med många sjöar, flera regionala noder och besöksmål. På avsnittet mellan Boxholm och Kisa använder leden sträckningen av den befintliga Vättern-Sommen leden, resterande sträckor är nya.

Ledförslaget innehåller två alternativa sträckningar mellan Tranås och Malexander, varav den norra passerar Boxholm. Vilken av de två är att föredra eller om båda ska ingå i leden behöver utredas vidare.

Inom Östergötland är leden 186 km lång. Den kan delas upp i sex lämpliga etapper mellan 30 och 70 km.

Bild 21: Den föreslagna leden Gränna-Valdemarksvik knyter ihop flera mellanstora noder i södra Östergötland och passerar flera attraktiva sjöar.



Säkerhetsklass	Längd (km)	Andel
Grön	65	35%
Gul	82	44%
Röd	12	6%
Grå, utan ÅDT data	21	11%
GC-bana (tjockgrön)	7	4%
Total	186	100%

Bild 22: Trafiksäkerhetsklassad sträckning av den förslagna leden Gränna-Valdemarksvik.

Sträckan inom Östergötland består till 96% av vägar i blandtrafik, varav en stor majoritet är lågtrafikerad. Totalt utgör grönklassade sträckor 50% av ledens längd (inkl. gråklassade), röda sträckor endast 6%. Leden uppfyller Trafikverkets krav avseende trafiksäkerhet, fastän andelen gulklassade sträckor är hög.

Det finns kortare röda sträcka nordost om Tranås (inom Jönköpings län), runt Kisa samt öster om Rimforsa. Som bild 22 visar finns det två möjliga sträckningar från Tranås österut: Mot norr till Boxholm för vidare cykling mot Malexander eller från söderut och sedan via Torpön till Malexander. Vilken sträckning som är att föredra

behöver utredas vidare. Mellan Torpön och Brandsnäs finns en kortare färjeanslutning med färjan Viktoria[14]. Väster om Kisa föreslås cykling på södra sidan sjön Nedre Fölingen för att undvika cykling längs väg 134 med höga trafikvolymer.

I den regionala cykelplanen pekas kopplingen Tranås–Hestra–Ramfall ut som i behov av ökad cykelbarhet. Åtgärder kan möjliggöra en genare dragning av leden mellan Tranås och Torpön och undvika avsnitt på mindre grusväg. Även kopplingen Kisa-Rimforsa är utpekad för insatser som ökad cykelbarhet. Åtgärder kan möjliggöra en alternativ dragning av leden väster om sjön Åsunden. Attraktiviteten av en möjlig framtida cykelled mellan Kisa och Rimforsa behöver dock bedömas inför en omläggning och jämföras med den föreslagna sträckningen. En cykelbana längs väg 23 bedöms exempelvis som turistiskt mindre attraktiv än den föreslagna sträckan på lågtrafikerade småvägar.

Turistisk potential: Medel. Sträckan passerar fler turistiska besöksmål och attraktiva och varierande landskap. Besöksmål och turistisk infrastruktur längs vägen möjliggör lämpliga dagsetapper, men utbudet är bitvis begränsad. Likaså är tillgängligheten med kollektivtrafik som tillåter cykeltransport begränsad i den östra halvan av leden. Leden lämpar sig för besökare som söker naturupplevelser.

Potential för fritidscykling: Låg. Stora delen av sträckan passerar relativt glesbefolkade områden. Längs ledens sträckning inom Östergötland bor ca. 32 500 personer inom fem kilometer från leden. Störst befolkningskoncentration återfinns i Boxholm, Kisa, Rimforsa, Åtvidaberg och Valdemarsvik. Befolkningsunderlaget är i snitt 175 personer per kilometer led.

Åtgärdsbehov: Trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs de korta rödklassade sträckor, skyltning.

[14] https://www.torponsfarjelage.se/farjan-viktoria/

8.7 MOTALA – TRANÅS

Föreslagen sträckning för en regional led mellan Motala och Tranås skulle binda samman och komplettera andra föreslagna leder samt skapa väldigt goda möjligheter till korta och längre cykelrundor, inte minst med Motala eller Mjölby som utgångspunkt. Den passerar öppna jordbrukslandskap i norra delen skogslandskap med många sjöar i södra. Från Mjölby mot Boxholm följer ledförslaget Vättern-Sommenleden, resterande avsnitt är nya. Leden passerar inte Boxholm direkt eftersom inga direkt och trafiksäker vägar från Boxholm mot Tranås har kunnat identifieras. Däremot finns möjligheten att göra en avstickare på säkra vägar från leden till Boxholm och tillbaka. Avståndet mellan leden och Boxholm är ca. 4 km.

Sträckan mellan Motala och Tranås är 81 km lång, varav 67 km inom Östergötland. Läggs en avstickare till och från Boxholm till så förlängs leden till 89 km. Förslagsvis blir avstickaren en integrerad del av leden för att säkerställa kopplingen till Boxholm.

Leden kan delas upp i två lämpliga etapper på mellan 40 och 65 km.

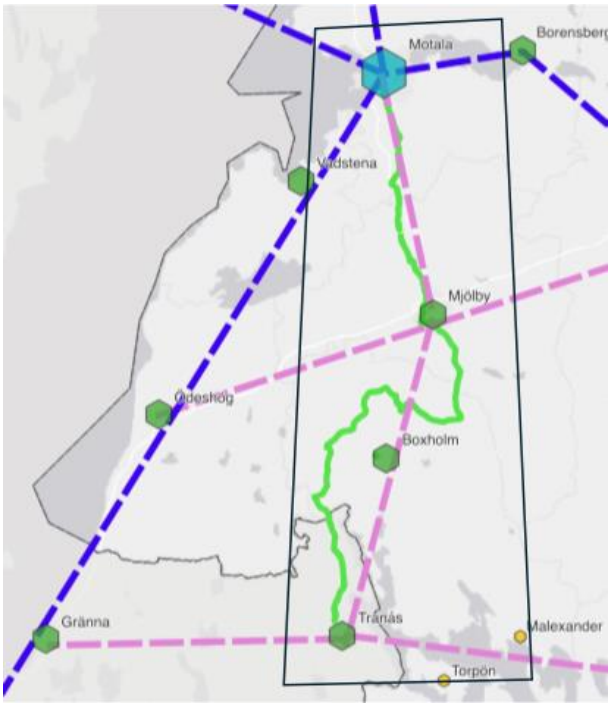
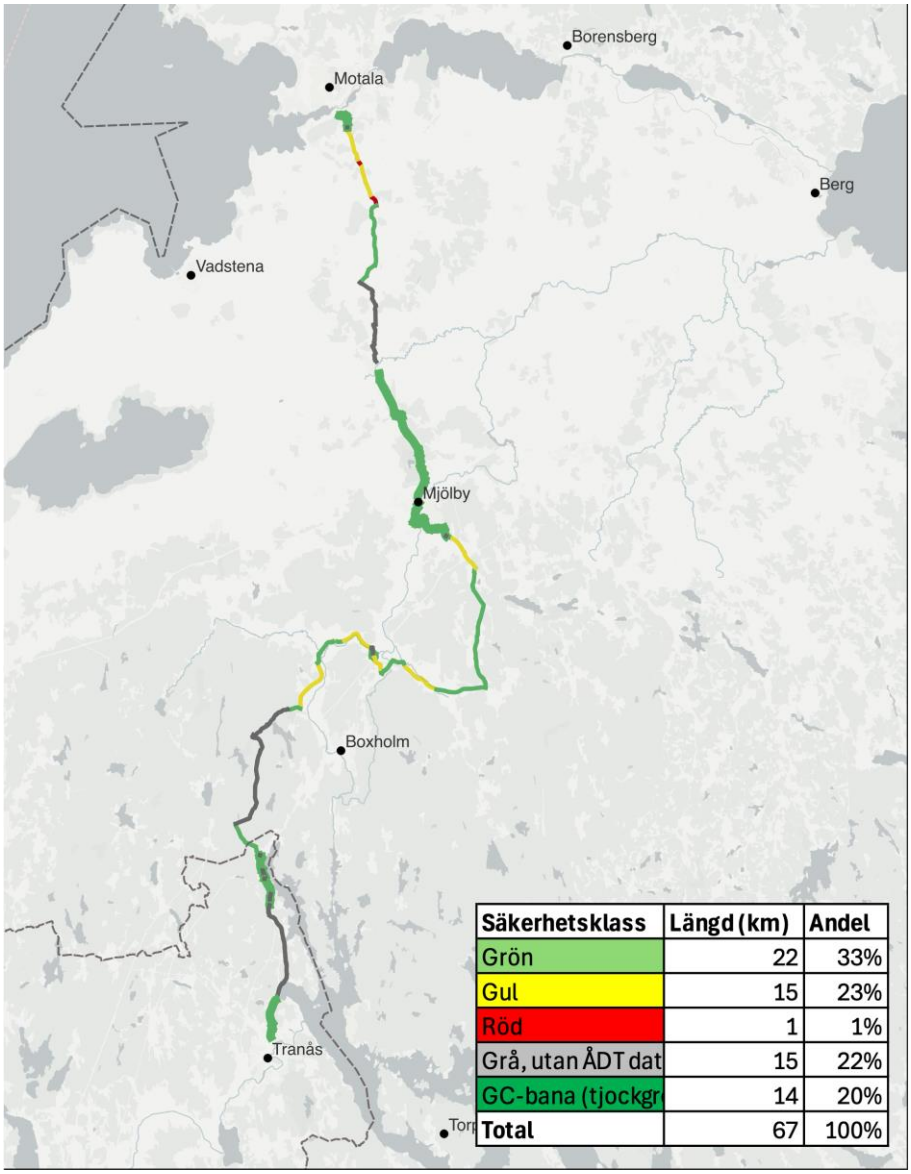


Bild 23: Den föreslagna leden Motala-Tranås knyter ihop Vättern, det öppna odlingslandskapet runt Mjölby och skogsdominerade miljöer i södra Östergötland. Målpunkten Tranås befinner sig i Jönköpings län.



Säkerhetsklass	Längd (km)	Andel
Grön	22	33%
Gul	15	23%
Röd	1	1%
Grå, utan ÅDT dat	15	22%
GC-bana (tjockgr	14	20%
Total	67	100%

Bild 24: Trafiksäkerhetsklassad sträckning av den förslagna leden Motala-Tranås.

Sträckan består av 20% separata cykelbanor, 75% av sträckan klassas som grön enligt Trafikverkets säkerhetskriterier (inkl. gråa sträckor). Endast 1% utgör rödklassade sträckor. Leden uppfyller Trafikverkets säkerhetskriterier. De rödklassade sträckorna består av kortare avsnitt med 80 km/h hastighetsbegränsning mellan Motala och Skänninge, längs väg E990 vid Grepstad.

Den regionala cykelplanen pekar ut sträckan Motala-Fågelsta-Skänninge ut för kompletterande åtgärder. Genomförs dessa skulle de kunna åtgärda gula och röda avsnitt längs den föreslagen sträckningen. Mellan Mjölby och Strålsnäs pekar planen på ett behov av en ny cykelbana, troligen längs väg 32. Det skulle möjliggöra en genare dragning av leden. Attraktiviteten av den nya cykelbanan behöver dock bedömas och en eventuell vinst i genhet och trafiksäkerhet vägas mot skillnaden i attraktivitet.

Sträckan går till 82 % på asfalt och 18 % på grus.

Turistisk potential: Medel. Sträckan passerar attraktiva målpunkter och ett varierande landskap som tydlig byter karaktär längs sträckan. Besöksmål och turistisk infrastruktur längs vägen möjliggör lämpliga dagsetapper, men utbudet är bitvis begränsad. Leden lämpar sig för besökare som söker naturupplevelser. Leden kan utgöra en del av flera attraktiva rundturer.

Potential för fritidscykling: Medel. Inom Östergötland bor ca 59 100 personer inom fem kilometer från leden. Störst befolkningskoncentration återfinns i Motala, Skänninge, Mjölby och Boxholm, men leden passerar även relativt glesbefolkade områden. Befolkningsunderlaget är i snitt 822 personer per kilometer led. Leden kan utgöra en del av flera attraktiva rundturer.

Åtgärdsbehov: Trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs de korta rödklassade sträckor, skyltning.

8.8 NORRKÖPING – SÖDERKÖPING

Denna korta led föreslås framför allt som en länk för att bättre koppla samman Norrköping med Göta kanalleden och de andra föreslagna lederna. Länken skulle förbättra förutsättningar för cyklingen mellan Norrköping och Söderköping och vidare till Mem, alternativt söderut längs med Cykelspåret. Åt andra hållet skapas möjligheten att från Söderköping cykla norrut mot Krokek och Nyköping via Norrköping. Sträckan är 18 km lång.

Bild 25: Den föreslagna leden knyter ihop Norrköping och Söderköping.

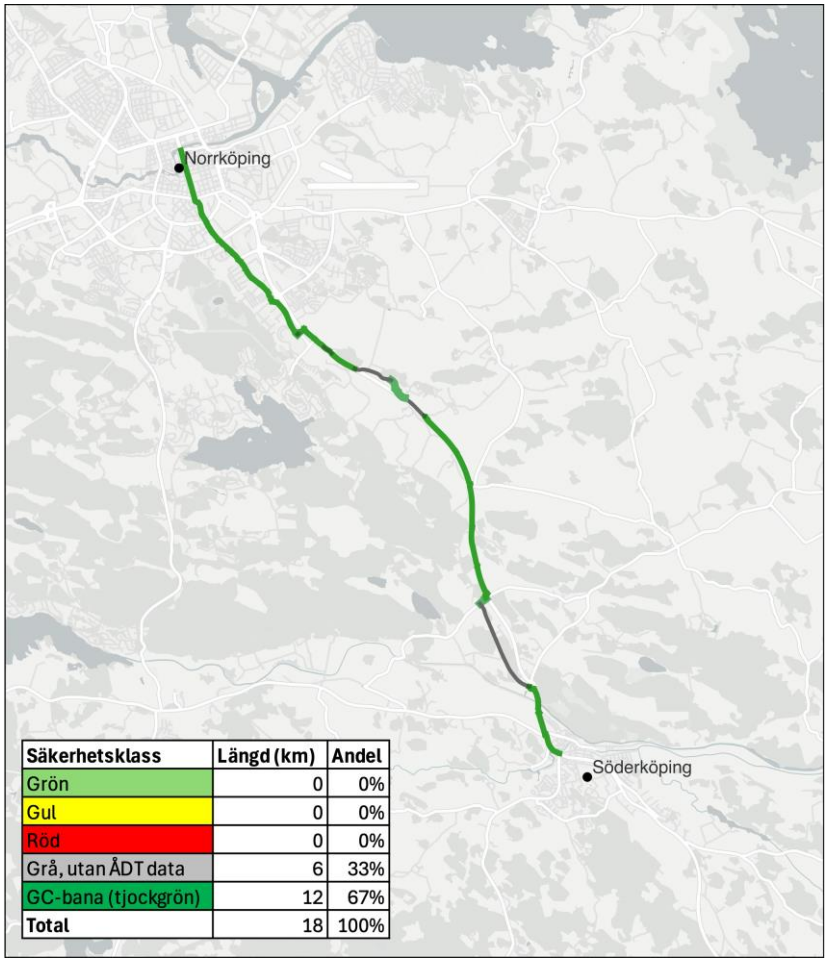


Bild 26: Trafiksäkerhetsklassad sträckning av den förslagna leden Norrköping-Söderköping.

67 % av sträckan utgörs redan av separerad gång- och cykelbana. Det finns inga röda delar av denna länk. I den regionala cykelstrategin pekas sträckan ut för nya cykelbanor för att skapa en genomgående bilfri förbindelse mellan städerna.

Hela sträckan är asfalterad.

Turistisk potential: Medel. Sträckan förbättrar möjligheten för cyklister som vill cyklar Göta kanalleden att börja eller avsluta sin resa i Norrköping där det finns tåganslutning. Den skapar även en alternativ länk norrut mot Nyköping och Stockholm. Både Norrköping och Söderköping är i sig attraktiva besöksmål med stort utbud av besöksmål och turistisk infrastruktur.

Potential för fritidscykling: Hög, särskild om en sammanhängande och helt bilfri led skapas mellan städerna. Leden möjliggör enkla dagsutflykt mellan städerna och förbättrar tillgängligheten från Norrköping till halvön Vikbolandet och kustområdet. Cirka 116 000 personer bor inom 5km från sträckan. Befolkningsunderlaget är i snitt ca 6422 personer per kilometer led.

Åtgärdsbehov: Skapa sammanhängande bilfri led. Sträckan håller redan en hög säkerhetsnivå. För att öka attraktiviteten ytterligare och göra sträckan tillgänglig för cykling med barn rekommenderas dock en sammanhängande, bilfri cykelled mellan Norrköping och Söderköping. Skyltning.

9 Erfarenheter från andra leder

I detta kapitel ges en övergripande bild över de befintliga nationella och regionala cykellederna i Sverige med fokus på vanliga modeller för organisering och finansiering av ledhuvudmannaskap.

Kapitlet innehåller också information och erfarenheter kring cykelturism och ledutveckling från Danmark och Finland.

9.1 SVENSKA CYKELTURISMLEDER

Organisering och finansiering

I dagsläget finns det sju nationella samt sex regionala cykelleder som uppfyller Trafikverkets kriterier för cykelturistiska leder och fler väntar på att bli godkända. Grundkrav för en klassning är bland annat att leden uppfyller ställda krav på trafiksäkerhet och att det finns en utpekad ledhuvudman med mandat och resurser att långsiktigt driva utvecklingen och marknadsföringen av leden. För att en led ska kunna få klassning som nationell eller regional led krävs också att alla berörda parter, såsom kommuner och regioner, ställer sig bakom projektet och aktivt stödjer dess utveckling. Kravställning, process, organisation och finansieringsmodell är desamma för både regionala och nationella cykelleder.

Gällande finansiering utgår samtliga kartlagda certifierade leder i Sverige från samma fördelningsnyckel. Enligt denna modell delas finansieringen lika mellan kommuner (50 %) och regioner (50 %). Fördelningen baseras både på antalet kilometer av leden som går genom respektive kommun eller region samt på antalet invånare i dessa områden.

Budgeten ska täcka samtliga kostnader för att driva ledens utveckling, marknadsföring, administration samt uppföljning och utbildningsinsatser, exempelvis gentemot turistnäringen. Kostnaderna för byggnation och underhåll av ledinfrastrukturen täcks vanligtvis av respektive väghållare medan kostnaden för skyltning täcks av Trafikverket. I vissa fall förekommer ersättning till ägare av enskilda vägar. Hur dessa medel ska fördelas bestäms av ledhuvudmannagruppen.

Uppföljning och utvärdering

Region Östergötland har under sommaren 2024 genomfört en enkätundersökning bland cykelturister längs Göta kanal och Region Halland har genomfört en snarlik undersökning längs med Kattegattleden (ännu inte publicerad). Utöver detta finns ingen samlad kunskap om erfarenheter och upplevelser bland cykelturister i Sverige.

Enligt uppgifter från ledhuvudmännen är uppföljning och utvärdering av cykelturism, såsom besöksantal, utvecklingsbehov och popularitet, en betydande utmaning. För att få en mer komplett bild av cykelturismen längs en led eller inom en region rekommenderas att samla in data från flera olika källor. Om det finns kommunala cykelräknare längs leden kan dessa ge viss insikt, även om det är svårt att fastställa exakt vem som cyklar och varför just vid de specifika mätpunkterna.

Andra relevanta mått kan inkludera övernattningar på boenden, antal näringsverksamheter längs leden, sålda cykelpaket samt intervjuer med lokala näringsidkare.

En mer detaljerad beskrivning av exempelvis organisation, finansiering och rutiner för av de svenska nationella och regionala lederna finns att läsa i Förstudie: Nationell led runt Vättern (2023)[15] .

9.2 CYKLISTERNAS PREFERENSER OCH ERFARENHETER

Internationellt finns flera undersökningar om cykelturism och cykelturisternas preferenser och beteende, ofta på led- eller nationell nivå, men det finns få aktuella undersökningar från Sverige. Under 2024 har dock två studier om besökare på svenska nationella cykelturistleder genomförts, en intervjustudie bland besökare av Göta Kanalleden och en enkätundersökning bland besökare av Kattegattleden som genomförs av Region Halland.

Några slutsatser från undersökningen från Göta Kanalleden presenteras nedan.

- Naturskön omgivning och hög trafiksäkerhet är viktiga faktorer vid valet av resan. Trafiksäkerheten är särskild viktigt för cykelturister som ger sig ut på en cykelresa första gången och besökare som har barn med sig.
- Besöksmål och aktiviteter längs sträckan är viktiga.
- För flerdagars-besökare var goda möjligheter att äta och bo längs vägen viktiga.
- En majoritet av flerdagars-besökare efterfrågar hotell längs sträckan.
- Cykelleder för fritidsresor och turism används även i stor utsträckning av lokalbefolkningen, både för rekreation men även som transportsträcka.
- Cykelleden används både för korta utflykter (under tre timmar), för endagsturer utan övernattning och längre resor.
- Tydlig skyltning är viktig, särskild för mer oerfarna cyklister.

Se även bilaga 3 för en mer detaljerad sammanfattning av undersökningen.

Enkätundersökningen bland besökarna av Kattegattleden var i skrivande stund (okt. 2024) fortfarande pågående och resultaten var inte tillgängliga än. Det rekommenderas dock att ta del av undersökningsresultaten så snart de är tillgängliga eftersom de förväntas ge en aktuell bild över cykelturister i Sverige.

9.3 INTERNATIONELL UTBLICK

Den europeiska cykelorganisationen *European Cyclists Federation (ECF)* ansvarar för det cykelturistiska vägnätet *EuroVelo*. EuroVelo består för närvarande av 17 långdistansrutter som sammanlagt sträcker sig över ungefär 92 000 kilometer och täcker stora delar av Europa. Av dessa 92 000 kilometer är cirka 60 000 kilometer antingen certifierade enligt ECFs egen kvalitetsstandard, *European Certification Standard (ECS),* eller så är de utvecklade cykelleder som följer nationella riktlinjer med nationell skyltning och/eller specifika EuroVelo-skyltar.

[15] Koucky & Partners, 2023: Förstudie: Nationell cykelled runt Vättern. Rapport framtagen på uppdrag av Region Östergötland.

I Sverige går sträckningarna för EuroVelo 3, 7, 10 och 12. För närvarande är ingen av dessa sträckningar officiellt certifierade som EuroVelo-leder, utan de utgör snarare potentiella dragningar. EuroVelo 10[16] följer till stor del den nuvarande sträckningen för Cykelfrämjandets *Cykelspåret*.

Övergripande mål med EuroVelo är att:

- Säkerställa implementeringen av högkvalitativa cykelturistiska leder i de europeiska länderna,
- kommunicera information om dessa leder och deras användning till både beslutsfattare och cyklister.
- bistå med viktig information och samlad kunskap om cykelturistiska leder för att uppmuntra fler att cykelturista och
- öka det hållbara resandet både gällande turistresor och för vardagsresor

Utvecklingen av EuroVelo sker primärt genom samarbete mellan ECF och nationella koordinatorer (*National Coordination Centre*) i respektive land. I Sverige saknas idag en officiell koordinator. Däremot finns ett samarbete mellan ECF och Cykelfrämjandet för att arbeta med EuroVelo-leder i Sverige, bland annat genom ett i EU-projekt som ska öka samarbetet och erfarenhetsutbyte kring cykelturism mellan de länder där EuroVelo10 passerar.

Nedan presenteras övergripande pågående insatser för utvecklingen av cykelturismen och EuroVelo 10 i Danmark och Finland.

Danmark

I Danmark finns elva nationella cykelleder som sammanlagt sträcker sig över cirka 4000 kilometer. Väghållare är Vejdirektoratet samt de berörda kommunerna[17].

Föreningen *Dansk Cykelturisme*[18] bildades 2014 av det danska Cyklistforbundet, Visit Denmark, Campingrådet, Dansk turistfremme, Sydvestjysk Udviklingsforum och Östdansk Turisme. Föreningens primära uppdrag är att:

- utveckla den danska cykelturismen genom att stötta såväl privata som offentliga aktörer,
- genomföra kvalitetskontroller av cykelleder,
- genomföra projekt och forskning,
- samarbeta med Vejdirektorat och berörda kommuner, samt
- samla in data från automatiska mätare av antal passerande cyklister.

Dansk Cykelturisme fungerar också som National Coordination Centre (NCC) för de delar av EuroVelo-lederna som går genom Danmark, inklusive EuroVelo10. EuroVelo 10 följer danska nationella cykelleder och är skyltad med både nationella vägskyltar och EuroVelo-skyltar. I dagsläget har EuroVelo 10 ännu inte certifierats enligt European Certification Standard (ECS). Det pågår dock ett arbete, inom ramen för ett EU-projekt, för att få EuroVelo 10 certifierad i Danmark.

---

[16] *EuroVelo10 Baltic Sea Cycle Route*[16] går förutom genom Sverige även genom Finland, Ryssland (alternativ väg idag), Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tyskland och Danmark.

[17] https://www.visitdenmark.se/danmark/aktiviteter/cykla-i-danmark

[18] https://ruter.dk/

Som NCC för EuroVelo-lederna koordinerar Dansk Cykelturisme samarbetet mellan de danska kommunerna, offentliga myndigheter och andra aktörer. De deltar också i internationella samarbeten och utbyten med ECF samt bidrar med input till kartor och digitala plattformar. Huvudsyftet med att Dansk Cykelturisme är NCC är att göra dansk cykelturism mer attraktiv och tillgänglig för internationella turister, samt att kunna jämföra Danmark med andra europeiska länder genom internationell "benchmarking".

Finland

I Finland driver föreningen *Bikeland* utvecklingen av cykelturism. *Bikeland* grundades av Finska Cykelförbundet tillsammans med de finska kommunerna i samverkan med Traficom (Transport och kommunikationsverket).

Bikelands mål är att:

- nyttja Finlands potential för cykelturism genom att stärka det inhemska kunnandet,
- stötta regional cykelledsutveckling, och
- göra Finland till en välkänd cykeldestination både i Finland och utomlands.

Bikeland samlar olika typer av cykelturism såsom terrängcykling, både långa och korta cykelturer (bikepacking), lokala rutter, vinterrutter samt utvecklingen av cykelparker. *Bikeland* erbjuder nedladdningsbara kartor såväl som digitala kartor som visar service, boende, restauranger, besöksmål med mera längs med cykelturistiska leder i Finland.

I dagsläget har Bikeland ett tydligt fokus på att fortsätta utveckla nationella leder av hög kvalitet, cykelturistisk infrastruktur längs med lederna, att information och marknadsföring (exempelvis hemsida) fungerar och är uppdaterad samt att efterfrågad information finns tillgänglig. Planerade insatser är uppföljning och mätning samt framtagande av föreslagna dagsetapper.

Bike Finland fungerar som National Coordination Centre (NCC) för de EuroVelo-leder som passerar genom Finland. För närvarande är samtliga EuroVelo-leder (10, 11, 13) under utveckling, i olika stadier och med varierande prioritering. En del av arbetet, inklusive kunskapsuppbyggnad och erfarenhetsutbyte, sker genom EU-projektet *Bike Across the Baltic*[19], som syftar till att utveckla EuroVelo 10 och främja cykelturismen runt Östersjön. Bike Finland ser EuroVelo-nätverket som en central drivkraft för utvecklingen av de nationella cykellederna och hoppas att det på sikt ska bidra till att positionera Finland som en erkänd destination för cykelturism.

En utmaning gällande EuroVelo-certifiering i Finland är att de uppställda kriterierna i ECS (*European Certification Standard*) är svåra att uppnå i de rurala delarna av landet. För att lösa detta pågår samtal med ECF (European Cyclists' Federation) om hur kriterierna kan tolkas på ett flexibelt sätt. Det diskuteras också möjliga undantag eller tillägg för att möjliggöra certifiering enligt ECS-standarden.

[19] Även Cykelfrämjandet med i projektet för de delar av EV10 som går genom Sverige: https://interreg-baltic.eu/project/bab/

10 Diskussion och rekommendationer

10.1 POTENTIAL OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Östergötland har goda förutsättningar för ökad cykelturism och för att skapa bättre förutsättningar för fritidscykling.

Nationella leder och långväga cykelturism

Östergötland är idag ansluten till en nationell cykelled, Göta kanalleden. Turister som vill cykla hela leden är dock är beroende av en båtförbindelse över Vättern.

Det pågår arbete med att utveckla sträckan runt Vättern till en nationell led vilket inte bara skulle tillföra Östergötland ytterligare en nationell cykelled men även skapa en möjlighet att kombinera leden med Göta kanalleden som alternativ till båtresan över Vättern. För Östergötland är särskild sträckan Motala-Jönköping och i förlängningen Jönköping-Karlsborg relevant. Förstudien för leden visar att dessa sträckor är möjliga att klassas som nationell cykelled utan betydande investeringsbehov. Bild 27 sätter lederna i Östergötland i ett sammanhang av befintliga, planerade eller påtänkta nationella leder.

Bild 27: Befintliga och möjliga framtida nationella cykelleder. Arbete med att planera Vätterleden (svart) pågår. För blå markerade, schematiska sträckor pågår ett arbete för att utveckla en nationell eller regional led: Göteborg-Strömstad, längs Blekings kust och på sträckan Lidköping-Skövde-Karlsborg. Orangea sträckor är påtänkta på idéstadie. Cykelfrämjandet möjligheten att på sikt skapa en nationell led som följer Cykelspåret/EuroVelo 10, från Blekinge till Stockholm.

Utöver arbetet med Vätternleden pågår i Västra Götaland ett arbete med att utveckla sträckan Lidköping-Skövde-Karlsborg till en cykelled. Det kommer att knyta ihop Vätternleden med Vänerleden och i förlängningen Västkusten och därmed skapa en sammanhängande cykelförbindelse från Kattegatt till Östersjön. Även en koppling mellan Vätternleden och Ätradalsleden (Falköping-Falkenberg) är tänkbar, avståndet är endast ca. 40 km. Det skulle koppla ihop Vätternleden med Kattagattleden längs västkusten.

En vidare framtida nationell led som diskuteras och som berör Östergötland är förbindelsen Blekinge-Stockholm, inspirerat av Cykelspåret och del av Euro Velo 10, här kallad ”Ostkustleden”. Cykelfrämjandet arbetar med frågan men leden bedöms ligga längre fram i framtiden än Vätternleden eftersom inget gemensamt arbete mellan de berörda regionerna hittills har inletts.

Om både Vätternleden, ”Ostkustleden”och länken Karlsborg-Lidköping och Kattegattleden-Vättern på sikt kan realiseras, blir Östergötland mycket väl anknuten till ett nationellt nät av turistiska cykelleder. Det nätet skulle skapa möjligheten att via Östergötland cykla mellan Göteborg och Stockholm, Oslo och Stockholm och mellan Malmö/Köpenhamn och Stockholm. Samtliga av dessa sträckor bedöms som mycket attraktiva utifrån ett internationellt cykelturistiskt perspektiv.

Därför **rekommenderas** att Region Östergötland fortsätter att medverka i utvecklingen av Vätternleden, men även att påbörja ett arbete för att utveckla de regionala delarna av Cykelspåret. På det sättet kan Region Östergötland bidra till att dessa nationella leder kan bli verklighet. Utvecklingen av cykelturism längs lederna är dock även beroende av insatser i andra regioner för att åstadkomma sammanhängande leder. Här kan Region Östergötland bidra genom ett aktivt samarbete med berörda regioner och organisationer.

Regionala leder och fritidscykling

Det föreslagna nätet av cykelleder skulle i sin helhet skapa mycket goda förutsättningar för regionala cykelresor och fritidscykling för lokalbefolkningen.

För den typen av resor är det totala nätverket som skapas viktigare än de enskilda leder för sig. Ett nätverk av flera varandra korsande leder skapar möjligheter för cirkulära rutter av olika längd där cykelresan börjar och slutar på samma plats. Den möjligheten är särskilt viktigt för dagsturer och helgturer för både lokalbefolkningen men även för turister för vilka cykling bara är en av flera semesteraktiviteter.

Kan de föreslagna lederna i sin helhet klassas som regionala respektive nationella leder så säkerställs vidare en enhetlig kvalitetsstandard och skyltning vilket skulle skapa ett tydligt mervärde och tydlighet för användarna.

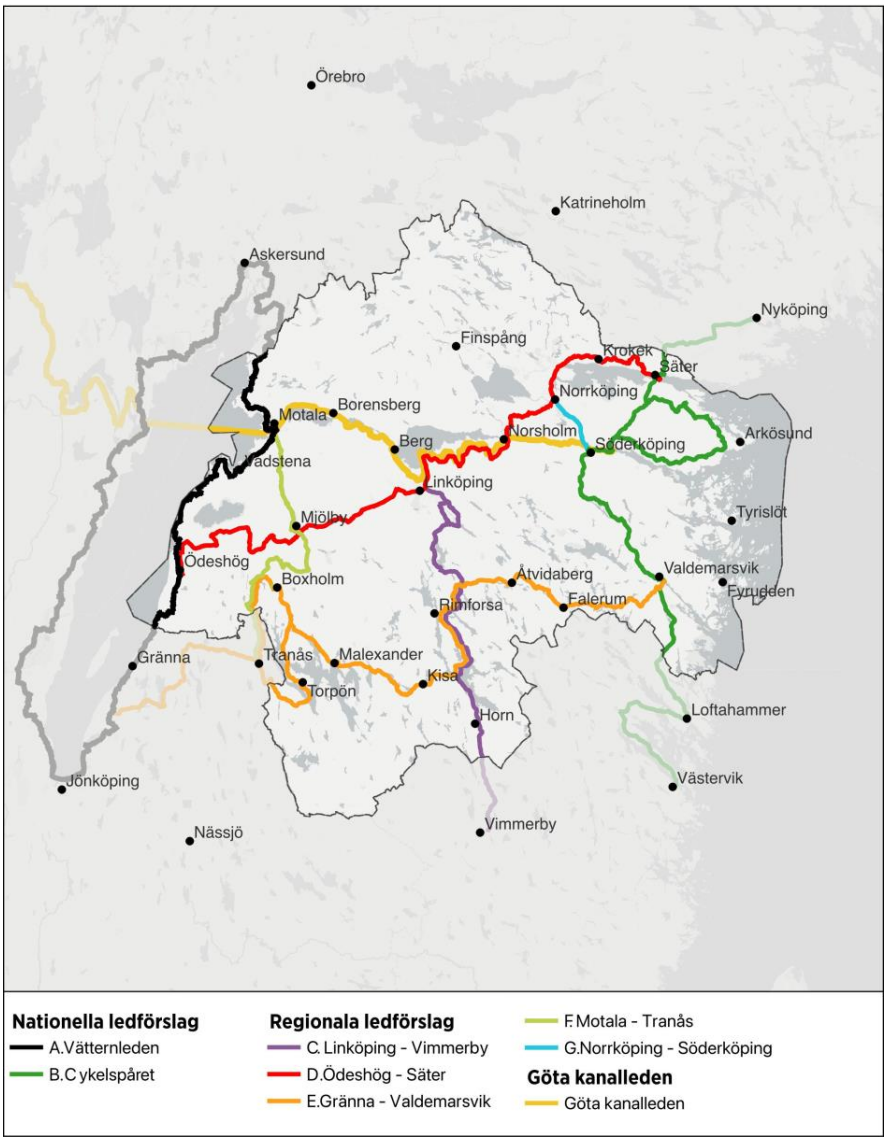


Bild 28: Ett möjligt framtida nät av cykelleder för rekreation och turism i Östergötland.

Det föreslagna nätet täcker de flesta större tätorter i Östergötland och skulle bidra till utvecklingen av hela regionen. Ett undantag är Östergötlans norra del där utbudet av turistisk infrastruktur och antalet större tätorter är begränsad. På lång sikt, efter att det föreslagna lednätet är realiserat **rekommenderas** dock att även undersöka möjligheter att knyta an Finspång till cykelledsnätet, möjligen genom en länk till Katrineholm.

10.2 PRIORITERING AV FYSISKA ÅTGÄRDER

Det föreslagna nätverket av leder är i sin helhet nästan 900 km lång. Endast förhållandevis små investeringar skulle krävas för att uppfylla Trafikverkets krav på trafiksäkerhet på hela det föreslagna nätet eftersom det i stor utsträckning använder befintliga leder och lågtrafikerade vägar. Flera av delsträckorna som kräver åtgärder är vidare redan påtänkta i den regionala cykelplanen.

Trots det höga värdet att åstadkomma nätet i sin helhet är det inte troligt att samtliga föreslagna sträckor kan realiseras samtidigt. Därför bör de leder eller avsnitt som bedöms ge mest nytta i relation till insatsen prioriteras. Följande prioriteringsordning **rekommenderas**:

- Utveckla **Vätternleden till nationell cykelturistled**. Vätternleden har betydande turistisk potential, särskild på sjöns östra sida. Sträckan Motala-Jönköping bör prioriteras eftersom den erbjuder ett stort antal besöksmål, väl utbyggd turistisk infrastruktur och ett stort lokalt befolkningsunderlag.
- Öka trafiksäkerheten på sträckan **Söderköping – Säter**. Sträckan är del av Cykelspåret och en viktig länk för att skapa en fortsättning av Göta kanalleden norrut och för att skapa en länk mot Stockholm.
- Skapa en helt **bilfri cykelled mellan Norrköping och Söderköping**. Sträckan tillför stor lokal nytta för många invånare till liten insats och kopplar Göta kanalleden till Norrköping. Sträckan håller redan en hög säkerhetsnivå men genom att göra hela sträckan bilfri blir den även tillgänglig för cykling med barn.
- Utveckla sträckan **Ödeshög-Sätra** till regional cykelturistled. Sträckan har både turistisk potential och hög potential för fritidscykling av lokalbefolkningen.
- Medverka i utvecklingen av **Cykelspåret till nationell cykelturistled**. En lång, sammanhängande cykelturistled längs ostkusten, från Skåne till Stockholm har stor turistisk potential. Potentialen är dock beroende av samarbete längs hela sträckan och utvecklingen förväntas ta tid. Region Östergötland kan bidra genom att utveckla delsträckan i regionen och genom att samverka kring ledutvecklingen.
- Utveckla sträckan **Linköping-Vimmerby till regional cykelturistled**. Sträckan har både turistisk potential och potential för fritidscykling av lokalbefolkningen. Arbetet kräver samverkan med Region Kalmar län.
- Utveckla sträckan **Motala-Tranås till regional cykelturistled**. Sträckan har både turistisk potential och potential för fritidscykling av lokalbefolkningen. Arbetet kräver samverkan med Region Jönköpings län.
- Utveckla sträckan **Gränna-Valdemarksvik till regional cykelturistled**. Sträckan har både turistisk potential och potential för fritidscykling av lokalbefolkningen. Arbetet kräver samverkan med Region Jönköpings län.

Prioriteringsordningen kan kastas om, exempelvis om vissa berörda kommuner är särskild angelägna om en sträcka eller nödvändiga åtgärder planeras att genomföras utifrån målen i den regionala cykelplanen.

10.3 KLASSNING OCH ORGANISATIONSFORM

Det **rekommenderas** att få samtliga föreslagna leder godkänt som antingen nationell eller regional av Trafikverket, trots att det ställer högre administrativa krav på utvecklingen av lederna. Detta för att en klassning genom Trafikverket både säkerställer och signalerar en enhetlig kvalitetsstandard samt för att det leder till en enhetlig skyltning av hög standard i Trafikverkets regi. Ett möjligt undantag är den korta sträckan mellan Norrköping och Söderköping.

För att åstadkomma en klassning krävs att lederna har en utpekad huvudman. För de leder som ska klassas som nationell cykelturistled (Vätternleden, ev. Cykelspåret/EuroVelo 10) innebär det en organisation på lednivå som involverar samtliga berörda parter i en länsöverskridande organisation.

För de regionala lederna som enbart berör Östergötland eller bara har en liten delsträcka i ett angränsade län **rekommenderas** däremot en gemensam huvudman för samtliga leder som för varje led samverkar med de berörda kommunerna. Därför **rekommenderas** att skapa en permanent, regional organisation med ett övergripande ansvar för cykelturism inom Region Östergötland. Organisationen behöver ha mandat och medel för att driva utvecklingen och helst även ansvara för marknadsföring. Den organisationen kan med fördel även representera regionen i arbetet med nationella leder.

På det viset kan lednätet även administrativt skapas som ett sammanhängande, regionalt cykelledsnät snarare än som enskilda leder med var sin organisation och huvudman. Det förutsätter dock ett väl definierad samarbete och ansvarsfördelning mellan Region Östergötland och respektive kommun

Trots att fokus ligger på att långsiktigt utveckla ett sammanhängande nät av regionala leder **rekommenderas** att varje föreslagen led utvecklas och klassas som regional led för sig. Detta säkerställer att varje led har ett eget lednummer och identitet och underlättar en stegvis utveckling av lednätet. På det sättet blockeras inte heller utvecklingen av nätet om det uppstår svårigheter eller fördröjningar för en led. Däremot **rekommenderas** att i kommunikationen alltid sätta respektive led i ett regionalt sammanhang och att visa dess betydelse i ett sammanhängande regionalt nät.

Bilaga 1: Befintliga leder

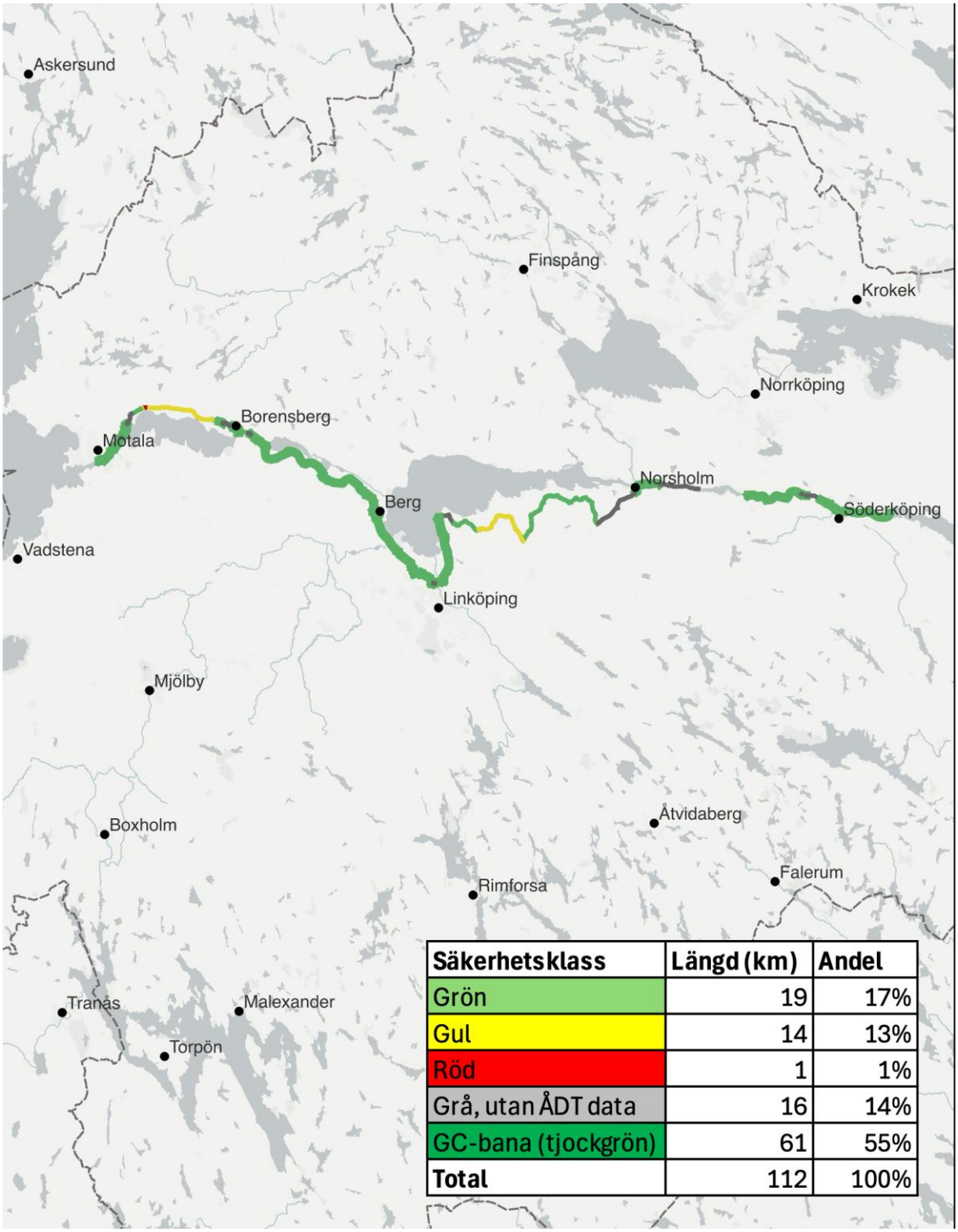
Göta kanalleden

Cykelleden längs Göta kanal sträcker sig mellan Sjötorp vid Vänern i väst och Söderköping/Mem i öst. Ledens totala längd är 220 km varav 112 km går genom Östergötland.

Göta kanal-leden godkändes som nationell cykelled 2023. Trafikverket ansvarar för skyltningen.

Ledhuvudman är AB Göta Kanalbolaget och kommunerna som leden passerar ingår i en ledhuvudmannagrupp. Leden marknadsförs av AB Göta kanalbolag, regionala och kommunala turistorganisationer samt privata turistföretag[20]. Leden håller hög kvalitets- och trafiksäkerhetsstandard och erbjuder en hög andel helt bilfria sträckor (55%) längs kanalbanken. Resterande avsnitt använder i huvudsak lågtrafikerade landsvägar. Andelen rödklassade avsnitt är endast 1% av sträckan. I leden ingår en båt/färjepassage över Vättern från Karlsborg till Motala.

[20] Göta kanalleden



Säkerhetsklass	Längd (km)	Andel
Grön	19	17%
Gul	14	13%
Röd	1	1%
Grå, utan ÅDT data	16	14%
GC-bana (tjockgrön)	61	55%
Total	112	100%

Bild B1/1: Göta kanal-leden i Östergötland, med trafiksäkerhetsklassning enligt Trafikverkets kriterier.

Sverigeleden

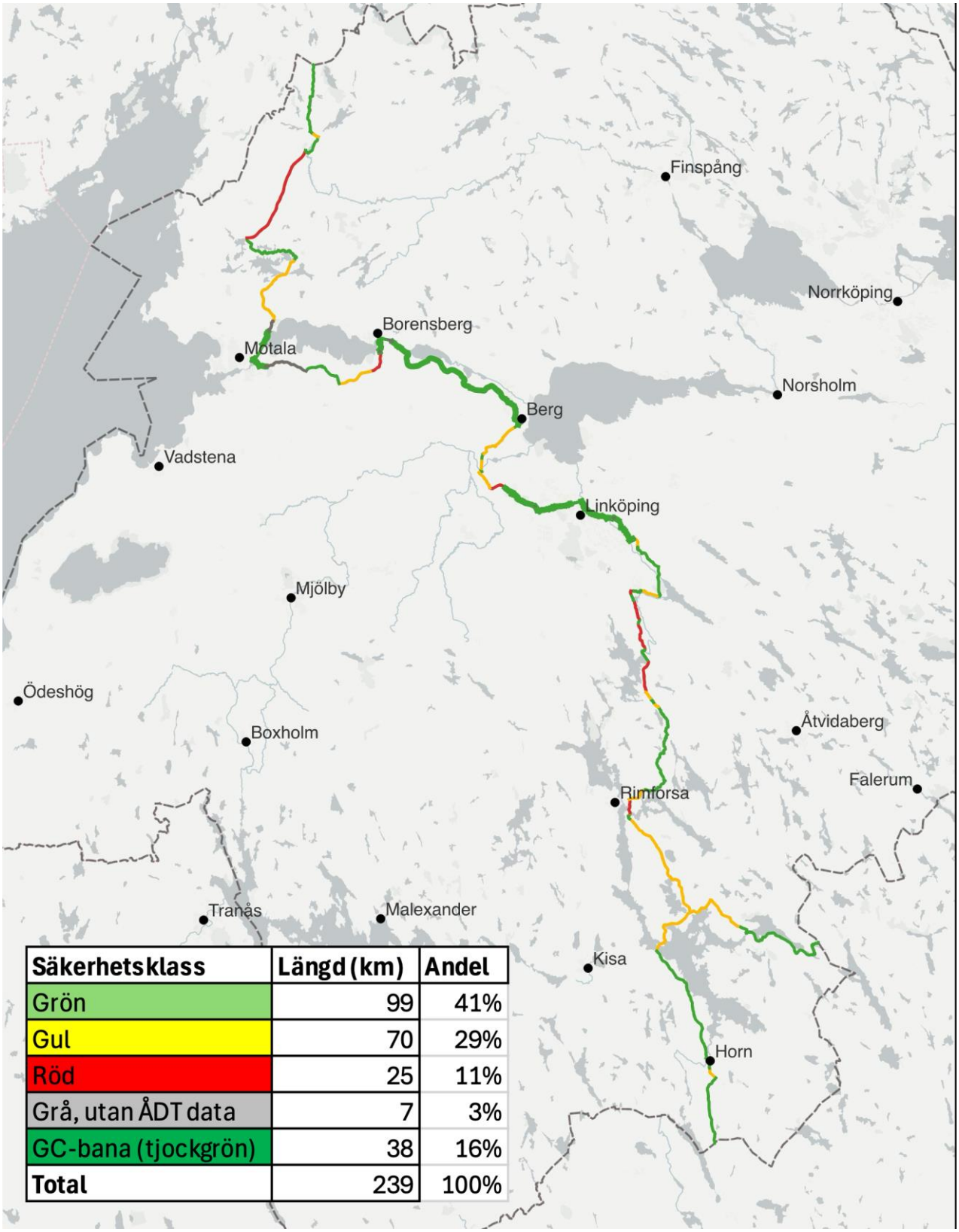
Sverigeledens sträcker sig från Helsingborg i söder till Karesuando i norr och består av en huvudled samt ett antal alternativa sträckningar. Den totala längden uppgår till 9500 km, varav 238 km går genom Östergötland. Huvudledens sträckning passerar Horn i södra Östergötland via Rimforsa, Linköping, Borensberg och Motala. Strax norr om Åsunden finns en alternativ sträckning österut i riktning mot Helgenäs. Söderut går leden mot Vimmerby med alternativa sträckningar i riktning Oskarshamn eller Alvesta. Norrut går sträckan mot Askersund där vägval mot Vänern finns väster, mot Falun norrut och Katrineholm österut.

Sverigeleden är framtagen av Svenska Cykelsällskapet i mellan 1984 och 1991 och är ej klassad som nationell led.

Leden skyltades vid sin framtagning, troligen med ekonomiskt stöd från dåvarande Vägverket. Skyltningens skick idag och vem som idag ansvarar för underhåll av skyltningen är osäker.

Sträckningen inom Östergötland når inte upp till kriterierna, främst på grund av relativt långa sammanhängande röda sträckor mellan Rimforsa och Linköping samt norr om Motala. Sträckningen inom regionen är 11% röd och 29% gul[21].

[21] SCS; NVDB



Säkerhetsklass	Längd (km)	Andel
Grön	99	41%
Gul	70	29%
Röd	25	11%
Grå, utan ÅDT data	7	3%
GC-bana (tjockgrön)	38	16%
Total	239	100%

Bild B1/2: Sverigeleden i Östergötland, med trafiksäkerhetsklassning enligt Trafikverkets kriterier.

Vättern Sommen-leden

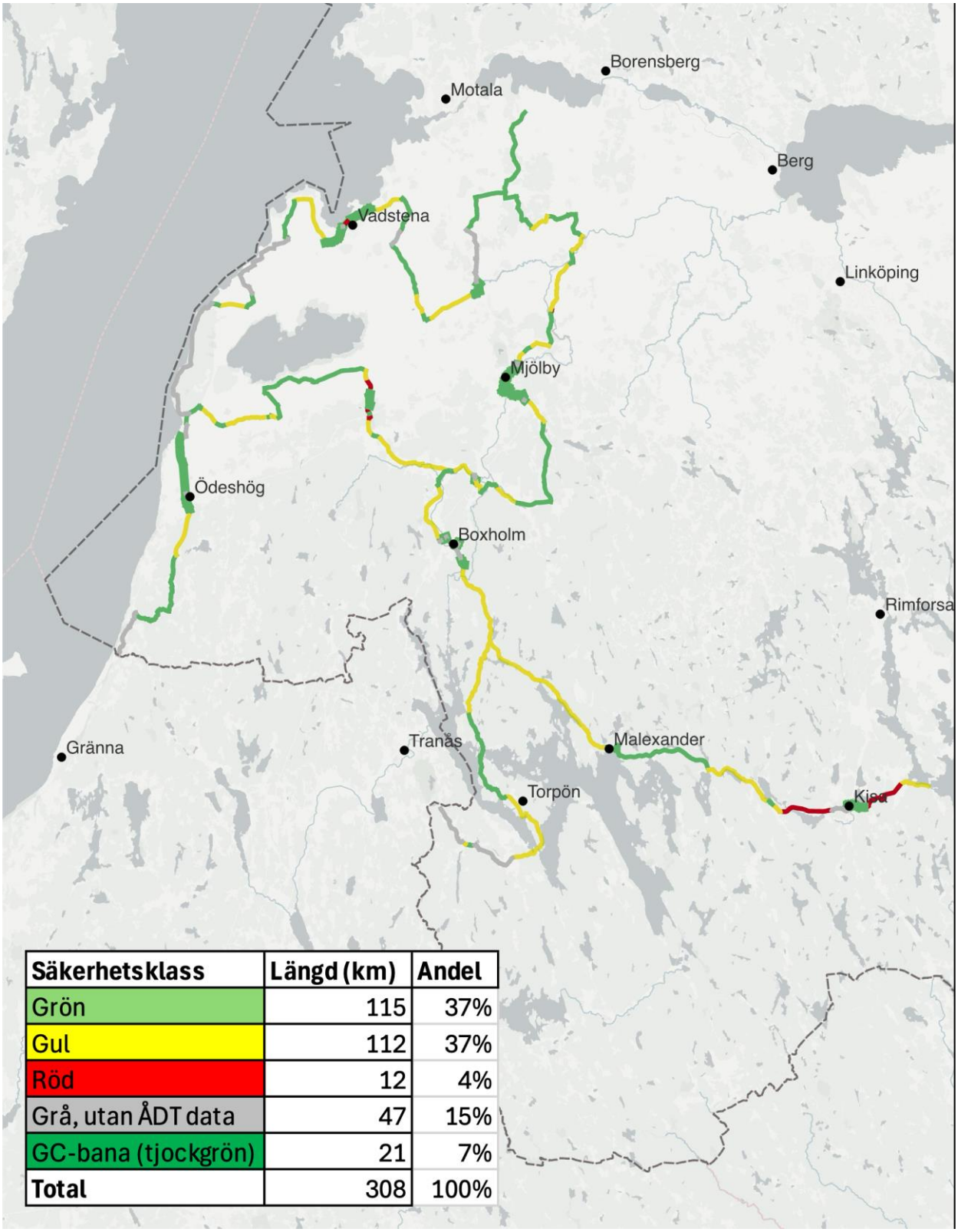
Vättern Sommen-leden sträcker sig mellan Ödeshög, Omberg, Vadstena, Tranås och Gränna. Ledens totala sträckning är över 400 km varav drygt 300 km går genom Östergötland. Leden saknar tydlig nord-sydlig eller öst-västlig riktning och har snarare karaktären av två rundslingor med kopplingar mot Sverigeleden i höjd med Motala i norr och med Kisa i söder.

Leden är framtagen av Svenska Cykelsällskapet mellan 1984 och 1997 och är ej klassad enligt Trafikverkets kriterier.

Leden skyltades vid sin framtagning, troligen med ekonomiskt stöd från dåvarande Vägverket. Skyltningens skick idag och vem som idag ansvarar för underhåll av skyltningen är osäker.

Sträckningen inom Östergötland håller relativt hög trafiksäkerhetsklass med endast 4% röda avsnitt och leden uppfyller Trafikverkets säkerhetskriterier. Andelen gulklassade sträckor är dock relativt hög med 37%. Majoriteten av de gula avsnitten är sammanhängande sträckor mellan Boxholm, Torpön och Malexander[22].

[22] SCS;NVDB



Säkerhetsklass	Längd (km)	Andel
Grön	115	37%
Gul	112	37%
Röd	12	4%
Grå, utan ÅDT data	47	15%
GC-bana (tjockgrön)	21	7%
Total	308	100%

Bild B1/3: Vättern-Sommenleden i Östergötland, med trafiksäkerhetsklassning enligt Trafikverkets kriterier.

Kustlinjen

Kustlinjen är en led på totalt 565 km som sträcker sig från Västervik till Öregrund i Roslagen. Sträckan inom Östergötland är knappt 230 km och passerar Valdemarsvik och Norrköping. Norrut passerar leden Nyköping, Stockholm och Norrtälje innan den slutar i Öregrund. Ledens inriktning är kustlandskap och har i Östergötland karaktären av en stomled med sträckning inåt land med flera avstickare ut till Gryt, Tyrislöt och Arkösund. Målpunkterna i skärgården trafikeras under högsommaren av Skärgårdslinjens färjor vilket gör det möjligt att kombinera cykel- och båtresor[23].

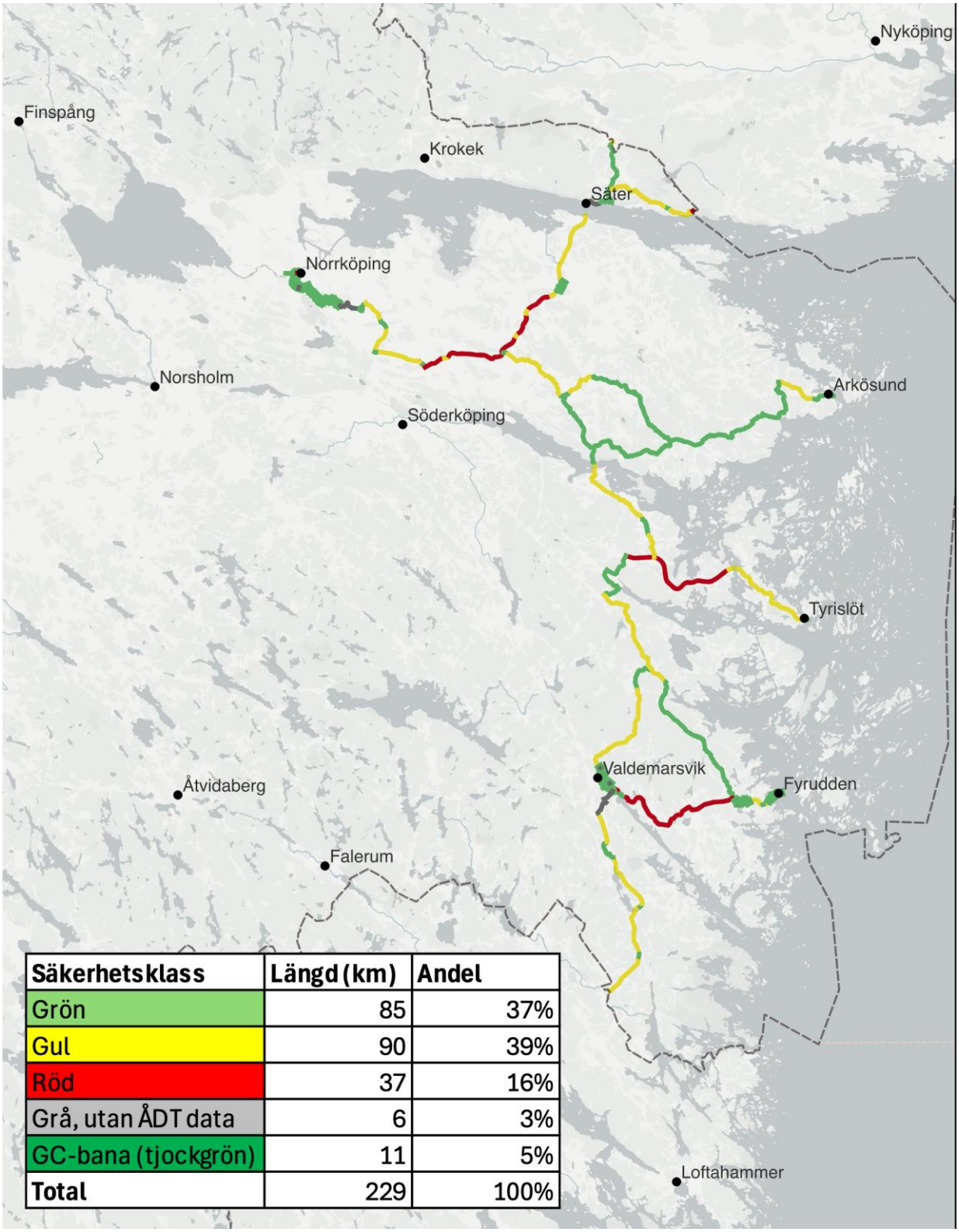
Leden togs fram av Svenska Cykelsällskapet 1990 och är ej klassad enligt Trafikverkets kriterier.

Leden skyltades vid sin framtagning, troligen med ekonomiskt stöd från dåvarande Vägverket. Skyltningens skick idag och vem som idag ansvarar för underhåll av skyltningen är osäker.

Nuvarande sträckning inom länet lever inte upp till kriterierna för nationell eller regional cykelled med 10% röda och 45% gula avsnitt. Röda avsnitt återfinns främst i sammangängade sträckningar mot Gryt och Tyrislöt i skärgården samt på Vikbolandet[24].

[23] https://www.skargardslinjen.com/tidtabell.php

[24] SCS; NVDB



Säkerhetsklass	Längd (km)	Andel
Grön	85	37%
Gul	90	39%
Röd	37	16%
Grå, utan ÅDT data	6	3%
GC-bana (tjockgrön)	11	5%
Total	229	100%

Bild B1/4: Kustlinjen i Östergötland, med trafiksäkerhetsklassning enligt Trafikverkets kriterier.

Cykelspåret

Cykelspåret längs ostkusten sträcker sig mellan Ystad och Haparanda och passerar i Östergötland Valdemarsvik, Söderköping och Vikbolandet i riktning norrut mot Nyköping. Ledens totala sträckning är 2500 km varav knappt 100 km går genom Östergötland.

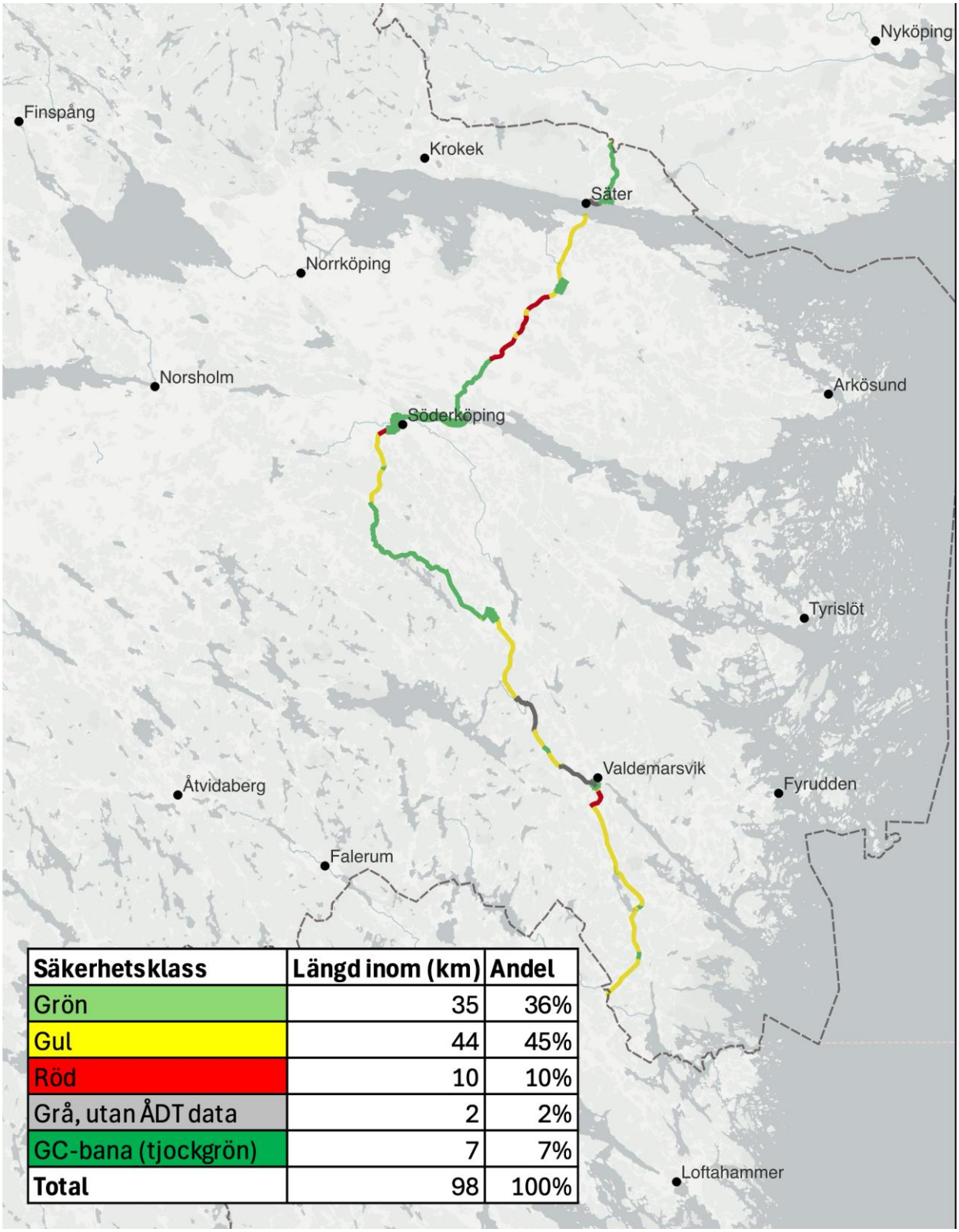
Leden togs fram av Cykelfrämjandet 1997 (eller tidigare) och är ej klassad enligt Trafikverkets kriterier.

Leden skyltades vid sin framtagning, troligen med ekonomiskt stöd från dåvarande Vägverket. Skyltningens skick idag och vem som idag ansvarar för underhåll av skyltningen är osäker.

Nuvarande sträckning inom länet lever inte upp till kriterierna för nationell eller regional cykelled, främst för att andelen ”gröna” sträckor inte utgör en övervägande del av sträckan. Inom Östergötland klassas 10% av sträckningen som röd och 45% som gul. De röda avsnitten utgörs främst av en längre sammanhängande sträcka mellan Mem och Östra Husby.

Cykelspårets sträckning utgör idag även den redovisade sträckningen för EuroVelo 10. EuroVelo 10 är en sträcka av europeiska turistiska cykelnätet EuroVelo[25] som har som mål att skapa ett utbud av långe cykelleder genom Europa. EuroVelo 10 binder samman länderna runt Östersjön. En stor del av sträckningarna går på leder som uppfyller respektive lands nationella kriterier för cykelleder eller på sträckor som är under utveckling. Utanför Sverige är en del sträckor även skyltade med en särskild skyltning för EuroVelo10.

[25] https://en.eurovelo.com/



Säkerhetsklass	Längd inom (km)	Andel
Grön	35	36%
Gul	44	45%
Röd	10	10%
Grå, utan ÅDT data	2	2%
GC-bana (tjockgrön)	7	7%
Total	98	100%

Bild B1/5: Cykelspåret i Östergötland, med trafiksäkerhetsklassning enligt Trafikverkets kriterier.

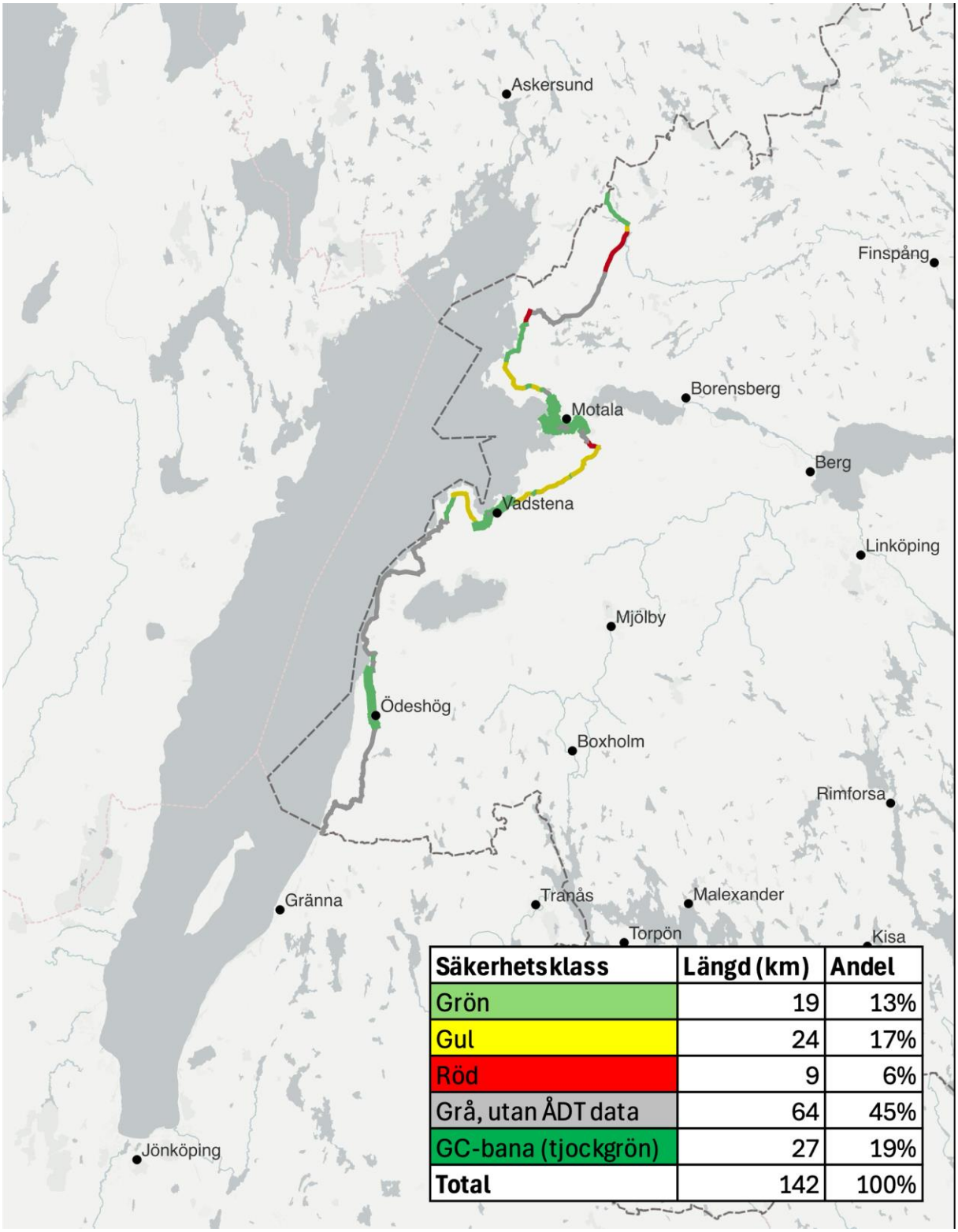
Runt Vättern-leden

Runt Vättern-leden är en cykelled som rundar sjön Vättern. Leden är ca. 420 km lång, varav drygt 140 km av sträckan går genom Region Östergötland.

Leden utvecklades av Svenska Cykelsällskapet år 2000 och är ej klassad enligt Trafikverkets kriterier.

Leden skyltades vid sin framtagning, troligen med ekonomiskt stöd från dåvarande Vägverket. Skyltningens skick idag och vem som idag ansvarar för underhåll av skyltningen är osäker.

Sträckningen inom Östergötland håller relativt hög trafiksäkerhetsklass med endast 6% röda avsnitt och 17% gula. Leden uppfyller Trafikverkets säkerhetskriterier. De röda avsnitten utgörs främst av en längre sammanhängande sträcka söder om Godegård.



Säkerhetsklass	Längd (km)	Andel
Grön	19	13%
Gul	24	17%
Röd	9	6%
Grå, utan ÅDT data	64	45%
GC-bana (tjockgrön)	27	19%
Total	142	100%

Bild B1/6: Vättern Runtleden i Östergötland, med trafiksäkerhetsklassning enligt Trafikverkets kriterier.

Bilaga 2: Bakgrundsdata noddefinition

fid	TATORT	KOMMUNNAMN	LANNAMN	BEF	Befolkningsunderlag	Kollektivtrafik tillgänglighet	Kollektivtrafik tillgänglighet med cykel	Utbud besöksmål	Utbud turism-infrastruktur (mat, boende)	Kollektivtrafik
20	Nässjö	Nässjö	Jönköping	18479	Medel	Tåg; Krösatåg, Väståg, Östgötatrafiken mfl.	Ja, två tågoperatörer i mån av plats	Medel	Hög	Hög
68	Motala	Motala	Östergötland	31340	Hög	Tåg; Östgötatrafiken, Tåg i Bergslagen	Ja, två tågoperatörer i mån av plats	Hög	Hög	Hög
72	Vadstena	Vadstena	Östergötland	5734	Medel	Buss; Landsbygdstrafik, Expresstrafik	Ja, på Landsbygdsbuss när möjligt	Hög	Hög	Låg
96	Jönköping	Jönköping	Jönköping	100579	Hög	Tåg; Krösatåg, Väståg, Östgötatrafiken mfl.	Ja, två tågoperatörer i mån av plats	Hög	Hög	Hög
110	Ödeshög	Ödeshög	Östergötland	2711	Medel	Buss; Landsbygdstrafik	Ja, på Landsbygdsbuss när möjligt	Låg	Låg	Låg
116	Boxholm	Boxholm	Östergötland	3328	Medel	Tåg; Östgötatrafiken	Ja, en tågoperatör i mån av plats	Låg	Låg	Medel
123	Tranås	Tranås	Jönköping	14789	Medel	Tåg; SJ, Östgötatrafiken, Krösatågen	Ja, två tågoperatörer i mån av plats	Medel	Hög	Hög
184	Örebro	Örebro	Örebro	126604	Hög	Tåg; Mälartåg,	Ja, en operatör i mån av plats	Hög	Hög	Medel
206	Katrineholm	Katrineholm	Södermanland	24483	Hög	Tåg; Mälartåg, SJ	Ja, en tågoperatör i mån av plats	Hög	Hög	Medel
219	Horn	Kinda	Östergötland	472	Låg	Buss; Landsbygdstrafik	Ja, på Landsbygdsbuss när möjligt	Låg	Låg	Låg
221	Rimforsa	Kinda	Östergötland	2317	Medel	Tåg; Krösatågen	Nej	Låg	Låg	Medel
224	Kisa	Kinda	Östergötland	3846	Medel	Tåg; Krösatågen	Nej	Låg	Låg	Medel
230	Nyköping	Nyköping	Södermanland	38780	Hög	Tåg; Mälartåg,	Ja, en operatör i mån av plats	Hög	Hög	Medel
237	Finspång	Finspång	Östergötland	13261	Medel	Buss; Landsbygdstrafik, Expresstrafik	Ja, på Landsbygdsbuss när möjligt	Medel	Medel	Låg
243	Vimmerby	Vimmerby	Kalmar	8231	Medel	Tåg; Krösatåg	Ev. med regionbuss?	Medel	Hög	Låg
253	Linköping	Linköping	Östergötland	115682	Hög	Tåg; SJ, Östgötatrafiken, Mälartåg, Krösatågen,	Ja, tre operatörer i mån av plats	Hög	Hög	Hög
274	Mjölby	Mjölby	Östergötland	13959	Medel	Tåg; SJ, Östgötatrafiken, Tåg i Bergslagen	Ja, två tågoperatörer i mån av plats	Låg	Medel	Hög
332	Åtvidaberg	Åtvidaberg	Östergötland	6934	Medel	Tåg; Krösatågen	Nej	Låg	Låg	Medel
348	Norrköping	Norrköping	Östergötland	98088	Hög	Tåg; SJ, Östgötatrafiken, Mälartåg	Ja, två tågoperatörer i mån av plats	Hög	Hög	Hög
356	Söderköping	Söderköping	Östergötland	7547	Medel	Buss; Landsbygdstrafik, Expresstrafik	Ja, på Landsbygdsbuss när möjligt	Låg	Medel	Låg
360	Falerum	Åtvidaberg	Östergötland	232	Låg	Tåg; Krösatågen	Nej	Låg	Låg	Medel
367	Västervik	Västervik	Kalmar	21472	Hög	Tåg; Smalspårsjärnvägen Går sommartid Hultsfred	Ja, en tågoperatör i mån av plats sommartid	Hög	Hög	Medel
370	Valdemarsvik	Valdemarsvik	Östergötland	2751	Medel	Buss; Landsbygdstrafik, Expresstrafik	Ja, på Landsbygdsbuss när möjligt	Låg	Medel	Låg
384	Fyrudden	Valdemarsvik	Östergötland	332	Låg	Buss; Landsbygdstrafik	Ja, på Landsbygdsbuss när möjligt	Låg	Låg	Låg
385	Askersund	Askersund	Örebro	4195	Medel	Buss; Regionbuss, Expressbuss	Nej, endast äldre regionbussar som fasas ut	Medel	Medel	Låg
386	Arkösund	Norrköping	Östergötland	172	Låg	Buss; Landsbygdsbuss	Ja, på Landsbygdsbuss när möjligt	Medel	Medel	Låg
387	Tyrislöt	Söderköping	Östergötland	24	Låg	Buss; Landsbygdstrafik, Expresstrafik	Nej	Medel	Medel	Låg
389	Malexander	Boxholm	Östergötland	94	Låg	Endast närtrafik	Nej	Låg	Låg	Låg
390	Krokek	Norrköping	Östergötland	5127	Medel	Tåg; Mälartåg,	Ja, en operatör i mån av plats	Medel	Medel	Medel
393	Torpön	Ydre	Östergötland	100	Låg	Endast närtrafik	Nej	Medel	Låg	Låg
394	Borensberg	Motala	Östergötland	3093	Medel	Buss; Landsbygdstrafik, Expresstrafik	Ja, på Landsbygdsbuss när möjligt	Medel	Medel	Låg
395	Bergs slussar	Linköping	Östergötland	1276	Låg	Buss; Landsbygdstrafik	Ja, på Landsbygdsbuss när möjligt	Låg	Låg	Låg
397	Gränna	Jönköping	Jönköping	2716	Medel	Buss; Regionbuss	Ja, på Regionbuss	Medel	Medel	Medel
398	Norsholm	Norrköping	Östergötland	615	Låg	Buss; Landsbygdstrafik	Ja, på Landsbygdsbuss när möjligt	Låg	Låg	Låg

TATORT2	Befolkningsunderlag_2	Utbud besöksmål_2	Utbud turism-infrastruktur (mat, boende)_2	Kollektivtrafik_2	Summa utbudspoäng 1-3	Nodkategori
Nässjö	2	2	3	3	10	B
Motala	3	3	3	3	12	A
Vadstena	2	3	3	1	9	B
Jönköping	3	3	3	3	12	A
Ödeshög	2	1	1	1	5	C
Boxholm	2	1	1	2	6	B
Tranås	2	2	3	3	10	B
Örebro	3	3	3	2	11	A
Katrineholm	3	3	3	2	11	B
Horn	1	1	1	1	4	C
Rimforsa	2	1	1	2	6	B
Kisa	2	1	1	2	6	B
Nyköping	3	3	3	2	11	A
Finspång	2	2	2	1	7	B
Vimmerby	2	2	3	1	8	B
Linköping	3	3	3	3	12	A
Mjölby	2	1	2	3	8	B
Åtvidaberg	2	1	1	2	6	B
Norrköping	3	3	3	3	12	A
Söderköping	2	1	2	1	6	B
Falerum	1	1	1	2	5	C
Västervik	3	3	3	2	11	A
Valdemarsvik	2	1	2	1	6	B
Fyrudden	1	1	1	1	4	C
Askersund	2	2	2	1	7	B
Arkösund	1	2	2	1	6	C
Tyrislöt	1	2	2	1	6	C
Malexander	1	1	1	1	4	C
Krokek	2	2	2	2	8	B
Torpön	1	2	1	1	5	C
Borensberg	2	2	2	1	7	B
Bergs slussar	1	1	1	1	4	C
Gränna	2	2	2	2	8	B
Norsholm	1	1	1	1	4	C

Bilaga 3: Sammanfattning av cyklistenkät Göta Kanal

Under våren och sommaren 2024 genomfördes en intervjuenkät bland cyklister på den nationella cykelleden Göta kanalleden. Undersökningen genomfördes av Origo Group. Nedan sammanfattas resultaten av enkäten.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis ger undersökningen en positiv bild av cykelturismen längs Göta kanal, med ett starkt fokus på trygghet, användarvänlighet och en naturskön upplevelse. Göta kanal lockar cykelturister med sina natursköna omgivningar och trygga miljö, och att de flesta deltagare hade en positiv helhetsupplevelse av sin cykeltur. Med både nya och återkommande besökare är det tydligt att Göta kanal har potential för att fortsätta växa som en attraktiv destination för cykelturister.

Deltagarnas profil

- **Tidigare erfarenhet**: Majoriteten av deltagarna hade tidigare erfarenhet av cykelturism, medan nästan en tredjedel cyklade leden för första gången.
- **Typ av cykel**: De flesta använde sina egna cyklar, men en betydande andel (nästan en tredjedel) hyrde cyklar. Elcyklar användes av 35 % av cyklisterna.
- **Resesällskap**: Det var vanligast att cykla i par (42 %), följt av grupper (35 %) och ensam (23 %). Majoriteten av de som cykelturistar reser utan barn. Av de som cyklade med barn var det vanligast att barnet cyklade själv.

Resans längd

- **Vardagsresor och korta utflykter**: Den största kategorin bland cykelturisterna är de som är ute på en kort utflykt under 3 timmar (37%). Ungefär en av fyra som intervjuas cyklar endast en transportsträcka (de bor i området).
- **Övernattning:** Endags- och flerdagsturer med övernattning var också populära.

Informationskällor

- **Vänner**: Nästan hälften fick information genom vänners tips.
- **Hemsida**: En fjärdedel använde den officiella hemsidan.
- **Egen erfarenhet**: En femtedel har inte aktivt sökt information utan förlitade sig på tidigare erfarenheter.

- **Sociala medier**: Bara enstaka procent av respondenterna hade fått tips via sociala medier.

Viktiga faktorer vid val av cykelresa

- **Trafiksäkerhet och naturupplevelse**: Hög trafiksäkerhet och naturskön miljö var de mest avgörande faktorerna vid val av resa. Detta prioriterades högre av de som cyklar med barn och som cykelturistar för första gången.
    - Många kommentarer såsom "Inga bilar", "Säkert", och "Bra separat cykelväg".
    - Ett fåtal uttryckte oro över trafik vid vägövergångar och parkeringar, där det fanns fler bilar.
- **Besöksmål och aktiviteter:** 71% värderade möjligheten att stanna för aktiviteter och sevärdheter.
    - Besöksmål och aktiviteter längs sträckan prioriterades högre av de som cyklar i grupp, cyklar med barn och de som cykelturistar för första gången.
- **Mat och boende:** Flerdagsturer med övernattning var populära och 76 % uppgav att goda matmöjligheter var ett viktigt kriterium för resebeslut och för de som cyklar flerdagarsturer var goda matmöjligheter viktigt för 93%.
    - Möjlighet att äta längs sträckan prioriterades högre av de som cyklar med hyrd cykel, de som cyklar i grupp och de som cykelturistar för första gången.
    - Mat och boende nära cykelleden prioriterades av 81 %, liksom säker cykelparkering och tillgång till cykelpump och verktyg, cirka 87 %. Möjlighet att ladda elcykel efterfrågades.
    - Hög komfort i boendet (hotell) efterfrågades av majoriteten, 59 %, och knappt hälften, 49 %, efterfrågade ett varierat utbud av boendemöjligheter.
    - Möjligheter till tvätt och torkning av kläder var även viktiga faktorer, särskilt för dem som cyklade ensamma. Knappt hälften av respondenterna uppgav detta.

Skyltning och navigering:

- **Skyltning viktigt för nya turister:** Varannan cykelturist föredrog att följa skyltning. Det gällde de som cyklade med hyrd cykel eller för första gången.
- **GPS och karta:** Knappt 40% föredrog digital karta genom gps/app och nästan lika många föredrog papperskarta/broschyr.

- **Inget behov av guidning:** Knappt 40% uppgav att de redan kan vägen och inte behöver något navigeringsstöd.

Helhetsintryck och framtida cykelturism

- **Positiv upplevelse**: Nästan alla deltagare var nöjda med sin upplevelse, och hela 98 % kände sig trygga i trafiken tack vare få bilar längs leden.
- **Framtida cykelresor:** Hela 73 % av de tillfrågade skulle absolut tänka sig att cykelturista längs Göta kanal igen, och ytterligare 25 % uttryckte att de kanske skulle göra det.
- **Hög kostnad och fysisk ansträngning:** Några cyklister var dock osäkra på om de skulle återvända, delvis på grund av kostnader och den fysiska ansträngningen.
- **Betydelse av nationell cykelturistled:** Majoriteten av cykelturisterna kände inte till att Göta kanalleden är en nationell cykelturistled och en tredjedel uppgav att det inte spelade någon roll för dem. Endast för 14% hade nationell turistled varit avgörande för val av resa.

Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg

Telefon: 031- 80 80 50

www.koucky.se

KOUCKY & PARTNERS
HÅLLBAR MOBILITET