

Plan för svenska cykelrekreationsvägar



Dokumentinformation

Titel: Plan för svenska cykelrekreationsvägar

Författare: Per Kågeson, även foto

Kontaktperson: Arne Fasth, Vägverket

Publikation: 2001:116

ISSN: 1401-9612

Datum: 2001-12-04

Beställare: Vägverket, Borlänge

Distributör: Vägverket, Butiken 781 87 Borlänge. Telefax 0243-755 50, telefon 0243-75500
E-post: vagverket.butiken@vv.se

Förord

Denna studie har tillkommit i samarbete med en rad frivilliga cykelentusiaster. Jag står i särskild tacksamhetsskuld till Larz Grönberg som delat med sig av sina stora järnvägs kunskaper och även i hög grad deltagit i inventeringsarbetet. Ytterligare ett dussin personer har lämnat bidrag till arbetet med att inventera och bedöma de nedlagda banvallarna. Jag vill särskilt nämna Pelle Corshammar, Per Blomberg, Anders Eliasson, Orvar Fredriksson, Michael Koucky, Lars Möller och Krister Spolander (se bilaga 11 för en komplett förteckning).

Jag lyckades i början av projektet intressera Michael Koucky att kartlägga förutsättningarna för en trafiksäker cykelled längs Hallandskusten (som komplement till banvallarna). Hans studie har finansierats av Vägverket region Väst. Förutsättningarna för en liknande led längs Blekingekusten har utretts med stöd av synpunkter och förslag från tjänstemän i de olika kustkommunerna. Jag vill i detta sammanhang särskilt nämna Lars-Erik Johanssons bidrag (Karlshamns kommun). Lars Möller och Göran Sundström har tagit fram större delen av underlaget till en bilfri cykelled mellan Karlskrona och Kalmar.

Jan-Åke ("Hugo") Claesson, cykelansvarig i Ulricehamns kommun har varit en viktig inspiratör, dels som entusiastisk handläggare av kommunens stora cykelledsprojekt ("Från Vättern till Västerhav") och dels som organisatör av den cykelledskonferens som Ulricehamns kommun i samarbete med mig och Vägverket anordnade den 16 augusti 2001.

Krister Spolander, Larz Grönberg, "Hugo" Claesson, Per Blomberg, Arne Fasth, Hans Lindberg, Kerstin Åklundh, Bertil Åhsberg, Lars Möller och Cykelfrämjandet (genom Mats Mattson, Rolf Modigh, Dick Wathen och Gun Häggglund) har lämnat värdefulla synpunkter på hela eller delar av mitt första utkast.

Special thanks go to David Burwell, president and CEO of Rails-to-Trails Conservancy (1986-2001), for his inspiring example.

Projektet har finansierats genom bidrag från Vägverkets skyltfond. Rapporten är dock tillkommen på mitt initiativ och jag har således inte arbetat på Vägverkets uppdrag. Det betyder att alla slutsatser och förslag är mina, inte Vägverkets.

Stockholm i november 2001

Per Kågeson

Nature Associates
Vintertullstorget 20
116 43 Stockholm
08/642 81 20
kageson@telia.com
www.cykelleder.nu

Innehållsförteckning

0. Sammanfattning	0
1. Inledning	1
2. Avgränsning och metod	1
3. Cyklingen i Sverige	2
4. Utländska förebilder	4
5. De nuvarande svenska cykellederna	7
6. Cykelturismen	8
7. Övrigt nyttjande	9
8. Rekreativscyklning i nollvisionens tid	10
9. Övriga krav på cykelleder	11
10. Det nedlagda järnvägsnätet i Sverige	12
11. Skåne	19
12. Halland och södra Älvsborg	23
13. Blekinge och södra Småland	27
14. Öland	28
15. Gotland	29
16. Östergötland	31
17. Skaraborg	34
18. Mälardalen och Stockholm	34
19. Bergslagen och Dalsland	35
20. Norrland	35
21. Pendlingens betydelse för utbyggnaden av cykelleder	36
22. Ett framtida nationellt nät	36
23. Märkning, marknadsföring m.m.	37
24. Vem är väghållare för cyklister?	39
25. Kan cykelleder vara samhällsekonomiskt lönsamma?	40
26. Kostnader	45
27. Hur omfattande blir nyttjandet?	48
28. Problem och invändningar	48
29. Forskning och statistik	49
30. Slutsatser och förslag till prioriteringar	50
 Referenser	 53
Bilaga 1. Skyltade cykelleder	56
Bilaga 2. Banvallar som används som gång- och cykelleder	57
Bilaga 3. Musei-, dressin- och turistjärnvägar	59
Bilaga 4. "Värmdö cykelvägar"	60
Bilaga 5. Falun-Borlänge-Siljan	62
Bilaga 6. Beräkningsunderlag – kostnader för föreslagna cykelleder	63
Bilaga 7. Underlag Skåne	71
Bilaga 8. Hallands kustled – preliminär kostnadsbedömning	74
Bilaga 9. Blekinge kustled – sträckning och kostnadsbedömning	75
Bilaga 10. Sträckning och kostnadsantaganden för Karlskrona-Kalmar	76
Bilaga 11. Nedlagda banvallar	77

0. Sammanfattning

Sverige har få bilfria cykelvägar lämpade för turism och annan rekreationscykling. Hur ”nollvisionen” ska uppnås för cykling på landsbygden har ännu inte diskuterats. Den motoriserade trafikens höga farter gör sådan cykling ca åtta gånger farligare än cykling i blandad tätortstrafik. Från trafiksäkerhetssynpunkt bör alltså minst lika höga krav ställas på cykelrekreationsvägarna som på cykelvägar inom tätort.

Ett sätt att till relativt låg kostnad erbjuda cyklisterna säkra turist- och rekreationsvägar är att använda nedlagda banvallar. Att anlägga cykelbana på banvall kostar ofta bara omkring en tiondel av kostnaden för en ny cykelväg. Länder som Spanien, Belgien, Luxemburg och USA genomför sedan några år tillbaka omfattande satsningar på bilfria cykelleder, anlagda i huvudsak på kanalbankar och banvallar efter nedlagda järnvägar. I Sverige finns omkring 7 000 km nedlagda banvall, varav drygt 800 km redan utnyttjas som cykelvägar. De är dock med få undantag ganska korta och tätortsnära sträckor. Bara fyra av dem är längre än 30 km.

Denna rapport bygger på en omfattande inventering som författaren och frivilliga medarbetare med anknytning till Cykelfrämjandet och Svenska Naturskyddsföreningen genomfört. Författarens slutsats är att ca 2 200 km nedlagd banvall skulle kunna utnyttjas som cykelled. Ca 1 000 km har därvid identifierats som särskilt lämpade. De ingår som grundstommar i förslag till regionala ”kluster” av cykelleder i Skåne, Halland-Älvsborg, Småland-Blekinge och Östergötland. Näten redovisas på kartor i rapporten. För Gotland har Vägverket Region Stockholm redan tidigare tagit fram en cykelledsplan. Den nu föreliggande rapporten lämnar också förslag om mindre satsningar på Öland samt i Bergslagen och Stockholmsregionen.

Eftersom möjligheterna i Sverige att medföra cyklar på bussar och tåg är dåliga, är det för de flesta cyklister viktigt att kunna cykla tillbaka till utgångspunkten. Att göra det på en slinga är naturligtvis mera stimulerande än att tvingas ta samma väg tillbaka. I förslagen till regionala cykelledsnät har därför banvallarna kompletterats med trafiksäkra cykelleder av annat slag. Det rör sig främst om ”mötesplatsvägar” som asfalteras, skyltas (inkl. skyltning riktad till bilisterna) och hastighetsbegränsas, men också om helt ny cykelväg (på jungfrulig mark). Därtill utnyttjas i några fall en del av den stora vägbredden på f.d. Europavägar (som ersatts av motorväg). Det totala väglängden hos de prioriterade förslagen uppgår till 3 200 km varav ca 1 000 km består av redan existerande bilfria cykelvägar och omkring 2 200 km föreslås tillkomma.

Investeringskostnaden uppskattas till knappt 700 miljoner kronor, inkl. 200 miljoner till Gotlandsprojektet. Vid en årlig satsning på 50 miljoner skulle samtliga prioriterade cykelleder kunna vara utbyggda inom 15 år. Vid måttliga antaganden om nyttjandet kommer samtliga högprioriterade projekt att med god marginal uppvisa samhällsekonomisk lönsamhet.

Rapporten föreslår att Vägverket i samråd med berörda kommuner och länsstyrelser ska investera i bilfria cykelrekreationsleder i den utsträckning som dessa kan uppvisa lika hög samhällsekonomisk lönsamhet som prioriterade konventionella vägprojekt. Eftersom Vägverket ansvarar för det statliga vägnätet, bör staten ta huvudansvaret för investeringar i rekreationscykelleder på landsbygden.

1. Inledning

Cykelutflykter och semesterresor på cykel var vanligt förekommande i Sverige ända tills massbilmens genombrott i början av 1960-talet. På senare tid har landets ca 6 miljoner cyklar främst använts i tätorterna. Det beror sannolikt på att Sverige med undantag för de större städerna och deras omedelbara omgivningar i stor utsträckning saknar bilfria cykelvägar. De nationella och regionala cykellederna utnyttjar till övervägande del vägar som också används av personbilar och tunga fordon. Detta gör att många som skulle vilja rekreations- och semestercykla tvekar och att de som ändå gör det tar betydande risker. I en del andra länder finns betydligt större inslag av separata rekreationsleder för cyklister än i Sverige.

Vägverkets "Strategi för ökad och säker cykeltrafik" (2000) berör kortfattat förutsättningarna för rekreationscykling. De två nationella och trettioåttio regionala cykellederna är till mycket ringa del bilfria. Ingen av dem uppfyller nollvisionens krav på trafiksäkerhet. Vägverkets rapport "Framtagande av nät av cykelstråk på Gotland" (1999) innehåller dock en grovplanering för bilfria cykelleder samt resultaten av en brukarenkät och remissen på ett preliminärt förslag. Dessa erfarenheter bör kunna tillvaratas också i arbetet på att planera leder för rekreationscykling på fastlandet.

Det är kostnadsmässigt mycket fördelaktigt att anlägga cykelleder på nedlagda banvallar. I Sverige finns över 7 000 km nedlagd banvall. I Ulricehamn genomför kommunen med statligt stöd (LIP-medel) en större ombyggnad av banvallar till cykelleder. Tanken är att det ska bli grundstommen i ett nät som förbinder Ulricehamn med några av grannkommunerna i Hallands respektive Västra Götalands län. Kristianstad, Tingsryd och Ludvika är andra exempel på kommuner som förvärvat de nedlagda banvallarna och påbörjat en utbyggnad av cykelleder.

Syftet med projektet är att med utgångspunkt från en del utländska erfarenheter se vad som skulle kunna göras för att utveckla ett svenskt nät av cykelvägar för rekreation och turism. USA och Spanien är särskilt intressanta i detta hänseende eftersom de trots avsaknad av starka cykeltraditioner (i alla fall i modern tid) påbörjat ambitiösa program för utbyggnad av leder för rekreationscykling.

2. Avgränsning och metod

Studien analyserar hur cykelleder för turism och rekreation bör utformas för att uppfylla nollvisionens krav på trafiksäkerhet. Därtill görs ett försök att fastställa hur den samhällsekonomiska nyttan av investeringar i cykelleder bör beräknas. Trafikverkens gemensamma principer för samhällsekonomiska kalkylmetoder (ASEK, 1999) bildar utgångspunkt för denna del av rapporten.

I syfte att studera förutsättningarna för att anlägga cykelleder till låg kostnad redovisar studien resultaten av inventeringar av banvallar efter nedlagda järnvägar. Tyngdpunkten i denna del av arbetet ligger på södra Sverige. Skälet är att mycket få banor lagts ner i Norrland. Avslutningsvis görs ett försök att grovt fastställa kostnaderna för investeringar i ett antal regionala nätverk för rekreationscykling (och viss arbetspendling med cykel). I flertalet fall krävs dock mera detaljerade studier som underlag för faktiska investeringsbeslut.

3. Cyklingen i Sverige

Cyklingen i Sverige är numera inte särskilt omfattande. SCB:s och SIKA:s undersökning av svenska folkets resvanor under 1999 ger vid handen att förflyttningar till fots och med cykel svarade för 29 procent av alla resor. Den genomsnittliga reslängden var emellertid kort, varför gång- och cykeltrafiken bara svarade för 3.4 procent av den totala färdsträckan. Inom kategorin fritidsresor svarade gång och cykel för 4.5 procent av den totala färdsträckan (SIKA och SCB, 2000).

Den officiella statistiken särredovisar inte cykling och förflyttningar till fots. En specialkörning utförd av SCB för detta projekt visar att 8.4 procent av alla resor (1999-2000) är cykelresor och att de tillsammans svarar för 1.4 procent av den totala färdsträckan för alla resor. Som framgår av tabell 1 utgör den del av cykelresorna som avser motion och friluftsliv en liten del av det totala antalet cykelresor och en något större andel av den totala färdsträckan med cykel.

Trots den låga frekvensen låg Sverige enligt EU:s statistik 1995 på femte plats bland medlemsländerna när det gäller cykling (gång ej inkluderat). Först kom Danmark med 903 km per person, därefter Nederländerna med 860 km, följt av Belgien (326), Tyskland (288) och Sverige (272) (European Commission and Eurostat, 2000). SCB:s siffror från 1999-2000 tyder på en betydligt högre årlig körsträcka per person och år (ca 450 km) än vad som tidigare angivits till EU. Det framgår inte av EU-statistiken hur 1995 års värde beräknats.

Vägverket uppskattar att ca 40 000 cyklister skadas varje år, varav omkring 5 000 vårdas på sjukhus (Vägverket, 2000). Antalet cyklister som omkommit i trafiken var under perioden 1995-1999 i genomsnitt 50 per år. Av dem omkom två tredjedelar i tätort och en tredjedel på landsbygden. På landsbygden var upphinnande- och korsningsolyckor de vanligaste orsakerna till dödsolyckor (SBC och SIKA, 1995-1999).

Tabell 1. Resor med cykel och cykelresornas totala färdlängd fördelad på ärende. Procent.

Typ av ärende	Andel av alla cykelresor	Andel av total färdsträcka med cykel
Till och från arbete	28.9	30.0
Tjänste/studieresa	12.6	10.4
Inköp av dagligvaror	8.1	4.9
Övriga inköps- och serviceärenden	6.4	4.4
Barntillsyn	1.8	0.8
Skjutsa/hämta annan person	1.2	0.9
Hälsa på släkt och vänner	13.3	10.7
Hobbies, musik, kurser	1.2	1.5
Restaurang och café	1.4	1.4
Motion- och friluftsliv	12.1	23.4
Underhållning	1.5	1.2
Föreningsliv och religion	0.9	0.5
Annan fritidsaktivitet	3.2	3.4
Annat/okänt ärende	3.7	4.0
Totalt	100.0	100.0

Källa: SCB (baserat på resvaneundersökningen)

Tabell 2 fördelar dödsfall bland cyklister till följd av kollisioner med motorfordon olika typer av olyckor. Underlaget har således rensats från singelolyckor och olyckor som beror på kollisioner mellan cyklister. Dessa olyckstyper svarar för ca 25 procent av alla dödsfall bland cyklister. Skillnaden mellan motorfordonens och cyklisternas hastighet är troligen den viktigaste orsaken till att upphinnandelyckorna svarar för 42 procent av antalet dödsfall. Vägens bredd kan också vara av betydelse.

Tabell 2. Kollisioner mellan motorfordon och cyklister inom ej tätbebyggt område 1995-1999 med dödlig utgång för cyklisten fördelad på olyckstyp. Procent.

Typ av olycka	Andel av dödsfallen
Omkörning eller filbyte	6
Upphinnande	42
Möte	5
Avsväng	12
Korsväg	24
Övrigt	11
Totalt	100

Källa: SCB/SIKA

Den relativa olycksrisken är väsentligt högre för cyklister än för bilister och gångtrafikanter. Räknat per restimme är risken 2.1 gånger större än för bilisten och räknat per km löper cyklisten en risk som är hela 8.9 gånger större än den som bilisten möter (Vägverket, 2000). Risken att cyklisten omkommer är mycket högre i landsbygdstrafik än i tätort. Omkring 37 procent av dödsfallen till följd av kollision med motorfordon sker utanför tätort trots att landsbygdens an-

del av cykeltrafiken bara uppgår till några få procent. Den höga risken sammanhänger främst med att motorfordonen håller högre hastighet än i stan. På landsbygden är cyklistens relativa dödsfallsrisk sannolikt uppemot hundra gånger större än bilistens.

Trots denna dystra statistik är risken att den svenske cyklisten omkommer lägre än i alla EU-länder utom Danmark och Nederländerna (European Commission and Eurostat, 2000). Att risken är lägst i de länder där cyklismen är störst sammanhänger sannolikt med att infrastrukturen i dessa länder är säkrare men det kan också vara så att det stora inslaget av cyklisterna gör bilisterna mera uppmärksamma.

4. Utländska förebilder

Som utländska förebilder är Europas två ledande cykelländer, Danmark och Nederländerna, självklart viktiga. Av särskilt intresse är den positiva utvecklingen Spanien och USA, två länder som trots avsaknad av moderna cykeltraditioner, under senare år i betydande omfattning börjat bygga bilfria cykel- och vandringsleder. Även länder som Österrike, Tyskland, Belgien, Luxemburg och Storbritannien har intressanta projekt som vi kan lära av.

Danmark

Danmark har ett vittförgrenat statligt nätverk av cykelleder samt många lokala leder. Ett 40-tal längre sträckor är helt bilfria ("Cykelsemester i Danmark", broschyr från Danmarks Turistråd). Antalet cykelturister uppgick till minst 160 000 per år i mitten av 1990-talet och "feriecyklisterna" (som kombinerar cykel med förflyttning med bil) uppskattades då till ca 900 000 personer per år.¹

Nederländerna

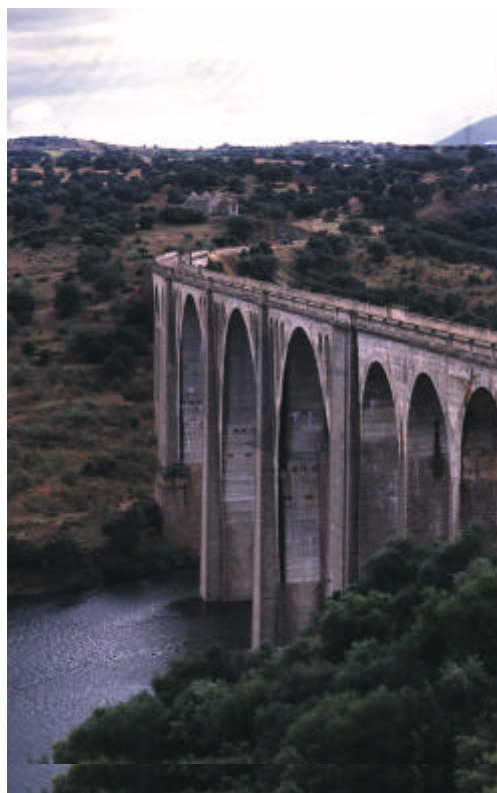
Nederländerna har ett omfattande nätverk av bilfria cykelleder som täcker hela landet. Det nationella nätverket omfattade 1996 ca 6 000 km. The National Bicycle Platform Organisation (SLF), etablerat 1987, samordnar projektet och ansvarar bl.a. för skyltning och marknadsföring av lederna (Ministry of Transport, 1999). I vissa delar av landet, t.ex. de västfrisiska öarna, utgör cykellederna ett viktigt underlag för internationell och nationell turism.

Det brittiska milleniumprojektet

I Storbritannien fick stiftelsen Sustrans £ 43.5 miljoner (SEK 590 miljoner) av "the Millenium Commission" för att foga samman ett nationellt cykelvägnät. Det har skett i samverkan med över 400 lokala myndigheter och berörda markägare. Den första etappen, som omfattar 5 000 miles (8 000 km), invigdes i somras. Om fem år ska ytterligare 5 000 miles ha tagits i bruk. Det innebär att mer än halva Storbritanniens befolkning vid den tidpunkten kommer att bo inom 10 minuters cykelväg från någon del av det sammanhängande cykelnätverket. I arbetet på att bygga ut nätverket har Sustrans i hög grad utnyttjat existerande kanalbankar, ridvägar, stigar m.m. Mer än en tredjedel av den totala distansen kommer att vara helt bilfri. Övriga delar utnyttjar främst lokala gator och småvägar. Målsättningen är att sådana vägar inte ska ha fler än 1 000 fordon per dag och att det ska vara möjligt att genomföra hastighetsdämpande åtgärder (traffic calming) (Sustrans, 1997, och Sustrans hemsida: www.sustrans.org). Förhållandet att man till viss del utnyttjar ridvägar och vandringleder har lett till en del klagomål från ryttare och vandrare (Transport Report, autumn 2000, p. 15).

¹ "Cykelruter – hvordan, Dansk Cyklist Forbunds Cykelrutepolitik", Dansk Cyklistforbund, Köpenhamn 1995.

**Spanska cykelleder på nedlagda banvallar.
Stationshus byggs om till hotell och restauranger.**



Österrike

I Österrike har den 380 km långa Donauledden, som följer floden längs hela dess sträckning genom landet, blivit en stor succé. Leden tillkom i början av 1980-talet. Den är bilfri till ca 90 procent och asfalterad i nästan hela sin längd. Det genomsnittliga nyttjandet uppskattas överstiga 100 000 personer per år (mail från Trafico Verkehrsplanung, Wien). Det finns ytterligare ett trettiotal, i allmänhet mycket långa, cykelleder i Österrike. En del av dem går till stor del på bilfria cykelvägar (www.radtouren.at).

Tyskland

Tyskland har ett betydande nätverk av (ofta mycket långa) cykelleder. Enligt www.germany-tourism.de/cycling är drygt två tredjedelar av 47 cykelleder lämpliga för barnfamiljer och människor som cyklar med cykelkärra kopplad till cykeln. Sannolikt innebär detta att dessa leder i betydande utsträckning går i bilfri miljö eller på riktigt små vägar. Man accepterar dock vägar med skyltad hastighet upp till 70 km. Enligt ADCF (mail från Wilhelm Hörmann 2001-06-20) finns det ingen samlad information om vilka leder eller delar av leder som är helt bilfria eller går på gator/vägar som är skyltade för max 30 km. Enligt European Greenways Association (2000) finns de mest ambitiösa planerna på bilfria leder i Ruhrområdet.

Schweiz

Schweiz har nio nationella cykelleder om tillsammans 3 300 km. Någon uttalad ambition att åstadkomma bilfria leder finns inte. Lederna går till stor del på små vägar skyltade för 50 eller 70 km/h. Lederna marknadsförs under beteckningen "Veloland Schweiz" och år 2000 ca 3.3 miljoner besökare som cyklade 155 miljoner km. Av dem övernattade 125 000 (totalt 340 000 nätter), varav ungefär hälften var utländska turister (Richardson, 2001).

Belgien

I Vallonien har politikerna antagit en plan för att omvandla ca 1 500 km nedlagda banor till cykelleder. Därtill kommer en del kanalbankar att användas. Arbetet drivs av stiftelsen Chemins du Rail och projektet har en årlig budget på ca 5 miljoner Euro (ca SEK 48 milj.) (European Greenways Association, 2000).

Luxemburg

I Luxemburg finns ca 400 km av cykelleder och ytterligare ca 500 km är planerade. Större delen anläggs på nedlagda banvallar. Huvudmotivet är att gynna turismen (European Greenways Association, 2000).

Frankrike

I Frankrike antogs 1998 en nationell plan för gröna cykelleder (Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes). Avsikten är att anlägga närmare 8 000 km av säkra och sammanbundna långdistansleder. Avsikten är att till stor del använda nedlagda banvallar och kanalbankar men också en del lågtrafikerade mindre vägar (European Greenways Association, 2000). Man har bl.a. börjat bygga 100 mil bilfri cykelväg längs Loirefloden (TT 2001-11-20)

Spanien

I Spanien används fler än 60 banvallar som bilfria cykelleder. De omfattar 980 km och marknadsförs både inom och utom landet som turistleder. Planer finns för ytterligare drygt 6 000 km. Den spanska järnvägsstiftelsen (Fundación de los Ferrocarriles Españoles) leder och koordinerar sedan 1993 arbetet på att utveckla systemet av "vias verdes". Det spanska miljödepartementet bidrar årligen med ca 6 miljoner Euro (SEK 57 milj.) till investeringarna. I ett enhälligt uttalande uppmanade det spanska parlamentet i juni 2001 regeringen att verka för att samtliga nedlagda banor omvandlas till cykelleder (Aycart Luengo, 2001 och www.viasverdes.com).

USA

I USA har organisationen Rails to Trails Conservancy (RTC) (88 000 medl.) i samverkan med lokala krafter sedan starten 1986 lyckats etablera över 800 nya cykel- och vandringsleder utöver de ca 250 som fanns dessförinnan. Merparten av dessa har tillkommit genom utnyttjande av banor efter nedlagda järnvägslinjer. Totalt omfattar lederna nu 11 600 miles (ca 19 000 km). Därtill finns pågående eller planerade projekt om 1 200 leder och 17 000 km. Det finns sammanlagt 300 000 km nedlagd järnväg i USA. I viss utsträckning har kanalbankar också utnyttjats. Av totalt 3 000 miles utnyttjas idag omkring 1 200 som gång- och cykelleder. Det mest kända exemplet är the Erie Canal i New York (State) som är 320 miles lång (520 km). Lederna används främst för cykling men också för vandring och in-lines samt i viss utsträckning för ridning och skidåkning.

Finansieringen av lederna har till 80 procent klarats med federala bidrag (USD 0.3 miljarder år 2000). Omräknat till en befolkning av Sveriges storlek motsvarar detta ca 100 miljoner kronor. Övriga medel kommer från delstaterna och lokala sponsorer. Därtill har den federala regeringen under de senaste 10 åren satsat ytterligare 2 miljarder dollar på bidrag till cykelbanor och andra cykelvägar än de som utnyttjar nedlagda järnvägsbanor.

Enligt RTC uppgår användningen av de nu etablerade lederna till minst 70 miljoner besökandeg dagar per år eller i genomsnitt ca 70 000 besök per led (personlig information från David Burwell, RTC, 16.8 2001). Det mest nyttjade lederna, t.ex. Washington and Old Dominion Railroad Trail (72 km) och Pinellas Trail i Florida (35 km) har vardera mellan en och två miljoner besök per år (Ryan and Winterich, 1993).

RTC planerar nu bl.a. för en bilfri cykel- och vandringsled från kust till kust. Av den tänkta sträckningen existerar redan 37 procent och 30 ytterligare procent går genom områden som ägs av den federala staten eller delstaterna.

Lärdomar av de utländska erfarenheterna

Vad man kan lära av de utländska erfarenheterna är främst betydelsen av att ha en vision och en långsiktig arbetsplan. Statlig finansiering eller delfinansiering förefaller vara nödvändig för att större projekt och sammanhängande system ska komma till stånd. Framgångarna i Danmark, Österrike, Spanien och USA hänger delvis samman med skicklig marknadsföring av lederna.

För europeiskt samarbete och erfarenhetsutbyte finns sedan några år European Greenways Association, baserad i Belgien. Enligt organisationens "Good Practice Guide" bör "greenways" i första hand byggas på nedlagda banvallar och kanalbankar m.m. samt uppfylla följande krav:

- Ha svaga lutningar (max 3%)
- Vara avskild från det allmänna vägnätet
- Ha ett begränsat antal korsningar med vanliga vägar
- Ha kontinuitet, dvs. vid behov knyts samman av ny cykelled där så behövs.

5. De nuvarande svenska cykellederna

Cykelfrämjandet (7 500 individuella medlemmar) och Svenska Cykelsällskapet (800 individuella medlemmar) har med stöd av bl.a. Vägverket, NTF och kommunerna rekognoserat och skyltat en rad cykelleder. De till väglängden mest omfattande är de båda nationella lederna Cykelspåret (CF) och Sverigeleden (SCS). Cykelleder har också anlagts av lokala eller regionala

myndigheter och turistintressen. Bilaga 1 innehåller en förteckning över skyltade cykelleder i Sverige.

Cykellederna utnyttjar främst det sekundära vägnätet och cykelorganisationerna har i allmänhet sökt undvika de trafikerade huvudvägarna. Trots detta går lederna till stor del på vägar som är skyltade för 70 km och där hastigheterna ibland kan vara väsentligt högre. Det finns också inslag av sträckor som är skyltade för 90 km.

Det finns med undantag för Gotlandsleden inga undersökningar av i vilken utsträckning cykling förekommer på cykellederna. Av de leder som besökts inom ramen för detta projekt förefaller nyttjandet vara lågt med undantag för Göta kanalleden, Åsnen Runt och Skåneleden.² Dessa leder utnyttjas bl.a. för försäljning av kommersiella cykelpaket, vilka inkluderar logi och en del måltider.

6. Cykelturismen

Sveriges Turistråd lät 1988 Svenska Cykelsällskapet göra en statistisk undersökning av 1650 slumpmässigt utvalda svenskars cykelrekreationsvanor.³ Bortfallet var 20 procent. Av dem som besvarade frågorna cykelsemestrade 3 procent under 1988. Det motsvarar 230 000 människor i den tillfrågade åldersgruppen 15-74 år.

Turistorganisationerna säljer i viss utsträckning cykelpaket (med förbetalda övernattningar). Det gäller främst Gotland, Göta Kanal, Åsnen Runt och Österlen samt några mindre och i stort sett bilfria öar som Utö och Koster.

Det är viktigt att konsumenterna får korrekt information om de olycksrisker som kan vara förknippade med olika cykelleder. Biltrafikens omfattning är därvid inte den enda parametern. Utfallet beror också på skyltad och faktisk hastighet, på hur ofta sikten är skymd samt på bilisternas möjligheter att passera cyklisterna på ett säkert sätt. Cykellederna går ofta på vägar med 4-5 meters bredd. På sådana vägar kan inte två bilar mötas samtidigt som den ena passerar en cyklist. En bredare väg med väl tilltagen vägren kan därför vara säkrare även om det större flödet gör den bullrig och mindre trivsamt.

Bristen på korrekt information om riskerna blir särskilt allvarig när cyklisterna har köpt en paketresa utan att få veta att en del av leden går på farliga vägar. Under arbetet med denna rapport har flera privatpersoner hört av sig för att berätta att de köpt paket med övernattning på förutbestämda vandrarhem utan att det framgick att en del av färden skulle gå på smala vägar som är skyltade för 70 km (ibland t.o.m. 90 km per timme). Det är lätt att förutse tidningsrubrikerna och frågorna till Vägverket, turistnäringen och cykelorganisationerna den dag en vårdslös bilist mejar ner en barnfamilj eller kör in i en skolklass. Lederna och cykelpaketerna bör varudeklaras så att en sådan olycka aldrig behöver inträffa.

² Jag åkte under maj-juli 2001 sammanlagt över 200 mil av Cykelspåret, Sverigeleden, Runt Vättern, Mälardalsleden, Näckrosleden och Kustlinjen utan att utöver lokala cyklisterna (företrädesvis äldre personer) möta mer än fyra långfärdscyklister (två på vardera Cykelspåret och Runt Vättern). De flesta cykelturister jag mött och talat med hade valt att cykla på andra vägar.

³ "Opinionsundersökning om svensk cykelturism, Sveriges Turistråd/Svenska Cykelsällskapet, 1988, kortfattat återgivet i "Upptäck Sverige på cykel", Sveriges Turistråd Rapport 1990:2.

Turistbyråerna uppger att den vanligaste formen av cykling är att man har med egen cykel på bil, husbil eller husvagn och cyklar korta sträckor. Troligen utgör långfärdscyklister en mycket liten andel av dem som använder cykel för någon del av sin semester. I Schweiz står dagsutflykter för 90 procent av antalet besök på landets officiella cykelleder (www.cycling-in-switzerland.ch).

Cykeluthyrning i större skala förekommer främst i de områden där turistbyråerna säljer cykelpaket. Uthyrning i mindre skala finns bl.a. på ca 40 procent av landets nära 700 campingplatser.⁴

Hur turisterna upplever cykelrekreationslederna är föga känt. Vägverket Region Stockholm har dock tillfrågat 120 slumpmässigt utvalda turister som cyklat på Gotlandsleden.⁵ Av dem var 58 procent nöjda med skyltningen och 29 procent missnöjda. De senare ville ha fler och bättre skyltar samt anvisningar om avstånd och riktningar. Två tredjedelar var nöjda med vägytan, medan 11 procent ansåg att den var dålig (omdömen kan avse olika delar av leden, få cyklade den i sin helhet). Hela 62 procent ansåg att utrymmet var dåligt med hänsyn till vägbredd och antal bilar. Bara 13 procent ansåg att leden fungerar bra i detta avseende. De missnöjda menar att bilarna kör alldeles för fort och för nära. Av de 120 personerna hade en person råkat ut för en trafikolycka med personskada och ytterligare 9 personer hade råkat ut för olyckstillbud under cyklandet.⁶ Trafikmiljön (avgaser och buller m.m.) fick godkänt av 66 procent, medan 15 procent ansåg den vara dålig. Totalt sett var trots allt 63 procent mycket positiva till sin upplevelse och 36 ganska positiva.

De tillfrågade fick också möjlighet att komma med förslag till förbättringar. De mest prioriterade gällde bredare vägren, fler bilfria cykelvägar och separata cykelbanor. Många ville också ha bättre skyltning.⁷ Av de tillfrågade hade 13 procent cyklat med barn under 12 år. Författaren till rapporten tycker att detta är en anmärkningsvärd låg siffra. Med tanke på olycksriskerna borde man kanske snarare säga att den är oroväckande hög!

7. Övrigt nyttjande

Bilfria cykelleder utanför tätort kommer inte bara att attrahera cykelturister. En stor del av nyttjandet kommer att utgöras av lokala "cykelflanörer", dagsutflykter från närbelägna tätorter (inkl. skolklasser) och arbetspendlare.

⁴ "Camping och stugor", Sveriges Campingvärdars Riksförbund, Uddevalla 2000.

⁵ "Cykelstråk på Gotland, En undersökning av cyklingens omfattning, karaktär och potential bland cykelturister på Gotland", Vägverket Region Stockholm, RAP 1998:0334.

⁶ En parallell undersökning av 19 skolklassers upplevelse av cykling på Gotland visar att 4% av eleverna råkade ut för personskada till följd av trafikolycka och att ytterligare 15% varit med om tillbud. Det framgår dock inte hur stor andel av dessa olyckor och tillbud som uppstått till följd av händelser inom skolklasserna ("Cykelstråk på Gotland, En undersökning av cyklande skolungdomars syn på trafikmiljön på Gotland", Vägverket Region Stockholm, RAP 1999:0358).

⁷ Skyltningen har förbättrats något sedan undersökningen gjordes.

8. Rekreationscykling i nollvisionens tid

Nollvisionen innebär i praktisk tillämpning att motoriserad trafik inte får förekomma tillsammans med cykling, i varje fall inte i hastigheter där de oskyddade trafikanterna vid kollisioner med bilar riskerar att avlida eller skadas allvarligt. Det torde innebära att trafikseparering bör eftersträvas överallt där den skyltade hastigheten är högre än 30 km.

För att på kort till medellång sikt skapa ett sammanhängande regionalt nät till rimlig kostnad bör man under en övergångstid söka komplettera de bilfria delarna med en del provisoriska åtgärder.

En möjlighet kan vara att använda vägrenar på 13 metersvägar. Från trafiksäkerhetssynpunkt kräver det att vägrenen skyltas och målas som cykelled. Den bör dessutom vara avskild från bilarnas körfält genom någon form av kant eller markering som bilisterna ogärna passerar i hög fart. Detta bör tillsammans med tydlig skyltning hindra bilisterna från att använda vägrenen som ett extra körfält. Förutsatt att detta alternativ bara används på kortare sträckor bör arrangemanget kunna fungera både för cyklisterna och bilisterna.

Ett annat alternativ är att förbättra säkerheten på en del mindre bilvägar. Det skulle kunna bli fråga om att bygga parallell cykelbana (avskild från vägen) förbi backkrön och skymda kurvor och att reducera högsta tillåtna hastighet från 70 till 50 km (i första hand under perioden 1.5-30.9). För att den senare åtgärden ska vara meningsfull och trovärdig krävs dock att leden utnyttjas som cykelled i betydande omfattning. Även här är det viktigt med tydlig skyltning riktad till bilisterna. Brittiska Sustrans betecknar sådan skyltning som en anvisning till bilisterna om "advisory cycle lanes" (Sustrans, 1997). Utöver skyltar bör man på asfalterade vägar med jämna mellanrum kunna måla en symbol för blandad bil och cykeltrafik.

En tredje möjlighet kan vara att förlägga en del av leden till smala småvägar där möte mellan motorfordon bara kan ske på mötesplatser. Dessa vägar har trafiksäkerhetsmässigt fördelen att bilisterna inte (utan fara för sig själva) kan hålla högre hastighet än att de förmår bromsa in inför oväntade möten. Utnyttjandet av "mötesplatsvägar" innebär att cykelledens huvudman (Vägverket eller kommunen) måste förhandla med enskilda personer, vägsamfälligheter och skogsbolag. Ett sätt att få dem (och cyklisterna) intresserade kan vara att erbjuda asfaltering (dock utan breddning av vägen). Kostnaden för detta kan uppskattas till mindre än 10 procent av kostnaden för att bygga en helt ny cykelled. Den högsta säkerheten kan förmodligen erbjudas på enskilda småvägar som inte är öppna för allmän biltrafik.

Så länge man till någon del låter cykellederna gå på vägar med motoriserad trafik kan man dock aldrig utesluta risken för allvarliga olyckor. Alkoholpåverkade och omdömeslösa bilförare förekommer även på små vägar.

I en del fall kan olycksrisken i blandad trafik bedömas vara så stor att man bör överväga att helt förbjuda cykling. Det gäller främst på trefältsvägar med mittbarriär. På dessa vägar har hela vägbredden tagits i anspråk för bilarnas körfält. Någon vägren finns i allmänhet inte. Därtill kommer att körfälten är så smala att de inte medger säker passage av cyklisterna. Att Vägverket ändå satsar på trefältsvägar med fast mittbarriär beror på att de visat sig leda till kraftigt reducerad risk för allvarliga olyckor på högst trafikerade sträckor där man inte av kostnads- och/eller miljöskäl kan bygga motorväg. På en del andra starkt trafikerade vägar utan vägren bör Vägverket överväga att som ett alternativ till cykelförbud sätta upp varningsskyltar som avråder från cykling. Om vägsträckor av dessa slag saknar parallella småvägar som kan utnyttjas för cykling

och förhållandena i övrigt inbjuder till cykling (pendling eller rekreation) bör väghållaren förse vägen med separat cykelbana.

Korsningar mellan cykelvägar och allmänna vägar utgör en risk. Varningsskyltar riktade både till cyklisterna och den motoriserade trafiken behövs. I fall där ledens lutning ger cyklisterna hög fart kan det vara motiverat med någon form av hinder som tvingar dem att sakta ner. Stolpar eller grindar kan också behövas för att förhindra obehörig trafik från att utnyttja cykelvägen.

I Sverige tillåts mestadels mopeder på cykelbanor och cykelvägar. Klass 2 mopeder ("EU-moppar") får dock inte framföras på cykelbanor eftersom de får köras i 45 km/timme (och ofta går fortare). Undantagsvis förekommer redan idag förbud mot mopeder på cykelbanor. Svårigheter att i praktiken skilja på olika slags mopeder kan tala för att mopeder bör förbjudas på fler gång- och cykelbanor. På högfrekventerade cykel- och vandringsleder bör man i varje fall överväga förbud mot mopeder. Detta gäller särskilt i naturområden där mopedbullret utgör en allvarlig störning.

9. Övriga krav på cykelleder

Anläggande av cykelleder är naturligtvis inte bara en fråga om trafiksäkerhet. Om lederna inte är attraktiva kommer de nyttjas i så ringa grad att investeringen kan ifrågasättas. Därför bör leder i första hand anläggas i områden som har höga landskaps-, natur- och kulturkvaliteter. Man bör också undvika långa raksträckor, särskilt i öppen terräng. Allt annat lika bör områden i närhet av större tätorter eller allmänt tätbefolkade områden prioriteras framför glesbygd.

Till dessa kriterier kommer de krav som cyklisterna ställer på vägen och vägbanan. Dansk Cyklistförbund ställer krav på att dragningen av cykelleden inte får leda till att väglängden blir mer än 10 procent längre än den genaste vägen mellan två punkter. Man kräver dessutom att minst 90 procent av väglängden ska vara asfalterad och att vattendränerande grus, t.ex. stenmjöl, ska användas på icke-asfalterade sträckor. Löst grus ökar motståndet och gör cyklingen osäker, speciellt i backar. Det är viktigt att också barn och cyklister med barn i barnstol eller i cykelkärra kan utnyttja leden. Cykelbana (längs bilväg) kan accepteras på kortare sträckor⁸

Dansk Cykelförbund menar att cyklisterna ofta överger leder som inte uppfyller dessa krav. I motvind eller regn eller när klockan hunnit bli mycket och vandrarhemmet snart stänger överger man gärna den fastställda ruten för genvägar även om detta medför ökade risker.

För att två cyklister ska kunna mötas (eller cykla i bredd) bör leden vara minst 2 meter bred. En asfalterad led kan dock vara något smalare om det finns en icke-belagd vägren på varje sida om asfaltremsan. För att två cyklister som cyklar i bredd ska kunna möta en tredje cyklist behöver vägbredden uppgå till minst 2,5, helst 3 meter. Om man önskar utnyttja leden för en kombination av ridning och cykling krävs en bredd på minst 3 meter.

Cyklister är ofta tvungna att återkomma till utgångspunkten. Det gäller både för den som cyklar direkt från sin bostad och för dem som kombinerar cykling med bil- eller husvagnssemester. Även den som hyr cykel måste i allmänhet räkna med att själv ta den tillbaka till utgångspunkten. Eftersom möjlighet att ta med cykeln på tåg och bussar sällan finns (eller är allt för komplicerad för att kunna nyttjas) är det en fördel från upplevelsesynpunkt om cyklisterna kan välja en

⁸ "Cykelruter – hvordan, Dansk Cyklist Forbunds Cykelrutepolitik", Dansk Cyklistforbund, Köpenhamn 1995.

annan väg tillbaka än den man utnyttjat på utvägen. Ringleder bör således anläggas där så är möjligt.

Det kommer säkert att visa sig vara svårt att låta cykellederna passera mer än en mindre del av de berörda områdenas alla sevärdheter, badplatser, vandrarhem m.m. För att skapa ökad tillgänglighet till sådana platser bör man överväga att komplettera leden med lokala slingor eller avstickare. Förutsatt att skyltningen ger korrekt information om de kompletterande vägarnas kvalitet (skyltad hastighet och trafik) bör trafiksäkerhetskraven på dessa kunna sättas lägre än på leden. Det innebär att varje cyklist själv får välja om han eller hon vill utnyttja avstickaren. Den som valt leden bör dock garanteras en säker standard i ledens hela huvudsträckning.

10. Det nedlagda järnvägsnätet i Sverige

Sedan mitten av 1800-talet har ca 17 400 km järnväg byggts i Sverige (SOS, 1956). I dag finns omkring 10 000 km (räknat som banlängd) kvar i aktiv drift (Banverket Stab Information). De nedlagda banorna (inkl. de som idag brukas som museibanor eller för dressinåkning) omfattar således över 7 000 km. Merparten av dessa banor finns i södra Sverige. I den norra halvan har endast ett fåtal banor lagts ner, vilket delvis sammanhänger med att bannätet i Norrland aldrig varit särskilt omfattande. Som störst var nedläggningarna under 1950- och 60-talen, då årligen ca 125 respektive drygt 300 km järnväg togs ur drift (Nicander, 1978). En ny nedläggningsvåg inträffade under 1980-talet.

Kartan över det nedlagda bannätet omfattar inte järnvägar norr om en linje Mora-Ockelbo. Norr därom har (utöver några korta industrispår) bara följande banor lagts ner:

- Hybo-Hudiksvall (55 km)
- Sveg-Hede (72 km)
- Hudiksvall-Harmånger-Bergsjö (40 km)
- Övertorneå-Karungi (47 km)

Järnvägslinjerna är fastighetsrättsligt speciella i så måtto att de utgör enskilda fastigheter som skär genom den övriga fastighetsstrukturen. Förutsatt att fastigheten är intakt efter nedläggningen medger detta goda möjligheter att använda marken som cykelled. En del kommuner har varit förutseende nog att efter nedläggningen köpa in hela fastigheten. Så har framför allt skett i en del relativt sentida nedläggningar. I de fall kommunerna inte varit intresserade har SJ:s banavdelning (numera Banverket) erbjudit de omgivande markägarna möjlighet att överta berörda delar av järnvägsfastigheten. I sådana fall kan banvallen, i den utsträckning den finns kvar, användas som cykelled först efter förhandlingar med de privata markägarna.

I många fall har dessvärre den återförda marken med tiden kommit att användas för ändamål som gör att den inte längre är praktiskt tillgänglig som underlag för cykelleder. Detta är ofta fallet i slättbygderna där enskilda lantbrukare schaktat bort sin del av banvallen, sålt schaktmassorna och odlat upp marken. Utöver återföring till åker och betesmark förekommer ofta att banvallen används som enkel skogs- eller markväg. Någon gång har den efter breddning fått ge plats för allmän väg. I skogsmark kan delar av banvallen vara helt eller delvis igenvuxen. Inom tätort och i anslutning till nedlagda stationer och hållplatser kan mark ha tagits i anspråk

för bebyggelse. Sammantaget gör detta att varje nedlagd sträcka måste inventeras och bedömas för sig. Störst är chansen att kunna nyttja banan som cykelled i fall av relativt sentida nedläggning i skogsbygderna.



Banvallar i olika användning eller stadier av förfall



Av närmare 7 000 nedlagda km används idag 59 sträckor om sammanlagt 823 km som cykel-, gång- och/eller ridvägar. Merparten finns i Skåne, Blekinge och sydvästra Västergötland (se bilaga 2). Ett problem från turistisk synpunkt är dock att bara fyra av dessa sträckor är längre än 30 km och att bara en tredjedel av den totala sträckan är asfalterad. Utöver cykellederna finns 13 sträckor (om totalt 167 km) som används som museijärnväg, två sträckor som sommartid är turistjärnväg (115 km, Inlandsbanan ej inräknad) samt sju bandelar (198 km) som utnyttjas sommartid för cykling med dressin (se bilaga 3).

För- och nackdelar med cykelled på banvall

De nedlagda banorna går ofta ute i landskapet, skilda från de senare tillkomna bilvägarna. Det gör att de i många fall med fördel kan användas av människor som söker tystnad och närhet till naturen. En ytterligare fördel är att lutningen aldrig överstiger 20 promille (mestadels är gradienten betydligt mindre). Det gör banvallen lättcyklad och innebär att den också kan användas av rullstolar, rullskridsko- och rullskidåkare. För att de senare kategorierna ska kunna nyttja banan krävs dock att den helt eller till minst halva bredden är asfalterad. För cykelpendling har banvallarna fördelen av att oftast gå rakt mot målet.

Att banorna ofta har kilometerlånga raksträckor eller sträckor med ringa kurvatur kan av motionärer och turister upplevas som en nackdel. Detta gäller naturligtvis särskilt i öppen terräng där den raka dragningen kan ge vinden betydande utrymme. I skogsterräng känns de långa raksträckorna mindre besvärande. Genom att träden står väldigt nära banan bildar skogen en löv- eller barrsal. Om man önskar bryta upp en lång raksträcka räcker det med att låta leden göra en kort avvikelse från banan, t.ex. till någon näraliggande kulle, skogstjärn eller sevärdhet, och plantera träd eller buskar på platsen för avbrottet.

En annan nackdel med att välja banvall framför led i fritt vald terräng är att banvallarna ofta går i glesbygd och därmed kan uppfattas ligga litet vid sidan av allfartsvägarna. De fångar således inte upp lika mycket cykel- och gångtrafik från berörda tätorter som en led som skär genom en mera tätbefolkad bygd. Den nackdelen får man väga mot fördelen av att anläggningskostnaden blir jämförelsevis mycket låg. De ombyggnader till cykelväg som skett visar att kostnaden i allmänhet stannar vid 10-15 procent av vad den skulle ha blivit om man tvingats anlägga leden i jungfrulig terräng. Mera information om kostnadsbilden ges i ett senare avsnitt av rapporten.

Motstående intressen

Banvallarna används i dag i viss utsträckning som museijärnvägar och för dressincykling. Museijärnvägarna är viktiga från kulturhistorisk utgångspunkt, eftersom de bibehåller exempel på äldre tiders järnvägsinfrastruktur och rullande materiel. Bara om trafikeringen är mycket liten kan det vara rimligt att riva en sådan bana för att ge plats åt en cykelled. Dressincyklingen kan vara betydelsefull från turistisk utgångspunkt och vara kulturhistoriskt intressant om den kopplas till ett aktivt bevarande inte bara av spåranläggningen utan också av signalsystem, skyltar, stationshus, lokstallar och vattentorn. Saknas en sådan koppling och är trafiken liten, kan man nå ett betydligt högre årligt nyttjande genom att omvandla banan till cykelled. Detta gäller särskilt om banvallen behövs för att knyta ihop ett regionalt eller nationellt nätverk och om dressincykling bara förekommer under en liten del av året.

Banvallar används i betydande utsträckning som markvägar för jord- och skogsbruk. En sådan användning behöver inte stå i konflikt med ett nyttjande som cykelled om utnyttjandet är tillfälligt och banvallen har god bärighet. Tunga jord- och skogsbruksmaskiner kan dock köra sönder en grusad cykelväg eller en asfalterad banvall där underlaget är dåligt. I de fall där banvallen omvandlats till allmän väg blir den potentiella konflikten större, särskilt om vägen är bredare än den ursprungliga banan. Om vägen är av mötesplatskaraktär bör däremot god säkerhet kunna upprätthållas genom skyltning och begränsad hastighet.

I samband med nedläggning har stationsbyggnader och tillhörande mark ofta sålts till privatpersoner. Det innebär avbrott i miljömässigt känsliga partier. I tätorter går det dock ofta att lösa problemet genom att använda närliggande gator. På landsbygden krävs i allmänhet cykelled på ny väg förbi stationshus som blivit privatbostäder.

Inventeringsarbetet

Arbetet med att inventera banvallarna har i betydande utsträckning ägt rum med hjälp av frivilliga krafter. Ett drygt tiotal personer har medverkat i arbetet (se också förordet och 10). Där frivilliga saknats har projektledaren själv utfört inventeringen. Tidsbrist har lett till att en del banvallar bara bedömts översiktligt med hjälp av lantmäteriverkets terrängkarta och stickprov på plats. I ett mindre antal fall har samtal med tjänstemän i berörda kommuner fått ersätta besök på plats. Resultatet av inventeringsarbetet framgår av kartan över södra Sverige. Där redovisas bland annat vilka banvallar som är möjliga att använda som underlag för framtida cykelleder. Hänsyn har därvid tagits till omfattningen av avbrott liksom till banvallens skick. Frågan om vilka av dessa sträckor som kan bedömas som samhällsekonomiskt intressanta redovisas nedan. Resultaten av inventeringsarbetet redovisas i något större detalj i bilaga 11.

I Blekinge och Halland har banvallsinventeringen kompletterats med undersökningar av förutsättningarna för att längs kusterna anlägga cykelleder som uppfyller nollvisionens krav. I Blekinge har detta skett under viss medverkan från de berörda kommunernas sida och i Halland har arbetet utförts inom ett separat av Vägverket Region Väst finansierat projekt.

Regionala kluster

Inventeringarna visar att de nedlagda banvallarna utgör en tillgång som så långt rimligt bör utnyttjas som en stomme i ett framtida nät av bilfria cykelleder. Ett sätt att inom 10-15 år skapa ett sammanhängande, grovmaskigt, nät i södra Sverige skulle därvid kunna vara att i ett första skede söka etablera ett antal regionala ”kluster” som man i ett senare skede söker koppla samman. För att ge cykelturisterna en möjlighet att göra rundturer behöver banvallslederna i viss utsträckning kompletteras med annan typ av led. Att klustren först på sikt kan kopplas samman behöver inte utgöra någon stor nackdel. Av dem som cyklar för sin rekreation är det mycket få som tillryggalägger mer än 200 km på en tur.

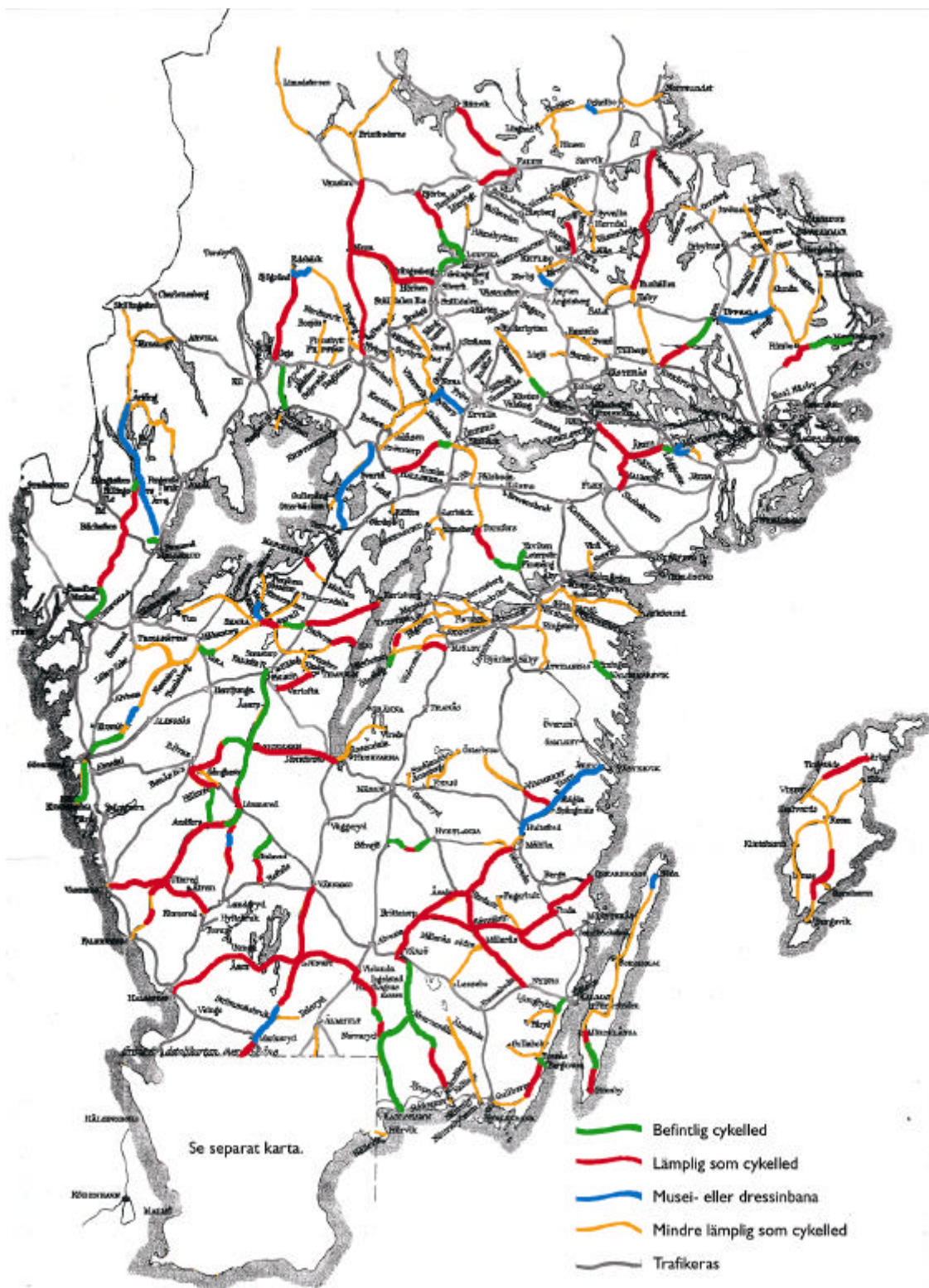
Ett studium av det som idag återstår av det nedlagda bannätet visar att det bör gå att etablera tre skilda kluster i den sydligaste delen av landet:

1. Skåne
2. Södra Älvsborg och Halland
3. Blekinge och södra Småland

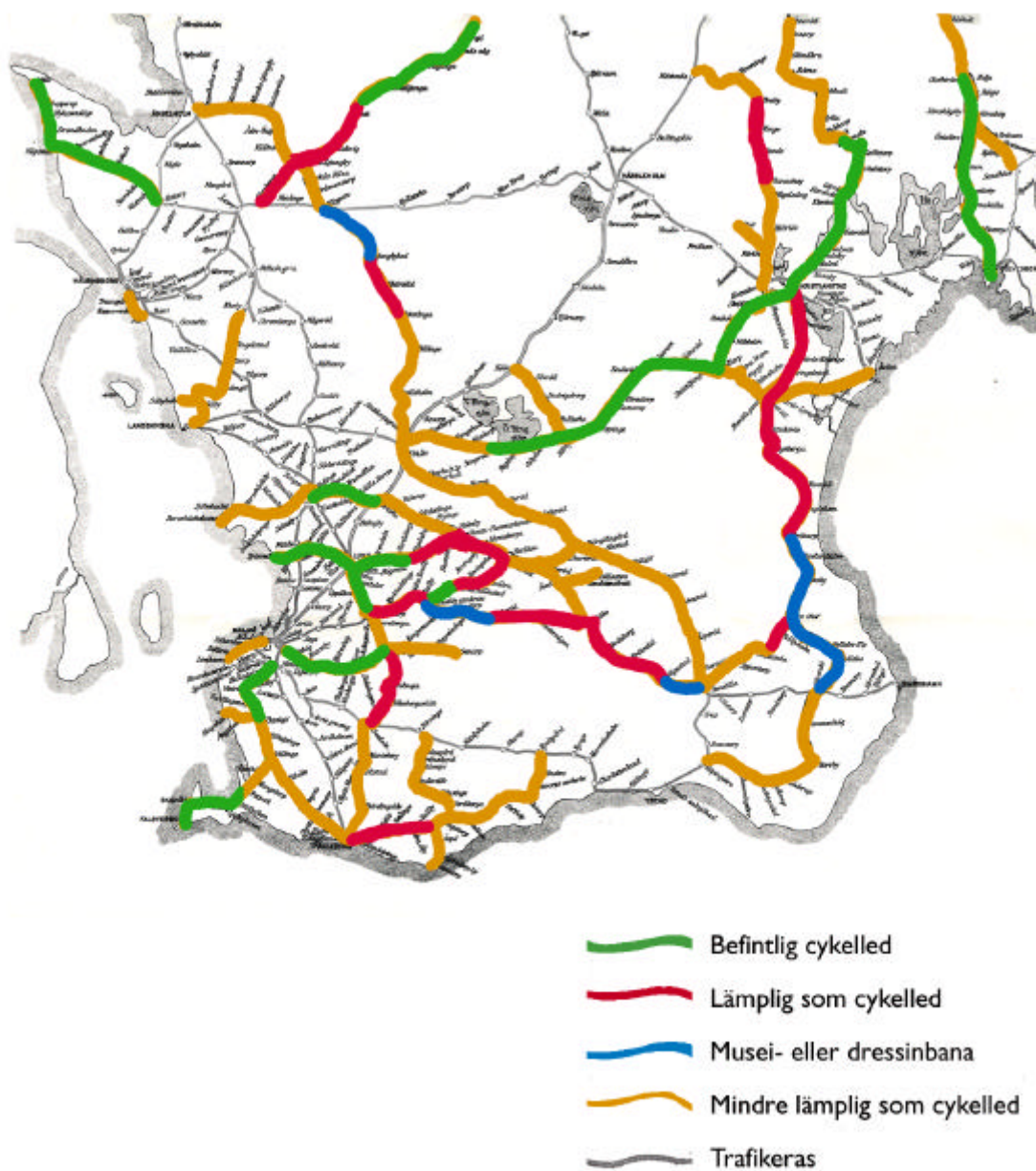
Dessa tre kluster bör redan under det första skedet kunna knytas samman genom Halmstad-Bolmens och Karlshamn-Vislanda-Bolmens Järnväg, som förbinder Halmstad, Ljungby och Karlshamn, samt Skåne-Smålands Järnväg från Åstorp via Örkelljunga, Markaryd och Ljungby till Värnamo. Dessutom bör bilfri sammanbindning erbjudas mellan Bromölla och Sölvesborg samt mellan Ängelholm och Halland.

Utöver dessa tre kluster förefaller det rimligt att satsa på sammanhängande nät i Östergötland och på Gotland och Öland. De tre landskapen attraherar redan idag många cykelturister. På Gotland kan nedlagda banor utnyttjas som en mindre del av ett framtida bilfritt nät för cykelpendling och turism. I östgötska slättbygden finns bara mindre fragment kvar av det en gång täta bannätet. Därtill finns bankarna längs Göta Kanal. Här liksom på Gotland krävs betydande komplement i form av ny led.

Karta över den södra halvan av Sverige som visar hur man kan använda de nedlagda banvallarna



Karta som visar hur man kan använda banvallar i Skåne



11. Skåne

Skåne har utomordentliga förutsättningar för såväl arbetspendling med cykel som cykelturism. Landskapet är tätbefolkat och hade i början av förra seklet Europas tätaste järnvägsnät. I Skåne finns många områden med höga natur- och kulturvärden. Dit hör bl.a. Österlen och Söderåsen. Närheten till Danmark och kontinenten gör Skåne till ett naturligt målområde för cykelturister från främst Danmark, Tyskland och Nederländerna. En förutsättning är dock att Skåne får en cykelinfrastruktur som kan mäta sig med t.ex. Jyllands och Bornholms.

Skåne har kommit längre än landet i övrigt när det gäller att binda samman tätorter med bilfria cykelleder. Som framgår av skånekartan är nätet särskilt väl utvecklat i Malmö/Lundregionen. Av de nu existerande lederna utnyttjar flera banvallar. Dit hör bland annat Immeln-Arkeltorp-Kristianstad och Kristianstad-Tollarp-Hörby-Östra-Ringsjön, som tillsammans bildar landets längsta sammanhängande cykelled på banvall (ca 80 km), delar av banan mellan Åstorp och Markaryd samt flera kortare sträckor kring Lund och Malmö.

Vägverket Region Skåne har långtgående planer på fortsatt utbyggnad av cykelnätet i "Cykelledsplan Skåne 2001-2011". Vägverkets planering avser främst cykelvägar för arbetspendling men omfattar också några sträckor som främst är avsedda för cykelrekreation. Av särskilt intresse för turismen är Vägverkets ambition att genom komplement till redan existerande cykelvägar göra det möjligt att cykla bilfritt längs i stort sett hela sträckan Mölle-Ystad samt Simrishamn-Kristianstad genom Österlen. Till helt övervägande del sammanfaller den först nämnda sträckan med Cykelfrämjandets "Cykelspåret". Det bör understrykas att Vägverkets plan är preliminär och kan komma att bli föremål för justeringar. Man bör också vara uppmärksam på att planen innebär en kraftigt höjd ambitionsnivå som förutsätter att cykelinvesteringarna prioriteras högre än tidigare.

På kartan över Skåne har befintliga cykelleder markerats med grönt och utbyggnad på nedlagd banvall i rött. Övrig utbyggnad redovisas i blått. Förslagen överensstämmer delvis med Vägverkets plan men går längre i sin ambition att skapa en säker cykelväg längs hela kusten från Mölle respektive Båstad till Sölvesborg. Den största skillnaden utgörs av cykelvägen från Ystad till Simrishamn via Kåseberga och Sandhammaren. De smala vägarna i området utnyttjas redan i hög grad av cyklande turister men samma vägar används också av tusentals bilturister. Utbyggnaden av resterande delar Skåne-Smålands Järnväg (Åstorp-Markaryd-Ljungby) återfinns inte heller i Vägverkets plan.

På sikt bör man också överväga att förbinda Malmö/Lund med Österlen genom att bl.a. utnyttja banan mellan Dalby och Tomelilla. I Sjöbo och Tomelilla kommuner ligger spåret bitvis kvar och används för dressincykling på två korta sträckor. Med tanke på förbindelsens stora betydelse för cykelturismen bör man överväga att i stället använda banvallen som cykelled. Möjlighet till dressincykling finns även mellan S:t Olof och Gärsnäs, ett område som bara ligger ca 15 km från Tomelilla.

Kommentarer till Skånekartan

1. Förbindelse mellan Ängelholm och Båstad med vidare förbindelse till Halland. Kan över Hallandsåsen använda banvallen om tågtunneln genom åsen byggs färdig. Därutöver behövs cykelväg mellan Förslöv och Vejbystrand/Skepparkroken.
2. Banvallarna mellan Höganäs och Mölle respektive Höganäs och Kattarp är kombinerad cykel- och ridväg (grusad).
3. ”Cykelspåret” går i dag i blandad trafik på sträckan Allerum-Kattarp-Strövelstorp. Den luckan bör åtgärdas så att man kan cykla bilfritt hela vägen. Genom att förlänga leden till Åstorp kan Strövelstorp bli en knutpunkt för cykelturismen i nordvästra Skåne.
4. Merparten av banvallen efter Skåne-Smålands Järnväg är intakt och delar av den används redan som cykelled. Genom att utnyttja resterande delar och komplettera med ny väg på några ställen där banvallen är borta kan man få en ca 145 km lång bilfri förbindelse mellan Åstorp och Värnamo. Det största problemet finns mellan Markaryd och Traryd där banan är museijärnväg i Skåne-Smålands järnvägsförenings regi. Mellan Markaryd och Sånna kan cykelleden utnyttja den gamla 1700-talsvägen (mötesplatskaraktär). När E4 byggs om till motorväg kan leden utnyttja gamla vägen mellan Sånna och Strömsnäsbruk. Från Strömsnäsbruk till Traryd planerar kommunen att måla cykelbana på en del av gamla E4 som i denna del redan byggts om till motorväg (Per-Otto Hylander, Markaryds kommun).
5. För närvarande saknas bilfri förbindelse mellan Eslöv och Snogeröd. Därmed bryts den i övrigt bilfria leden mellan Kristianstad och Malmö/Lund av en kort sträcka i blandad trafik.
6. Höör kan få anknytning till det bilfria nätet genom åtgärder längs den mindre vägen mellan Fulltofta och Sätöfta (parallell med RV 13) samt mellan Sätöfta och Snogeröd. Dessa sträckor finns med i Vägverkets plan.
7. Sträckan Helsingborg-Malmö har bilfri cykelled så när som på några ganska korta sträckor mellan Landskrona och Bjärred.
8. Mellan Dalby och Torna Hällestad är banvallen cykelled. Genom att även utnyttja banvallen mellan Kyrkheddinge (väster om Staffanstorp) och Dalby samt mellan Torna Hällestad och Harlösa kan man skapa goda rundtursmöjligheter samt underlätta pendling mellan de berörda orterna.
9. På sträckan Dalby-Veberöd-Sjöbo-Tomelilla ligger spåret bitvis kvar och används för dressincykling på två korta sträckor.
10. Vägverkets cykelplan för Skåne innehåller förslag om ny cykelled mellan Ystad och Tomelilla.
11. För att skapa en bilfri förbindelse mellan Tomelilla och kusten kan man utnyttja banvallen efter Ystad-Brösarps Järnväg mellan Onslunda och S:t Olof samt utnyttja småvägar mellan Lunnarp och Onslunda. Från S:t Olof behövs någon form av förbindelse med kusten, sannolikt längs vägen till Rörm. Ett alternativ för cykelturisterna kan vara att ta museitåget mellan S:t Olof och Brösarp (vilket förutsätter att tåget kan transportera cyklarna). Mellan S:t Olof och Gärsnäs används banan för dressincykling.
12. För att knyta samman den södra delen av Skåne och erbjuda bilfri cykling förbi Kåseberga, Ale Stenar, Backåkra och Sandhammaren behövs en komplettering av Vägverkets plan. Det rör sig om en högfrekventerad sträcka på drygt en mil.
13. I Vägverkets plan dras cykelleden längs RV 9 på sträckan Vik-Kivik. Ett alternativ eller komplement skulle kunna vara att dra leden på småvägar fram till och genom Stenshuvuds nationalpark. Parken har i dag sin huvudentré i form av bilväg från väster. Alternativet förutsätter rimligen att leden i den del som berör nationalparken anläggs som grusväg (stenmjöl).



Kommentarer till Skånekartan (forts.)

14. Kristianstad kommun äger banvallen efter Östra Skånes Järnväg på sträckan Kristianstad-Degeberga-kommungränsen. Vägverkets plan innehåller en cykelled längs kusten (Kivik-Ravlunda-Yngsjö-Åhus). Trots detta bör banvallen mellan Kristianstad och Brösarp utnyttjas som cykelled. Området har så höga turistiska kvaliteter att man bör ge cyklisterna en möjlighet att göra rundturer. Från Brösarp bör man sommartid kunna ta sig vidare till S:t Olof med museijärnvägen. I övrigt behövs en kort länk mellan banvallen och kustleden. En liten väg vid Maglehem bör kunna utnyttjas för detta ändamål.
15. I Vägverkets tioårsplan saknas bilfri förbindelse mellan Skåne och Blekinge på en ca 6 km lång sträcka öster om Kristianstad. Kompletteringen kan också användas för cykelpendling mellan tätorterna Bäckaskog och Gualöv.
16. Mellan Valje och Sölvesborg kan - för bilfri anknäpning till Blekinge - cykelbana markeras på en del av den tidigare sträckningen av E22 (Blekingevägen).



Cykelled på banvallen mellan Hästholmen och Ödeshög.

12. Halland och södra Älvsborg

I södra delen av Älvsborg håller Ulricehamns kommun på att anlägga asfalterade cykelleder på sina fyra banvallar. Försöket har slagit mycket väl ut och banvallarna har inte bara lett till ökad cykling inom kommunen utan också attraherat in-line- och rullskidåkare från omkringliggande kommuner. Ulricehamn söker också intressera grannkommunerna att bidra till ett gemensamt nätverk. Falköping och Borås har nyligen fattat positiva beslut.

För att bli riktigt intressant som underlag för cykelturism skulle inlandsnätet behöva kompletteras med en bilfri cykelled längs Hallandskusten. Genom att utnyttja redan anlagda cykelvägar (bl.a. på Säröbanan söder om Göteborg), bandelar som blir över när Väst kustbanan byggs om, delar av gamla E6 samt marken ovanför värmekulverten mellan Väröbacka och Varberg bör kostnaden för en bilfri förbindelse mellan Göteborg och Skåne kunna bli måttlig. Sträckningen sammanfaller till stor del med Ginstleden som genom de föreslagna åtgärderna kan uppfylla nollvisionens krav. I denna del är förslagen i stor utsträckning baserade på ett underlag av Kocky (2001). Bilaga 8 redovisar Hallands kustled i detalj. I några avsnitt finns mer än ett tänkbart alternativ.

Bolmenbanan är redan cykelled mellan Halmstad och Simlångsdalen och (i något sämre skick) till Bygget. Genom att bygga vidare via Ljungby kan man nå Åsnen varifrån banvallen redan nyttjas som cykelled på större delen av den resterande sträckan till Karlshamn i Blekinge.

Norr om Värnamo (ej redovisat på kartan) finns cykelled (antingen separat eller på vägren till 11 metersväg) mellan Skillingaryd och Hyltena. Det rör sig totalt om ca 30 km, vilket motsvarar ca 45 procent av sträckan Värnamo-Jönköping. På lång sikt kan man således tänka sig möjligheten att på säker väg kunna nå Jönköping söderifrån och att därifrån kunna cykla vidare mot Ulricehamn och Borås (se kartan över Halland och Älvsborg).



Timmele station vid cykelleden mellan Ulricehamn och Falköping.



Kommentarer till kartan över Halland och södra Älvsborg

1. Kartan redovisar inte alla cykelvägar i Göteborgsområdet. Inom området finns bl.a. "Turiststråket" (83 km) som till ca hälften utnyttjar bilfria cykelstråk.
2. Från Kungsbacka kan leden antingen dras via Fjärås eller i en billigare variant utnyttja en del av vägbredden på gamla E6. Mellan Torpa och Ölmevalla bör leden kunna utnyttja Banverkets serviceväg som följer Väst kustbanan.
3. Mellan Ölmevalla och Stråvalla kan cykelleden anläggas på banvallen efter gamla Väst kustbanan.
4. Mellan Väröbacka och Varberg planerar kommunen att anlägga cykelväg ovanpå den värmekulvert från Väröbruk som förser Varberg med fjärrvärme.
5. På sträckan Träslövsläge-Morup kan cykelleden utnyttja gamla E6 som är så bred att en del av vägen bör kunna målas och skyltas som cykelväg.
6. En befintlig mindre väg mellan Morup och Glommen via Morups flygplats bör kunna användas förutsatt att hastigheten anpassas och separat cykelväg byggs i ett antal partier med kurvor och backkrön med skymd sikt.
7. Mellan Åstorp och Brogård behöver vägen ses över från trafiksäkerhetssynpunkt i syfte att anpassa den till cykelväg. Det kan bl.a. bli fråga om separat cykelväg i partier med skymd sikt. Efter Brogård krävs ny cykelväg och en bro över ett mindre vattendrag. Därefter finns liten väg skyltad för max 30 km/h.
8. Från Båstad till Förslöv bör banvallen kunna användas som cykelled om regeringen fullföljer sina planer på att bygga färdigt tågtunneln genom Hallandsåsen.
9. På sträckan Halmstad-Bygget utnyttjas banvallen redan som cykelled. Genom att bygga vidare kan man via Ljungby åstadkomma en förbindelse till Karlshamn i Blekinge.
10. Av Skåne-Smålands Järnväg används redan en mindre del som cykelled. Möjlighet finns att använda banvallen hela vägen till Värnamo. Mellan Markaryd och Traryd måste den dock ersättas av cykelled på vanlig väg, eftersom banan där används som museijärnväg.
11. Banvallen mellan Hestra och Gislaved är redan cykelled. Möjlighet finns att bygga vidare till Anderstorp och Reftele. På längre sikt kan detta stråk möjligen underlätta en bilfri förbindelse mellan Borås och Värnamo.
12. Banvallen mellan Vartofta och Tidaholm är intressant som cykelled främst om den förbinds med banvallarna mellan Falköping och Ulricehamn respektive Stenstorp och Hjo.
13. Banvallen Limmared-Ulricehamn-Falköping är asfalterad inom Ulricehamns kommun och framkomlig i de övriga delarna.
14. Banvallen mellan Borås och Jönköping är ännu bara cykelled mellan Borås och Dalsjöfors samt Nittva och Ulricehamn.
15. Kinds Härads järnväg är mötesplatsväg via Kråkered till Rosendal. På en kort sträcka mellan Rosendal och Hillared måste banvallen ersättas av led på vanlig väg.
16. Hillared-Svenjunga är cykelled och förutsättningar finns att utnyttja banvallen till Axelfors och därifrån österut mot Tranemo och söderut mot Ullared. I några korta avsnitt har banvallen tagits i anspråk för andra ändamål och måste där ersättas av annan cykelväg. Mellan Limmared och Tranemo och söderut till Burseryd är trafiken nedlagd. På sträckan Ambjörnarp-Sjötofta förekommer dressinuthyrning (7 km).
17. Mellan Ullared och Falkenberg är banvallen borta i flera längre partier men kan i huvudsak ersättas av befintlig väg. Mellan Vinberg och Falkenberg finns alternativ cykelled.
18. Öster om E4 finns banvallen efter Varberg-Äträs Järnväg i allt väsentligt kvar. Det gäller ända fram till Kinnared. Mellan Varberg och Åkulla (beläget halvvägs mellan Rolfstorp och Ullared) utgör den befintliga Åkullaleden ett alternativ till banvallen. Åkullaleden utnyttjar småvägar. Banvallen används här delvis som vandringsled.



13. Blekinge och södra Småland

Blekinge är tillsammans med "Glasriket" i södra Småland ett område med höga natur- och kulturvärden. Från Kalmar finns möjlighet till anslutning till Öland. Inslaget av skog, myr och sjö, som kanske främst har förutsättningar att locka utländska cykelturister, är större än i Skåne.

I Blekinge och södra Småland finns redan bilfria cykelleder på ett antal nedlagda banvallar. Cykelleden Åsnen Runt utnyttjar till stor del sådana leder. Ytterligare banvallar finns att tillgå, framför allt i området mellan Växjö och Oskarshamn. Längs kusten kan banvallar bara användas på en del av sträckan Karlskrona-Kalmar. I övrigt måste komplettering ske på vanlig väg. På sträckan Sölvesborg-Karlskrona bör detta kunna ske genom utnyttjande av en kombination av mötesplatsvägar och något större vägar som ses över från trafiksäkerhetssynpunkt samt kompletteras med separat cykelbana i skymda partier.

Mellan Karlskrona och Kalmar kan banvallar utnyttjas mellan Jämjö och Torsås samt Torsås och Bergkvara. Norr därom finns en vandringsled (Kalmarsundsleden), som i betydande utsträckning går på markvägar och mötesplatsvägar och till viss del på stig (som behöver breddas något och förses med ett bärlager som möjliggör cykling). Se i övrigt detaljkommentarerna till kartan samt bilaga 10.

Kommentarer till kartan över Blekinge och södra Småland

1. Torne-Ålshult. Del av "Åsnen Runt", i huvudsak på gräsbevuxen banvall. Bilväg på sträckan Toftåsa-Ålshult. Kan ersättas med banvall.
2. Del av Åsnen Runt på delvis mycket trafikerade vägar i blandad trafik. Behöver ses över från trafiksäkerhetssynpunkt och kompletteras med separat cykelväg på en sträcka av totalt 9.5 km.
3. Banvallen mellan Åshult och Ryd är inte iordningställd. Åsnen Runt i nuvarande sträckning använder småvägar mot Urshult.
4. Stenmjöl Ryd-Fridafors-Svängsta. Asfalt Svängsta-Karlshamn.
5. Mellan Valje och Sölvesborg kan - för bilfri anknytning till Skåne – cykelbana markeras på en del av den tidigare sträckningen av E22 (Blekingevägen).
6. Om/när E22 blir motorväg bör del av gamla vägen utnyttjas som cykelbana mellan Sölvesborg och Pukavik.
7. Längs Blekingekusten finns ingen nedlagd banvall att bygga på. "Cykelspåret" utnyttjar idag en blandning av större och mindre vägar. Dess dragning innebär bitvis betydande omvägar. Ett sätt att skapa en mindre krokig och säkrare förbindelse skulle kunna vara att utöver smala "mötesplatsvägar" använda delar av de befintliga kustvägarna. Dessa bör i så fall ses över från trafiksäkerhetssynpunkt och kompletteras med separat cykelbana i vissa partier med skymd sikt. Cykelledsskyltningen bör kompletteras med skyltning riktad till bilisterna. Närmare detaljer redovisas i bilaga 9. Tyvärr har inte projektets budget medgivit framställning av en detaljkarta.
8. Cykelled Tingsryd-Konga (stenmjöl). Komplettering på banvall till Kallinge/Ronneby.
9. Ca 40 procent av sträckan Karlskrona-Tjurkö har idag separat cykelbana. Bör kompletteras med återstående bitar för pendling och utflykter/turism.

10. Karlskrona-Jämfö. Cykelspåret går idag via Gängletorp och Hallarum på delvis ganska hårt trafikerad väg. Direkt förbindelse för pendlare och turister behövs från Karlskrona till Jämfö. Idag fattas 10 km.
11. Jämfö-Torsås. Banvallen kan utnyttjas till ca 3.5 km norr om Brömsebro. Därefter med vissa avbrott fortsatt banvall till Torsås.
12. Torsås-Bergkvara är redan cykelled ("Lionsleden")
13. Bergkvara-Rinkaby-Kalmar. Anläggningskostnaden kan begränsas genom utnyttjande av "Kalmarsundsleden" som i detta parti till övervägande del utnyttjar mötesplatsvägar, varav många asfalterade.
14. Nybro-Trekanten-Smedby saknar cykelväg. Detta avsnitt har inte studerats i detalj. Smedby-Kalmar har redan bilfri cykelförbindelse.
15. Ljungbyholm-Kalmar är redan cykelväg (på banvall).
16. Kalmar-Lindsdal har cykelväg. Från Lindsdal går "Cykelspåret" i huvudsak på belagda mötesplatsvägar och andra småvägar via Rockneby och Patamalm till Ålem. Vissa komplement i form av ny cykelled behövs. Ålem-Blomstermåla har separat cykelbana.
17. För bilfri förbindelse mellan Sävsjöström och kusten kan man antingen utnyttja banvallen till Nybro eller banan via Skoghult till Sandbäckshult (vid Blomstermåla). Val av den senare medför behov av en längre komplettering med ny cykelväg till Kalmar (ej på banvall) än alternativet via Nybro. Det förra alternativet har dock fördelen av att underlätta tillkomsten av en förbindelse på banvall från Skoghult via Ruda, Fliseryd och Skorpetorp till Oskarshamn.
18. Växjö-Rottne-Brittorp-Lenhovda-Sävsjöström på banvall. Kompletterad av Brittorp-Klaveström-Åseda-Sävsjöström, också på banvall.
19. Växjö-Kvarnamåla-Tingsryd är cykelled på banvall med undantag för ca 4 km mellan Växjö och Lidhem, där komplettering på banvall är möjlig.

14. Öland

Öland är ett landskap med goda förutsättningar för cykelturism. Vägnätet är emellertid under sommaren hårt trafikerat. Ölands Järnvägar (totalt 151 km) lades ner redan 1961. Mellan Ottenby och Mörbylånga finns en stor del av banvallen kvar (använd som en delvis mycket dåligt underhållen vandringsled (Mörbylångaleden). Mellan Mörbylånga och Färjestaden är banvallen till stor del borta, men kan ersättas av mötesplatsvägar som till ca hälften redan är asfalterade (utnyttjas av cykelleden "Ölandsleden"). Cykelled mellan Ottenby och Färjestaden finns med bland de nedan prioriterade lederna (se senare sammanställning).

Norr om Färjestaden är förutsättningarna sämre. Mer än hälften av banvallen är borta och goda kompletterande alternativvägar saknas i stor utsträckning. Här får man på sikt överväga andra lösningar. Möjlighet finns dock att använda banvallen för en förbindelse tvärs över ön på sträckan Färjestaden-Norra Möckleby (bara några korta avbrott som måste ersättas med annan väg).

Ägare av de f.d. stationshusen längs Ölandsbanan har tillsammans med andra intressenter nyligen bildat en förening med syfte att arbeta för att banvallen används som cykel- och vandringsled.

15. Gotland

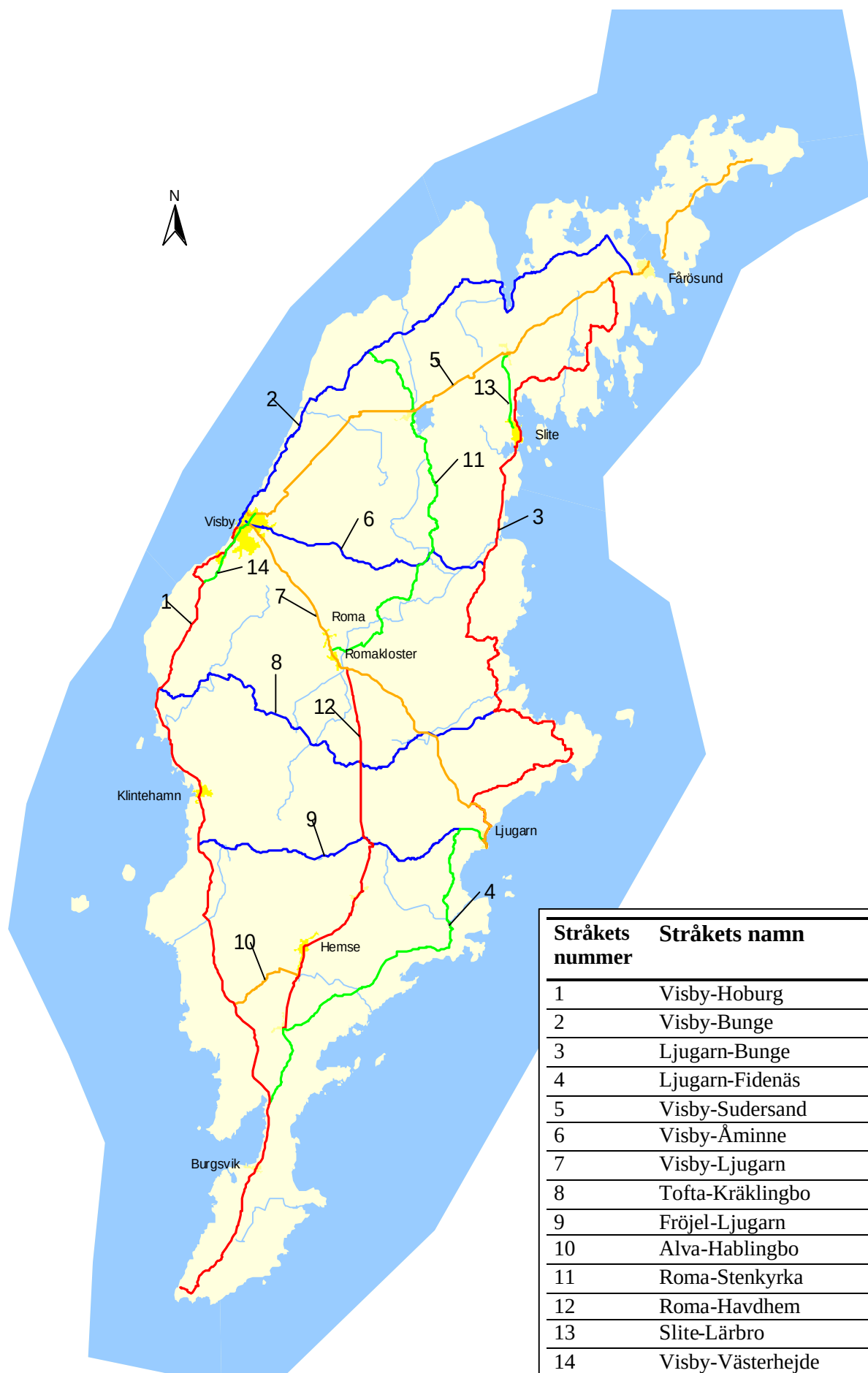
Vägverket Region Stockholm (dit Gotland hör) undersökte 1998-1999 förutsättningarna för ett cykelvägnät på Gotland. I rapporter från projektet skissas schematiskt ett nät av "cykelstråk" som dels består av en kustnära led, dels av ett antal förbindelser över ön.⁹ De senare är avsedda både för cykelpendling och turism. Förslaget bygger på att cykelvägnätet ska vara upplevelserikt, täcka flitigt använda sträckningar samt nå flertalet viktiga och välbesökta målpunkter. När genhet och närhet till kusten inte är förenliga ska genheten prioriteras och närheten till kusten tillgodoses genom lokala slingor. De senare har dock ännu inte definierats och ingår således inte i de sammanlagt 670 km som förslaget omfattar.

I förslaget har ingen hänsyn tagits till trafikmängd, hastighet, vägbredd, beläggning, miljö och framkomlighet längs cykelstråken. Efter att ha analyserat dessa faktorer kommer Vägverket att bestämma sig för vilka delar av projektet som ska prioriteras. Arbetsplaner har dock tagits fram för Visby-Lummelunda och Tofta-Klintehamn. Mellan Visby och Tofta finns redan bilfri cykelled.

Enligt Vägverkets översiktlig bedömning skulle det kosta 800 miljoner kronor att bygga separat cykelbana längs samtliga stråk. De nedlagda järnvägsbanorna (totalt 183 km) används i ringa utsträckning i förslaget trots förslag om detta från flera remissinstanser. Vägverkets bedömer "att vissa av järnvägsbankarna kan få svårt att hävda sig i konkurrensen i och kring samhällen där huvudsyftet är arbetspendling och skolresor". Slutsatsen förvånar eftersom banvallarna ofta är mycket gena. Därtill kommer den låga anläggningskostnaden.

Vägverkets Gotlandsplan redovisas översiktligt på kartan på nästa sida.

⁹ "Framtagande av nät av cykelstråk på Gotland" och "Cykelstråk på Gotland, Sammanställning av remissyttranden "Förslag till cykelvägnät 1999", RAP 1999:0395 resp. 1999:0416, Vägverket Region Stockholm.



Stråkets nummer	Stråkets namn	Längd (km)
1	Visby-Hoburg	96
2	Visby-Bunge	70
3	Ljugarn-Bunge	98
4	Ljugarn-Fidenäs	49
5	Visby-Sudersand	74
6	Visby-Åminne	30
7	Visby-Ljugarn	50
8	Tofta-Kräklingbo	50
9	Fröjel-Ljugarn	34
10	Alva-Hablingbo	9
11	Roma-Stenkyrka	48
12	Roma-Havdhem	44
13	Slite-Lärbro	8
14	Visby-Västerhejde	10
<i>Total längd</i>		<i>670</i>

16. Östergötland

Göta kanalbankarna täcker bara ca hälften av sträckan Mem-Motala. För att komma förbi Boren och Roxen tvingas cyklisterna använda det allmänna vägnätet. På den norra sidan om sjöarna rör det sig om RV36 samt ganska trafikerade väg 1136 mellan Vreta Kloster och Norsholm. På den södra sidan är det fråga om mindre vägar. De är dock i allmänhet skyltade för 70 km och innehåller partier med skymd sikt. Mellan Bergs slussar och Linköping finns separat cykelbana. I de centrala delarna av landskapet finns utöver Göta Kanal sevärdheter som Vadstena, Tåkern, Omberg, Rökstenen, gamla Linköping samt klosterruinerna i Vreta och Alvastra.

Av det en gång täta nätet av smalspåriga järnvägar återstår bara museibanan mellan Vadstena och Fågelsta (som f.n. inte trafikeras). Av banvallarna är det mest borta, men banvallen mellan Ödeshög och Hästholmen utnyttjas som cykelled. Dessutom finns det kvar delar av banvallarna mellan Borghamn och Hästholmen, Mjölby och Väderstad samt Fågelsta och Klockrike. Som framgår av kartan bör det finnas goda möjligheter att genom en kombination av mötesplatsvägar, banvallar och helt ny cykelled knyta samman Mjölby, Skänninge, Vadstena, Motala och Linköping samt Hästholmen och Ödeshög. Mjölby har redan beslutat anlägga cykelväg till Skänninge (delvis finansierad med LIP-pengar).

När Södra stambanan får ny sträckning mellan Mantorp och Gripenberg (i norra Småland) kan den gamla banvallen nyttjas som cykelled. Den passerar bl.a. Boxholm, Sommen och Tranås

Det är något svårare att integrera den östra delen av Göta Kanal (Norsholm-Söderköping-Mem) i ett nätverk av bilfria cykelleder. Kanalbanken är för övrigt i denna del inte särskilt njutbar, eftersom ridning f.n. är tillåten på bankens hela bredd. När södra stambanan i framtiden får ny sträckning mellan Gistad och Norrköping förbättras förutsättningarna att skapa en cykelledstriangel med hörn i Norrköping, Söderköping och Norsholm. Den gamla banvallen bör då kunna användas som cykelled på sträckan Norrköping-Kimstad. Mellan Kimstad och Norsholm blir banan kvar som en del av järnvägsförbindelsen till Finspång. Där krävs separat cykelbana längs väg 215. Från Norrköping finns cykelbana i riktning mot Söderköping till Navestad. Därifrån behövs komplettering längs E22 på en sträcka av 10 km.

Utöver vad som visas på östgötakartan kan man tänka sig att på längre sikt knyta de östra respektive västra delarna till varandra genom en förbindelse mellan Ekängen och Norsholm, dock på delvis andra vägar än den nuvarande "Göta kanaleden" utnyttjar. Om museitrafiken mellan Vadstena och Fågelsta upphör för gott (f.n. nedlagd), bör banvallen användas som cykelled. Delar av banvallen mellan Fågelsta och Klockrike finns också kvar. Anknnytning till Skänninge skulle kunna skapas på småvägar, troligen via Nedra Götala. På lång sikt skulle man därigenom kunna skapa ytterligare ett cykelstråk genom västra Östergötland.

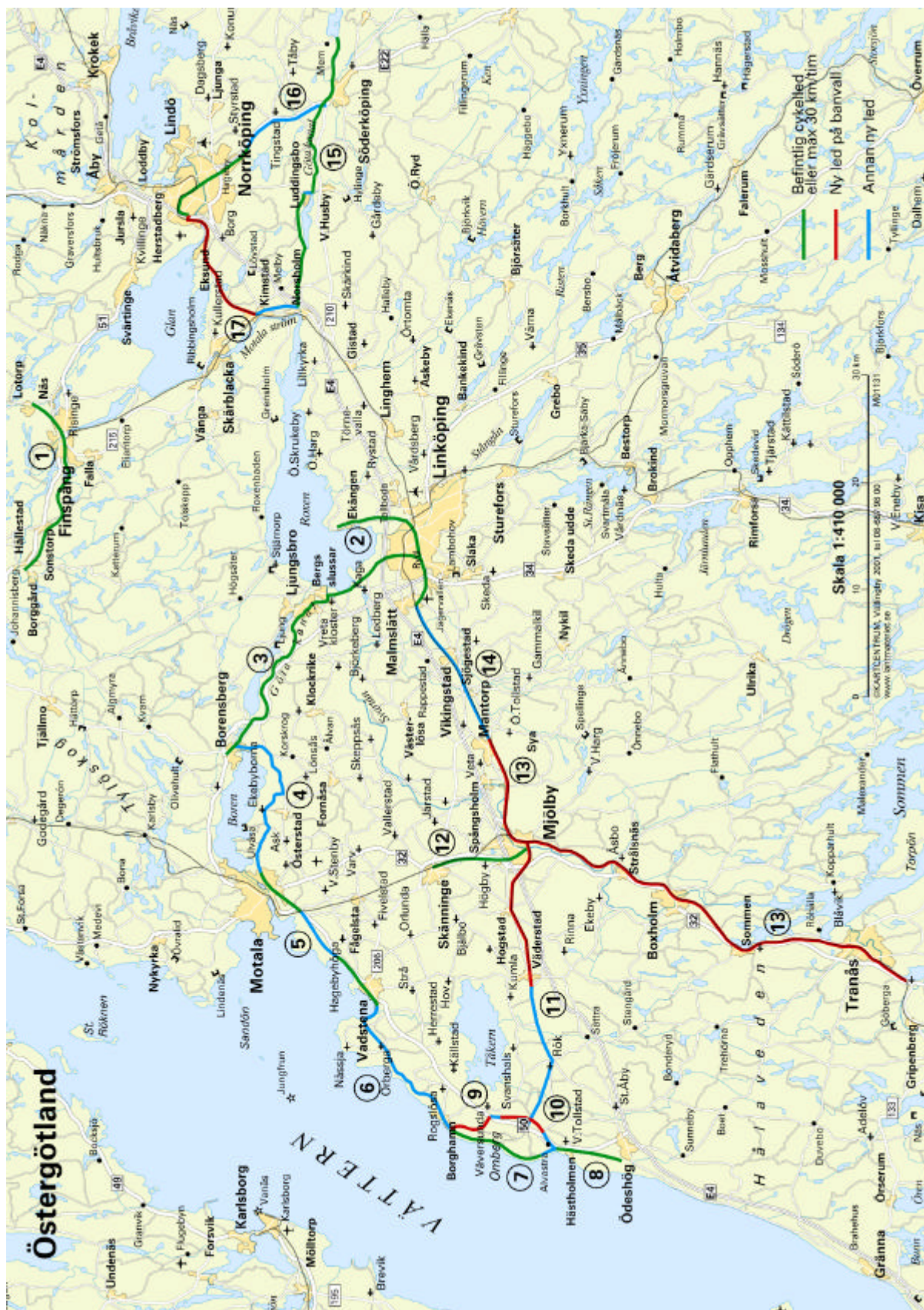
Betydande cykelturism förekommer längs kustvägen mellan Ödeshög och Gränna. Cyklisterna tycks föredra den sommartid ganska trafikerade turistvägen framför "Runt Vättern" som går på småvägar en bit från kusten. Detta kan tala för att Vägverket borde anlägga separat cykelbana längs kustvägen. Den skulle i så fall också utgöra första steget på en sammankoppling av cykelledsklustren i Sydvästsverige och Östergötland.

Efter omläggningen av södra stambanan mellan Mjölby och Gripenberg kan det också bli intressant att anlägga en bilfri förbindelse mellan Gränna och Gripenberg. Detta eventuella projekt

ligger dock långt fram i tiden och förutsätter att nyttjandet av det övriga nätet i Östergötland blir högt.

Kommentarer till kartan över Östergötland

1. Borggård-Finspång-Lotorp är redan cykelväg men sträckan är svår att anknyta till det övriga nätet.
2. Linköping-Bergs slussar är redan bilfri cykelväg.
3. Ytskiktet på kanalbanken behöver förbättras. Av hänsyn till den kulturhistoriska miljön bör den dock inte asfalteras.
4. Söder om Boren går "Göta Kanalleden" idag på 70-vägar, mestadels ca 4 m breda. De skulle sommartid behöva skyltas för max 50 km/h och på en del ställen med skymd sikt förses med separat cykelbana. Dessutom behövs skyltning riktad till bilisterna.
5. Söderut från Motala kan man utnyttja en 30-väg genom Galgbacken och Ekhaga till Södra Freberga. Därifrån behövs cykelbana (0.5 km) till Birgerslund där en GC-förbindelse redan finns under RV50. Därifrån liten skogsväg till Stenstorp (ca 1 km). Från Stenstorp till Dalhem antingen ny led (förlagd till ett skogsbryn ca 250 meter från riksvägen) eller utnyttjande av mötesplatsvägar till Skeppstad (ca 2 km). Därifrån separat cykelbana längs RV50 till Vätterviksbadet (2.5 km), varifrån cykelbana redan finns till Vadstena (ca 3 km).
6. Ut ur Vadstena går "Runt Vättern" på den smala och högtrafikerade RV50. Ny cykelled behövs längs Vätterstranden till Naddö (1 km). Därifrån antingen på mötesplatsvägar till Örberga (ca 4 km) eller Runt Vättern-ledens nuvarande sträckning som passerar nära badplatserna vid Getryggen och Sjövik. Det senare alternativet kräver att hastigheten sänks till 50 km/h och separat cykelbana anläggs i några skymda partier. Örberga-Ullnäs-Häckenäs-Bårstad-Borghamn på mötesplatsvägar (i behov av viss upprustning, helst asfaltering) (ca 8 km).
7. Borghamn-Alvastra befintlig cykelled längs Ombergs västra sluttning (biltrafik tillåten i 50 km/h, enkelriktat mot norr). Behov av cykelbana Alvastra-Hästholmen.
8. Hästholmen-Ödeshög är redan cykelled (på banvall).
9. Borghamn-Väversunda-Alvastra. Banvall till Djurhälla (ca 2 km), därifrån befintlig mötesplatsväg (troligen delvis på gamla banvallen) till Väversunda (fågeltorn). Därifrån på mindre väg. Följd av banvall över Degemossen (ca 2.5 km). Sista biten till Alvastra (ca 2.5 km) krävs ny cykelväg parallellt med RV50.
10. Degemosse-Rök på mötesplatsvägar.
11. Rök-Väderstad på gamla E4 varvid en del av vägbredden tas i anspråk som cykelbana. Väderstad-Hogstad-Mjölby på banvall.
12. Mjölby-Skänninge på cykelväg som kommunen f.n. anlägger.
13. Gripenberg-Mjölby-Mantorp på banvall när södra stambanan i framtiden får ny sträckning.
14. Mantorp-Linköping. Här saknas cykelväg mellan Mantorp och Sjögestad samt mellan Vikingstad och Malmslätt. Linköpings kommun kommer inom kort att anlägga GC-väg mellan Sjögestad och Vikingstad.
15. Norsholm-Söderköping-Mem. I huvudsak befintlig cykelled på kanalbanken. Ytskiktet behöver förbättras. Cykelled på 30-väg på norrsidan om sjön Asplången. Ny cykelbana behövs mellan kanalen och Nysätter (ca 0.5 km).
16. Behov av separat cykelbana längs E22 på sträckan Söderköping-Navestad. Kan delvis anläggas på gamla E22 (närmast kanalen) och på parallella småvägar.
17. När Södra stambanan i framtiden får ny sträckning mellan Gistad och Norrköping kan delen Norrköping-Kimstad användas som cykelväg.
18. Mellan Kimstad och Norsholm behövs cykelbana längs väg 215 (ca 3.5 km).



17. Skaraborg

Kanalbankarna längs västgötadeln av Göta Kanal används av semestrade cyklister på sträckan Sjötorp-Tåtorp (vid Väneren resp. Viken). Ytskiktet är delvis i dåligt skick och skulle behöva beläggas med stenmjöl (författaren fick punktering efter några km). De lokala turistbyråerna säljer cykelpaket som utöver kanalbankarna använder det allmänna vägnätet för att nå bl.a. Karlsborg och Älgårås. Marknadsföringen framhåller paketen som familjevänliga trots att en betydande del av turen går på 70- eller 90-vägar med delvis dålig sikt och betydande trafik. Det vore angeläget att hitta alternativa lösningar som medger trafiksäkra rundturer men det saknas lämpliga småvägar såväl norr som söder om Viken. Delar av banvallen mellan Mariestad och Moholm finns kvar och skulle med vissa komplement kanske kunna möjliggöra anknytning till kanalen från söder. Mellan Mariestad och Torsö överväger Vägverket att bygga cykelbana. Därifrån är det inte långt till Börstorp slott som också kan nås på säkra småvägar från Sjötorp. Från Torsö (i Väneren) kan man med färja komma till nästan helt bilfria Brommö. Vid den östra delen av kanalen skulle man kunna ordna en kortare men i stort sett bilfri cykelslinga genom att från Forsvik låta leden gå på småvägar över Vaberget (med fantastisk utsikt över Vättern) till Mölltorp och därifrån på banvall (trafiken nedlagd men spåren kvar) till Karlsborg, varifrån man på småvägar kan återkomma till Forsvik (viss komplettering med cykelbana behövs). Både Karlsborg och Forsvik är betydande turistattraktioner. Slingan skulle bli ca 3 mil och lämpa sig väl för dagsutflykter.

Mellan Skövde och Varnhem finns cykelled och förutsättningar finns att bygga vidare till Skara. Genom att anlägga cykelled på banvallen mellan Skövde och Karlsborg skulle man kunna skapa ett bilfritt cykelstråk genom den centrala delen av Skaraborg. Det saknas således inte möjligheter att utveckla cykelturismen i denna del av Västergötland.

18. Mälardalen och Stockholm

I Mälardalen finns möjlighet att använda den gamla Svealandsbanan mellan Åkers Styckebruk och Eskilstuna samt delar av gamla E20 i takt med att den byggs om till motorväg. Mellan Slyte och Arboga skulle separat cykelbana kunna anläggas på ca 20 km av gamla E20/E18. I flera fall ligger större tätorter så nära varandra att det vore naturligt att bygga cykelvägar för arbetspendling mellan dem även i fall där ingen nedlagd bana finns att tillgå. Det gäller t.ex. mellan Arboga, Köping, Kungsör, Kolbäck, Hallstahammar och Västerås. Inom Uppsala kommun är banvallen mellan Uppsala och Enköping redan cykelled. Banvallen skulle kunna användas som cykelled även i Enköpings kommun.

Norr om Stockholm bör den nedlagda banvallen efter Roslagsbanan användas som cykelled på hela sträckan Kårsta-Rimbo-Norrtälje. I dag utnyttjas bara en del av sträckan Rimbo-Norrtälje. I övrigt saknas nedlagda banvallar i Stockholms närhet. Med tanke på det stora befolkningsunderlaget bör väghållarna överväga att bygga cykelrekreationsvägar i områden med goda förutsättningar för rekreationscykling. Dit hör främst en del skärgårdsnära områden med stor sommarbefolkning och goda badmöjligheter.

Värmdö med kringliggande större öar är ett exempel. Väg 222 mot Stavsås-Djurö har liksom avstickaren mot Ingarö sommartid en trafik som närmast för tankarna till en större riksväg eller motorväg och är livsfarliga att cykla. Här finns många bad och sevärdheter samt goda möjlighe-

ter att bygga mer eller mindre parallella cykelvägar. Cykelvägen från Stockholm/Nacka till Gustavsberg har blivit en succé och skulle kunna användas som entréväg till ett mera omfattande lokalt system. Möjlighet finns också att per båt anknyta till Runmarö som är en så gott som bilfri ö med trevliga grusvägar.

Även Södertörn och trakten kring Sigtuna har goda förutsättningar för cykelturism. Stockholmsproblematiken exemplifieras i bilaga 4 genom redovisning av "Värmdö cykelvägar".

19. Bergslagen och Dalsland

I Bergslagen finns många nedlagda banor men avstånden mellan dem är bitvis betydande varför man i första hand bör satsa på mera lokala projekt. Dit hör t.ex. den vackra Nordmark-Klarälvens Järnväg som redan är cykelled mellan Karlstad och Deje (30 km) och där de berörda kommunerna nu söker finansiera en fortsättning längs Klarälven till Uddeholm (55 km). På sikt kan det möjligen också gå att etablera en förbindelse från Arvika via Årjäng och Bengtsfors till Uddevalla. Det hänger dock på om banvallen mellan Bengtsfors och Årjäng (52 km) även framledes kommer att användas som dressinbana. Banvallen mellan Lindbacka (utanför Örebro), Latorpsbruk och Garphyttan är en grusad cykelled som så när som på ett kort avbrott bildar en bilfri led till Kilsbergen. Asfaltering och smärre kompletterande åtgärder behövs.

Banvallen efter Sala-Gysinge-Gävle Järnväg finns till största delen kvar och skulle kunna fungera som en förbindelse mellan Mälardalen och Gästrikland. Den går dock i glesbefolkade områden och kan inte förmodas generera särskilt mycket cykelpendling eller annan lokal trafik.

I Dalarna har Ludvika kommun anlagt cykelled på nedlagd banvall mot Nyhammar och Grängesberg. Möjlighet finns att bygga vidare mot Björbo respektive Ställdalen. Om spåren rivs på inlandsbanan på sträckan Vansbro-Finnshyttan (strax norr om Filipstad) skulle det kunna vara intressant att anlägga cykelbana från Neva via Fredriksberg till Hörken och Grängesberg/Ställdalen. För att åstadkomma en fullständig slinga (ca 220 km) saknas i så fall bara cykelväg längs Västerdalälven mellan Björbo och Vansbro. Innan man investerar i dessa långa bandelar bör man dock avvakta utfallet av cykelledsinvesteringar i områden med större befolkningsunderlag.

Öster om Siljan finns nedlagda banvallar mellan Grycksbo och Rättvik samt mellan Falun och Borlänge. Tillsammans med cykelled av annat slag på sträckan Rättvik-Tällberg-Leksand-Insjön-Gagnef-Djurmo-Borlänge (också användbar för cykelpendling) skulle man kunna få en turistiskt intressant slinga på ca 130 km. Denna slinga beskrivs närmare i bilaga 5.

Avstånden mellan övriga nedlagda banvallar är ofta ganska stora. Notabelt är också att nästan alla nedlagda banor i Bergslagen löper i riktning NV/SO. Eftersom det i allmänhet rör sig om utpräglad glesbygd är det lokala underlaget litet.

20. Norrland

I Norrland finns bara två nedlagda banvallar som är potentiellt intressanta som cykelturistleder. Det är Dellenbanan mellan Hudiksvall och Ljusdal samt Tornedalsbanan norr om Karungi. Av dem förefaller den förra ha bäst förutsättningar. Trafiken har legat nere en längre tid, men i november 2001 beslutade föreningen Dellenbanans Vänner (efter att ha fått besked om ekonomiskt stöd) att rensa spåret från sly i syfte att under sommaren 2002 kunna ta banan i bruk som dresin- och museijärnväg (DN 10.11 2001).

Övertorneå kommun tackade nej till övertagande av banvallen efter Tornedalsbanan, därför att Banverket satte priset för högt. Markåterföring har påbörjats och delar av banvallen kommer att konsumeras av allmän väg (samtal med kommunalrådet Arne Honkamaa 2001-10-23).

Kostnader

I ett senare avsnitt görs ett grovt försök att uppskatta kostnaderna för de olika regionala näten.

21. Pendlingens betydelse för utbyggnaden av cykelleder

Man bör vara klar över att förutsättningarna för rekreationscykling kommer att förändras i takt med att närbelägna tätorter knyts samman av bilfria cykelvägar som främst är ämnade för arbetspendling men som också kan användas för utflykter och turism. I delar av södra Sverige finns många exempel på tätorter med vardera mer än 1 000 invånare som ligger på cykelpendlingsavstånd från varandra (upp till max 15 km). I stora delar av Skåne samt mindre delar av Östergötland, Västergötland och Mälardalen kommer ett betydande antal tätorter med tiden att knytas till varandra. Genom att därefter komplettera en del luckor skulle man på lång sikt kunna få stora sammanhängande nätverk av bilfria cykelleder.

22. Ett framtida nationellt nät

Det stora flertalet cyklisterna (inkl. barn och äldre) cyklar knappast flera 10-tals mil och behöver därför inte tillgång till mycket stora sammanhängande nät. Det är därför knappast anledning att på kort sikt prioritera utbyggnaden av ett sammanhängande (men glest) nationellt nät av bilfria leder.

Det finns dock skäl att redan nu tänka framåt och att säkerställa att nedlagda järnvägslinjer som kan ha betydelse för möjligheterna att i framtiden knyta samman de regionala näten inte går förlorade. Nya nedläggningar som kan bli aktuella antingen till följd av nybyggnad eller nedlagd trafik bör bevakas. Till den förra kategorin hör t.ex. sträckorna Gripenberg-Mantorp och Norrköping-Nyköping-Järna på Södra stambanan. Det är angeläget att Banverket samarbetar med Vägverket när det gäller frågan om överbliven infrastruktur som skulle kunna utnyttjas som cykelleder. Det naturliga vore att Banverket - som en första åtgärd sedan trafiken på en bandel lagts ner - kostnadsfritt erbjuder Vägverket att ta över banvallen förutsatt att Vägverket är berett att ta upp sträckan i sitt långsiktiga investeringsprogram för nya cykelleder. I Spanien, Belgien och Storbritannien har järnvägsbolagen utan ersättning överlåtit nedlagda banvallar till de stiftelser som bildats för att bygga ut dem till cykelleder.

23. Märkning, marknadsföring m.m.

Svenska Cykelsällskapet (SCS) har utvecklat en modell för kvalitetsbedömning av cykelleder.¹⁰ Man ger 0-3 poäng för vardera skyltning, vägstandard (= andel asfalt), biltrafik, karta, broschyr och "variation". Med det senare avses att leden ska vara turistisk och omväxlande samt inte innehålla några "långa raksträckor över blåsiga fält". SCS:s kvalitetsbedömning avser enbart "cykelturistleder" med vilket man avser längre cykelleder avsedda för flerdagarsbruk.

Tanken på en kvalitetsbedömning av cykellederna är god. Den av SCS valda utformningen kan emellertid ifrågasättas. Att SCS givit den egna Sverigeleden högsta betyg i allt utom biltrafik (där man ger 2 poäng) ger ingen bra information om ett nätverk som omfattar sammanlagt 3 700 km. En tvåa för biltrafik kan dessutom dölja en blandning av bilfria och trafikfarliga sträckor. Därtill kommer att SCS i en del av sina publikationer inte talar om att det som för läsaren ser ut som en opartisk konsumentupplysning är baserad på dess egen utvärdering. Det är också uppenbart att SCS är grovt tendensiös i sin betygsättning av de leder som anlagts av konkurrenten Cykelfrämjandet.¹¹

Den framtida märkningen bör innehålla information om i vilken utsträckning leden uppfyller nollvisionens krav alternativt hur stor del av sträckan som är bilfri eller går i blandad trafik i högst 30km/h. Vidare bör det framgå hur stor del av sträckan som är belagd och hur stor den sammanlagda stigningen är.

På sikt kan man ifrågasätta det meningsfulla i att enbart beteckna de olika cykelleder med diverse fantasifulla namn. I ett system med allt fler och tätare leder kan det vara bättre att välja att använda sifferbeteckningar. Cykelländer som Danmark, Nederländerna och Storbritannien har enhetliga nationella system för cykelväganvisning. I samband med en mera omfattande utbyggnad av nedlagda banor till cykelleder borde Sverige ta steget över till "division 1" när det gäller skyltning av cykelleder. I varje fall borde man använda beteckningen C följt av siffra för längre leder som uppfyller nollvisionskraven. Det gör det också lättare att få plats med beteckningarna på lantmäteriverkets terrängkarta respektive vägkarta. Cykelleder som är godkända från trafik-säkerhetssynpunkt bör som ett minimum införas på vägkartan (blå kartan 1:100 000). Fantasinamnen kan användas som komplement och för att beteckna leder som bara delvis använder C-vägnätet. För marknadsföring är sådana beteckningar sannolikt i de flesta fall att föredra. C-skyltarna bör även användas inom tätort för att markera genaste bilfria genomfart. Skyltningen bör kompletteras med skyltar som visar hur långt det är till närmaste tätort eller attraktion. Väg-hållaren bör vara ansvarig för skyltningen av cykellederna. I Vägverkets "Handlingsplan för ökad och säker cykeltrafik" ingår att ta fram ett system för funktionell väganvisning.

Vägvisningen bör utöver skyltar med cykelvägens beteckning även omfatta avståndsskyltar. Samma system för vägvisning bör användas över hela landet.

¹⁰ "Kvalitetsbedömning av svenska cykelturistleder", Svenska Cykelsällskapet, Kista 2001.

¹¹ Man ger t.ex. Cykelspåret Ostkusten betyget 0 för karta trots att den håller högre klass (utom beträffande tätorter) än flera av SCS egna kartor, vilka genomgående får högsta betyg. Man beskyller vidare Cykelfrämjandet för att ha "knyckt" 70% av Näckrosleden från SCS olika leder men ger ändå leden mycket lägre betyg för biltrafik och variation än de egna lederna. Även leder med andra huvudmän får en konstig behandling. Solleden får 2 poäng för biltrafik trots att SCS gör kommentaren att den är helt bilfri. Samma led anges i texten ha "tydlig karta" men får bara 1 poäng för detta. Huvudsyftet med SCS omdömen tycks vara att framställa sig själv i en bättre dager än konkurrenterna.



Skytning vid korsning med väg på "The Great Prairie Trail", Illinois, USA



Varningsskylt riktad till bilisterna.



Vägvisning på Söder i Stockholm (men rätta avståndet från skylten till Gustavsberg är 19 km!).



Anvisning om delad banvall på leden Uppsala-Örnsjö.

24. Vem är väghållare för cyklister?

I Sverige är Vägverket ansvarig för det vägnät som förbinder tätorterna med varandra, medan kommunerna ansvarar för gator och vägar inom tätbebyggt område. I vissa fall inkluderar Vägverkets väghållning också genomfartsleder. I sin ”Strategi för en ökad och säker cykeltrafik” menar verket att det i dag delvis är oklart vem som har väghållaransvaret för cykelvägar längs det statliga vägnätet (Vägverket, 2000). Så länge inte regering och riksdag uttalar att väghållaransvaret skall begränsas till vissa definierade kategorier av vägnyttjare torde emellertid Vägverkets ansvar omfatta alla typer av vägtrafik. Således måste även cyklisterna anses omfattas av Vägverkets ansvar.

Att cyklandet näst intill upphört på det allmänna vägnätet utanför tätbebyggt område kan inte vara ett skäl för statens väghållare att bortse från cyklisterna. Att cyklandet minskat kraftigt jämfört med 1950-talet är delvis en följd av att de flesta hushåll har tillgång till bil, men nedgången beror också på att många tvekar att cykla på vägar som domineras av motoriserad trafik i hög fart. Om man ser cyklisternas rätt till säker väg i ett historiskt perspektiv är det uppenbart att bilismen berövat dem och andra oskyddade trafikanter ett utrymme som de tidigare hade. Cyklisterna bör därför långsiktigt kunna göra anspråk på ett bilfritt vägnät som inte är sämre än det huvudvägnät som fanns innan bilismens genombrott.

Vägverket investerade under budgetåren 1996 till 2000 i genomsnitt 97,7 miljoner per år i gång- och cykelvägar. Högst var nivån 1996. Det föreligger betydande skillnader mellan de olika vägsregionernas satsningar som inte förklaras av skillnader i storlek eller klimat. Därtill kommer statliga bidrag till trafiksäkerhets- och miljöförbättrande åtgärder i kommunerna. Av dessa medel användes årligen ca 70 miljoner till investeringar i gång- och cykelbanor, varvid kommunerna själva måste bidra med lika mycket (uppskattning av Arne Fasth, Vägverket).

I tillägg till de åtgärder som finansierats över Vägverkets budget har Miljödepartementet under de senaste åren genom ”det lokala investeringsprogrammet” (LIP) bidragit med 201 miljoner till kommunernas cykelbaneinvesteringar (inklusive stöd till en del informations- och stimulansåtgärder). Av de totalt ca 900 miljoner som staten satsat på gång- och cykelvägar under de senaste fem åren har merparten (förmodligen ca 90%) avsett investeringar i tätorter. Det finns dock ett fåtal exempel på investeringar i landsbygden både i Vägverkets regi och med stöd av LIP-pengar. Till de större hör satsningar i Halmstads, Linköpings och Ulricehamns kommuner.

Det skulle självfallet vara mycket kostsamt att bygga ett cykelvägnät som är lika förgrenat som det offentliga vägnätet. Statens ansvar bör därför avgränsas till cykelleder/cykelbanor utanför detaljplanlagt område som uppfyller normala kriterier för samhällsekonomisk lönsamhet. Cykelvägar som uppfyller lönsamhetskravet bör alltså i prioriteringshänseende jämnställas med bilvägar med samma nettonuvärdeskvot.

I regeringens infrastrukturproposition (2001/02:20) – som inte hunnit behandlas av riksdagen vid tidpunkten för denna rapports färdigställande – anges att ”längs statliga vägar har staten ansvaret för att vägnätet utformas så att även hänsyn tas till cykel- och gångtrafik”. Vidare sägs att separata cykelbanor bör byggas ”i de fall detta behövs” (sid. 117). Hur sådana åtgärder ska avvägas mot andra investeringar framgår dock inte. Lennart Daléus (c) föreslår i en motion med anledning av infrastrukturpropositionen att staten ska finansiera separata cykelvägar i den utsträckning som detta är samhällsekonomiskt lönsamt (och cykelvägarna därmed kan konkurrera om investeringsutrymme med andra vägprojekt). I en motion av Ingemar Josefsson m.fl. (s)

föreslås att Banverket och Vägverket bör ges uppdrag att samverka för att tillvara ta de värden för cykelvägar som finns i nedlagda banvallar.

Regeringen föreslår i infrastrukturpropositionen att det (utan beloppsbegränsning) bör vara den regionala planeringsprocessen som slutligen skall avgöra fördelningen av investeringsmedel på olika ändamål (sid. 117). På annat håll i betänkandet anges att vägledning för prioritering av åtgärder ska vara samhällsekonomisk lönsamhet varvid också hänsyn tas till hur mycket åtgärderna bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

25. Kan cykelleder vara samhällsekonomiskt lönsamma?

Cykelleder kan vara samhällsekonomiskt lönsamma genom att minska belastningen på miljön, skapa ökad sysselsättning inom den lokala turistnäringen och bidra till ett förbättrat hälsotillstånd hos befolkningen.

Cykling är en av de motionsformer som lämpar sig för i stort sett alla åldrar och som vid måttlig takt är föga krävande. Enligt Folkhälsoinstitutet¹² är det klarlagt att risken för en regelbundet fysiskt aktiv människa att dö i förtid av hjärt- och kärlsjukdomar är mindre än hälften av motsvarande risk hos en fysiskt inaktiv person av samma ålder. Andra sjukdomar där fysisk inaktivitet utgör en betydande orsak är bl.a. åldersdiabetes, benskörhet, vissa tumörsjukdomar samt mild depression och ångest. Enligt samma källa är uppemot 80 procent av befolkningen över 30 år inte tillräckligt fysiskt aktiv eller helt inaktiv. En brittisk studie visar att regelbunden cykling utöver bättre kondition leder till ökat välbefinnande och självförtroende samt ökad tolerans mot stress (Pearce et.al., 1998)

Folkhälsoinstitutet menar att projekt som syftar till att öka den fysiska aktiviteten bör uppfylla följande krav:

- Aktiviteten ska kunna uppfyllas av alla
- Motionsformen ska vara enkel
- Intensiteten skall inledningsvis vara låg
- Låga krav på kunskap
- Skaderisken ska vara låg
- Regelbundenhet erhålls om aktiviteten kan anpassas till vardagen
- Hänsyn skall kunna tas till kulturella skillnader

Cykling på bilfria leder uppfyller samtliga dessa krav. Viktigast för kontinuiteten är säkert cykelpendling och cykling till vardagsnära mål, inklusive helgutflykter. Cykelsemester kan i det sammanhanget ses som kronan på verket. Erfarenheter från USA visar dessutom att leder som inledningsvis främst attraherar motionärer och turister efter en tid kan ge upphov till betydande cykelpendling (PSRC, 2000). Detta bekräftas också av mätningar utförda av brittiska Sustrans som visar att det är lättare att locka ovana cyklister att cykla för sin rekreation än att som första steg börja cykelpendla (Network News, June 2001).

Att cykla på semestern ger andra möjligheter än bilsemestern att lära känna ett län eller en region. Cyklisten färdas i måttlig takt och hinner se mer av landskapet och dess invånare. Medan bilisten hinner förbi Blekinge på en dryg timme ägnar cyklisten flera dagar åt landskapet. Cykelturister bär inte med sig särskilt mycket packning och de har enligt Danmarks Turistråd

¹² "Fysisk aktivitet för nytta och nöje", Folkhälsoinstitutet, 2000.

kelturister bär inte med sig särskilt mycket packning och de har enligt Danmarks Turistråd större dygnsutgifter än bilcamping- och seglarturister samt turister som hyr fritidshus.¹³ Cykelturismen skapar möjligheter till nyetablering inom turistnäringen. Erfarenheter från t.ex. Danmark och USA visar att en betydande del av de nya arbetstillfällena kan förväntas tillkomma i glesbygdskommuner som ligger litet vid sidan av de etablerade bilturiststråken.

Miljönyttan av rekreations- och semestercykling är svårbedömd. Den största nyttan ligger förmodligen i att ett utbyggt nätverk av bilfria cykelleder kan göra det mera attraktivt att semestra i Sverige. Till någon del kan denna vinst dock uppvägas av att de svenska lederna lockar medborgare i andra länder att åka till Sverige. Till detta kommer att semesterresor som kombinerar bil och cykling troligen leder till färre mil med bil än sådana som bygger på förflyttning med enbart bil.

Lederna kommer emellertid också att till stor – sannolikt övervägande – del används för dagsutflykter och cykelpendling. I denna del kommer cyklingen i hög grad att ersätta korta bilresor. Sådana resor ger upphov till oproportionerligt hög bränsleförbrukning och avgasemissioner på grund av att bilen sällan hinner bli varmkörd.

Hur beräkna nettonuvärdeskvoten för cykelvägar?

De statliga trafikverken har antagit gemensamma samhällsekonomiska kalkylprinciper som används vid samhällsekonomiska analyser av potentiella väg- och banprojekt. De finns samlade i en rapport av ASEK (1999), Arbetsgruppen för Samhällsekonomiska Kalkyler, där också SIKA (Statens Institut för Kommunikationsanalys) och Naturvårdsverket ingår. Samma grundläggande principer bör kunna tillämpas vid kostnadsnyttoanalys av cykelvägar.

Vägverket anmäler i sin nationella cykelstrategi sin avsikt att utarbeta en ”fullständig samhällsekonomisk effektmodell för cykeltrafiken” inför planeringsomgången 2006-2015. Modellen ska vara klar senast under år 2003 (Vägverket, 2000). Arbetet hade dock vid halvårsskiftet 2001 ännu inte påbörjats, varför inga resultat från projektet kunnat användas för beräkningarna i denna rapport.

Den samhällsekonomiska kostnaden

Vägprojekt bör aldrig skrivas av på längre tid än den beräknade livslängden hos investeringen. ASEK rekommenderar att kalkylperioden för ny väg i landsbygdsmiljö ska sättas till 40-60 år. I de följande beräkningarna kommer 50 år att användas.

ASEK anser att kostnaden för investeringar som bekostas med skattemedel ska räknas upp med två ”skattefaktorer” för att återspegla dels förhållandet att statliga utgifter inte är belagda med mervärdesskatt, dels förhållandet att all skattefinansiering ger upphov till välfärdsförluster. Investeringen ska därför räknas upp med skattefaktor I (1.23) och skattefaktor II (1.3). En investering om 1 miljon kronor uppgår efter korrigering för skattefaktorerna således till $1\,000\,000 \times (1.23 + 1.3) = 1\,530\,000$ kronor. Om någon del av investeringen bekostas med privata medel, ska denna del av kostnaden bara räknas upp med skattefaktor I.

Den samhällsekonomiska nyttan

Beräkningar av nyttan för motoriserad trafik av väginvesteringar omfattar tidsvinster och intäkter av ökad trafik. Därtill läggs den (oftast) positiva nettoeffekten för olycksrisker och olyckskostnader samt den eventuella positiva effekten på miljö (t.ex. minskat buller till följd av förbifarter).

¹³ ”Cykelruter – hvordan, Dansk Cyklist Forbunds Cykelrutepolitik”, Dansk Cyklistforbund, Köpenhamn 1995.

Nyttan av cykelvägarna består av nyttan för de individer som använder dem samt nyttan för hela samhället av att cyklandet ger cyklisterna bättre kondition och hälsa än vad de annars skulle ha haft. Om cykelvägen därtill används för arbetspendling eller inköpsresor, tillkommer nyttan av minskad biltrafik, d.v.s. minskade utsläpp och färre olyckor.

Att beräkna dessa nyttor är inte lätt. De berörda individernas egen bedömning av nyttan skulle i princip kunna beräknas genom enkäter där man undersöker deras direkta och indirekta betalningsvilja för att få möjlighet att cykla utan buller, avgaser, olycksrisker och stänk. Eftersom vägar är en kollektiv nytta som normalt finansieras över statliga och kommunala budgetar är emellertid knappast medborgarnas vilja att betala investeringarna med pengar ur egen plånbok ett bra mått.

Med indirekt betalningsvilja avses individernas egna utgifter för att kunna nyttja cykelleden, t.ex. kostnader för utrustning och eventuella kostnader för att resa till leden. För turister kan dessa kostnader vara betydande. Studier av ett antal amerikanska cykelleder indikerar en hög indirekt betalningsvilja. De tillfrågade har i flertalet fall haft direkta utlägg för mat, dryck, logi och (i en del fall) resa till och från leden på 6-14 dollar per person och dagsbesök.¹⁴ Det motsvarar ca 60 – 160 kronor med dagens dollarkurs. De genomsnittliga utgifterna per person är mindre för leder som mest utnyttjas av kringboende och högre för de som i betydande utsträckning attraherar turister. Eftersom de studerade lederna är relativt korta (20-30 km) förefaller det rimligt att dividera med 2-3 (nyttjandetimmar) för att få ett timvärde. Man får då ett intervall på 20 till 80 kronor per timme. Till de direkta utgifterna för besöken kommer investeringar i cyklar, cykelväskor, hjälmar mm som i många fall haft direkt samband med en önskan om att använda leden.

Minskad exponering för avgaser, buller och olycksrisker bör i princip kunna beräknas med vägverkets kalkylvärden. Stora svårigheter kan dock tänkas uppkomma vid en praktisk tillämpning på grund av brist på data. Metoden kan knappast användas i kombination med resultaten av betalningsviljestudier, eftersom betalningsviljan måste antas inkludera individernas värdering av avgaser, olycksrisker mm. Om man väljer att utgå från vägverkets kalkylvärden för avgaser och olycksrisker bör man komplettera med den positiva effekten för samhällsekonomin av att medborgarna genom ökad cykling får bättre kondition och hälsa.

I trafikverkens kalkylvärden finns ett indirekt mått på värdet av medborgarnas fritid. Trafikverken räknar med att investeringar i banor och vägar som förkortar restiden är värt 70 kronor per timme (som frigörs för fritidsändamål). För mindre restidsförkortningar används lägre värden. Värderingen kan tyckas vara hög men överensstämmer med inkomsten efter skatt av ytterligare en arbetstimme för personer som tjänar ca 14 000 per månad. När individen således väljer att hellre vara ledig än arbeta ytterligare utgör den marginella nettoinkomsten ett mått på hans eller hennes värdering av fritiden. För höginkomsttagare är fritid mätt på detta sätt värd mer än för låginkomsttagare eller ungdomar som saknar egen inkomst. Som ett genomsnittligt mått på medborgarnas värdering av fritiden verkar dock 70 kronor per timme rimligt. Vid anläggande av bilfria cykelleder är det emellertid bara värdet av den alternativa användningen av fritiden som ska tas upp, inte värdet av fritid som sådan. Det betyder att 70 kronor är ett för högt värde.

När individerna väljer att rekreationscykla i stället för att ägna sin fritid åt något annat bygger deras val bl.a. på en explicit eller implicit bedömning av kostnaden. Deras betalningsvilja för att kunna cykla kan alltså ses som ett mått på deras värdering av nyttan. Kostnaderna omfattar utgifter för utrustning och ibland också kostnader för att ta sig till och från cykelleden. För cykel-

¹⁴ U.S. Department of the Interior, 1992, Maryland Greenways Commission et.al., 1994, Indiana County Parks and Southwestern Pennsylvania Heritage Preservation Commission, 1996, Ohio-Kentucky-Indiana regional Council of Governments, 1999, York County Department of Parks and Recreation et. al., 2000.

turisterna tillkommer kostnader för mat och övernattning. Om de vore tvungna därtill skulle cyklisterna dessutom betala varierande belopp för att få cykla på den bilfria leden. Att fastställa cyklisternas genomsnittliga betalningsvilja är inte lätt. Någon svensk studie av betalningsviljan för rekreationscykling finns ännu inte. För de fortsatta beräkningarna kommer rekreationscykling därför åsättas **ett provisoriskt värde av 30 kronor per timme**. Detta värde är lågt jämfört med kostnaderna många andra fritidssysselsättningar och sporter. De ovan redovisade amerikanska siffrorna ger också stöd för ett antagande om att timvärdet knappast bör vara mindre än 30 kronor. Därtill visar schweiziska data att dagturister spenderar ca 28 SCF (171 kronor) och övernattande cykelturister 94-138 SCF (574-843 kronor) per dygn (Richardson, 2001).

Eftersom hälsa och trafiksäkerhet är aspekter som omfattas av individernas överväganden när det väljer fritidssysselsättning, får man anta att det provisoriska tidsvärdet i varje fall innefattar merparten av den samhällsekonomiska nyttan av t.ex. förbättrad kondition och minskade olycksrisker. Samma värde bör därför kunna användas för cykelpendling. För vägprojekt som till stor del bygger på cykelpendling kan dock särskilda beräkningar av pendlingens effekter behöva utföras.

För att kunna beräkna nyttan måste man också göra ett antaganden om hur lång tid nyttjandet varar. Cyklister färdas i mycket olika hastighet beroende på kondition och styrka. Eftersom cykelvägarna mest kommer att användas av motionärer, inklusive många barn, ungdomar och pensionärer, kan man anta att genomsnittshastigheten, inklusive kortare raster, kommer att ligga kring 12 km per timme. Det innebär att nyttan per kilometer av varje cyklist som använder vägen blir 2.50 kronor. Om 10 000 cyklister passerar på ett år blir den sammanlagda nyttan följaktligen 25 000 kronor.

Den samlade nyttan under vägens beräknade livslängd (50 år) blir mindre än den beräknade årliga nyttan gånger kalkyltiden. Det beror på att man i samhällsekonomiska kalkyler diskonterar (räknar om) framtida intäkter och kostnader till nuvärde. Kostnader som uppkommer i framtiden är mindre belastande än de som inträffar idag, eftersom de inträffar vid en tid då de ekonomiska resurserna är större än nu. En nytta som ligger närmare i tiden är på motsvarande sätt mera värd än en som uppkommer längre fram. ASEK rekommenderar att diskonteringen ska ske till en real diskonteringsränta på 4 procent. Vid 50 års nyttjande får man den totala nyttan i nuvärde genom att multiplicera den beräknade årsnyttan med 21.48218. Om årsnyttan 25 000 från föregående stycke multipliceras med denna faktor får man 537 055 kronor. Nuvärdet av en km cykelväg som utnyttjas av 10 000 passerande cyklister per år under 50 år är således drygt 0.5 miljoner kronor.

En del ekonomer menar att man vid beräkningen av nyttan av infrastrukturprojekt också bör ta med indirekta effekter som t.ex. etablering av nya verksamheter längs banan eller vägen. Dessa "dynamiska effekter" är emellertid svåra att beräkna och om de inkluderas uppkommer en betydande risk för dubbelräkning. Flertalet transportekonomer föredrar därför att inte försöka skatta de dynamiska effekterna som en del av nyttan. Vägverket och Banverket är också av den åsikten. Det händer dock att regering och riksdag fattar beslut om att bygga projekt som är samhällsekonomiskt olönsamma mätt med trafikverkens kalkylmetod med hänvisning till påstådda dynamiska effekter. Den s.k. Citytunneln i Malmö är ett exempel på ett sådant projekt. Cykelleder för rekreationscykling och turism kan förväntas ge upphov till bieffekter i form av cykeluthyrning, inkvartering på hotell- och vandrarhem samt intäkter av caféer och restauranger som är betydande i förhållande till väginvesteringen. Om man således vill ta med de dynamiska effekterna vid jämförelse med andra infrastrukturprojekt är det knappast troligt att detta är till nackdel för cykelledsprojektet.

Baserat på ovanstående antaganden kan nuvärdesnyttan av cykelvägar, exklusive dynamiska effekter, bestämmas till 53 700 kronor per km per 1 000 passerande cyklister per år under 50 år.

Investeringsutrymmet

Med hjälp av den sålunda beräknade nyttan kan man fastställa det ungefärliga utrymmet för samhällsekonomiskt lönsamma cykelledsprojekt. Hänsyn måste därvid tas till att Vägverket kräver en högre nettonuvärdeskvot än 0 för nya vägprojekt. Nettonuvärdeskvoten får man genom följande formel:

$$\frac{\text{nyttor} - \text{kostnader}}{\text{kostnader}}$$

I den senaste planeringsomgången prioriterade Vägverket inte projekt med lägre nettonuvärdeskvot än 0.4. Det innebär att nyttan av cykelleden omräknad till nuvärde bör vara minst 40 procent större än kostnaden uppräknad med skattefaktor I och II.

Av tabell 3 framgår vilken högsta anläggningskostnad som kan accepteras vid olika trafikflöden för att inte nettonuvärdeskvoten ska bli mindre än 0.4. I kolumnen längst till höger visas investeringsutrymmet före tillägg för skattefaktor I och II. Cykelflödet anges förutom per år också som genomsnittlig beläggning under högsäsong byggt på ett antagande om att 80 procent av nyttjandet sker under perioden maj-september.

Tabell 3. Högsta acceptabla anläggningskostnad vid olika trafikflöden och krav på att nettonuvärdeskvoten ska vara ³ 0.4. Miljoner kronor per km.

Cyklister/år	Cyklister/dag 1.5-1.10	Nytta i nuvärde mkr	Kostnad, inkl skatte- faktorer, mkr	Investeringsutrymme mkr/km
50 000	267	2.685	1.918	1.254
30 000	160	1.611	1.151	0.752
20 000	107	1.074	0.767	0.501
10 000	53	0.537	0.384	0.251
5 000	27	0.269	0.192	0.126

I Ulricehamn har ombyggnaden av nedlagd banor till asfalterade cykelleder kostat 90 000 kronor per km. I det fallet räcker det med 3 600 cyklister per år och km för att nå nettonuvärdeskvoten 0.4.

Tabell 4 redovisar ungefärliga investeringskostnader för anläggning av olika typer av cykelvägar. Kostnaden kan variera en del beroende på lokala faktorer. Behov av nya broar kan t.ex. leda till påtagligt högre kostnad. Kostnaden påverkas också i någon mån av omfattningen av skyltar, grindar och rastplatser.

Det är mot denna bakgrund troligt att minst 1 000 km cykelvägar anlagda på övergivna banvallar kommer att visa sig ha högre samhällsekonomisk lönsamhet än flertalet av de konventionella vägprojekt som övervägs av Vägverket. Att det är så bör inte förvåna. Att sådana cykelleder får höga nettonuvärdeskvoter beror på att de tillkommande investeringarna är små samtidigt som nyttan är förhållandevis stor. För många konventionella vägprojekt gäller det omvända förhållandet. Anläggningskostnaderna är höga samtidigt som restids- och trafiksäkerhetsvinsterna är måttliga. Det är därför det krävs mycket stora dagliga flöden för att samhällsekonomiskt motivera att 11 och 13 meters vägar ersätts av motorväg.

Tabell 4. Ungefärlig kostnad för anläggande av olika typer av cykelled

	Anläggningstyp *	Kostnad, kr/km
1	Avskild cykelbana på befintlig vägren	10 000 - 20 000
2	Bilfri cykelled på befintlig vandringsled	50 000 - 100 000
3	Asfaltering och skyltning av befintlig mötesplatsväg	50 000 - 70 000
4	Bilfri cykelled på banvall av god kvalitet	Ca 100 000
5	Bilfri cykelled på igenslyad banvall	150 - 200 000
6	Kompletterande åtgärder på befintlig mindre landsväg (avseende 20%)	>200 000
7	Ny bilfri cykelled på jungfrulig mark	>1 000 000

* Samtliga typer utom nr 2 belagda med asfalt

Som framgår av ovanstående kostnadsexempel blir det väsentligt dyrare att anlägga helt nya cykelvägar än att bygga på nedlagda banor. Trots detta kan det i en del fall vara samhällsekonomiskt motiverat att investera i helt ny väg. Två fall framstår i detta avseende som särskilt troliga. Det ena gäller utbyggnad av "saknade länkar" (missing links) i syfte att koppla samman redan existerande cykelvägar eller sträckor som kan byggas på nedlagd banvall. Förutsatt att den saknade länken är måttligt lång och utbyggnaden av den kan generera ökade flöden inte bara på själva länken utan också på de omkringliggande lederna, kan nuvärdesnyttan bli betydande. Det andra fallet gäller nya cykelvägar i de största städernas omedelbara omgivningar, där nyttjandet också kan bli så stort att det motiverar investeringen.

Leder som utnyttjas för arbetspendling kan bli lönsamma även vid hög anläggningskostnad om trafiken är omfattande. Om t.ex. 50 personer utnyttjar leden för arbetspendling under vardera 180 dagar per år, motsvarar detta ett årsflöde på 9 000 cyklister per km.

Leder som i hög grad attraherar övernattande turister kan motivera högre anläggningskostnader än leder som främst används för pendling och lokala utflykter. Turisternas betalningsvilja (= utlägg/timme) är vanligen väsentligt högre än de 30 kronor per timme som ligger till grund för beräkningarna i tabell 3 (ovan).

26. Kostnader

I detta avsnitt redovisas grova kalkyler över de investeringar som behövs för att klara de i avsnitt 11 beskrivna regionala näten och vissa andra sträckor av särskild betydelse. Beräkningarna i tabell 5 baseras på följande antaganden om kostnader:

- Asfalt på befintlig grusad led 50 000 kr/km
- Ny asfalterad led på banvall i gott skick 120 000 kr/km
- Ny asfalterad led på banvall i sämre skick 200 000 kr/km
- Ny asfalterad led ovanpå värmekulvert 150 000 kr/km
- Avskild cykelbana genom utnyttjande av del av befintlig vägbredd (fräsning + skyltning/målning) 20 000 kr/km
- Ny asfalterad cykelbana på naturmark 1 200 000 kr/km
- Ny cykelbana (stenmjöl) på stig som breddas till cykelväg 200 000 kr/km
- Asfalt på smal mötesplatsväg + skyltning 70 000 kr/km

- Stenmjöl på befintlig kanalbank 30 000 kr/km
- Enbart skyltning 5 000 kr/km

Tabellens värden inkluderar inte eventuella kostnader för marklösen eller ersättning för nyttjande av mark eller väg. Kostnader för projektering är heller inte inräknade. I några fall är bedömningarna baserade på översiktliga studier, i andra på detaljerade inventeringar.

Ett detaljerat underlag för tabell 5 återfinns i bilaga 6.

Beträffande Gotland har antagits att Vägverkets Gotlandsplan (se tidigare avsnitt) till följd av den mycket höga kostnaden inte kan genomföras i sin helhet. Genom att delvis utnyttja mötesplatsvägar och nedlagda järnvägsbanor borde det vara möjligt att under de närmaste 10-15 åren anlägga ca 400 km (av planens 670 km) till en kostnad av 200 miljoner kronor.

Tabell 5. Uppskattade investeringskostnader. Prioriterade delar. 2001 års penningvärde.

Region alternativt sträcka	Total längd		Andelar av tillkommande längd Procent						Kostnad. mkr
	Befintlig	Tillkommande	Banvall	Mötesplatsväg	Stig	Del av f.d. Europaväg	Naturmark	Övrig väg	
Skåne a)	351	260	33.1	18.8	2.1	0.4	40.2	5.4	130
Halland-Älvsborg b)	243	370	60.3	14.3	1.4	5.1	5.8	13.8	83
Blekinge-Småland c)	209	651	65.1	15.5	0.6	4.5	5.8	8.4	129
Öland	8	51	50.0	41.2	1.0	0.0	3.9	3.9	8
Östergötland d)	107	186	51.2	21.8	0.0	4.6	11.9	10.5	46
Gotland	22	400	Se kommentar i texten ovan						200
Karlstad-Deje-Uddeholm e)	30	55	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11
Örebro-Kilsbergen f)	12	4	75.0	0.0	0.0	0.0	0.0		1
"Värmdö cykelvägar" g)	16	55	0.0	45.5	7.3	0.0	43.6	3.6	32
Falun-Rättvik-Borlänge-Falun h)	28	105	35.2	28.1	1.9	0.0	26.7	8.1	39
Totalt	1026	2137							679

- Exkl. Dalby-Sjöbo-Tomelilla-Vik, Ystad-Tomelilla, Höör-Hörby och Snogeröd-Sätofta. Underlag i bilaga 7.
- Exkl. Ullared-Kinnared, Tranemo-Burseryd, Gislaved-Reftele och Vartofta-Tidaholm. Underlag för Hallands kustled finns i bilaga 8.
- Exkl. Sävsjöström-Nybro-Kalmar och Karlskrona-Sturkö. Detaljerat underlag för Blekingekusten och Karlskrona-Kalmar finns i bilagorna 9 och 10.
- Östgöta kartans objekt exkl. asfaltering av Finspång-Borggård. Gripenberg-Mantorps (48 km) och Norrköping-Kimstad (18 km) kan dock genomföras först efter ev. omläggning av Södra stambanan.
- De berörda kommunerna, som ansökt om LIP-medel till sträckan Deje-Uddeholm (55 km) räknar med en kostnad på 400 000 per km (inkl. kostnaden för en ny bro). Summan är dock inte baserad på någon detaljstudie eller någon offert. Den är troligen för högt tilltagen. I tabellen har för säkerhets skull 200 000 per km använts (= övre delen av intervallet enligt tabell 4).
- Örebro-Latorpsbruk-Garphyttan samt avstickare till Vintrosa
- Enligt bilaga 4.
- Enligt bilaga 5.

Med tanke på osäkerheten om lokala förhållanden och kostnader bör värdena i tabell 5 betraktas som ungefärliga. Osäkerheten kan totalt sett förmodas ligga inom intervallet -10 procent till +20 procent. **Under sådana antaganden skulle den totala kostnaden för projekten ligga mellan 611 och 815 miljoner kronor.** För enskilda projekt kan osäkerheten i några fall vara ännu något större. Restaurering av broar kan fördyra vissa projekt. Notabelt är att av de tillkommande prioriterade cykellederna (exkl. Gotland där ingen detaljfördelning gjorts) anläggs 1002 km på banvall (motsvarande 55.7 %), 317 km mötesplatsväg (17.6 %) och 243 km (13.5 %) i form av helt ny väg. Utöver de prioriterade leder som täcks av tabell 5 finns ytterligare ca 1 200 km banvall som är lämplig som cykelled (bilaga 11).

Den tillkommande kostnaden per km ny cykelled varierar i hög grad som framgår av tabell 6. Projekt med hög andel järnvägsbanor och mötesplatsvägar har lägst kostnad. Den högsta kilometerkostnaden erhålls för Värmdö cykelvägar. Det beror på att de höga trafikflödena på omgivande vägar tvingar fram en relativt hög andel helt nyanlagd cykelväg. Å andra sidan kan nyttjandet i detta fall förmodas bli bland de högsta i landet

Tabell 6. Genomsnittlig kostnad per km ny cykelled i olika områden.

Område eller sträcka	Kostnad kronor per kilometer tillkommande cykelled
Skåne	501 000
Halland-Älvsborg	225 000
Blekinge-Småland	198 000
Södra Öland	165 000
Östergötland	246 000
Gotland	500 000
Deje-Uddeholm	200 000
Örebro-Kilsbergen #	250 000
"Värmdö cykelvägar"	560 000
Falun-Borlänge-Siljan	373 000
För samtliga prioriterade projekt	318 000

Kostnaden per nyproducerad km blir i det här fallet högre än man kunde förvänta. Det beror på att kostnaden för asfaltering av befintlig led i samtliga fall slås ut på de tillkommande kilometrarna cykelled. I fallet Örebro-Kilsbergen slås denna kostnaden ut på en mycket kort sträcka ny led..

Drift och driftkostnader

Driftkostnaderna för cykelleder beror bl.a. på nyttjandegrad och ambitionsnivå. Banvallar har i allmänhet goda dräneringsförhållanden och hög bärighet. Eftersom lederna bara undantagsvis kommer att belastas av motorfordon kan slitaget i allmänhet förmodas bli mycket lågt. För cykelled på grus beräknas underhållskostnaden av Kristianstad kommun till ca 2 kronor per löpmeter och år. Kostnaden är lägre för led på asfalt. Som ett minimum behöver leden tillsyn av rastplatser, grindar, skyltar och papperskorgar. Antalet tillsynsbesök påverkas därvid självfallet av besöksfrekvensen. En god rutin bör vara att uppdra åt den som ansvarar för tömning av papperskorgarna att rapportera skador som kan behöva bli föremål för snabba insatser och att i övrigt genomföra en fullständig inspektion per år. Dikesröjning behöver i de flesta fall knappast genomföras mer än vart annat till vart tredje år.

Eventuell snöröjning och belysning av avsnitt i närheten av tätorter påverkar också driftkostnaden.

Drift och tillsyn av cykelleder skiljer sig från drift och underhåll av större vägar. Detta kan tala för att Vägverket i en del bör överväga att mot ersättning överlåta driftansvaret av statligt finansierade leder på berörda kommuner eller på byalag och andra lokala föreningar.

27. Hur omfattande blir nyttjandet?

De utländska erfarenheterna tyder på att det finns ett uppdämt behov av infrastruktur för säker cykling. Så attraherar till exempel banvallsleden mellan Bristol och Bath mer än 1.7 miljoner besök per år. En omfattande studie av nyttjande av de nio schweiziska nationella cykellederna (som inte är helt bilfria) visar att det genomsnittliga nyttjandet år 2000 uppgick till knappt 47 000 besök per km cykelled (Richardson, 2001).¹⁵ De amerikanska lederna attraherar, som redan framgått, i genomsnitt ca 70 000 besök.

När lederna väl anlagts har de nyttjats, men omfattningen av användningen beror självfallet också på faktorer som befolkningstäthet, närhet till större tätorter och landskapets kvaliteter. För svenskt vidkommande kan man också jämföra med långfärdsskridskoåkningen omfattning i områden med goda naturliga förutsättningar. I Stockholmsområdet med dess skärgårdar och otaliga sjöar samt snöfattiga vintrar finns minst 50 000 aktiva långfärdsskridskoåkare. Om infrastrukturen för rekreationscykling förbättras kan säkert det potentiella antalet nyttjare bli mångdubbelt större.

Som underlag för fortsatta beslut är det viktigt att väghållarna genomför tillförlitliga mätningar av det faktiska nyttjandet av såväl befintliga som nya leder. Mätningarna bör omfatta alla former av icke-motoriserat nyttjande, alltså även t.ex. fotgängare, ryttare, rullskid- och rullskridskoåkare.

För att förutsättningarna att cykla på annat håll än i omedelbar anslutning till hemorten inte ska hänga på tillgång till bil eller hyra av cykel måste möjligheterna att ta med cykel på tåg och bussar snarast förbättras. SJ accepterar i allmänhet inte cyklar på sina tåg. Cyklisterna hänvisas i stället till att skicka cyklarna med Expressgoods AB (à 375 kronor enkel resa), vilket förutsätter inlämning någon dag innan avresa. In- och utlämning är möjlig på ett 80-tal orter. Dessutom tar länstrafikbolagens lokaltåg cyklar i mån av plats, dock i regel inte i rusningstrafik (Cykling 2/2001). Möjlighet att medföra cyklar på landsvägsbussar upphörde på de flesta håll för några årtionden sedan.

28. Problem och invändningar

I USA har på många håll funnits farhågor om att etablering av cykel- och vandringsleder skulle kunna föra med sig skadegörelse, intrång ("trespassing"), inbrott och våldsbrott samt fallande fastighetspriser. Denna oro har lett till att myndigheterna i flera delstater låtit genomföra undersökningar av hur lederna påverkar brottslighet och fastighetspriser.¹⁶ Utfallet är entydigt. Le-

¹⁵ Nätverket omfattar 3 300 km och antalet cykelkilometer uppskattas till 155 miljoner.

¹⁶ U.S. Department of the Interior (1992), Maryland Greenways Commission and Maryland Department of Natural Resources (1994), Conservation Fund and Colorado State Parks (1995), Seattle Engineering Department (1987), Brown County Planning Commission (1998) och Greer (2000).

derna har inte lett till ökad brottslighet och fastighetsvärdena har påverkats positivt. Det är lättare att sälja fastigheter belägna omedelbart intill lederna än de som ligger litet längre bort och priserna är signifikant högre. Det har också i flera fall visat sig att individer som gått i spetsen för motståndet ändrat sig när leden väl kommit till stånd. En bidragande orsak är säkert att flertalet undersökningar visar att de kringboende i hög grad tillhör dem som nyttjar leden.

Ibland råder delade meningar om en cykelled bör förläggas i omedelbar anslutning till en bilväg eller dras mera avskilt (vilket ofta är fallet med de nedlagda banorna). Om leden i huvudsak förväntas komma att utnyttjas för arbetspendling kan en vägnära förläggning vara att föredra, eftersom kvinnor ibland kan tveka att cykla på mera parkliknande vägar, i synnerhet efter mörkrets inbrott. Samförläggning underlättar också införande av vägbelysning i de fall trafikunderlaget är så stort att åtgärden är motiverad. En naturnära förläggning är dock att föredra om leden främst förväntas komma att utnyttjas för turism och rekreation. Frågan måste alltså avgöras från fall till fall. Anläggningskostnaden är naturligtvis också av stor betydelse. Om man väljer att bygga längs en större befintlig väg, bör cykelvägen vara avskild från vägen så att den inte kan användas av den motoriserade trafiken. Avståndet mellan vägen och cykelbanan bör helst vara så stort (ca 10 m) att inte cyklister och fotgängare utsätts för vinddrag, stänk och höga bullernivåer.

Vägverkets regionala organisation har i en del fall hävdade att staten bara kan ansvara för leder som löper parallellt med vägar för vilka staten har ansvar. Att strikt hålla sig till en sådan regel kan emellertid få absurda konsekvenser. Det kan leda till att Vägverket anlägger en cykelbana i direkt anslutning till en statlig väg trots att det finns en ledig banvall några hundra meter bort som skulle kunna utnyttjas till en tiondel av kostnaden för den helt nya cykelvägen. När det gäller ersättningsväg för långsamma fordon (och cyklar) i samband med motorvägsbyggen har Vägverket i flera fall av kostnadsskäl gjort betydande avsteg från principen om direkt parallellitet. Samma flexibilitet bör gälla vid anläggande av cykelvägar.

Det största problemet med de utländska lederna tycks vara deras popularitet som i en del fall lett till trängsel och incidenter mellan olika typer av nyttjare.¹⁷

29. *Forskning och statistik*

Det föreligger nästan ingen forskning om cykelturismens villkor och förutsättningar i Sverige. Det är angeläget att få ökad kunskap om vilka som cyklar och varför samt att få en säkrare bild av cykelturisternas övernattningar och övriga utgifter. Den studie som utfördes i slutet av 1980-talet är i dag föråldrad. Det bör också vara intressant att studera kopplingar mellan vardagscykling och cykling för rekreation och semester. Man borde också undersöka vilka önskemål cykelturisterna har och vad som krävs för att fler ska vilja cykla på sin fritid.

För redan etablerade leder och nytillkommande leder bör de dynamiska effekterna på turistnäringen och det lokala näringslivet studeras. Studier av enskilda objekt bör så långt möjligt utföras med hjälp av standardiserade metoder som tillåter jämförande (objektövergripande) analyser i ett senare skede. Vägverket bör diskutera metodproblemen med företrädare för turistnäringen och berörda högskoleinstitutioner.

¹⁷ Seattle Enginering Department (1987).

30. Slutsatser och förslag till prioriteringar

I Sverige finns inte ett enda sammanhängande regionalt nätverk av bilfria cykelrekreationsvägar. Vi står alltså i början på en process som kan ta ganska lång tid att genomföra. För att få ett säkrare underlag för en bedömning av omfattningen av nyttjandet är det viktigt att den statliga satsningen på cykelleder på landsbygden inte plottras bort på korta sträckor i många olika delar av landet. Prioriteringarna bör i första hand styras av en önskan att få ut så mycket som möjligt av investeringarna. De mest kostnadseffektiva regionala näten kan byggas i områden med tät befolkning eller goda förutsättningar för turism samt omfattande tillgång till nedlagda järnvägsbankar. De senare representerar ett betydande icke-utnyttjat vägkapital.

En rimlig slutsats bör bli att staten under de närmaste 5-6 åren bör bidra till tillkomsten av minst två regionala nät i områden med goda förutsättningar för cykelturism. Dessa nät behöver inte färdigställas i sin helhet under den första etappen men de bör byggas ut i sådan grad att de framstår som någorlunda trovärdiga i konkurrens med utländska cykelturistmål som Bornholm och Donauledden. Därutöver bör staten genom Vägverket eller bidrag till kommunala satsningar prioritera investeringar i cykelrekreationsleder av stor lokal betydelse. Det blir i det senare fallet i första hand en fråga om storstadsnära rekreationsleder.

Under den första etappen vore det värdefullt att använda pengarna på ett sådant sätt att man ganska snart kan få en god bild av anläggning och drift av cykelleder i olika slags utförande, dvs. på banvall, mötesplatsväg, f.d. riks- eller europaväg, vandringsled och vanlig väg (med vissa förstärkningar).

I den mån cykellederna anläggs på banvallar bör kvarvarande järnvägsteknisk utrustning så långt möjligt lämnas kvar och kompletteras med kulturhistoriska uppgifter om banan. Även i övrigt bör lederna kompletteras med skyltar som upplyser om natur- och kulturhistoriska värden.

Regionala nätverk

I ett tidigare kapitel identifierades fem regioner som särskilt lämpade för en satsning på cykelturism.

Av dessa regioner har Gotland på kort sikt den största potentialen för cykelturism. Vägverkets förslag till cykelplan för Gotland är dock förenad med en mycket hög prislapp (800 mkr) till följd av att nätverket är tänkt att i huvudsak anläggas som helt nya cykelvägar. Med tanke på att Gotland redan är ett begrepp hos cykelturisterna bör trots detta en del av Gotlandsplanen genomföras under de närmaste åren. Det förefaller därvid rimligt att i första hand satsa på områdena närmast Visby och att därvid bl.a. utnyttja banvallen mot Tingstäde och Slite.¹⁸

I Skåne bör satsningen under den första perioden främst avse Öresundsområdet (bilfri led Mölle-Falsterbo-Trelleborg) och i andra hand projekten i Österlen.¹⁹ I nästa etapp bör bilfria förbindelser tillkomma på sydkusten samt till Halland respektive Blekinge. Förbindelsen mellan Malmö/Lund och Österlen hänger på om de mellanliggande kommunerna (Sjöbo och Tomelilla) prioriterar cykelturism framför dressinbanor.

¹⁸ Detta är författarens egen slutsats och behöver inte nödvändigtvis sammanfalla med Vägverket Region Stockholms uppfattning.

¹⁹ Detta är författarens egen slutsats och behöver inte nödvändigtvis sammanfalla med Vägverkets Region Skånes uppfattning.

Halland-Älvsborg och Blekinge-Småland har ungefär likartade förutsättningar för cykelturism. I båda områdena finns redan embryon på nedlagd banvall. Båda områdena medger dessutom goda förutsättningar att pröva olika kostnadsbesparande alternativ till helt ny led.

Om Halland-Älvsborg väljs före Blekinge-Småland bör ända följande åtgärder i det senare området genomföras under de närmaste åren:

1. Asfaltering av banvallsdelarna av Åsnen Runt samt översyn av trafiksäkerheten på delsträckan Torne-Huseby-Gemla-Växjö.
2. Säkerställande att inte delar av de övriga banvallarna går förlorade i väntan på framtida utbyggnad.
3. En mera detaljerad kartläggning av förutsättningarna för en kustnära led från Sölvesborg via Karlskrona till Kalmar.

Om Blekinge-Småland prioriteras framför Halland-Älvsborg bör ändå som ett minimum följande åtgärder genomföras i det senare området:

1. Asfaltering av återstående delsträckor på slingan Ulricehamn-Borås-Svenljunga-Axelfors-Tranemo-Limmared-Ulricehamn alternativt en kortare variant Ulricehamn-Borås-Hillared-Limmared-Ulricehamn. Den senare förutsätter dock mer av helt ny cykelled alternativt led på småvägar än den längre varianten. Denna satsning har betydelse för möjligheterna att bedöma förutsättningarna för cykelturism och lokal rekreation i ett område som inte tidigare är känt som ett cykelparadis.
2. En detaljprojektering av återstående delar av den bilfria cykelleden längs Hallandskusten.
3. Säkerställande att de nedlagda banvallarna mellan inlandet och kusten inte ytterligare decimeras.

Oavsett om Halland-Älvsborg prioriteras före Blekinge-Småland eller tvärtom bör resterande delar av förbindelsen mellan Halmstad och Karlshamn via Ljungby färdigställas. Den till sin omfattning ganska begränsade satsningen på södra Öland bör snarast genomföras.

Satsningarna i Östergötland bör tidsmässigt ges en något lägre prioritet. Vägverket bör dock tillsammans med kommunerna inleda en planering av det framtida nätet. Banverket bör konsulteras beträffande möjligheterna att överta de banvallar som blir över när/om Södra stambanan byggs om.

I övriga delar av landet bör fortsättningen av Nordmark-Klarälvens Järnväg från Deje till Uddeholm och leden Örebro-Kilsbergen ges hög prioritet liksom stenmjölsbeläggning av Göta kanalbankarna. Därtill bör något projekt genomföras i Stockholms omedelbara närhet, i första hand någon del av "Värmdö cykelvägar".

Statens roll

Sverige borde kunna spela en mera aktiv roll i utvecklingen av den internationella cykelturismen. Vi har i delar av Sydsverige utomordentligt goda förutsättningar för cykelturism och borde kunna bli ett lika attraktivt cykelturistland som Danmark eller Nederländerna. Turistnäringen omsatte 35 miljarder år 2000 och är redan en av Sveriges starkaste exportindustrier. De statliga investeringarna i turistisk infrastruktur har hittills varit obetydliga och mest bestått av konventionella väg-, järnvägs- och flygplatsprojekt. Vid jämförelse med t.ex. Nederländerna, Danmark, Storbritannien och Spanien framstår Sverige som efterblivet.

Utöver redan etablerade cykelregioner som Gotland och Österlen är förutsättningar goda längs de sydsvenska kusterna och i en del av de sjörika områdena. Man bör heller inte glömma att

storskog och myr är exotiska miljöer för människor som är vana vid slättland och trängsel. Allemansrätten är unik för Skandinavien och Finland.

Nollvisionen kan vara en annan utgångspunkt för Sveriges arbete med cykelturism. Nollvisionen uppmärksammas nu allt mera utomlands och det vore en styrka för Sverige att kunna presentera en modell för hur den kan förverkligas inom rekreationscykling och turism.

Slutligen kan cykelrekreation i kombination med arbetspendling och annan vardagscykling få stor betydelse för medborgarnas framtida hälsa och välbefinnande. Vi borde bättre ta vara på dessa möjligheter och inte minst erbjuda barn och ungdomar säkra former för rekreationscykling.

Staten är genom Vägverket ansvarig för det allmänna vägnätet i Sverige. Ansvaret gäller alla former av vägtrafik, inklusive cykling. Staten bör därför genom Vägverket ansvara för utbyggnaden av cykelleder utanför detaljplanlagt område. Ansvaret bör dock begränsas till projekt som uppfyller kraven på god samhällsekonomisk lönsamhet. Med tanke på att mycket litet gjorts för cyklisterna under de årtionden som gått sedan massbilismen tog över vägnätet finns i dag många potentiella leder som uppfyller lönsamhetskraven. Detta gäller inte minst i områden där cykellederna kan anläggas på nedlagda banvallar. Även om inga medel öronmärks för investeringar i cykelrekreationsleder bör många av dessa ha goda förutsättningar att samhällsekonomiskt konkurrera med andra typer av väginvesteringar. En årlig investeringsvolym på 50-60 miljoner kronor förefaller inte orealistisk. I detta belopp är inte inräknat eventuella statsbidrag till kommunala åtgärder inom tätorter.

Utomlands bör de bilfria cykellederna marknadsföras under beteckningen "greenways", eftersom detta begrepp redan används i flera europeiska länder. För marknadsföring inom landet behövs ett annat "varumärke", kanske "gröna cykelleder".

Fortsatt arbete

Vägverket har redan kontinuerliga överläggningar med cykelorganisationerna och andra intressenter. Detta samarbete skulle kunna utvecklas ytterligare i form av ett nätverk för gröna cykelleder i vilket kommuner och turistorganisationer med intresse av att utveckla bilfria cykelturistleder kan delta. Detta nätverk skulle också kunna fungera som svensk "medlem" i European Greenways Association.

När riksdagen genom beslut med anledning av regeringens infrastrukturproposition fastställt Vägverkets ansvar för cykling "längs det statliga vägnätet", bör Vägverket göra nyttokostnads-kalkyler för de projekt som förefaller ha högst samhällsekonomisk lönsamhet och inlemma dem i sin långtidsplanering. Överläggningar behöver därvid självklart äga rum med berörda regionala intressenter.

För att säkerställa att inte fler banvallar går förlorade genom markåterföring bör Vägverket snarast ta upp en diskussion med Banverket om överlåtelse av nedlagda banvallar som är så belägna att de kan utgöra underlag för framtida cykelvägar.

Referenser

ASEK (1999), "Översyn av samhällsekonomiska kalkylprinciper och kalkylvärden på transportområdet", Arbetsgruppen för Samhällsekonomiska Kalkyler (ASEK), SIKA Rapport 1999:6.

Aycart Luengo, C. (2001), "Greenways in Spain", Vias Verdes, Spanish Railways Foundation, Madrid, stencil.

Brown County Planning Commission (1998), "Recreational Trails, Crime and Property Values: Brown County's Mountain Bay Trail and the proposed Fox River Trail", Green Bay, Wisconsin.

Conservation Fund and Colorado State Parks (1995), "The Effect of Greenways on Property Values and Public Safety", Denver, Colorado.

Dansk Cyklistforbund, "Cykelruter – hvordan, Dansk Cyklist Forbunds Cykelrutepolitik", København, 1995.

Eslöv (2001), "Cykelplan. Samrådsförslag 2001-03-14", Eslövs kommun, Miljö och Samhällsbyggnad.

European Commission and Eurostat (2000), "Transport and Environment: Statistics for the Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM) for the European Union", Bryssel.

European Greenways Association (2000), "The European Greenways Good Practical Guide: Examples of Actions Undertaken in Cities and the Periphery", Madrid, Spain.

Folkhälsoinstitutet, "Fysisk aktivitet för nytta och nöje", Stockholm 2000.

Greer, D. (2000), "Omaha Recreational Trails: Their Effect on Property Values and Public Safety", University of Nebraska at Omaha, Recreation and Leisure Studies program, School of Health, Physical Education and Recreation, Omaha, Nebraska.

Hansson, T., "Användning av nedlagda järnvägar för nya ändamål", Länsstyrelsen i Malmöhus Län, 1986.

Holmberg, G., "Användning av nedlagda järnvägar för nya ändamål", Länsstyrelsen i Kristianstads Län, 1989.

Indiana County Parks and Southwestern Pennsylvania Heritage Preservation Commission (1996), "Economic Impact of Ghost Town Trail in the Indiana and Cambria Counties Region"(prepared by C Strauss and B. Lord, School of Forest Resources, Pennsylvania State University.

Koucky, M. (2001), "Trafiksäkra cykelleder i Halland", Cykelbyrån, Falkenberg.

Leksell, I. (1999), "Tätortsbefolkningar 1995", bilaga 2 till "Ekonomisk värdering av luftföroreningar från trafiken, Del 3 Geografisk differentiering av tätortsutsläppens hälsokostnader", Rapport till SIKA, Institutionen för tillämpad miljövetenskap, Göteborgs Universitet, juli.

Maryland Greenways Commission and Maryland Department of Natural Resources (1994), "Analysis of Economic Impacts of the Northern Central Rail Trail" (prepared by PKF Consulting), Annapolis, Maryland.

Ministry of Transport, Public Works and Water Management (1999), "The Dutch Bicycle Master Plan", Haag, Nederländerna.

Ohio-Kentucky-Indiana Regional Council of Governments (1999), Little Miami Scenic Trail Users Study", Cincinnati, Ohio.

Pearce, L.M. et.al. (1998), "Cycling for a healthier nation", TRL-report 346.

PSRC (2000), "Puget Sound Trends: Burke-Gilman/Lake Sammanish Trail Use", Puget Sound Regional Council, Seattle, Washington.

Regeringens proposition 2001/02:20 "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem" (3.10 2001).

Richardson, A.J. (2001). "The September 2000 Survey of the Veloland Schweiz National Cycling Routes, A Report to Veloland Schweiz", The Urban Transport Institute, Melbourne, Australia, May.

Ryan, K.L. och Winterich, J., "Secrets of Successful Rail-Trails, An Acquisition and Organizing Manual for Converting Rails into Trails", Rails-to-Trails Conservancy in co-operation with National Park Service, Washington D.C., 1993.

SCB och SIKA, "Trafikskador 1995".

SCB och SIKA, "Trafikskador 1996".

SCB och SIKA, "Trafikskador 1997".

SCB och SIKA, "Vägrafikskador 1998".

SCB och SIKA, "Vägrafikskador 1999".

SCB och SIKA, "RES 1999 – Den nationella reseundersökningen", Stockholm 2000.

Seattle Engineering Department (1987), "Evaluation of the Burke-Gilman Trail's Effect on Property Values and Crime", Seattle Engineering Department, Office for Planning, Seattle, Washington..

Sustrans (1997), The National Cycle Network, Guidelines and Practical Details" (Issue 2), Bristol.

Svenska Cykelsällskapet, "Cykeln och rekreationen", stencil 1998-11-25, Kista.

Svenska Cykelsällskapet, "Kvalitetsbedömning av svenska cykelturistleder", Stencil Kista 2001.

Svenska Järnvägsklubben (1992), "Järnvägsdata", andra, utvidgade upplagan, Stockholm.

Sveriges Campingvärdars Riksförbund, "Camping och stugor", Uddevalla 2000.

Sveriges Turistråd, "Upptäck Sverige på cykel", Rapport 1990:2.

Sveriges Turistråd/Svenska Cykelsällskapet, "Opinionsundersökning om svensk cykelturism", 1988.

U.S. Department of the Interior (1992), "The Impacts of Rail-Trails, A Study of Users and Nearby Property Owners from Three Trails", U.S. Department of the Interior, Rivers & Trails Conservation Program, Washington D.C.

Uitgeverij, VNG (2000), "The Economic Significance of Cycling", VNG Uitgeverij, Haag, Nederländerna.

Vägverket, "Mer cykeltrafik på säkrare vägar, Nationell cykelstrategi för ökad och säker cykeltrafik", Publikation 2000:8.

Vägverket Konsult, "Oskyddade trafikanter som förolyckats på landsbygd respektive i tätort", Arbetsmaterial, juni 2001.

Vägverket Region Stockholm, "Cykelstråk på Gotland, En undersökning av cyklingens omfattning, karaktär och potential bland cykelturister på Gotland", RAP 1998:0334.

Vägverket Region Stockholm, "Cykelstråk på Gotland, En undersökning av cyklande skolungdomars syn på trafikmiljön på Gotland", RAP 1999:0358.

Vägverket Region Stockholm, "Framtagande av nät av cykelstråk på Gotland, En beskrivning och dokumentation av arbetet bakom förslaget", RAP 1999:0395.

Vägverket Region Stockholm, "Cykelstråk på Gotland, Sammanställning av remissyttranden "Förslag till cykelvägnät 1999"", RAP 1999:0416.

York County Department of Parks and Recreation, York County Planning Commission and York County Rail Trail Authority (2000), "Heritage Rail Trail County Park 1999 User Survey and Economic Impact Analysis (prepared by Incentive Marketing Solutions), York, Maryland.

Bilaga 1. Skyltade cykelleder

1. Sverigeleden (flera grenar, täcker stor del av landet)
2. Cykelspåret (längs hela svenska kustlinjen)
3. Parkleden (Stockholm)
4. Nynäsleden
5. Gotlandsleden
6. Kustlinjen (Öregrund-Västervik)
7. Gamla Mälardalsleden
8. Nya Mälardalsleden
9. Näckrosleden (Sörmland)
10. Djulöleden (katrineholmstrakten)
11. Vättern-Sommenleden
12. Runt Vättern
13. Göta Kanal-leden
14. Astrid Lindgren-leden (Småland)
15. Smålandsleden
16. Gislaved-Gnosjöleden
17. På tur i Glasriket (kring Lessebo)
18. Högländstrampen (nordöstra Småland)
19. Åsnen Runt (Kronoberg)
20. Kronobergstrampen
21. Rottnen Runt (Kronoberg)
22. Solleden (Öland)
23. Ölandsleden
24. Slöjdleden (Torsås)
25. Skånespåret
26. Hylteslingan (Halland)
27. Ginstleden (hallandskusten)
28. Turiststråket (Göteborg)
29. Dalslandsleden
30. Västgötaleden
31. Skagenrundan (Närke-Västergötland)
32. Tivedsrundan (Västergötland-Närke)
33. Kilsbergsrundan (Närke)
34. Värmlandsleden
35. Bergslagsrundan (Nora-Kopparberg)
36. Fäbodleden (Dalarna)
37. Siljansleden
38. Vindelälvsleden

Bilaga 2. Banvallar som används som gång- och cykelvägar

Här förtecknas enbart sammanhängande sträckor som uppgår till minst 2 km.

	Sträcka	Km	Ytbeläggning	Kommentarer
1	Finsta-Norrtälje	14	Grus	
2	Uppsala-Månsta	16	Grus	
3	Läggesta-Åkers Styckebruk	5	Asfalt	
4	Finspång-Borggård	14	Grus	
5	Finspång-Lotorp	5	Asfalt	
6	Hästholmen-Ödeshög	5	Grus	
7	Valdemarsvik-Gusum	11	Grus	
8	Birkekärr-Fallingeberg	3	Grus	
9	Sävsjö-Vallsjöbaden	7		
10	Vetlanda-Landsbro	14	Grus	
11	Oskarshamn	2	Asfalt	
12	Gislaved-Hestra	17	Asfalt	
13	Skir (Växjö)-Ingelstad	13	Grus	Del av Åsnen Runt
14	Ingelstad reningsverk-Väckelsång	12	Grus	Del av Åsnen Runt
15	Torne-Toftåsa	16	Gräs/Grus	Del av Åsnen Runt
16	Norrård-Kvarnamåla	20	Blandat	Delvis Åsnen Runt
17	Kvarnamåla-Tingsryd	8	Stenmjöl	
18	Tingsryd-Konga	11	Stenmjöl	
19	Borgholm-Köpingsvik	4	Asfalt	
20	Skärlöv-Penåsa	6	Grus	
21	Kalmar-Ljungbyholm	13	Asfalt	
22	Torsås-Bergkvara	6	Mest grus	
23	Karlshamn-Svängsta-Fridafors-Norrård	38	Asfalt/stenmjöl	
24	Sölvesborg-Lister	6	Asfalt	
25	Olofström-Sölvesborg	29	Asfalt	
26	Kristianstad-Immeln	25	Grus/gräs	
27	Kristianstad-Tollarp-Hörby-Snogeröd	54	Grus/gräs	
28	Skånes Fagerhult-Örkelljunga-Eket	20	Mest grus	Slutar norr om Eket
29	Kävlinge-Örtofta	9		
30	Malmö-Tygelsjö	13	Mest grus	
31	Malmö-Klågerup	17	Mest asfalt	
32	Lund-Staffanstorps (del av)	4	Asfalt	Delvis på banvall
33	Bjärred-Lund	12		
34	Lund-Södra Sandby	10	Asfalt	
35	Dalby-Torna Hällestad	5	Grus	
36	Höllviken-Falsterbo	10	Grus och asfalt	
37	Mölle-Höganäs	10	Grus	
38	Höganäs-Kattarp	15	Grus	
39	Halmstad-Simlångsdalen-Bygget	33	Asfalt och grus	
40	Gullbrandstorp-Harplinge	4	Asfalt	
41	Göteborg-Särö	24	Asfalt	
42	Hjällbo (Göteborg)-Sjövik	29	Asfalt/grus	
43	Vara-Emtunga	3	Asfalt	
44	Ulricehamn-Falköping	47	Asfalt/grus	Asfalt till Åsarp 2002
45	Ulricehamn-Hökerum-Nitta	18	Asfalt/grus	Helt asfalterad 2002

46	Ulricehamn-Månstad	23	Asfalt/grus	Helt asfalterad 2002
47	Uddebo-Tranemo	4	Grus	
48	Tranemo-Bergås	2	Delvis asfalt	
49	Skövde-Backa Gård (Varnhem)	14	Mest grus	
50	Uddevalla-Lane	10	Grus	
51	Dals Rostock-Mellerud (hamnen)	5	Asfalt	
52	Skönnerud-Järnskog	4	Asfalt	
53	Billingsfors-Bengtsfors	5		
54	Karlstad-Deje	30	Asfalt	
55	Lindbacka-Latorpsbruk-Garphyttan	10	Grus	
56	Köping-Kolsva	14	Grus	
57	Ludvika-Grängesberg	18	Delvis asfalt	
58	Ludvika-Nyhammar	23	Delvis asfalt	
59	Källviken-Hinsnoret	4	Grus	
	Totalt	823		

Några av de ovan angivna lederna har dålig ytbeläggning och lämpar sig bäst för terrängcyklar. Utöver de listade sträckorna finns ytterligare sträckor som är framkomliga på cykel (ibland enbart terrängcykel) fast inte skyltade som cykelväg.

Bilaga 3. Musei-, dressin- och turistjärnvägar ²⁰

	Sträcka	Km	Typ av nyttjande
1	Uppsala-Faringe	33	Museijärnväg
2	Mariefred-Lännersta-Taxinge	10	Museijärnväg
3	Vadstena-Fågelsta	9	Museijärnväg (f.n. ej i drift)
4	Markaryd-Traryd	18	Museijärnväg
5	Hultsfred-Västervik	71	Turistjärnväg sommartid
6	Böda Sand-Grankulla	3	Museijärnväg
7	Klippan-Ljungbyhed	10	Museijärnväg (f.n. ej i drift)
8	Brösarp-S:t Olof	14	Museijärnväg
9	S:t Olof-Gärnsnäs	13	Dressinbana
10	Tomelilla-kommungränsen mot Sjöbo	9	Dressinbana
11	Önnestad-Veberöd	9	Dressinbana
12	Ambjörnarp-Sjötofta	7	Dressinbana
13	Grävsnäs-Anten	11	Museijärnväg
14	Skara-Lundsbrunn	11	Museijärnväg
15	Torved-Gullspång-Strömstorp (Degerfors)	59	Dressinbana
16	Mellerud-Bengtsfors	44	Turistjärnväg sommartid
17	Bengtsfors-Årjäng	52	Dressinbana
18	Uddeholm-Hagfors	8	Museijärnväg
19	Ervalla-Nora-Gyttorp	23	Museijärnväg
20	Norberg-Snyten	11	Museijärnväg
21	Tallås-Jädraås	6	Museijärnväg
22	Edsbyn-Furudal	49	Dressinbana
	Totalt	480	

Därtill kommer sträckan Hudiksvall-Hybo (i Ljusdals kommun) att från sommaren 2002 användas som dressinbana och museijärnväg.

²⁰ Exkl. Inlandsbanan

Bilaga 4. "Värmdö cykelvägar"

Värmdö kommun öster om Stockholm är en skärgårdskommun med mycket stor sommarbefolkning och omfattande biltrafik på de större öarna (Värmdö, Ingarö, Fågelbrolandet och Djurö). Väg 222 mot Stavsns-Djurö har liksom avstickaren 646 mot Ingarö sommartid en trafik som motsvarar en större riksväg eller en motorväg. Årsmedelsdygnstrafiken (ÅDT) uppgick 1997 till 5 890 fordon öster om Ålstäket på väg 222. Motsvarande siffra för väg 646 öster om Brunn på Ingarö var 6 160 ÅDT. Sommartrafiken uppskattas ligga 30-40 procent över årsmedelvärdena. Vägbredden är i allmänhet 5-6 meter. Vägrenar saknas. Barn och ungdomar är hänvisade till bil eller buss även för korta skolresor liksom för att ta sig till och från badplatser. Området har många turistiska kvaliteter; vackert och sjö nära landskap, fina bad och naturområden, museer, kanotuthyrning m.m.

Att bredda de statliga vägarna på Värmdö och förse dem med vägren skulle öka hastigheterna och risken för allvarliga omkörningsolyckor utan att för den skulle öka kapaciteten hos vägnätet. Terrängen är därtill i många fall sådan att vägarna inte kan breddas eller rätas ut utan allvarlig påverkan på landskapsbilden. Det finns däremot goda möjligheter att bygga mer eller mindre parallella cykel- och gångvägar.

Avståndet från Stockholm city till huvudorten Gustavsberg är 22 km. Den delvis nyanlagda cykelvägen från Stockholm/Nacka till Gustavsberg har blivit en framgång och skulle kunna användas som entréväg till ett mera omfattande lokalt system. Från Gustavsberg finns idag cykelled 7 km (dåligt skyltad) via Brunn till Rosenlund på Ingarö (delvis grus) samt till Mölnvik (1 km före Grisslingebadet). Därtill finns kortare sträckor vid Hemmesta, Strömma, Stavnäs och Djurö.

Följande kompletteringar skulle kunna skapa ett sammanhängande nätverk på Värmdö samt närliggande större öar:

1. Gustavsberg-Mölnvik (3 km) skyltning
2. Mölnvik-Grisslinge-Ålstäket (1 km) i direkt anslutning till väg 222.
3. Ålstäket-Strömma (6 km) i form av nyanlagd cykelväg på ett avstånd från väg 222 av 10-100 m och till en mindre del med utnyttjande av lokala småvägar. Ca 1 km cykelbana finns redan.
4. Strömma-Fågelbro-Malma (på småvägar och via befintlig bro över Norrviken) (3.5 km), skyltning, lokal upprustning samt separat cykelbana i några skymda partier.
5. Malma-Stavsns (på småvägar söder om Storsjön) (7 km), skyltning, asfaltering av mötesplatsvägar samt ny cykelväg på en sträcka av ca 2 km
6. Stavsns-Djuröbron-Djurhamn (5 km), varav 2.5 km redan är (delvis asfalterad) cykelbana. I övrigt ny cykelbana parallellt med väg 222. De två mycket smala trottoarerna på vardera sidan Djuröbrons bilfält flyttas till en något bredare gång- och cykelväg på brons ena sida.
7. Strömma-Brevik-Fagerdala (4 km) på befintlig mötesplatsväg (delvis asfalterad) samt kort komplettering (200 m) i form av ny cykelled på naturmark.
8. Fagerdala-Älvsdala-Skärmarö-Saltarö (6.5 km), på befintliga småvägar 6 km och på tidigare stig (0.5 km), asfaltering av grusvägar samt reducerad hastighet på avsnittet Fagerdala-Västra Älvsala (också entréväg till den stora marinan vid Bullandö).
9. Saltarö-Hemmesta (6 km), parallella småvägar 2 km, ny cykelväg längs stora vägen 4 km.
10. Hemmesta-Ålstäket (3 km), 2 km befintlig cykelbana, 1 km ny cykelbana.
11. Gustavsberg-Brunn (7 km), asfaltering av befintlig cykelled ca 1 km samt skyltning.
12. Brunn-Mörtviken (5 km), ny cykelbana alternativt cykelväg på nuvarande stig till Enkärret (1.5 km), därifrån liten väg (1 km), följd av cykelled på stig (1 km) och cykelbana längs stora vägen (1 km).

13. Mörtviken-Klacknäset (6 km), 3.5 km småvägar (asfalteras), 1 km cykelled på nuvarande stig, 1.5 km ny cykelled i naturmark.
14. Klacknäset-Björkvik (1 km) i huvudsak lokala gator/vägar.
15. Björkvik-Björnö naturreservat (1 km), på befintlig cykel- och vandringsled.
16. Björkvik-Återvall-Brunn (9 km), befintlig cykelväg 1.5 km, parallella småvägar 1.5 km, 6 km ny cykelled på ett avstånd varierande mellan 10 och 50 meter från väg 653 och väg 646.

Kostnaden kan uppskattas hamna mellan 30 och 35 miljoner kronor, inkl. beläggning av vissa existerande grusvägar. Den totala sträckan är 76 km, varav 19 km redan är cykelbana/cykelled. Kostnadsuppskattningen redovisas närmare i bilaga 6.

Om investeringarna faller väl ut och nyttjandet blir högt kan man i ett senare skede överväga sommartida cykelfärja mellan Ingarö och Fågelbrolandet, vilket kräver kompletterande landförbindelse på främst Ingarösidan av Skenoraströmmen.

Möjlighet finns också att per båt anknyta till Runmarö som är en så gott som bilfri ö med trevliga grusvägar.

Bilaga 5. Falun-Borlänge-Siljan

I trakten kring Falun finns nedlagda järnvägar finns mellan Falun och Borlänge och mellan Grycksbo och Rättvik. Mellan Rättvik och Borlänge ligger ett pärlband av tätorter – Tällberg, Leksand, Insjön, Gagnef, Djursås och Djurmo – som på sikt skulle behöva knytas samman av cykelleder för pendling och rekreation. Området kring Falun och nedre Siljan har betydande turistiska kvaliteter. Triangeln Falun-Rättvik-Borlänge-Falun borde på sikt kunna bli en bilfri cykelled av såväl lokal som nationell betydelse. Av en total väglängd på omkring 133 km är f.n. ca 28 bilfria eller begränsade till max 30 km/h. Kostnaden för att bygga hela slingan som asfalterad cykelväg skulle kosta ca 40 miljoner kronor. Det förefaller därvid lämpligt att börja med delen Rättvik-Falun-Borlänge (70 km) som kan uppskattas kosta ca 9 miljoner. Kostnaderna redovisas närmare i bilaga 6.

Ett alternativ på sträckan Hinsnoret-Borlänge (del av Falun-Borlänge) vore att använda den nedlagda banan Falun-Aspeboda-Kvarnssveden-Borlänge. Det minskar anläggningskostnaden med ca 3 miljoner kronor, men ökar väglängden med ca 5 km och gör att cyklisterna förlorar en del av kontakten med Runn. Därtill förlorar man möjligheten till bilfri cykelpendling mellan Ornäs och Borlänge.

Bedömningarna bygger på studier av kartmaterial samt kontakt med en del personer i trakten. Någon rekognosering på plats har inte genomförts i detta fall. Såväl vägval (sträckan Rättvik-Borlänge) som kostnadsuppskattningen kan komma att behöva revideras.

Bilaga 6. Beräkningsunderlag – kostnader för prioriterade cykelleder

Kostnadsantaganden:

- Asfalt på befintlig grusad cykelled 50 000 kr/km
- Ny asfalterad led på tidigare banvall i gott skick 120 000 kr/km
- Ny asfalterad led på tidigare banvall i sämre skick 200 000 kr/km
- Ny asfalterad led ovanpå värmekulvert 150 000 kr/km
- Avskild cykelbana på genom utnyttjande av del av befintlig vägbredd (f.d. E4) 20 000 kr/km
- Ny asfalterad cykelbana i jungfrulig terräng 1 200 000 kr/km
- Ny cykelbana (stenmjöl) på breddad och förbättrar stig 200 000 kr/km
- Asfalt på grusad mötesplatsväg + skyltning 70 000 kr/km
- Enbart skyltning 5 000 kr/km

Eventuell markinlösen eller intrångsersättningar ej inkluderade i nedanstående beräkningar liksom inte heller kostnader för rastplatser och eventuell upprustning av kulturhistoriskt intressanta miljöer.

Region alternativt sträcka Skåne #	Total längd 611 km		Tillkommande längd Km						Kost- nad. Mkr □
	Be- fint- lig *	Till- kom- man- de	Banvall ♦	Mötes plats- väg	Stig	Del av stor väg- bredd	Natur mark	Övrig väg	
Höganäs-Malmö	65	16					14	2	13.4
Staffanstorps-Harlösa	8	15	15 (5)						2.1
Malmö-Tygelsjö	13		(8?)						0.4
Tygelsjö-Höllviken	13								0.0
Höllviken-Falsterbo	10		(5?)						0.3
Höllviken-Ystad	37	26					26		26.7
Ystad-Simrishamn	13	36		13	5.5		17.5		19.9
Simrishamn-Kristianstad	16	50	35	3.5			9.5	2	14.5
Maglehem-Åhus-Kristianstad	27	17		17					0.9
Kristianstad-Sölvesborg	16	13				1	12		14.2
Kristianstad-Hörby-Eslöv	54	10	(54)				10		13.4
Eslöv-Lund	9	11					6	5	5.9
Helsingborg-Båstad	20	33	13	10.5			7.5	2	10.3
Mölle-Kattarp	25		(25)						1.3
Strövelstorps-Åstorp		8		5				3	0.2
Åstorp-Markaryd	33	25	23 (24)				2		6.8
Totalt	351	260	86	49	5.5	1	104.5	14	130.3
Procentuella andelar	57.4	43.6	33.1	18.8	2.1	0.4	40.2	5.4	

Skånekartans objekt exkl. Lund-Dalby-Sjöbo-Tomelilla-Kivik samt Ystad-Tomelilla, Hörby-Höör och Sätöfta-Snogeröd. Anledningen till att de första två av dessa sträckor inte finns med bland de prioriterade beror på osäkerheten om Sjöbo och Tomelilla kommuner vill ersätta de båda befintliga dressinbanorna (2 x 9 km) med cykelled.

* Inkl. väg/gata skyltad för max 30 km/h

□ Inkl. asfaltering av befintliga grusvägar och cykelleder

♦ Värden inom parantes avser existerande sträckor av cykelled på banvall vilka behöver asfalteras

Stråken är i allmänhet inte studerade i detalj. Siffrorna bör därför tas med försiktighet. Genomsnittlig kostnad per tillkommande km ca 501 000 kronor.

Bakgrundsinformation finns i bilaga 7.

Region alternativt sträcka Halland-Älvsborg #	Total längd Km 613		Tillkommande längd Km						Kostnad. Mkr □
	Be- fint- lig*	Till- kom- man- de	Banvall ♦	Mötes plats- väg	Stig	Del av f.d. E4	Natur mark	Övrig väg	
Hallands kustled	87	113	12	22	5	19	10	45	30.2
Falkenberg-Ullared	7	30	15	6			6	3	9.3
Varberg-Ullared	3	28	22.5	4			1.5		4.6
Ullared-Limmared	0	56	52	2			2		12.8
Limmared-Falköping	70	7	7 (18)						1.7
Axelfors-Borås	18	25	6 (18)	17			1	1	3.2
Borås-Ulricehamn	25	20	20						2.4
Ulricehamn-Jönköping	0	60	60						12.0
Halmstad-Bolmen	33	31	26 (15)	2			1	2	7.1
Totalt	243	370	220.5	53	5	19	21.5	51	83.3
Procentuella andelar	39.7	60.3	59.6	14.3	1.4	5.1	5.8	13.8	

Exkl. Ullared-Kinnared, Tranemo-Burseryd, Gislaved-Reftele och Vartofta-Tidaholm.

* Inkl. väg/gata skyltad för max 30 km/h

□ Inkl. asfaltering av befintliga grusvägar och cykelleder

♦ Värden inom parantes avser existerande sträckor av cykelled på banvall vilka behöver asfalteras

Genomsnittlig kostnad per tillkommande km ca 225 000 kronor.

Region alternativt sträcka Blekinge-Småland #	Total längd 860 km		Tillkommande längd Km						Kost- nad. Mkr □
	Be- fintlig *	Tillko- mman- de	Banvall ♦	Mötes plats- väg	Stig	Del av stor väg- bredd	Natur mark	Övrig väg	
Blekinge Kustled	10	83		34	1	17	10	21	15.9
Sölvesborg-Olofström	29								0.0
Sölvesborg-Mjällby	6								0.0
Karlshamn-Norrård	38		(27)						1.4
Norrård-Torne	14	11	11 (14)						2.9
Torne-Grimslöv ⊗		7	4				3		4.4
Grimslöv-Vislanda ⊗		8	3				1	4	1.8
Vislanda-Ryssby ⊗		21	19.5				1.5		5.7
Ryssby-Ljungby ⊗		15	13				2		5.0
Ljungby-Bolmen ⊗		15	12				1	2	3.6
Markaryd-Värnamo ⊗	2	92	74	8		5		4	9.5
Torp-Gemla-Växjö	3	27		13			9.5	4.5	12.1
Norrård-Kvarnamåla	20		(20)						1.0
Ronneby-Växjö	57	36	36 (33)						8.9
Växjö-Brittatorp-Åseda		60	60						7.2
Brittatorp-Sävsjöström		28	28						3.4
Åseda-Sävsjöström		21	21						2.5
Sävsjöström-Skogshult- Oskarshamn	2	88	86				2		19.6
Skogshult-Sandbäckshult		32	31				1		7.4
Sandbäckshult-Kalmar	5	33		15			5	13	6.4
Kalmar-Torsås-Karlskrona	23	74	25	31	2.5	7	2	6.5	10.0
Totalt	209	651	424	101	3.5	29	38	55	128.7
Procentuella andelar	24.3	75.7	65.1	15.5	0.6	4.5	5.8	8.4	

Exkl. Sävsjöström-Nybro-Kalmar och Karlskrona-Sturkö

* Inkl. väg/gata skyltad för max 30 km/h

□ Inkl. asfaltering av befintliga grusvägar och cykelleder

♦ Värden inom parantes avser befintliga sträckor av cykelled på banvall vilka behöver asfalteras

⊗ Se norra delen av Skånekartan respektive kartan över Halland och Älvsborg.

Genomsnittlig kostnad per tillkommande km ca 198 000 kronor.

Region alternativt sträcka	Total längd		Tillkommande längd						Kostnad. Mkr □
Södra Öland	59 km		Km						
	Be-fintlig *	Tillkommande	Banvall ♦	Mötesplatsväg	Stig	Del av stor vägbredd	Naturmark	Övrig väg	
Färjestaden-Runsbäck	2	2		2					0.0
Runsbäck-Kråketorp		1		1					0.0
Kråketorp-Karlevi		3	3						0.4
Karlevi-Vickleby		2.5	1.5	1					0.2
Vickleby-Haga park		3.5		3	0.5				0.3
Haga park-Mörbylånga		7		6				1	0.4
Mörbylånga-Södra Bårby		3		2				1	0.2
Södra Bårby-Bredinge		4		4					0.3
Bredinge-Kastlösa		3		2			1		1.3
Kastlösa-Penåsa		3	3						0.2
Penåsa-Skärlov	6		(6)						0.3
Skärlov-Ölands Segerstad		5	5						1.0
Ölands Segerstad-Torngård		4	4						0.8
Torngård-Ölands Gräsgård		3	2				1		1.6
Ölands Gräsgård-Eketorp		3	3						0.6
Eketorp-Ottenby station		4	4						0.8
Totalt	8	51	25.5	21	0.5	0	2	2	8.4
Procentuella andelar	13.6	86.4	50.0	41.2	1.0	0.0	3.9	3.9	

* Inkl. väg/gata skyltad för max 30 km/h

□ Inkl. asfaltering av befintliga grusvägar och cykelleder

♦ Värden inom parantes avser existerande sträckor av cykelled på banvall vilka behöver asfalteras

⊗ Ombyggnad av banvallen beräknad i detta fall till i genomsnitt 150 000 kr per km

Genomsnittlig kostnad per tillkommande km ca 165 000 kronor.

Region alternativt sträcka Östergötland #	Total längd 293 km		Tillkommande längd Km						Kostnad. Mkr □
	Be- fint- lig *	Till- kom- man- de	Ban- vall ♦	Mötes plats- väg	Kanal bank ♦	Del av f.d. E4	Natur mark	Övrig väg	
Linköping-Berg	9								0.0
Berg-Borensberg	21				(21)				0.6
Borensberg-Motala	2	16						16	3.8
Motala-Vadstena	6	6		2			4		4.9
Vadstena-Borghamn		15		13			1	1	2.1
Borghamn-Alvastra (västra)	12.5								0.1
Borghamn-Alvastra (östra)		11	5	2.5			2.5	1	3.8
Alvastra-Hästholmen		2		1			1		1.3
Hästholmen-Ödeshög	5		(5)						0.3
Degemosse-Rök-Väderstad		15.5		6		8.5		1	0.6
Väderstad-Mjölby		14	14						1.7
Mjölby-Skänninge	8								0.0
Mjölby-Tranås-Gripenberg •		48	48						5.8
Mjölby-Mantorp		10	10						1.2
Mantorp-Malmslätt	4 [⊗]	11		5			6		7.5
Malmslätt-Linköping	6								0.0
Linköping-Ekängen	4.5								0.0
Norsholm-Hulta Sluss	7				(7)				0.2
Hulta-Luddingsbo-Norrbo		7.5		6			1	0.5	1.4
Norrbo-Söderköping-Mem	16				(16)				0.5
Söderköping-Norrköping	5	8		5			3		3.6
Norköping-Kimstad •	1	18	18						2.0
Kimstad-Norsholm		3.5					3.5		4.2
Totalt	107	185.5	95	40.5		8.5	22	19.5	45.6
Procentuella andelar	36.5	73.5	51.2	21.8		4.6	11.9	10.5	

Östgötakartans objekt exkl. asfaltering av Finspång-Borggård

• Kan inte genomföras förrän efter eventuell (trolig) omläggning av Södra stambanan.

* Inkl. väg/gata skyltad för max 30 km/h

□ Inkl. asfaltering av befintliga grusvägar och cykelleder

♦ Värden inom parantes avser existerande sträckor av cykelled vilka behöver asfalteras eller (beträffande kanalbankar) beläggas med stenmjöl.

⊗ Under utbyggnad (Sjögestad-Vikingstad)

Genomsnittlig kostnad per tillkommande km ca 246 000 kronor.

Region alternativt sträcka Dalarna	Total längd 133 km		Tillkommande längd Km					Kostnad. Mkr □
	Be- fintlig *	Tillko- mman- de	Banvall	Mötes- plats- väg	Stig	Natur- mark	Övrig väg	
Falun-Grycksbo	2	7		7				0.6
Grycksbo-Rättvik	1	37	37 (32)#					2.8
Rättvik-Tällberg		8				8		9.6
Tällberg-Leksand	1	12		5	1	6		7.8
Leksand-Insjön		7				4	3	4.8
Insjön-Gagnef	1	10		8		2		3.0
Gagnef-Djursås	1	4		2.5			1.5	0.2
Djursås-Djurmo	4							0.0
Djurmo-Borlänge	5	10		5	1	4		5.2
Borlänge-Ornäs-Falun	13	10		2		4	4	5.2
Totalt	28	105	37	29.5	2	28	8.5	39.2
Procentuella andelar	21.1	78.9	35.2	28.1	1.9	26.7	8.1	

32 km utnyttjas i dag som skogsväg. Kostnaden för att asfaltera dessa delar beräknad till 70 000/km.

* Inkl. väg/gata skyltad för max 30 km/h

□ Inkl. asfaltering av befintliga grusvägar och cykelleder

Genomsnittlig kostnad per tillkommande km 373 000 kronor.

Ett alternativ på sträckan Hinsnoret-Borlänge (del av Falun-Borlänge) är att använda den nedlagda banan Falun-Aspeboda-Kvarnssveden-Borlänge. Det minskar anläggningskostnaden med ca 3 miljoner kronor, men ökar väglängden med ca 5 km och gör att cyklisterna förlorar en del av kontakten med Runn. Därtill förlorar man möjligheten till bilfri cykelpendling mellan Ornäs och Borlänge.

Region alternativt sträcka ”Värmdö cykelvägar”	Total längd 76 km		Tillkommande längd Km				Kostnad. Mkr □
	Be- fintlig *	Tillkom- mande	Mötes- platsväg	Stig	Naturmark	Övrig väg	
Gustavsberg-Mölnvik	3						0.0
Mölnvik-Ålstäket		1			1		1.2
Ålstäket-Strömma	1	5	1		4		4.9
Strömma-Fågelbro-Malma		3.5				3.5	0.2
Malma-Stavsnäs		9	7		2		2.8
Stavsnäs-Djurhamn	2.5	2.5			2.5		3.0
Strömma-Brevik-Fagerdala		4	3.8		0.2		0.5
Fagerdala-Älvsdala-Saltarö		6.5	5	0.5		1	0.3
Daltarö-Hemmesta		6			4	2	4.8
Hemmesta-Ålstäket	2	1			1		1.2
Gustavsberg-Brunn	7						0.1
Brunn-Mörtviken		5	1.5	2.5	1		1.8
Mörtviuken-Klacknäset		6	3.5	1	1.5		3.8
Klacknäset-Björkvik	1						0.0
Björkvik-Björnö	1						0.0
Björkvik-Brunn	1.5	7.5	1.5		6		7.3
Totalt	19	57	23.3	4	23.2	6.5	31.9
Procentuella andelar	25.0	75.0	40.9	7.0	40.8	11.4	

* Inkl. väg/gata skyltad för max 30 km/h

□ Inkl. asfaltering av befintliga grusvägar och cykelleder

Genomsnittlig kostnad per tillkommande km 560 000 kronor.

Bilaga 7. Underlag Skåne

Höganäs-Malmö (enbart sträckor som inte är GC-led idag)

Sträcka	Km	Status	Åtgärd	Kostnad
Domsten-Hittarp	4	Väg	Ny GC-väg enl. VV Skånes GC-plan	3.8
Rydebäck	0.5	Väg	Ny GC-väg enl. VV-Skåne	0.5
Häljarp-Hoferup	6	Väg	Ny GC-väg + gator	4.0
Hoferup-Löddeköpinge	4	Väg 1144	Ny GC-väg enl. VV Skåne	4.0
Borgeby-Borgeby tpl	1	Väg 1136	Ny GC-väg enl. VV-Skåne	1.1
Totalt tillkommande	15.5			13.4

Staffanstorps-Harlösa (enbart sträckor som inte är GC-led idag)

Sträcka	Km	Status	Åtgärd	Kostnad
Kyrkheddinge-Dalby	6	Banvall	Asfalterad GC-väg	0.7
Torna Hällestad-Harlösa	9	Banvall	Asfalterad GC-väg	1.1
Totalt tillkommande	15			1.8

Höllviken-Ystad (enbart sträckor som inte är GC-led idag)

Sträcka	Km	Status	Åtgärd	Kostnad
Kämpinge-Skåre	5	Väg 511	Ny GC-väg	6.0
Skåre-infart Trelleborg	4	Väg 511	Ny GC-väg enl. VV-Skåne	3.5
Beddinge-Abbekås	8	RV 9	Ny GC-väg enl. VV-Skåne	8.0
Abbekås-Svarte	9	RV 9	Ny GC-väg enl. VV-Skåne	9.2
Totalt tillkommande	26			26.7

Ystad-Simrishamn

Sträcka	Km	Status	Åtgärd	Kostnad
Ystad-Nybostrand	8	GC	Skyltning	0.0
Nybostrand-Hammar	5	MP-väg 4, väg 1	Asfalt + ny led 1 km	1.4
Hammar-Kåseberga (korset)	3.5	Väg	Ny led	4.1
Kåseberga-Löderups strandbad	4	Väg	Ny led	4.8
Löderups strandbad-Mälarhusen	8	Liten väg 2.5, stig 5.5	Ny led på stig, stenmjöl	1.1
Mälarhusen-Skillinge	8.5	6.5 småväg, 2 väg	Ev. asfalt + ny led 2 km	2.4
Skillinge-Brantevik	7	Väg	Ny led enl. VV-Skåne	6.1
Brantevik-Simrishamn	5	GC	Skyltning	0.0
Totalt	49			19.9

Simrishamn-Kristianstad

Sträcka	Km	Status	Åtgärd	Kostnad
Simrishamn-Rörum	11	GC	Skyltning	0.0
Rörum-Kivik	6	Väg	GC enl. VV-Skåne	6.1
Kivik-Vitemölla	2	Lokal väg	Skyltning + ev. hastighet	0.0
Vitemölla-Ravlunda	3.5	Väg	GC-väg	4.2
Ravlunda-Skepparp-Brösarp stn	3.5	Småvägar	Skyltning + ev. hastighet	0.0
Brösarp-Åsum	35	Banvall	Grundarbeten + asfalt	4.2
Åsum-Kristianstad	5	GC	Skyltning	0.0
Totalt	66			14.5

Maglehem-Åhus-Kristianstad

Sträcka	Km	Status	Åtgärd	Kostnad
Maglehem-Yngsjö	17	Liten väg	Asfalt? + skyltning	<0.9
Yngsjö-Åhus	7	GC (enl. VV-Skåne)	Skyltning	0.0
Åhus-Kristianstad	20	GC (enl. VV-Skåne)	Skyltning	0.0
Totalt	44			0.9

Kristianstad-Sölvesborg

Sträcka	Km	Status	Åtgärd	Kostnad
Kristianstad-Nosaby	5	GC (enl. VV-Skåne)	Skyltning	0.0
Nosaby-Fjälkinge	4	Väg	Ny GC-väg enl. VV-Skåne	4.6
Fjälkinge-Gualöv	8	Väg	Ny GC-väg	9.6
Gualöv-Bromölla-Välje	9	GC (enl. VV-Skåne)	Skyltning	0.0
Välje-Sölvesborg	3	F.d. E22 samt gator	Avskilja del som GC-väg	0.0
Totalt	29			14.2

Kristianstad-Eslöv

Sträcka	Km	Status	Åtgärd	Kostnad
Kristianstad-Snogeröd	54	Banvall	Asfaltering	4.2
Snogeröd-Kungshult	5	Väg	Ny GC-väg	4.6
Kungshult-Eslöv	5	Väg	Ny GC-väg enl. VV-Skåne	4.6
Totalt	64			13.4

Eslöv-Lund

Sträcka	Km	Status	Åtgärd	Kostnad
Eslöv-Örtofta	8	2 GC/gata, 5 småväg, 1 väg	1 km ny GC-väg + skylt	1.2
Örtofta-Stångby	5	Väg	Ny GC-väg enl. VV-Skåne	4.7
Stångby-Lund	7	GC (enl. VV-Skåne)	Skyltning	0.0
Totalt	20			5.9

Helsingborg-Båstad

Sträcka	Km	Status	Åtgärd	Kostnad
Helsingborg-tpl Allerum	6	GC (enl. VV Skåne)	Skyltning	0.0
Tpl Allerum-Allerum	2	Väg	Ny GC-väg enl. VV-Skåne	1.6
Allerum-Strövelstorp	10	Väg och m-väg	Skylt, asfalt + ny GC 2.5 km	3.5
Strövelstorp-Ängelholm	8	GC (enl. VV Skåne)	Skyltning	0.0
Ängelholm-Skepparkroken	6	GC (enl. VV Skåne)	Skyltning	0.0
Skepparkroken-Förslöv	8	Gator, vägar	Skyltning + ny GC-väg 3 km	3.6
Förslöv-Båstad	13	Banvall	GC-led på banvall	1.6
Totalt	53			10.3

Mölle-Kattarp

Sträcka	Km	Status	Åtgärd	Kostnad
Mölle-Höganäs	10	GC-väg på banvall	Asfalt + skyltning	0.5
Höganäs-Kattarp	15	GC-väg på banvall	Asfalt + skyltning	0.8
Totalt	25			1.3

Strövelstorp-Åstorp-Markaryd

Sträcka	Km	Status	Åtgärd	Kostnad
Strövelstorp-Åstorp	8	Väg o mötesplatsväg	Skyltning + hastighet	0.0
Åstorp-Kärreberga	2	Gata/väg	Ny GC-led 1 km	1.2
Kärreberga-Ö. Ljungby	8	Banvall	Asfalterad GC-led	1.0
Ö. Ljungby-Stidsvig	5	GC-led	Asfalt? + skyltning	0.3
Stidsvig-Eket	6	Banvall + Väg	Asfalterad GC-led	1.5
Eket-Skånes Fagerhult	24	GC-led	Asfalt + skyltning	1.2
Skånes Fagerhult-Markaryd	13	Banvall	Asfalterad GC-led	1.6
Totalt	66			6.8

Bilaga 8. Hallands kustled – preliminär kostnadsbedömning *

Kostnadsantaganden: Samma som i bilaga 6.

Sträcka	km	Status	Åtgärd	Kostnad
Göteborg-Särö	29	GC	Viss ny skyltning	20 000
Särö-Brandhultsviken-Kläppa	3	Liten väg/stig	Sänkt hastighet, skyltning, asfaltering	250 000
Kläppa-Vallda	2	GC/väg	GC resterande del	1 200 000
Vallda-Kungsbacka	5	GC	Skyltning	25 000
Kungsbacka-Slätten/Torpa	10	f.d. E4	Fräsning av spår + skylt	200 000
Slätten-Bäck-Ölmevalla	5	Små vägar	Asfalt på mindre del, skylt 30 km/h	120 000
Ölmevalla-Martes	12	Banvall	Anläggning+asfalt	1 440 000
Martes-Väröbacka	4	Arbetsväg/natur	Asfalt samt ny väg	1 450 000
Väröbacka	1	GC-väg	Skyltning	5 000
Väröbacka-Åskloster	3	V-kulvert	Anläggning+asfalt	450 000
Åskloster	2	GC-väg	Skyltning	10 000
Åskloster-Tångaberg	4	V-kulvert	Anläggning+asfalt	600 000
Tångaberg-Varberg	8	GC+30km/h	Skyltning	40 000
Varberg-Ås	8	GC+30km/h	Skyltning	40 000
Ås-Morup	9	f.d. E4	Fräsning av spår + skylt	90 000
Morup-Morups flygplats-Sandkärr	4	Småvägar	20% ny GC + skyltning	1 000 000
Sandkärr-Digesgård-Glommen	3	Småväg+ny väg	Skyltning+ny väg 0,8 km	1 000 000
Glommen-Morups Tånge-Olofsbo	3	Småvägar	Skylt 30 km/h, asfalt?	15 000
Olofsbo-Falkenberg	7	GC-väg	Skyltning	35 000
Falkenberg-Skrea Strand-Åstorp #	4	GC+30km/h	Skyltning	20 000
Åstorp-Bobergsudde-Veka #	4	Väg	20% ny GC+skyltning	960 000
Veka-Krontäppet-Långasand #	4	Stig+väg	GC-väg, stenmjöl, bro	1 200 000
Långsand-Ugglarp	3	Liten väg	20% ny GC+skyltning	720 000
Ugglarp-Haverdal	12	Väg	50% ny GC+skyltning	7 200 000
Haverdal-Lynga-Gullbrandstorp	4	Liten väg	Skyltning	20 000
Gullbrandstorp-Frösakull	5	Små vägar	Skylt 30km/h, asfalt?	25 000
Frösakull-Tylösand-Halmstad	11	GC-väg	Skyltning	55 000
Halmstad-Östra Stranden	3	GC-väg	Skyltning	15 000
Östra Stranden-Laxvik	6	Naturmark	Ny asfalterad GC-led	7 200 000
Laxvik-Gullbranna-Snapparp	6	Stig+naturmark	Ny asfalterad cykelled	3 600 000
Snapparp-Mellbystrand	3	GC+30km/h	Skyltning	15 000
Mellbystrand - Skummeslövstrand	8	Väg/gata	Skyltning 30 km/h	40 000
Skummeslövstrand-Båstad	5	GC+30km/h	Skyltning	25 000
Totalt	200			30 165 000

* Utförd i samråd med Michael Koucky

Alternativt: Falkenberg-Skrea på banvall (6 km) sedan västkustbanan fått ny sträckning. Därifrån småvägar via Kull och Boberg till Veka travträningsbana (5.5 km). Därifrån ny bro till Långaveka och vidare på småvägar till Långasand (4 km).

Bilaga 9. Blekinge kustled – sträckning och kostnadsbedömning

Kostnadsantaganden som i bilaga 6.

M-väg = mötesplatsväg.

Kustleden är ofullständigt studerad. Sträckningen har tillkommit i samråd med tjänstemän från Karlshamn, Ronneby och Karlskrona. Oklart om några av de småvägar som inte besökts på plats redan är asfalterade. I osäkra fall har antagits att de är grusade.

Sträcka	Km	Nuvarande status	Åtgärd	Bedömd kostnad, mkr
Sölvesborg-Sölve	2.5	GC-väg		0.0
Sölve-Stensnäs	14	Europaväg	GC-bana på del av vägbredd när vägen ersatts av motorväg (E22)	0.3
Stensnäs-Mörrumbruk	4	M-väg, väg	Asfalt, skyltning	0.2
Förbi Mörrums bruk	1	Väg	Separat cykelbana	1.2
Via Vekerum, Kullerön o Drösebo till Karlshamn	6.5	Väg + m-väg	Asfaltering av del, ny GC-väg 0.5 km, skyltning	1.0
Inom Karlshamn	2	GC		0.0
Karlshamn-Rosenkälla-Matvik	7	Väg + m-väg	Asfaltering av del, skyltning	0.3
Matvik-Nytäppet-Eriksberg-Åryd	6	M-väg, naturmark	Asfaltering m-väg, ny GC-väg 1 km	1.6
Åryd riktning öster	3	f.d. E22	GC-bana på del av vägbredd	0.1
Vidare via Edstorp till Järnavik	3	m-väg, stig	Asfalt + GC på stig	0.3
Järnavik-L. Kulleryd-Väby	4	m-väg, naturmark	Asfalt, ny GC 0.6 km	1.0
Väg 638 till Bussemåla	12	Väg	Separat c-bana på 20% av sträckan, skylt	2.9
Bussemåla-Ronnebyhamn	2.5	GC-väg		0.0
Ronnebyhamn-Heaby-Yxnarum	5	Väg, m-väg, stig, natur	Asfalt, ny GC 1 km, skyltning	1.5
Yxnarum-Slättnäs-Saltäng-Åsketorp	6.5	M-väg, natur	Asfalt, ny GC 0.8 km	1.6
Åsletorp-Tromtesunda-Grönadal-Nättraby	6.5	M-väg, väg	Asfalt, skyltning	0.4
Nättraby-St.Vörta-Verstorp-Strömshall-	4	M-väg, stig, natur	Asfalt, skyltning, ny GC 2 km	2.5
Strömshall-Karlskrona/Väg 28	3	GC		0.0
Totalt	92.5			15.9

Bilaga 10. Sträckning och kostnadsantaganden för Karlskrona-Kalmar

Utförd i samarbete med Lars Möller, Göran Sundström och Larz Grönberg. Kostnadsantaganden som i bilaga 6.

Beräkningarna utgår från att stigar (del av Kalmarsundsleden) som breddas och förbättras till cykelled inte ska asfalteras utan beläggas med stenmjöl.

Sträcka	Km	Status	Åtgärd	Kostnad, mkr
Karlskrona-Öljersjö	10	GC-vägar	Skyltning	0.05
Öljersjö-Jämjö	7	E22	Ta del av vägbredd på nuvarande E22 när motorvägen byggs	0.14
Jämjö-Brömsebro	16	Banvall	Markberedning och asfaltering	3.20
Brömsebro-Törneryd	1	Väg	Skyltning samt viss asfaltering	0.05
Törneryd-korsning Torsåsleden	2.5	Banvall	Markberedning och asfaltering	0.50
Korsning Torsåsleden-korsning väg N Appleryd-Rotavik	1	Banvall, naturmark o traktorväg	Asfalterad GC-väg	0.25
Därifrån till N Tång	2.5	Liten väg	Asfalt + skyltning	0.18
N Tång-Torsås #	6.5	Banvall	Markberedning och asfaltering	1.30
Torsås-Bergkvara	6	GC-väg	Asfaltering av ca 5 km	0.25
Bergkvara-Ragnabo-Paradiset	4	Liten väg 2.5 km + M-platsväg 1.5 km	Skyltning	0.02
Paradiset-Borgen	1	Grusad M-platsväg	Förbättring + stenmjöl + skylt	0.10
Borgen-Djursvik	2	M-plats, 50% asfalt	Kompletterande asfalt + skylt	0.08
Djursvik-Gunnarstorp	1.5	M-platsväg, asfalt	Skyltning	0.01
Gunnarstorp-Fulvik	1	0.5 M-plats grus + 0.5 liten asfaltväg	Asfalt 0.5 km + skyltning	0.04
Fulvik-Stuvenäs	1	M-platsväg, grus	Skyltning + asfalt	0.07
Stuvenäs-Värnanäs	5	Grusad m-platsväg	Asfalt+skyltning	0.35
Värnanäs-Ekenäs	3	2.5 km m-plats, 0.5 stig	Asfalt 1.5 km, stig till väg, + skyltning	0.21
Ekenäs-Måsabacken	2.5	Stig 1.7, m-plats 0.8	Breddning till GC-väg, stenmjöl	0.40
Måsabacken-Bjursnäs	1.5	Liten väg, 70 km/h	Skyltning + 50 km/h	0.01
Bjursnäs-Sandvik	3.5	M-plats 3, stig 0.5	Asfalt på 1.5 km, stig till c-väg	0.21
Sandvik-Vita sand	1.5	1 km M-plats asfalt, 0.5 km natur	Ny GC-väg 0.5 km	0.60
Vita sand-Hargbyhamn	1.5	1 km m-platsväg, 0.5 km natur	Asfaltering av 0.5 km, ny GC-väg 0.5 km	0.64
Hargbyhamn-Bottorp	2	1.5 m-platsväg, 0.5 natur	Asfaltering av 1 km, ny GC-väg 0.5 km	0.67
Bottorp-Hossmo kyrka	5.5	Asfalt m-platsväg 5 km, E22 0.5 km	Ny GC-väg 0.5 km, skyltning	0.60
Hossmo kyrka-Rinkaby	1	Liten asfalt väg	Skyltning	0.05
Rinkaby-Kalmar	7	GC-väg	Skyltning	0.05
Totalt	97	23 km GC-väg		9.99

Om kostnaden för röjning av sly samt iordningställande av järnvägsbroar vid Sloalycke och söder om Dynekärr visar sig bli hög, kan man överväga att använda en mindre parallell bro söder om Dynekärr samt utnyttja bilvägen förbi Sloalycke.

Bilaga 11. Nedlagda banvallar

I förteckningen har utelämnats en del industrispår och tätortsbanor med längder under 10 km.

Förkortningar:

Typ av inventering

D = Detaljerad

Ö = Översiktlig

KK = Enbart med hjälp av kartor och/eller kontakt med berörda kommuner

— = Ingen inventering gjord.

Prioritering:

H = Hög (bör snarast anläggas som cykelväg)

M = Medel (kan användas för anläggande av cykelled men lägre prioritet)

L = Låg (många avbrott eller mindre intressant läge, tveksam som underlag för cykelväg)

O = Olämplig (många avbrott och/eller dåligt läge)

Inventerare

AE Anders Eliasson

HC Hugo Claesson

KS Krister Spolander

LG Lazze Grönberg

LM Lars Möller

LK Lennart Kjellberg

MK Michael Koucky

MKå Mats Kågeson

OF Orvar Fredriksson

PC Pelle Corshammar

PB Per Blomberg

PeB Peter Brunby

PK Per Kågeson

SG Sigun Grönlund

N/R = Nedlagd eller riven. Där en bana eller bandel lagts ner i olika etapper anges nedan året för den sista nedläggningen. Där årtal för rivning är känt anges i stället detta årtal. Nedläggningsdata är i allmänhet hämtade från Svenska Järnvägsklubben (1992).

IU = Ingen uppgift tillgänglig.

E 92 Nedlagd/riven efter 1992.

Beteckning: Stockholm-Roslagens Järnvägar (SRJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inven-teringstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Kårsta-Rimbo	14	1981	OF	D		H
Rimbo-Norrtälje	21	1969	OF	D	Delvis cykelled idag	H
Rimbo-Hallstavik	42	1977	OF	Ö	Betydande avbrott	L
Rimbo-Faringe	27	1977	OF	D	En del avbrott	L
Faringe-Uppsala	33	1977			Museijärnväg	

Beteckning: Faringe-Gimo Järnväg (FGJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inven-teringstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Faringe-Gimo	32	1972	LG,PK	Ö	Många avbrott	O

Beteckning: Dannemora-Hargs Järnväg (DHJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inven-teringstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Norrmon-Lövstabruk	29	1957	PK,LG	Ö	Stor del kvar, skogsväg	L
Risinge-Norvällen	8	1955	PK	KK	Skogsväg, ointressant	O
Knaby-Ramhäll	8	1959	PK	KK		O

Beteckning: Uppsala-Gävle Järnväg (UGJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Tierp-Strömsberg	10	1945		—		
Orrskog-Söderfors	9	1989	PK	Ö	Stor del kvar	L

Beteckning: Uppsala-Enköpings Järnväg (UEJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Uppsala-Balingsta (1 km N)	23	1984			Grusad cykelväg	
Balingsta(1 km N)-Enköping	21	1984	PK	Ö	Det mesta kvar	H

Beteckning: Norra Södermanlands Järnväg (NrSJ) (del av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Taxinge-Läggesta	7	E 92			Museijärnväg	
Läggesta-Mariefred	4	1964			Museijärnväg	
Läggesta-Åkers Styckebruk	5	E 92			Belagd cykelväg	
Åkers Styckebruk-Eskilstuna	42	E 92	PK	D	Rälsen kvar	M
Eskilstuna-Mälarbadens hamn	12	1933		—		

Beteckning: Mellersta Sörmlands Järnväg (MSJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Stålboga-Malmköping	14	1964	PK	Ö	Drygt hälften kvar	L
Malmköping-Skebokvarn	9	1967	PK	Ö	Nästan allt kvar	L

Beteckning: Askersund-Skylberg-Lerbäcks Järnväg (ASLJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Askersund-Lerbäck	14	1955		—		

Beteckning: Norra Östergötlands Järnvägar Järnväg (NÖJ) (del av)						
Sträcka	Km	Ned-lagd	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Finspång-Borggård	14	1991			Grusad cykelled	
Borggård-Pålsboda	43	1991	PK	Ö	Det mesta kvar	L
Pålsboda-Örebro	30	1962	PK	KK	Stora delar borta	O
Norrköping-Kimstad	18	1963	PK	KK	Ca 75 % kvar	L

Beteckning: Stavsjö Järnväg (StafsjöJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventerings- typ	Kommentarer	Prio-ritet
Kolmården-Stafsjö-Virå	19	1939		—		

Beteckning: Norrköping-Söderköping-Vikbolandets Järnväg (VB)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Norrköping-Kummelby-Arkösund	53	1960	PK	KK	Stora delar borta	O
Kummelby-Söderköping-Gusum	37	1966	PK	KK	Stora delar borta	O
Gusum-Valdemarsvik	11	1966			Grusad cykelled	

Beteckning: Norsholm-Västervik-Hultsfreds Järnvägar (NVHJ) (delar av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Norsholm-Åtvidaberg	42	1964	PK	KK	Stora delar borta	O
Ydrefors-Vimmerby	30	1940	LG	Ö	Delvis borta	L
Vimmerby-Spångenä	17	1961	LG	Ö	Kvar som mindre väg	L

Beteckning: Mellersta Östergötlands Järnvägar (MÖJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Fågelsta-Linköping	40	1963	PK	KK	Mindre delar finns kvar	L
Klockrike-Borensberg	8	1962	PK	KK	Nästan inget kvar	O
Fornåsa-Motala	15	1962	PK	KK	Nästan inget kvar	O
Fågelsta-Vadstena	9	1978			Museijärnväg	
Vadstena-Borghamn	14	1958	PK	Ö	Nästan inget kvar	O
Borghamn-Hästholmen	13	1958	PK	Ö	Delvis användbar	M
Hästholmen-Ödeshög	5	1983			Cykelväg	
Hästholmen-Väderstad	17	?	PK	Ö	Mycket borta	O
Väderstad-Mjölby	14	E 92	PK	Ö	Nästan allt kvar	H
Väderstad-Skänninge	17	1942	PK	KK	Nästan inget kvar	O
Skänninge-Bränninge	27	1959	PK	KK	Mycket borta	O
Linköping-Ringtorp	21	1964	PK	KK	Mycket borta	O

Beteckning: Anneberg-Ormaryds Järnväg (AOJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Smålands Anneberg-Ormaryd	7	1936	LG	Ö	Kvar som smal väg o stig	O

Beteckning: Eksjö-Österbymo Järnväg (EÖJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Eksjö-Österbymo	35	1968	PK	KK	Delvis kvar	L

Beteckning: Jönköping-Gripenbergs Järnväg (JGJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Jönköping-Vireda	46	1936	PK	Ö	Nästan inget kvar	O

Beteckning: Borås-Alvesta Järnväg (BAJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Hestra-Gislaved	17	1969			Cykelled	
Gislaved-Reftele	19	E 92	PK	KK	Finns kvar	M

Beteckning: Vetlanda Järnvägar (VJ) (del av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Sävsjö-Vallsjön (2 km V Hultagård)	7	1962			Cykelled	
Vallsjön-Landsbro	9	1966	PK	KK	Lämplig	M
Landsbro-Vetlanda	14	1977			Cykelled	
Järnforsen-Målilla	9	1969	—			

Beteckning: Växjö-Åseda-Hultsfreds Järnväg (VÅHJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Växjö-Åseda	60	E 92	PK	KK	Kvar nästan helt	H
Åseda-Hultsfred	57	E 92	PK	KK	Kvar helt	M

Beteckning: Östra Värends Järnväg (ÖVJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Brittatorp-Sävsjöström	32	1984	KS	Ö	Nästan helt kvar	H
Sävsjöström-Älgshult	11	1969	KS	Ö	Vissa skador	H

Beteckning: Östra Smålands Järnväg (ÖsmJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Älghult-Skoghult	23	1969	KS	Ö	Det mesta kvar	H
Skoghult-Ruda-Oskarshamn	56	1971	KS	Ö	Smärre luckor	H

Beteckning: Mönsterås Järnväg (MÅJ) (delar av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- rite- ring
Fagerhult-Skoghult	26	1963	PK	KK	Glesbygd, återvändsgränd	O
Skoghult-Sandbäckshult	32	1963	KS	Ö	Det mesta kvar	H

Beteckning: Sävsjöström-Nässjö Järnväg (SäNJ) (del av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Åseda-Sävsjöström	21	1989	PK	KK	Kvar	H
Sävsjöström-Målerås-Nybro	43	1989	PK	KK	Kvar	M

Beteckning: Kosta-Lessebo Järnväg (KLJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Lessebo-Kosta	16	1948	LG	Ö		L
Kosta-Målerås	14	1934	LG	Ö		L

Beteckning: Ölands Järnvägar (ÖJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Böda-Borgholm	54	1961	PeB	D	Mer än hälften bortta	O
Borgholm-Färjestaden	45	1961	PeB	D	Mycket bortta	O
Färjestaden-Mörbylånga	17	1961	PeB	D	Mindre partier kvar	O
Mörbylånga-Ottenby	37	1961	PeB	D	Det mesta kvar	H

Beteckning: Gotlands Järnväg (GJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Visby-Tingstäde-Lärbro	36	1962	PK	KK	Mer än hälften kvar	H
Visby-Roma-Hemse-Burgsvik	79	1963	PK	KK	Kan delvis användas	H

Beteckning: Slite-Roma Järnväg (SIRJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Slite-Roma	32	1955		—		

Beteckning: Klintehamn-Roma Järnväg (KIRJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Klintehamn-Roma	23	1959		—		
Klintehamn-Hablingbo	26	1959		—		

Beteckning: Ronehamn-Hemse Järnväg (RHJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Hemse-Ronehamn	10	1923		—		

Beteckning: Ljungbyholm-Karlslunda Järnväg (LCJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Ljungbyholm-Påryd	19	1960		—		

Beteckning: Kalmar-Torsås Järnväg (KTsJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Kalmar-Ljungbyholm	13	1965			Cykelled	
Ljungbyholm-Torsås	27	1965	LM	Ö	Långa avbrott	O

Beteckning: Östra Blekinge Järnväg (ÖBJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Gullaboby-Torsås	16	1940		—		
Torsås-Bergkvara	6	1965			Cykelled	
Torsås-Jämjö	29	1965	LM	D	Till stor del kvar	H
Jämjö-Gullberna (Karlskrona)	14	1965	LM	D	Stor del borta	O

Beteckning: Nättraby-Alnaryd-Eringsboda Järnväg (NAÄJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Älmeboda-Nättraby	49	1946		—		

Beteckning: Bredåkra-Tingsryds Järnväg (BTJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Bredåkra-Konga	30	1965	PK	KK		H
Konga-Tingsryd	11	1969			Cykelled	

Beteckning: Växjö-Tingsryds Järnväg (VTJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Växjö-Skir	4	1971	AE	D	Vissa avbrott	H
Skir-Kvarnamåla	33	1971			Är till stor del cykelled	
Kvarnamåla-Tingsryd	8	1971			Cykelled	

Beteckning: Karlshamn-Vislanda-Bolmens Järnväg KVBJ						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Karlshamn-Norråryd	38	1982			Cykelled	
Norråryd-Vislanda	40	1972	AE #	D	Delvis cykelled	H
Vislanda-Ljungby-Bolmen	51	1966	#	D	Vissa avbrott	H

Inventerades 1996 av Svenska Cykelsällskapet. Alvesta och Ljungby kommuner har dessutom bidragit till inventeringsarbetet.

Beteckning: Hönshylte-Kvarnamåla (HKJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Norråryd-Kvarnamåla	20	1972			Cykelled	

Beteckning: Blekinge kustbanor (BKB) (del av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Sandbäck-Olofsström	18	1951		—		
Sölvesborg-Lister	6	1956			Cykelled	
Lister-Hörviken	10	1956		—		

Beteckning: Sölvesborg-Olofström-Emmaboda Järnväg (SOEJ) (del av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Sölvesborg-Olofström	29	1988			Cykelled	

Beteckning: Christianstad-Hässleholms Järnväg (CHJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Älmhult-Immeln	45	1974	PK	KK	En del borta, privatiserad	L
Immeln-Kristianstad	25	1980			Cykelled	

Beteckning: Östra Skånes Järnvägar (ÖSJ) (stora delar av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Hästveda-Broby	12	1985		—		
Broby-Hanaskog	11	E 92	PK	KK	Kvar	M
Kristianstad-Hörby-Snogeröd	54	1961			Cykelled	
Snogeröd-Eslöv	13	1967	PK	KK	Mycket borta	O
Hörby-Höör	13	1931	PB	KK	För litet kvar	O
Tollarp-Everöd-Åhus		30-tal	PB	KK	Det mesta borta	O
Kristianstad-Everöd-Brösarp	40	1989	PB,PK	KK	Mycket lämplig som led	H

Beteckning: Ystad-Brösarps Järnväg (YBJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Brösarp-S:t Olof	14	1975			Museijärnväg	
S:t Olof-Tomelilla	16	1954	PK	KK	Delvis användbar	H

Beteckning: Ystad-Gärsnäs-S:t Olofs Järnväg (YGStOJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
S:t Olof-Gärsnäs	13	1972			Dressinbana	
Gärsnäs-Köpingebro	28	1984	PB	KK	Det mesta borta	O

Beteckning: Ystad-Eslövs Järnväg (YEJ) (del av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Tomelilla-Eslöv	56	1984	PB	KK	Mycket borta	L

Beteckning: Ystad-Skivarps Järnväg (YSJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Skivarp-Charlottenlund	11	1919	PB	KK	Inte mycket kvar	O

Beteckning: Trelleborg-Rydsgårds Järnväg (TRJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Trelleborg-Klagstorp	16	1978	SG	Ö	Tänkbar	M
Klagstorp-Skivarp	13	1963	PB	KK	Det mesta borta	O
Skivarp-Rydsgård	7	1973	PB	KK	Det mesta borta	O

Beteckning: Böringe-Östratorps Järnväg (BÖJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Böringe-Östratorp/Smygehamn	22	1960	PB	KK	Mycket borta	O

Beteckning: Landskrona-Lund-Trelleborgs Järnvägar (LLTJ) (delar av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer-ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Lund-Staffanstorp	8	1962	PB	KK	Delvis cykelled	
Staffanstorp-Klågerup	5	1962	PB	KK	Mesta borta	O
Klågerup-Svedala	12	1962	PB	KK	Det mesta kvar	M
Svedala-Trelleborg	18	1962	PB	KK	Det mesta borta	O

Beteckning: Malmö-Trelleborgs Järnväg (MTJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer-ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Malmö-Tygelsjö	13	1971			Cykelled	
Tygelsjö-Trelleborg	20	1956	PB	KK	Alltför litet kvar	O

Beteckning: Vellinge-Skanör-Falsterbo Järnväg (HSFJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer-ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Vellinge-Höllviken	7	1971	PB	KK	Mesta borta	O
Höllviken-Falsterbo	10	1971			Cykelled	

Beteckning: Västra Klagstorp-Tygelsjö Järnväg (KTJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer-ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Klagshamn-Tygelsjö	4	1963	PB	KK	För litet kvar	O

Beteckning: Malmö-Genarps Järnväg (MGJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer-ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Malmö-Klågerup	17	1948			Cykelled	
Klågerup-Genarp	10	1948	PB	KK	Det mesta borta	O

Beteckning: Malmö-Simrishamns Järnvägar (MSJ) (delar av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer-ingstyp	Kommentarer	Pri-orit
Staffanstorp-Dalby	9	1987	PB	KK	Ev. återupptagen trafik	?
Dalby-Sjöbo	24	1970	PB	D	Dressinbana ca 9 km	H
Sjöbo-Tomelilla	21	1981	PB	KK	Dressinbana	H
Dalby-Torna Hällestad	5	1983	PC	D	Cykelled	
Torna Hällestad-Harlösa	9	1983	PC	D	Vissa skador	M
Harlösa-Bjärsjölagård	11	1957	PB	KK	För litet kvar	O

Beteckning: Bjärred-Lund-Harlösa Järnväg (BLHJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer-ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Bjärred-Lund	12	1939			Cykelled	
Lund-Södra Sandby	10	1939			Cykelled	
Södra Sandby-Harlösa	14	1984	PC	D		M

Beteckning: Landskrona-Kävlinge-Sjöbo Järnväg (LKSJ) (delar av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer-ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Kävlinge-Örtofta	9	1984			Cykelled	
Örtofta-Harlösa	20	1957	PB	KK	Mindre än hälften kvar	O
Örtofta-Sjöbo	35	1957	PB	KK	Betydande luckor	O

Beteckning: Kävlinge-Barsebäcks Järnväg (KjBJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Kävlinge-Barsebäckshamn	16	1956	PB	KK	Inte mycket kvar	O

Beteckning: Landskrona&Helsingborgs Järnvägar (L&HJ) (del av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Landskrona-Billeberga	11	1983	PK	KK	Kvar	L

Beteckning: Landskrona-Engelholms Järnväg (LEJ) (del av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Landskrona-Billesholm	26	1960	PB	KK	För litet kvar	O

Beteckning: Helsingborg-Råå-Ramlösa Järnväg (HRRJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Helsingborg-Råå	8			—		

Beteckning: Höganäs-Mölle Järnväg (HMöJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Höganäs-Mölle	10	1963			Cykelled	

Beteckning: Skåne-Hallands Järnväg (SHJ) (del av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Höganäs-Kattarp	15	1988			Cykelled	

Beteckning: Engelholm-Klippans Järnväg (EKJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Ängelholm-Östra Ljungby	19	1953	PB	KK	För litet kvar	O
Östra Ljungby-Klippan	8	1953	PB	KK	För litet kvar	O

Beteckning: Klippan-Eslövs Järnväg (KEJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Klippan-Ljungbyhed	10				Museijärnväg	
Ljungbyhed-Eslöv	30	1968	PK	KK	Delvis användbar	M

Beteckning: Skåne-Smålands Järnväg (SSJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prioritet
Kärreberga-Östra Ljungby	8	1991	PB	KK	Möjlig att använda	H
Östra Ljungby-Eket	11	1991	PB	KK	Möjlig att använda	H
Eket-Örkelunga-Skånes Fagerhult	20	1991			Cykelled	
Skånes Fagerhult-Markaryd	13	E 92	PK	KK	Möjlig att använda	H
Markaryd-Traryd	18				Museibana	
Traryd-Ljungby	32	1975	PK	KK	Möjlig att använda	H
Ljungby-Värnamo	42	E 92	PK	KK	Spåren kvar	H

Beteckning: Halmstad-Bolmens Järnväg (HBJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Bolmen-Bygget	31	1966	#	D	Vissa luckor	H
Bygget-Simlångsdalen	15	1966			Grusad cykelled	
Simlångsdalen-Halmstad	18	1966			Asfalterad cykelled	

Inventerades 1996 av Svenska Cykelsällskapet. Alvesta och Ljungby kommuner har dessutom bidragit till inventeringsarbetet.

Beteckning: Falkenbergs Järnväg (FJ)						
Sträcka	Km	N/R	Invente- rare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Falkenberg-Vinberg	6	1961	MK	D	Parallell GC-led finns	O
Vinberg-Vessigebro	8	1961	MK	D	Inte mycket kvar	O
Vessigebro-Ätrafors	6	1961	MK	D	Mindre luckor	M
Ätrafors-Svartåhed	7	1961	MK	D	Inte mycket kvar	O
Svartåhed-Ullared	8	1961	MK	D		M
Ullared-Axelfors-Uddebo	56	1961	MK, LG	Ö		H
Uddebo-Tranemo	6	1961			Cykelled	
Tranemo-Limmared	5	1991	LG	D		H
Axelfors-Svenljunga	6	1961	LG	Ö		H
Svenljunga-Hillared	18	1961			Cykelled	

Beteckning: Varberg-Ätrons Järnväg (VbÄJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Varberg-Ullared	31	1961	MK	Ö	Lucka närmast Varberg	H
Ullared-Ätran	36	1961	MK	Ö		M

Beteckning: Halmstad-Nässjö Järnvägar (HNJ) (Delar av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Ätran-Kinnared	18	1961	LG	Ö		M
Limmared-Tranemo	6	1991	LG	D		H
Tranemo-Ambjörnarp	8	1991	LG	Ö		L
Ambjörnarp-Sjötofta	7	1991			Dressinbana	
Sjötofta-Burseryd	19	1991	LG	Ö		L
Limmared-Vegby	16	1991	HC, LG	D		H
Vegby-Ulricehamn	14	1991			Asfalterad cykelled	
Ulricehamn-Blidsberg	17	1991			Asfalterad cykelled	
Blidsberg-Falköping	30	1991	HC, LG	D	Cykelled	

Beteckning: Göteborg-Särö Järnväg (GSJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Göteborg-Särö	24	1966			Cykelled	

Beteckning: Kinds Järnväg						
Sträcka	Km	N/R	Inven- terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio- ritet
Borås-Nytorp	17	1902	LG	D	Mötesplatsväg f.n.	H

Beteckning: Borås-Jönköpings Järnväg (BsJJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inven-teringstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Borås-Gånghester	7	1989	LG,HC	D	Parallell cykelled finns	O
Gånghester-Dalsjöfors-Hökerum	26	1989	LG,HC	D	Kvar i sin helhet	H
Hökerum-Ulricehamn	12	1989			Asfalterad cykelled	
Ulricehamn-Jönköping	60	1966	HC	Ö		H

Beteckning: Tidaholms Järnväg (TJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inven-teringstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Åsarp-Vartofta	8	1918	PK	KK	Det mesta borta	O
Vartofta-Tidaholm	24	1989	PK	Ö	Nästan allt är kvar	M

Beteckning: Falköping-Uddagårdens Järnväg (FUJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inven-teringstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Falköping-Uddagården	6	1991		—		

Beteckning: Västergötland-Göteborgs Järnväg (VGJ) (delar av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inven-teringstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Olskroken-Sjövik	36	1967			Cykelled (i huvudsak)	
Sjövik-Anten	11	1970	MKå	Ö	Ridväg, delvis borta	L
Anten-Grävsnäs	9				Museijärnväg	
Grävsnäs-Skara	69	1989	PK,MKå, LK	Ö	Många avbrott	O
Skara-Lundsbrunn	11				Museijärnväg	
Lundsbrunn-Forshem	19	1984		—		
Torved-Gullspång	20	1965			Dressinbana	

Beteckning: Trollhättan-Nossebro Järnväg (TNJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inven-teringstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Trollhättan-Åsaka	10	1968	PK	KK	Mycket borta	O
Åsaka-Nossebro	23	1968	PK, MKå	Ö	Det mesta kvar som väg	L

Beteckning: Lidköpings Järnvägar (LJ) (del av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inven-teringstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Lidköping-Tun	27	1939	PK	KK	Nästan inget kvar	O

Beteckning: Malma-Haggårdens Järnväg						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inven-teringstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Malma-Haggården	2	1956		—		

Beteckning: Södra Kinnekulle Järnväg (SKJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inven-teringstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Källby-Kinnekleva	9	1955		—		

Beteckning: Skara-Timmersdala Järnväg (STJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inven-teringstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Dämman-Timmersdala	4	1940	PK	Ö	Inte mycket kvar	O
Skara-Dämman	23	1952	LK	Ö	Mer än hälften kvar	L

Beteckning: Lidköping-Skövde-Stenstorps Järnväg (LSSJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Lidköping-Skara	22	1969	LK	Ö	Inte mycket kvar	O
Skara-Axvall	8	1967	LK	Ö	Mer än hälften kvar	M
Axvall-Varnhem	5	1967	LK	Ö	Mycket borta	L
Varnhem-Skövde	16	1967			Cykelled (i huvudsak)	
Axvall-Stenstorp	20	1962	LK, PK	Ö	Inte mycket kvar	O

Beteckning: Hjo-Stenstorps Järnväg (HSJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Stenstorp-Hjo	54	1967	PK	Ö	Det mesta kvar	M
Svensbro-Tidaholm	15	1956	PK	Ö	Det mesta borta	O

Beteckning: Mariestad-Moholms Järnväg (MMJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Mariestad-Moholm	18	1967	PK	KK	En del längre avbrott	L

Beteckning: Statsbanan Skövde-Karlsborg (trafik nedlagd men rälsen kvar)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Skövde-Mölltorp	36	E 92	PK	Ö	Spåren kvar	M
Mölltorp-Karlsborg	8	E 92	PK	Ö	Spåren kvar	H

Beteckning: Uddevalla-Lelångs Järnväg (ULB)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Uddevalla-Lane	10	1964			Cykelled	
Lane-Bäckefors	50	1964	PK, LG	KK, Ö	En del längre avbrott	M
Bäckefors-Billingsfors	24	1960	LG	Ö	Det mesta kvar	M
Billingsfors-Bengtsfors	5	1960			Cykelled	

Beteckning: Dals Rostock-Mellerud						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Dals Rostock-Mellerud	5				Cykelled	

Beteckning: Dal-Västra Värmlands Järnväg (DVVJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Beted-Skillingfors	19	1961		—		
Bengtsfors-Årjäng	52	1985			Turisttrafik sommartid	
Årjäng-Jössefors	60	1989	LG	Ö	Det mesta kvar, 4 km cykelled	L/M

Beteckning: Åmål-Årjängs Järnväg (ÅmÅJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Hallanda-Kättilsbyn	4	1949	LG	Ö	Uppslukad av väg	O
Årjäng-Svanskog	44	1966	LG	Ö	Vissa längre avbrott	L

Beteckning: Nordmark-Klarälvens Järnväg (NKIJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Edebäck-Sjögränd	5	1952		—		
Skoghall-Karlstad	10	1983		—		
Karlstad-Deje	30	1984			Cykelled	
Deje-Uddeholm	55	1991	PK	KK	Höga turistvärden	H
Uddeholm-Hagfors	8	1991			Museijärnväg	
Hagfors- Finnshyttan	55	1979	PK	KK	Skador, delvis stor väg	L
Nordmark-Taberg-Motjärnshyttan	17	1969		—		

Beteckning: Lindfors-Bosjöns Bana (LBB)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Lindfors-Bosjön	28	1947		—		

Beteckning: Svartälvs Järnväg (SEJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Grythyttan-Kortfors	38	1936		—		

Beteckning: Nora Bergslags Järnväg (NBJ) (delar av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Bredsjö-Striberg-Gyttorp	48	1979		—		
Ervalla-Nora-Gyttorp	23	1979			Museijärnväg	
Gyttorp-Bofors	37	1989		—		
Strömstorp-Gullspång	39	1990			Dressinbana	
Gullspång-Otterbäcken	6	1990		—		

Beteckning: Örebro-Svartå Järnväg (ÖrSJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Lindbacka-Latorpsbruk-Grythyttan	10	1991			Cykelled	
Latorpsbruk-Svartå	37	1991	PK	Ö	Mesta kvar	M

Beteckning: Bredsjö-Degerfors Järnväg/Dalkarlsbergs Järnväg (BDJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Degerfors-Dalkarlsberg	39	1907		—	Delvis militärt område	O
Dalkarlsberg-Vikersvik	8	1953		—		
Vikersvik-Striberg	11	1907		—		

Beteckning: Mora-Vänerns Järnväg (MVJ) (delar av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Mora-Lesjöfors	136	1969			Trafiken nedlagd, spåren kvar	L/M
Lesjöfors-Nyhyttan	32	1986			Trafiken nedlagd, spåren kvar	L/M
Nyhyttan-Filipstad	8	1964		—		
Brintbodarna-Malung	28	1934		—		

Beteckning: Limedforsen-Särna Järnväg (LiSJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Malung-Sälen-Särna	96	1975		—		

Beteckning: Hällefors-Fredriksbergs Järnväg (HFJ), inkl. Sävsnäs Järnväg (SVJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Fredriksberg-Hällefors	49	1970	PK	KK	Kvar som smal väg	L/M
Fredriksberg-Neva	16	1964	PK	KK	Det mesta kvar	L/M
Gravendal-Hörken	31	1940	PK	KK	Det mesta kvar	L/M

Beteckning: Bånghammar-Klotens Järnväg (BKJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Bånghammar-Kloten	22	1937	PK	KK	Ersatt av större väg	O

Beteckning: Statsbanan Dagarn-Hultebro						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Dagarn-Hultebro	7	1931		—		

Beteckning: Storå-Guldsmedshyttans Järnväg						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Storå-Guldsmedshyttan	4	1987		—		

Beteckning: Storå-Stråssa Järnväg						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Storå-Stråssa	7	1987		—		

Beteckning: Trafik AB Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar (TGOJ) (del av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Ludvika-Grängesberg	18	1986			Cykelled	
Grängesberg-Ställdalen	17	1990	PK	KK	Spåren kvar	

Beteckning: Köping-Uttersberg-Riddarhyttans Järnväg (KURJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Köping-Kolsva	14	1971			Cykelled	
Kolsva-Riddarhyttan	32	1971	PK	KK	Flera längre avbrott	O
Kejsartorp-Svansbo	2	1937		—		

Beteckning: Enköping-Heby-Runhällens Järnväg (EHRJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Enköping-Heby	37	1969	PK, LG	Ö	Nästan allt borta	O
Heby-Runhällen	11	1969	PK, LG	Ö	Betydande luckor	O

Beteckning: Sala-Gysinge-Gävle Järnväg (SGGJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Sala-Runhällen	19	1981	PK, LG	Ö	En del luckor	L
Runhällen-Hedesunda	46	1981	PK, LG	Ö	Det mesta kvar	L/M
Hedesunda-Hagastrom	34	1981		—		

Beteckning: Byvalla-Långshyttans Järnväg (BLJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Byvalla-Långshyttan	28	1967	PK	KK	Några km saknas	L

Beteckning: Näs-Horndals Järnväg (NsHJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Näs-Horndal	16	1953	PK	KK	Flertal luckor	O

Beteckning: Gruvgården-Fors Järnväg (GFJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Gruvgården-Fors	17	1967	PK	KK	Nästan allt kvar	M

Beteckning: Jularbo-Månsbo Järnväg (JMJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Jularbo-Månsbo	5	1982		—		

Beteckning: Kärrgruvan-Klackbergs Järnväg (KKJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Kärrgruvan-Klackberg	5	1979		—		

Beteckning: Krylbo-Norbergs Järnväg (KNJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Krylbo-Kärrgruvan	19	1958		—		

Beteckning: Klackbergs Järnväg (KlbJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Norberg-Klackberg	5	1979		—		

Beteckning: Stockholm-Västerås-Bergslagens Järnvägar (SWB)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Morgårdshammar-Smedjebackens hamn	3	1947		—		
Björbo-Nyhammar	24	1981	PK	KK	Det mesta kvar	M
Nyhammar-Ludvika	23	1992			Cykelled	
Norberg-Snyten	11				Museijärnväg	
Tillberga-Ramnäs	28	1991	PK	KK	Kvar	M

Beteckning: Bergslagens Järnväg (BJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Idkerberget-Rämshyttan	10	1985		—		

Beteckning: Gävle-Dala Järnväg (GDJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Tisken-Källviken	2	1979	PK	KK	Alternativ cykelväg finns	O
Källviken-Hinsnoret	4	1960			Del av cykelled	
Hinsnoret-Kvarnsveden	17	1960	PK	KK	Tänkbar, men alternativ finns	L/M

Beteckning: Falun-Rättvik-Mora-Järnväg (FRMJ) (del av)						
Sträcka	Km	N/R	Inven-terare	Inventer- ingstyp	Kommentarer	Prio-ritet
Grycksbo-Rättvik	37	1967	PK	KK	Kvar i allt väsentligt	H

Beteckning: Dala-Ockelbo-Norrsundets Järnväg (DONJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Norrsundet-Ockelbo	27	1970	PK	KK	Det mesta kvar	L
Ockelbo-Jädraås	18	1970	PK	KK	Det mesta kvar	O
Jädraås-Tallås	6	1968			Museijärnväg	
Tallås-Linghed	35	1968	PK	KK	Avskuren av museijärnvägen	O

Beteckning: Dala-Hälsinglands Järnväg (DHdJ) (del av)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Edsbyn-Furudal	49	1972			Dressinbana	

Beteckning: Marma-Sandarne Järnväg (MaSJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Askesta-Sandarne	11	1981		—		

Beteckning: Voxna-Lobonäs Järnväg (VLJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Voxna-Lobonäs	29	1933	PK	Ö	Mycket borta, t.ex. broar	O

Beteckning: Statsbanan Hybo-Hudiksvall						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Hybo-Hudiksvall	55	E 92			Planeras bli musei- och dressinbana	

Beteckning: Norra Hälsinglands Järnväg (NHJ)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Hudiksvall-Harmånger	20	1927		—		
Harmånger-Bergsjö	20	1962		—		

Beteckning: Statsbanan Sveg-Hede						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Sveg-Hede	72	1966		—		

Beteckning: Statsbanan Haparandabanan (del av)						
Sträcka	Km	N/R	Inventerare	Inventeringstyp	Kommentarer	Prioritet
Övertorneå-Karungi	47	1986	PK	KK	Mycket kvar, kommunen ointresserad	L