

HANDLINGSPLAN

för utveckling av gravelcykelleder
i Bergs kommun



Bergs kommun
Bierjen tjielte

I SAMARBETE MED



Medfinansieras av
Europeiska unionen

MEDFINANSIERAS AV



1. Inledning

Denna handlingsplan bygger vidare på förstudien *Cykelleder i Berg* (2024–2025) och beskriver de steg som behövs för att gå vidare mot ett genomförandeprojekt kring byggnation av leder.

1.1 Syfte med handlingsplanen

Syftet med handlingsplanen är att skapa en tydlig väg framåt för utvecklingen av ett hållbart nätverk av gravel- och enklare MTB-leder i mellan Gräftåvallen, Persåsen & Åsarna i Bergs kommun. Planen fokuserar främst på byggnation, skyltning, avtal och långsiktig förvaltning av lederna. Den fungerar som ett praktiskt stöd för föreningar, markägare, företag och andra aktörer som vill bidra och ligger till grund för ett framtida genomförandeprojekt kring leder.

1.2 Bakgrund

Förstudien visade att Bergs kommun har goda förutsättningar för gravelcykling: ett omfattande nät av grus- och skogsbilvägar, starkt lokalt engagemang och relativt positiv respons från majoriteten av markägare och vägföreningar. Samtidigt framkom behov av tydliga avtal, samråd med samebyar och en långsiktigt hållbar organisation.

En central slutsats är att föreningsdrift – ideell eller ekonomisk – är den mest lämpliga modellen för att driva lederna vidare. Kommunen har drivit förstudien men kommer inte vara huvudman i ett genomförandeprojekt för att bygga leder. Därför behöver föreningar, företag och andra aktörer ta nästa steg gemensamt. Den fiktiva föreningen ”cykla i Berg” har använts under förstudien som exempel förening och finns med som namn på bilagorna *Markägaravtal* och *Plan för samråd*.

1.3 Mål och målgrupper

Målet är att skapa ett konkret underlag för ett genomförandeprojekt som etablerar hållbara leder. Planera och testa kortare pilotleder som knyter ihop befintliga grusvägar och möjliggör utveckling i mindre skala.

Cykellederna i Berg riktar sig till en bred målgrupp där både lokalbefolkning och besökare omfattas. Workshopen visade tydligt att gravelcykling kan attrahera många olika typer av användare:

- **Lokala invånare** som vill ha tillgång till trygg, familjevänlig cykling nära hemmet – från barn och ungdomar till äldre motionärer.
- **Turister från Sverige och Europa** som söker naturupplevelser och vill kombinera cykling med lokala mat- och kulturupplevelser. Information och marknadsföring behöver därför finnas på flera språk (engelska, tyska, holländska m.fl.).
- **Familjer och nybörjare** som efterfrågar tydliga, lättcyklade leder utan risk att ”villa bort sig”. Elcyklister och cyklister med olika förutsättningar, inklusive barn i cykelvagn och personer med funktionsnedsättning, utgör en viktig del av denna grupp.
- **Erfarna långdistanscyklister** som vill cykla längre rutter, exempelvis mellan Ljungdalen, Börtnan, Persåsen och Östersund, ofta som del av ett större äventyr eller cykelsemester.
- **Livsnjutare och fikacyklister** som värdesätter många naturliga stopp längs vägen – caféer, fäbodrar och lokala besöksmål.
- **Specialintresserade** som draghundsförare på cykel eller fiskare som vill nå avlägsna tjärnar.

2. Organisation och ansvar

För att lyckas med utvecklingen av gravelcykelleder i Berg krävs en tydlig organisation som kan driva processen, hantera avtal och samordna olika aktörer. Under förstudien framkom en tydlig önskan från markägare om att lederna ska drivas småskaligt och icke-kommersiellt. Samtidigt behövs en struktur som möjliggör samverkan med företag, kommunen och finansiärer.

2.1 Föreslagen organisationsmodell

Den mest hållbara vägen framåt är att etablera en ideell förening eller en ekonomisk förening som kan fungera som huvudman för ett framtida genomförandeprojekt.

- **Ideell förening**
 - Enkel att starta och hantera
 - Skattefördelar om verksamheten bedöms som allmännyttig
 - Passar bra om fokus ligger på ideellt arbete och lokal förankring
 - Begränsningar vid större ekonomiska samarbeten och sponsoravtal
- **Ekonomisk förening / kooperativ**
 - Tydligare juridisk struktur och bättre för större investeringar
 - Möjliggör samarbete med kommersiella aktörer
 - Kräver mer administration, bokföring och ansvar för styrelsen

2.2 Rekommenderad struktur

Oavsett modell behövs tydliga roller, avtal och ansvarsfördelning. En framtida organisation föreslås bestå av:

- **Styrelse** – med representanter från föreningar, företag, samebyar och lokala engagerade.
- **Projektledare** – ansvarar för planering, kontakt med markägare och samordning av byggnation.
- **Arbetsgrupper** – mindre grupper som ansvarar för exempelvis ledutveckling, marknadsföring och dialog med företag.
- **Markägargrupp** – föreslås bildas för att löpande diskutera lokala förutsättningar, avtal och driftsfrågor.

2.3 Praktiska tips för en fungerande samverkan

Starta i liten skala – börja med 1–2 kortare pilotleder för att testa organisationsformen och bygga förtroende. Upprätta tydliga markägaravtal från start, dvs innan någon spade sätts i marken. Ha regelbundna avstämningar med markägare, samebyar och företag. Skapa en samverkansplattform – exempelvis ett digitalt forum eller en återkommande mötesstruktur för alla parter. Dokumentera alla beslut och ansvarsfördelningar för att undvika missförstånd. Förstudien föreslår att ansluta sig till Cykelfrämjandet organisation för att få försäkringar, hjälp och kretsbidrag men även mallar, manualer och stadgar som grund.

3. Samverkan & avtal

Ett framgångsrikt genomförandeprojekt för gravelcykelleder i Berg kräver tillit, samsyn och nära samarbete mellan alla berörda aktörer. Under förstudien har en omfattande dialog förts med markägare, vägföreningar, samebyar, företag, föreningar, kommunen, regionen och andra myndigheter. För att lyckas framåt behöver denna samverkan stärkas och formaliseras.

3.1 Markägare och vägföreningar

Dialogen med markägarna har varit en av de mest centrala delarna i förstudien. Majoriteten är positiva under förutsättning att lederna drivs småskaligt, ideellt och med tydliga avtal som reglerar nyttjandet av marken. Ett förslag för markägaravtal har därför tagits fram i Bilaga 3, avtalet är framtaget av en jurist, justeras avtalet kan det tappa sin juridiska bärighet. Avtalen behöver skapa tydlighet, förtroende och långsiktighet. Många finansiärer kräver avtal på minst tio år, vilket gör det viktigt att alla parter är helt överens innan ett genomförandeprojekt

startar. Förstudien föreslår att en markägargrupp tillsätts i nästa fas, som kan fungera som forum för frågor om ledsträckningar, praktiska lösningar, ersättningar och avtal, särskilt på längre sträckor med flera berörda markägare.

Markägaravtalen bör omfatta:

- Avtalstid: Minst tio år för långsiktighet och finansiärskrav
- Ansvarsfördelning: Tydliga regler för drift, underhåll och tillsyn
- Säsongsanpassning: Hänsyn till jakt, tjällossning och känsliga perioder
- Naturvärden: Skydd av områden med höga naturvärden
- Ersättning och nyttjanderätt: Regleras där det är aktuellt, särskilt vid kommersiell användning

Vägföreningarna har också varit viktiga i dialogen och bidragit med värdefull kunskap om underhåll, lokala förutsättningar och tillgänglighet, vilket gör deras fortsatta involvering central.

3.2 Samebyar

Utvecklingen av gravelcykelleder sker i områden som delvis är renbetesland. Samråd med samebyarna är därför avgörande. Tåssåsens sameby, som har aktiv betesrätt i området, har deltagit i styrgruppen och ser gravelcykling som en möjlighet att minska trycket på fjällen – under förutsättning att samråd och tydliga rutiner säkerställs. Ett önskemål om skyltar med samiska namn har framkommit. Ett samverkansavtal har tagits fram för att skapa en öppen och kontinuerlig dialog mellan föreningar, kommunen, samebyarna och andra samiska intressen. Avtalet omfattar bland annat:

- Planering av leder i renbetesområden ska ske i nära samråd med samebyarna
- Föreningen "Cykla i Berg" ska ha löpande kontakt med Tåssåsens sameby och kan erbjuda en stående styrelse- eller observatörsplats
- Årlig rapportering ska ske till kommunens samiska koordinator och Samiska rådet om ledsträckor och eventuella effekter på renens vandringsvägar
- Alla samrådsmöten ska dokumenteras och delas med berörda parter

Handölsdalens och Mittådalens samebyar kan beröras i framtida etapper, vilket gör kontinuerlig dialog och gemensam planering avgörande. Detta skapar förtroende och minskar risken för markanvändningskonflikter.

3.3 Företag & föreningar

Företag och föreningar vill bidra men behöver en samordnande aktör. Några företag kan tänka sig att investera i lederna för att synas som samarbetspartners eller få leder dragna förbi sina verksamheter.

För att attrahera cykelturister krävs cykelanpassad service. Besökare uppskattar exempelvis enkel tillgång till fotpumpar, verktyg, laddning av elcyklar, vattenpåfyllning, toaletter, säker cykelförvaring och cykeltvätt, med enkla medel kan företagen & föreningarna bli cykelvänliga aktörer. Ett gott värdskap är centralt: lokalkännedom om leder, servicepunkter och transportmöjligheter skapar en bättre upplevelse för gästerna och stärker företagens konkurrenskraft.

3.4 Kommunen & myndigheter

Kommunen har en viktig roll i stöd, samordning och legitimitet. Kommunen prioriterar i beslut om bygdemedel men beslut tas av länsstyrelsen). Kommunen kan också bidra med kompetens inom hållbarhetsfrågor, myndighetskontakter och kommunikation.

Länsstyrelsen & Trafikverket har varit bra bollplank i förstudien och en dialog med dem inför

genomförande rekommenderas. Trots att leden inte går i skyddad natur har Länsstyrelsen matnyttiga publikationer om vägledning kring organiserat friluftsliv och naturturism & arrangemang i naturen som kan vara bra att läsa.

4. Utveckling av leder

För att skapa attraktiva, hållbara och välfungerande gravelcykelleder krävs ett helhetsgrepp där val av sträckning, hållbarhetsprinciper, kostnader, skyltning, prioritering av etapper samt drift och underhåll planeras i nära samverkan med berörda aktörer. Förstudien visar att en kombination av befintliga grusvägar och kortare nybyggda anslutningar ger bäst balans mellan upplevelse, kostnad och långsiktig hållbarhet.

4.1 Hållbarhetsprinciper för ledbygge

Hållbarhet har varit en grundläggande utgångspunkt i förstudien. Val av ledsträckor ska minimera påverkan på naturvärden, kulturmiljöer och rennäring, samtidigt som lederna ska bidra till en långsiktigt hållbar turismutveckling.

Cykelfrämjandets riktlinjer och exempel från andra destinationer visar vikten av att bygga leder på rätt sätt från början. Konstruktionen ska alltid anpassas efter platsens förutsättningar för att undvika erosion och onödigt slitage. Där marken är blöt bör leden höjas upp med sten och grus, och om möjligt dras i slutningen istället för genom våtmarker. En välplanerad led minskar behovet av framtida underhåll, skyddar naturen och förbättrar upplevelsen för cyklisterna.

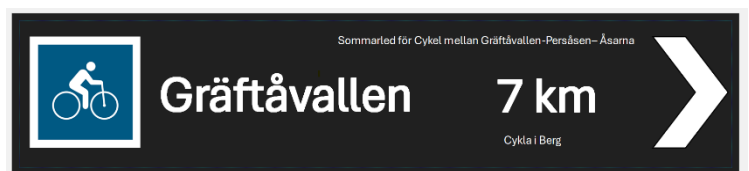
4.2 Kostnader för ledbygge

Att uppskatta kostnaderna för att anlägga nya anslutningar är svårt eftersom sträckorna varierar i markförhållanden och tillgänglighet. Byggekostnaden för en MTB-led ligger vanligtvis på cirka 1 500–3 000 kr per meter, medan en smal och hållbar grusväg kostar omkring 500–600 kr per meter. En stor del av kostnaden utgörs av transporter, då flera av de föreslagna anslutningarna ligger långt från samhällen och kräver maskiner och material på plats. Detta bör vägas in vid planering av etapperna.

4.3 Skyltning och kostnader

För skyltning rekommenderas att följa Visit Dalarnas skyltmanual, som redan används i närliggande områden som Samverkan i Hallenbygden. Det svarta skyltsystemet används främst för leder utanför skyddade områden och bör även tillämpas här.

I förstudien har underlag för skyltning tagits fram. Kostnadsexempel visar att Samverkan i Hallenbygden, som skyltat en 6 mil lång cykelled, betalade cirka 190 000 kr för skyltar vid vägkorsningar och varannan kilometer. Åsarna IK har skyltat 7,5 mil MTB-spår med en kostnad på cirka 170 000 kr. Vid varje korsning bör det finnas en blåvit cykelskylt och, där det behövs, en karta. Piktogram kan användas för att tydligt markera lederna. Det mest hållbara sättet att montera skyltarna är att gjuta fast stålskyltfundament. De ska placeras utanför Trafikverkets vägbana för att undvika att plogbilar skadar dem. Det finns dock fördelar utan skyltar, bara GPX filer som laddas ner till telefonen och följs, men kräver mer av användaren.



4.4 Pilotområde och prioritering

För att minska risker och samla erfarenheter föreslås att ett genomförandeprojekt startar med ett pilotområde. Detta förutsätter att markägaravtalen är underskrivna. I slutet av förstudien inkom nekande svar på både etapp 1–2, detta behöver utredas mer.

Etapp 1 Förstudien rekommenderar att första etappen omfattar cirka 2,6 mil leder mellan Gräftåvallen och Persåsen. Här ingår kortare nybyggnationer, bland annat cirka 400 meter mellan Västertaket och Västertakshöjden samt 1–2 km mellan Jämt-Norgevägen och korsningen vid Lockåsbodarna. Vid Storgräftån behöver cirka 3 km av Dörrsjörundans östra del förbättras, och 50 meter på östra sidan om bron över Dörrsån behöver röjas och förbättras. Kostnaden uppskattas till cirka 800 000 kr.

Etapp 2 Nästa etapp föreslås mellan Persåsen och Svenstavik samt vidare via Brånan till Åsarna. Här behöver delar av Kårböleleden förstärkas, särskilt tre delsträckor vid Vigge/Bergsbyn och Börjesten, totalt cirka 4 km. Dessa områden är delvis våta och kräver dränering och materialförstärkning. Kostnaden uppskattas till cirka 600 000 kr. Dialog med Svenska kyrkan behövs för att hantera frågor kring drift och underhåll på denna sträcka.

Etapp 3–4 För kommande etapper bör områden som Mårdåsberget, Mo-Börtnanvägen och Fäbovägen prioriteras. Här finns befintliga grusvägar, men avtal med markägare och dialog med vägföreningar & Trafikverket behövs för att möjliggöra utvecklingen.

4.5 Underhåll och ansvar

För att lederna ska vara hållbara över tid krävs en tydlig strategi för drift, underhåll och tillsyn. Ansvarsfördelningen bör regleras i markägaravtal, där det framgår vem som ansvarar för exempelvis röjning, reparationer, skyltkontroller och rapportering av skador. Cykelfrämjandets rekommendationer och handböckerna *Hållbara leder* och *Planering och design* betonar vikten av att inspektera lederna regelbundet, särskilt efter perioder med kraftigt regn eller hög belastning. Små insatser i tid, som att rensa diken, förstärka slitna partier eller ersätta trasiga skyltar, minskar risken för stora och kostsamma åtgärder senare. För föreningen innebär detta att en årlig plan för tillsyn och underhåll bör tas fram, med särskilt fokus på:

- Kontroll av skyltning och piktogram
- Röjning av sly och nedfallna träd
- Upprustning av partier som utsätts för erosion
- Rapportering och dokumentation av utförda åtgärder

Nedanstående material ger fördjupad kunskap om både byggteknik, ledskötsel och miljöhänsyn, och rekommenderas som underlag i nästa projekts fas.

- [Att bygga stig — Falu stigcyklister](#)
- [Att utveckla leder för mountainbike - Tillväxtverket](#)
- [ATT UTVECKLA LEDER FÖR MOUNTAINBIKE EN NATIONELL KARTLÄGGNING](#)
- [Multileder – En ledguide skapad av Leader Sjö, Skog & Fjäll](#)
- [Bygga och underhålla en led - Jämtland Härjedalen Turism](#)

5. Hållbarhetsprinciper

Hållbarhet är en grundläggande utgångspunkt för utvecklingen av gravelcykelleder i Bergs kommun. Arbetet ska bidra till ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar utveckling och följa Agenda 2030 samt Region Jämtland Härjedalens regionala utvecklingsstrategi (RUS).

5.1 Ekologisk hållbarhet

Målet är att minimera påverkan på naturmiljöer och skydda känsliga områden. Val av ledsträckor ska utgå från befintliga vägar och stigar i största möjliga mån. Vid nybyggnation ska lederna planeras och byggas enligt principer som minskar erosion och markskador. Cykelfrämjandets material rekommenderar att bygga leder utifrån platsens naturliga förutsättningar:

- Hög leden i blöta partier med sten och grus istället för att lägga spänger som riskerar att ruttna eller skadas.
- Dra lederna längs sluttningar när det är möjligt, i stället för att gå rakt genom våtmarker.
- Skydda områden med höga naturvärden och undvika kända habitat för känsliga arter.

Genom att bygga rätt från början minskar behovet av kostsamt underhåll och säkerställs en långsiktigt hållbar ledstruktur.

5.2 Social hållbarhet

Lederna ska utformas så att de är tillgängliga för en bred målgrupp och ger möjlighet till naturupplevelser för både lokalbefolkning och besökare. Samverkan med markägare, samebyar, föreningar och företag är avgörande för att skapa förtroende och legitimitet. I förstudien framgår att en stor del av markägarna är positiva till lederna under förutsättning att projektet drivs småskaligt och med respekt för renskötsel, jakt och lokala behov. Samråd med samebyarna är därför en central del i planeringsprocessen och regleras genom särskilda samverkansavtal.

5.3 Ekonomisk hållbarhet

Projektet ska skapa långsiktigt värde för både kommunen och de lokala aktörerna. Investeringarna i leder, skyltning och drift måste kombineras med affärsmodeller som ger intäkter för underhåll och utveckling. Förstudien rekommenderar att en föreningsdriven modell etableras, antingen ideell eller ekonomisk, som kan samordna arbetet med lederna och samarbeta med företag och destinationsaktörer. Ett hållbart ekonomiskt upplägg kräver även samordning mellan företag, föreningar, kommunen och regionen för att maximera nyttan av marknadsföring och besöksströmmar.

6. Kommunikation och marknadsföring

Effektiv kommunikation är avgörande för att skapa förståelse, engagemang och samsyn kring projektet. Förstudien visar att många aktörer efterfrågar bättre paketering och tydligare information om cykellederna – både för lokalbefolkningen och för potentiella besökare. Från Workshopen den 21 maj framkom att entreprenörer och föreningar ser ett stort behov av gemensam marknadsföring och en tydlig plattform där information om leder, service, boenden och aktiviteter samlas. Naturkartan kan vara ett förslag när kommunen redan betalar en licens. Förslag på åtgärder:

- Ta fram en kommunikationsplan med tydliga budskap och målgrupper, anpassad för både lokala och internationella besökare. Ta hjälp av cykelcommunityt i Berg.
- Skapa gemensamt material, t.ex. kartor, informationsskyltar och sociala medier-innehåll, som kan användas av företag, föreningar och kommunen.
- Samordna marknadsföringsinsatser mellan aktörer för att öka synligheten och nå en bredare publik.

En gemensam strategi för kommunikation stärker projektets legitimitet, underlättar samarbetet mellan företag och föreningar och gör det enklare för gäster att hitta och använda lederna.

7. Finansiering och ekonomi

Utvecklingen av gravelcykelleder kräver finansiering både för anläggning, skyltning och drift. Ett genomförandeprojekt kan därför behöva delas upp i etapper för att minska ekonomiska risker och skapa utrymme för lärande längs vägen.

En av de största utmaningarna är att många bidragsgivare prioriterar projekt som fokuserar på kunskap, samverkan och marknadsföring, medan finansiering för investeringar som grus, broar, skyltar och ledbygge är svårare att få. För att lyckas krävs därför en kombination av flera finansieringskällor och samarbetsmodeller.

Möjliga finansieringskällor:

- Bygdemedel
- Sparbanksstiftelsen
- Leader, Grogrund
- Allmänna Arvsfonden
- Region Jämtland Härjedalen
- Tillväxtverket
- Privata partnerskap där företag kan bidra mot synlighet längs lederna

I nuläget finns inga stora utlysningar för investeringsstöd för hårda investeringar som krävs i just detta projekt, vilket gör att lokala företagare och mindre bidrag får användas till en början. Det finns dock alternativ såsom Sparbanksstiftelsen och bygdemedel. För att underlätta processen rekommenderas att den förening som bildas tar fram en finansieringsstrategi med tydlig budget och ansvarsfördelning mellan parterna. Det är också viktigt att säkerställa långsiktig drift och underhåll redan från början, då flera finansiärer ställer krav på hållbara markägaravtal och en tydlig modell för förvaltning.

Arbetet bör inledas med mindre pilotområden där kostnader, intäkter och samarbeten kan testas i mindre skala innan fler leder byggs ut. Detta skapar bättre förutsättningar att söka ytterligare medel baserat på erfarenheter och resultat från den första etappen.

Ekonomimodell:

Rekommendationen är att ta betalt via Swish, en frivillig avgift då lagstiftning och allemansrätten gör att lederna räknas som en byggd arena. Ett räkneexempel visar att 50 dagliga besökare a 100 kr kan ge omkring 350 000 kronor i årlig omsättning, under 10 veckors period.

Exempel från andra destinationer visar att kringsservice (boende, mat, event) är lättare att ta betalt för än själva leden. Flera aktörer har infört försäljning av fika, parkeringsavgift eller guidning för att finansiera drift.

8. Förslag till tidsplan

- **2025–2026:** Bilda förening, besluta organisation, söka finansiering, starta pilotsträckor.
- **2026–2027:** Bygga, skyltning, testdrift, marknadsföring, utvärdering.
- **2027–2028:** Skala upp, etablera full drift, vidareutveckla nätverk.

9. Uppföljning och utvärdering

- Årlig uppföljning inom föreningen.
- Indikatorer: antal cyklister, markägarnöjdhet, föreningsomsättning
- Digital återkoppling via Naturkartan, hemsida och sociala medier.