

# Cykla på banvallar

Utvecklingen av cykelledinfrastruktur och cykelsatsningar  
i Ulricehamns kommun





## Förord

På många håll i landet och utomlands pågår utbyggnader av cykelleder på nedlagda banvallar. I Ulricehamns kommun har man framgångsrikt bedrivit ett arbete som hittills resulterat i 75 kilometer nya cykelbanor, ett cykelledsnät som är flitigt nyttjat av såväl kommunens invånare som besökare. Vi fann det intressant att närmare studera den process och de viktiga faktorer som bäddat för utbyggnaden.

Jämfört med andra länder har Sverige ett väldigt begränsat nät av bilfria cykelleder. Genom denna rapport hoppas vi kunna sprida ett framgångsrikt exempel så att andra kan inspireras och dra lärdom av de erfarenheter man gjort. Vi tror att rapporten kan intressera såväl anställda inom Vägverket, kommunala politiker och tjänstemän samt organisationer som arbetar med cykelfrågor.

Britta Johnson  
Vägverket Region Väst

# Innehåll

<b>Förord</b> .....	3
<b>Sammanfattning</b> .....	4
<b>1. Inledning</b> .....	6
<b>2. Bakgrund</b> .....	7
2.1 Ulricehamn .....	8
<b>3. Nulägesbeskrivning</b> .....	9
3.1 Nuvarande cykelledsnät i Ulricehamn .....	9
3.2 Utnyttjande av cykellederna .....	10
3.3 Cykelturism .....	10
3.4 Västerhavsleden – en vision av ett stort cykelledsnät från Vättern till Västerhavet .....	10
<b>4. Utveckling av cykellederna i Ulricehamn</b> .....	11
4.1 Arbetsmetod .....	11
4.2 Kronologiskt händelseförlopp .....	12
<b>5. Nyttjande och effekter av cykelledssystemet</b> .....	21
5.1 I kommunen .....	21
5.2 I regionen .....	22
<b>6. Analys</b> .....	25
6.1 Nyckelfaktorer som har påverkat utvecklingen av cykelledsnätet i Ulricehamn .....	25
6.2 Processens dynamik – hur faktorerna förstärkte varandra .....	31
6.3 Viktiga faktorer enligt aktörerna .....	33
6.4 Framtiden för cykelsatsningar i Ulricehamn .....	34
<b>7. Samhällsekonomiska aspekter</b> .....	35
7.1 Kostnader .....	35
7.2 Vinst .....	37
7.3 Är cykelledssystemet i Ulricehamn en lönsam investering? .....	45
<b>8. Källor</b> .....	46

## Sammanfattning

I Ulricehamns kommun har det sedan början av 1990-talet byggts en omfattande cykelledsinfrastruktur, främst på nedlagda banvallar. Det finns idag (2004) 75 km asfalterade cykelleder på banvallar inom kommunen och det har även skapats anknötningar till Borås och Falköpings kommuner. Lederna nyttjas flitigt av invånare och besökare i regionen och Ulricehamns cykelleder kan även komma att bli en stomme för ett mer omfattande, regionalt cykelledsnät som sträcker sig från Vättern till Västkusten.

Syftet med rapporten är att kartlägga och beskriva processen som ledde till det nuvarande cykelledsnätet i Ulricehamns kommun, tydliggöra de viktigaste faktorerna i processen samt att beskriva kostnaden och nyttan av satsningen. I rapporten görs en identifiering och presentation av de avgörande besluten, omständigheterna och aktörerna för utvecklingen av cykelledssystemet. De olika aktörernas roll och tolkning av processen beskrivs. Kostnaderna samt en grov kartläggning av cykelledsnätets effekter för miljön, tillgängligheten, turism m.m. har sammanställs.

De mest centra faktorerna i framväxten av cykelledsnätet i Ulricehamn är enligt undersökningen:

- Banvallarna kom i sin helhet i kommunal ägo och styckades inte upp.
- Cykelledsidén var lokalt väl förankrad
- Positiva reaktioner från befolkningen
- Politiska initiativ och tydliga framtidsvisioner
- God kommunal ekonomi och statliga bidrag
- Satsning på kvalitet, asfaltering
- Eldsjälar och kompetent personal
- Positiva exempel av lyckade cykelledssatsningar utomlands
- Gynnsam bebyggelsestruktur i kommunen
- Politisk enighet och öppenhet för förslag

Den totala investeringskostnaden för cykelledssystemet uppgick till år 2003 totalt till ca. 12 mkr, varav kommunens kostnader ca. 8,5 mkr. Den totala årliga kostnaden (inkl. ränta och avskrivning) för infrastrukturen beräknas till ca. 800 tkr och den årliga underhållskostnaden till 400 tkr. Jämfört med helt nybyggda cykelleder är ledssystemet i Ulricehamn mycket prisvärt. Investeringskostnaden på under 200 tkr per km cykelled är låg jämfört med Vägverkets uppskattning för helt nybyggda cykelleder som ligger på 1,5–2 mkr per km.

De samhällsekonomiska vinsterna med cykellederna ligger på många plan och är svåra att bestämma. Som viktigaste faktorer identifieras *ökad tillgänglighet*, inte minst för äldre, funktionshindrade och barn, *hälsovinster* samt *besöks- och fritidsnäringen*. Andra faktorer är ökad trafiksäkerhet, miljöförbättringar, privatekonomiska vinster för nyttjarna samt kommunens ökade attraktivitet.

Sammanlagt anses vinsterna åtminstone balansera kostnaderna, sannolikt är den samhällsekonomiska lönsamheten betydligt högre. Största utvecklingspotentialen för att förbättra investeringens långsiktiga lönsamhet spås i området turism och hälsa.

# 1

## Inledning

Denna rapport är framtagen för Vägverket Region Väst av Koucky & Partners Miljökonsulter. Syftet med rapporten är att kartlägga och beskriva processen som ledde till det nuvarande cykelledsnätet i Ulricehamns kommun, tydliggöra de viktigaste faktorerna i processen samt att beskriva kostnaden för och nyttan av satsningen.

I rapporten görs en identifiering och presentation av de avgörande besluten, omständigheterna och aktörerna för utvecklingen av cykelledssystemet. De olika aktörernas roll och tolkning av processen beskrivs. Kostnaderna samt en grov kartläggning av cykellednätets effekter för miljön, tillgängligheten, turism mm. har sammanställs.

# 2

## Bakgrund

Som i många andra länder världen runt så byggdes det i Sverige med början vid mitten av 1800-talet snabbt upp ett nät av järnvägar för att tillgodose människors och industrins behov av transporter. Järnvägsnätet knöt ihop städer och större tätorter, men byggdes ofta även ut i relativt glest befolkade områden. Detta då industriutvecklingen i Sverige även skedde i brukssamhällen i inlandet och längs kusterna samt för att förenkla transporter av skogsprodukter.

Den ökade motoriseringsgraden för både person- och godstransporter, utbyggnaden av vägnätet samt förändringar i den demografiska och industriella strukturen inledde ca. 100 år senare en våg av nedläggningar av mindre järnvägslinjer. Som störst var nedläggningarna under 1950- och 60-talet och med en ny topp under 1980-talet. Totalt omfattar de nedlagda banvallarna i Sverige över 7000 km<sup>1</sup>.

Ofta finns banvallen kvar efter den nedlagda sträckan och den kan med fördel utnyttjas som cykelled. Att anlägga cykelleder på banvallen har fördelen att kostnaderna är förhållandevis låga eftersom banvallen som redan befintlig resurs kan återanvändas. Dessutom blir cykellederna åtskilda från bilvägar, har liten lutning och leder ofta genom naturskön miljö. På många håll har nedlagda banvallar byggts om till bilfria



cykelleder till exempel i Spanien (Vias Verdes, se även [www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com)), i USA av organisationen Rails to Trails Conservancy ([www.railtrails.org](http://www.railtrails.org)) och i Storbritannien av organisationen Sustrans ([www.sustrans.org.uk](http://www.sustrans.org.uk)). Även i Sverige har nedlagda banvallar framgångsrikt omvandlats till cykelled, t.ex. gamla Säröbanan från Göteborg till Särö och i Ulricehamn. Jämfört med andra länder har dock Sverige fortfarande ett väldigt begränsat nät av bilfria cykelleder.

Sveriges Riksdag har ställt sig bakom målet att cykeltrafikens andel av antalet resor ska öka<sup>2</sup>. Gång- och cykeltrafiken i Sverige (räknad i personkm) är enligt propositionen i stort sett oförändrad de senaste 20 åren, samtidigt som biltrafiken har ökat med 50%. Att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik anges som väsentligt ur ett tillgänglighetsperspektiv, men har samtidigt fördelar från miljö- och folkhälsosynpunkt. Regeringen anser också att satsningar på gång- och cykeltrafik ska genomföras på ett sådant sätt att de bidrar till att delmålet om trafiksäkerhet uppnås.

I det ljuset är användningen av nedlagda banvallar en intressant möjlighet att skapa nya och trafiksäkra cykelleder, något som bl.a. uppmärksammats med en motion till riksdagen år 2002, där cykellederna i Ulricehamn nämns som exempel<sup>3</sup>.

## 2.1 Ulricehamn

Ulricehamn är en gammal järnvägsknut där järnvägslinjen från Borås mot Jönköping korsade sträckan Falköping–Tranemo, med anknäring till Västkusten. Många mindre tätorter har utvecklats längs dessa två järnvägslinjer. Som på många andra håll i landet lades även järnvägen genom Ulricehamn ner. Därmed öppnades möjligheten att använda banvallarna som bas för ett utbyggt cykelledsnät.

Ulricehamns kommun har byggt bilfria cykelleder på stora delar av de nedlagda banvallarna, delvis med stöd av direkta stadsbidrag (LIP, Lokalt Investeringsprogram) samt med hjälp av Vägverket. Cykelledsnätet i Ulricehamn har blivit en grundstomme i ett tänkt nät av cykelleder från Falköping till Västkusten. Detta tänkta framtida ledssystem skulle ge ett sammanhängande nät av leder på cirka 32 mil, från Vättern till Västkusten.

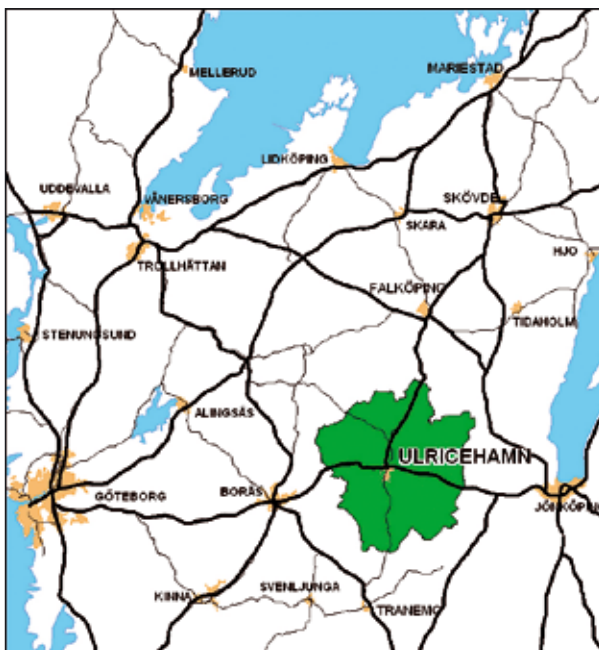


Bild 1: Ulricehamns kommun med omland.  
Källa: Ulricehamns kommun

# 3

## Nulägesbeskrivning

### 3.1 Nuvarande cykelledsnät i Ulricehamn

Kartan visar kommunens bilfria banvallsleder. I dagsläget (september 2004), har 75 kilometer av kommunens banvall asfalterats. Från Ulricehamns stad är det 22 km till Borås kommungräns, 27 km till Falköpings gräns och 22 km till Tranemos. Det finns även planer på en cykelväg mot Jönköping, men inga beslut är ännu tagna<sup>4</sup>. Mellan tätorten Borås och Ulricehamn är cykelleden komplett utbyggd och asfalterad, till tätorten Falköping kvarstår oasfalterade sträckor inom Falköpings kommun.



Bild 2: Cykelledsnätet i Ulricehamns kommun (röd) år 2003. Cykelleden på banvallen mellan Ulricehamn och Jönköping är inte utbyggd än.  
Källa: Ulricehamns kommun

## 3.2 Nyttjandet av cykellederna

Ett resultat av cykelledssatsningen i Ulricehamn är att brukandet av banvallarna har ökat markant och att nya grupper av brukare har kommit till. Arbetspendlingen med cykel har ökat mellan orterna längs banvallen som följd av lederna. Innan banvallsatsningarna cyklade nästan ingen på vallarna, nu finns det en regelbunden trafik inte minst för arbetsresor mellan olika orter och från Ulricehamns stad till Vist industriområde. Fler väljer även att cykla till arbetet året runt, något som bekräftas av de trafikmätningar som genomförts.<sup>5</sup>

Rekreationscyklingen har även ökat och då främst på helgerna. Vid kommungränsen mot Borås "mitt i skogen" visade en mät punkt att cirka 250 cyklister passerade en söndag i mitten av augusti. Mätresultaten är entydiga, det cyklas mer nu när lederna är utbyggda och asfalterade jämfört med tidigare. Även andra nyttjare än cyklister använder lederna nu, till exempel inlineåkare, rullskidåkare samt äldre och funktionshindrade i rullstol.<sup>6</sup>

## 3.3 Cykelturism

Cykellederna i Ulricehamn nyttjas i stor utsträckning för dagsutflykter, men även längre cykelsemestrar. En kommersiell cykeluthyrning har etablerat sig i anslutning till leden och kompletta cykelpaket som även omfattar övernattning erbjuds. Cykel- främjandets nationella cykelturistveckan år 2005 kommer att äga rum i Ulricehamn.

## 3.4 Västerhavsleden – en vision av ett stort cykelledsnät från Vättern till Västerhavet

Målet med Västerhavsleden är att knyta ihop Ulricehamn med omgivande kommuner hela vägen till Västkusten genom att fortsätta utbyggnaden av cykelleder. Genom att utnyttja gamla järnvägsbankar inom kommunerna Borås, Falkenberg, Falköping, Jönköping, Svenljunga, Tranemo, Ulricehamn och Varberg skulle ett omfattande nät av cykelleder kunna skapas. Det tänkta nätet skulle främst gå på gamla banvallar och är cirka 32 mil långt, varav 85% skulle vara helt bilfria. Bild 2 illustrerar de nedlagda järnvägar som på sikt skulle kunna bli ett stort sammanhängande rekreations-, arbetspendlings- och turistcykelnät.<sup>7</sup>

# 4

## Utveckling av cykellederna i Ulricehamn

### 4.1 Arbetsmetod

Genom sammanställning av arkivmaterial från Ulricehamns kommun, artiklar från mediaarkiv och intervjuer skapades en övergripande bild av arbetet och processerna i Ulricehamn som lett fram till dagens cykelledsystem.

Bland de intervjuade finns ansvariga tjänstemän, lokalpolitiker i Ulricehamn, aktiva i samhällsföreningen samt tjänstemän i Borås kommun och på Vägverkets lokalkontor i Mariestad. Intervjuerna har i första hand använts för att kartlägga det historiska händelseförloppet. Urvalet av de intervjuade gjordes med målet att få med representanter för de flesta aktörer som varit inblandade i utvecklingen av cykelleds-nätet.

Utöver själva händelseförloppet undersöktes även vilka faktorer de olika aktörerna ansåg som relevanta för framväxten av cykellederna, vilken roll de olika aktörerna spelade och vilka framtidstankar aktörerna har för ledsystemet.



## 4.2 Kronologiskt händelseförlopp

Nedan presenteras ett kronologiskt händelseförlopp, till stor del baserat på utdrag ur Ulricehamns kommunarkiv.

ÅR	ÄRENDE
1985-02-21	Nedläggning av persontrafiken på järnvägslinjen Ulricehamn–Gånghester. <sup>8</sup>
1985-09-03	Nedläggning av persontrafiken på järnvägslinjen Ulricehamn–Falköping. <sup>9</sup>
1985-11-13	Motion från kommunfullmäktigeledamot Bengt-Olof Foss (s) angående framtida användning av banvallar inom Ulricehamns kommun. Utredning av möjligheterna för Ulricehamns kommun att köpa banvallarna mellan Ulricehamn och Falköping respektive Borås och Landeryd samt att anlägga cykelvägar på dem. <sup>10</sup>
1986-03-20	Nedläggning av persontrafik Ulricehamn–Sjötofta när länsväg 157 är upprustad. <sup>11</sup>
1986-03-20	Kommunfullmäktige beslutar att ge kommunstyrelsen uppdrag att utreda förutsättningarna för kommunalt nyttjande av banvallarna. <sup>12</sup>
1986-09-02	Beslut att riva upp järnvägsspår Ulricehamn–Åsarp. <sup>13</sup>
1987-03-03	Nedläggning av godstrafik och beslut att riva upp järnvägsspår Ulricehamn - Gånghester. <sup>14</sup>
1987-08-10	Motion till fullmäktige i Borås kommun av Bengt Pettersson (c) från Rångedala om att förvärva banvallen och efterhöra Ulricehamns kommuns intresse att anlägga cykelled/skidspår på banvallen. <sup>15</sup>
1987-09-01	Skrivelse från Borås kommunfullmäktige till Ulricehamns kommun om att det finns ett intresse av ombyggnad av före detta järnväg till cykelled/skidspår mellan Ulricehamn–Borås. Detta då riksväg 40 ansågs vara trafikintensiv och farlig för cyklister, avlastning av denna skulle bidra till bättre miljö och hälsa då fler använder cykel. <sup>16</sup>
1987-09-11	Ulricehamns kommun meddelar Borås kommun att de har intresse av att medverka i eventuell kommande utredning för ombyggnad av före detta järnväg till cykelled/skidspår mellan Ulricehamn–Borås. <sup>17</sup>

## BAKGRUND

År 1985 beslutade regeringen att persontrafiken på bandelarna Ulricehamn–Gånghester och Ulricehamn–Falköping skulle upphöra och då senast från och med sommaren 1985. Persontrafiken på bandelen Ulricehamn–Sjötofta skulle upphöra så snart länsväg 157 upprustades, dock senast under år 1988. Ulricehamns kommun fick statsbidrag för övergång till buss- trafik samt vägupprustning. Rivning av järnvägsspåret skedde mellan åren 1986–1988.

Samma år som järnvägen lades ner i kommunen (1985) kom den första motionen för att använda banvallarna till gång- och cykelväg. Motionen lämnades av en enskild socialdemokratisk ledamot. Idén till motionen väcktes då ledamoten körde bil mellan Borås och Ulricehamn och i mörkret mötte en rullskidåkare utan reflex. Olycksrisken blev så påtaglig att det ledde till en motion. Dessutom nyttjade han själv banvallarna för skidåkning och han ville inte att det skulle bli som med banvallarna till Jönköping. Den banvallen således på 1960-talet till intilliggande markägare eller andra intressenter och har bland annat använts som fyllningsmassa för skogsbilvägar eller som privat mark och väg. Ledamoten sa i talarstolen att den framtida transportpolitiken kan förändras och att banvallarna ska vara i samhällets ägor. Han tyckte att Ulricehamn skulle ta till vara på möjligheten att köpa banvallarna och asfaltera dem så att många kan använda dem, till exempel cyklister och rullskid- åkare.<sup>41</sup>

När tågtrafiken las ner 1985 ställde flera byalag och föreningar sig snabbt frågan vad som skulle hända med banvallen och tillhörande stationer. Till en början fanns det inga direkta, konkreta planer på vad som skulle göras. Många bönder ville lösa in marken, kanske för att använda banvallen som körväg, kanske för att riva den. Många ville ha en mindre bilväg eller kanske t.o.m. en järnväg igen. Cykelledsidén diskuterades inte särskilt mycket då.<sup>42</sup>

Samhällsföreningen i Blidsberg tog upp önskan att bygga en cykelled på banvallen och förde fram den vid flera möten med kommunen. En tanke från början var att de olika samhällsföreningarna skulle sköta underhållet, vilket samhällsföreningarna upplevde som jobbigt. Det uppstod även en del konflikter angående nyttjandet av vallarna (traktorväg, skogsväg, ridning), men det hanterades av en tjänsteman från serviceförvaltningen på kommunen.<sup>43</sup>

1987 lämnade en enskild centerpartist från Rångedala en motion till Borås kommunfullmäktige angående den nedlagda järnvägen mellan Borås och Ulricehamn. Han föreslog att kommunerna skulle utreda möjligheten att få köpa eller disponera den gamla banvallen för att anordna en cykelled och skidspår mellan städerna. Som motivation angavs att en cykelled skulle kunna locka turister och ge en bättre trafikmiljö för dem som cyklar till och från arbete och vid rekreation. Ytterligare motiv som angavs var att riksväg 40 är trafikintensiv och mycket farlig för cyklister, avlastning av denna skulle bidra till bättre miljö och hälsa och få fler att använda cykel. Efter motionen fördes en dial och mellan Ulricehamns och Borås kommun. Kommunerna kom fram till att de kunde tänka sig att utreda möjligheterna att anlägga cykelled och skidspår på banvallen.

ÅR	ÄRENDE
1988-09-22	Motion från Ulf Bodin (c) och Gunnar Öhlund (c), där de vill att kommunen med positiv anda prövar ett förvärv av järnvägsbanken från Ulricehamn och riktning västerut och att kommunen aktualiserar frågan om cykelled Ulricehamn–Borås. De skriver i motionen att det är relativt sällsynt med cykelleder i kommunen och då speciellt utanför centralorten. Det vore önskvärt med betydligt fler cykelleder då cyklisterna är en hårt ansatt grupp i den tunga och täta trafiken vi har på vägarna idag. <sup>18</sup>
1988-10-31	Företagare, enskilda och föreningar vill ta i anspråk delar av järnvägsmarken utmed bansträckningen Ulricehamn–Trädet (Falköping). För att inte utgöra ett hinder för samhällsbyggnaden skickas en skrivelse från kommunen till Banverket med begäran om att beslut snarast fattas i frågan om användningen av järnvägsmarken. Banverket beslutar om förändrad handläggningsordning angående nedläggning av järnvägstrafiken Ulricehamn–Trädet. <sup>19</sup>
1989-12-04	Banverket har beslutat att lägga ner länsjärnvägen Ulricehamn–Falköping, delen Åsarp–Vist industriområde och att riva upp järnvägsspåren. <sup>20</sup>
1989-12-14	Trafiknämnden är mycket positiv till att en utbyggnad av gång- och cykelvägar kommer till stånd inom kommunen och på sikt hela vägen till Borås. <sup>21</sup>
1990-04-18	Interpellation till kommunstyrelsen. Företagare i Blidsberg undrar vad kommunen kan göra för att snabbare få bort banvallen i samhället. De anser att banvallen i allra högsta grad hindrar industrins expansion och bostadsbyggande i samhället. <sup>22</sup>
1990-09-20	Inköp av banvallen till kommungränsen på sträckan mellan Ulricehamn och Borås. <sup>23</sup>
1991-03-21	Motion av kds angående kostnadsberäkningar för olika beläggningsalternativ vid anläggande av gång- och cykelvägar på de tidigare banvallarna. <sup>24</sup>
1991-04-11	Skrivelse med 240 namnunderskrifter för att gång- och cykelvägar iordningsställs på sträckorna mellan järnvägsstationen–Prången–Brunn och järnvägsstationen–Vist industriområde. I skrivelsen anger de att när de ska till centrum så tvingas de att gå eller cykla i avgaser från en mycket tung trafik från Vist industriområde och bilar till och från avfarten vid riksväg 40. <sup>25</sup>
1991-10-12	Inköp av järnvägsbank till kommungränsen mellan Ulricehamn och Falköping. <sup>26</sup>
1992-03-19	Kommunstyrelsen svarar på motion för kostnadsanalys av gång- och cykelväg med olika typer av beläggningar för banvall. <sup>27</sup>
1992	Kommunen överlät banvallen till vägföreningarna i Dalum, Blidberg och Trädet. Vägföreningarna förband sig att anlägga gång- och cykelväg och sedan sköta underhållet för den i minst 5 år för en engångssumma på 21 tkr. <sup>28</sup>
1992-03-19	Besvarande av motioner om anläggande av gång- och cykelvägar på tidigare banvallar. Beslut att anslå medel till utbyggnad av gång- och cykelväg från Ulricehamns centrum till Villastaden. <sup>29</sup>
1992-04-24	Inköp av järnvägsbank till kommungränsen mellan Ulricehamn och Limmared. <sup>30</sup>

## BAKGRUND

---

Nästa initiativ om att använda banvallarna i Ulricehamn till gång- och cykelvägar kom 1988 med en motion som föreslog att kommunen skulle pröva möjligheten att anlägga en cykelled mot Borås på banvallen. Därefter uppvaktades politiker och tjänstemän med förslag och skrivelser från företagare, byalag, föreningar och enskilda. Några av argumenten för att bygga gång- och cykelväg på banvallen var att den gick vid sidan av den tunga trafiken på riksväg 40 och därmed skulle bli en trafiksäker led. Miljö- och hälsoaspekter användes också flitigt som argument i förslagen.

---

Mellan åren 1990 och 1992 köpte Ulricehamns kommun in banvallarna från Banverket till en sammanlagd kostnad av 1,72 mkr. Ulricehamns stationsområde med tillhörande banvallar köptes 1995 in till en kostnad av 1,6 mkr. Kommunfullmäktige beslutade att den mark som kommunen inte hade något framtida behov av skulle säljas till markägare med anslutningsmark eller andra intressenter.<sup>44</sup>

Banvallens framtid var till en början inte säkerställd men många i kommunen såg i ett tidigt stadium ett övergripande och sammanhängande nät av cykelleder som skulle sträcka sig utöver kommungränsen. Denna vision ligger till grund för de lokala satsningarna inom kommunen.<sup>45</sup>

Flera motioner för att förvärva banvallarna till kommunen lämnades in under 1980- och 1990-talet. Dock dröjde beslutet om byggnation då det fanns ett politiskt motstånd. Många var rädda för kostnaderna för byggandet och kommande underhåll.<sup>46</sup>

Flera partier ansåg dock att banvallen var en intressant tillgång för kommunen som skulle tas tillvara på i sin helhet snarare än att säljas styckvis. Före detta ordföranden i tekniska nämnden i Ulricehamn minns att några partier tyckte att kommunen skulle sälja banvallen vidare till intresserade jordbrukare, men en majoritet bestämde sig till slut för att rösta nej till förslaget. Flera partier ville göra gång- och cykelväg på banvallen till deras partifråga med argumentet att lederna då skulle ligga separerat från biltrafik, vilket skulle ge en bättre miljö för användarna. I en motion 1991 från Kristdemokraterna efterfrågades det en kostnadsanalys för att iordningställa cykelvägarna med olika beläggningar.

---

ÅR	ÄRENDE
1992-06-19	Informellt brev till partigrupper med en vädjan från mp att partierna skulle satsa egna pengar, det vill säga ta pengar från partistödet, för att rusta upp den gamla banvallen och göra den cyklingsvänlig. Småpartierna nyd, mp och kds valde att satsa egna pengar för upprustning av den gamla banvallen. <sup>31</sup>
1993	Politikerna beslutade att dra en vattenledning genom banvallen och samtidigt bygga ut vallen som en grusad cykelled. Ansvaret för underhåll gavs till Timmele vägförening. <sup>32</sup>
1993	Kommunen gav Vegby byalag 54 tkr för att iordningställa gång- och cykelväg på banvallen från Ulricehamn, genom Vegby till Månstad. <sup>33</sup>
1995	Vägverkets lokalkontor i Mariestad inledde ett samarbete med Ulricehamn kommun. Vägverket anlade gång- och cykelleden mellan Dalum och Blidsberg mot Falköping. Ulricehamns kommun anlade anslutningsvägar till leden och fick därefter ansvaret för underhållet. <sup>34</sup>
1995-04-01	Inköp av Ulricehamns stationsområde med tillhörande banvallar. <sup>35</sup>

## BAKGRUND

Sommaren 1992 fick samtliga partigrupper i Ulricehamn ett informellt brev med en vädjan från Miljöpartiet att partierna skulle satsa egna pengar, det vill säga pengar från partistödet, för att rusta upp den gamla banvallen och göra den cyklingssvänlig. Förslaget kom då det visade sig att kommunen hade väldigt ansträngd ekonomi som hindrade upprustningen av banvallen. Småpartierna NyDemokrati (NyD), Miljöpartiet (mp) och Kristdemokraterna (kd) valde att satsa egna pengar för upprustning av den gamla banvallen. De satsade sammanlagt 10000 kr ur partikassorna och köpte grus för pengarna, eftersom de ansåg att det var en så angelägen fråga som rör så många människor.

De partier som avböjde att medverka ansåg att banvallen skulle betalas med skattepengar. Centerpartiet sa att om de tog pengar från partikassan till banvallen skulle det medföra en risk för ekonomiska krav till andra åtgärder där det saknades pengar.<sup>47</sup>

Ett första steg i byggprocessen av cykelleder var att kommunen 1992, efter påtryckningar från vägföreningarna, beslutade att upplåta marken till vägföreningarna i Dalum, Blidsberg och Trädet. Vägföreningarna förband sig i sin tur att anlägga gång- och cykelväg och sedan sköta underhållet för den i minst 5 år för en engångssumma av 21 tkr. Kommunen anslog dessutom 660 tkr för att anlägga gång- och cykelväg från Ågatan (Åtran) till Villastaden.

Ett ytterligare steg i byggprocessen var när Timmele behövde en ny vattenledning. Politikerna tyckte att det var bättre att anlägga en vattenledning från Ulricehamn än att bygga ett nytt, lokalt vattenverk. Då kom det ett förslag att dra vattenledningen utmed banvallen och samtidigt bygga ut vallen som cykelled. Förslaget antogs 1993 och Timmele fick en ny vattenledning och cykelväg till halva priset av den tidigare beräknade kostnaden för varje projekt för sig. Cykelvägen ställdes i ordning genom grusning, sladdning och vältning och kommunen hjälpte till med i stort sett hela kostnaden. Ansvaret för underhåll gavs till Timmele vägförening. Efter bara några veckor uppstod det problem eftersom cykelvägarna användes till ridning. Hästarnas hovar förstörde ytskiktet på grusvägarna och ordförande i vägföreningen vädjade genom en artikel i lokaltidningen att ryttare skulle välja en annan väg.<sup>48</sup>

1993 fick Vegby byalag 54 tkr av kommunen för att iordningställa gång- och cykelväg på banvallen från Ulricehamn, genom Vegby till Månstad. Pengarna skulle dessutom räcka till underhåll under fem år. De fick även ett extra tillskott på 15 tkr för att reparera två broar. Med hjälp av två ALU-arbetare<sup>49</sup>, gratis maskiner från företag i Vegby och ideell arbetskraft anlades banvallen till ett cykelvänligt skick. Den totala sträckan blev 20 kilometer. Det var inte svårt att få folk att arbeta, många var positiva. Det var Vegbys byalag som såg till att idén förverkligades. De satte även upp bänkar, avståndsskyltar till olika platser och betonggrisar för att förhindra motortrafik.<sup>50</sup>

I mitten på 1990-talet inledde Vägverkets lokalkontor i Mariestad ett samarbete med Ulricehamns kommun. Vägverket valde att lägga pengar på banvallssatsningen istället för att bygga en gång- och cykelled längs med riksväg 46 mellan Dalum och Blidsberg. Vägverket anlade gång- och cykelleden och Ulricehamns kommun anlade anslutningsvägar till leden och fick därefter ansvaret för underhållet. Vägverket ville separera bil- och cykeltrafiken för att minska olycksrisken och öka cykelanvändningen genom en säkrare och trevligare cykelmiljö. Att bygga en separat gång- och cykelled utmed riksväg 46 var inte aktuellt på grund av bristen på tillgänglig mark och för att Åtrandalen är full av fornminnen och värdefull natur. Vägverket var i stort sett hänvisade till att bygga inom befintligt vägområde eller hitta en alternativ lösning som att utnyttja banvallen. Leden visade sig vara en lyckad satsning och användes flitigt av lokalbefolkningen. Därför valde Vägverket i ett senare skede att även anlägga etapperna mellan Blidsberg och Trädet samt mellan Trädet och Åsarp i Falköpings kommun. Cykelleden på banvallen som Vägverket byggde blev cirka 2 km lång och kostade Vägverket 300 tkr. Kostnaden per längdmeter gång- och cykelled blev följaktligen 150 kronor. Att anlägga leden på befintlig banvall visade sig vara betydligt billigare än att anlägga en ny gång- och cykelled, vilket kostar cirka 1500–2500 kronor per meter väg beroende på terrängförhållanden.<sup>51</sup>

ÅR	ÄRENDE
1998-03-18	Motion av Arne Fransson (mp) med förslag att samverka med övriga berörda kommuner om att göra de tidigare järnvägslinjerna från Falköping till Varberg över Ulricehamn, Tranemo och Ullared till sammanhängande cykel- och turistled. <sup>36</sup>
1999-01-21	Beslut att i samråd med övriga berörda kommuner verka för att banvallarna för de tidigare järnvägslinjerna från Falköping till Varberg över Ulricehamn, Tranemo och Ullared iordningställs som cykel- och turistled. Ulricehamns kommun ska upprätta en plan för att iordningställa de tidigare banvallarna inom kommunen till cykel- och turistleder. <sup>37</sup>
1999	Ulricehamns kommun ansökte om statliga LIP-bidrag (Lokala Investeringsprogrammet), bland annat för att bygga gång- och cykelväg på banvallarna.
2000-2002	LIP-ansökan beviljades och kommunen fick 23 miljoner kronor i stadsbidrag för olika lokal miljöinvesteringar, därav 6,5 mkr för att anlägga gång- och cykelväg på banvallarna.
2000-2002	Ulricehamns kommun gick med i ett samarbetsprojekt, MÖTs, med andra kommuner och Vägverket Region Väst. Syfte var att förändra kommuninvånarnas vanor i trafiken samt att öka trafiksäkerheten och miljömedvetenheten. <sup>38</sup>
2001-08-16	Ulricehamns kommun anordnade en cykelkonferens där man bland annat diskuterade bilfria cykelleder för rekreationscykling och arbetspendling på befintliga banvallar. <sup>39</sup>
2002-09-22	Formell invigning av cykellederna på banvallarna inom Ulricehamn kommun i samband med "I stan utan min bil". De 6,5 milen invigdes av Bengt Johansson, Arne Franzson och Jan-Åke "Hugo" Claesson.
2003-04-22	Invigning av cykelled mellan Ulricehamn och Borås. <sup>40</sup>
2004	En felande länk i cykelledssystemet i Ulricehamns centrum byggs färdig och asfalteras.

## BAKGRUND

1998 lämnade Miljöpartiet i Ulricehamn in en motion där de ville gå ett steg längre och ta ett helhetsgrepp. Motionen gällde inte bara banvallarna i kommunen utan även banvallarna hela vägen från Falköping ner till Varberg. Ulricehamns kommun skulle kontakta berörda kommuner för att lägga upp en strategi för utformning av en turistled. Ambitionen var att få med alla berörda kommuner på att tillsammans lansera banvallen som en mellansvensk storsatsning för ekoturism, en unik cykelled på närmare 20 mil. Därmed lyftes cykellederna för första gången ur ett rent lokalt till ett mer regionalt perspektiv.<sup>52</sup>

En tjänsteman på serviceförvaltningen, Jan-Åke Claesson, fick 1998 i uppdrag att handlägga och bereda motionen från mp om asfaltering av banvallarna och ett övergripande cykelledsnät för kommunfullmäktige. Detaljplaner visade att banvallarna i Ulricehamn i stor utsträckning var kvar i kommunens ägo och var en lämpad sträcka för cykelleder. Banvallen till Jönköping och banvallen genom Blidsberg tillhörde undantagen. Banvallen till Jönköping köptes redan under 1960-talet av intilliggande markägare, vilket försvårade möjligheterna att anlägga en gång- och cykelbana. I Blidsberg gick banvallen genom ett industriområde och hämmade därmed industrins expansionsplaner. I detta speciella fall har en alternativ sträckning redovisats i planförslaget. Det visade sig även att flera sträckor av banvallen, delvis även delar som var kvar i kommunal ägo, hade börjat användas som skogsväg eller till och med åker. Jan-Åke Claesson förde diskussionerna och förhandlingarna med användarna, timmertransportörerna med flera, för att hitta lösningar som skulle möjliggöra nyttjandet som cykelled.<sup>53</sup>

När motionen antogs fick Jan-Åke Claesson det operativa ansvaret för projektering, byggande och underhåll av cykellederna. Uppgiften växte senare när kommunen fick igenom sin ansökan om statliga LIP-bidrag<sup>54</sup> där en utbyggnad av cykellederna ingick (se nedan). För att lösa underhålls- och skötselfrågan använder sig kommunen av sommarjobbade ungdomar, under tjänstemannens ledning. Det har visat sig fungera utmärkt och vara en kostnadseffektiv lösning. Tjänstemannen tog även tidigt kontakt med grannkommunerna för att börja förankra idén om ett mer omfattande nät av cykelleder som sträcker sig utöver kommungränsen, först och främst med Borås och Jönköpings kommuner.<sup>55</sup>

Ulricehamns kommun ansökte 1999 om LIP-bidrag bland annat för att kunna bygga gång- och cykelväg på banvallarna. Ulricehamns ansökan beviljades och kommunen satsade själv hälften av de projekterade 6,1 mkr till cykelledsbyggande under åren 2000 till 2002. Budgeten visade sig inte hålla eftersom man valde att bygga lederna två meter breda istället för den budgeterade bredden på 1,7 meter, totalkostnaden hamnade närmare 8 mkr. Anledningen till breddningen var att samspelet mellan olika motionsformer skulle fungera bättre, att rullskid- och inlineåkare skulle få plats och för att minska kollisionsrisken mellan gående och cyklister. Förutom själva investeringskostnaden har kommunen även avsatt 400 tkr årligen för underhåll och drift av lederna.<sup>56</sup>

Ulricehamns kommuns miljöstrateg, Diana Skoglund, var med och skrev den delen i LIP-ansökan som handlade om cykelsatsningar och utbyggnaden av gång- och cykelväg inom kommunen. När ansökan antogs fick hon till uppgift att leda projektet som skulle öka cykelanvändningen bland kommuninvånarna.

Miljöstrategen utsågs även som samordnare för MÖTs-projektet, ett samarbetsprojekt mellan kommunen och Vägverket<sup>57</sup>. Ett av målen med MÖTs att främja cykelanvändandet inom kommunen. MÖTs-projektet gav Ulricehamn möjlighet att lägga tid och resurser på åtgärder och satsningar för att främja cyklandet, till exempel "Vi MÖTs på cykel" eller "Cykeltrampare". MÖTs-projekten bidrog även till en ökad rapportering om cykling och cykellederna i den lokala pressen och därmed blev dessa mer kända bland befolkningen.<sup>58</sup>

År 2004 kompletterades cykelleden genom att bygga ut och asfaltera en felande länk i Ulricehamns stad.



# 5

## Nyttjande och effekter av cykelledssystemet

### 5.1 I kommunen

När utbyggnaden av cykellederna påbörjades fanns inte tanken att asfaltera lederna, det ansågs som dyrt och onödigt. Men när det väl gjordes ökade nyttjandet av lederna markant och många nya nyttjandegrupper tillkom, till exempel inlineåkare och rullstolsburna.<sup>59</sup> Inline- och rullskidåkare använder lederna i förvånansvärt stor utsträckning. Många invånare anser att asfalteringen av lederna är det bästa som har hänt Ulricehamn. Utbyggnaden av lederna till en hög standard har skapat en resurs som många av invånarna använder för rekreation och transport.

Arbetspendlingen med cykel har ökat till följd av lederna och "cykla till jobbet"-kampanjer. Detta gäller både arbetspendling till Ulricehamns stad, men även de mindre samhällen däremellan. Före banvallsatsningarna cyklade nästan ingen på vallarna, nu finns det en regelbunden trafik, inte minst för arbetsresor, och vissa sträckor används året runt.<sup>60</sup> Detta syns även på mätningar som utförs med automatiska mätare. Där framgår tydligt att antalet cykelpassager på morgonen (till arbetet) och kvällen (från arbetet) är hög.<sup>61</sup> Det cyklas entydigt mer nu än tidigare.<sup>62</sup> Även rekreationscyklingen på lederna är omfattande, inte minst på helger och semesterdagar under sommaren.

En annan viktig effekt är att funktionshindrade och äldre lättare kan ta sig ut till naturen på egen hand, den "sociala tillgängligheten" har ökat. Det avgörande är att det inte finns bilar på lederna och att de är släta så att det går att tryggt använda rullator, rullstol/eldriven rullstol eller helt enkelt att gå. Rullstolsvänlighet på cykellederna har visat sig vara väldigt viktigt. Vid äldreboenden i närheten av banvallen har möjligheten att själv göra utflykter ökat.

Cykellederna har även gjort det möjligt för skolor att göra skolutflykter per cykel eller att hela klasser kan cykla till Ulricehamns stad istället för att ta en buss eller dylikt. Även resandet till och från skolan med cykel har ökat.<sup>63</sup>

Cykelledssatsningen har gett Ulricehamn positiv PR som en attraktiv turistort. Cykellederna har uppmärksammats i media i hela Sverige, bland annat har Cykelfrämjandet lagt evenemang till Ulricehamn och turistföreningar har skrivit artiklar.<sup>64</sup> Cykellederna har även hjälpt till att skapa en positiv bild av Ulricehamn och kan bidra till att folk väljer att bo kvar i kommunen. Tidigare har kommunen drabbats av en negativ befolkningsutveckling och allt som höjer livskvaliteten är positivt ur det perspektivet.<sup>65</sup> Cykellederna ser hittills ut att vara en bra investering, de ökar kundunderlaget för affärer och genererar pengar till kommunen.<sup>66</sup>

Invånarna i orterna längs banvallarna har sett möjligheten att marknadsföra den egna orten genom cykelleden. Ett exempel på detta är Hökerum som är ett litet före detta stationssamhälle, cirka 15 km från Ulricehamn, med drygt 700 invånare i orten och ytterligare 700 i den närmsta omgivningen. Enligt Tommy Johansson från samhällsföreningen i Hökerum drar cykelleden till sig nya människor, en annan publik.

Inte minst på helgerna kommer nya människor från Ulricehamn och Borås cyklandes på leden. Dessa personer skulle inte ha tagit sig till Hökerum om inte cykelleden funnits. Leden har enligt honom inneburit en stor förändring, det kommer mycket nytt folk och det anses som ett lyft för samhället. Många stannar och fikar eller köper något i affären. En annan aspekt han nämner är inflyttning, inte minst för att locka yngre familjer. Om tusen människor cyklar förbi och två börjar fundera på att flytta till Hökerum så är det en jättebra effekt av leden, enligt Tommy Johansson.<sup>67</sup> Tanken finns att Hökerum ska bli ett känt utflyktsmål. En rastplats med stuga har redan byggts, en egen turistbroschyr ska tas fram. Cykelledssatsningen har gett många nya impulser och nya idéer, ett positivt tänkande för att utveckla bygden har fötts.<sup>68</sup>

Ett annat exempel är cykelleden genom Blidsberg. Det är det många som cyklar till och förbi orten, till exempel till kaféet Basta Kvarn. Att turister stannar till i orten är oerhört positivt enligt Gunnar Josefsson, ordförande i Blidsbergs samhällsförening. Dessutom har många som bor i Blidsberg börjat cykla till arbetet, bland annat till Timmele och Dalum som är grannsamhällen.

Invånarna i Blidberg ser utvecklingsmöjligheter med cykelleden. De har upptäckt att cykelleden har skapat ett övernattningsbehov. Det finns planer att bygga ut gamla stationsområdet med lekplats, övernattningsstugor, camping och toalett, tältplatser, grillplats, boulebana mm. Ortens kafé har även märkt av effekterna av cykelleden. Kaféet har sålt cirka 25000 koppar kaffe 2003, jämfört med 16000 året innan.<sup>69</sup>

## 5.2 I regionen

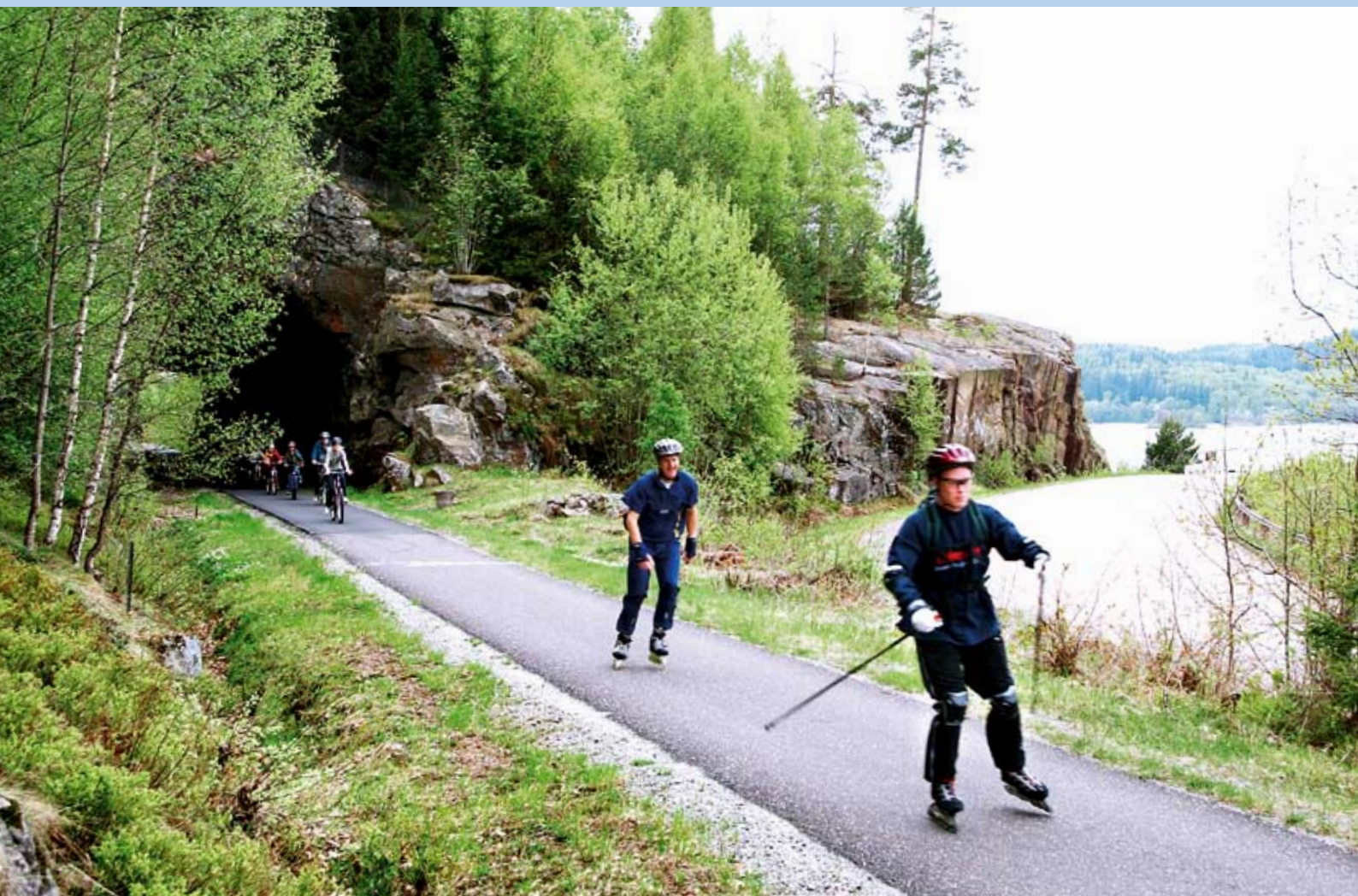
Grannkommunerna säger att de är positiva till cykelledsnätet och frågan tas ofta upp vid möten mellan politiker från Ulricehamn och de angränsande kommunerna. Ulricehamn har varit pådrivande och en inspirationskälla. Processen att komma igång med byggandet är dock trögare än i Ulricehamn.<sup>70</sup>

Ulricehamns cykelvägssatsningar har i högsta grad påverkat politikerna i Borås kommun. Byalagen längs banvallen i Borås har aktivt drivit cykelledsfrågan. De har även tagit hjälp av tjänstemän från Ulricehamn.<sup>71</sup>

År 2000 gjordes det en utredning i Borås för att anlägga gång- och cykelväg på banvallarna. Borås kommunalråd deltog i en cykelkonferens som anordnades av Ulricehamns kommun den 16 augusti 2001 där det bland annat diskuterades bilfria cykelleder för rekreationscykling och arbetspendling. Under konferensen anordnades även en cykelutflykt på banvallsleden mellan Ulricehamn och Marbäck. Utflykten blev ett uppskattat arrangemang som på ett konkret sätt visade upp Ulricehamns satsning och hur attraktiv en cykelled kan vara.

Cykelledskonferensen har varit en bidragande faktor till att Borås kommun valde att bygga gång- och cykelväg på banvallen. Detta trots att prognosen för 2002 tydde på att kommunens ekonomi skulle bli ansträngd. Gång- och cykelvägsbyggandet kostade Borås kommun cirka 3 mkr och den byggdes i två etapper, Rångedala–Dalsjöfors och Dalsjöfors–Gånghester. Mellan Gånghester och Borås fanns det redan en gång- och cykelväg längs riksväg 27 som anslöts till banvallsleden. Banvallen mellan Gånghester och Borås är fortfarande i bruk för tågtrafik.

2002 hölls det ett möte i Dalsjöfors med representanter från samtliga partier och många intressenter från byalag och föreningar längs banvallen. Ulricehamns kommun



hade asfalterat från Ulricehamn till Rångedala i Borås kommun och många tyckte att Borås kommun nu skulle ta sitt ansvar och asfaltera den resterande sträckan till Borås stad. Efter mötet och påtryckningar på Folkpartiet som tidigare hade varit avvaktande så togs beslutet att anslå 3 mkr till byggandet.<sup>72</sup> Den kompletta cykelvägen mellan Ulricehamn och Borås invigdes den 22 maj 2003. Det uppmärksammades i media och representanter från bland annat Falkenberg och Svenljunga kommuner deltog.<sup>73</sup>

Gång- och cykelvägen har blivit oerhört populär och anses av många vara ett lyft för Borås. Den används av såväl barn, unga och gamla för förflyttning och rekreation. Det har blivit så populärt att använda banvallarna och nyttja rastplatserna att man under högsäsong nästan måste boka bord för att få plats att fika.<sup>74</sup>

Även i Falköpings kommun har en utbyggnad av cykelleden med anslutning till nätet i Ulricehamn påbörjats. År 2003 färdigställdes sträckan från kommungränsen till Åsarp, 2004 fortsatte banvallsutbyggnaden från Åsarp till Kinnarp.



# 6

## Analys

### 6.1 Nyckelfaktorer som har påverkat utvecklingen av cykelledsnätet i Ulricehamn

Banvallslederna i Ulricehamn kom inte till över en natt utan är följden av en lång process som påbörjades så tidigt som 1985 då frågan om nyttjandet av banvallen Ulricehamn–Borås för första gång togs upp i en motion. Analysen av händelseförloppet och intervju svaren pekar på en rad faktorer som var avgörande eller åtminstone viktiga för att cykelledsnätet kom till.

Nedan presenteras och kommenteras de olika faktorerna. Ordningsföljden är inte hierarkisk, de flesta faktorer har i sig varit en förutsättning för cykelledsnätets framväxt. Listan är ett subjektivt urval av de faktorer som bedöms som mest relevanta, andra viktiga faktorer kan ha missats.

Vilka faktorer som lyfts fram som relevanta av de intervjuade framgår i nästa avsnitt.

Det intressanta med processen i Ulricehamn är att flera av nyckelfaktorerna påverkade och förstärkte varandra vilket ledde till en positiv återkoppling som drev processen vidare. Faktorernas ömsesidiga påverkan illustreras i bild 3, på sid 32.

### Banvallen komplett i kommunal ägo

En central förutsättning för att kunna skapa cykellederna på sträckan Ulricehamn–Borås samt i nord-sydgående riktning var att kommunen köpte hela banvallsområdet efter sträckornas nedläggning och att banvallen i sin helhet förblev i kommunal ägo och inte såldes ut styckvis till privata ägare. Att en enda ägare, i det här fallet kommunen, kontrollerar hela banvallen underlättar möjligheten att skapa sammanhängande leder enormt. Om kommunen hade valt att inte köpa banvallen eller hade sålt delsträckor till intresserade privata intressenter hade det sannolikt blivit omöjligt, eller åtminstone väldigt svårt, att så snabbt skapa ett sammanhängande nät av leder.

Ett exempel på motsatsen är sträckan Ulricehamn–Jönköping där järnvägstrafiken lades ner redan på 1960-talet. På den sträckan är järnvägsbanken till största delen i privat ägo vilket försvårar och fördröjer utbyggnaden av cykelleden på banvallen. Kommunen har inlett förhandlingar med varje enskild markägare, en tidskrävande process där enskilda markägare kan blockera eller försvåra utbyggnaden av hela sträckan. Markägarna kan dessutom ha olika egna användningar för vallen till exempel som privat bilväg, eller har forslat bort banvallsmaterial eller skadat banvallen vilket försvårar användningen ytterligare.

Ett annat exempel på svårigheten att använda en nedlagd banvall som har sålts i bitar till privata markägare är delsträckan Vinberg–Vessigebro på den nedlagda järnvägssträckan Falkenberg–Limmared. Där har den del av banvallen som gick över åkermark raserats helt och förhandlingarna med markägarna är svåra.<sup>75</sup>

Ett utländskt exempel på en strategisk satsning på nationell nivå för att behålla nedlagda banvallar som en resurs för allmänheten är den spanska stiftelsen Vias Verdes. Stiftelsen drivs av den spanska nationella järnvägen och spanska staten. Ägandet av alla banvallar som läggs ner överförs till stiftelsen som förvaltar denna resurs och bland annat skapar cykelleder på banvallarna.

*Allmänna slutsatser:*

Möjligheten att hitta alternativa nyttjandemöjligheter för en nedlagd banvall i sin helhet är mycket större om banvallsfastigheten behålls intakt som en odelad helhet med en enda ägare. Den möjligheten försvinner eller åtminstone försvåras så snart enskilda delar av banvallen säljs till andra intressenter. För att se fördelarna med att bibehålla hela banvallsfastigheten intakt och argumentera för det krävs dock att det finns en idé eller vision hur banvallen skulle kunna användas i sin helhet.

## En lokalt väl förankrad idé

Självfallet behöver idén att använda de nedlagda banvallarna som cykel- och rekreationsleder först uttalas och förankras innan den kan bli verklighet. Idéer föds oftast ur ett behov och när en ny möjlighet uppstår. Behovet för säkra cykelleder och cykelförbindelser till Ulricehamns stad fanns uppenbarligen latent, inte minst med tanken på hur säkerheten på den högt trafikerade riksväg 40 mellan Borås och Ulricehamn upplevdes av oskyddade trafikanter. Men även behovet av bättre cykelförbindelser mellan Ulricehamns mindre tätorter och till Ulricehamns stad har funnits länge. När järnvägsförbindelserna lades ner öppnades möjligheten att utnyttja denna resurs.

Det första dokumenterade uttalade förslaget vi kunde hitta är så gammalt som 1985, då en fullmäktigeledamot i Ulricehamn la en motion angående användning av banvallen. Motionen lämnades in bara några veckor efter nedläggningen av tågtrafiken och nämner explicit användningen av banvallen som cykelled. Det utlösande momentet för ledamoten att skriva motionen var en personlig upplevelse när han körde bil mellan Borås och Ulricehamn och i mörkret mötte en rullskidåkare utan reflex. Olycksrisken blev så påtaglig att det ledde till en motion. Denna motion följdes senare av en hel rad politiska motioner, uttalanden från samhällsföreningar och privata intressenter. Till och med en insamling av namnunderskrifter för ombyggnad av vissa delsträckor som cykelled lämnades till kommunen. Idén förankrades därmed under en längre tid både hos befolkningen och bland politikerna.

Samhällsföreningarna i de mindre tätorterna har spelat en viktig roll i förankringsprocessen och för att sprida idén. Hur väl förankrad cykelledsidén var hos lokalbefolkningen speglas även i att samhällsföreningarna lyckades mobilisera ideellt arbete och stöd bland lokala företag för att bygga lokala cykelleder på banvallen.

Det måste efter ett tag ha framgått ganska tydligt för de lokala politikerna att det fanns ett starkt folkligt stöd för att använda banvallarna som cykel- och rekreationsstråk.

*Allmänna slutsatser:*

Realistiska idéer om cykelleder som uppfyller ett latent eller uppdämt behov sprider sig snabbt och kan lätt få brett folkligt stöd. Enklast är det när den nya leden möjliggör

cykling mellan orter på "lagom" avstånd (max 10 km) och där det befintliga alternativet är att cykla på trafikfarliga vägar.

## Positiva reaktioner från befolkningen

Reaktionerna från befolkningen på cykelledsutbyggnaden har genomgående varit väldigt positiva. De företrädare för samhällsföreningar som intervjuades var entusiastiska och uppskattade cykellederna enormt. Genom asfalteringen blev cykellederna dessutom tillgängliga för stora, till viss del oväntade, nya nyttjandegrupper – inline-åkare samt äldre och funktionshindrade. De positiva reaktionerna från befolkningen samt att lederna faktiskt används av breda befolkningsgrupper har gett beslutsfattarna positiv återkoppling och bekräftelse vilket säkert varit viktigt i diskussioner om fortsatta satsningar.

### *Allmänna slutsatser:*

Att bygga ut delsträckor till en bra standard så att invånarna snabbt kan börja använda lederna är ett bra sätt att få återkoppling och stöd för vidare utbyggnad av nätet. Det är dock viktigt att det från början finns en tydlig idé av ett större, sammanhängande nät snarare än endast isolerade delsträckor. Ett utländskt exempel för positiv återkoppling kommer från brittiska Sustrans. I början av utbyggnaden av det nationella cykelledsnätet var många kommuner skeptiska eller ointresserade. Sustrans byggde då vissa sammanhängande delsträckor som snabbt blev så populära att de först så tveksamma kommunerna självmant började höra av sig och bad om att också få anslutas till det nationella cykelledsnätet.<sup>76</sup>

## Politiska initiativ och tydliga framtidsvisioner

Trots goda förutsättningar och idéer krävdes det upprepade politiska initiativ för att förankra och slutligen få till stånd cykelledsnätet. I början var de politiska initiativen och motionerna mest inriktade på enskilda delsträckor, till exempel mellan olika samhällen. En viktig punkt i processen till ett mer sammanhängande nät var en motion 1998 som för första gången ritade upp visionen av ett sammanhängande cykelledsnät som knyter ihop Ulricehamn med Borås, Falköping, Jönköping och Västkusten. Denna *framtidssbild* placerade de enskilda delsträckor i ett större sammanhang och visade att det hade lagts grund till något som skulle kunna bli stort och gynnsamt för Ulricehamn på många plan. Ett nät av cykelleder börjad därmed framstå som målet snarare än enstaka delsträckor. Framtidssbilden visade också att den potentiella nyttan för kommunen och kommuninvånarna ökade med varje utbyggnad av nätet, både i men även utanför Ulricehamns kommun.

### *Allmänna slutsatser:*

En tydlig och tilltalande framtidsbild av ett komplett nät av cykelleder är en stark motiverande drivkraft. Den sätter delsträckor i ett större sammanhang och gör det enklare att motivera fortsatt arbete. Varje delsträcka ökar kvalitén på det befintliga nätet och gör att ett sammanhängande större nät upplevs som nåbart.

Ett internationellt exempel på kraften i en positiv framtidsbild för att komma igång och skapa ett stort cykelledsnät är det brittiska nationella cykelledsnätet (National Cycle Network). Stiftelsen Sustrans skapade visionen av ett omfattande nationellt cykelledsnät långt före det kunde anses vara ett realistiskt mål i Storbritannien. Inom loppet av bara några år lyckades Sustrans dock skapa ett nät av cykelleder som idag sträcker sig över 13000 km och man siktar mot 16000 km (10000 engelska mil) år 2005.

## God kommunal ekonomi och statliga bidrag

Under den period när kommunen hade möjlighet att köpa banvallarna från Banverket och åren därefter när cykellederna byggdes hade Ulricehamns kommun god ekonomi och budgetöverskott. Detta gjorde det betydligt enklare att få igenom investeringarna i banvallarna och cykelledsinfrastruktur. Alla kommunala investeringar gjordes med eget kapital, det vill säga utan lån.

Vissa delar av cykelledsnätet finansierades även av Vägverket som valde att lägga pengar på att rusta upp banvallen istället för att bygga en gång- och cykelled längs med riksväg 46 mellan Dalum och Blidsberg. Vägverket anlade gång- och cykelleden och Ulricehamns kommun anlade anslutningsvägar till leden och fick därefter ansvaret för underhållet.

Det statliga Lokala Investeringsprogrammet (LIP) bidrog med över tre miljoner kronor till cykelledsbyggandet mellan åren 2000 och 2002 och kommunen bidrog med lika mycket. LIP-bidraget kan anses ha ökat takten på utbyggnaden avsevärt och förstärkt den "positiva spiralen" som då redan var på gång. Flera kommunpolitiker påpekar dock att cykellederna skulle ha byggts i alla fall, men i långsammare takt.

### *Allmänna slutsatser:*

Även om investeringarna som krävts för att anlägga cykelleder på nedlagda banvallar är förhållandevis små jämfört med helt nyanlagda cykelleder eller väginvesteringar så konkurrerar de i den kommunala budgetplaneringen med andra utgiftsposter som lätt kan anses som mer angelägna, som till exempel vård och skola. En kommunal ekonomi i balans och/eller öronmärkta statliga bidrag underlättar därför starkt för att få gehör för investeringar i cykelleder.

## Satsning på kvalitet

I början av utbyggnaden av cykellederna i Ulricehamn fick lederna främst en grusad och hårdgjord yta, men de var inte asfalterade. När en asfaltering av lederna diskuterades fanns det i början ett visst motstånd, i huvudsak med kostnadsargument, men även miljöaspekter togs upp emot asfaltering. Enligt Tommy Johansson, ordförande i Hökerum samhällsförening, var mp-motionen om asfaltering av en del av banvallen 1998 en aha-upplevelse för många i tekniska nämnden.

Asfaltering och satsningen på breda leder (två meter breda) gjorde inte bara lederna mer attraktiva för cyklister utan öppnade för helt nya användargrupper som inte, eller endast med svårigheter, kan använda grusade leder: inlineåkare, rullskidåkare samt funktionshindrade och äldre. Tack vare dessa nya grupper har utnyttjandet

av lederna ökat avsevärt vilket förstärkte acceptansen och stödet hos befolkningen och politiker. Den asfalterade ytan har dessutom fördelen att vara mindre underhålls-krävande än en grusad led och kan användas större delen av året.

*Allmänna slutsatser:*

Det lönar sig att satsa på bra beläggning vid anläggandet av en ny cykelled. Genom en slät och asfalterad yta kan en betydligt större användargrupp än endast cyklister ha nytta av vägen, inte minst för rekreation och sport. För äldre och funktionshindrade med exempelvis rullstol ökar asfalterade leder dessutom möjligheten att röra sig på egen hand avsevärt. En annan faktor att ha i åtanke är att leden planeras med tillräcklig bredd så att inlineåkare och cyklister lätt kan samsas på samma led.

## Eldsjälar

Det är svårt att föreställa sig att cykellederna i Ulricehamn hade kunnat växa fram utan positiv inställning och entusiasm hos de ansvariga tjänstemännen, i första hand Jan-Åke Claesson från serviceförvaltningen, men även miljöstrateg Diana Skoglund med flera. Den positiva beredningen av ärendet hade säkert stort betydelse för besluten i kommunfullmäktige. Den huvudansvariga tjänstemannen för frågan fortsatte sedan att arbeta med cykellederna. Hans entusiasm och skickliga hantering av frågan har varit en avgörande faktor i det framgångsrika arbetet.

*Allmänna slutsatser:*

Det visar sig även i fallet Ulricehamn, som i många tidigare exempel, att det är av stor vikt att det är en kompetent och motiverat person som får huvudansvaret för ett projekt för att det ska bli framgångsrikt. Helst ska personen vara en "eldsjäl" som själv är väldigt intresserat av frågan.

## Positiva exempel

De ansvariga handläggarna på Ulricehamns kommun sökte och hittade hjälp och inspiration från olika håll. Under 2001 genomförde Per Kågeson, Nature Associates, med finansiering av Vägverket en kartläggning av de nedlagda banvallar i hela södra och mellersta Sverige och möjligheten att nyttja banvallarna som cykelled.<sup>77</sup> Arbetet var inspirerat bland annat av de framgångsrika amerikanska cykelledsprojekt som stiftelsen "Rails to trails conservacy" har genomfört i USA. Arbetet satte Ulricehamns satsning i ett större sammanhang och hjälpte till att lyfta frågan om ett nät av bilfria cykelleder även på en nationell nivå. Samtidigt, och i samarbete med den nationella kartläggningen, genomfördes en kartläggning av cykelinfrastrukturen i Halland på uppdrag av Vägverket Region Väst, där även ett tänkbart, sammanhängande, nät av cykelleder i västra Sverige presenteras.<sup>78</sup>

Järnvägsentusiasten Larz Grönberg från Cykelfrämjandet genomförde på sin fritid en lokal kartläggning av banvallarnas tillstånd och deras lämplighet som cykelled och bidrog därmed till att visa att ett cykelledsnät runt Ulricehamn är realiserbart.

Ulricehamn organiserade 2001-08-16 ett nationellt seminarium om cykelleder på banvallar där de flesta som på något vis arbetar med frågan i Sverige deltog, men även internationella experter till exempel från Rails-to-Trails i USA. Seminariet bidrog sannolikt ytterligare till förankring av cykelledsidén bland Ulricehamns politiker eftersom det framgick att liknande satsningar har varit framgångsrika utomlands. Vid seminariet deltog även företrädare för grannkommunerna vilket säkert bidrog till att idén om ett cykelledsnät som stäcker sig över kommungränserna förankrades bättre.

Nationella cykelorganisationer som Cykelfrämjandet har uppmärksammat och stött projektet, bland annat genom att förlägga ett årsmöte till Ulricehamn där cykellederna speciellt uppmärksammades och lyftes fram i nationell media.

Även Vägverkets stödjande och uppmuntrande roll måste omnämnas i sammanhanget. Utöver Vägverkets konkreta investeringar i vissa ledavsnitt bidrog verket även genom MÖTs-satsningen till att underlätta processen i Ulricehamn.

#### *Allmänna slutsatser:*

De senaste tio åren har det runt om i världen skapats tusentals kilometer av bilfria cykelleder, ofta på nedlagda banvallar eller på kanalbankar. Erfarenheten från dessa projekt kan, och bör, nyttjas för det egna arbetet. I Sverige har inte minst Ulricehamn skaffat sig gedigna erfarenheter, men det finns även en rad andra exempel.

## **Bebyggelsestrukturen i kommunen**

I Ulricehamns kommun finns det ett antal samhällen på 5 till 10 km avstånd från varandra längs den gamla järnvägslinjen i nord-syd gående riktning (Vegby–Marbäck–Ulricehamn–Timmele–Dalum–Blidsberg–Trädet). Även på den öst-västgående sträckan finns ett antal mindre samhällen på 5 till 10 km avstånd från varandra. Arbetspendling in till Ulricehamns stad, men även de mindre samhällen emellan, är vanlig och avstånden är cykelvänliga. Ulricehamns kommun kan tack vare bebyggelsestrukturen och de relativt korta avstånden anses ha exceptionellt goda förutsättningar för nyttjandet av banvallarna som cykelled. Detta speglas även i det stora intresse och engagemang som exempelvis de lokala samhällsföreningarna i många mindre samhällen har visat för cykelleden.

#### *Allmänna slutsatser:*

Nedlagda järnvägssträckor knöt ofta ihop en hel rad mindre samhällen med en större tätort och var tidigare viktiga kommunikationslänkar för människor och gods. Ofta var järnvägsförbindelsen i sig en motor för utvecklingen av samhällen som växte fram till så kallade stationssamhällen. Om avstånden orterna emellan inte är för stora kan en cykelled ta upp en del av den länkfunktionen som järnvägen tidigare hade.

Ulricehamn har exceptionellt goda förutsättningar för detta med många mindre tätorter längs banvallarna och korta avstånd vilket gynnar lokalbefolkningens användningen av cykellederna. Det är inte givet att andra kommuner har lika goda förutsättningar för en daglig användning av en cykelled. För rekreationscykling är avstånden däremot mindre betydelsefulla, i det avseendet är avstånden samhällen emellan inte lika avgörande.

## Politisk enighet och öppenhet för förslag

Under 1980- och början av 1990-talet var frågan om cykelleder på banvallarna i Ulricehamn fortfarande politiskt kontroversiell och åsikterna gick isär. En intressant parentes i sammanhanget är att även motståndarna såg möjligheten med cykelleder, men var rädda för kostnaden för uppbyggnad och underhåll. Frågan drevs i början i första hand av småpartierna och genom motioner från enstaka ledamöter. När ledsystemet började byggas och efter positiva reaktioner från befolkningen och omgivningen och framförallt när bilden av ett större, sammanhängande, cykelledsnät började bli allt tydligare och förankrat, blev cykelledssatsningen allt mindre kontroversiellt och kunde drivas med full kraft. Idag finns en politisk enighet i Ulricehamn om att lednätet är positivt för kommunen, det som kanske skiljer partier och partigrupper åt är i vilken takt nätet ska byggas ut. Men även i det avseende har sakargument som till exempel kommunens aktuella ekonomi blivit mer avgörande än den politiska tillhörigheten. Detta bäddar gott för att nätet även i framtiden kommer att förbli väl underhållet.

En annan politisk aspekt som kan ha underlättat den politiska processen i Ulricehamn är att Miljöpartiet i Ulricehamn, som var en av de mest pådrivande krafter för utbyggnaden av cykelledsnätet, hela tiden har varit en del av den styrande majoriteten i kommunen.

### *Allmänna slutsatser:*

En bred politisk förankring är viktig om en större satsning på cykelleder ska genomföras och även överleva ett eventuellt maktskifte. Detta är inte bara viktigt i utbyggnadsskedet, utan även för det fortsatta underhållet av befintliga cykelleder.

## 6.2 Processens dynamik – hur faktorerna förstärkte varandra

Faktorerna som ledde fram till utvecklingen av cykelledsnätet i Ulricehamn påverkade, och påverkar, även varandra så att en rad dynamiska effekter uppstod som bidrog till utvecklingen. Den sannolikt viktigaste "positiva cirkeln" i Ulricehamn är kopplingen mellan utbyggnaden av ledsystemet och dess användning och popularitet, vilket i sin tur underlättade för beslut att bygga ut ytterligare. Detta samband illustreras närmare i följande avsnitt. Att banvallarna i sin helhet övergick och förblev i kommunens ägo och en gynnsam kommunal ekonomi är två viktiga förutsättningar för att utbyggnaden kunde komma igång och fortsätta.

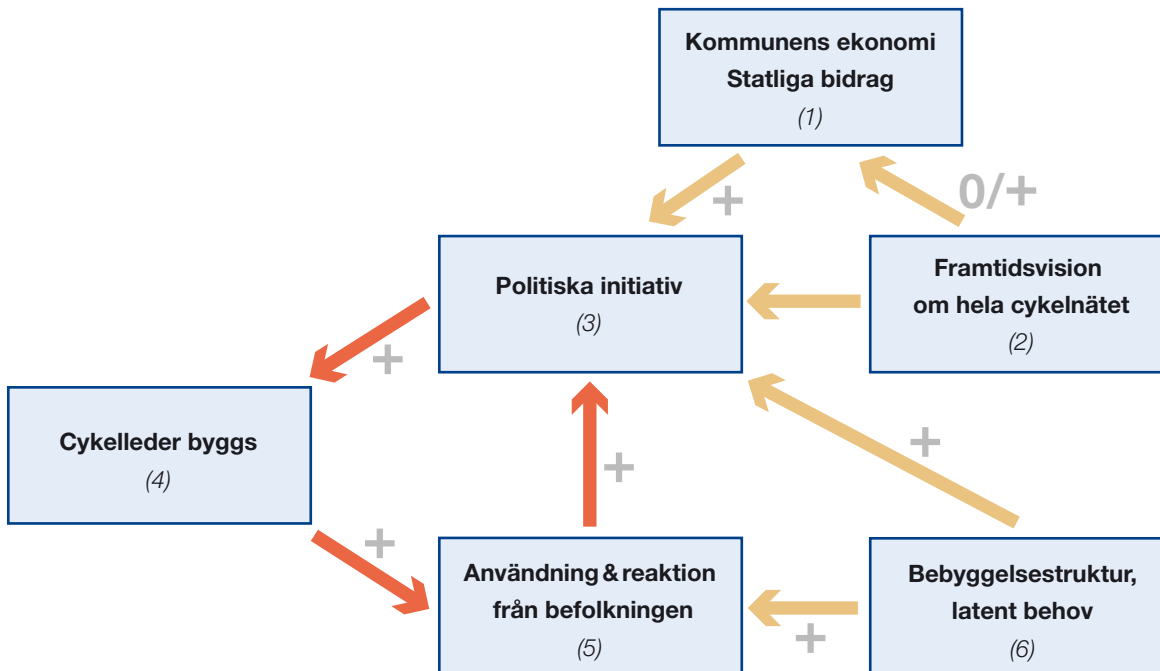


Bild 3: Samspelet mellan påverkansfaktorerna.

## Politiskt stöd och stöd hos befolkningen

I bilden 3 illustreras schematiskt återkopplingen mellan de politiska besluten att bygga delar av cykelledsnätet i Ulricehamn och användarnas reaktioner. Modellen ska ses som en grov förenkling av verkligheten för att illustrera samband.

Det politiska beslutet att bygga ut en delsträcka (3) påverkas i modellen av en framtidsidé för cykling i regionen/på delsträckan (2), de tillgängliga medlen (1), det av politikerna upplevda behovet hos befolkningen/potentiella nyttan av leden (6) och eventuella reaktioner eller påtryckningar från befolkningen (5).

Genom beslutet att bygga ut cykelledsnätet blir ledsystemet tillgängligt för ett större antal potentiella nyttjare samtidigt som hela nätet blir mer attraktivt för befintliga och nya användare. Ökad användning kan öka cykelledsnätets popularitet och därmed dess förankring hos befolkningen. Även trycket på att ytterligare delsträckor byggs ut ökar då samhällen längs banvallen som inte är anslutna till lederna än tydligare ser potentialen i att knytas till cykelledssystemet. Den ökade populariteten och efterfrågan kan leda till ökat intresse och tryck på lokala politiker att bygga ut lederna ytterligare.

Mycket tyder på att den dynamiska processen som skissats ovan verkligen inträffade i Ulricehamn. Efter en trög och långsam startfas där varje delavsnitt krävde övertygelsearbete och insatser från till exempel samhällsföreningar ökade utbyggnadstakten i samband med den ökande politiska acceptansen av ledsatsningen.

Även när det gäller stöd utifrån kan en viss självförstärkande dynamik utläsas. Framväxten av ett mer övergripande, regionalt nät har delvis inspirerats av utländska förebilder och nationella studier, samtidigt som Ulricehamns satsning har blivit en

inspirationskälla för kommuner i omgivningen. Genom att knyta an till Ulricehamns cykelleder skapas en win-win-situation där grannkommuner med förhållandevis liten insats kan anslutas till ett stort regionalt nät. Även stödet från bland annat Vägverket har säkert delvis påverkats av att verket såg potentialen i att kostnadseffektivt skapa en omfattande infrastruktur för bilfria transporter.

### 6.3 Viktiga faktorer enligt aktörerna

För att få fram vilka faktorer de lokala aktörerna själva anser som avgörande för utvecklingen av cykelledsnätet i Ulricehamn genomfördes en rad intervjuer med tjänstemän, politiker och företrädare för samhällsföreningar. I bild 4 sammanställs de oftast omnämnda faktorerna.

#### Sammanställning av nyckelfaktorerna enligt intervjuerna

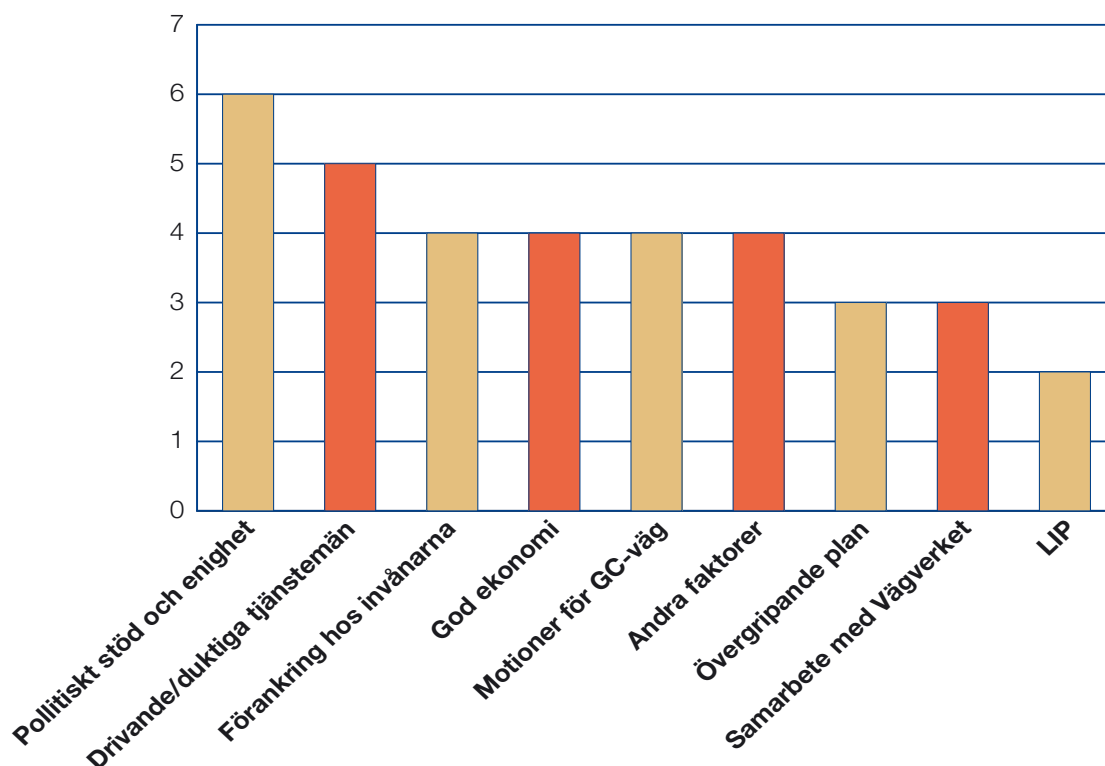


Bild 4: Nyckelfaktorer för cykelledens framgång enligt intervjuaren. Stapelns längd visar hur många av de intervjuade som nämnt faktorn.

## 6.4 Framtiden för cykelsatsningen i Ulricehamn

Förutom österut, mot Jönköping, har Ulricehamn nu byggt asfalterade cykelleder på hela sträckan. Anslutningen till Borås är färdigställd och förbindelsen till Falköping är under arbete. Ulricehamns kommun är även involverad i att söka EU-medel för utvecklingen av ett regionalt cykelledsnät.

I Ulricehamn är cykellederna numera så väletablerade och välfrekventerat att underhållet även i framtiden bör prioriteras högt av kommunen. Om nyttjandet kan utvecklas ytterligare beror i stor utsträckning på om de beskrivna förbindelserna mot Jönköping och mot Västkusten realiserar inom en nära framtid. Även en anknäring vidare från Borås mot Göteborg skulle sannolikt öka antalet fritidsnyttjare och helgbesökare. Ur ett turistiskt perspektiv är även en fortsatt utbyggnad av serviceinfrastrukturen (övernattning, besöksmål, rastplatser, mat med mera) längs leden viktig.

Alla grannkommuner är intresserade av att vidareutveckla ledssystemet, kanske med undantag för Svenljunga kommun där banvallen inte går genom tätorten.<sup>79</sup> Ett centralt motiv för att utveckla lederna är potentialen för turistnäringen. Enligt Per Johansson<sup>80</sup> är cykelledsnätet redan idag bättre än det vid Göta kanal och ska bli ännu bättre för att locka turister. I vilken mån grannkommunerna verkligen bygger ut sin del av banvallsleden kommer framtiden att utvisa.



## 7

# Samhällsekonomiska aspekter

## 7.1 Kostnader

Att ta fram de exakta totala kostnaderna för cykelledssystemet är svårt eftersom många olika aktörer varit inblandade och för att värdet av vägföreningarnas ideella arbetsinsatser är svåra att uppskatta.

Sammanlagt har Ulricehamns kommun under perioden 1990–2004 investerat drygt 10 miljoner kronor i cykelledssystemet. Investeringen omfattar också den gamla stationsbyggnaden samt tillhörande mark i Ulricehamns stad, om investeringen i den fastigheten uppskattas till 1,5 mkr och dras av kvarstår en kommunal investering på ca. 8,5 mkr.

Förutom kommunen har även andra aktörer bidragit till finansieringen av cykellederna, bl.a. Vägverket på sträckan Dalum–Blidsberg (300 tkr), vägföreningar och byalag (främst med eget arbete) samt staten genom LIP-bidrag (ca. 3,5 mkr). Totalt drygt 4 mkr.

Sammanlagt har det mellan 1990 och 2004 investerats totalt ca. 12–13 mkr i cykelledsinfrastruktur i Ulricehamns kommun. Ej medräknat är då marknadsföringssatsningar och andra åtgärder för att främja cykling samt den arbetstid som investerats av kommunens anställda och andra aktörer.

Som avskrivningstid för cykelledsinvesteringen räknar Ulricehamns kommun med 33 år. Kommunen har använt eget kapital för investeringarna och räknar med en internränta på ca. 5% (ändras årsvis, mellan 4,5% år 2001 och 5,5% år 2002). Med denna avskrivningstid och internränta är den beräknade annuiteten för cykelledssystemet ca. 800 tkr. Räknas endast de kommunala investeringarna (8,5 mkr), blir annuiteten motsvarande mindre, ca. 530 tkr.

Utöver detta tillkommer årliga underhållskostnader på ca. 400 tkr<sup>81</sup> som betalas av kommunen. Sammanlagt kan den årliga totalkostnaden för det nuvarande cykelledsnätet i Ulricehamns kommun, inklusive inköp, amortering, kapitalkostnader och underhåll, uppskattas till totalt ca. 1,2 mkr. Kommunens årliga kostnad är lägre, mellan 900 tkr och 1 mkr per år.

I tabell på nästa sida sammanställs investeringarna i cykelledsnätet i Ulricehamn.

## INVESTERINGAR I CYKELLEDSNÄTET I ULRICEHAMN

ÅR	VAD	VEM BETALAR	KOMMUNENS KOSTNAD	TOTALKOSTNAD
1990–1992	Inköp av banvallen Ulricehamn–Borås, samt Ulricehamn–Falköping till kommungränsen	Ulricehamns kommun	1720 tkr	1720 tkr
1992	Anläggning av 11 km GC-väg på banvallen i Dalum, Blidberg och Trädet, genom vägföreningen; underhåll i 5 år	Ulricehamns kommun, vägföreningar	21 tkr	21 tkr
1992	Inköp av grus för cykelleden, 30 tkr	Partierna NYD, MP och KD		30 tkr & ideellt arbete
1992	Utbyggnad av cykelled mellan Ulricehamn C och Villastaden (inom tätorten), 3 km		660 tkr	660 tkr
1993	Grusat cykelled i Timmele, i samband med att en vattenledning byggs	Timmele vägförening		
1993	Vegby byalag iordningsställer GC-väg på banvallen i Vegby. Broreparationer	Ulricehamns kommun, Vegby byalag	54 tkr 15 tkr (broar)	69 tkr & ideellt arbete
1995	Utbyggnad av cykelled Dalum–Blidsberg, vid ombyggnad av Rv 46	Vägverket		300 tkr
1995	Inköp av Ulricehamns stationsområde samt tillhörande banvallar	Ulricehamns kommun	1600 tkr, inkl. stationsbyggnad; därav själva banvallen uppskattningsvis 100 tkr	100 tkr
1999	Utbyggnad av cykelledsnätet, asfaltbeläggning	Ulricehamns kommun	545 tkr	545 tkr
2000	Utbyggnad av cykelledsnätet, asfaltbeläggning	Ulricehamns kommun, LIP	1070 tkr	1070 tkr
2001	Utbyggnad av cykelledsnätet, asfaltbeläggning	Ulricehamns kommun, LIP	1587 tkr	1587 tkr
2002	Utbyggnad av cykelledsnätet, asfaltbeläggning	Ulricehamns kommun, LIP LIP-bidrag 2000–2002 för cykelledsinvest.: ca. 3,5 mkr	2016 tkr	5516 tkr (hela LIP-bidraget för perioden räknas här)
2004	Utbyggnad och asfaltbeläggning av en felande länk i cykelledsnätet, i centrala Ulricehamn	Ulricehamns kommun	400 tkr	400 tkr
<b>Sammanlagt</b>			<b>9,7 mkr</b>	<b>11,7 mkr</b>

## Investeringskostnad per km cykelled

Totalt fanns i september 2004 75 km asfalterad cykelled på banvallarna i Ulricehamn. Per km cykelled har därmed den totala investeringskostnaden varit ca. 175 tkr, varav kommunens kostnad är ca. 120 tkr. Underhållskostnaden ligger på ca. 6 tkr per km.

Vägverket uppskattar kostnaden för att anlägga helt nya cykelleder till 1,5–2 mkr per km, beroende på terrängförhållanden<sup>82</sup>, nästan tio gånger mer än kostnaden i Ulricehamn. Användningen av banvallarna som basinfrastruktur för cykelleder, kostnadseffektivt arbete och ideella insatser har gjort det möjligt att anlägga cykellederna i Ulricehamn för en bråkdel av kostnaden för en konventionell cykelled.

## 7.2 Vinster

Att kvantifiera vinsterna med cykelledssystemet i Ulricehamn med konkreta, mätbara mått är svårt. Dels för att vinsterna med cykellederna ligger på så många, helt olika, plan och dels för att det saknas tillförlitliga uppgifter om nyttjandet av hela systemet. Här görs ett försök att åtminstone kvalitativt belysa vilka vinster cykellederna i Ulricehamn har gett och ger samt vem som tjänar på investeringen.

Endast några få seriösa försök att kvantifiera den ekonomiska nyttan av cykling och cykelinfrastruktur har hittills gjorts, något som bekräftas i en litteraturstudie från University of Minnesota som har försökt att sammanställa de internationella erfarenheterna på området.<sup>83</sup>

I den ovan nämnda studien föreslås en uppdelning utifrån vilka grupper som drar nytta av cykellederna. Den har varit inspirationskälla till nedanstående uppdelning.

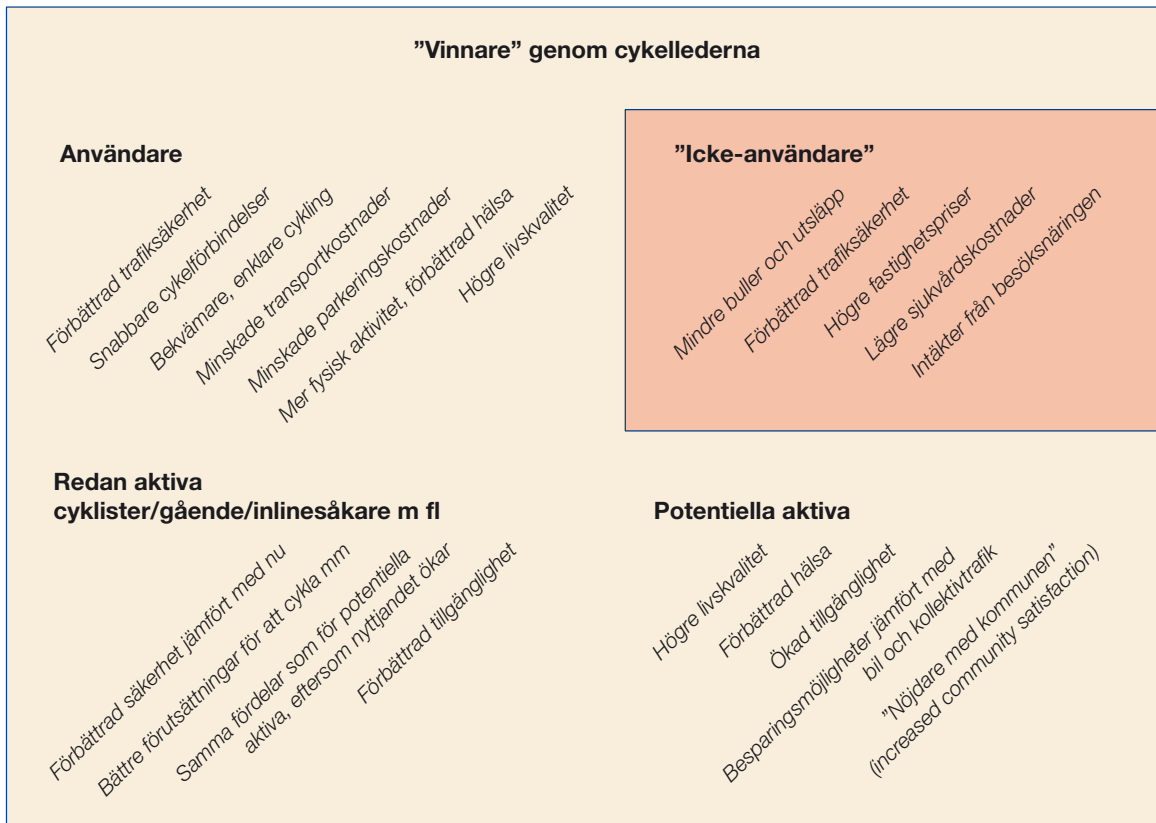


Bild 5: Uppdelning av vinsterna av cykelleder utifrån vinnarna

I en norsk studie om kostnader och nytta med cykelleder<sup>94</sup> anges följande nyttokomponenter där cykelleder kan bidra till förbättringar:

- trafiksäkerhet
- restid
- upplevd osäkerhet
- behov av skolbussar
- mindre allvarlig sjukdom och minskad korttidssjukfrånvaro
- allvarlig sjukdom och lång sjukfrånvaro/handikapp
- externa kostnader av motoriserad transport – utsläpp, buller
- parkeringskostnader

Två aspekter som framträder tydligt i Ulricehamn är ökad tillgänglighet samt turistiska aspekter.

## Tillgänglighet

Tillgänglighet definieras av Vägverket som den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter i samhället som de har behov av.<sup>85</sup> I sammanhanget kan dock Boverkets mer detaljerade definition av individens samhällstillgänglighet vara mer användbart. Boverket delar upp tillgänglighetsbegreppet i:

- fysisk tillgänglighet – att kunna ta sig fram "hela resan" från start till mål utan att hindras av fysiska hinder eller oklara anvisningar
- social tillgänglighet – att ha kontakt med människor och kunna träffa vänner, kunna delta i kulturliv, ha och nå ett arbete etc.
- psykologisk tillgänglighet – att förstå, uppfatta och våga använda staden, dess miljö- och kulturvärde, dess service och andra utbud
- organisatorisk tillgänglighet – att ha tillgång till resmöjligheter, informationskällor och servicefunktioner i tid och rum så att man kan planera och utnyttja sin tid väl
- ekonomisk tillgänglighet – att ha råd att använda erforderliga offentliga eller individuella färdmedel.

Av dessa tillgänglighetsaspekter har cykellederna i Ulricehamn inte minst bidragit till att förbättra den psykologiska tillgängligheten, främst för befolkningsgrupper som kan ha det svårare att känna sig trygga i att använda den vanliga trafikmiljön, t.ex. äldre, funktionshindrade och barn. Även den rent fysiska tillgängligheten har genom asfalteringen av lederna förbättrats avsevärt för människor som använder hjälpmedel som rullator eller rullstol. Ingen systematisk undersökning över förändringen i tillgängligheten för olika befolkningsgrupper har genomförts i Ulricehamn, men flera av de intervjuade hänvisar till flitigt nyttjandet av cykellederna av äldre, funktionshindrade och barn.

Den psykologiska tillgängligheten hänger nära ihop med den upplevda tryggheten, hur hotade av t.ex. biltrafiken människor känner sig. Den upplevda tryggheten spelar särskilt stor roll för den praktiska, självständiga tillgängligheten för barn. Där är det i första hand viktigt hur föräldrarna upplever tryggheten och därmed tillåter sina barn att röra sig fritt i trafiksystemet eller ej.

I Sælensminde (2002)<sup>86</sup> görs ett försök att uppskatta värdet av den ökade tryggheten som cykelleder ger. Där anges en "osäkerhetskostnad" av 2 NOK (ca. 2,40 SEK) per km för fotgängare och cyklister som rör sig längs en bilväg, omräknad i tidsenheter motsvarande ca. 40 NOK (ca. 50 SEK) per timme för cyklister. Anläggs en cykelled som upplevs som säker innebär detta därmed en motsvarande "vinst" i trygghet. Värdet varierar dock sannolikt kraftigt beroende på vilken trafiksituation/bilväg som används som jämförelse.

Att sätta en prislapp på den ökade tillgängligheten och upplevda tryggheten som cykellederna i Ulricehamn har gett är inte möjligt inom ramarna av denna rapport. Om man ändå tillåter sig en överslagsberäkning för att få en uppskattning av storleken på de tänkbara vinsterna kan de norska siffrorna ge en fingervisning. Utifrån antaganden att cykellederna i genomsnitt används av endast 30 personer dagligen året runt (upp till 250 personer per dag har uppmätts i augusti på enstaka vägvagnsnitt!) och att varje

person cyklar sammanlagt 30 minuter per dag, motsvarar detta en "trygghetsvinst" på en dryg kvarts miljon kronor årligen ( $30 \text{ pers.} \times 0,5 \text{ timmar/pers.} \times 50 \text{ kr} \times 365 \text{ dagar}$ ).

En speciell, och något oväntad, form av fysisk tillgänglighet är att asfalteringen av cykellederna gjorde ledssystemet attraktivt för andra former av fritidsnyttjande än cykling, t.ex. inline- och rullskidsåkning. Värdet av möjligheten för att trafiksäkert och ostört av bilar kunna utöva sin sport ligger sannolikt på samma nivå som de ovan nämnda osäkerhetskostnaden.

## Hälsovinster

Det är välkänt och vetenskapligt dokumenterat att det finns en tydlig koppling mellan fysiskt aktivitet och hälsa. Om cykellederna i Ulricehamn har lett till att fler människor regelbundet cyklar eller rör sig på annat sätt (inlines, gång mm.) är hälsoeffekten uppenbar. Hälsovinsten är särskild stor om människor som tidigare inte motionerat regelbundet börjar röra på sig, t.ex. genom att cykla till arbetet. Sælensmidnde (2002) antar att regelbunden lätt motion, t.ex. genom att cykla eller gå till arbetet, minskar sjukfrånvaron för dessa personer med en procentpunkt. I Norge motsvarar det en besparing med 2500 NOK per person och år.

Ökad fysisk aktivitet minskar även uppkomsten av allvarliga sjukdomar som hög blodtryck, diabetes och skelett- och muskelsvaghet. Dessa sjukdomar leder till kostnader i form av sjukvård, medicinering och arbetsbortfall. Den ovan nämnda norska studien utgår ifrån en total besparing för samhället i storleksordningen 7300 NOK (ca. 8000 SEK) per år för varje person som blir "moderat mer fysiskt aktiv". Av försiktighets skull antas där att endast hälften av alla nya användare av cykellederna får bättre långtidshälsa tack vare ökad fysisk aktivitet.

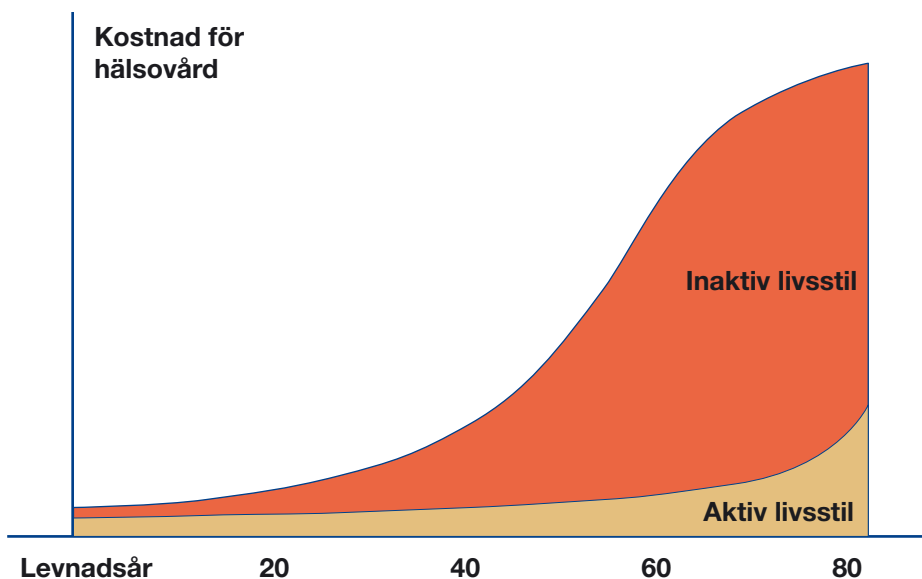


Bild 6: Skillnader i sjukvårdskostnad mellan fysiskt aktiva och passiva personer. Exempel från USA. Källa: Sustrans/CDC<sup>87</sup>

Som redan nämnts saknas detaljerade uppgifter om det totala nyttjandet av cykelledssystemet i Ulricehamn och det är därmed svårt att sätta ett värde på hälsovinsten som lederna har lett till. Antas som ovan att endas 30 personer har blivit mer fysiskt aktiva tack vare cykellederna är hälsovinsten, baserande på norska siffror, ca. 300 tkr per år. Den verkliga hälsovinsten ligger sannolikt betydligt högre.

## Trafiksäkerhet

En stor del av de dödliga cykelolyckorna sker på landsväg, även om endast en mindre del av cykeltrafiken sker där. Förklaringen ligger i de betydligt högre hastigheterna på landsväg jämfört med tätortstrafik, vilket ökar sannolikheten för en dödlig utgång när en olycka händer.

Cykelledsnätet i Ulricehamn möjliggör säker cykling mellan orter där det tidigare endast var möjligt att cykla på landsväg med höga farter, vilket borde minska sannolikheten för svåra trafikolyckor med oskyddade trafikanter. Även här är dock en kvantifiering svår, inte minst med hänsyn till att den upplevda osäkerheten av att cykla på landsväg ledde till att betydligt färre människor använde cykel än idag. På grund av den stora osäkerheten anges här inget pengavärde för en ökad trafiksäkerhet, men ett enda dödsfall som kan undvikas värderas samhällsekonomiskt till flera hundratusen kronor.

## Externa effekter – miljö och buller

Den motoriserade vägtrafiken skapar externa effekter som miljöbelastning och bullerstörning som kan prissättas för samhällsekonomiska beräkningar. Så anges t.ex. de externa kostnaderna av biltrafiken i en norsk småstad till 0,40 NOK per bilkm i Sælensminde (2002).

Cykellederna i Ulricehamn kan bidra till att minska dessa externa effekter, och därmed kostnader, om den förbättrade cykelinfrastrukturen har bidragit till en minskning av bilåkandet. Inom ramarna för denna rapport och med befintlig data från Ulricehamn kan det dock inte påvisas att cykellederna har lett till en relevant minskning av biltrafiken.

I studier där miljövinster med cykelleder har räknats med i en totalbedömning, t.ex. Sælensminde (2002), utgör dessa endast en liten del (4–6%) av den totala vinsten av cykelinfrastrukturen, något som även bekräftas av Krizek (2004). Detta innebär förstås inte att miljövinster är obefintliga eller oviktiga utan att andra aspekter, främst hälsoaspekter, väger tyngre.

## Turism och besöksnäring

Tack vare cykelledsnätet har Ulricehamn profilerat sig som cykelkommun och lederna används flitigt för fritidsresor och motion. Det är i dagsläget i stor utsträckning människor som bor i regionen som nyttjar cykellederna för rekreation, men även en viss cykeluthyrningsverksamhet har börjat komma i gång. Den fulla turistiska potentialen av cykelledssystemet är dock inte uppnådd än eftersom möjligheten för längre samman-

hängande turer, t.ex. till Västkusten, saknas. Även en komplett cykelled till storstadsregionen Göteborg saknas än så länge.

I en rapport som beskriver potentialen för cykelturismen i Halland<sup>88</sup> delas cykelturismen upp i flera underkategorier. Baserat på undersökningar om cykelturism i Schweiz, England och Danmark anges vad cykelbesökare i olika kategorier kan förväntas spendera i regionen per dag.

#### *Cykelsemester:*

Besökare som specifikt kommer till en region för att cykla under några dagar. Cykelturister är vanligtvis vuxna och vana cyklister och klarar sig även bra på lågtrafikerade vägar. Viktigt för cykelturister är attraktiva rutter och intressanta besöksmål.

350 kr/dag, 2–3 dagar/resa i genomsnitt. Potentiellt antal: begränsat, några tusen per år.

#### *Semestercykling:*

Med semestercykling menas cykling under semestern, där cykling är en av flera aktiviteter under semestern. Semestercykling omfattar dagsutflykt eller kortare utflykt under en semester där man är borta hemifrån en längre period. En semestercyklist är därmed redan på semester i regionen och använder sig av cykeln för att upptäcka omgivningen under dagsutflykter och kortare cykelutflykter.

En semestercyklist kan förväntas spendera 40 kr per utflykt för förtäring, hyrcykel mm. Potentiellt antal: stort.

Värdet av cykellederna är i det fallet i första hand att regionen som helhet blir till en mer attraktiv besöksregion. På det viset har en bra och familjevänlig cykelinfrastruktur en oerhört stor betydelse för en turistregionen, men värdet är svårt att kvantifiera i kronor.

#### *Dagsutflykt med cykel:*

Med dagsutflykt menas cykelutflykt som börjar hemifrån och där besökaren återvänder hem samma dag. Denna kategori av resor kan omfatta cykelutflykt där cyklingen börjar hemifrån, men i första hand menas cykelutflykt som börjar med bil eller tåg. Gränsen mellan dagsutflykt och lokal fritidsaktivitet är flytande, vanligtvis dras gränsen att dagsturister inte är bosatta i omedelbar närhet till besöksmålet. Vid dagsutflykt kan besökaren förväntas spendera ca. 100 kr i regionen.

#### *Fritidscyklning:*

Till skillnad från semestercykling och dagsutflykt avser denna kategori lokalbefolkningens nyttjande av cykelledsnätet. Gränsen till turism är flytande, definitionen utgår ifrån att nyttjaren kan ta sig på cykelledsnätet hemifrån utan ytterligare transport. Fritidscyklning omfattar allt från en kort träningsrunda till dagsutflykt. I genomsnitt kan en fritidscyklister förväntas spendera mellan 20–40 kr per utflykt för förtäring.

#### *Intäkter genom cykelturism:*

En ökande cykelturism skapar ett behov för övernattningar, servering och kringtjänster som cykeluthyrning. Första tecknet på att cykelledssystemet har lett till ökad besöksaktivitet i Ulricehamn är att en kommersiell cykeluthyrning har börjat komma i gång och att det i flera samhällen längs lederna planeras stuguthyrning och campingplatser. Även intervjukommentarer om kraftigt höjda besökstal i ett café i ett mindre samhälle vid cykelleden (Blidsberg) tyder på en positiv ekonomisk effekt av cykelleden.

Hur stora intäkterna är från besökare av cykelledsnätet i Ulricehamn är i nuläget svårkvantifierat eftersom tillförlitliga undersökningar över nyttjandet och nyttjandekategorier saknas. De befintliga sommarmätningarna tyder dock på en redan idag omfattande fritidscyckling.

Om man utgår ifrån ett försiktigt antagande av i genomsnitt 60 dagsutflykter (både besökare och regioninvånare) per dag under två sommarmånader och att 50 kr spenderas per utflykt, så innebär detta en omsättning av 180 tkr. Lägger man till intäkter från cykelturismen och värdet av cykellederna för turismen i regionen i stort lär intäkterna ligga på flera hundratusen kronor per år.

I Koucky (2002) uppskattas att cykelturism år 2010 kan omsätta mellan 25–50 mkr i regionen runt Ulricehamn och i Halland om infrastrukturen byggs ut och marknadsförs.

## Privatekonomiska vinster

Genom att ersätta resor med bil eller kollektivtrafik med cykel kan den enskilda användaren spara pengar. För att uppskatta denna effekt krävs bättre underlag som redovisar i vilken omfattning cykellederna har lett till att cykelresor ersätter resor med andra transportslag. Cykellederna kan även ha bidragit till högre värde på fastigheter längs lederna, något som inte undersökts här.

## Nöjdare kommuninvånare

En ytterligare aspekt där cykellederna kan ha bidragit till förbättringar är hur nöjda kommuninvånarna är med kommunen respektive hur attraktiv Ulricehamns kommun är som boendekommun. I den engelskspråkiga litteraturen beskrivs detta med termen "citizen satisfaction". Hur mycket cykellederna har bidragit till att göra Ulricehamn till en mer attraktiv boendekommun, och vilket ekonomisk värde detta har, har inte uppskattats här. Utifrån det starka engagemanget i samhällsföreningarna, lokalbefolkningens flitiga nyttjande av ledssystemet och det breda folkliga stödet för processen kan ändå slutsatsen dras att cykelledssystemet har förbättrat livskvaliteten i Ulricehamns kommun och därmed gjort kommunen till en mer attraktiv boendekommun.

## CYKELLEDSNÄTETS SAMHÄLLSEKONOMISKA VINSTER

VAD	VEM TJÄNAR	UPPSKATTAT BELOPP PER ÅR
Ökad tillgänglighet	Brukare, främst i trafik utsatta grupper som äldre, funktionshindrade och barn	250 tkr
Hälsovinster	Den enskilde, arbetsgivare, sjukvårdssystemet	300 tkr sannolikt mycket högre
Trafiksäkerhet	Den enskilde, arbetsgivare, sjukvårdssystemet	?
Externa effekter – miljö, buller	Invånare m.m.	? sannolikt ca. 3–6% av totalvinsten
Turism, besöksnäring	Besöksnäring	dagsutflykter 180 tkr attraktionsvärde för regionen 200 tkr (potential mycket högre)
Privatekonomiska vinster (minskade reskostnader)	Invånare	?
<b>Totalt</b>		<b>ca. 900 tkr</b> <b>sannolikt betydligt mer</b>
<i>(OBS! Endast ytterst grova uppskattningar som ska visa storleksordningen av vinsten.)</i>		

## Sammanfattning vinster

Bedömningen av cykelledsnätets samhällsekonomiska vinster är kantad av antaganden och stor osäkerhet men får ses som ett första angeläget försök. Som de ekonomiskt viktigaste aspekterna framstår hälsovinster, besöksnäringen och i viss mån den ökade tillgänglighet för vissa befolkningsgrupper. Trafiksäkerhetsaspekter (faktiska olyckor) och miljöeffekter är jämförelsevis mindre viktiga, men bör inte helt bortses ifrån. Observera att vinstantaganden är försiktigt valda och att den verkliga årliga vinsten tack vare cykelledsnätet sannolikt ligger betydligt högre. Se tabell här intill.

### 7.3 Är cykelledssystemet i Ulricehamn en lönsam investering?

Cykellederna kostar totalt ca. 1,2 mkr per år, varav är den kommunala kostnaden är ca. 0,9 mkr. På plussidan finns samhällsekonomiska vinster, främst förbättrad hälsa, ökad tillgänglighet samt intäkter från besöksnäringen, men även ökad trafiksäkerhet, miljöförbättringar, privatekonomiska vinster och ökad attraktivitet som boendekommun. Även med mycket försiktiga antaganden och utan att räkna med de sistnämnda aspekterna ligger de samhällsekonomiska vinsterna i samma storleksordning som kostnaderna, dvs. runt en miljon kronor per år. De verkliga vinsterna med cykellederna är dock sannolikt betydligt högre och kan utvecklas ytterligare, inte minst inom området turism och besöksnäring. Att investeringar i cykelinfrastruktur ofta är samhällsekonomiskt lönsamt, om än svårt att bestämma, bekräftas även i de få rapporterna i ämnet, t.ex. Sæelensminde (2002) som undersöker lönsamheten av cykelinvesteringar i norska städer och kommer fram till en kostnads- och nyttorelation mellan 1:4 för Hokksund och 1:14 för Hammar.

Man kan med fog påstå att cykelledsinvesteringarna i Ulricehamn har varit lönsamma ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, det är dock svårt att utifrån nuvarande kunskapsläge beräkna hur lönsamt. Genom att cykellederna marknadsförs, den turistiska infrastrukturen utvecklas och att även grannkommuner bygger ut sina leder till ett sammanhängande nät av cykelleder förbättras möjligheterna för intäkter från turist- och fritidsnyttjandet ytterligare, vilket ökar investeringens lönsamhet för regionen. För att öka hälsovinsterna är det i första hand viktigt att öka det regelbundna vardagscyklandet i regionen, något som cykellederna har skapat goda förutsättningar för.

## Källor

### Intervjuer (11 st.)

Följande personer intervjuades i samband med undersökningen:

*Diana Skoglund:* Miljöstrateg på miljö- och samhällsbyggnadskontoret och projektledare för MÖTs. Var med och skrev LIP-ansökan för cykelledssatsningar, ledde projekt att få folk att använda cykel mer, cykla till jobbet kampanjer med mera

*Jan-Åke "Hugo" Claesson:* Tjänsteman på serviceförvaltningen, ansvarig för gatufrågor, operativt ansvarig för projektering, byggande och underhåll av cykellederna.

*Ingvar Kärrsmyr:* Politiker (kds), Sedan januari 2003 ordförande i serviceutskottet som styr över infrastruktur i kommunen, även tidigare aktiv politiker i kommunfullmäktige.

*Tommy Johansson:* Ordförande i samhällsföreningen i Hökerum, dessutom aktiv i Hökerum idrottsförening och kyrka.

*Per Johansson:* Politiker (m), f.d. ordförande i serviceutskottet då de flesta cykelleder byggdes.

*Bengt Johansson:* Politiker (c), kommunalråd

*Gunnar Josefsson:* Ordförande i Blidsbergs samhällsförening

*Bengt-Olof Foss:* Näringslivschef, f.d. ledamot (s) i kommunfullmäktige (under tiden då järnvägen lades ner och debatten om banvallarna tog form).

*Arne Fransson:* Politiker (mp), ordförande i tekniska nämnden 1988–1995

#### *Telefonintervjuer:*

*Bo Jacobsson,* gatukontoret, Borås kommun (2003-12-12). År 2000 fick Bo Jacobsson i uppdrag att göra en utredning och ett underlag som skulle ligga till grund för beslut av att bygga gång- och cykelväg på banvall.

*Bo Bure,* aktiv i byalag och pensionärsförening i Rångedala, (2003-12-11)

## Mediakällor

Följande mediakällor användes i samband med undersökningen:

DATUM	MEDIA	ARTIKEL	CYKELPROJEKT
1992-10-20	Ulricehamns Tidning	Cykelvägsbygget enar de tre småpartierna	Banvallen
1992-05-14	Ulricehamns Tidning	Gång- och cykelväg Dalum–Träde, det ser vägföreningarna till	Banvallen
1992-05-14	Ulricehamns Tidning	Vägföreningarna ställer upp, gång- och cykelväg på Redvägsbanvall	Banvallen
1993-07-03	Ulricehamns Tidning	Vattenledning och cykelväg	Banvallen
1993-07-10	Ulricehamns Tidning	”Välj en annan väg med din häst”	Banvallen
1993-07-17	Ulricehamns Tidning	Nu kan vegbyborna ta cykeln till stan	Banvallen
1997-11-09	Göteborgs-Posten	Nedlagd järnväg blir cykelled	Banvallen
1998-0	Ulricehamns Tidning	Cykelled för ekoturister	Banvallen
2000-04-08	Ulricehamns Tidning	Cykla till jobbet och få en cykel	Cykeltramparna
2000-04-11	Borås Tidning	Trafikmiljö i fokus	MöTs
Nr 1 2000	Insikt	Diana förenar trafik och miljö	MöTs
2000-05-20	Ulricehamns Tidning	Kondition och miljö ska bli bättre med gratis cyklar	Cykeltramparna
2000-06-29	Ulricehamns Tidning	Cykla för bättre hälsa	Cykeltramparna
2000-09-24	Borås Tidning	En dag för bättre trafikmiljö	Asfaltering av banvall
2000-11-09	Ulricehamns Tidning	Enbart vinster för cykeltramparna	Cykeltramparna
2001-07-12	Ulricehamns Tidning	Håller igång med cykel	Cykeltramparna
2001-08-30	Ulricehamns Tidning	Linnea designade sin egen hjälm	Designa din egen cykelhjälm
2001-09-20	Sjuhäradsbygdens Tidning	Cykelleder binder samman orterna	Banvallar
2002-04-30	Ulricehamns Tidning	En hejare på hoj	Vi Möts På Cykel
2002-09-23	Ulricehamns Tidning	Nu kan hjulen börja rulla på banvallarna	Banvallar
2003-04-		Annons, Vi MöTs på cykel – även i år!	Vi MöTs på cykel
2003-08-21	Ulricehamns Tidning	Stor succé för cykelpoolen	Cykeluthyrning
		Hjulafton, tipsrunda	Hjulafton, tipsrunda
2003-08-19	Ulricehamns Tidning	Med cykel till utflyktsmålen	Asfaltering av banvall
2003-05-24	Ulricehamns Tidning	Cykelbanan till Borås invigd	Asfaltering av banvall
2003-05-20	Ulricehamns Tidning	Annons, invigning banvallen Ulricehamn–Borås	Asfaltering av banvall
	Masspegeln	Trafiksäker naturupplevelse och kortaste sträckan!	Asfaltering av banvall
2002-	Sjuhäradsbygdens Tidning	Benmuskler och historia	Kommunens historia
2003-06-13	Sjuhäradsbygdens Tidning	Benmuskler och historia	Kommunens historia
2003-00-13	Sjuhäradsbygdens Tidning	Maraton på hjul om Sören får välja	Asfaltering av banvall

## Litteratur & andra källor

*Kågeson, Per, 2001: Plan för svenska cykelrekreationsvägar, Vägverket Publikation 2001:116, Borlänge*

*Koucky, Michael, 2001: Trafiksäkra cykelleder i Halland, Vägverket Region Väst (opubl.)*

*Koucky, Michael, 2002: Cykelregion Falkenberg år 2010: Beskrivning av en tänkbar utveckling av cykelturismen i regionen och dess potential för besöksnäringen, Falkenberg Turist AB, opubl.*

*Insall, Philipp, international relations, Sustrans, 2003-11-15, personligt meddelande*

*Krizek, Kevin J., University of Minnesota, 2004: Estimating the Economic Benefit of Bicycling and Bicycle Facilities: An Interpretive Review and Proposed Methods, conference proceedings, Transportation Research Board annual meeting 2004, Wasington D.C., trb.org*

*Sælensminde, Kjartan, 2002: Gang- og sykkelvegnett i norske byer, TØI rapport 567/2002, Transportøkonoinstitutt, Oslo*

*Vägverket, 1999: Tillgänglighet för alla. Underlagsrapport till Samplan, Slutrapport från arbetsgruppen för det strategiska området Tillgänglighet för alla*

## Kommunarkiv

Utdrag ur kommunarkivet är markerade direkt i texten med hänvisning till diarie nummer i en fotnot.

## Relaterade webplatser

Cykelleder i Ulricehamn och omgivning: [www.ulricehamn.se/vasterhavsleden/](http://www.ulricehamn.se/vasterhavsleden/)

Vias Verdes, cykelleder i Spanien: [www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com)

Rails to Trails Conservancy, cykelleder på banvallar i USA: [www.railtrails.org](http://www.railtrails.org)

Sustrans, cykelleder i Storbritannien: [www.sustrans.org.uk](http://www.sustrans.org.uk)

Veloland Schweiz: [www.cycling-in-switzerland.ch](http://www.cycling-in-switzerland.ch)

## Fotnoter

- 1 Per Kågeson, 2001: Plan för svenska cykelrekreationsvägar, Vägverket Publikation 2001:116)
- 2 Sveriges Riksdag, 2001: Proposition 2001/02:20: Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem
- 3 Motion till Riksdagen 2001/02:T20, Lennart Daléus (c), med anledning av prop. 2001/02:20
- 4 Intervju; Jan-Åke "Hugo" Claesson, Serviceförvaltningen Ulricehamns kommun
- 5 Intervju; Jan-Åke "Hugo" Claesson, Serviceförvaltningen Ulricehamns kommun
- 6 Intervju; Diana Skoglund, miljöstrateg i Ulricehamn och MötS-projektansvarig
- 7 <http://www.ulricehamn.se/vasterhavsleden/index.htm>
- 8 Diarienummer 142/84
- 9 Diarienummer 630/80
- 10 Diarienummer 566/85
- 11 Diarienummer 566/85
- 12 Diarienummer 142/84
- 13 Diarienummer 142/84
- 14 Diarienummer 64/87
- 15 Diarienummer 142/84
- 16 Diarienummer 142/84
- 17 Diarienummer 142/84
- 18 Diarienummer 1989.4388
- 19 Diarienummer 458/88
- 20 Diarienummer 1989.4274
- 21 Diarienummer 1989.4388
- 22 Diarienummer 1990.1129
- 23 Diarienummer 4379/84
- 24 Diarienummer 1991.0708
- 25 Diarienummer 1989.4388
- 26 Diarienummer 1990.0232
- 27 Diarienummer 1991.0708
- 28 Intervju; Arne Fransson (mp), f.d. ordförande i tekniska nämnden
- 29 Diarienummer 1989.4388
- 30 1989.5492
- 31 Ulricehamns Tidning, 1992-10
- 32 Intervju; Arne Fransson (mp), f.d. ordförande i tekniska nämnden
- 33 Intervju; Arne Fransson (mp), f.d. ordförande i tekniska nämnden
- 34 Telefonintervju; Sören Jägmarker, Vägverkets lokalkontor Mariestad
- 35 Jan-Åke "Hugo" Claesson, Serviceförvaltningen Ulricehamns kommun
- 36 Diarienummer 1989.0828
- 37 Diarienummer 1989.0827
- 38 Intervju; Diana Skoglund, miljöstrateg i Ulricehamn och MötS-projektansvarig
- 39 Intervju; Jan-Åke "Hugo" Claesson, Serviceförvaltningen Ulricehamns kommun
- 40 Intervju; Jan-Åke "Hugo" Claesson, Serviceförvaltningen Ulricehamns kommun
- 41 Intervju; Bengt-Olof Foss, näringslivschef i Ulricehamns kommun, f.d. s-ledamot i kommunfullmäktige
- 42 Intervju; Gunnar Josefsson, ordförande i Blidsbergs samhällsförening
- 43 Intervju; Gunnar Josefsson, ordförande i Blidsbergs samhällsförening
- 44 Diarienummer 1990.0232
- 45 Intervju; Jan-Åke "Hugo" Claesson, Serviceförvaltningen Ulricehamns kommun
- 46 Intervju; Ingvar Kärrsmyr (kds), ordförande i serviceutskottet
- 47 Ulricehamns Tidning, 1992-10
- 48 Intervju; Arne Fransson (mp), f.d. ordförande i tekniska nämnden
- 49 Arbetslivsutveckling (ALU) arbetslösa i arbetsmarknadspolitiska åtgärder
- 50 Intervju; Arne Fransson (mp), f.d. ordförande i tekniska nämnden
- 51 Telefonintervju; Sören Jägmarker, Vägverkets lokalkontor Mariestad
- 52 Intervju; Arne Fransson (mp), f.d. ordförande i tekniska nämnden
- 53 Diarienummer 1998.0827
- 54 Lokala investeringsprogrammets vars syfte var att öka takten i Sverige för omställningen till ett ekologiskt uthålligt samhälle.
- 55 Intervju; Jan-Åke "Hugo" Claesson, Serviceförvaltningen Ulricehamns kommun
- 56 Intervju; Jan-Åke "Hugo" Claesson, Serviceförvaltningen Ulricehamns kommun
- 57 Miljö och trafiksäkerhet (MötS) var ett samarbetsprojekt mellan Ulricehamns kommun och Vägverket Region Väst mellan åren 2000-2002.
- 58 Intervju; Diana Skoglund, miljöstrateg och MötS-projektansvarig
- 59 Intervju; Per Johansson, politiker (m), f.d. ordförande i serviceutskottet
- 60 Intervju; Tommy Johansson, ordförande i samhällsföreningen i Hökerum
- 61 Mätdata om cykelfrekvens på Ulricehamns leder, tillgänglig genom serviceförvaltningen i Ulricehamn, J-Å Claesson
- 62 Intervju; Diana Skoglund, miljöstrateg och MötS-projektansvarig
- 63 Intervju; Diana Skoglund, miljöstrateg och MötS-projektansvarig
- 64 Intervju; Per Johansson, politiker (m), f.d. ordförande i serviceutskottet
- 65 Intervju; Ingvar Kärrsmyr (kds), ordförande i serviceutskottet

- 66 Intervju; Bengt Johansson, politiker (c), kommunalråd
- 67 Intervju; Tommy Johansson, ordförande i samhällsföreningen i Hökerum
- 68 Intervju; Tommy Johansson, ordförande i samhällsföreningen i Hökerum
- 69 Intervju; Gunnar Josefsson, ordförande i Blidsbergs samhällsförening
- 70 Intervju; Ingvar Kärrsmyr (kds), ordförande i serviceutskottet
- 71 Telefonintervju; Bo Bure, aktiv i byalag och pensionärsförening i Rångedala
- 72 Telefonintervju; Bo Jacobsson, gatukontoret, Borås kommun
- 73 Telefonintervju; Bo Bure, aktiv i byalag och pensionärsförening i Rångedala
- 74 Telefonintervju; Bo Jacobsson, gatukontoret, Borås kommun
- 75 P.G. Andersson, ansvarig för cykelled på banvall i Falkenbergs kommun, muntl.kommunikation 2003-10-10
- 76 Insall, Philipp, international relations, Sustrans, 2003-11-15, personligt meddelande
- 77 Kågeson, Per, 2001: Plan för svenska cykelrecreationsvägar, Vägverket Publikation 2001:116, Borlänge
- 78 Koucky, Michael, 2001: Trafiksäkra cykelleder i Halland, Vägverket Region Väst (opubl.)
- 79 Intervju; Bengt Johansson, politiker (c), kommunalråd
- 80 Intervju; Per Johansson, politiker (m), f.d. ordförande i serviceutskottet
- 81 Uppgift från Jan-Åke "Hugo" Claesson, Serviceförvaltningen, Ulricehamns kommun
- 82 Telefonintervju; Sören Jägmarker, Vägverkets lokalkontor Mariestad
- 83 Kevin J. Krizek, University of Minnesota, 2004: Estimating the Economic Benefit of Bicycling and Bicycle Facilities: An Interpretive Review and Proposed Methods, conference proceedings, Transportation Research Board annual meeting 2004, Wasington D.C., trb.org
- 84 Sælensminde, Kjartan, 2002: Gang- och sykkelvegnett i norske byer, TØI rapport 567/2002, Transportøkonomisk institutt, Oslo
- 85 Vägverket, 1999: Tillgänglighet för alla. Underlagsrapport till Samplan, Slutrapport från arbetsgruppen för det strategiska området Tillgänglighet för alla
- 86 Sælensminde, Kjartan, 2002: Gang- och sykkelvegnett i norske byer, TØI rapport 567/2002, Transportøkonomisk institutt, Oslo
- 87 Sustrans, 2004, Network News No 22, Bristol U.K., baserande på amerikanska statistiska uppgifter från: Centers for Disease Control and Prevention (CDC), Georgia (USA), www.cdc.gov
- 88 Koucky, Michael, 2002: Cykelregion Falkenberg år 2010: Beskrivning av en tänkbar utveckling av cykelturismen i regionen och dess potential för besöksnäringen, Falkenberg Turist AB, opubl.



**Vägverket**  
Region Väst  
405 33 Göteborg  
[www.vv.se](http://www.vv.se), [vagverket.got@vv.se](mailto:vagverket.got@vv.se)  
Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 031-63 52 70

