

## Nr 133

*Utlåtande i anledning av motioner om användning av nedlagda järnvägar som cykelvägar.*

(4:e avd.)

I de likalydande motionerna I: 293 av herr *Hjorth* och II: 378 av herr *Lindahl* har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte begära att frågan om nedlagda järnvägslinjers framtida användning som cykelvägar blir föremål för utredning.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från statens järnvägar och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Därjämte har på utskottets begäran Cykel- och Mopedfrämjandet yttrat sig i ärendet.

*Statens järnvägar* framhåller att ägare till fastigheter gränsande till nedlagd järnvägslinje har visat stort intresse att förvärva järnvägsmarken. Även berörda kommuner har i många fall visat intresse att få förvärva sådan mark. För statens järnvägars del är det synnerligen angeläget att mark och byggnader säljes så snart som möjligt sedan banan lagts ned och spåret rivits upp.

Av de 102 bandelar, varå bemyndigande om nedläggning begärts, används enligt SJ i dag 54 helt eller delvis som industrispår. Försäljning av mark har avslutats eller delvis skett på 41 bandelar. På resterande 7 bandelar är marken i dag helt i statens ägo.

Mot bakgrund av anförda skäl synes enligt SJ:s uppfattning möjligheterna att i någon större omfattning använda nedlagda järnvägar som cykelvägar vara små. Om t. ex. kommun eller landsting i dylika fall är intresserade för att köpa marken av SJ till marknadspris, är dock från SJ:s sida ej något att erinra mot att nedlagda järnvägslinjer i framtiden används som cykelvägar. Någon utredning av frågan från SJ:s sida anses ej erforderlig.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* erinrar om att styrelsen — för att i anslutning till den nu pågående vägplaneutredningen illustrera cykeltrafikens utveckling på landsbygden i Sverige — under 1965 liksom tidigare under åren 1942—1958 utförde vissa manuella trafikräkningar. Trots den ökade försäljningen av cyklar har cykeltrafiken mellan 1958 och 1965 i

*Bihang till riksdagens protokoll 1967. 6 saml. Nr 133*

de studerade vägsnitten minskat med 55 %, medan motorfordonstrafiken ökat med 70 %. Det genomsnittliga antalet cyklar och motorfordon som passerade vägsnitten 1965 var ca 44 resp. 4 175 st. Även på de mindre trafikerade vägarna har skett en minskning av cykeltrafiken. I undersökta vägsnitt med motorfordonstrafik mellan 0—500 och 500—1 000 motorfordon per dag minskade cykeltrafiken med 22 % resp. 50 % medan motorfordonstrafiken ökade med 40 % resp. 18 %.

De sedan 1950 nedlagda järnvägarnas längd uppgår till ca 320 mil. Vissa av dessa bandelar har ombyggt till landsvägar och vissa har övergått till privat ägo. Kostnaderna för en upprustning av de nedlagda järnvägarna till cykelvägar kan enligt styrelsen ej beräknas utan att en omfattande inventering angående bandelarnas kondition utförts. En enkel justering och beläggning med asfalt av en smalspårig bandel i god kondition bedömes i runt tal kunna kosta ca 10 kr. per längdmeter. För en normalspårig bandel synes motsvarande kostnad kunna uppskattas till ca 15 kr. per meter.

För bandelar i dålig kondition och vid t. ex. korsningar med allmän väg eller vattendrag torde kostnaderna kunna bli av helt annan och större ordning. För erforderliga skyddsräcken och andra säkerhetsanordningar tillkommer även kostnader.

Med hänsyn till cykeltrafikens hittillsvarande och beräknade utveckling och till att bandelarnas sträckning endast undantagsvis är belägna där behov av cykelväg finns är det enligt styrelsens uppfattning ej troligt att någon större del av de nedlagda järnvägarna är lämplig och nyttig som cykelväg. En eventuell utredning av bandelarnas kondition och förutsättningarna för att överföra marken till cykelväg bör därför begränsas till bandelar där ett behov av cykelväg redan nu är uppenbart och kan påvisas.

#### *Cykel- och Mopedfrämjandet (CMF) anför följande.*

CMF bedriver bl. a. en upplysnings- och informationsverksamhet för att väcka allmänhetens intresse inriktad på nödvändigheten av en ökad motion. En regelbunden cykelåkning, som enligt nyligen publicerade undersökningsresultat från Karolinska Sjukhuset i Solna kan medföra upp till 16 % bättre kondition, bedöms från läkarhåll som en lämplig form av motionerande.

Som motionärerna påpekar, har också allmänhetens intresse för cykelåkning visat en markant ökning under de senaste åren, en ökning som alltfört pågår. Emellertid utgör, vilket är allom bekant, bilismens utbredning, även bokstavigt, på våra gator och vägar på olika sätt en försvårande faktor i trafikbilden för cyklisterna. Den differentiering av trafiken som är en målsättning för all modern trafikplanering lider tyvärr av stor brist på erforderliga medel för att i önskvärd utsträckning kunna fullfölja dagens trafiksäkerhetskrav. Cykelbanor och cykelvägar finnes därför icke på långt när i den omfattning, som med hänsyn till trafikintensiteten är motiverad.

När därför en möjlighet nu yppas att med förhållandevis blygsamma kostnader kunna överföra därför lämpliga sträckor av nedlagda järnvägs-

linjer till cykelvägar, måste detta enligt CMFs bedömning vara ett tillfälle som icke får försittas.

I CMFs arbete att verka för såväl större trafiksäkerhet som ökade möjligheter till rekreation bland annat genom överföring av nedlagda bandelar till cykelvägar har det visat sig att vi redan är för sent ute i vissa fall. En ur både lokal och regional synpunkt mycket önskvärd omvandling av den s. k. Ätranbanan från Varberg upp till den stora friluftsanläggningen Åkulla till cykelväg har omöjliggjorts genom att marken för banvallen redan försålts till enskilda markägare. I andra fall såsom Säröbanan utanför Göteborg och Bolmenbanan från Halmstad genom Simlångsdalen mot Smålandsgränsen är dock nu efter framställning från vår och andra organisationers sida kommunala organ i arbete för att realisera mycket önskvärda cykelvägsprojekt.

Emellertid har det visat sig bl. a. med hänsyn till att nedlagda bandelar passerar olika kommuner och olika vägdistrikt både svårarbetat och omständligt att ta vara på de möjligheter som nu står till buds. Samtidigt som det står klart att icke alla nedlagda järnvägssträckor är lämpade som cykelvägar, måste det enligt CMFs mening vara synnerligen angeläget att en inventering genomföres snarast för att möjligheten skall bestå att överföra lämpliga sträckor till cykelvägar. Under tiden vore det nödvändigt att SJ icke t. v. måtte försälja några bandelar, förrän inventeringen genomförs.

CMF uppfattar stämningen från en bred folkopinion så, att samhällsnyttan genom en förbättrad allmänkondition icke kan nonchaleras och att en framställning, som genom nämnda motioner kommit fram, måste leda till allvarliga överväganden. CMF vill också anmäla sin vilja och sitt intresse för att — om så befinner sig önskvärt — ställa krafter till förfogande för att medverka till genomförandet av inventeringen.

CMF vill slutligen understryka, att ingen tid måtte förspillas i denna angelägna uppgift, som icke kan beräknas återkomma, och vill genom vad som ovan framförts klart markera sin fulla anslutning till motionärernas framställning.

*Utskottet.* I sitt yttrande över förevarande motioner har järnvägsstyrelsen framhållit att möjligheterna att i någon större omfattning använda nedlagda järnvägar som cykelvägar synes vara små. Någon utredning av frågan från SJ:s sida anses bl. a. därför ej erforderlig. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har erinrat om att enligt utförda trafikräkningar cykeltrafiken mellan 1958 och 1965 minskat kraftigt och detta även på mindre trafikerade vägar. Med hänsyn till cykeltrafikens hittillsvarande samt beräknade framtida utveckling och till att bandelarnas sträckning endast undantagsvis är belägna där behov av cykelväg finns är det enligt styrelsens förmenande ej troligt att någon större del av de nedlagda järnvägarna är lämplig eller nyttig som cykelväg. En eventuell utredning av bandelarnas kondition och förutsättningarna för att överföra marken till cykelväg bör därför enligt styrelsen begränsas till bandelar där ett behov av cykelväg redan nu är uppenbart och kan prövas. Cykel- och mopedfrämjandet däremot anser den aktualiserade frågan höra allvarligt övervägas och uttalar sin fulla anslutning till motionärernas förslag.

Utskottet vill för sin del erinra om att 1963 års riksdag i anledning av väckta motioner prövade frågan om en för cykeltrafik bättre anpassad planering av vägar och gator. Allmänna beredningsutskottet framhöll därvid i sitt utlåtande (nr 40) bl. a. att vid frågans bedömande hänsyn syntes böra tagas inte endast till att cykeln är ett billigt och smidigt fortskaffningsmedel utan också till att cykelåkning har ett stort värde från hälso- och rekreationssynpunkt inte minst för befolkningen i städer och tätorter. Mot bakgrund bl. a. härav tillstyrkte utskottet en utredning i ämnet i syfte att klarlägga de samhällsekonomiska vinster som stode att vinna på en från cyklismens synpunkt bättre planering av samhällen och vägbyggnader, däri inräknat vinsten av ökad trafiksäkerhet och minskade sjukvårdskostnader m. m. Riksdagen fattade sedermera beslut i enlighet med vad utskottet sålunda föreslagit (rskr. nr 393). Som följd härav har enligt de direktiv som meddelats vägplaneutredningen åt denna uppdragits att även taga härmed sammanhängande spörsmål under övervägande. Att därutöver från riksdagens sida nu begära en särskild utredning av det slag motionärerna yrkat kan utskottet inte finna motiverat. Under hänvisning härtill och med beaktande jämväl av vad i förenämnda remissyttranden av järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i övrigt anförts avstyrkes därför motionerna i fråga.

Utskottet hemställer således

att riksdagen icke bifaller motionerna I: 293 och II: 378.

Stockholm den 24 oktober 1967

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

---

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit*

från första kammaren: herrar Näsström (s), Gillström (s), Einar Persson (s), Axel Andersson (fp), Birger Andersson (s), Ivar Johansson (cp), Svensson (s), Kaijser (h), fru Wallentheim (s), herrar Bengtson (cp), Mårtensson (s), Hjorth (s), Wallmark (h), Strandberg (h) och Karl-Erik Eriksson (fp); samt

från andra kammaren: herrar Bohman (h), Blidfors (s), Ståhl (fp), Almgren (s), Mellqvist (s), fru Lewén-Eliasson (s), herrar Bergman (s), Mattsson (cp), Turesson (h), fröken Olsson (s), herrar Gustafsson i Skellefteå (fp), Lindholm (s), Gustafsson i Kärby (cp), Källstad (fp) och Lindahl (s).

---

#### Reservationer

- 1) av herr *Hjorth (s)*
- 2) av herr *Lindahl (s)*.