

FÖRSTUDIERAPPORT

Förstudie cykelleder i Berg



Bergs kommun
Bierjen tjielte

I SAMARBETE MED



Medfinansieras av
Europeiska unionen

MEDFINANSIERAS AV



Sammanfattning

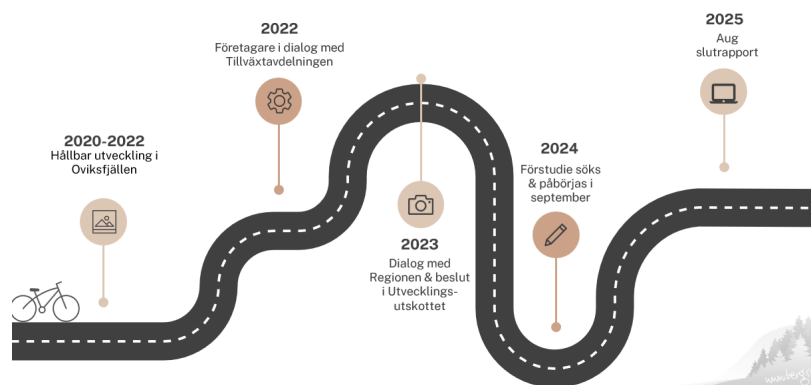
Förstudien *Cykelleder i Berg* (september 2024 – augusti 2025) har kartlagt förutsättningarna för att utveckla hållbara gravel- och MTB-leder i Bergs kommun. Gravelcykling innebär cykling på grusvägar och lågtrafikerade vägar, ofta med särskilda gravelbikes, lätta cyklar med breda däck. Syftet har varit att skapa kunskapsunderlag, bygga nätverk och lägga grunden för långsiktig utveckling av cykelturismen i kommunen.

Arbetet visar att Bergs kommun har goda geografiska förutsättningar genom ett omfattande nät av grus- och skogsbilvägar, samt ett starkt lokalt engagemang från företag, föreningar, markägare och samebyar. Dialog har förts med 462 markägare och vägföreningar, där majoriteten varit positiva under förutsättning att hänsyn tas till jakt, tjällossning och nedskräpning. Tåssåsens sameby och Samiska rådet har deltagit aktivt och ser gravelcykling som en möjlighet att minska trycket på fjällen om lederna planeras i samråd och med tydlig information.

Förstudien har också analyserat trender inom cykelturism, som visar på stark internationell tillväxt för gravelcykling och ökade förväntningar på självguidade upplevelser, lokala matkoncept och hållbar infrastruktur. Exempel från andra regioner visar att cykelleder kan bidra till hög lokal avkastning, stärkt folkhälsa bland invånare och en förlängd turistsäsong.

Två huvudsakliga utvecklingsspår har identifierats. Det första handlar om **anläggning och utveckling av leder**, med fokus på att etablera hållbara cykelleder, förbättra anslutningar och skapa en långsiktig förvaltningsmodell i samverkan med markägare, vägföreningar och lokala aktörer. Det andra handlar om **paketering, utveckling och marknadsföring**, med målet att utveckla nya produkter, tjänster och samarbetsformer som gör Bergs kommun mer attraktiv för både nationella och internationella cykelturister. Här finns potential att på sikt stärka varumärket, skapa helhetserbjudanden och dra nytta av kommunens strategiska läge mellan etablerade cykeldestinationer som Åre, Härjedalen och Östersund.

Sammanfattningsvis har förstudien uppfyllt sitt syfte. Den har skapat kunskap, förtroende och struktur för att utveckla leder som stärker besöksnäringen, bidrar till folkhälsa och öppnar nya möjligheter för Bergs kommun att positionera sig som en hållbar och konkurrenskraftig cykeldestination.



Skribent: Jenny Ståhl, Bergs kommun

Denna rapport är ett resultat av Förstudie Cykelleder i Berg. Förstudien utfördes under perioden 2024-09-01– 2025-08-31 av Bergs Kommun via Teknik & näringslivsenheten, och finansierades av Bergskommun, Tillväxtverket via europeiska regionala utvecklingsfonden och Region Jämtland Härjedalen med regionala 1:1-medel.

Förstudierapport: Cykelleder i Berg

Innehållsförteckning

Sammanfattning

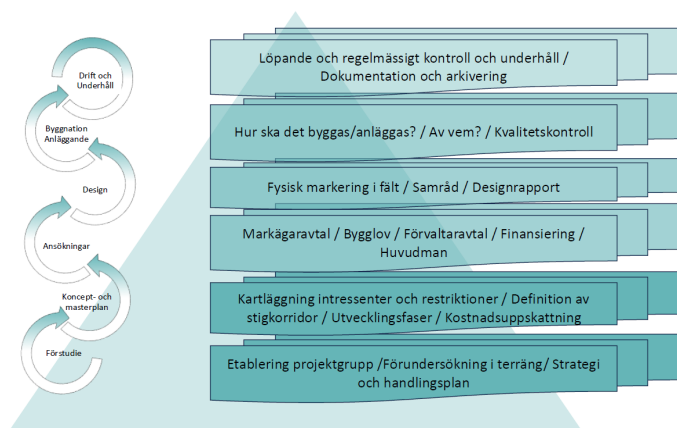
1. Inledning
 - 1.1. Bakgrund & initial problemformulering
 - 1.2. Syfte & mål
2. Genomförande, organisation & arbetssätt
3. Omvärldsanalys & trender
 - 3.1. Gravelcykling
 - 3.2. Cykelturism växer i Europa
 - 3.3. Cykel & Sverige
 - 3.4. Cykel & Jämtland Härjedalen
 - 3.5. Svenskarna, friluftsliv och cykeln
 - 3.6. Allemansrätten & Elcykel
 - 3.7. Cykelleder & drift
 - 3.8. Hållbarhet & slitage
4. Samverkan & resultat
 - 4.1. Företag & organisationer
 - 4.2. Markägare & vägföreningar
 - 4.3. Samebyarna & samiska representanter
 - 4.4. Föreningar
 - 4.5. Myndigheter
 - 4.6. Nätverk & nätverksträffar
5. Hållbarhetsanalys
 - 5.1. Ekologisk hållbarhet
 - 5.2. Social hållbarhet
 - 5.2.1. Jämställdhet
 - 5.2.2. Mångfald
 - 5.3. Ekonomisk hållbarhet
6. Kommunikation & resultatspridning
7. Problematik & lärdomar
 - 7.1. Problematik kring befintlig huvudman för lederna
 - 7.2. SWOT -analys
8. Slutsatser
 - 8.1. Kort sikt – observerad effekt
 - 8.2. Lång sikt – bedömd effekt
 - 8.3. Framgångsfaktorer
 - 8.4. Utmaningar
9. Avslutande sammanfattning
10. Källor och bilagor

Bilagor

- Bilaga 1, Handlingsplan för genomförande
- Bilaga 2, Plan för samråd med samebyar och samiska intressen- Berg
- Bilaga 3, Förslag till markägaravtal
- Bilaga 4, Sammanställning åsikter markägare

1. Inledning

Under perioden 2024–2025 har Bergs kommun genomfört en förstudie med syfte att undersöka möjligheterna att utveckla gravelcykling på befintliga grusvägar i området mellan Gräftåvallen, Persåsen, Svenstavik och Åsarna. Projektet tar sin utgångspunkt i den växande efterfrågan på cykelturism samt behovet av att bredda sommarens utbud för både invånare och besökare. Utvecklingen av cykelleder bedöms kunna bidra till en mer resiliert platsutveckling, ett stärkt lokalt näringsliv, ökad social sammanhållning samt en hållbar användning av naturresurser. Det ses även som en klimatanpassad satsning, i ljuset av att vintrarna i allt högre grad präglas av osäker snötillgång och varierande temperaturer. Förstudien utgör ett första steg i en längre utvecklingsprocess. Som bilaga till denna rapport finns även **en handlingsplan** med förslag på nästa steg i arbetet.



1.1 Bakgrund & initial problemformulering

Projektet bygger vidare på erfarenheter från *Hållbar utveckling i Oviksfjällen* (2020–2022), där man identifierade behovet av att minska trycket på känsliga fjällmiljöer och utvecklade metoder för att hantera konflikter mellan turism och renskötsel. Eftersom renskötseln har juridiskt skydd genom rennäringslagen och är central för samisk kultur, väcks frågan om cykelturism i större utsträckning kan styras ner från fjällterräng till låglandsområden. Gravelcykling framstår här som ett mer hållbart alternativ, förutsatt att leder planeras i nära samråd med samebyarna & markägare.

I området mellan Gräftåvallen, Fäbovägen, Persåsen och Åsarna finns ett omfattande nät av grus- och skogsbilvägar som lämpar sig väl för cykling på befintlig infrastruktur. Några lokala företagare såg potentialen men saknade resurser att själva driva utvecklingen och vände sig därför till Bergs kommun. Mot denna bakgrund beviljades en förstudie om gravelcykling med finansiering från Region Jämtland Härjedalen (50 %), Tillväxtverket (40 %) och Bergs kommun (10 %).

1.2 Syfte & mål

Syftet med förstudien har varit att kartlägga förutsättningarna för attraktiva och hållbara gruscykelleder i Bergs kommun, identifiera samverkansmöjligheter samt lägga grunden för

ett genomförandeprojekt. Målet är att skapa en cykelinfrastruktur som gynnar näringsliv, föreningsliv, friluftsliv och lokalbefolkning.

I förstudien har vi haft i uppdrag att:

- Se över hur andra har arbetat med utveckling av leder och vilken driftform som kan vara lämplig för att få en långsiktigt hållbar drift av lederna.
- Se vilka aktörer kan och vill vara med i en sådan satsning
- Undersöka hur kan vi samverka med markägare, samiska intressen, myndigheter och andra organisationer.
- Undersöka möjligheterna och förutsättningarna för utveckling av gravelcykling i Bergs kommun.
- Skapa en bred samsyn kring utvecklingen av cykelleder & ökad platsattraktivitet till nytta för företag, besökare och kommuninvånare.
- Skapa nätverk för nya samarbeten mellan offentliga, privata och ideella aktörer.

Målet med förstudien är att:

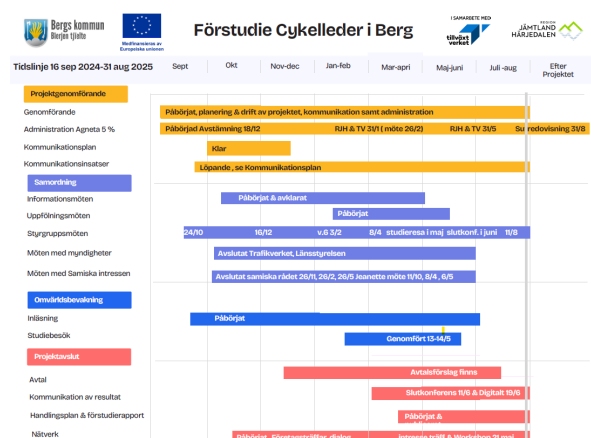
- Förbättra de små och medelstora företagens hållbara tillväxt och konkurrenskraft och skapandet av arbetstillfällen i dessa företag, inbegripet genom produktiva investeringar
- Kartlägga befintliga resurser och potentiella leder.
- Initiera dialog med berörda aktörer som markägare, samebyar, myndigheter och föreningar.
- Skapa nätverk och en plan för hur driften av cykelleder ska fungera på ett hållbart och långsiktigt sätt
- Identifiera samverkansmöjligheter och skapa strukturer för fortsatt utveckling.
- Bidra med kunskap och underlag till ett framtida genomförandeprojekt som kan förverkliga utvecklingsplanerna.

Målen knyter an till såväl regionala utvecklingsstrategier som Agenda 2030, med fokus på hållbar samhällsutveckling, främjande av friluftsliv, och stärkt landsbygdsnäringsliv.

2. Genomförande, organisation & arbetssätt

För att besvara frågeställningarna så har förstudien genomförts med ett processinriktat arbetssätt där dialog, kunskapsinsamling och omvärldsbevakning kombinerats med successiv fördjupning. En projektledare anställdes på 75 % under perioden 16 september 2024–31 augusti 2025. Arbetet har följts upp genom veckovisa interna möten och ett löpande uppdaterat GANTT-schema.

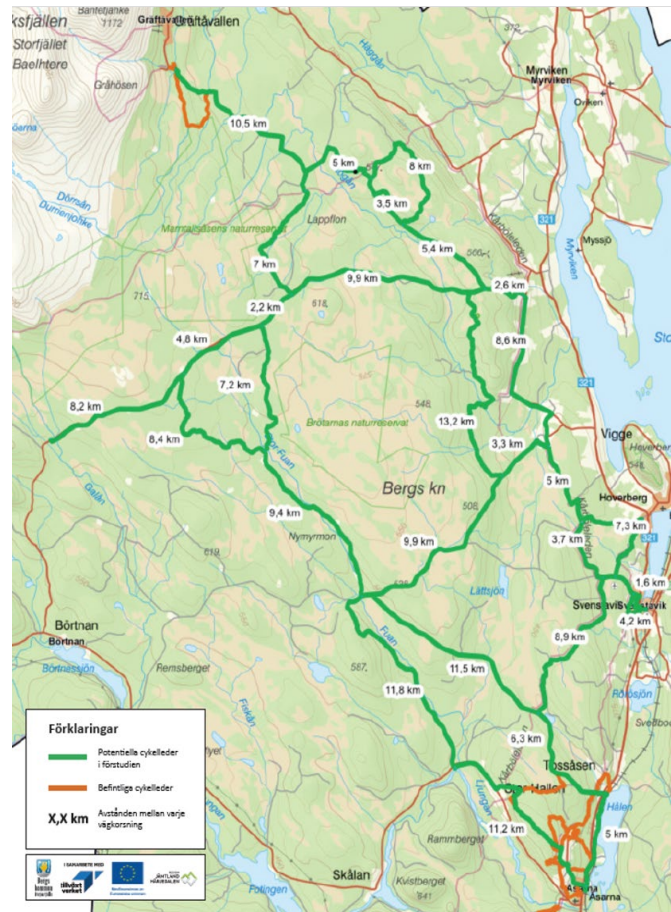
En styrgrupp med representanter från företag, kommunen och samebyn har fungerat som bollplank och nätverksmotor. Sex möten har hållits, digitalt och fysiskt, där samiska intressen varit representerade. Arbetet har präglats av öppenhet och delaktighet, med särskilda metoder för att säkerställa att alla röster kommit till tals.



Dialogen och informationsspridning med företag, föreningar & medborgare har skett genom informationsmöten, workshops, företagskontakter och medborgardialoger. Destination Vemdalen och flera turistföretagare längs potentiella sträckor har deltagit i diskussioner. Kontakter har även etablerats med cykelprojekt i andra delar av Sverige, bland annat Biking Bergslagen.

Kartläggningen av leder har omfattat GPX-insamling, platsbesök och fotografering. Detta resulterade i att cirka 20 mil där 93% är befintliga grusvägar identifierades som lämpliga för gravelcykling, men inte hela sträckor är sammankopplade.

Markägardialogen har varit omfattande, med kontakt till 462 markägare och vägföreningar via främst brev, telefon och möten. Åsikterna har varierat, men gemensamt är önskemål om hänsyn under jakttider och tjällossning (1 juni–21 augusti).



Tåssåsens sameby har deltagit aktivt och sett gravelcykling som ett möjligt sätt att minska trycket på fjällen, under förutsättning att information och skyltning förbättras. Även Bergs samiska koordinatör och Samiska rådet i Berg har varit delaktiga med åsikter och fått täta uppdateringar på sina sammanträden under förstudien gång.

Projektet har integrerat hållbarhet i alla delar – från val av ledsträckning till dialog med markägare, samebyar och andra intressenter. Arbetet har utgått från ekologiska, sociala och ekonomiska perspektiv, med fokus på att minimera miljöpåverkan, skapa lokala mervärden och säkerställa en långsiktigt hållbar drift av lederna.

Kommunikationen har följt en särskild plan med löpande uppdateringar via kommunens webb, nyhetsbrev och sociala medier, kompletterat med medverkan i press, TV och lokala evenemang. Intern hos Bergs kommun har projektet förankrats via politiken både före förstudien då beslut i Utvecklingsutskottet (UU) och under då UU och Kommunstyrelsen har fått en dragning på sina sammanträden.

3. Omvärldsanalys & trender

Förstudien har bedrivit löpande omvärldsbevakning med syfte att samla in lärdomar och goda exempel från andra regioner, länder och cykelområden.

3.1 Gravelcykling

Gravelcykling innebär cykling på grusvägar och lågtrafikerade vägar, ofta med särskilda gravelbikes. Denna typ av cykling kombinerar fart, äventyr och naturupplevelse, med fokus på grusvägar snarare än stigar. Det ger tillgång till befintlig infrastruktur med låg miljöpåverkan och ses därför som en hållbar form av friluftsturism. Gravel är en växande trend både i Sverige och internationellt. Evenemang som Fjällturen i Funäsdalen visar hur intresset för grusvägscyking kan byggas upp över tid. Flera regioner ser gravelcykling som en viktig komponent i att bredda besöksnäringen, särskilt som efterfrågan på lågtröskelaktiviteter i naturen ökar. Trots att det i dagsläget saknas en nationell kartläggning av gravelcykling, nämns den ofta i MTB-sammanhang som en del av en större rörelse mot mer tillgänglig och hållbar cykling.

Tre typer av gravelleder kan idag identifieras i Sverige:

- **A. Användargenererade:** Rutter som delas via Komoot, Strava och sociala medier. Saknar formell organisation eller underhållsansvar.
- **B. Region/Kommunala/destinationsdrivna:** Ofta framtagna i projektform, ibland skyltade. Exempel finns i Värmland, Bergslagen och Småland.
- **C. Företag/Privata initiativ:** Erbjuds av guider, företag eller boendeanläggningar, ofta som en del av paketerbjudanden.

3.2 Cykelturism växer i Europa

Enligt Europaparlamentets siffror från 2013 omsätter cykelturismen cirka 44 miljarder euro per år. Självguidade turer med inslag av natur, kultur och lokal gastronomi är särskilt efterfrågade. En internationell branschstudie från 2024 – genomförd av ATTA, CycleSummit och EuroVelo/ECF – visar att cykelturismen i Europa fortsätter att växa och utvecklas. Studien bygger på svar från 245 cykelreserearrangörer inom och utanför Europa, och visar bland annat att:

- **88 %** av arrangörerna förväntar sig lika hög eller högre gästvolym 2024 jämfört med föregående år. Gravel utgör fortfarande en mindre del av utbudet men växer snabbt.
- Självguidade cykelpaket blir alltmer populära, särskilt i Europa. Vanligaste formatet är turer på 4–8 dagar, med en genomsnittlig kostnad på 128 euro per dag.
- Mer än 93 % av cykelresorna inkluderar stopp i byar, naturmiljöer eller vid kulturella sevärdheter – ofta med fokus på lokal mat och hållbara upplevelser.

En tydlig slutsats är att arrangörerna efterfrågar mer stöd från offentliga aktörer, särskilt för att utveckla infrastruktur och logistik. Gravelcykling, elcyklar och självguidade upplevelser i naturnära miljöer ses som tre tydliga framtidstrender.

En trend som vuxit fram senaste åren är "coolcation" dvs. att europeiska resenärer åker till Norden och semestrar då det är för varmt i centrala Europa under sommaren.

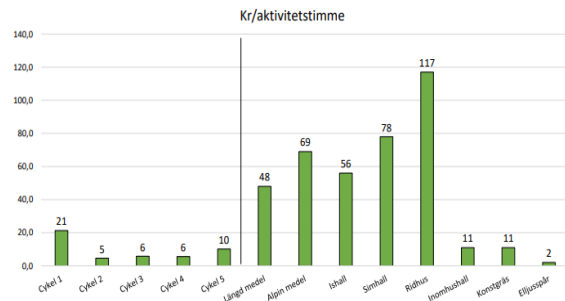
3.3 Cykel & Sverige

Intresset för cykling växer snabbt i Sverige, och flera tidigare vintersportanläggningar – särskilt i södra Sverige – har ställt om till att enbart erbjuda cykling, såsom Hallandsåsen. Flera regioner tar idag ett samlat ansvar för cykelleder på regional nivå. Exempelvis har Region Skåne, med stöd av sitt "Ramverk för vandring", tagit rollen som huvudman för utvecklingen av cykelleder. Ett liknande initiativ finns i Värmland under konceptet *Biking Värmland*. I Skåne ser man dessutom särskild potential i MTB-cykling, både som besöksanledning och som en del av regionens attraktionskraft som livsplats. Regionen genomför även en förstudie om gravelcykling.



En studie publicerad i maj 2025 av Ecoloop, Cykelfrämjandet och Friluftsrådet visar att cykelanläggningar är ett kostnads- och klimatomkostligt hållbart alternativ jämfört med många andra idrotts- och fritidsanläggningar. Särskilt stigcykling lyfts fram som kostnadseffektivt, med låg tröskel för etablering och drift. Studien pekar också på att ett bra första steg är att märka upp befintliga stigar och vägar, ta fram ledkartor och satsa på tydlig kommunikation.

Jämförelse med andra idrottsanläggningar

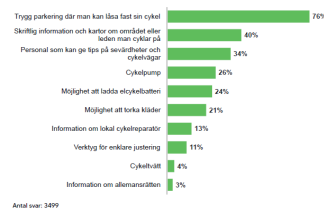


Andra undersökningar visar att investeringar i cykelleder ger stor lokal avkastning – upp till tio gånger insatt belopp i form av ökad turism. Liknande effekter har setts inom folkhälsoområdet. Cykelfrämjandet och Enkätfabriken genomförde under vintern 2024 en enkätundersökning med cirka 4 000 svarande om cykelsemestrar. Några av slutsatserna var:

- Gravelcykling växer starkt och attraherar både nya målgrupper och tidigare MTB- och landsvägscyklister.
- Cykelturister är villiga att betala för service som fika, verkstad, cykeltvätt och säker förvaring.
- Cykelvänligt boende, särskilt med möjlighet att låsa in cykeln, är viktigt.
- Många cyklister väljer miljövänliga transportsätt till destinationen – som tåg eller buss – även om 40 % fortfarande tar bil (jämfört med 97 % för skidseminstern).
- Utbudet av säkra, bilfria cykelleder och god skyltning värderas högt, liksom möjligheter att äta på restaurang och café längs leden eller handla i butik.

2.4. På cykelsemestern

Hur viktigt är att följande finns på restaurang/café längs turen?
Välj dina topp 3



Antal svar: 3499

Cykelfrämjandet, Vinter 2023 - Cykelpanel, februari, 2024

14

Rapport av Enkätfabriken

Det överlägset viktigaste för respondenterna är att det vid restauranger och caféer längs turen finns trygga parkeringar där man kan låsa fast sin cykel (76 %). Andra viktiga saker som respondenterna anser bör finnas är skriftlig information och kartor om området (40 %), följt av personal som kan ge tips (34 %). Ungefär en fjärdedel anser det också viktigt att det finns cykelverkstad att tillgå (26 %) och laddningsmöjligheter till elcykelbatteri (24 %).

Biking Bergslagen som förstudien besökte på studieresan lyfter flera faktorer som varit avgörande för deras framgång:

- Projektet initierades av regionen, som tecknade avtal med samtliga kommuner.
- Kommunerna i sin tur slöt avtal med föreningar och markägare.
- En projektanställd person ansvarar för utveckling och underhåll, vilket skapar långsiktig stabilitet.
- Kommunalt anställda tillsammans med ersättning till föreningar används för att röja leder, vilket säkrar driften.

Drift- och underhållsfrågan återkommer i många projekt. Många cykelanläggningar är idag helt beroende av ideella krafter, vilket inte alltid är långsiktigt hållbart. Flera aktörer, såväl på regional, kommunal som destinationsnivå, menar att en framgångsrik modell är att avsätta medel till föreningar för att säkerställa drift och underhåll. I takt med att gravelcyklingen växer behöver även befintliga avtal med markägare uppdateras och anpassas till denna nya typ av cykling.

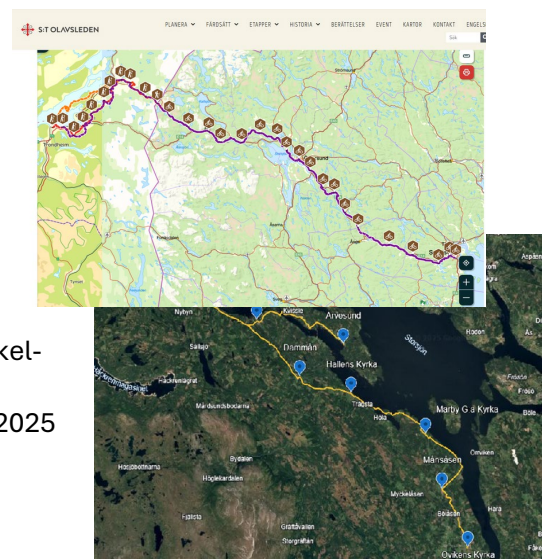
3.4 Cykel & Jämtland Härjedalen

Jämtland Härjedalen Turism (JHT) driver projektet Hållbar arktisk och perifer cykelturism (NPA-projekt) under perioden 2023–2026. Projektet syftar till att stärka samverkan, möjliggöra erfarenhetsutbyte och utveckla entreprenörskapet inom cykelturism. Det ska också bidra till att etablera nya hållbara affärsmodeller i regionen. Under förstudien har vi haft ett nära utbyte med JHT, vilket varit värdefullt. JHT ser stor potential för fortsatt utveckling inom cykelturismen i Jämtland Härjedalen.

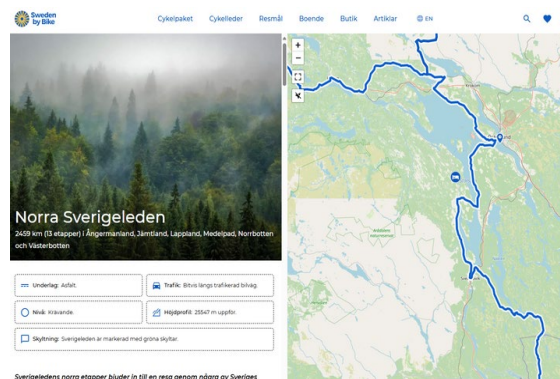
Vid en JHT-workshop med ett 20-tal cykelaktörer i regionen framkom att cykling idag ofta ses som en biprodukt till vintersäsongen. Gäster hittar inte hit i den utsträckning som önskas, och många entreprenörer upplever ett behov av att avsätta mer tid och resurser till att utveckla sommarens cykelprodukter. Cykelturisten skiljer sig dessutom från vintergästen – den stannar ofta två dagar på en plats innan den reser vidare, vilket ställer krav på andra logistiklösningar och paketeringar.

Flera andra cykel- och vandringsprojekt pågår i närområdet, där potential för samverkan finns:

- S:t Olofsledens organisation, som söker en långsiktig lösning för drift av sin vandrings- och cykelled mellan Sundsvall och Trondheim. Leden är totalt 580 km lång, varav cirka 45 % utgörs av grusväg, 36 % asfalt och 19 % stig.
- Hallenbygden i Samverkan har skapat en ny cykel- och vandringsväg mellan Ovikens- och Mörsils kyrka, via Arvesund. Skyltning sker sommaren 2025 och invigning planeras till försommaren 2026.



- Destination Östersund driver en parallell satsning tillsammans med Sweden by Bike, delvis utanför Östersunds kommun, via Persåsen.
- Sverigeledens norra del passerar rakt genom Svenstavik och västra sidan Storsjön kan i framtiden kopplas till gravelledssystemet.
- En cykelväg mellan Vigge och Hoverberg har påbörjats för att leda cyklister bort från trafikerade väg 321.



3.5 Svenskarna, friluftsliv och cykeln

Enligt Naturvårdsverkets rapport från 2021 är friluftsliv en djupt förankrad del av svenskarnas vardag. Cirka 80 % av befolkningen vistas ofta i naturen under längre ledigheter, och det vardagsnära friluftslivet dominerar – främst i form av promenader, cykling och andra naturupplevelser. Detta innebär att nya cykelleder kan gynna såväl lokalbefolkningen som besökare. Cykling på väg är en av de tio mest utövade friluftsaktiviteterna i Sverige. Den nämns också bland de aktiviteter som utövas frekvent – mer än 60 gånger per år – av en betydande andel av befolkningen.



3.6 Allemansrätten & elcykel

Över 75 % av svenskarna anser att allemansrätten är mycket viktig för deras möjlighet att vistas i naturen, och 85 % anser att den är värd att försvara. Samtidigt finns det en viss osäkerhet kring hur allemansrätten gäller vid cykling, särskilt elcykling. Detta innebär att nya cykelleder på befintliga vägar och stigar bör utformas med respekt för allemansrätten. Erfarenheter visar att konflikter mellan olika friluftsutövare, som cyklister och vandrare, kan förebyggas genom gemensam skyltning och tydlig ledanvändning. Östersunds kommun har vidareutvecklat Cykelfrämjandets kampanj "Folk:hälsa" och tagit fram en skylt som förebygger sådana konflikter.



Elcyklar är ett växande och omdiskuterat inslag i svensk natur. En elcykel räknas som cykel enligt svensk lag om den har en motoreffekt på högst 250 watt och motorn inte ger krafttillskott vid hastigheter över 25 km/h. Elcyklar som överstiger dessa gränser klassas som motordrivna fordon, vilket innebär att de faller in under regelverk för moped eller motorcykel – beroende på effekt och hastighet.

Naturvårdsverket tydliggör att allemansrätten inte omfattar motordrivna fordon, elcyklar har motorer. För att framföra en elcykel i naturen krävs därför både markägarens tillstånd och dispens från terrängkörningsförbudet. I den dialog som förts med markägare inom ramen för förstudien har vi lyft frågan om elcyklar under 250 watt. Hittills har ingen markägare motsatt sig detta, vilket kan förklaras av att majoriteten av de föreslagna lederna går på grus- eller skogsbilvägar. Att endast elcyklar under 250 watt är tillåtna framgår också tydligt i det föreslagna markägaravtalet (se bilaga 3).

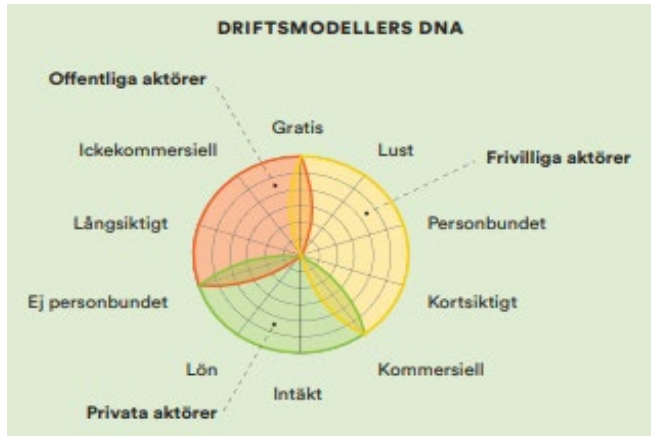
Den fiktiva föreningen ”Cykla i Berg” har använts under förstudien som och finns med som namn på i bilagorna *Markägaravtal* och *Plan för Samråd med samebyar*.

3.7 Cykelleder & drift

Gällande övriga cykeldestinationer ser man fler organisationer som driver dem. Det lyfts även fram i Cykelfrämjandets rapport om MTB leder.

- A. Föreningsdrivna
- B. Kommunala
- C. Destinationsdrivna
- D. Företagsdrivna

Modell kring drift från Cykelfrämjandes rapport.



När man tittar närmare på ekonomi & betallösningar för leder så finns det nästan inga medel för långsiktigt underhåll, därför tvingas många huvudmän införa betallösningar, till exempel trailpass, frivilliga avgifter eller parkeringsavgifter. Många framgångsrika och "hållbara" cykelleder har bidrag från kommun eller region, kring gravelcykling så betalar man för kringsservice dvs. parkering, dass, cykeltvätt, inte själva leden. Insikter som är baserade både på rapporter och intervjuer under förstudien visar på:

- 1 av 4 svenska ledhuvudmän jobbar med någon form av betalning.
- Hälften har frivillig avgift, hälften använder trailpass/liftkort.
- Intäkterna är ofta avgörande för att hålla leder öppna, men täcker sällan mer än en liten del av kostnaderna.
- Funäsfjällen & Lofsdalen är ett exempel på en affärsmässig modell där ett ledbolag både sköter leder och driver intäktsgenererande verksamhet. Men då både vinter med skoter, längd- och turskidor & sommar med cykling & vandring.

3.8 Hållbarhet & slitage

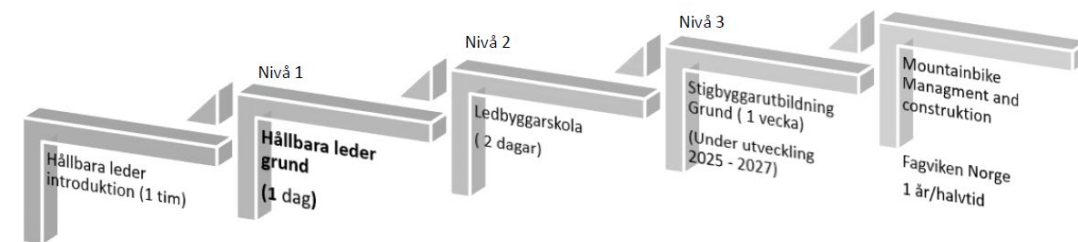
En vanlig uppfattning är att cykling sliter mer på naturen än vandring. Forskning, bland annat från NINA i Norge, visar dock att påverkan oftast är liten på ledens bredd och djup – det är miljöförhållandena som avgör. Fuktiga marker, lutning och jordtyp är de faktorer som främst styr slitaget.

Studierna visar att:

- Blöta områden ger störst breddökning, där både cykling och ridning kan fördubbla stigbredden.
- Djupet påverkas sällan, eftersom underlaget ofta redan är kompakterat.
- Hög användning i känsliga partier ökar slitaget oavsett aktivitet.
- Cykling sliter inte nödvändigtvis mer än vandring, men ger en annan påverkan – ofta bredare spår.



Slutsatsen är att förvaltning och aktiv planering är avgörande för att skapa hållbara leder. Det finns en risk att leder byggs på fel sätt om rätt kunskap saknas. Cykelfrämjandet har under flera år erbjudit stigbyggarutbildningar i flera steg som betonar principerna för hållbart byggande. Grundidén är att arbeta med platsens naturliga förutsättningar i stället för mot dem – exempelvis genom att bygga upp med sten där det är blött, följa konturerna i terrängen och undvika att dra leder genom våtmarker. Man betonar också vikten av att arbeta utifrån principen ”Rider in, water out” – vattnet ska alltid ledas bort från stigen. Rätt planering, inklusive användning av clinometer, halveringsregeln och konturbaserad design, minskar risken för erosion och skador på naturen. På så sätt skapas leder som inte bara fungerar vid anläggningen utan förblir hållbara över tid



4. Samverkan & Resultat

4.1 Företag & organisationer

Flera företag längs den tänkta sträckan, bland andra Fjällgården i Gräftåvallen, Wikners i Persåsen, Åsarna Ski Bike Run, Åsarna Skicenter, Strandgården i Hoverberg och Galå Fjällgård, ser gravelcyklingen som en möjlighet att förbättra sommarsäsongen och attrahera nya målgrupper. Klimatförändringarna gör att fler vill satsa på sommaraktiviteter. Några företag är beredda att bidra ekonomiskt och ingå i en framtida styrelse, men de flesta är för små för att själva driva projekt eller bygga leder. De efterlyser ett samlat grepp för paketering och marknadsföring.

Svenska kyrkan driver och underhåller Kårböleleden och Jämt-Norgeleden som förstudien föreslår att utnyttja delar av. Under förstudien har vi haft god dialog och de ser inga hinder att dela stigen. Blir det ett genomförandeprojekt behövs då ett gemensamt underhållsavtal och samverkan med markägarna.

Jämtland Härjedalen Turism (JHT) ser stor potential i regionen med bilfria vägar, god mat och bra boende som styrkor. Man lyfter särskilt möjligheterna att koppla ihop cykelleder mellan Berg, Härjedalen och Östersund för att öka synlighet och förlänga gästernas vistelse. En gemensam satsning under exempelvis namnet *Biking Jämtland Härjedalen* skulle kunna stärka hela regionen. Specifikt för Bergs kommun visar förstudien att gravelcykling växer snabbt och är en stark trend. Här finns därmed en stor potential att skapa värde – både för kommunen och för de lokala företagen. Förstudien visar att vi har relativt låg mognad när det gäller cykelturismen i dagsläget. Med avsaknad av paket, transporter, kunskap, samarbeten, anpassning för cykelgästen och skyltning.

4.2 Markägare & vägföreningar

Totalt har 462 markägare och vägföreningar kontaktats under förstudien. Dialogen har förts via post, telefon, e-post samt genom individuella möten. Vägföreningarna kontaktades i februari för att kunna behandla frågan på sina årsmöten. Markägarna fick i mars månad ett brev med information om bakgrund, syfte och ett förslaget upplägg för ett eventuellt genomförandeprojekt. I brevet inbjöds de till dialog och ombads att skriftligen, via post eller digitalt, lämna sin inställning till en möjlig cykelled. Av de kontaktade har 253 svarat, medan 209 inte har återkommit.

Reaktionerna har övervägande varit positiva – särskilt när förutsättningen är att lederna nyttjar befintlig infrastruktur och att skyltning sker diskret. Alla inkomna synpunkter har dokumenterats i ett särskilt register.



Grafen är baserad på svar per 14 aug 2025

Några återkommande farhågor har dock identifierats. Dessa rör bland annat ansvarsfördelning, nedskräpning, ökat slitage, bristande underhåll, oklara villkor samt oro för kommersiell exploatering. Samtidigt har många uttryckt intresse för fortsatt dialog, samverkan och – i vissa fall – möjlighet till ersättning eller andra praktiska lösningar. För att öka acceptans och deltagande i ett genomförandeprojekt bedöms det som nödvändigt med tydlig kommunikation, skriftliga avtal och lösningar för hygien, tillsyn och renhållning. Några vägföreningar efterfrågar också möjlighet till samverkan eller avtal om ersättning, särskilt vid organiserad användning.

En andel av markägarna är skogsbolag och andra juridiska personer snarare än privatpersoner. Särskilt SCA och Sveaskog har uttryckt ett positivt intresse för projektet. Sveaskog har även visat intresse för att öka tillgängligheten till Ekoparken Galhammarn inom området.

Ett tydligt önskemål från många markägare är att cyklingen begränsas under jakttid och tjällossning, särskilt perioden 1 juni–21 augusti. I de fall där en markägare nekat till ledanvändning har det lett till att vissa ledsträckningar har plockats bort ur kartläggningen. Att beakta inför ett genomförandeprojekt är att markägarna är många, och att dialogen med dem kräver både tid och resurser. En sammanställning av inkomna synpunkter finns bifogad i:

- Bilaga 4, Sammanställning markägare o vägföreningars åsikter maj 2025

4.3 Samebyar & samiska representanter

Tåssåsens sameby har varit representerad i styrgruppen genom sin tidigare ordförande, och har löpande informerat sin styrelse om projektets framdrift. Samebyn är positivt inställd till förstudien, särskilt då gravelcykling ses som ett alternativ som kan minska trycket på fjällområdet. De har betonat vikten av god information, tydlig skyltning samt uttryckt önskemål om att samiska ortnamn bör lyftas fram längs lederna.

Kommunens samiska koordinator har bistått med råd, kontakter och stöd under hela processen. Projektet har också presenterats och diskuterats vid tre tillfällen med Samiska rådet i Bergs kommun. Som samisk förvaltningskommun har Berg ett särskilt ansvar att föra dialog med samiska intressen. Den löpande samverkan med samebyn och andra samiska aktörer har därför varit en viktig del av projektet. En särskild plan för fortsatt samråd under ett eventuellt genomförandeprojekt har tagits fram och bifogas:

- Bilaga 2, Plan för samråd med samebyar och samiska intressen- Berg

4.4 Föreningar

Flera ideella föreningar har visat intresse för att delta i ett framtida genomförandeprojekt. Bland de engagerade finns Gräftåvallens SK, Persåsens Skid- & Kälklubb, Åsarna IK samt nätverk som Naturnära Samverkan i Gräftåvallen. En dialog har också förts med bygdegårdsföreningar, byalag och lokala utvecklingsgrupper som delar vår positiva samsyn kring utvecklingen av cykelleder.

4.5 Myndigheter

Länsstyrelsen har varit positiv och gett stöd till arbetet, särskilt då den föreslagna ledsträckningen undviker naturreservat och i dessa fall inte behöver söka godkännande från Länsstyrelsen. De har även väglett kring tolkning av allemansrätten och elcyklar med mera.

Trafikverket har gett vägledning gällande skyltning längs statliga vägar. Möjlighet finns att sätta upp skyltar i vägrenen, mellan Trafikverkets- och markägarens vägområde. Vi har valt att kontakta alla markägare även på Trafikverkets vägar för att informera och få till markägaravtal. Sätter man upp skyltar på Trafikverket vägområde behöver de följa Trafikverkets standard.

Sammanfattningsvis har dialogen varit bred, inkluderande och respektfull. Den har lett till förankring, identifierade möjligheter till samverkan och visat på stort engagemang – vilket stärker möjligheterna för ett framtida genomförandeprojekt.

4.6 Nätverk & nätverksträffar

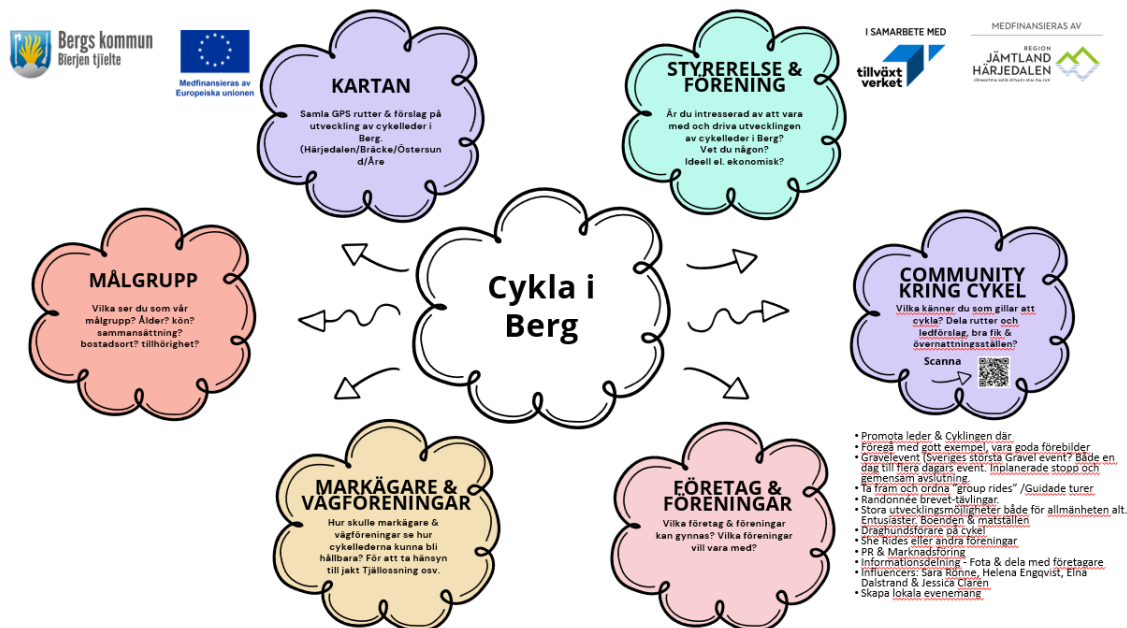
I maj 2025 genomfördes en workshop och nätverksträff med syfte att vidareutveckla ett lokalt cykelcommunity i Berg och skapa ett nätverk av engagerade aktörer. Cirka 30 deltagare från näringsliv, föreningsliv, politik, samiska intressen, privatpersoner och markägare deltog. Projektledaren inledde med en kort sammanfattning om bakgrunden till projektet och markägarnas synpunkter. Därefter arbetade deltagarna i grupper för att utforska möjligheter, utmaningar och konkreta idéer för framtiden.

Workshoppen visade på ett brett och starkt engagemang för att utveckla cykelleder med lokal förankring. Flera deltagare lyfte behovet av en ny föreningsstruktur och tre personer anmälde intresse för att ingå i en framtida styrelse. Även redan aktiva föreningar, såsom Gräftåvallens skidklubb, Persåsens skid- och kälklubb och Åsarna IK:s nybildade cykelsektion, nämndes som tänkbara samarbetspartners.

Deltagarna föreslog olika funktioner för ett cykelcommunity – såsom felanmälan, städdagar, eventorganisation och förebildskap. Målgrupperna bedömdes vara breda, från elcyklister och familjer till vana gravelcyklister. Det fanns även konkreta idéer kring events, GPX-rutter, skyltning och hur man kan marknadsföra området genom influencers och lokala värden. Markägarnas perspektiv togs på stort allvar – särskilt vikten av att nyttja befintliga vägar och respektera jakt- och tjällossningsperioder.

Leden mellan Svenstavik och Persåsen undviker den högt trafikerade vägen 321 som är olämplig att cykla på ur trafiksäkerhetssynpunkt. Leden kommer även vara lämplig att vandra på med. Familjer kan dela upp sträckan och bara cykla kortare sträckor men det tänkta ledsystemet kommer att knyta ihop etablerade leder och cykelparker i Åsarna, Persåsen och Gräftåvallen.

Workshoppen lade en god grund för fortsatt samverkan och organisering i ett framtida genomförandeprojekt.



5. Hållbarhetsanalys

5.1 Ekologisk hållbarhet

Förstudien har strävat efter att minimera påverkan på natur och miljö i enlighet med Bergs kommuns program för ekologisk hållbarhet. Ambitionen har varit att styra cykelturism från fjällmiljöer till befintliga grus- och skogsvägar i låglandsområden, vilket minskar risk för störningar på djurliv och renskötsel.

Ledsträckorna har valts med hjälp av GIS för att undvika naturreservat, myrmarker och fjällnära områden. Samråd har skett med samebyar och Länsstyrelsen. Gravelcykling bedöms ge betydligt mindre ekologiskt avtryck än stigbaserad MTB. Vid behov av nya kopplingar används hållbara metoder, exempelvis Cykelfrämjandets riktlinjer för ledbyggnation. Praktiska aspekter som avfallshantering, dass och skyltning har lyfts tidigt i planeringen. Även mötesformer och markägarkontakter har anpassats för att minska resande, genom digitala möten och telefonkontakt.

5.2 Social hållbarhet

Förstudien har genomgående tillämpat ett inkluderande arbetssätt, där samverkan och delaktighet har stått i centrum. Dialogen med samebyar, föreningar, företag, byalag och medborgare har varit omfattande och kontinuerlig. Det sociala hållbarhetsperspektivet har genomsyrat hela projektets utformning – från styrgruppens sammansättning till kommunikation, mötesformer och ledplanering.

5.2.1 Jämställdhet

I styrgruppen har en jämn könsfördelning eftersträvat. Metoder som rundor har använts för att säkerställa att alla röster hörs. Kommunikation har utformats normmedvetet, exempelvis genom att aktivt kontakta kvinnor vid delat markägarskap. Lederna planeras för att vara tillgängliga för olika grupper – både vana cyklister, nybörjare och elcyklister. Könsfördelningen i aktiviteterna har varit jämn (ca 52 % kvinnor, 48 % män).

5.2.2 Mångfald

Mångfaldsperspektivet har beaktats genom hela projektet, i allt från sammansättning av nätverk till målgruppstänk och dialog. Samebyarnas medverkan, samråd med Samiska rådet och kommunens samiska koordinator har varit avgörande för att inkludera urfolksrättigheter och kulturella perspektiv. Projektet har dessutom aktivt inkluderat företagare med olika bakgrund. Förstudien har även öppnat upp för internationella målgrupper, vilket breddar tillgängligheten och skapar nya kontaktytor. Inbjudningar till intresseträffar och möten har varit öppna för alla, och breven till markägare har haft styrgruppen som gemensam avsändare för att spegla bredden i projektets förankring. Dock har vi inte nått utlandsfödda privatpersoner eller personer med annan etnisk bakgrund i förstudien.

5.3 Ekonomisk hållbarhet

Gravelcykling kan ge långsiktig lokal nytta genom turism, friluftsliv och företagsutveckling. Eftersom infrastrukturen redan finns minskar både investerings- och driftkostnader. Flera företag har uttryckt intresse för att utveckla cykelrelaterade tjänster såsom logi, mat,

verkstad och guidade turer. Arbetsmarknadsenheten i kommunen har även visat intresse för att bidra med enklare tillsyn och underhåll, vilket kan skapa sysselsättning för personer långt från arbetsmarknaden. Exempel från andra regioner visar att cykelleder kan ge hög lokal avkastning – upp till tio gånger insatt belopp – samt bidra till folkhälsa.

6. Kommunikation och resultatspridning

Kommunikationsinsatserna har följt den framtagna planen och omfattat både intern och extern spridning. Projektsidan på **bergs.se/forstudiecykelleder** har fungerat som nav och uppdaterats kontinuerligt med nyheter, inbjudningar och information. Extern kommunikation har skett via kommunens webbplats, sociala medier, nyhetsbrev, lokal media och vid fysiska evenemang. Internt har projektet förankrats genom information till politiken, löpande uppdateringar på intranätet och en inbjudan till slutkonferensen. Sammanfattningsvis har kommunikationen bidragit till bred förankring, synlighet och delaktighet – både inom kommunen och bland företag, föreningar och invånare.

7. Problematik & lärdomar

Bergs kommun befinner sig i ett tidigt skede när det gäller utvecklingen av cykelturism. Till skillnad från närliggande destinationer som Åre, Lofsdalen och Funäsdalen – som har etablerade aktörer, starka varumärken och en högre mognadsgrad – saknas ännu strukturer och samordning i Berg. Samtidigt finns en tydlig potential, inte minst tack vare kommunens geografiska läge som en naturlig passage mellan dessa etablerade cykeldestinationer.

Under en workshop med ett 20-tal cykelaktörer, arrangerad av JHT, framkom att cykling i dag ofta ses som ett komplement till vintersäsongen snarare än en egen reseanledning. Många entreprenörer uttryckte behov av att satsa mer tid och resurser på att utveckla attraktiva produkter för sommarsäsongen, då gästerna inte hittar hit i den omfattning som önskas. Cykelturisten skiljer sig dessutom från vintergästen genom att oftare stanna endast ett par dagar innan resan fortsätter, vilket skapar behov av bättre paketering av boende, mat, aktiviteter och transporter samt nya former av samarbete mellan aktörer. Detta öppnar möjligheter för ett framtida genomförandeprojekt med fokus på paketering, utveckling, marknadsföring och internationell synlighet.

En viktig lärdom från förstudien är att Bergs kommun inte kan vara huvudman för byggnation och drift av cykellederna. Kommunen har inte det som uppdrag utan kan fungera som stödjande part men varken har mandat, resurser eller långsiktiga förutsättningar för att ansvara för lederna. Samtidigt finns idag ingen befintlig förening eller organisation som är beredd att ta ett helhetsansvar. En sådan föreningssammanslutning föreslås startas, engagemang och driv finns för detta.

Markägarna har tydligt uttryckt att de vill se en föreningsbaserad och icke-kommersiell huvudman som kan garantera långsiktig skötsel, avtal och kontaktpersoner. Detta innebär att ett genomförandeprojekt behöver prioritera etableringen av en ny föreningsstruktur eller ett samverkansorgan där företag, föreningar, markägare och offentliga aktörer tillsammans kan ta ansvar för lederna.

7.1 SWOT-analys

Styrkor

- Starkt lokalt engagemang hos företag, föreningar och markägare.
- Goda naturliga förutsättningar: 93 % grusväg på de planerade 20 milen.
- Strategiskt läge mellan Åre, Härjedalen och Oviksfjällen.
- Befintliga nätverk och låg trängsel.
- Koppling till folkhälsa och lokal utveckling.

Möjligheter

- Växande trend internationellt.
- Ett varmare Europa bidrar till "coolcation" resenärer
- Större utbud under sommarsäsong och ökad platsattraktivitet.
- Nya samverkansmodeller i regionen och extern finansiering
- Digitala lösningar som minskar kostnader.

Svagheter

- Kort säsong (ca 10 veckor pga. jakt) begränsar vissa coolcation resenärer.
- Osäker finansiering av drift och underhåll
- Låg betalningsvilja bland gravelcyklister.
- Investeringar på 1,5–2,5 miljoner kronor krävs för hela sträckan.
- Otydlig juridik kring betalmodeller.

Hot

- Motstånd från markägare och jaktlag.
- Risk för sviktande ideellt engagemang.
- Klimatvariationer och extrema väderhändelser.
- Brister i service och logistik.

8. Slutsatser

Förstudien har tagit fram ett omfattande kunskapsunderlag och visar att förutsättningarna för att utveckla hållbara gravel- och MTB-leder i Bergs kommun är goda på sikt. Arbetet har skapat en bred samsyn mellan markägare, företag, föreningar, myndigheter och andra intressenter och lagt en stabil grund för nästa steg. Kommunen har en viktig roll i att samordna och stödja, men inte som huvudman för byggandet av leder. Förstudien har identifierat två huvudsakliga utvecklingsspår som kan drivas vidare, antingen var för sig eller i kombination:

A. Anläggning av leder

Ett första utvecklingsspår handlar om etablering av hållbara cykelleder, förbättring av anslutningar och framtagande av en långsiktig förvaltningsmodell i nära samverkan med markägare och vägföreningar. En förening — ideell eller ekonomisk — har identifierats som den mest lämpliga och realistisk organisationsformen, förutsatt att finansiering och organisation säkras för att driva arbetet vidare.

För att ett genomförandeprojekt ska kunna realiseras krävs dock:

- Projektledning och samordning för att hantera dialogen med markägare, vägföreningar och entreprenörer.
- Kapital och långsiktig finansiering för anläggning, skyltning och underhåll.

- Etablerad förening som kan bära huvudmannskapet och ansvara för framtida drift. Tre personer och en representant från Tåssåsens sameby, tre föreningar och några företag är i startgroparna för att diskutera bildandet av en gemensam förening. Parallellt undersöks möjlig finansiering. Föreningen som bildas blir därmed avgörande för att ta projektet vidare. Den bifogade handlingsplanen är skriven för att hjälpa dessa på traven kring nästa steg. (Bilaga 1)

B. Paketering och marknadsföring

Det andra utvecklingsspåret handlar om att stärka kommunens och företagens attraktionskraft genom paketering, marknadsföring och produktutveckling. Här finns potential att utveckla tjänster och samarbeten som gör Bergs kommun mer intressant för både nationella och internationella cykelgäster. I dagsläget saknas ett samlat erbjudande, och företagen upplever lägre mognad än etablerade cykeldestinationer som Åre och Härjedalen. Ett framtida genomförandeprojekt kan därför fokusera på att:

- Utveckla cykelpaket som kombinerar boende, mat, guidning och upplevelser.
- Skapa samarbetsmodeller mellan företag, föreningar och destinationsaktörer.
- Rikta marknadsföring mot nya målgrupper, särskilt den internationella gästen.

Ett sådant projekt kan drivas parallellt med ledutvecklingen eller som en separat satsning, men förutsätter att lokala företag ges stöd i att paketera och marknadsföra sina tjänster.

8.1 Kort sikt – observerad effekt

På kort sikt har förstudien lett till flera effekter, även om besöksökningar och ekonomiska resultat uteblir tills lederna är byggda och marknadsförda. Det har skett ett kunskapslyft kring gravelcyklingens potential i kommunen. Samverkan mellan företag, föreningar och markägare har stärkts, en förening har skapat en cykelsektion för att arbeta vidare med frågan. Nya nätverk har skapats, och flera företag har redan börjat skissa på nya cykelrelaterade tjänster, som uthyrning, evenemang och paketerbjudanden.

8.2 Lång sikt – bedömd effekt

På längre sikt finns en tydlig potential att etablera ett cykelområde av både regional och nationell betydelse. En väl förankrad och hållbar ledstruktur kan stärka Bergs kommuns platsvarumärke och attraktivitet för både invånare och besökare, samtidigt som den bidrar till en mer ansvarsfull och långsiktig användning av naturresurserna.

För att nå denna potential krävs ett helhetsgrepp där ledutveckling, drift, marknadsföring och samverkan mellan företag, föreningar, markägare och offentliga aktörer integreras. Effekten på sikt bedöms bli en ökad omsättning inom besöksnäringen, fler arbetstillfällen och en stärkt lokal arbetsmarknad. Det förväntas också bidra till en förbättrad attraktivitet för både boende och inflyttare samt till flera av Agenda 2030-målen, särskilt mål 3, 8, 11, 12 och 15.

8.3 Framgångsfaktorer

Det som särskilt bidragit till förstudieprojektets genomslag är en närvarande projektledning som byggt relationer lokalt, kombinerat med tidig och öppen dialog med markägare och samebyar. Förstudien fick ett försprång med det offentliga ägandet genom kommunens nätverk, ledarskap, kapital och att organisationen fanns på plats. En engagerad styrgrupp

har fungerat som motor i arbetet, och projektet har haft en tydlig koppling till hållbarhetsmål på både lokal, regional och global nivå. Kontinuerlig kommunikation och förankring hos politiken har också varit avgörande. Sammantaget har metoden, med dialog, lyhördhet och lokalt ägarskap i fokus, visat sig framgångsrik.

8.4 Utmaningar

Förstudien har även belyst ett antal utmaningar under förstudiens gång. Att kommunen stod som avsändare till markägarbreven skapade viss skepsis hos några markägare, särskilt de med tidigare negativa erfarenheter. Den begränsade projekttiden gjorde också att dialogen med de 462 markägare och vägföreningar inte kunde fördjupas i önskad omfattning, vilket resulterade i att endast drygt hälften svarade. En annan utmaning är det korta spannet mellan tjällossning och att björn- och älgjakten börjar, potentialen med europeiska gäster som reser från värmen under augusti krockar med jaktsäsongen. Det finns dock andra vägar i kommunen som inte används lika flitigt under jaktsäsongen.

En central utmaning gäller finansieringen framåt. Det är svårt att hitta projektstöd för fysiska investeringar som grusning, skyltning och projektledning, då många finansiärer främst prioriterar mjuka projekt som kunskapsspridning och nätverksbyggande. Samtidigt är den långsiktiga finansieringen av drift och underhåll osäker eftersom ansvaret ska bäras av en föreningsdriven organisation. En nystartad förening har begränsade resurser och saknar ofta likviditet, vilket gör det svårt att anställa personal eller ta ett större ekonomiskt ansvar. Även om drivet, intresset och viljan finns där är steget stort. Sammantaget visar detta på behovet av fortsatt samordning, resurser och tydliga avtal för att säkra ledutvecklingen framåt.

9. Avslutande sammanfattning

Förstudien visar att det finns två tydliga utvecklingsspår för gravelcyklingen i Bergs kommun. Det första handlar om anläggning och utveckling av hållbara cykelleder, där fokus ligger på att förbättra anslutningar, etablera en långsiktig förvaltningsmodell i den nystartade föreningen och skapa förutsättningar för småskalig och icke-kommersiell drift i nära samverkan med markägare och vägföreningar.

Det andra spåret handlar om paketering och marknadsföring – att utveckla nya produkter, samarbeten och marknadsstrategier för att locka fler cykelgäster, både nationella och internationella. Samtidigt har företag i Berg uttryckt en stark vilja att arbeta mer gemensamt och efterlyser ett samlat grepp för att nå ut till nya målgrupper. Förstudien visar att företagen i Berg har en lägre mognad jämfört med etablerade destinationer som Åre och Härjedalen, men det finns stor potential att öka attraktiviteten genom gemensamma insatser kring paketering, synlighet och internationell marknadsföring.

För att möjliggöra nästa steg rekommenderas att en föreningsdriven organisation tar huvudansvar för ledutvecklingen. Detta ger legitimitet gentemot markägare och skapar en struktur där ideella krafter, företag och offentliga aktörer kan samarbeta långsiktigt. En pilot med kortare ledsträckor föreslås som första steg för att testa organisationsmodellen, förfina avtal och etablera rutiner för drift och underhåll.

Förstudien har lagt en stabil grund för det fortsatta arbetet och skapat nya nätverk, stärkt dialogen mellan aktörer och ökat förståelsen för gravelcyklings potential. Utmaningar kvarstår, särskilt kring finansiering, drift och paketering, men förutsättningarna är goda. Med strategiska samarbeten och ett tydligt gemensamt fokus kan Bergs kommun längre fram ta en stark position mellan etablerade cykeldestinationer och på sikt utveckla ett cykelområde av både regional och nationell betydelse.

10. Källor och bilagor

Bilagor

- Bilaga 1, Handlingsplan för genomförande
- Bilaga 2, Plan för samråd med samebyar och samiska intressen- Berg
- Bilaga 3, Förslag till markägaravtal
- Bilaga 4, Sammanställning åsikter markägare

Källor

- Adventure Travel Trade Association, CycleSummit & European Cyclists' Federation (2024). *State of the Cycling Tour Operators Industry (2024) in Europe and Beyond*.
- Bergs kommun (2022). *Hållbar turismutveckling i renbetesfjäll – Metodrapport HUO*.
- Bergs kommun (2023).
 - *Program för ekologisk hållbarhet*. Aktualiserat av kommunfullmäktige 2023-06-19.
 - *Program för social hållbarhet*. Aktualiserat av kommunfullmäktige 2023-11-30.
 - *Program för ekonomisk hållbarhet*. Beslutat i kommunfullmäktige 2024-06-18,
- Bengtsson, C. m.fl. (2023). *Immateriell fäbodkultur i Oviksfjällen*. Länsstyrelsen Jämtlands län.
- Cykelfrämjandet (2023-2025).
 - *Att utveckla leder för mountainbike – en nationell kartläggning*. Rapport 0444. ISBN 978-91-89730-32-8.
 - *Utveckla mountainbikeleder – praktiska tips*. Bilaga. Rapport 0445. ISBN 978-91-89730-33-5.
 - *Stigcyklings samhällsvärden* (presentation, Fredric Piper).
- Cykelfrämjandet & Enkätfabriken (2024). *Vinterundersökning – Cykelpanelen 2023*.
- Ecoloop (2025).
- *Rapporten Hållbar stigcykling – kostnad och klimatpåverkan* (presentation, Fredrick Regnell).
- Ecoloop, Cykelfrämjandet & Friluftsrämjandet (2025). *Cykelanläggningar – ett hållbart alternativ för idrott och fritid*.
- Enkätfabriken & Cykelfrämjandet (2024). *Cykelsemestrar i Sverige – en enkätstudie*.
- Evju, M. m.fl. (2020). *Slitasje og egnethet for stier brukt til sykling*. NINA Rapport 1880.
- Falköpings kommun & Pilgrim Skaraborg (2019). *Samverkansavtal – Pilgrimsleden Falköping–Varnhem*.
- Hagen, D. m.fl. (2016). *Effekt av sykling og ridning på vegetasjon langs stier*. NINA Rapport 1288.
- Hultsfreds & Högsby kommun (2020). *Förstudie Cykla utmed Emån*.
- Jämtland Härjedalen Turism (2023–2026). *Hållbar arktisk och perifer cykelturism (NPA-projekt) – projekt- och workshopdokumentation. Samt Checklista för kvalitetssäkring av vandringsleder i Jämtland Härjedalen*.
- Koucky & Partners (2007). *Cykelturismen i Europa*.
- Larsson, N. (2025). *Hur kan rapporten användas i regionalt och kommunalt arbete?* Region Skåne (presentation).
- Leader Sjö, Skog & Fjäll (2023). *Multileder – en ledguide*.
- Ljungby, Alvesta & Tingsryds kommuner (2021). *Förstudie Banvallsleden som nationell cykelled*. Tyréns AB.
- Modell för organisering av ledutveckling (u.å.). Internt arbetsmaterial.
- Naturvårdsverket (2022).
 - *Arrangemang i naturen*. INFO-serien 8894. ISBN 978-91-620-8894-1.
 - *Dialog om arrangemang i naturen*. INFO-serien 8890.
 - *Plan för att utveckla arbetet med landets vandringsleder och fjälleder*.
 - *Att skylta i skyddad natur 2025*
- Naturvårdsverket (2025).
 - *Friluftsliv 2021 – Nationell undersökning av svenska folkets friluftsvanor*. Rapport 7189. ISBN 978-91-620-7189-9.
 - *Nationell samverkansmodell för vandringsutveckling* (presentation).

- Naturskyddsföreningen (u.å.). Rapporter om stigcykling och hållbar turism.
- Tillväxtverket & Ramboll (2025). *Beteendeförändring för hållbara turist- och fritidstransporter – går det?* (webbinarium 20 aug 2025).
- Trafikverket (2017). *Cykelleder för rekreation och turism – klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning*.
- Vemdalen, Destination (2024). *Ordning och reda – hållbara leder i Vemdalen* (presentation vid Vandringsledsforumet).
- Visit Sweden (2016). *Hållbar naturturism och ekoturism på landsbygden*.
- Webbinarium (2022). *Cykelturism på landsbygden – behov av samverkan och kunskapsutbyte*.
- Övriga presentations- och beslutsunderlag:
 - *Agenda BRÅ och folkhälsoråd VT 2025* (Bergs kommun).
 - *Argument för beslutsfattare – kvalitetssäkrade leder*.
 - *Handlingsplan prevention 2025* (Bergs kommun).
 - *Regionalt vandringsledsforum 2024* (JHT/RNBT).