



### Förenklad och hållbar cykelbanedesign utanför stadskärnor

Bodil Ahlström, Sara Janhäll, Jenny Lundahl och Jenny  
Löf

# Förenklad och hållbar cykelbanedesign utanför stadskärnor

Bodil Ahlström, Sara Janhäll, Jenny Lundahl och Jenny  
Löf

# Abstract

## **Simplified and Sustainable Design of Cycling Infrastructure Outside Urban Areas**

This report examines how the expansion of cycling infrastructure outside urban areas in Sweden can be accelerated through simplified and resource-efficient solutions. The project, conducted between 2022 and 2024, addressed recurring challenges reported by municipalities: difficulties in securing land access for cycling infrastructure, high construction costs, and an unfavorable division of responsibilities between state and local actors, resulting in long lead times and limited progress. Through policy and regulatory analysis, stakeholder workshops, and practical testbeds, the study evaluated cost-effective and resource-efficient solutions. Tested concepts included modular wooden cycle paths and alternative materials designed to reduce environmental impact and support circular design principles.

The findings confirm a strong demand for improved cycling infrastructure to connect villages and small towns and to provide safe routes for commuting and recreation. However, expansion is hindered by complex land access processes, strict design requirements, and financing models poorly adapted to rural conditions. Current regulations offer limited flexibility, and uncertainty about permissible and safe solutions creates hesitation among municipalities. The testbeds provided insights into how procurement practices, internal processes, and technical specifications influence cost structures. Prefabricated solutions show potential to reduce environmental impact and enable reversible installations, but cost advantages depend on adapted standards and clearer guidelines. The report concludes that accelerating the development of rural cycling infrastructure requires clearer and more flexible legal frameworks for land access and cycle path design, collaborative planning models between municipalities and national authorities, and funding mechanisms that better reflect the realities faced by small and medium-sized municipalities. These measures would support faster, more cost-effective expansion of cycling infrastructure and contribute to Sweden's climate and mobility objectives.

**Key words:** cycling infrastructure; sustainable transport; active mobility; land access; policy and regulation; cost-effective construction

RISE Research Institutes of Sweden AB

RISE Rapport 2025:14

ISBN: 978-91-89971-94-3

Göteborg 2026

# Innehåll

<b>Abstract.....</b>	<b>3</b>
<b>Innehåll.....</b>	<b>4</b>
<b>Förord.....</b>	<b>6</b>
<b>Sammanfattning .....</b>	<b>7</b>
<b>1 Inledning .....</b>	<b>8</b>
1.1 Bakgrund och syfte .....	8
1.2 Metod.....	9
1.3 Rapportens struktur .....	10
<b>2 Cykling utanför tätort – behovskartläggning.....</b>	<b>11</b>
2.1 Nuvarande situation i kommunerna .....	11
2.1.1 Trafikantunderlag i kommunerna – vem cyklar och när? .....	11
2.1.2 Cykelbanenärens uppbyggnad och status .....	11
2.1.3 Tidigare satsningar på cykling.....	12
2.1.4 Utmaningar kring begränsad finansiering i regionplanen.....	13
2.2 Utvecklingspotential cyklistunderlaget.....	13
2.2.1 Utveckling för cyklingen i kommunerna .....	14
2.2.2 Drivkrafter för utbyggnad av cykelinfrastruktur – vem och vad driver på?.....	15
2.2.3 Ansvarsfördelning mellan stat och kommun för cykelinfrastruktur .....	15
2.2.4 Vad påverkar utvecklingen? .....	15
2.2.5 Intresset för alternativa cykelbanekonstruktioner för att snabba på utbyggnaden av cykelbanenätet.....	16
2.3 Summerande slutsatser .....	16
<b>3 Policy och regelverk .....</b>	<b>18</b>
3.1 Den juridiska miljön runt cykelbanor .....	18
3.1.1 Några grundläggande begrepp .....	18
3.1.2 Markåtkomst för cykelbanor .....	21
3.1.3 Cykelbanors utformning.....	24
3.1.4 Roller och ansvar samt finansiering.....	28
3.2 Användarperspektivet .....	29
3.2.1 Inledning till avsnittet .....	29
3.2.2 Resultat av diskussionerna.....	30
3.2.3 Resultat av enkäten till deltagare i policylabb.....	36
3.3 Summering och diskussion .....	41
<b>4 Projektets testbäddar .....</b>	<b>43</b>
4.1 Orust.....	43
4.1.1 Inventering och förprojektering Testbädd Orust .....	43

4.1.2	Genomförande.....	45
4.2	Uddevalla.....	46
4.2.1	Inventering och förprojektering Testbädd Uddevalla.....	46
4.2.2	Genomförande.....	48
4.3	Summering och diskussion .....	49
<b>5</b>	<b>Slutsatser .....</b>	<b>51</b>
	<b>Referenser .....</b>	<b>53</b>

# Förord

Denna rapport är ett resultat av ett arbete som utförts i projektet ”Förenklad och hållbar cykelbanedesign utanför stadskärnor”, finansierat av Vinnova genom InfraSweden2030, dnr 2022-00173, och Västra Götalandsregionen (VGR), dnr RUN 2022-00339. Projektet har pågått från april 2022 till och med december 2024 under ledning av forskningsinstitutet RISE. Parterna utöver RISE har varit företaget Modular Cycling Networks AB och kommunerna Orust, Uddevalla, Färgelanda, Lysekil och Dals Ed. I en referensgrupp till projektet har även ytterligare kommuner, regioner, intresseföreningar och Trafikverket ingått. Vi har också haft kontakt med andra relevanta aktörer under arbetets gång, till exempel Transportstyrelsen.

Projektet syftar till att möta några av de utmaningar många kommuner ger uttryck för när det gäller utbyggnad av cykelinfrastruktur: hög kravställning, svårigheter med marktillgång samt en ofördelaktig ansvarsfördelning som ger upphov till höga kostnader och långa ledtider. Projektet adresserar dessa frågor genom:

- *Kartläggning av behovsläge*: undersöka kommunernas behov vad gäller cykling utanför tätort samt deras intresse för alternativa cykelbanekonstruktioner som kan påskynda utbyggnaden av cykelbanor.
- *Policy- och regelverksinnovation*: utifrån behovsläget undersöka utmaningar och möjligheter utifrån nuvarande regler, krav och processer samt om det finns behov av att utveckla dessa.
- *Demonstration av alternativa konstruktionsvarianter*: bygga, testa och utvärdera en kostnads- och resurseffektiv konstruktionsvariant för cykelinfrastruktur genom testbäddar.

Rapportens omslagsbild är på den testbädd som anlagts som en del av projektet i Orust kommun. Bilden, liksom övriga bilder i rapporten, publiceras med respektive upphovsrättshavares tillstånd. Upphovspersonerna har valt att inte namnges.

Vi vill rikta ett stort tack till alla som medverkat under projektets gång och bidragit med sin tid, kompetens och åsikter.

Ståndpunkter och slutsatser är våra egna och överensstämmer inte med nödvändighet med någon annan projektpart eller annan medverkande vid denna rapportts tillkomst.

Göteborg i mars 2026.

Författarna

# Sammanfattning

Cykling har många fördelar. Det är en form av resande som innebär minimal påverkan på miljön och klimatet. Det är också en fysisk aktivitet som förbättrar vår hälsa och vårt välbefinnande, vilket är bra för folkhälsan. Samtidigt ökar cykling människors rörlighet på ett positivt sätt. Men hur kan vi få till fler cykelbanor utanför stadskärnor för att främja säkrare och mer tillgängliga cykelvägar för alla?

I projektet ”Förenklad och hållbar cykelbanedesign utanför stadskärnor” har vi undersökt hur utbyggnaden av cykelinfrastruktur utanför tätort kan påskyndas genom enklare och mer resurseffektiva lösningar. Arbetet har omfattat tre delar:

- Behovskartläggning i fem kommuner för att förstå hinder, drivkrafter och intresse för alternativa lösningar kring cykelbanekonstruktioner.
- Policy- och regelverksanalys genom litteraturstudier, dialoger och policylabbar för att identifiera juridiska och policyrelaterade utmaningar och möjligheter.
- Testbäddar i Orust och Uddevalla för att praktiskt undersöka om det går att bygga cykelbanor mer kostnads- och resurseffektivt med alternativa konstruktioner.

Dessa aktiviteter har i praktiken samverkat intensivt. Exempelvis har policy- och regelverksanalysen tagit avstamp i behovskartläggningen, och flera insikter från policylabbet har kunnat bekräftats i testbäddarna.

Resultaten visar att kommunerna upplever ett tydligt behov av att bygga ut cykelinfrastrukturen utanför tätorter för att knyta ihop orter och skapa säkra stråk för arbetspendling och rekreation. Men utbyggnaden bromsas av höga kostnader, komplexa markfrågor och en ansvarsfördelning som leder till långa ledtider. Dagens processer, krav och regelverk är inte fullt anpassade till förutsättningarna utanför tätort och ger begränsat handlingsutrymme när det gäller markåtkomst och krav på standard. Det finns en vilja hos kommunerna att pröva enklare lösningar, men en osäkerhet kring vad som är tillåtet och säkert skapar tvekan. Resultaten pekar på ett behov av tydligare, men också mer flexibla regelverk, anpassade finansieringsmodeller samt förbättrade samarbetsformer mellan kommuner och Trafikverket. Testbäddarna har gett praktiska insikter om hur kravställning, upphandling och interna processer påverkar kostnadsbilden, och visar att prefabricerade och alternativa lösningar kan vara relevanta i vissa miljöer, men att kravställning och begränsad erfarenhet i nuläget försvårar entydiga bedömningar av kostnader och genomförande. Vi har vidare sett att cyklingspotentialen längs en sträcka ofta beräknas utifrån hur många som cyklar där i dag, vilket ger ett begränsat beslutsunderlag för sträckor som upplevs som otrygga eller farliga att cykla på.

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund och syfte

Avsaknad av cykelbanor utanför tätbebyggda områden, till exempel mellan tätorter eller längs landsvägar, begränsar möjligheten att utnyttja cykelns potential. Behovet av cykelvägar ökar med elektrifieringen av aktiv mobilitet, klimatmål och förändrade resvanor efter Corona-pandemin. Redan nu kan många vägar på landet tillryggaläggas med cykel trots relativt stora avstånd, och elcyklar gör ännu längre sträckor möjliga. En viktig utmaning är dock trafiksäkerheten vid cykling på vägrenar med höga hastigheter och mycket trafik, vilket förstärker behovet av säkra cykelbanor utanför tätbebyggda områden.

Det finns en stor potential i att aktiva och klimatvänliga transportlösningar bidrar till framtidens hållbara mobilitet. Ett exempel är Västra Götalandsregionens potentialstudie (2024) som visar att 44 procent av den arbetande befolkningen kan nå sin arbetsplats inom 30 minuters cykling. Andelen cykling är dock lägst utanför stadskärnor, där också flest cyklister upplever cykelinfrastrukturen som otillräcklig, enligt Nationella cykelbokslutet 2019 (Trafikverket, 2019). Utanför stadskärnor är jämlikhetsutmaningar i samband med tillgängligheten större än i stadskärnor. Studier visar att både den aktiva mobiliteten och motionsnivån är lägre.

Utbyggnaden av cykelvägnätet utanför tätorter hindras av flera faktorer. Ansvarsfördelningen mellan statliga och kommunala väghållare gör det svårt att skapa sammanhängande stråk. Kommunerna saknar ofta rådighet när vägar lämnar tätorten i och med att de sällan är väghållare utanför tätort. Höga kostnader till följd av höga krav på cykelbanors standard för säkerhet och kvalitet, t.ex. enligt Trafikverket (2024a), gör cykelprojekten dyra och komplexa för kommuner. Det saknas också enklare bygglösningar och tydliga regler för markåtkomst utanför detaljplanelagt område, vilket försvårar planeringen. Dessutom innebär anläggandet ofta ingrepp i naturen och förändrad markanvändning.

Samtidigt som satsningar på cykling främst skett i urban miljö, har liknande insatser i lantlig miljö delvis uteblivit. Intresset för att bo längre från städerna och för hemester med cykelturism ökar, vilket ytterligare motiverar en utbyggnad av cykelinfrastrukturen.

Mot denna bakgrund syftar projektet till att underlätta utbyggnaden av cykelinfrastruktur utanför tätorter genom att adressera några av de mest återkommande utmaningarna som kommuner lyfter: höga krav på standard, svårigheter med marktillgång och en ansvarsfördelning som ofta leder till höga kostnader och långa ledtider. Projektet kartlägger kommunernas behov och intresse för alternativa lösningar, analyserar nuvarande regelverk och identifierar möjligheter till policyutveckling, samt testar kostnads- och resurseffektiva konstruktionsvarianter genom praktiska demonstrationer.

En annan anledning till att det är dags att utveckla och testa alternativa cykelbanekonstruktioner är den höga resursanvändningen som krävs för att bygga vägar och broar, men även resursbristen. Bristen gäller framför allt krossat berg och cement, men även att mängden överblivna jordmassor, som är i överskott i Sverige, behöver

forslas bort och ersättas av annat material. I många områden kan också komplikationer kring förorenad mark kosta stora summor.

Många cykelbanenät har byggts lokalt och kan, med relativt enkla medel, bindas samman till helheter som underlättar längre transporter genom flera orter med cykel. Exempel är oländig terräng, till exempel i Bohuslän där en bergig miljö gör att enklare brolösningar kan korta den nödvändiga sträckan mellan två orter avsevärt; ett annat exempel är vid korsning av högtrafikerade bilvägar som kan lösas med tvånivåkorsningar.

Även när tillgång till mark att bebygga omöjliggör ett sammanhängande cykelnät kan enklare passager göra att båda nätverken ökar avsevärt i användande och en senare utbyggnad med traditionella eller mer kostnadskrävande metoder kan användas när man säkerställt att den enklare förbindelsen används. Möjliga konstruktionslösningar är till exempel förstärkning av grusade stigar, anläggande av prefabricerade, broliknande konstruktioner i trä eller betong, ökat nyttjande av lokalt uppkomna restmaterial (t.ex. krossad betong, överblivna markmaterial och krossad asfalt) nyttjande av befintliga konstruktioner och markförhållanden.

Inom byggindustrin pågår sedan länge ett skifte till prefabricering som ett sätt att snabba upp byggprocessen, förbättra arbetsmiljön, arbetssäkerheten och för att höja kvaliteten. Dessa kunskaper och erfarenheter ligger till grund för utvecklingen av prefabricerad, modulär cykelinfrastruktur. Konceptet innebär även att andra lösningar kan testas i samband med trämodulerna genom att använda samma modulmått (12x2,5m). Användningen av trämoduler (eller annat material) i stället för grus och asfalt för cykelbanor minskar materialförbrukning med upp till 90 vikt-procent, med motsvarande minskningar av materialtransporter. Behovet av att använda grus eller bergkross – bristvaror utifrån ett globalt perspektiv – minskar påtagligt. Förutom att kräva mindre material, ersätts vidare en fossilbaserad råvara – asfalt – med förnybart trä. I de flesta fall minskar lösningen även mängden deponerat material genom att undvika behovet för att schakta och frakta bort jordmassor. Används systemet för tillfälliga sträckor blir återställandesarbetet betydligt enklare och mer cirkulärt eftersom trämodulerna enkelt kan lyftas bort och återanvändas på annan plats. Att inte kräva expropriering av markområden för cykelled kan korta planeringsfasen så att tiden mellan beslut om cykelled och nyttjande av färdigställd led kortas. Då kan cykelleden snabbare komma till stånd när behovet uppstår och behovet av en permanent lösning undersökas ordentligt. Sammanlagt kan projektet bidra till att gång- och cykelinfrastruktur kan anläggas på ett betydligt mer resurseffektivt sätt än i dag.

## 1.2 Metod

Hur cyklingsinfrastrukturen planeras i de kommuner som deltar i projektet, vilket beskrivs i kapitel 2, har inventerats genom studier av handlingsplaner och andra kommuninterna dokument, samt genom intervjuer med aktörerna i kommunerna. De intervjuade innehar lednings- och specialistroller inom kommunal teknisk förvaltning, markfrågor, exploatering, trafik, planering och näringsliv.

Arbetet inom policy och regelverk, som beskrivs i kapitel 3, har genomförts genom dels litteraturstudier, dels dialog i form av möten och workshoppar i policylabb med projektdeltagarna och relevanta externa aktörer efter behov. Litteraturgenomgången har omfattat rättskällor (lagstiftning, förarbeten, praxis och doktrin m.m.), rapporter och

andra publikationer, nyhetsartiklar, med mera. (Rapporten behandlar endast lagstiftning i kraft under projektperioden, dvs. till och med december 2024. Senare ändringar har inte beaktats.) Policylabb för diskussion och samverkan är en metod för att utvärdera och experimentera med policy. Det är *ett* sätt att arbeta med utmaningar ur ett juridiskt perspektiv som kan underlätta att skapa samsyn kring det juridiska läget och vägar framåt (bestämma nästa steg). RISE har applicerat policylabb-metodiken på olika ämnen, som exempelvis autonoma fordon, smarta fartyg, privat bildelning och maskinläsbara trafikregler, i en rad olika forskningsprojekt. Mer information finns i rapporten ”RISE policylabb – de första fem åren”<sup>1</sup>.

I kapitel 4 beskrivs hur processen med projektets testbäddar har genomförts. Arbetet har gjorts i nära samarbete med Orust och Uddevalla kommuner och skett i form av platsbesök och kontinuerliga möten. Kommunerna har ägt genomförandet av testbäddarna och varit huvudkontakter med myndigheter, markägare och utförare inför upprättandet av testbädden. I kapitlet beskrivs även den inventering av konstruktionsvarianter som genomförts genom undersökande skrivbordsarbete och intervjuer.

## 1.3 Rapportens struktur

Rapporten har följande upplägg:

- Kapitel 1 ger bakgrunden till projektet.
- Kapitel 2 beskriver behovsläget i projektkommunerna för cykling utanför tätort. Kapitlet kartlägger kommande behov och planer kring cykelinfrastruktur och de hinder som kommunerna möter, tillsammans med intresset för att bygga alternativa cykelbanekonstruktioner för att snabba på utbyggnaden.
- I kapitel 3 tar upp frågor som rör hur policyer (regler, krav och processer) påverkar möjligheterna till en förenklad och hållbar cykelbanedesign utanför stadskärnor. Kapitlet inleds med en introduktion av den juridiska miljön runt cykelbanor (avseende markåtkomst för cykelbanor, cykelbanors utformning, roller och ansvar samt finansiering). Därefter analyseras detta utifrån användarperspektivet baserat på resultat av det policylabb som vi har genomfört i projektet.
- Kapitel 4 beskriver projektets arbete och resultat kring projektets testbäddar i Orust och Uddevalla kommuner.
- Kapitel 5 presenterar projektets slutsatser, varefter referenser och litteraturhänvisningar listas.

---

<sup>1</sup> Andersson, K., Burden, H., Carlgren, L., Lundahl, J., Schnurr, M., Sobiech, C., Stenberg, S., och Thidevall, N. (2023). RISE Policylabb – de första fem åren. RISE Rapport 2023:20, <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn%3Anbn%3Ase%3Ari%3Adiva-64091>.

## 2 Cykling utanför tätort – behovskartläggning

Detta kapitel ger en sammanställning av behovsläget i kommunerna Orust, Uddevalla, Färgelanda, Dals Ed och Lysekil för cykling utanför tätort. Kapitlet kartlägger kommande behov och planer kring cykelinfrastruktur och de hinder som kommunerna möter, tillsammans med intresset för att bygga alternativa cykelbanekonstruktioner för att snabba på utbyggnaden. Sammanställningen bygger på intervjuer med nyckelpersoner i de aktuella kommunerna, genomförda under vintern 2022, och relevanta dokument från respektive kommun, insamlade under slutet av 2022 och början av 2023.

### 2.1 Nuvarande situation i kommunerna

#### 2.1.1 Trafikantunderlag i kommunerna – vem cyklar och när?

När de fem kommunernas representanter har svarat på frågor kring vem eller vilka som cyklar, och hur fördelningen ser ut mellan vardagscykling och rekreationscykling, visar de upp ett generellt sett stort utrymme för ökad vardagspendling i kommunerna, men statistiken saknas ofta. Färgelanda kommun sticker ut som den mesta ”cykelkommunen”, med ganska mycket vardagscykling inom och mellan tätorterna och jobbpendling, men även rekreationscykling och turistcykling. Lysekils och Orusts trafikantunderlag är snarlikt varandra och varierar väldigt mellan sommar och vinter. Vintertid är det idag framför allt barn och unga som cyklar inom orterna, sommartid kommer sommarbor och turister i stor mängd och rör sig friare. Kommunernas behov av bättre förutsättningar för arbetspendling (raka vägen) går inte helt i linje med önskemålen från de sommarcyklade (som oftast önskar finare vägar mellan orterna) och kommunerna behöver prioritera mellan gruppernas önskemål. Uddevalla har hela spannet av cyklism och ser särskilt potential för större vardagscyklism. Kommunen räknar ett utbyggt cykelnät som en av förutsättningarna för förtätning av bostadsområden, bland annat vid Ljungskile-Ulvesund, en sträcka som också lyfts som intressant att undersöka via testbädd i det här projektet.

#### 2.1.2 Cykelbanenätnens uppbyggnad och status

Cykelbanenätnens uppbyggnad i kommunerna varierar, både i utsträckning och skick, men också i hur väl sammanlänkade de är med omkringliggande kommuner och cykelstråk. Vanligtvis är det fungerande cykelnät inom tätorterna men brister i sammanlänkning av orter och längre stråk. Ingen kommun uttrycker att de har ett fullgott cykelbanenät. Kommunerna uttrycker behov av att utvidga näten för att binda ihop orter och underlätta för cyklisterna. Det handlar på ett övergripande plan om att avsaknad av resurser och/eller kapacitet leder till sämre säkerhet, sämre underhåll av cykelbanor och att dålig infrastruktur står i vägen för andra samhällsfunktioner som utbyggnad av bostadsområden, hållbar mobilitet och hållbar turism.

Färgelanda beskriver en blandad status på cykelbanorna, ”vi är en kommun med många små ställen, där finns inte cykelbanor och inte riktigt ekonomi för att få ihop det. Vi skulle vilja förbättra möjligheterna för cykelturism, har flera välbesökta turistmål som inte går

att nå med cykel idag, men vi skulle också behöva uppgradera många gång- och cykelbanor inom tätorterna. Det handlar om säkerhetstänkande och allmänt underhåll.” Samtidigt går Lelångeleden genom Färgelanda kommun, och då denna led främst byggs av intresserade medborgare genom en förening kan detta öka fokus på cykelvägar i kommunen.

Orust kommun konstaterar att cykelvägnätet är fragmentiserat till tätorterna men att det håller på att byggas ut. Man har sedan tidigare identifierat en påtaglig brist i att det inte fanns en plan för cyklingen och efter underlagsutredningar 2017 som visade på dålig infrastruktur och att nätet inte hänger ihop i städerna, har kommunen kopplat på en cykelstrategi till bostadsförsörjningsplanen. Man ser dock fortsatt bekymmer med att många bitvis tvingas cykla på osäkra bilvägar och att kommunen hamnar i låsningar med Trafikverket.

I Lysekils kommun är standarden på cykelbanenätet inte så hög och ”det finns en hel del att önska”. Det saknas anslutningar till grannkommunerna och man konstaterar att det är inte väl utbyggt och att det finns felande länkar.

Uddevalla har formulerat ett antal prioriterade cykelvägar och där har de haft mest fokus. Kommunen har långa listor på vad de skulle vilja bygga ut. I nya vägplanen kommer gång- och cykelbanor att prioriteras på högre än tidigare och man ser att det kan bli betydligt bättre. Uddevalla har också jobbat på kopplingarna till andra kommuner, att få sammanhängande nät. Cykelleder som Västkustleden och Lelångeleden skapar engagemang och motivation och bidrar till att knyta samman kommunen med omgivande kommuner och orter.

Dals-Eds kommun som är mindre till storleken har en cykelbana i bra skick i samhället med möjlighet att cykla i hela tätorten. Kopplingsmässigt finns det dock inga cykelbanor längs de statliga vägarna och till grannkommunerna men ”det är mycket landsbygd där det kan gå att cykla ändå”.

### 2.1.3 Tidigare satsningar på cykling

Kommunernas tidigare satsningar på cykling har varit av varierande innehåll. Insatserna är allt från strategier och översyn av cyklism och behov, faktisk utbyggnad av cykelbaneinfrastrukturen, underlättande insatser som cykelparkeringar och väderskydd, till projekt som ”fixa cykeln” och involverande av näringslivet kring tillfälliga aktiviteter.

Orust kommun är ett exempel som visar på bredden: där pågår arbetet att bygga ut cykelvägarna men det har också under de senaste fem åren varit fokus på understödjande insatser som kartläggning av cykelbara vägar, vilket resulterade i en cykelkarta, väderskydd med mera. ”Vi har haft lite projekt som ”fixa cykeln”, och lite fler näringslivssaker, cykeltävlingar för att få upp tävlingscykelkommunen. Cykelverkstan var ett led i ett projekt som hette Tur och retur, ett Fyrbodalsprojekt för att kunna underlätta cykling som vi hängde på. Vi har haft en ambulering cykelverkstad under ett par säsonger, och pumpar och verktyg på strategiska platser. Vi hade finansiering från regionen för det men nu är projektet slut.”

## 2.1.4 Utmaningar kring begränsad finansiering i regionplanen

Det framgår tydligt att begränsad finansiering är ett av de största hindren för genomförande av cykelåtgärder och utbyggnad av cykelinfrastruktur. Kommunerna beskriver att investeringskostnaderna är mycket höga, vilket särskilt påverkar mindre kommuner där även relativt små projekt utgör en stor ekonomisk belastning. Det finns ett stort behov av kostnadseffektiva lösningar, men finansieringen är ofta inte på plats och ansökningsprocessen till regionala medel sker endast vart fjärde år.

Kommunerna upplever att Trafikverket och statliga vägar innebär ytterligare komplexitet och högre kostnader, där den regionala budgeten inte på långa vägar täcker de behov som finns – ibland uppskattas budgeten bara till en sjättedel av det totala behovet. Detta leder till att många projekt får skjutas på framtiden eller helt utebli. Även om det finns en vilja att hitta alternativa och billigare lösningar, så begränsas handlingsutrymmet av att det saknas färdig finansiering och av att vissa åtgärder anses för kostsamma i förhållande till nyttan.

Sammantaget innebär detta att ambitionsnivån och tempot för cykelutbyggnad bromsas kraftigt av de ekonomiska ramarna i regionplanen, och att det i många fall är svårt att komma vidare utan externa stöd eller alternativa finansieringsvägar.

## 2.2 Utvecklingspotential cyklistunderlaget

När kommunerna svarar på vilka grupper de skulle vilja kunna stimulera att cykla i högre grad blir svaren ganska olika.

Orust, som är en pendlingskommun, ser utvecklingsmöjligheter framför allt kring arbetspendlarna, det skulle få ner antalet parkeringsplatser och skulle göra stor skillnad. Kommunen har tagit fram en cykelkarta som visar hur man kan cykla på mindre vägar, mindre trafikerade vägar, skogsvägar osv. Den är ett par år gammal nu men visar att det går att cykla till 90% på lågtrafikerade vägar.

Kommunerna Uddevalla och Lysekil ser generellt stor potential i vardagscyklingen till skola och arbete, men även besöksnäringen finns med. Lysekil kommun har t ex i cykelplanen från 2022 gjort en prioritering på arbetspendling, inklusive skolor, men eftersom de är en stark turismkommun vill de samtidigt utveckla möjligheterna kring rekreationscyklande. Uddevalla ser att man har hela spannet av cyklism. Kommunens cykelplan utgår från potentialstudien och där framgår att 37 procent skulle kunna cykla till sitt arbete med hänsyn till avstånd, men då kan man behöva förbättra möjligheter och säkerhet, koppla länkar.

Färgelanda ser att de behöver knyta ihop kommunens tätorter med gång- och cykelbanor, till exempel att det ska vara enklare att ta sig till fritidsaktiviteter, och att man inte alltid ska behöva ta bilen. Det handlar om ganska korta sträckor, men kommunen ser ett behov av att säkra upp mot de idrottsanläggningar som finns.

Dals-Eds kommun ser att alla som jobbar i centrum och i kommunens verksamheter - där skulle de kunna få upp cyklandet. Samma med turismen, där finns utvecklingsmöjligheter. Har en ganska stor efterfrågan på cykelväg fram till ett industriområde dit det saknas överfart, det är en utvecklingsmöjlighet att man ska kunna ta sig dit. Har också pekat i översiktsplanen på behov av cykelbanor längs med större vägar.

## 2.2.1 Utveckling för cyklingen i kommunerna

De senaste årens utveckling har inte varit dramatisk åt något håll. Dals Ed, Färgelanda och Lysekils kommuner ser inga större förändringar, men en liten ökning av cyklandet. Pandemin och elcykeltrenden påverkar en del. Den varande bil-kulturen och bekvämlighet håller emot, säger Dals Ed, det är lätt att parkera och man måste kanske ta bilen många sträckor eftersom det är mycket landsbygd. Där ser man en utvecklingsmöjlighet att jobba med inställningen.

Uddevalla kommun ser att cyklandet ökat, att man ser fler som cyklar. Uddevalla har byggt ut nätet, ”med varje extrasnutt som blir ser man att det ökar cyklandet”. Elcyklandet påverkar också positivt här, menar man. Det är däremot svårt att ge exakta siffror idag: ”Vi behöver siffror på det här som vi inte har. Det kommer, regionen pratar nu om hållbara resor, mäter också gång och cykel. Man kommer mäta och bryta ner siffrorna på kommunal nivå, det är något vi har efterlyst länge, men som är svårt att hantera i stora kommunalförbund. Mer detaljerade data kan hjälpa oss i planeringen framåt.”.

Orust kommun ser också en positiv utveckling och kopplar den mycket till den nya cykelkarta som togs fram ganska nära inpå pandemin ”den kom ut samtidigt som folk inte ville sätta sig i bilar och så”. Insatsen har både varit cykelfrämjande och förhållandevis billig jämfört med att bygga cykelväg.

I utvecklingen framåt för cyklingen i kommunerna ses politisk långsiktighet och gemensam vilja som en förutsättning. Kommunerna uttrycker att det finns en stark ambition att bygga ut cykelnätet för att öka andelen cyklande. Man avser att knyta ihop stråken, främst i tätorterna så man får ett fungerande nät till målpunkterna, det ses som oerhört väsentligt. En kommun säger att ”viktigast hos oss är att få till en cykelbana till industriområdet, det hänger på att vi behöver ta oss över Trafikverkets banor, sen handlar det kanske om att jobba med kultur och inställning.” En annan kommun har liknande bild: ”att bygga ut, såklart, men också att få folk med mjuka metoder att cykla mer, t ex att stötta vintercyklisterna”.

Att hitta alternativa lösningar för att kunna utöka nätet är också högt på prioriteringslistan hos flera av kommunerna. ”Vi kollar mycket på alternativa vägar, hur skulle vi kunna bygga väg utanför Trafikverket, alternativ som kanske inte behöver vara asfalterade överallt. Det är svårt på sina ställen men vi behöver kunna lösa att barnen kan röra sig mellan träningen och skolan osv.”

Å ena sidan handlar det om att förbättra infrastrukturen och arbeta med påverkansmetoder, men långsiktigt handlar det också om att vara en del av samhällsplaneringen. Kommunerna konstaterar att med bilen som norm kommer de här frågorna fortsatt i andra hand. För att hitta verktyg framåt betonar en av kommunerna särskilt hur viktigt det är att få in cykelfrågorna i kommunens styrdokument, då finns möjligheterna att göra på annat sätt. ”Vi har massor av måldokument som uttalar en vilja att skapa mer hållbart samhälle, i trafik och parkerings-strategin är det t ex uttalat att gång och cykeltrafikanter ska prioriteras före bil om det blir konflikt. Det betyder att vi har stöd på pappret.”

## 2.2.2 Drivkrafter för utbyggnad av cykelinfrastruktur – vem och vad driver på?

Det politiska intresset för utbyggnaden av cykelinfrastruktur varierar lite mellan kommunerna. En kommuns representant uttrycker att de senaste tio åren har medvetandegraden höjts hos politiken, nu ser de att cykling behövs och är viktigt för kommunens utveckling, att det inte är en exklusiv fråga. I en annan intervjuad kommun uttrycks att det inte finns en tydlig politisk drivkraft, men heller ingen politisk kraft emot, där drivs frågan mest på tjänstemannabasis kopplat till styrdokument med hållbara resor. I de mindre kommunerna är det ofta enstaka tjänstepersoner som driver på. Kommunerna ser också ett viktigt ideellt gräsrotsengagemang, motionscyklisterna är ofta väldigt drivna, cykelfrämjandet och cykelförbundet är också goda samverkansparter.

Flera kommuner uttrycker att medborgarnas önskemål och krav är viktiga drivkrafter, på vissa håll är det deras frustration som har nått fram till politiken och ger resultat i nya planer framåt. Både större och mindre kommuner ser också att arbetsgivare har en möjlighet att påverka och att de sammanhang där företagen tryckt på för att deras anställda ska ha bättre färdvägar till och från arbetet, så har det gjort skillnad.

## 2.2.3 Ansvarsfördelning mellan stat och kommun för cykelinfrastruktur

Kommunerna uttrycker stark frustration kring att Trafikverkets inblandning innebär höga kostnader och långsamma processer, särskilt när det gäller de mest trafikerade vägarna. Det är tidskrävande med avtalsarbete, och Trafikverket ses som en bromskloss för utveckling av cykelvägar. Kommunerna lyfter behov av att förändra vägplaneringen och förenkla regelverket för att effektivisera arbetet. Långa väntetider och Trafikverkets processer gör det svårt att hitta flexibla lösningar, vilket ofta leder till att projekt försenas eller inte genomförs. En kommun uttrycker problematiken så här: ”Vi har ett aktuellt exempel där kommunen och Trafikverket har olika uppfattning, kommunen vill utveckla och Trafikverket säger att det inte går och är för dyrt. Det kan man ha förståelse för, det är väldigt kostsamt och kanske inte motiverat utifrån ett kostnadsperspektiv, men vi har försökt prata om andra lösningar. Kanske kan man inte bygga regelrätt men här finns ett vägutrymme, kan vi inte använda det på annat sätt – kan vi dela på vägutrymmet? Där är en brist. Trafikverket är bundet vid sin lösning, att det måste se ut på ett visst sätt. I mindre kommuner måste man tänka mer okonventionellt. Vi behöver också prata om regelverket, att det är anpassat efter tätbefolkade storstadsbebyggelser, det är helt andra förutsättningar för landsbygd. Pratar vi om standard, så skulle en grusväg ofta vara bättre än ingenting. Vi har uppvakttat Trafikverket men de kan inte anpassa, samtidigt som vi måste försöka jobba med frågan för att komma vidare i våra miljöer, det blir omöjligt att komma vidare annars. Alternativet för oss blir att själva jobba med egna lösningar med markägare och det är inte så lätt alla gånger. Det är ganska komplicerat att avtala nya vägar med kanske många markägare, underhållsfrågor och ersättningar.”

## 2.2.4 Vad påverkar utvecklingen?

Utvecklingen påverkas i första hand av ekonomin, och av det politiska intresset i kommunen, men även olika aspekter av juridik. De mindre kommunerna trycker mer på

ekonomin, att det är stora investeringar för en liten budget. ”Det är få som gynnas men stora kostnader”. Och de mindre kommunerna (särskilt Dals-Ed och Färgelanda) har också en väldigt bilvan befolkning och mindre påtryckningar från medborgarna. De större kommunerna lägger mer vikt vid svårigheterna med samverkan med Trafikverket, att det sätter käppar i hjulet för utvecklingen, men också samverkan med vägföreningar och markägare. I Uddevalla och Orust förefaller politiska viljan finnas, ”politiken säger inte nej, det beror på hur högt upp man lägger satsningarna, men vi har lagt dem så vi tror att det är genomförbart.”

## 2.2.5 Intresset för alternativa cykelbanekonstruktioner för att snabba på utbyggnaden av cykelbanenätet

Intresset är stort, men inte alla kommuner är övertygade om genomförbarheten och framför allt inte om säkerhetsaspekterna. Man betonar vikten av att hitta principiella lösningar med Trafikverket, nya lösningar och dialog. Besluten behöver också lyftas nationellt så att utvecklingen skyndas på. Detta måste ske på alla nivåer och spridas till hela Sverige. I Orust kommun finns ett uppdrag från politiken att undersöka alternativa möjligheter för cykelbanor. De mindre kommunerna är främst med för att bevaka möjligheterna kring kostnadseffektiva lösningar. Intresse finns till exempel för konstruktioner på pelare över diken och liknande, där det kan gå smidigt att lägga ut en färdig lösning.

## 2.3 Summerande slutsatser

De centrala slutsatserna från detta kapitel är som följer:

- **Behov av utbyggd cykelinfrastruktur:** Kommunerna uttrycker ett klart behov av att förbättra och utvidga cykelinfrastrukturen, särskilt för att binda samman tätorter och förbättra säkerheten för cyklister. Ingen av de undersökta kommunerna anser att deras cykelnät är fullt utbyggt eller tillräckligt sammanlänkat med andra orter och grannkommuner. Behovet av att skapa ett mer sammanhängande nät, både för vardagscykling och rekreationscykling, är en prioritering.
- **Olika cykelmönster beroende på kommun och säsong:** Cyklandet varierar beroende på kommunernas geografiska och demografiska förutsättningar. Färgelanda är ett exempel på en kommun med relativt mycket vardagscykling, medan Lysekil och Orust har mer säsongsbunden cykling, där sommarcyklingen domineras av turister och sommarboende. Detta skapar utmaningar i att balansera behovet för arbetspendling och turismcykling, och kommunerna behöver prioritera mellan olika grupperns behov.
- **Frustration över Trafikverkets processer och regelverk:** Många kommuner upplever Trafikverket som en bromskloss i utvecklingen av cykelinfrastruktur. Långa väntetider och komplicerade avtal gör det svårt att genomföra cykelprojekt längs de mest trafikerade vägarna. Det finns ett starkt behov av att förenkla regelverket och skapa flexiblare lösningar som kan implementeras snabbare,

särskilt för mindre kommuner.

- Potential för ökad vardagscykling: Flera kommuner, särskilt Uddevalla och Lysekil, ser stor potential för att öka vardagscyklingen, både för arbete och skola, samt för turism. Infrastrukturen behöver förbättras för att möta invånarnas behov och önskemål. För att detta ska bli verklighet krävs bättre säkerhet och kopplingar mellan olika områden.
- Politisk vilja och engagemang från medborgarna: Politisk vilja varierar mellan kommunerna, men i flera av dem finns ett växande intresse för att främja cykling som en del av hållbar samhällsutveckling. Stöd från medborgarna, t ex genom gräsrotsrörelser och intresseföreningar, och efterfrågan från arbetsgivare är också viktiga drivkrafter.
- Alternativa lösningar för snabbare utbyggnad: Intresset för alternativa cykelbanekonstruktioner, som kan snabba upp utbyggnaden av cykelnätet, är stort. Kommunerna är särskilt intresserade av kostnadseffektiva och innovativa lösningar, som till exempel cykelbanor på pelare över diken eller andra lösningar som inte kräver omfattande asfaltering. Det finns ett behov av att diskutera dessa alternativ på nationell nivå för att snabba på utvecklingen.
- Brist på statistik och uppföljning: Många kommuner uttrycker ett behov av bättre uppföljning och statistik kring cyklandet. Flera kommuner saknar konkreta siffror på cykeltrafiken och anser att mer detaljerade data skulle hjälpa i planeringen och utvecklingen av cykelinfrastruktur.
- Ekonomiska och resursmässiga begränsningar: De mindre kommunerna, särskilt Dals-Ed och Färgelanda, lyfter fram de ekonomiska begränsningarna som ett stort hinder för utbyggnad av cykelvägar. För dessa kommuner innebär det stora investeringar att få utbyggnader genomförda, samtidigt som befolkningens bilvanor och efterfrågan på cykling inte alltid är tillräcklig för att rättfärdiga de höga kostnaderna. Större kommuner har bättre förutsättningar, men även där handlar det om att prioritera cykling bland andra samhällsfunktioner.
- Hållbara samhällsplaneringsstrategier: För att långsiktigt stödja cykling som en del av samhällsutvecklingen är det viktigt att integrera cykelfrågorna i kommunernas styrdokument och övergripande planer. Flera kommuner framhåller att det finns stöd för hållbar mobilitet i styrdokument som trafikstrategier, vilket gör det möjligt att prioritera gång- och cykeltrafik framför biltrafik i vissa områden.

Sammanfattningsvis visar kapitlet att det finns ett starkt engagemang för att förbättra cykelinfrastrukturen i dessa kommuner, men även stora utmaningar i form av ekonomiska resurser, samarbete med Trafikverket och att hitta flexibla lösningar för att få utbyggnaden att gå snabbare. En samlad politisk vilja och bättre uppföljning av cykeltrafikens utveckling är viktiga faktorer för en framgångsrik cykelframtid.

## 3 Policy och regelverk

I det här kapitlet tar vi upp frågor som rör hur policyer (regler, krav och processer) påverkar möjligheterna till en förenklad och hållbar cykelbanedesign utanför stadskärnor. Kapitlet inleds med ett avsnitt som ger en introduktion av den juridiska miljön runt cykelbanor. Detta börjar med några grundläggande begrepp som är viktiga att ha med sig. Därefter kommer texter som fokuserar på olika frågor såsom markåtkomst för cykelbanor, cykelbanors utformning, roller och ansvar samt finansiering. I nästa avsnitt i kapitlet redovisas en analys utifrån användarperspektivet. Där summeras resultat från våra diskussioner inom ramen för policylabb som vi har genomfört i projektet. Därefter kommer ett avsnitt som redovisar resultat från en enkät vi också har genomfört med policylabb-deltagarna. Kapitlet avslutas med en summering och diskussion.

### 3.1 Den juridiska miljön runt cykelbanor

Det här avsnittet tar upp olika regelverk som har relevans i sammanhanget, men syftet har inte varit att ge en fullständig bild eller uttömmande uppräknings av all lagstiftning (lagar, förordningar och föreskrifter) som möjligen kan behöva beaktas i sammanhanget. *Notera* även att lagstiftning till och med december 2024 har beaktats. Det innebär att det kan ha skett senare ändringar i lagstiftningen som vi inte har beaktat.

#### 3.1.1 Några grundläggande begrepp

Relaterat till den juridiska miljön runt cykelbanor är det till att börja med viktigt att känna till vissa grundläggande begrepp och hur de definieras.

##### 3.1.1.1 Cykel

En **cykel** definieras enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som ett fordon som är avsett att drivas med en tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. En cykel är också – på vissa villkor – ett eldrivet fordon med eller utan tramp- eller vevanordning.

##### 3.1.1.2 Cykling och trafikslag

**Trafikslagen** indelas i följande fyra eller fem delar: vägtrafik, spårbunden trafik eller bantrafik, luftfart, sjöfart samt inre vattenvägar, som ofta, men inte alltid, särskiljs från sjöfart. En cykel – liksom till exempel en bil – betraktas som ett fordon inom trafikslaget vägtrafik. Ett annat begrepp är **transportslag**, som indelas i persontransporter och godstransporter (Trafikutskottet, 2024).

##### 3.1.1.3 Cykelväg och cykelbana m.m.

**Infrastrukturen för cykel** består bland annat av cykelvägar och cykelparkeringar. En stor del av bilvägnätet är också tillåtet att cykla på. Cykelvägnätet är därmed alla vägar som är avsedda för cykeltrafik eller gång- och cykeltrafik, och inte biltrafik. Sammantaget omfattade cykelvägnätet enligt det nationella cykelbokslutet vid årsskiftet 2021/22 totalt 2 569 mil. År 2021 var 316 mil cykelväg registrerad på statligt vägnät, 2 087 mil på kommunalt vägnät och 166 mil på enskilt vägnät. Den sammanlagda längden

kommunala cykelvägar varierar kraftigt mellan olika kommuner och län. För många mindre kommuner kan det handla om någon eller några kilometer cykelväg, medan det i de större kommunerna kan handla om mer än 50 mil cykelväg (Trafikuskottet, 2024).

Cykelväg är inte definierat i lagstiftningen, men väg och cykelbana har definitioner.

En **väg** definieras i 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner som:

1. en sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon,
2. en led som är anordnad för cykeltrafik, och
3. en gång- eller ridbana invid en väg enligt 1 eller 2.

En definition av **cykelbana** finns i 2 § förordningen om vägtrafikdefinitioner: En väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II.

Med **cykelfält** avses ett särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande och förare av moped klass II.

Trafikverkets regelverk Vägars och gators utformning (VGU) använder termerna GCM-bana/-trafik/-väg/etc. där **GCM** är en förkortning för gång, cykel och moped klass II. GCM-väg eller GCM-bana är avsedd endast för sådan trafik. GCM-bana eller -väg ska vara avskild från vägbana respektive väg på vissa sätt.

### 3.1.1.4 Allmän väg, gata och enskild väg

Det **svenska vägnätet** består av allmänna vägar, gator och enskilda vägar. Av totalt omkring 60 000 mil väg utgör de allmänna vägarna knappt 20 procent, gator omkring 5 procent och de enskilda vägarna drygt 75 procent. (Väghållningsansvaret för vägnätet har dock inte samma fördelning, se längre ned). Vad som är allmän väg, gata och enskild väg framgår i det följande.

**Allmän väg** är, enligt 1 § väglagen (1971:948), förutom väg som anläggs enligt väglagen eller enligt lagen förändras till allmän, sådan för allmän samfärd<sup>2</sup> upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid väglagens ikraftträdande hålls av staten eller en kommun. En väg upphör enligt 1 § tredje stycket att vara allmän när vägen dras in eller när den enligt plan- och bygglagen (2010:900, PBL) upplåts till allmänt begagnande som gata (för begreppet gata, se längre ned). Om en väg har upplåtits till allmänt begagnande som gata medan staten är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när kommunen övertar väghållningen. Av väglagen bestäms också vad som hör till den allmänna vägen. Till

---

<sup>2</sup> Med "allmän samfärd" har historiskt menats i första hand motortrafiken, eftersom det var den typen av trafik som ansågs vara interregional, medan gång- och cykeltrafik främst ansågs vara av lokalt/regionalt intresse (Trafikverket, 2021). En gång- och cykelbana anses höra till vägen, även om den anläggs på visst avstånd från vägbanan. I senare förarbeten har det kommit att uttryckas som att det ska finnas ett "påtagligt funktionellt samband" med allmän väg, se prop. 1971:123 s. 148 (Regeringen, 1971). Det framgår att det finns möjlighet att bygga cykelväg med stöd av väglagen om den anläggs i nära anslutning till vägen eller det finns ett tydligt funktionellt samband med vägen, samt att cykelvägen byggs i syfte att avlasta vägen från cykeltrafik. Trafikverket har i "Riktlinje cykel" försökt definiera det funktionella sambandet (Trafikverket, 2018). Trafikverket skriver samtidigt att vad som avses är inte alldeles tydligt, men eftersom cykelbanan ska vara en väganordning till den befintliga vägen kan avståndet mellan dem inte vara alltför stort.

vägen hör vägbanan och övriga väganordningar (2 § väglagen). En **väganordning** är en anordning som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne. En väganordning är också sådan till väg ansluten brygga eller färja med färjeläge som behövs för allmän samfärdsl eller annars kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna och som kommit till stånd genom väghållarens försorg eller övertagits av denne. Regeringen har i 2–3 §§ vägförordningen (2012:707) föreskrivit ytterligare villkor för vad som räknas som väganordning. Bland annat framgår där att mark intill vägbanan eller annan väganordning som är avsedd till kantremsa får vara väganordning endast till en bredd av högst två meter. Enligt Trafikverket (2020) kan följande förutom själva vägbanan räknas som väganordning: dike, slänt, säkerhetszon (sidoområde), bro, trumma, rastplats, parkeringsplats, busshållplats, vägmärke, vägbelysning, gång- och cykelväg, bullerskydd (i anslutning till en annan väganordning), tryckbank, viltstängsel, anordning för att rena vägdagvatten, ventilationsanordning för tunnel, kantremsa om max 2,0 meter (kan bara finnas på vägar som är byggda efter 1971), brygga som är ansluten till en väg, färja med färjeläge. Trafikverket konstaterar att den nuvarande väglagen ger möjlighet att få vägrätt till en kantremsa på upp till två meter, en möjlighet som inte fanns enligt den tidigare väglagen (före 1972). **Vägområdet** utgörs av den mark eller det utrymme som har tagits i anspråk för väganordningen (3 § väglagen).

**Gator** är områden för fordons- och gångtrafik inom detaljplan där kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. I begreppet gator innefattas cykelvägar. För gator är kommunen väghållare (se mer om detta i avsnitt 3.1.1.5 nedan).

Övriga vägar är **enskilda vägar**. Bestämmelser om dessa finns i anläggningslagen (1973:1149), enligt vilken de utgör gemensamhetsanläggningar. En sådan anläggning är gemensam för flera fastigheter och tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem.

Utifrån samma kategorisering är en cykelväg endera en allmän väg, en gata eller en enskild väg som är särskilt avsedd för cykeltrafik.

### 3.1.1.5 Väghållning och gatuhållning

Det är stat, kommun och enskilda som ansvarar för väghållningen i Sverige, enligt nedan.

**Väghållning av allmän väg:** Väghållning enligt väglagen omfattar byggande av väg och drift av väg (4 § väglagen). Staten är väghållare för allmänna vägar (5 § väglagen). Regeringen får under vissa förutsättningar besluta att en kommun ska vara väghållare inom kommunen (5 § väglagen). Det är Trafikverket som har hand om väghållningen för statens räkning (6 § väglagen). Väghållningsmyndighet är, då staten är väghållare, den till Trafikverket hörande regionala förvaltning som regeringen bestämmer. När en kommun är väghållare är väghållningsmyndigheten den kommunala nämnd som kommunfullmäktige utser. Med **byggande av väg** avses att anlägga en ny väg eller att bygga om en befintlig väg (10 § väglagen). En ny väg får anläggas om vägen behövs för allmän samfärdsl eller på något annat sätt kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna. En väg får byggas om, när det är motiverat från allmän synpunkt. En åtgärd på en befintlig väg ska inte anses vara byggande av väg om åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk (10 § fjärde stycket väglagen). Fråga om byggande av väg prövas av Trafikverket

efter samråd med länsstyrelsen; om de har olika uppfattning hänskjuts frågan till regeringens prövning (11 § väglagen). När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och besvär utan oskälig kostnad (13 § väglagen). Den som avser att bygga en väg ska upprätta en **vägplan** (14 a § väglagen). En väg ska hållas i ett skick som är tillfredsställande för samfärdseln genom underhåll, reparation och andra åtgärder. **Vägrätt** innefattar rätt för väghållaren att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för en väg, trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten (30 § väglagen). Vägrätt uppkommer bland annat genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme för en väg i anspråk med stöd av en vägplan eller, i fråga om åtgärd enligt 10 § fjärde stycket och 28 § andra stycket, en skriftlig överenskommelse, eller med stöd av beslut om förändring av enskild väg till allmän (31 § väglagen). Vägrätt är alltså en speciell form av nyttjanderätt som endast en allmän väghållare, det vill säga Trafikverket eller en kommun, kan erhålla då de anlägger allmän väg med stöd av väglagen.

**Gatuhållning:** Väghållare för gator är den som enligt PBL ansvarar för gatuhållningen, det vill säga kommunen. I lagen anges också att kommunen ska ställa i ordning gator som kommunen är huvudman för så att de kan användas för avsett ändamål. Kommunen ska svara för underhållet av dessa gator. I lagen (1998:814) om särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning finns bestämmelser som reglerar skötseln av gator i vissa avseenden.

**Väghållning av enskild väg:** För enskilda vägar ligger väghållningsskyldigheten i princip på de fastigheter som har nytta av vägen. Väghållare för vägar som är gemensamhetsanläggningar är samfälligheten, det vill säga ägarna till de fastigheter som ingår i samfälligheten. Enligt lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter kan en förening bildas varefter föreningen är väghållare. Vägens skötsel kan också regleras genom avtal intressenterna emellan eller av en ideellt bildad förening. Statsbidrag kan lämnas för byggande och drift av enskilda vägar. Den statliga bidragsgivningen till enskild väghållning regleras i förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Även kommuner brukar dock på olika sätt, både praktiskt och ekonomiskt, engagera sig i enskilda vägar. Det är varje enskild kommun som avgör om bidrag ska lämnas samt villkoren för dessa bidrag (regeringen, 2021). Cirka 7 500 mil enskild väg har statsbidrag för drift av vägen, bland annat för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden. Enskilda vägar utan statsbidrag (ca 39 000 mil) är till stor del skogsbilvägar och privata mindre vägar (regeringen, 2021).

### 3.1.2 Markåtkomst för cykelbanor

Åtkomst till mark har ofta lyfts som en utmaning när det gäller cykelvägar utanför detaljplanelagt område, och hur den frågan löses har även betydelse för finansieringen.

En cykelväg som omfattas av väglagen är att se som en väganordning. **"Vägrätt"** är en speciell nyttjanderätt enligt väglagen för endast allmänna väghållare (stat eller kommun). Men det krävs en koppling till allmän (bil)väg för att bygga s.k. "friliggande" (separat) cykelväg med stöd av väglagen. Det har länge pågått en diskussion om detta. Av väglagens förarbeten framgår att det krävs att cykelvägen anläggs i nära anslutning till allmän (bil)väg eller att det finns ett påtagligt funktionellt samband med vägen, samt att cykelvägen byggs för att avlasta vägen från cykeltrafik. Trafikverket har försökt

definiera och exemplifiera det påtagliga funktionella sambandet, men skriver samtidigt att vad som menas med "funktionellt samband" inte är helt tydligt, dock kan avståndet till bilvägen inte vara alltför stort. Trafikverket har även lämnat förslag (2017, 2021a, 2021b) på två möjligheter: 1) att regering och riksdag, exempelvis i en kommande infrastrukturproposition, skulle kunna uttrycka att man i dag kan tolka begreppet allmän samfärdslinje annorlunda, för att Trafikverket och kommuner ska kunna frångå den tidigare uppfattningen (vilken endast kommit till uttryck i förarbeten och inte i lagen); 2) alternativt att i väglagen förtydliga begreppet allmän samfärdslinje, så att det framgår direkt av lagtexten att en allmän väg kan tillgodose "endast" cykel- och/eller gångtrafik. I en granskningsrapport har dock Riksrevisionen (2025) bedömt att det finns möjlighet att göra en bredare tolkning av väglagens förarbeten än vad Trafikverket har gjort. Riksrevisionen konstaterar att det inte finns något uttalat krav på ett visst avstånd mellan vägbanan och cykelvägen, och att Trafikverket därför borde ha mandat att bygga vissa friliggande cykelvägar, så länge syftet är att avlasta bilvägen. Samtidigt bedömer Riksrevisionen att förarbetena innebär att andra hinder kvarstår. Exempelvis talar uttalandena i förarbetena för att det finns begränsningar i möjligheten att bygga friliggande cykelvägar som inte syftar till att avlasta en befintlig allmän väg. Vidare pekar Riksrevisionen på att tolkningen kan utgöra ett hinder i situationer där det finns behov av att bygga cykelväg i anslutning till befintlig motorväg, eftersom cykeltrafik inte är tillåten på motorväg och vägen därmed inte kan avlastas från cykeltrafik. Riksrevisionen framhåller också att det i vissa fall är otydligt vad som utgör avlastning, exempelvis när syftet med en planerad cykelväg främst är att uppnå tillgänglighetsförbättringar för cykeltrafiken. Ur en kommuns perspektiv kan den tillämpning som hittills gjorts av kravet på funktionellt samband med allmän väg, och på att cykelvägar ska anläggas i nära anslutning till bilväg, vara kostnadsdrivande och försvåra möjligheterna att åstadkomma genua och logiska cykelstråk.

En kommun kan ibland lösa markåtkomst genom att ta fram en **detaljplan** enligt plan- och bygglagstiftningen. Men detta kan också vara kostsamt och tidskrävande samt i vissa fall inte lämpligt.

Andra möjligheter som kan finnas för en kommun är **avtalsservitut** och **nyttjanderättsavtal** enligt jordabalken.

I ett examensarbete (civilingenjörsutbildning i lantmäteri) av Cazandra Olsénius (2016) finns en utförlig genomgång av olika alternativ för markåtkomst för gång- och cykelvägar utanför detaljplanelagt område och när de ska tillämpas (med främst fokus på möjligheterna till markåtkomst ur Trafikverkets perspektiv). För Trafikverket kan markåtkomst, enligt Olsénius, ske genom vägrätt eller nyttjanderättsavtal. Servitutslösningar är inte möjliga eftersom Trafikverkets vägar inte utgör fastigheter, till vilka servitut kan knytas. Ett problem är också att gång- och cykelvägar klassas som tillbehör till väg enligt väglagen och därför måste anläggas på ett sådant sätt att de har ett funktionellt samband till den allmänna vägen. För kommuner kan markåtkomst utanför detaljplan ske genom avtalsservitut eller nyttjanderättsavtal. Enligt Olsénius har praxis stramat åt möjligheterna för kommuner att bilda eller ha del i gemensamhetsanläggningar samt vara härskade för officialservitut. Olsénius diskuterar att det framför allt för Trafikverkets del skulle lösa en del problem om väglagen ändras så att det blir möjligt att bygga gång- och cykelväg fristående. Vidare bör anläggningslagen ändras så att servitut för väg kan knytas till kommun och stat som juridisk person, menar Olsénius. Till dess att eventuella lagändringar sker måste kommunerna antingen detaljplanelägga för gång- och

cykelvägar eller försöka avtala sig fram till frivilliga lösningar med nyttjanderätt och servitut. Andra lösningar kan prövas men riskerar att förkastas i domstol. Trafikverket måste också använda sina nuvarande lösningar, men kan försöka med okonventionella planer, som att placera gång- och cykelvägar en bit från allmänna vägar men intill järnvägar.

Västra Götalandsregionen (VGR, 2024) har nyligen tagit fram en rapport som syftar till att ge kommuner vägledning vid utbyggnad av cykelvägar i närheten av statliga vägar. Vägledningen togs fram mot bakgrund av att kommuner i regionen hade uttryckt behov av att snabba upp byggandet av cykelvägar längs statliga vägar. Enligt rapporten hade kommunerna upplevt att de nuvarande processerna, där Trafikverket bygger cykelvägar med 50 procent finansiering från den regionala infrastrukturplanen och 50 procent från kommunen, är både kostsamma och tidskrävande. I vägledningen beskrivs alternativa tillvägagångssätt för att bygga cykelvägar i närheten av statlig väg med för- och nackdelar för respektive alternativ. Framför allt finns enligt rapporten två huvudspår för kommunen att överväga när det finns ett behov av att bygga cykelväg nära statlig väg:

1. *Utbyggnad av cykelväg via Trafikverket*, där Trafikverket ansvarar för planering och byggande, och kostnader delas mellan Trafikverket och kommunen (vanligtvis 50/50). Fördelar är bland annat att Trafikverket har expertis och resurser. Nackdelar är bland annat att processen kan vara långsam och byråkratisk.

Mer konkret innebär detta spår följande: Kommunerna eller kommunalförbunden spelar in de sträckor de anser är viktigast och sedan gör VGR tillsammans med Trafikverket en prioritering utifrån budgeten samt tar fram underlag för beslut i VGR. Trafikverket genomför planering och byggnation och blir sedan väghållare. Medfinansieringsavtal tecknas (enligt nuvarande modell finansiering med 50 procent från infrastrukturplanen och 50 procent kommunal medfinansiering). Cykelvägarna byggs enligt väglagen och följer kraven i VGU. I de flesta fall krävs vägplan. Ofta tar det 6–10 år att bygga cykelväg längs statligt vägnät även om vägplanen inte överklagas. Kostnadsdrivande faktorer är administration och utredningar som krävs för vägplanen, markåtkomstpriset och vissa utformningskrav från VGU. Kommunen står för hälften av kostnaden utan att ha insyn eller möjlighet att påverka den. Under detta spår lyfts dock också bygdeväg fram som en möjlighet för att inkludera cykel på befintliga statliga regionala vägar. En bygdeväg är en befintlig väg som målas med bredare vägren. Det finns utformningskrav för bygdevägar i VGU med råd om siktförhållanden, trafikmängder, hastighetsbegränsningar, m.m. Det innebär att Trafikverket behöver göra separata bedömningar för varje plats vid planering av bygdeväg.

2. *Utbyggnad av cykelväg via kommunen*, där kommunen ansvarar för planering och byggande, och kommunen står för hela kostnaden, men kan söka bidrag och stöd. Fördelar är bland annat möjligheten till ett snabbare genomförande och större kontroll över projektet. Nackdelar är högre kostnader för kommunen och behov av egen expertis.

Mer konkret innebär detta spår följande: Kommunen identifierar var det finns behov och potential att bygga ut cykelinfrastruktur utanför befintligt vägområde och kartlägger aktuell sträcka avseende väghållarskap, trafikflöden, markägar-

förhållanden, säkerhetsaspekter, m.m. Projektet förankras politiskt. Dialog inleds efter behov med exempelvis Trafikverket (bl.a. för att reda ut vägområdets avgränsning), enskilda markägare, vägförening och länsstyrelsen (bl.a. för att klargöra behov av inventeringar och utredningar av natur- och kulturvärden och om det krävs samråd). Kommunen planerar och projekterar, inklusive att säkra markåtkomst (genom detaljplan eller nyttjanderättsavtal), bestämma utformning (cykelvägen kan anpassas efter lokala behov och förutsättningar, VGU behöver inte följas) samt bestämma ansvarsförhållanden för byggande, drift och underhåll). Kommunen genomför och finansierar projektet (under vissa förutsättningar finns möjlighet till statlig medfinansiering).

Vägledningen lyfter att båda alternativen har sina för- och nackdelar, och valet beror på kommunens resurser och prioriteringar.

När det gäller mark för cykelbanor bör det nämnas att det också finns **andra regelverk** som behöver beaktas. Exempelvis finns det regler i miljöbalken och kulturmiljölagen (1998:950) till skydd för vissa natur- och kulturvärden.

### 3.1.3 Cykelbanors utformning

Från februari 2022 finns ett nytt regelverk om cykelbanors utformning i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd TSFS 2021:122. Föreskrifterna är meddelade med stöd av plan- och bygglagstiftningen och ersätter gamla föreskrifter från Vägverkstiden. Föreskrifterna tillämpas på belagda cykelbanor, men behöver inte tillämpas på cykelbanor som inte är belagda. Se mer i avsnitt 3.1.3.1 nedan.

Sedan tidigare finns även Trafikverkets krav i Vägars och gators utformning (VGU), som är bindande vid projektering och byggande av statliga vägar, inklusive cykelvägar, men endast rådgivande för kommuner (normerna har dock ofta tillämpats som krav även av kommuner). Se mer i avsnitt 3.1.3.2 nedan.

#### 3.1.3.1 Egenskapskrav för cykelbanor i Transportstyrelsens byggregler

I 8 kap. plan- och bygglagen (2010:900, PBL) finns bestämmelser om krav på byggnadsverk, byggprodukter, tomter och allmänna platser. Byggnadsverk ska uppfylla väsentliga tekniska egenskapskrav i fråga om bärförmåga, stadga och beständighet; brandsäkerhet; hänsyn till hygien, hälsa och miljö; säkerhet vid användning; skydd mot buller; med mera (8 kap. 4 § första stycket). Ett byggnadsverk är ”en byggnad eller annan anläggning” (1 kap. 4 § PBL). Kraven i 8 kap. 4 § ska enligt 5 § uppfyllas på så sätt att de uppfylls vid nybyggnad, ombyggnad och annan ändring av en byggnad än ombyggnad, och med normalt underhåll kan antas komma att fortsätta att vara uppfyllda under en ekonomiskt rimlig livslängd. De egenskapskrav som ska uppfyllas är de krav som gäller när uppförandet eller ändringen görs.

I 16 kap. 2 § PBL finns bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om byggnadsverk. Regeringens föreskrifter framgår av 3 kap. plan- och byggförordningen (2011:338, PBF). Boverket har föreskriftsrätt avseende byggnadsverkets tekniska egenskaper enligt 10 kap. 3 § PBF. Vidare får Transportstyrelsen enligt 10 kap. 6 § PBF, efter att ha hört Boverket, föreskriva

om egenskapskrav i fråga om järnvägar, tunnelbanor, spårvägar, vägar och gator samt de anordningar som hör till dessa. Sådana byggregler finns numera i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler) (TSFS 2021:122). TSFS 2021:122 trädde i kraft den 1 februari 2022 och i samband med det upphävdes Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:140) om tekniska egenskapskrav vid byggande av vägar och gator (vägregler), och Vägverkets föreskrifter (VVFS 2004:31) om bärförmåga, stadga och beständighet hos byggnadsverk vid byggande av vägar och gator.

TSFS 2021:122 innehåller alltså tekniska egenskapskrav för byggnadsverken vägar, gator, gång- och cykelbanor, tunnelbanor och spårvägar samt anordningar till dessa. De ska tillämpas av byggherren, väghållaren och spårinnehavaren vid projektering och utförande av byggnadsverken. Byggherre är alla, inklusive myndigheter och kommuner, som bygger eller ändrar byggnadsverk. Kraven ska, med normalt underhåll, antas vara uppfyllda under en ekonomiskt rimlig livslängd. Föreskrifterna gäller vid nybyggnad, ombyggnad och annan ändring, i enlighet med 8 kap. PBL. Transportstyrelsen får medge undantag från sina föreskrifter (8 kap. 1 §).

I projektet har vi undersökt vilka bestämmelser i Transportstyrelsens föreskrifter som behöver beaktas vid byggnation av cykelbanor. Några exempel på bestämmelser som vi har identifierat som relevanta återges nedan.

Regler om bärförmåga, stadga och beständighet finns i 2 kap. Avvattningssystem för nederbörd ska samla upp och avleda dagvatten från bland annat cykelbanors yta, så att översvämning och skadlig grundvattensänkning undviks (2 kap. 6 §). En trumma eller dagvattenledning ska dimensioneras för laster av trafik och jordtryck (2 kap. 9 §). I allmänt råd nämns att en trumma eller dagvattenledning genom bland annat cykelbana bör dimensioneras i lägst samma säkerhetsklass som den konstruktion den byggs in i. Ett allmänt råd beskriver också karakteristisk ytlast och minsta fyllningshöjd. Bullerskärm (vid till exempel cykelbana) ska dimensioneras för last av egentynghet, vind och plogsnö (2 kap. 29 §).

Regler om säkerhet vid användning av vägar finns i 5 kap. Exempelvis finns det krav på hinderfri höjd och bredd så att fordon och trafikanter inte stöter i eller fastnar i fasta hinder ovanför eller vid sidan av vägen, till exempel stolpar, träd, etc. På en cykelbana ska även till exempel renhållningsmaskiner kunna ta sig fram (5 kap. 4 §). Vägytor ska utformas så att oväntade och svårupptäckta ojämnheter som försämrar trafiksäkerheten inte ska uppstå på vägytan (tjällyftning) (5 kap. 9 §). Vägmarkeringars tjocklek ska utföras så att vattensamlingar på cykelbanor undviks och risken för vattenplaning minimeras (allmänt råd 4 mm) (5 kap. 10 §). Angående cykelbanors material finns krav på begränsad risk att snubbla, halka eller falla; utan fasta hinder eller nivåskillnader på vägytan som är svåra att förutse eller upptäcka; särskild hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning (5 kap. 11 §). För cykelbanor med bundet slitlager eller belagd yta ska vid barmarksförhållanden medelvärdet av friktionstalet vara minst 0,50 (5 kap. 12 §). En belagd cykelbana ska vara fri från långsgående sprickor som hjul kan köras ner eller fastna i (5 kap. 13 §). Vägar ska utformas med tvärfall för att bland annat begränsa/minimera vissa risker för glidning, vältnings, avkörning m.m. (5 kap. 15 §). I allmänt råd till bestämmelsen nämns cykelvägar. Räcken vid cykelbanor i anslutning till cykelöverfarter, cykelpassager eller övergångsställen ska ha sådan genomsikt att anslutande trafik kan upptäckas i tid (5 kap. 19 §). En cykelbana ska ha räcken om det

inom 1,5 meter från cykelbanans kant finns stup med minst 1,0 meters vertikal fallhöjd eller slänter med större lutning än 1:2. Upphöjda konstruktioner, till exempel broar och stödmurar, ska alltid förses med räcken eller fallskydd (5 kap. 26 §).

En utmaning är att byggreglerna inte alltid är tydliga. Till exempel står det bara ”väg” i flera bestämmelser, och väg definieras i dessa föreskrifter som ”en sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon”, men ändå anges även cykelbanor i det allmänna rådet till bestämmelsen om väg. Det kan jämföras med att många bestämmelser tydligt anger vad som gäller för väg respektive för gång- och cykelbana. På fråga har Transportstyrelsen förklarat att de har använt denna struktur i vissa fall för att kunna ställa krav på vägar men ge råd om cykelbanor.

Relevant för oss i projektet är också det faktum att föreskrifterna anger att de ”behöver inte tillämpas på [...] gång- eller cykelbanor som inte är belagda”. En fråga är då vad som menas med ”belagd”, då detta inte är definierat varken i dessa föreskrifter eller i PBL eller PBF. Av Transportstyrelsens remissammanställning (Transportstyrelsen, 2020) framgår att det är bitumen eller cementbunden yta som avses och att grus inte avses. Även om vissa remissinstanser hade efterfrågat en definition menade Transportstyrelsen att det inte finns behov av detta då det får anses etablerat vad som avses med belagd. Vid samtal med Transportstyrelsen inom ramen för det här projektet har de även framfört att det blir mer teknikneutralt när det inte är definierat vad som menas med belagd. Därmed kan nämligen även nya beläggningar omfattas. Cykelbanor i trä omfattas om de är belagda. Gruslitage faller utanför. När föreskrifterna inte är bindande (för icke belagda cykelbanor) så kan de i stället användas som vägledning.

Vi har också diskuterat med Transportstyrelsen deras möjlighet att enligt 8 kap. 1 § i föreskrifterna medge undantag från krav. Transportstyrelsen har dock hittills inte prövat något sådant ärende då det ännu inte kommit in någon ansökan om undantag.

Transportstyrelsen har vidare i samtal med oss framfört att de anser att de inte har så mycket krav när det gäller cykelbanor, mest råd. De menar att de har ganska lågt ställda krav till exempel kring friktion, sprickor, osv för att säkerställa säkerheten vid cykling. De menar att VGU:s krav är högre. Transportstyrelsen har bilden att många kommuner felaktigt tror att VGU är bindande även när de själva bygger. Transportstyrelsen genomför nu ett arbete med att uppdatera föreskrifterna. Ändringar som föreslås är bland annat nya krav om teknisk standard (minimibredder), korsningsutformning, kantstolpar och suicidprevention. När det gäller minimibredder föreslås bland annat att en cykelbana i en riktning ska vara minst 0,75 m bred och en cykelbana i två riktningar ska vara minst 1,8 m bred. För högre trafikflöden föreslås dock utökade minimibredder genom ett allmänt råd.

### 3.1.3.2 Krav på cykelbanor i Trafikverkets VGU

Trafikverket tar fram regler för vägar och gatans utformning, VGU, som används vid nybyggnad och större ombyggnader av statliga vägar. Kraven i VGU ska användas vid utformning inom Trafikverket och är rådgivande för kommuner. VGU uppdateras löpande utifrån ny kunskap inom väg- och gatuutformning; TRVINFRA-00396 (Trafikverket, 2024a) gäller från 1 januari 2025.

VGU innehåller regler om krav för cykel-/GCM-banor samt vägutformning med hänsyn till cykeltrafik spritt på flera kapitel. Exempelvis finns i gemensamma krav i kapitel 5

varav en del tar sikte på cykel-/GCM-banor eller cykeltrafik, bland annat regler om hinderfri höjd samt regler om separering eller integrering av GCM-trafik längs väg respektive tvärs väg. VGU innehåller ett kapitel för landsbygd (kapitel 6) och ett för tätort (kapitel 7). Regler om linjeföring för gångbanor och cykelbanor/cykelvägar finns i kapitel 8.

Ett urval av kraven för cykel-/GCM-banor samt vägutformning med hänsyn till cykeltrafik återges summerat nedan med samma indelning: landsbygd respektive tätort. Notera att flera av kraven som nämns kan frångås efter motivering och beställarens godkännande.

**Sektion landsbygd:** För typsektion cykelfält är detta avsett för enkelriktad cykeltrafik och anordnas därför normalt på vägens båda sidor om den separeringsformen väljs. Det finns breddmått för cykelfält som är olika beroende på referenshastighet:  $\geq 1,75$  m vid  $< 60$  km/h och 2,0 m vid 60–70 km/h. Cykelfält får inte finnas på vägar med referenshastighet  $> 70$  km/h. För typsektioner GCM-bana samt GCM-väg som del av intilliggande väg gäller att dessa ska dimensioneras efter förväntade flödet av gående och cyklister, utrymmesklass och dimensionerande fordon. GCM-bana/GCM-väg ska ha bredd  $\geq 2,5$  m (undantag kan medges för kortare sträcka efter beställarens godkännande). Utmed mötesfri väg och där gående och cykeltrafik inte är hänvisad till annan närliggande väg, ska GCM-väg finnas (med vissa undantag). GCM-väg ska vid korsande väg ha sikt säkrad enligt krav som för GCM-korsning i tätort. Yta utpekad för gång- och cykeltrafik ska med vissa undantag ha en skyddszon på vardera sidan med bredd  $\geq 0,6$  m. Skyddszon ska vara fri från fasta föremål och ha sådant underlag att det är möjligt att cykla på den utan ökad risk att cykla omkull. Den kan vara belagd, gräsbeklädd eller hårdgjord med packat grus. Skydds-zonen ska vara kontrasterande och i vissa fall ha avvikande struktur eller markeras på annat sätt. Skydds-zon mot GC-räcke ska ha bredden  $\geq 0,3$  m. Skydds-zon vid GCM-trafik som skiljs från vägbana med kantstöd, som inte har GC-räcke, ska med vissa undantag ha bredden  $\geq 0,4$  m. Det finns ytterligare regler om vad som behöver beaktas kring kantstöd, räcken, sidoremsor m.m. GCM-bana/GCM-väg ska vara försedd med GC-räcke vid bank med höjd  $> 4$  m, där det inom 1,5 m från GCM-banans/-vägens vägbanekant förekommer vertikalt fall eller slänt med lutning  $> 1:3$  med höjd  $\geq 0,2$  m, där det inom 1,5 m från GCM-banans/-vägens vägbanekant förekommer djupt vatten överstigande 0,5 m vid medelvattenstånd, där det direkt nedanför en innerslänt med lutning  $\geq 1:3$  förekommer djupt vatten överstigande 0,5 m vid medelvattenstånd. Det finns ett antal krav för vägräcken samt gång- och cykelbaneräcken, till exempel kring höjd (som är olika beroende på nivå på stup, vattendjup, etc.), täthet, släthet, m.m., samt räckens placering, förankring m.m. Sektionen för landsbygd innehåller också regler om krav relaterade till supercykelvägar (bland annat breddmått, samt krav på att gående separeras från cykeltrafik) och även sommarcykelvägar (när GCM-väg får utformas som sommarcykelväg, samt krav på skydds-zon som ska vara  $\geq 0,35$  m).

**Sektion tätort:** Regler finns om separering av GCM-trafik från övrig fordonstrafik vid olika hastigheter och flöden. Cykelfält ska ha en bredd på  $\geq 1,5$  m, eller utmed kantstöd (högerplacerat cykelfält) minst 2,0 m brett. Cykelfält får inte finnas på vägar med referenshastighet  $> 60$  km/h. Det finns särskilda regler och breddmått för cykelfält mellan körfält för biltrafik, utanför längsparkering för bil, m.m. Vidare finns regler om fysisk utformning av cykelgata, bland annat att utformningen ska ge stöd för att fordonstrafik framförs i max 30 km/h och anpassar hastigheten till cyklister. Bana för

gående och cykeltrafik ska dimensioneras efter förväntade flödet av gående och cyklister, utrymmesklass, dimensionerande fordon. Yta där cyklister ska färdas ska minst dimensioneras för cykel. På GCM-bana/-väg ska gående separeras från cykeltrafik (med vissa undantag). Bana för cykeltrafik ska dimensioneras efter förväntade flödet av cyklister, utrymmesklass, dimensionerande fordon. Som breddmått gäller exempelvis att GCM-bana/-väg för dubbelriktad cykeltrafik ska vara minst 2,5 m bred, exklusive skyddszon, vid flöden <200 cyklar per dygn; GCM-väg för dubbelriktad cykeltrafik med medelhöga flöden (200–2000/dygn) minst 4,0 m bred, exklusive skyddszon; GCM-väg för dubbelriktad cykeltrafik med höga flöden (>2 000/dygn) minst 5,0 m bred, exklusive skyddszon. Dubbelriktad cykelbana ska vara minst 2,0 m bred exklusive skyddszon. Det finns även breddmått för enkelriktade GCM-banor och cykelbanor. Det finns en rad olika breddmått för skyddszon beroende på typ av hinder, slänt eller körbana med eller utan fordonsuppställning. Vidare finns regler om trygghetszon, som innebär att område intill gångyta och/eller cykelyta ska vara utformat för att minimera otrygghet genom att undvika till exempel föremål och vegetation som kan dölja faror. Friliggande gång- och cykelvägar ska vara överblickbara inom en zon i direkt anslutning till GCM-vägen. Sektionen för tätort innehåller också regler om krav relaterade till supercykelvägar (bland annat breddmått, samt krav på att gående separeras från cykeltrafik), dock inte sommarcykelvägar. Vidare finns anläggningsdetaljer beträffande gångytor, gångbanor, cykelbanor och friliggande GCM-vägar. Gångyta och cykelyta ska vara jämn, fast, slät och halkfri. Springor i brunnsgaller får inte vara parallella med cykeltrafikens färdriktning. Djupa, öppna rännदार får inte förekomma på gång- och cykelbanor. Därtill finns regler om utformning med avseende på drift. Utformningen av banor/vägar för gående och cykeltrafik ska dimensioneras så att driftfordon kan sköta anläggningen. Vid utformning av banor/vägar för gående och cykeltrafik ska yta som krävs för att magasinera snö anges. Gångbana angränsande till väg ska vara utformad så att den kan plogas till en bredd av  $\geq 2,0$  m. Friliggande GCM-vägar ska vara utformade så att de kan plogas till en bredd av  $\geq 2,5$  m. Det finns vidare regler om att fasta föremål såsom stolpar för belysning, vägmärken, kontaktledningar m.m. inte får förekomma på cykelbana, GCM-bana eller GCM-väg, och inte heller inom skyddszon för cykeltrafik.

I Trafikverkets kommunikationsmaterial om den senaste versionen av VGU (Trafikverket, 2024b) framgår att skyddszon för cykeltrafik är det som tidigare kallades säkerhetszon och skyddsremsa. Dessa har slagits ihop och kallas nu skyddszon. Måttet har även minskats för att få ett mer rimligt minimimått för statliga cykelvägar med låga cykelflöden. Skyddszon främjar bland annat att kunna avdela bred befintlig väg med räckelse för att få till GCM-bana.

### 3.1.4 Roller och ansvar samt finansiering

När det gäller planeringsprocessen för cykelvägar ansvarar Trafikverket för planeringen av det statliga vägnätet. Åtgärder i det nationella stamvägnätet (europavägar, riksvägar och större länsvägar) hanteras och finansieras genom den nationella planen för transportinfrastruktur och åtgärder i övrigt i statligt vägnät finansieras genom länsplanerna. Planeringsprocessen genomförs i två steg. Det första steget är inriktningsplaneringen, där mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden utreds. Det andra steget är åtgärdsplaneringen, där Trafikverket och planeringsorganen på regional nivå tar fram konkreta förslag till åtgärdsplaner. Trafikverket ansvarar för drift och underhåll och för att åtgärder beslutade i den

nationella planen och länsplanerna blir genomförda. Trafikverket bygger nya statliga cykelvägar och när en väg är klar upphandlas entreprenörer som sköter underhållet. Trafikverket ansvarar även för cykelvägar utmed statliga vägar. Regionerna är regionala planupprättare och ansvarar för planering av cykelvägar längs det statliga vägnätet som inte är statliga nationella vägar. Cykelvägar längs det statliga regionala vägnätet byggs av Trafikverket och bekostas av medel i länsplanerna för respektive län. I många fall krävs medfinansiering av kommunen med 50 procent. Länsplanerna kan även medfinansiera kommunal cykelinfrastruktur. Kommunerna är väghållare för 80 procent av cykelvägnätet i landet och ansvarar för åtgärder längs kommunala vägar och gator (Trafikutskottet, 2024). En granskningsrapport av Riksrevisionen (2025) visar att Trafikverket genomför knappt hälften av satsningarna på cykelåtgärder i länsplanerna som tänkt. Enligt vad Riksrevisionen inhämtat från företrädare för Trafikverket är svårigheterna att genomföra cykelåtgärder i den takt som de har planerats relaterat till komplexa planerings- och genomförandeprocesser som särskilt drabbar mindre projekt. Riksrevisionen konstaterar dock att planerings- och genomförandeprocesserna för cykelåtgärder är onödigt omständliga och kostsamma. Kostnaderna för planering utgör ibland mer än hälften av de totala kostnaderna.

Tidigare har det funnits möjligheter att vidta cykelåtgärder inom ramen för stadsmiljöavtalen. Kommuner och regioner har kunnat söka stöd för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med bland annat cykeltrafik enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Stadsmiljöavtalen är dock på väg att fasas ut (se budgetpropositionen för 2024, prop. 2023/24:1).

## 3.2 Användarperspektivet

### 3.2.1 Inledning till avsnittet

I den här delen analyserar vi den juridiska miljön runt cykelbanor utifrån användarperspektivet, det vill säga hur de aktörer – i det här fallet kommuner – som har att förhålla sig till reglerna (eller avsaknaden av regler) uppfattar situationen.

Vi har använt policylabb för diskussion och samverkan i workshop-format. Deltagarna i policylabbet har utgjorts av projektpartnererna samt referensgruppen. Som komplement har vi även intervjuat ytterligare kommuner utanför projektet. Temat för diskussionerna har varit utmaningar och möjligheter utifrån nuvarande regler, krav och processer samt om det finns behov av att utveckla dessa för att påskynda utbyggnaden av cykelbanor utanför stadskärnor. Diskussionerna har berört frågor kring exempelvis markåtkomst, ansvarsfördelning, finansiering, samarbeten internt/externt, egenskapskrav för cykelbanor, med mera. Under workshopparna har deltagarna fått direkta frågor att diskutera men även fått tillfälle att reflektera fritt runt ämnet och lyfta aspekter som de ser som centrala i sammanhanget. De har generöst delat sina insikter och erfarenheter, vilket hjälpt arbetet framåt. Som komplement till workshopparna har policylabbdeltagarna även fått svara på en enkät med frågor om olika utmaningar och deras konsekvenser. Resultaten från diskussionerna redovisas nedan i sammanställd form (se avsnitt 3.2.2). Redovisningen innehåller påståenden och funderingar från deltagare men det är inte ordagrant citerade uttalanden.

Vi inledde workshop-serien med att bestämma vilka huvudsakliga ämnen (frågor eller utmaningar) som policylabbet skulle fokusera på. Vi diskuterade också var i processen

(från plan till byggande) de största utmaningarna ligger. Svaret blev att när man väl börjar bygga är det sällan problem; det är i tidigare faser som utmaningarna ofta finns, till exempel när man ska säkra åtkomst till mark. Vidare påbörjade vi diskussionen kring vilka utmaningarna är och hur de påverkar. Utifrån diskussionen finns utmaningarna kring planering och byggnation av cykelbanor främst inom dessa områden: markåtkomst för cykelbanor, egenskapskrav för cykelbanor, samarbetsprocesser internt och externt samt finansiering av cykelbanor. Inom en övrigt-kategori av utmaningar diskuterade vi även andra utmaningar, främst relaterat till upphandling.

Under senare workshoppar återkom vi till dessa områden/teman och kunde konstatera att vi hade nått en samsyn kring att vi hade ramat in de utmaningar som kommuner ofta brottas med när det gäller planering och byggnation av cykelbanor utanför stadskärnor. Dock har inte alla dessa områden samma prioritet hos alla deltagare. För en del är till exempel markfrågorna mest utmanande, medan det för andra är samarbetsprocesserna som är mest utmanade. Även förutsättningarna skiljer sig delvis mellan kommuner. En del kommuner har till exempel en dedikerad resurs för att jobba med dessa frågor, andra inte. Vissa kommuner äger mer av marken, medan det i andra kommuner är mer av privat ägande. Detta ger lite olika förutsättningar och utgångspunkter. Olika cykelvägsprojekt skiljer sig också. I workshoppar därefter fördjupade vi diskussionen om olika utmaningar och möjliga strategier för att övervinna dem. Vi har även diskuterat verkliga exempel på cykelvägsprojekt som gått i mål (ibland på annat sätt än planerat) eller som stött på hinder och avbrutits.

Diskussionerna återges i stora drag nedan sorterat utifrån ämne. Notera dock att det inte är helt givet vilket ämne som vissa inspel hör till. Vissa inspel kan även röra både till exempel markåtkomst och samarbeten. Markfrågorna påverkar även finansiering. Allt hänger alltså mer eller mindre ihop.

## 3.2.2 Resultat av diskussionerna

### 3.2.2.1 Markåtkomst för cykelbanor

Markfrågorna har varit återkommande under diskussionerna. Det finns flera olika utmaningar inom detta tema, men det finns också vissa möjligheter att ta sig förbi olika utmaningar. Regler och ansvar skiljer sig beroende på om planen är att bygga den nya cykelbanan innanför eller utanför vägområdet för en allmän väg, innanför eller utanför detaljplanelagt område, hur markägarskapet ser ut i kommunen, osv.

Under workshopparna har deltagarna diskuterat olika alternativ för att säkra markåtkomst för byggnation av cykelbanor och deras för- respektive nackdelar.

En möjlighet är till exempel att bygga cykelbanan innanför vägområdet som en väganordning till allmän väg. Cykelvägar kan anläggas inom ramen för väglagen om de är att betrakta som väganordningar och har ett påtagligt funktionellt samband med en allmän väg. Vaghållaren för den allmänna vägen ansvarar då för planeringsprocessen för en vägplan och för anläggandet. Om en cykelväg saknar ett påtagligt funktionellt samband med en allmän väg, kan den inte anläggas enligt väglagen. Enligt Trafikverkets bedömning kan avståndet till en allmän (bil)väg inte vara alltför stort om kravet på funktionellt samband ska anses vara uppfyllt när det gäller byggnation av friliggande cykelbanor (se avsnitt 3.1.2). Problem med att anlägga en cykelbana längs en befintlig bilväg kan, enligt vad deltagare har lyft under diskussionerna, vara behovet av en annan

sträckning för cykelbanan. Det kan till exempel behövas en genare väg för cyklister. Det kan även finnas andra problem med att cykla längs bilvägen. Sämre luftkvalitet är ett problem som har nämnts i diskussionen. Trygghet är en annan aspekt att beakta, och det finns både erfarenheter av att cyklister upplever ökad trygghet när de cyklar längs en bilväg, medan andra har motsatt upplevelse.

Om man vill undvika vägområdet uppstår problemet att det ibland kan vara svårt att veta var gränsen för vägområdet går. Deltagare lyfter exempelvis att det i enskilda fall har varit svårt att fastställa vägområdet och att det är oklart vem som ansvarar för inmätning av området.<sup>3</sup> I de fallen där det är otydligt blir det en utmaning om man vill anlägga en cykelbana nära en bilväg men inte som väganordning till denna. Om man ska bygga utanför vägområdet krävs ny markåtgång.

Utanför vägområdet kan kommunen ta sig fram med nyttjanderättsavtal med markägare för att anlägga cykelbanor. Sådana avtal kan vara fördelaktiga eftersom de kan vara enklare och snabbare att få på plats jämfört med mer formella processer. Det kan också underlätta att få till en annan sträckning för cykelbanan jämfört med om den skulle dras längs en befintlig bilväg (som den måste för att få anläggas med stöd av väglagen). Det kan dock ibland krävas avtal med många markägare. Deltagare har delat erfarenheter där kommunen inte har lyckats förhandla med alla markägare (det räcker en säger nej) och därför behövt ta fram en detaljplan i slutändan. Exempel har lyfts på områden där marken för 100 år sedan delades upp i smala remsor med åkerlappar, som kan vara så smala som 3 meter. Detta var vanligt på sina håll i Sverige, och över sådana områden kan kommunen behöva förhandla med väldigt många fastighetsägare om en cykelväg ska passera där. Deltagare har även delat erfarenheter där en kommun försökt komplettera enskilda vägar med korta sträckor som kommunen bygger. Kommunen behöver då säkra marken för dessa sträckor, vilket kräver olika avtal med markägare på olika platser. Det kan å ena sidan vara omständligt, men å andra sidan kan det vara ett relativt sett enklare sätt att få till fungerande cykelinfrastruktur på landsbygden. I ett fall löste en kommun markfrågan genom ett markbyte med en markägare. Kommunen fick en bit av markägarens mark och gengäld fick markägaren fick en bit av kommunens mark; båda parter blev nöjda och cykelbanan kunde byggas.

En fråga som har diskuterats är också hur lång tid nyttjanderättsavtalen bör gälla. Diskussionen föreslog att avtalstiden bör vara 25 år<sup>4</sup>; annars kan det vara bättre att ta fram en detaljplan i alla fall.

För en kommun finns möjligheten att lösa markåtkomst genom att ta fram en detaljplan i enlighet med plan- och bygglagens regler. Men det kan vara en tidskrävande och kostsam process att ta fram en detaljplan. Det behöver ställas i relation till behovet av en cykelbanesträckning som kräver en detaljplan.

---

<sup>3</sup> Vägområdet ska ha fastställts i vägplanen (följer indirekt av väglagen) och finnas utmärkt på vägplanskartor. Enligt Västra Götalandsregionens kunskapsunderlag (VGR, 2024) är dock vägområdet inte fastställt längs äldre vägar och då behöver Trafikverket göra en bedömning av vägområdets utbredning i förhållande till planerad cykelväg. För att vara säker på att cykelvägen placeras utanför vägområdet och vägens säkerhetszon bör den läggas minst tolv meter från väggkant (VGR, 2024).

<sup>4</sup> Nyttjanderättsavtal får gälla i högst 50 år utanför detaljplanelagt område. Det innebär att kommunen behöver omförhandla arrendevillkoren när avtalet löper ut. Efter avtalstiden kan cykelvägen återgå till enskild väg, alternativt återställs marken till befintligt skick (VGR, 2024).

En aspekt som diskuterats är kommuners kostnader för att säkra mark för byggnation av cykelbanor utanför stadskärnor har återkommit under diskussionerna. Att ta fram vägplan eller detaljplan är kostsamma processer. Ofta kan kostnaden för till exempel vägplan vara densamma oavsett om det handlar om en lång eller kort cykelbana. Även förhandlingar med många markägare kan dock bli krävande. Arbetet som läggs ned på att försöka komma överens med markägare är också förenat med kostnader. Det blir viktigt att överväga vilket som bör bli det mest effektiva tillvägagångssättet i varje fall. Det är även kostsamt att lösa in marken (ersätta markägare) oavsett om marken tas i anspråk med stöd av vägplan, detaljplan eller frivillig markrätt med nyttjanderättsavtal.

Deltagare har också lyft att det i enskilda fall kan vara så att en cykelbana sträcker sig dels längs statlig allmän väg, dels längs kommunal väg, dels längs enskild väg. Det innebär olika processer som kan bli svåra att få ihop.

Det finns enligt deltagare också exempel på att enskilda markägare tar egna initiativ och bygger cykelbana på sin mark och hoppas att andra ska ansluta till den så småningom.

En fråga som deltagare har väckt i sammanhanget är om kommunen får investera på privat mark, det vill säga om det kan anses vara ett "allmänintresse" att få till fungerande cykelstråk på så sätt.

Andra utmaningar inom temat som har diskuterats är exempelvis att det kan vara svårt att utreda och påvisa behov av cykelväg på landsbygd där det i dag inte cyklas, eftersom det inte finns någon bra cykelinfrastruktur.

Vi har diskuterat att det kan finnas ytterligare utmaningar om man vill anlägga cykelbana på jordbruksmark eller strandnära.

En deltagare har också påtalat att det kan krävas marklov om man behöver höja upp marken vid anläggning av cykelbana.

### 3.2.2.2 Egenskapskrav för cykelbanor

På temat egenskapskrav för cykelbanor har vi diskuterat vilka egenskapskrav som ställs på cykelbanor och om det måste vara samma (höga) krav på cykelvägar även i glesare geografier.

Höga krav kan bli kostnadsdrivande och ett hinder i utbyggnaden av cykelbaneinfrastruktur. Men en fråga i sig är vad som är "höga" krav. Vad är referensramen? Vi har diskuterat att det kan vara svårt att generellt säga vad som är höga krav. Deltagare från Trafikverket har i sammanhanget hänvisat till att de exempelvis har minimikrav i VGU om att bredden ska vara 2,5 meter och cykelbanan ska kunna driftas (med de fordon de normalt har i entreprenad). En deltagare från en kommun har nämnt att de har samma minimikrav på bredden på deras cykelbanor, då den bredden behövs för att det ska fungera. En annan deltagare, också från en kommun, har lyft att en cykelbana med de lägsta kraven kan vara för lågt ställda om det gäller en cykelbana som anläggs i tätort, men på landsbygd kan det fungera. Det är samtidigt viktigt att cykelbanor inte är för dåliga, då väljer cyklister hellre att cykla på vägbanan. Deltagare har också reflekterat kring att det fortfarande kan saknas kunskapsunderlag kring exempelvis lämplig bredd och andra egenskaper för cykelbanor. Deltagare har också lyft att det är oklart vilka krav som har större risk att bli kostnadsdrivande. Utöver egenskapskrav kan andra faktorer

driva kostnader, exempelvis förberedande markarbeten, vilket sannolikt varierar beroende på markunderlaget på platsen, och andra faktorer.

Det finns krav på cykelbanors utformning dels i Transportstyrelsens byggregler, dels i Trafikverkets VGU (se avsnitt 3.1.3 om dessa regelverk). Transportstyrelsens krav är inte högt ställda. Det handlar mest om att det ska vara säkert att cykla (sprickor, friktion osv). De är heller inte bindande för cykelbanor utan beläggning. En utmaning är dock att vissa regler inte upplevs vara tydliga. VGU är ett mer detaljerat regelverk som ställer fler olika typer av krav. VGU är bindande att följa vid cykelprojekt tillsammans med Trafikverket men i övriga fall endast rådgivande för kommuner att följa. (Samtidigt finns det kommuner som beslutat att följa VGU.)

Om man bygger en cykelbana inom vägområdet som en väganordning till statlig allmän väg så blir det en ombyggnad av vägen, vilket innebär att man måste följa VGU.

Under diskussionerna har deltagare lyft att VGU:s krav på cykelbanor successivt har ökat och att det finns behov av att bygga enklare cykelinfrastruktur utanför stadskärnor.

Lösningar på enklare cykelbanor inom ramen för befintliga regelverk som har diskuterats bland deltagarna är exempelvis att anlägga grusbelagda cykelbanor och hålla nere på drift och vinterunderhållning. Det finns dock en risk att de växer igen om de driftas för sällan. Gruscykelbanor kan vara ett alternativ om det primära är att få bort cyklister från bilvägen. Det finns redan sommarcykelvägar som exempel. En möjlighet som deltagare har lyft är också att ha en cykelväg på sommaren och skoterled/skidspår på vintern. Några deltagande kommuner har dock erfarenheter av att deras invånare, till exempel arbetspendlare, gärna cyklar året runt och att de brukar efterfråga snöröjning av cykelbanor. Några deltagare har mer erfarenhet av att deras cykelbanor används för cykling på sommaren i samband med turism. Det kan också variera inom en kommun vilka cykelbanor som används året runt och vilka som mer fyller behov för sommarturism. Grus kan fungera bra för cykling, men har vissa nackdelar såsom att gruset kan damma och ge ökad tröghet på grund av ökat rullmotstånd vid cykling. Transportstyrelsens regelverk är inte tvingande att följa när det gäller cykelbanor som inte är belagda (grus räknas inte som beläggning under det regelverket), men i sådana fall måste säkerheten bevisas på annat sätt. En möjlighet är dock att utgå från samma regler i alla fall. Regelverket fungerar då som rådgivande.

Det finns krav på att även till exempel renhållningsmaskiner ska kunna ta sig fram på cykelbanor. Det finns möjlighet att använda både stora och små renhållningsfordon, men deltagare har påpekat att det är vanligt att upphandla samma aktör för att drifta både bilväg och parallell cykelväg (eller för all drift inom ett helt område), vilket ofta innebär att samma fordon används. Det kan innebära att cykelbanor måste byggas för att klara större underhållsfordon, trots att mindre och lättare fordon hade kunnat användas i stället. En möjlighet som kan övervägas är därför att drifta cykelvägarna separat. Då behöver de inte byggas för att klara samma belastning som vid användning av stora renhållningsfordon. En annan utmaning kopplat till driften av cykelbanor som deltagare har lyft är att de som sköter driften föredrar asfalt. Det kan därför bli svårare med driften när det gäller cykelbanor av andra material.

Deltagare har delat erfarenheter kring att det är vanligt med gemensamma gång- och cykelbanor på landsbygden. Det är nog mer regel än undantag att gång- och cykeltrafik delar bana på landsbygden. Ju närmare stadsmiljö man kommer, desto vanligare är det

att gång- och cykeltrafik separeras. På landsbygdens gång- och cykelbanor är det ofta inte så mycket gångtrafik, utan mest cykeltrafik. Fotgängare förekommer dock, till exempel hundägare som promenerar med sina hundar, och ibland även ryttare.

I projektet har vi noterat att det finns möjlighet till undantag från Transportstyrelsens egenskapskrav, men det finns ännu ingen praxis som kan ge vägledning om när undantag kan ges. Transportstyrelsen har hittills inte fått in någon ansökan om undantag att pröva. Även för flera av kraven i VGU finns möjligheter att frångå vissa krav på cykelbanors utformning när det är motiverat och beställaren ger sitt godkännande.

Transportstyrelsen deltar inte i projektet som projektpart eller referenspart, men vi har haft kontakt med dem under projektet för att diskutera olika frågor kopplat till krav på utformning av cykelbanor. Transportstyrelsen menar att de inte har så mycket krav i sina föreskrifter – det är mest råd, samt att det är ganska lågt ställda krav, främst kring till exempel friktion och sprickor, osv. Transportstyrelsen planerar ett arbete kring att uppdatera regelverket och är intresserade av att få höra om kommuners syn på vilka krav som riskerar att bli kostnadsdrivande. Transportstyrelsen menar att kraven i VGU är högre. Trafikverket inte har gjort någon konsekvensutredning i samband med framtagande av VGU. Transportstyrelsens bild är att kommuner ofta tror att VGU är bindande även när de själva bygger. (Deltagande kommuner i projektet har dock nämnts att det inte stämmer i deras fall – de känner väl till att VGU endast är obligatoriskt för Trafikverket och att det är ett frivilligt och rådgivande dokument för kommuner.) Transportstyrelsens regelverk gäller inte för cykelbanor som inte är belagda. ”Belagd” är inte definierat i regler, vilket gör att det blir mer teknikneutralt och även nya beläggningar kan omfattas. Gruslitage faller utanför. Cykelbanor i trä omfattas om de är belagda. När föreskrifterna inte är bindande (ej belagda cykelbanor) så kan de i stället användas som vägledning.

### 3.2.2.3 Samarbetsprocesser – internt

Utmaningar som kan uppstå internt i kommunen inkluderar politisk vilja, kommunens organisation med olika förvaltningar som har sina egna ansvarsområden och prioriteringar, samt brist på resurser för att utreda och driva cykelprojekt.

Det politiska styret i kommunen kan ha en stor påverkan på beslut och prioriteringar kring cykelvägar. Detta blev enligt en av deltagarna tydligt i dennes kommun vid ett maktskifte där prioriteringarna ändrades drastiskt. Dock var situationen stabil i en annan kommun trots ett politiskt skifte, enligt en av deltagarna.

För att genomföra cykelprojekt krävs ofta samverkan mellan olika förvaltningar inom kommunen. Detta är enligt deltagarna inte alltid enkelt på grund av att förvaltningarna har olika ansvarsområden och prioriteringar.

Inom andra teman har vi diskuterat hur externa regelverk påverkar cykelbaneprojekten, men inom det här temat har deltagare också lyft att interna riktlinjer kan spela stor roll.

Slutligen kan bristen på resurser inom kommunen försvåra både utredningen och genomförandet av cykelprojekt. Det ser mycket olika ut bland kommunerna. Vissa deltagare har delat att det finns en dedikerad resurs för cykelprojekt inom kommunen, medan andra har delat att det är lite oklart vem som ska utreda och driva cykelprojekt inom kommunen, och att det därmed riskerar att hamna mellan stolarna.

### 3.2.2.4 Samarbetsprocesser – externt

Under temat externa samarbeten har diskussionerna främst kretsat kring samarbetsprojekt mellan kommunen och Trafikverket. I vissa fall krävs dock även samarbete mellan kommuner i cykelprojekten. Till exempel, om en kommun planerar att bygga en cykelbana som sträcker sig över kommungränsen för att barn ska kunna cykla till skolan, behövs samarbete med den angränsande kommunen.

När det gäller kommuners utmaningar vid externt samarbete med Trafikverket har följande identifierats: Processen tenderar att bli omfattande när Trafikverket är inblandat, eftersom samma process tillämpas på både små och stora projekt, vilket innebär att även cykelprojekt blir omfattande. Det finns också många hänsyn att ta, såsom miljöintressen, och en uppstyrd process med krav på samråd när Trafikverket ska bygga. Det följer dock av lagkrav och är inget som Trafikverket kan påverka. Däremot har Trafikverket startat ett internt projekt för att undersöka möjligheten att förenkla sina interna processer och riktlinjer. Några deltagare har lyft att det ibland kan vara svårt att få med Trafikverket i dialogen, och även om samarbetet fungerar, tar det tid. Deltagare har också lyft att Trafikverket är vana vid att arbeta med asfalt och betong, vilket kan påverka samarbetet när andra material övervägs. En möjlig lösning som diskuterats är att kommunen tar över statens vägar i vissa fall.

### 3.2.2.5 Finansiering av cykelvägar

På temat finansiering har vi diskuterat utmaningar med att projekt gemensamma med Trafikverket tenderar att bli för dyra för kommuner när de ska svara upp med sin del vid 50/50-finansiering, vilket väcker frågor om dagens finansieringsmodell och om det borde finnas en annan statlig finansiering för kommuner. Andra utmaningar rör hur kommuner ska prioritera med en begränsad budget och att det kan vara svårt att motivera cykelvägar i små kommuner om de är förenade med stora kostnader. Dessa utmaningar utvecklas i det följande.

Kostnader är en stor utmaning för kommuner i cykelprojekten, särskilt i projekt gemensamma med Trafikverket. När kommunerna själva bygger är kostnaderna ofta betydligt lägre.<sup>5</sup> Kommunerna har schablonkostnader för cykelbanor, men därutöver varierar kostnaderna beroende på bland annat utformning och utrustning av cykelbanan samt förutsättningarna på platsen (t.ex. om det är några specifika markförhållanden, berg, vattendrag, sankmark etc.). Under diskussionerna har deltagare lyft att projekt som genomförs gemensamt med Trafikverket tenderar att bli dyrare än vad kommunerna kan matcha vid en 50/50-finansiering med konsekvens att kommunen drar sig ur. Projekten drar iväg i kostnader och det blir då för kostsamt för kommunerna att bidra med sin del vid en sådan finansieringsmodell.<sup>6</sup> Kommunerna kan behöva dra sig ur projektet när det

---

<sup>5</sup> När Trafikverket bygger tillkommer kostnaden för vägplaneprocessen; för en rättvis kostnadsjämförelse när kommuner bygger kan kommunens kostnader för planerings- och förankringsarbete behöva räknas med (VGR, 2024). Kommunerna kan dock, när de bygger, justera standarden utefter förväntat behov och har bättre kontroll över kostnader för planering och byggnation (VGR, 2024).

<sup>6</sup> Kostnadsdrivande faktorer när Trafikverket bygger cykelväg är administration och utredningar som krävs i vägplaneprocessen, markåtkomstpriser samt vissa utformningskrav i VGU. Kommunerna står för hälften av kostnaderna utan att ha insyn eller möjlighet att påverka den (VGR, 2024).

händer. Detta väcker frågor kring om kraven borde sänkas för att minska de totala kostnaderna för cykelvägsprojekt eller om fördelningen av medfinansieringen borde se annorlunda ut. Alternativt skulle det kunna övervägas om det borde finnas en helt annan statlig finansiering för kommuner, antingen i stället för eller som komplement till den nuvarande modellen. Finansieringsmodellen 50/50 är inte lagreglerad, och om modellen är problematisk kan kommuner lyfta det på kommunalförbunds nivå.

Trafikverket har i projektet delat att de är medvetna om exempel där kommuner har dragit sig ur cykelprojekt när det har blivit för dyrt för dem att svara upp med sin del av kostnaderna. En kommun i projektet har också delat att de tvingats avbryta projekt som dragit iväg i kostnader vid en sådan finansieringsmodell. Deltagare har reflekterat kring att det nog är lättare att det blir stopp för en liten kommun. För en liten kommun kan en cykelväg vara av stort värde för de få som nyttjar den, men det är svårt att motivera en cykelväg om den är förenad med stora kostnader, eftersom det inte blir försvarbart när det handlar om lite cykeltrafik.

Med en begränsad budget uppstår också frågan om hur man ska prioritera. Ska arbetspendling, barns väg till skolan, fritidsaktiviteter eller att koppla ihop tätorter prioriteras? Det är bra med samutnyttjande, men det kan vara svårt att genomföra i praktiken.

### 3.2.2.6 Övrigt

Under en övrigt-kategori har vi framför allt diskuterat utmaningar relaterade till upphandling, men även vissa andra frågor.

När det gäller upphandling finns det utmaningar när det handlar om att bygga med andra material än asfalt och grus, till exempel trä. Det finns möjligheter, men det är svårt. Alternativa lösningar och material efterfrågas inte. Det kan riskera att bli ett hinder för innovation. Det är även svårare att beräkna kostnader för nya eller alternativa lösningar.

Drift av cykelbanor är också ett ämne vi har diskuterat, utöver diskussionen om egenskapskrav för att cykelbanor ska vara framkomliga för underhållsfordon (se längre upp). När cykelvägen väl är byggd behöver den underhållas. För cykelväg som byggs som del av en allmän väg är driften löst, likaså när cykelbanan är planerad med stöd av detaljplan. Men hur löser man driften i övriga fall? Driften behöver organiseras och det behöver fungera över tid. Kommunen kan prata med markägare och hitta lösningar med hjälp av föreningar. Men vad händer efter 10–15 år? Kan man lita på att en förening som fungerar i dag även kommer att fungera i framtiden?

En annan utmaning som har diskuterats under "övrigt" är att det saknas samhälls-ekonomiska kalkylmodeller för cykelväg. Det går dock att hänvisa till potentialstudier som regioner tar fram.

### 3.2.3 Resultat av enkäten till deltagare i policylab

Som komplement till workshopparna har policylab-deltagarna även fått svara på en enkät med frågor om olika utmaningar och deras konsekvenser. Enkäten skickades till alla deltagare i projektets policylab. Vi fick in totalt 8 svar, varav 4 svar var från deltagare från kommuner (övriga som svarat är då deltagare från till exempel region, myndighet eller forskning). Enkäten hade totalt 9 frågor, varav den sista frågan endast

gällde om det fanns någon särskild fråga att ta upp till diskussion på nästa workshop. De första åtta frågorna i enkäten redogörs för nedan tillsammans med en summering av svaren.

1. Utifrån hur du uppfattar det – vilken utmaning utgör vanligen det största problemet för kommuner när det gäller att få till cykelbanor utanför tätort?

Välj ett alternativ:

- Att säkra åtkomst till mark (komma överens med markägare / ta fram detaljplan, osv.).
- Kraven på utformning är för höga (driver kostnader).
- Brist på personella resurser och/eller kunskap som behövs för att driva cykelprojekt.
- Saknas politisk vilja i kommunen (annat är mer prioriterat från politiskt håll).
- Det är svårt att samarbeta internt kring cykelfrågor.
- Det är svårt att samarbeta externt kring cykelfrågor.
- Det är svårt med finansiering av cykelbanor.

[Den här frågan var ställd till *alla* – inte enbart deltagare från *kommuner*.]

Enligt enkätsvaren uppfattas de största problemen för kommuner vara att kraven på utformning är för höga (driver kostnader) samt att det är svårt med finansiering av cykelbanor. Notera dock att även andra deltagare än deltagare från en kommun hade möjlighet att svara på frågan. Jämför fråga 5 som endast kommuner skulle svara på.

2. Rangordna utmaningarna från 1 till 7 utifrån hur svåra utmaningarna är (1 är svårast och 7 är minst svår) när *cykelvägsprojektet är kommunens och Trafikverket inte är involverat*:

- Att säkra åtkomst till mark (komma överens med markägare / ta fram detaljplan, osv.).
- Kraven på utformning är för höga (driver kostnader).
- Brist på personella resurser och/eller kunskap som behövs för att driva cykelprojekt.
- Saknas politisk vilja i kommunen (annat är mer prioriterat från politiskt håll).
- Det är svårt att samarbeta internt kring cykelfrågor.
- Det är svårt att samarbeta externt kring cykelfrågor.
- Det är svårt med finansiering av cykelbanor.

[Den här frågan var ställd till *alla* – inte enbart deltagare från *kommuner*.]

Enligt enkätsvaren uppfattas utmaningarna kring markåtkomst och finansiering som svårast när det är kommunens eget cykelvägsprojekt och Trafikverket inte är involverat.

3. Rangordna utmaningarna från 1 till 7 utifrån hur svåra utmaningarna är (1 är svårast och 7 är minst svår) när *cykelvägsprojektet är gemensamt med Trafikverket*:

- Att säkra åtkomst till mark (komma överens med markägare / ta fram detaljplan, osv.)
- Kraven på utformning är för höga (driver kostnader)
- Brist på personella resurser och/eller kunskap som behövs för att driva cykelprojekt
- Saknas politisk vilja i kommunen (annat är mer prioriterat från politiskt håll)
- Det är svårt att samarbeta internt kring cykelfrågor
- Det är svårt att samarbeta externt kring cykelfrågor
- Det är svårt med finansiering av cykelbanor

[Den här frågan var ställd till alla – inte enbart deltagare från *kommuner*.]

Enligt enkätsvaren uppfattas utmaningarna kring finansiering och höga krav på utformning som svårast vid cykelvägsprojekt tillsammans med Trafikverket.

4. Vilka av följande specifika krav som kan ställas på cykelbanor anser du är mindre viktiga eller kan kompromissas för att påskynda utbyggnaden av cykelbanor? Vänligen rangordna följande krav från mest (1) till minst (7) viktiga:

- bredden på cykelbanan
- ytskiktet på cykelbanan (t.ex. belagd cykelbana eller grus eller annat)
- att cykelbanan ibland passerar bilväg, eller tvingas upp på bilväg för att kunna passera utmanande delar (t.ex. där mark inte har kunnat tillgås)
- att vägunderhållningsfordon och/eller bilar inte kan framföras på cykelbanan
- att fotgängare och cyklister måste blandas
- att motorfordon och cyklister måste blandas
- att personer med olika typer av hjälpmedel skall kunna använda den utan risk eller hinder för framkomlighet

[Den här frågan var ställd till alla – inte enbart deltagare från *kommuner*.]

Frågan handlar om att rangordna olika krav för att se om det går att kompromissa eller göra avkall på något för att påskynda utbyggnaden av cykelbanor. De krav som hamnade längst ner (minst prioriterade) handlar om underhållningsfordons framkomlighet samt att fotgängare och cyklister eller motorfordon och cyklister blandas. I slutet av enkäten fanns en möjlighet att lämna ytterligare kommentar i fritext. En kommentar där avser den här frågan: ”Avseende fråga 4 tyckte jag det var svårt att rangordna då det beror på fall till fall. I de allra flesta fall känns det som att en väldigt enkel cykelbana som kompromissar på de flesta punkter är bättre än att cykla direkt på vägbanan.”

5. Utifrån vad du känner till – vilken eller vilka påståenden stämmer för er kommun (välj ett eller flera alternativ):
- Kommunen har vid ett eller flera tillfällen haft svårt att säkra markåtkomst till en cykelbana, vilket har lett till *att det blivit stopp i projektet*.

- Kommunen har vid ett eller flera tillfällen haft svårt att säkra markåtkomst till en cykelbana, vilket har lett till *att det blivit dyrare än tänkt.*
- Kommunen har vid ett eller flera tillfällen haft svårt att säkra markåtkomst till en cykelbana, vilket har lett till *att projektet tagit längre tid än väntat.*
- Kommunen har vid ett eller flera tillfällen haft svårt att säkra markåtkomst till en cykelbana, vilket har lett till *att cykelbanan fått en annan sträckning än tänkt.*
- Hittills har kommunen inte stött på dessa problem.

[Den här frågan var ställd till deltagare från *kommuner.*]

Frågan handlar om vilka utmaningar kommuner rent faktiskt har stött på. Enligt svaren har det förekommit att utmaningar kring att säkra mark lett till antingen stopp i cykelvägsprojektet, att det blivit dyrare än tänkt eller att cykelvägen fått en annan sträckning än tänkt. Som kommentar under "Annat" har en deltagare svarat att hen inte vet avseende kommunen, men en privat aktör har haft problem med att säkra markåtkomst vilket hindrat hela projektet.

6. För att säkra markåtkomst för cykelvägar med stöd av "vägrätt" enligt väglagen krävs att det finns en koppling till allmän (bil)väg. Det har länge pågått en diskussion om detta. Frågan utreddes av Trafikverket under 2021. Trafikverket bedömer att det krävs att cykelvägen anläggs i nära anslutning till allmän (bil)väg eller att det finns ett påtagligt funktionellt samband med vägen, samt att cykelvägen byggs för att avlasta vägen från cykeltrafik. Vad som menas med "påtagligt funktionellt samband" är inte helt tydligt, men avståndet till bilvägen kan inte vara alltför stort. Utifrån detta juridiska läge, kan en friliggande cykelbana byggas med stöd av vägrätt bara om den placeras i nära anslutning till befintlig bilväg och för att avlasta vägen från cykeltrafik. Hur påverkar det er som kommun när det gäller cykelbanor? Kan ni säkra markåtkomst på andra sätt för att få till önskvärd placering av cykelbanan? Blir det dyrare? Tar längre tid? Väljer ni i stället en annan sträckning? Är den sträckningen i så fall mindre optimal?  
[Den här frågan var ställd till deltagare från kommuner.]

Av svaren framgår att väglagens regler (och hur de tolkas) har betydelse för cykelbanors tillkomst och sträckningar utanför tätort. En kommun lyfter att vägrätt enligt väglagen kräver att cykelbanan förhåller sig till en allmän bilväg, men på landsbygden kan det vara viktigare att skapa säkra, trygga och mest gena cykelvägar från A till B. En annan kommun lyfter också att reglerna för vägrätt medför att de inte kan placera cykelbanan där det är bäst för cyklisterna och väglagen tydligt prioriterar bilen framför cykeln. En kommun anser att det är enklare att lägga cykelbanor utanför vägområdet, eftersom kommunen då har mer kontroll än när Trafikverket ska involveras. En annan kommun lyfter att i de fall då det har varit aktuellt med vägrätt skulle åtgärden ha utförts av Trafikverket, och då blir det så dyrt att det inte genomförs. I stället försöker kommunen komma överens med markägare om frivillig markåtkomst, men om någon markägare säger nej äventyras hela projektet, och cyklister och gående hänvisas till att färdas på bilvägen. I sammanhanget lyfter kommuner också att

nackdelar med att anlägga cykelbana inom befintligt vägområde som att det oftast krävs en vägplan, vilket är en lång och dyr process. På landsbygden är det inte optimalt med långa och dyra processer samt standardkrav på cykelbanor. Ibland önskas en enkel och grusad sommarcykelväg som underlättar barnens mobilitet från hemmet till fotbollsplanen.

7. Föreställ er nu en framtid där denna regel (eller tolkningen av den) inte skulle vara lika snäv, det vill säga vägrätt skulle kunna användas för att bygga friliggande cykelväg även med längre avstånd från bilvägen. Hur skulle det påverka er när det gäller att bygga cykelbanor med de sträckningar ni behöver i kommunen? Skulle det underlätta och i så fall hur? Eller påverkar det inte er (t.ex. för att ni brukar säkra markåtkomst på andra sätt än genom väglagen)? [Den här frågan var ställd till deltagare från *kommuner*.]

Svaren pekar på vissa möjligheter om reglerna (eller tolkningen) ändrades. En kommun lyfter exempelvis att det skulle göra det möjligt att anlägga en prioriterad cykelväg med stöd av vägrätt, precis som man kan med bilvägar. En annan kommun lyfter att det skulle ge större möjligheter att genom vägrätt säkerställa markåtkomst för cykelbanor på landsbygden. I kommunen skulle fler cykla till jobbet om de slapp färdas på de större vägarna, med hastigheter om 70–80 km/h. En kommun påpekar samtidigt att det skulle innebära en omfördelning av ansvar och roller mellan kommuner, Trafikverket, föreningar, m.fl.

8. Finns det något mer du vill dela kring utmaningar eller möjligheter vad gäller markåtkomst, egenskapskrav, finansiering, samarbetsprocesser, upphandling eller något annat? [Den här frågan var ställd till *alla*, inte enbart deltagare från kommuner.]

Här fanns bland annat en kommentar kopplad till fråga 4, vilken har återgetts ovan under den frågan. I övrigt lämnades kommentarer av olika slag. Ett svar uttryckte ett önskemål om att Trafikverket skulle kunna ta ett större ansvar för cykelvägar. Ofta måste kommunen själv lösa och finansiera cykelinfrastrukturen, helt eller delvis. För landsbygdskommuner finns begränsat med resurser för cykelinfrastruktur. Förutom säkerhetsaspekten finns det även klimataspekter att beakta. Det framfördes att det borde finnas fler och större finansieringspotter för sådana här åtgärder som kommuner kan söka. En annan kommentar betonade vikten av att beakta cykelbaneanläggningens innehåll så att den blir långsiktigt hållbar. Vidare föreslog en kommentar att det bör analyseras närmare vad som är kostnadsdrivande i cykelprojekt, till exempel om det rör sig om utformningskrav såsom breddmått eller andra faktorer som miljökrav, markförhållanden, masshantering, brokonstruktioner och entreprenadformer.

Resultaten från enkäten har diskuterats på en av projektets policylab-workshoppar. Deltagarnas reflektioner i samband med det finns invävt i texten som återger diskussionerna i avsnitt 3.2.2 ovan.

### 3.3 Summering och diskussion

I processen från plan till byggande av cykelbanor har vi landat i att när man väl börjar bygga uppstår det sällan problem. De främsta utmaningarna finns oftast i tidigare faser, till exempel när man ska säkra åtkomst till mark. Kommuners utmaningar kring planering och byggnation av cykelbanor är framför allt inom följande områden: markåtkomst, egenskapskrav, samarbetsprocesser och finansiering. Alla områden har dock inte samma prioritet för alla kommuner. Även förutsättningar skiljer sig delvis mellan kommunerna. Olika cykelprojekt skiljer sig också. Detta ger olika utgångspunkter för cykelbaneprojekt i olika kommuner.

Regler för **markåtkomst och ansvar** för cykelbanor varierar med markägarskap och exakt placering av cykelbanan. Markåtkomst kan åstadkommas genom vägrätt, detaljplan och nyttjanderättsavtal. Dessa möjligheter har alla sina utmaningar vad gäller tidsåtgång, kostnader, sannolikhet för framkomlighet i projektet, acceptans hos markägare och invånare, osv. Om det exempelvis gäller vägrätt så krävs ett påtagligt funktionellt samband med en allmän (bil)väg. Ur en kommuns perspektiv kan kravet att lägga en cykelväg nära en bilväg vara kostnadsdrivande och försvåra möjligheterna att få till gena och logiska cykelstråk. Detaljplan har andra utmaningar, som att det tar tid och driver kostnader för kommunen samt kanske inte är rimligt i de fall där det handlar om lösa en kort cykelbanesnutt i glesbygd. Vägplan är dock också en omfattande och kostsam process. Att ta sig fram med nyttjanderättsavtal om det är många markägare är också svårt. Vissa sträckningar kräver flera samtidiga processer (längs statlig väg, kommunal mark och enskild mark). Det blir extra komplicerat och ökar risken att projektet som helhet inte går i mål.

**Krav på cykelbanors utformning** finns i Transportstyrelsens byggregler, som är obligatoriska att följa när det gäller belagda cykelbanor, och Trafikverkets regelverk VGU, som är bindande att följa i cykelprojekt som involverar Trafikverket. VGU är mer detaljerade. Vi har haft en diskussion om vad som är ”höga krav” och vilka som driver kostnader, men landat i slutsatsen att det fortfarande är oklart. Det saknas fortfarande kunskap om lämplig kravställning. Det finns vissa möjligheter att bygga enklare, men det beror på, och finns för- och nackdelar med olika val (val mellan t.ex. grus/belagd, minimibredd eller bredare, separering eller ej av gång- och cykel, etc.). En uppfattning bland flera i projektet är att det även i glesare geografier oftast behövs 2,5 m breda cykelbanor och de måste vara driftbara. Driftbarheten beror dock på vilka fordon som används för driften. Det är vanligt att samma fordon används för drift av både bil- och cykelväg, men det går att drifta dem var för sig med olika fordon. Vidare upplever användare en osäkerhet kring tillämpningen av vissa krav och efterfrågar mer tydlighet och vägledning.

När det gäller **samarbetsprocesser** finns det utmaningar både vid internt och externt samarbete. Cykelprojekt kan kräva internt samarbete mellan olika förvaltningar eller avdelningar med olika ansvarsområden och prioriteringar. Annat som påverkar är till exempel resurser, interna riktlinjer och politisk vilja. Externt samarbete med Trafikverket fungerar i regel bra men kan vara omfattande och tidskrävande för kommunerna. Trafikverkets vana vid traditionella material kan påverka samarbetet när andra material övervägs. En diskuterad lösning är att kommunen tar över statens väg i vissa fall. Samarbete med andra kommuner krävs i de fall där cykelbanor sträcker sig

över kommungränser. Vidare behöver kommuner samarbeta med enskilda markägare när cykelbanor sträcker sig över deras mark. Beroende på hur markägarskapet ser ut i trakten kan det i vissa fall handla om många markägare, vilket kan bli särskilt utmanande.

Kommuner möter flera utmaningar kring **finansiering** av cykelvägar. Cykelprojekten tenderar att bli dyrare än beräknat. Vid gemensamma cykelprojekt med Trafikverket och 50/50-finansiering händer det att kommuner måste dra sig ur när projekten fördyras och kommunen inte längre kan möta upp med sin del. Frågan är om nuvarande finansieringsmodell är hållbar eller behöver ändras, och om alternativ statlig finansiering behövs. Små och glesa kommuner har särskilt svårt att motivera dyra cykelvägar, även om de kan ha stort värde för de få som använder dem. Begränsade budgetar gör det nödvändigt att prioritera mellan olika behov (arbetspendling, barns väg till skolan, fritidsaktiviteter eller att koppla ihop tätorter).

**Sammanfattningsvis** varierar regler och ansvar beroende på markägarskap och den tilltänkta cykelbanans exakta placering. Markåtkomst genom vägrätt, detaljplan eller nyttjanderättsavtal innebär alla olika utmaningar. Det finns tidigare förslag (se längre upp i avsnitt 3.1.2) om att ändra väglagen, och resultaten i vårt projekt talar för att det finns behov av att lyfta frågan igen. När det gäller utformning av cykelbanor finns vissa möjligheter att bygga enklare, beroende – återigen – på cykelbanans exakta placering, men olika val medför både för- och nackdelar. Användare upplever även en otydlighet kring tillämpningen av vissa bestämmelser och krav (t.ex. vid tolkning av väglagen samt vissa egenskapskrav i föreskrifter och VGU) och efterfrågar större tydlighet och vägledning från lagstiftare och myndigheter. Vidare ser deltagarna ett behov av att åter lyfta tidigare förslag, bland annat från Trafikverket, om att ändra väglagen för att förbättra möjligheterna till vägrätt för friliggande cykelbanor. Det finns även behov av fortsatt forskning kring lämplig kravställning. Samarbete mellan aktörer är viktiga för framgång i cykelprojekt, och det kan finnas skäl att överväga nya former för samverkan. Slutligen kan det finnas behov av andra finansieringsmodeller eller ökad statlig finansiering för att möjliggöra fler cykelbanor utanför tätort.

## 4 Projektets testbäddar

Orust och Uddevalla kommun har i projektet varit värdar till en testbädd vardera. Målsättningen med testbäddarna har varit att genom demonstration bygga, testa och utvärdera exempel på kostnads- och resurseffektiv cykelinfrastruktur. Arbetet med testbäddarna tydliggör de processer och regelsystem som utmanas inom projektet och har gett stora insikter i det praktiska arbetet med att skapa nya cykelbanor utanför stadskärnor. Testbäddarna benämns i det följande ”Testbädd Orust” respektive ”Testbädd Uddevalla”. De båda kommunerna har studerat ett antal olika placeringar och alternativ till testbäddar. Processerna för detta samt genomförandefasen av testbädden beskrivs i avsnitt 4.1 (Testbädd Orust) respektive avsnitt 4.2 (Testbädd Uddevalla). En ansats under projektets gång har varit att undersöka potentialen i, och demonstrera cykelbanor baserade på (för)fabricerade modulära träcykelbanor av liknade slag som Modular cycling<sup>7</sup> tillhandahåller varför dessa adresserats specifikt samtidigt som det mer övergripande målet har varit att undersöka kostnads- och resurseffektiva alternativ i stort. ”Resurseffektivt” står här för både ekonomisk och miljömässigt hållbara alternativ.

Slutligen beskrivs några sammanfattande slutsatser i avsnitt 4.3. Fler detaljer finns att tillgå genom kontakt med författarna då bilder och annat material inte publiceras av upprättsrättsliga skäl.

Parallellt har en kompletterande inventering av konstruktionsvarianter genomförts. En sammanställning av de olika varianterna, tillsammans med en potentialanalys, finns att tillgå vid förfrågan. I samband med detta har en fördjupning gjorts kring ”Alternativa konstruktionsvarianter på vatten”, vilken även den finns tillgänglig via förfrågan (hör av dig till författarna i så fall).

### 4.1 Orust

Orust kommun arbetar aktivt med att utveckla cykelinfrastrukturen i kommunen både med avseende på vardags- och arbetspendling samt för att möta turistnäringens behov.

Kommunen har deltagit i projektet för att undersöka andra sätt än de traditionella sätten att anlägga cykelbanor på och att samtidigt utveckla sin cykelinfrastruktur. I projektet har ett antal olika platser undersökts med avseende på lämpligheten som Testbädd Orust. En viktig del har varit att undersöka och utvärdera förutsättningarna för en cykelbana baserat på en träkonstruktion, men även andra resurseffektiva alternativ har varit aktuella under inventeringen. Arbetet har tydliggjort de processer och regelsystem som utmanas inom projektet.

Nedan beskrivs processen fram till anläggandet och slutförandet av Testbädd Orust som stod klar i december 2024.

#### 4.1.1 Inventering och förprojektering Testbädd Orust

I avsnittet beskrivs hur ett antal platser, vars lämplighet som Testbädd Orust, studerats i kronologisk ordning.

---

<sup>7</sup> <https://www.modularcycling.eu/>

### **O1 – Henån, väg 160**

Det initiala förslaget för placering av teststräcka var en 240 meter lång sträcka mellan väg 160 söder om Henån och ån Henån. Denna sträcka skulle förbinda Henån tätort med omgivande glesbygd, och har flera utmaningar rent tekniskt samtidigt som en utbyggnad av cykelväg här skulle innebära stora vinster för trafiksäkerheten.

Längs sträckningen var förutsättningarna goda för användning av en träkonstruktion. Den tänkta konstruktionen kunde lämpligen förankras med markskruv vilket medger låg grad av markarbete/markpåverkan och passade väl till sträckningens nivåskillnader. På så sätt skulle sträckningen möta projektets mål om resurseffektiv anläggande av testbädd. Dock är sträckningen inom ett område där det kan förefalla skredrisk, vilket innebar att en stabilitetsutredning hade krävts, och det var inte möjligt att utföra inom projektet.

### **O2 – Väst om Henån vid Röravägen**

Orust kommun tog därefter fram förslag på två ytterligare sträckor; en i närhet av Henån och den andra i Svanesund. Sträckningen i Henån är en ca 250 meter lång sträcka väster om Henåns centrum och sammanbinder skolan och fritidsområdet vid Bråttenvägen och på så sätt säkrar gång- och cykeltrafik mellan dessa områden.

På platsen hade en träkonstruktion varit lämplig i flera avseenden, bl.a. då det finns en bäck att överbrygga samt att underlaget delvis består av sedimentjord. Det fanns dock två utmaningar kopplade till sträckningen:

1. Träkonstruktionen skulle hamna väldigt nära Trafikverkets väg, vilket innebär att Trafikverkets godkännande skulle krävas för vägens utformning
2. Visst ingrepp var nödvändigt i en fastighet. Då fastighetsägaren i fråga inte var intresserad av lösningen medförde det att förutsättningar för en kostnadseffektiv lösning vid sträckningen inte fanns. Sträckningen valdes därför bort och alternativet vid Svanesund (O3) undersöktes.

### **O3 – Svanesund**

I samband med förslaget för sträcka O2 togs det fram ett alternativ i Svanesund.

Sträckningen skulle bidra till en säkrare GC infrastruktur i orten längs med leden som belastas av färjetrafiken. Sträckningen avsågs vara ca 180 m norr om Färjevägen mellan Carl von Linnés väg och Åkerstigen.

Sträckningen valdes i detta skede bort då det fanns planer för en ny detaljplan i området och även vid denna plats fanns en risk att en fastighetsägare på den tilltänkta linjedragningen skulle påverkas.

Tekniskt sett ansågs träkonstruktionen vara lämplig vid platsen förutom i direkt anslutning till den korsande Sesterviksvägen.

### **O4 – Ellös vid Slätthults industriområde**

I ett nästa steg tog Orust kommun fram förslaget för en 240 m lång sträcka öster om Ellös, norr om Morlandavägen. Sträckan skulle innebära att en ramp bygges för den östra, branta delen och att sprängning på så sätt undviks.

Förutsättningarna verkade inledningsvis gynnsamma även om riskerna bedömdes som högre på grund av ökad komplexitet. Ett försök att avropa totalentreprenaden för hela sträckan visade att priset låg betydligt över budget. Av den anledningen avbröts arbetet med denna sträckning som testbädd i projektet.

De bakomliggande orsakerna till den stora skillnaden i kostnadsuppskattningar är inte till fullo utredda. En bidragande orsak är osäkerheten kring kravställningen, som har varit kostnadsdrivande i detta fall. Ytterligare faktorer kan också ha bidragit till skillnaden i kostnadsuppskattning. Vidare innebar entreprenörens förslag även en större mängd betong och viss markpåverkan för förankring av konstruktionen. Totalt sett går förslaget mot projektets syfte kring förenkling och hållbarhet.

### **O5 (O3) – Svanesund**

I detta skede gjordes en återgång till den sträckning som tidigare varit aktuell i Svanesund, längs Färjevägen (O3). Färjevägen är hårt belastad av trafik från färjan, varpå en cykelled utanför vägen bidrar till säkrare trafikmiljö.

En överenskommelse gjordes med den berörda markägaren vilket möjliggjorde att gå vidare med detta val av sträckning.

## **4.1.2 Genomförande**

Kommunen valde att via ramavtal teckna genomförandet i form av ett partneringavtal. Partnering ger stor möjlighet till flexibilitet mellan kommun, entreprenör/utförare och projektet, vilket bedömdes vara en viktig framgångsfaktor.

Kravställningen anpassades efter projektet med fokus på säkerhet samt balanserade drift- och underhållskrav.

Ett nyttjanderättsavtal upprättades med markägaren tills lantmäteriförretningen var klar, vilket påskyndade uppstarten. Bevakningsavtal med Trafikverket bedömdes inte vara aktuellt. Då konstruktionen sträcker sig mer än 50 cm över mark krävdes ett marklov, vilket hanterades och beviljades av Orust kommun.

Även om en cykelväg i träkonstruktion var tekniskt möjlig längs denna sträckning, var fördelarna jämfört med en traditionellt anlagd cykelbana inte så tydliga att kommunen skulle anse det motiverat. Det krävdes t.ex. liten grad av förberedande markarbete, vilket gjorde det ekonomiskt att anlägga på traditionellt vis. Detta tillsammans med att ekonomin för anläggandet av en träkonstruktion upplevdes osäker gjorde att projektet beslutade att anlägga testbädden i form av en brokonstruktion i trä och den övriga delen av cykelbanans stäckning med återvunnen asfalt.

Testbädd Orust stod klar sent 2024 och slutbesiktigades under december 2024.



Bild 1 Elin Bergendal, Orust kommun, vid Testbädd Orust.

## 4.2 Uddevalla

Uddevalla har hela spannet av cyklism och ser en potential för större vardagscyklism. Kommunen räknar ett utbyggt cykelnät som en av förutsättningarna för förtätning av bostadsområden, bland annat vid Ljungskile-Ulvesund.

Testbädd Uddevalla avsågs att placeras på lämpligt avsnitt längs, i närområdet av eller i anslutning till sträckningen av den statliga väg 675 där en sammanhängande cykelväg mellan Uddevalla och Ljungskile håller på att utvecklas. Trafikmiljön upplevs i dagsläget som osäker för cyklister.

Inledningsvis gjordes en inventering av möjliga placeringar för Testbädd Uddevalla, längst väg 657 – Ulvesundsvägen – mellan Ljungskile och Råssbyn. De olika alternativa sträckningarna lämplighet utvärderades med avseende på projektets syfte och ramar.

Även i fallet med Testbädd Uddevalla undersöktes lämpligheten med träkonstruktionsvarianter, men även andra resurseffektiva varianter togs i beaktande.

### 4.2.1 Inventering och förprojektering Testbädd Uddevalla

Följande åtta sträckor inventerades inledningsvis:

#### **U1 – Strandnära sträcka från Ljungs-berg mot Ulvesund (ca 950 m)**

Sträckan karakteriseras av en trång passage mellan klippor och strand där det delvis är omöjligt att ta sig förbi utanför vägräcket samtidigt som vägbanan kan upplevas som osäker för oskyddade trafikanter, se bild 2. Då Ulvesund har många boende och flera målpunkter är det önskvärt att förbättra läget för de oskyddade trafikanterna genom att anlägga en cykelbana utanför vägbanan.



Bild 2. Passage nära vatten. Ulvesundsvägen skymtar vid pilen, där utmaningen kring bergsbrant och vägen som ligger kloss an vattnet exemplifieras.

Initialt bedömdes sträckan, på grund av sina komplexa förutsättningar och längd, olämplig som val för testbädd inom projektets ramar. För (del av) sträckan är det intressant att undersöka flytande lösningar, varför flytande lösningar undersöks närmare under utredningen av alternativa konstruktionsvarianter.

### **U2 – Gena mellan kullarna vid Restenäs (ca 200 m)**

Kuststigen går idag genom Ekenhov mot Kullen, mestadels på grusväg med en kort stig som skulle kunna rustas upp som teststräcka. Förslaget innebar dock en högsta punkt cirka 12 meter högre än motsvarande på Ulvesundsvägen som ger lutningar på cirka 15%, vilket är högre än rekommenderat för anläggandet av den tilltänkta träkonstruktionen. Därför bedömdes sträckningen som olämplig som testbädd.

### **U3 – Sväng vid "Male Ränna" i Strandskogen (300+ m)**

Strax norr om skären "Nickholmen" svänger väg 675 cirka 45 grader mot norr längs en klippa, vilket tillsammans med vägens begränsade bredd innebär skymd sikt och trafikfara, särskilt för oskyddade trafikanter. Vägens västra kant är till stor del oexploaterad. Det bedömdes preliminärt möjligt att bygga en cykelbana av träkonstruktion vid platsen, men markägarförhållanden mellan vägen och vattnet samt lämpliga start- och slutpunkter kräver vidare utredning innan sträckningen definitivt hade kunnat väljas som teststräcka.

#### **U4 - Strandsträcka mellan bron till Strandön och korsningen mot Resteröds kyrka (ca 1 km)**

Sträckan vid Rannebergbukten har fina vyer och grunt vatten. Remsan mellan vägen och vattnet används som betesmark, och flera bryggor sträcker sig långt ut i bukten. Det finns potential för att anlägga en gång- och cykelväg längs vattnet. Sträckan bedöms möjlig och effektiv att bygga med träkonstruktion, men sträckans längd och avsaknad av naturliga start- och slutpunkter gör den mindre lämplig som testbädd inom projektet.

#### **U5 – Sträckan norr om Rannerberg mot Åh (ca 400 m)**

Det finns ett plant område väster om väg 675 och norr om Rannerberget som är lämpligt för den föreslagna träkonstruktionen. Sträckningen väster om vägen påverkar andra fastighetsägare än kommunen. Kommunen föredrar att konstant placera GC-vägen på östra sidan av Ulvesundsvägen. Passagen mellan Rannerberget och kullarna på vägens östra kant behöver också en lösning, men detta bedömdes inte kunna rymmas inom projektet.

#### **U6 – Koppling mellan Resterödsvägen och Saltåvägen (ca 300 m inkl. en bro)**

Från Åh mot norr finns parallella grusvägar till väg 675 som kan bindas ihop på vägens östra sida, vilket skapar en kontinuerlig sträcka som alternativ till att cykla på vägen. Detta utnyttjas redan idag av Kuststigen. Strax öster om Åh gård finns en kulle där stigen inte är lämplig för cyklister. Här bedömdes en träkonstruktion vara lämplig att anläggas där kullen möter ängsmarken. En mindre bit skogsväg mot sträckans norra ände används idag av lantbruks-/skogsmaskiner, och förutsättningarna för att nyttja denna del av sträckan bör utredas vidare i det fall sträckningen blir aktuell som teststräcka. Sträckan avslutas vid Saltåvägen via en enkel brokonstruktion över Förshällaån. Denna kan ersättas med prefabricerade trämoduler för att förbättra bärigheten och möjliggöra underhåll av vägytan.

#### **U7 – Saltåvägen väst om Forshällastrand (ca 80 m)**

Det finns en kort sträcka norrut som är otillgänglig för viss motortrafik. Sträckan är en grusväg med god bärighet, förbjuden endast för tunga fordon. Gång- och cykeltrafik är dock inget problem, och sträckan kan med fördel jämnas ut för att bli mer attraktiv för cyklister.

#### **U8 – Koppling mellan Forshällastrand och Råssbyn nya förskola (ca 150 m)**

En ny förskola kommer att byggas i Råssbyn på fastigheten Forshällastrand 5:1. Vägen öster om fastigheten är en del av en gammal väg som nu har förfallit, med endast en stig kvar mot söder och Saltåvägen. Det är möjligt att bygga en 150 meter lång förenklad cykelbana i form av en träkonstruktion för att koppla ihop förskolan med Forshällastrands bostadsområde. Konstruktionen kan minska höjdskillnaden och göra det lättare för barn att ta sig till förskolan på ett säkert sätt. Marken bedöms vara gammal samfällad mark, vilket kan innebära svårigheter med att få tillstånd att bygga där.

## **4.2.2 Genomförande**

Uddevalla kommun önskade anlägga testbädden vid alternativ U1. Projektet beslutade då att undersöka detta alternativ vidare. Den totala sträckningen på ca 950 meter

fördelades på fler kortare delar av olika karaktär. På så sätt så öppnades möjligheten upp att anlägga en testbädd på en del av sträckningen, vilket skulle fungera bra för projektets syfte och samtidigt bidra till en bra helhet över tid för hela sträckan. Viss komplexitet kvarstod dock och det krävdes ytterligare åtgärder från kommunens sida utanför projektet för att få till en bra helhet.

Komplexiteten bestod förutom i sträckans totala längd i en geografi med lutning och klippor. Träkonstruktionen bedömdes som lämplig med tillägg för räcken med mera för att säkerställa en säker cykelled. För att få ihop en sammanhållen led lämplig för cykling krävs dock en anslutning via kommunens försorg i västra anslutningen till väg 167. Närheten och anslutningen till väg 167 kräver Trafikverkets medverkan och godkännande. Det krävs också en vattenutredning och därmed involvering av länsstyrelsen.

Kostnadsbilderna var vid denna tidpunkt oklar och budgetprognosen präglades av stora osäkerheter. Omvärldsfaktorer bidrog till att priset på virke och andra kostnader hade ökat kraftigt. Kravställningen var kostnadsdrivande och det fanns svårigheter i att balansera kraven mellan säkerhet och driftbarhet å ena sidan och en förenklad kravbild som möjliggör lägre kostnader å den andra. Den valda sträckningens geografi bidrog också till ökad prisbild på grund av ökad komplexitet och därmed högre krav.

Trots en ambition, vilja och omfattande insatser från samtliga parter så tog projektet beslutet att avbryta arbetet med Testbädd Uddevalla.

## 4.3 Summering och diskussion

Arbetet med testbäddarna har visat på en stor variation av utmaningar som kommunerna står inför vid anläggande av cykelinfrastruktur. Det är tydligt att arbetet med testbäddarna har visat i praktiken vad som har uttryckts i den inledande behovskartläggningen (kapitel 2) och även kommit fram som ett resultat från diskussionerna med deltagarna i policylabbet (kapitel 3).

- **Egenskapskrav på cykelbanors utformning:** Det finns en osäkerhet i vilka krav som är tvingande samt vilken nivå av krav och som krävs för säker och driftbar cykelväg och hur dessa kan balanseras mot kostnadseffektivitet.
- **Processer internt:** Olika förvaltningar med olika ansvarsområden och prioriteringar kan leda till svårigheter med samsyn kring kravställning etc. En möjliggörare under projektet har varit organisationens förmåga till flexibilitet, närhet till de olika kommunala rollerna och förvaltningarna samt närhet till beslut.
- **Upphandling:** Ovana kring upphandling av nya tekniker och material försvårar. Det är svårt med kostnadsuppskattning för något som ej finns erfarenhet i. Formen för genomförandet påverkar, till exempel totalentreprenad vs partnering. Partnering var en framgångsfaktor i projektet, eftersom det tillät ett nära samarbete mellan kommun och utförare samt stor påverkansmöjlighet från kommunen på genomförandet.
- **Baserat på arbetet med testbäddarna** så har träkonstruktioner befunnits vara ett attraktivt val vid till exempel slänter, diken och likande förhållanden där omfattande markarbete kan undvikas genom att konstruktionen placeras över mark och förankras med markskruv och förenkling på så sätt sker. Det

har också framkommit att den kan vara lämplig som tillfällig cykelbana då den går att ta bort och återanvända. Andra användningsområden som lyfts som attraktiva för en träkonstruktion är inom naturreservat, längs golfbanor och andra områden med naturvärden. Det är från projektet svårt att dra några slutsatser kring kostnadsbilden för cykelbanor anlagda av trä. Tydligt är att kravbilden är kostnadsdrivande.

## 5 Slutsatser

Projektet har visat att utbyggnad av cykelinfrastruktur utanför tätorter är en angelägen men komplex fråga där juridiska, tekniska och organisatoriska faktorer samverkar. Nedan sammanfattas de viktigaste slutsatserna.

**Kommunerna har behov av utökad cykelinfrastruktur men begränsade resurser.** Kommunerna uttrycker ett tydligt behov av att bygga ut cykelinfrastruktur utanför tätorter för att knyta samman orter och skapa säkra stråk för arbetspendling, skolresor och rekreation. Potentialen för ökad cykling är stor, men ekonomiska begränsningar och långa processer gör att utbyggnaden går långsamt.

**Markfrågan är en nyckelutmaning som påverkar både kostnad och tid.** Att säkra mark för cykelbanor är en av de största utmaningarna. Vägrätt enligt väglagen har tolkats och tillämpats som att cykelbanan behöver placeras nära en bilväg, vilket kan vara kostnadsdrivande och ge mindre optimala sträckningar. Det finns tidigare förslag (se i avsnitt 3.1.2) om att ändra väglagen, och resultaten i vårt projekt talar för att det finns behov av att lyfta frågan igen. Detaljplan är ett alternativ, men det är tidskrävande, kostsamt och ibland politiskt känsligt. Nyttjanderättsavtal kan fungera för tillfälliga lösningar, men bygger på frivillighet och kan falla om en enda markägare säger nej. Detta gör att projekt ofta försenas eller avbryts. Det finns behov av tydligare och mer flexibla juridiska lösningar anpassade för cykelinfrastruktur utanför tätort.

**Höga krav och otydliga regelverk driver kostnader.** Dagens krav på utformning av cykelbanor enligt VGU och Transportstyrelsens föreskrifter upplevs som höga och ibland otydliga. Kommunerna efterfrågar tydligare vägledning kring vad kraven innebär och större möjligheter att anpassa krav för landsbygdsmiljöer. Det finns en vilja att bygga enklare cykelbanor, men osäkerhet kring vad som är tillåtet och säkert skapar tvekan. Krav på driftbarhet för tunga fordon är ett exempel som driver kostnader.

**Samarbetsprocesser är ofta avgörande men komplext.** För cykelprojekt behövs ofta både intern samverkan inom kommunen och extern samverkan med Trafikverket eller andra kommuner. Brist på resurser och otydliga ansvarsförhållanden försvårar arbetet. Externa samarbeten med Trafikverket fungerar men är tidskrävande och kostnadsdrivande. Kommunerna efterfrågar kortare beslutsvägar och mer flexibla processer som kan påskynda genomförandet av cykelprojekt.

**Dagens finansieringsmodeller begränsar.** Nuvarande modell med 50/50-finansiering vid gemensamma projekt med Trafikverket är problematisk, särskilt för små kommuner. Projekten tenderar att bli dyrare än beräknat och kommunen tvingas ibland dra sig ur. Det finns behov av att se över befintliga finansieringsmodeller och överväga ökad statlig finansiering för att möjliggöra fler cykelbanor utanför tätort.

**Prefabricerade lösningar har potential men kräver fortsatt utveckling.** Arbetet med testbäddarna visar att prefabricerade lösningar, såsom träbaserade cykelbanor, har identifierats som möjliga eller attraktiva i vissa miljöer, exempelvis där markförhållanden eller naturvärden försvårar traditionellt markarbete. Samtidigt är det svårt att dra några entydiga slutsatser om kostnader och genomförande, då kravställning och begränsad erfarenhet hos beställare och entreprenörer i nuläget påverkar både

bedömningar och utfall. Osäkerhet kring upphandling och drift försvårar införandet av nya typer av konstruktioner och material.

**Sammantaget** visar projektet att det finns ett tydligt behov av utbyggd cykelinfrastruktur och en betydande potential för ökad cykling utanför tätorter. Samtidigt pekar resultaten på att dagens regelverk, kravställning, processer och finansieringsmodeller i flera avseenden inte är fullt anpassade till de förutsättningar som råder utanför tätort. För att möjliggöra en mer sammanhållen, kostnadseffektiv och långsiktigt hållbar utbyggnad krävs därför ett fortsatt utvecklingsarbete som omfattar såväl regelverk och vägledning som samarbetsformer, finansiering och kunskapsuppbyggnad.

# Referenser

## **Lagstiftning (lagar, förordningar och myndighetsföreskrifter)**

Anläggningslag (1973:1149)

Expropriationslag (1972:719)

Förordning (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning

Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

Förordning (2009:236) om nationell plan för transportinfrastruktur

Jordabalk (1970:994)

Lag (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter

Lag (1998:814) om särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning

Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Plan- och byggförordning (2011:338)

Plan- och bygglag (2010:900)

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler) (TSFS 2021:122)

Vägförordning (2012:707)

Väglag (1971:948)

## **Propositioner, betänkanden, regeringsbeslut, regeringsuppdrag m.m.**

Regeringen (1971). Kungl. Maj:ts proposition nr 123 år 1971 med förslag till väglag m.m. Prop. 1971:123.

Regeringen (2021). Lagrådsremiss, Ändringar i vägsäkerhetslagen, [www.regeringen.se/rattsliga-dokument/lagratsremiss/2021/06/andringar-i-vagsakerhetslagen/](http://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/lagratsremiss/2021/06/andringar-i-vagsakerhetslagen/).

Regeringen (2023). Regeringens proposition 2023/24:1, Budgetpropositionen för 2024.

SOU (2012). Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv. Statens offentliga utredningar SOU 2012:70. Stockholm: Elanders Sverige AB.

Trafikutskottet (2024). Betänkande 2023/24:TU12 Cykelfrågor. Hämtad från [www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/betankande/cykelfragor/hbo1tu12/html/](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/betankande/cykelfragor/hbo1tu12/html/).

## Övriga rapporter och publikationer m.m.

Andersson, K., Burden, H., Carlgren, L., Lundahl, J., Schnurr, M., Sobiech, C., Stenberg, S., och Thidevall, N. (2023). RISE Policylab – de första fem åren. RISE Rapport 2023:20. Hämtad från

<https://urn.kb.se/resolve?urn=urn%3Anbn%3Ase%3Ari%3Adiva-64091>.

Olsérius, C. (2016). Markåtkomst för gång- och cykelvägar – Vilka olika alternativ finns utanför detaljplanelagda områden och när ska de tillämpas? Lunds Tekniska Högskola, Lunds Universitet, Lund, ISRN/LUTVDG/TVLM/16/5362 SE.

Riksrevisionen (2025). Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. RiR 2025:11. Diarienummer: 2024/0132. Hämtad från

<https://www.riksrevisionen.se/download/18.424f8401196b388bb95492c/1746944311371/RiR-2025-11-rapport.pdf>.

Transportstyrelsen (2020). Remissammanställning. TSF 2020-163.

Trafikverket (2017). Utredning om allmänna cykelvägar. TRV 2014/54842.

Trafikverket (2018). Riktlinje cykel. Version 1.0. TDOK 2017:0496.

Trafikverket (2019). Nationellt cykelbokslut 2019. Hämtad från

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1452283/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2021a). Utgör markåtkomst ett hinder för tillkomsten av cykelvägar? TRV 2021/3614.

Trafikverket (2021b). Trafikverkets arbete med främjande av cykel – Redovisning av uppdrag 10 i Regleringsbrev för budgetåret 2021 avseende Trafikverket. Version 1.0.

TRV 2021/21964. Hämtad från [https://bransch.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/2021\\_nov-rapport\\_framjande-av-cykel.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/1d4bf716f8b544afa8d869fac4d88ed6/2021_nov-rapport_framjande-av-cykel.pdf).

Trafikverket (2024a). Vägars och gators utformning (VGU). Trafikverkets infrastrukturregelverk TRVINFRA-00396, version 1.0.

Trafikverket (2024b). Kommunikationsmaterial för TRVINFRA-00396 v1.0 Vägars och gators utformning.

Trafikverket & Sveriges Kommuner och Regioner (2022). Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning. Publikation 2022:020.

VGR (2024). Kunskapsunderlag utbyggnad av cykelvägar i närheten av statligt vägnät – En guide för kommuner. Hämtad från <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/ikn11719-1165689478-145/native/Kunskapsunderlag%20utbyggnad%20av%20cykelv%C3%A4gar%20i%20n%C3%A4rheten%20av%20statligt%20v%C3%A4gn%C3%A4t.pdf>.

## Webbsidor

Trafikverket (2020, 29 maj). Vägområdet. Hämtad den 28 april 2023 från

<https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/tillstand/Ansok-om-ledningsarenden-inom-vagområdet/infor-ansokan-om-ledningsarendevag/Information-om-vagområdet/>.

Västra Götalandsregionen (2024, 14 november). Potentialstudie för cykling. Hämtad den 24 november 2025 från <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/omraden/infrastruktur/strategier/strategisk-plan-for-okad-cykling/potentialstudie/>.

Through our international collaboration programmes with academia, industry, and the public sector, we ensure the competitiveness of the Swedish business community on an international level and contribute to a sustainable society. Our 2,800 employees support and promote all manner of innovative processes, and our roughly 100 testbeds and demonstration facilities are instrumental in developing the future-proofing of products, technologies, and services. RISE Research Institutes of Sweden is fully owned by the Swedish state.

I internationell samverkan med akademi, näringsliv och offentlig sektor bidrar vi till ett konkurrenskraftigt näringsliv och ett hållbart samhälle. RISE 2 800 medarbetare driver och stöder alla typer av innovationsprocesser. Vi erbjuder ett 100-tal test- och demonstrationsmiljöer för framtidssäkra produkter, tekniker och tjänster. RISE Research Institutes of Sweden ägs av svenska staten.



RISE Research Institutes of Sweden AB Box 857, 501 15 BORÅS Telefon: 010-516 50 00 E-post: <a href="mailto:info@ri.se">info@ri.se</a> , Internet: <a href="http://www.ri.se">www.ri.se</a>	Mobilitet och System RISE Rapport 2025:14 ISBN: 978-91-89971-94-3
---	---