

Mjölby kommun, Arbetsutskott 2025-01-13

§ 2

Diarienummer: KS/2023:166

Slutrapportering utredningsuppdrag - Utflyktsväg Hästholmsbanan

Bakgrund

Moderaterna och Sverigedemokraterna har lämnat in ett utredningsuppdrag om att utreda en utflyktsväg längs gamla Hästholmsbanan. Kommunfullmäktige beslutade 2023-06-13 § 38 att ge kommundirektören i uppdrag att utreda inlämnat förslag. Samhällsbyggnadsförvaltningen har fått uppdraget att utreda förslaget.

Sammanfattning

Hästholmsbanan mellan Mjölby och Väderstad är en drygt 9 kilometer lång banvall som till största delen ägs av Trafikverket. I samband med fjärrvärmebyggnationen från Mjölby till Väderstad gjordes uppröjningsarbeten vilket gör att det i dagsläget är möjligt att framför allt gå men även cykla hela vägen till Väderstad.

Det har tidigare genomförts utredningar kring sträckan, som båda pekar på fördelen med en gång- och cykelbana längs väg 942. Längs med banvallen skulle det kunna vara möjligt med en utflyktsväg, möjligen att sträckan också går att göra till en del av Östgötaleden om överenskommelser kring markköp kan göras. Dock kvarstår frågor som exempelvis sanering av banvallen då den sannolikt är förorenad. Dessutom löses inte trafiksäkerhetsproblematiken längs med väg 942 om en gång- och cykelväg anläggs längs banvallen.

I utredningen besvaras tre frågeställningar, vilka sammanfattas med svar nedan.

Fördelar och nackdelar med en sträckning i den gamla Hästholmsbanan

Fördelar

- Det finns en befintlig väggkropp som kan användas, vilket bör kunna hålla ned anläggningskostnaden.
- Gång- och cykelväg längs banvallen slipper konflikt med närbelägna fastigheter, smala passager, etc.
- Det behöver inte tas in anspråk ny mark för byggnation, mindre justeringar kan dock krävas för ökad komfort.
- Sträckan korsas endast på få ställen av vägar med mer trafik på
- För rekreation och turistcykling är sträckan trevlig då den går genom både skogs- och jordbrukslandskap och i en lugn miljö.

Nackdelar

- En gång- och cykelväg längs banvallen löser inte trafiksäkerhetsproblematiken som finns längs väg 942. Det är längs väg 942 som trafiksäkerheten är dålig, inte längs banvallen. En gång- och cykelbana längs vägen säkerställer att inga oskyddade trafikanter behöver färdas på körbanan och det går inte att säkerställa med ett alternativ längs banvallen.
- En gång- och cykelväg på banvallen med enklare standard erbjuder inte något bra cykelpendlingsalternativ, som bör vara den stora delen av gång- och cykeltrafiken.
- Banvallen ligger på stora delar av sträckan långt från både bebyggelse och väg 942, vilket innebär att den kan upplevas otrygg att använda.
- Banvallen ligger inte där bostäderna längs med sträckan finns, vilket innebär en stor omväg för boende längs väg 942 när de i så fall ska använda banvallen.

- Banvallen används även för ridning och av jordbruksfordon, vilket riskerar att innebära konflikter med fler trafikanter och även skador på banvallen som kräver mer drift underhållsåtgärder.
- Anslutningen i Mjölby är mindre central än för alternativet längs med väg 942.
- Stor risk att Trafikverket inte kommer att prioritera en gång- och cykelväg längs med väg 942 om det redan finns ett anlagt alternativ på banvallen, med fler olösta problem återstående.
- Det finns stor risk att banvallen är förorenad.

Ägandeförhållanden och möjligheter för inlösen eller arrende

Ägarförhållandena längs banvallen fördelar sig enligt följande

- Trafikverket, cirka 7 000 m vilket motsvarar cirka 76 % av sträckan.
- Privata fastighetsägare, cirka 615 m samt cirka 7 % av sträckan.
- Mjölby kommun, cirka 1 600 m vilket motsvarar cirka 17 % av sträckan.

Trafikverket, som är markägare till största delen av sträckan, har meddelat att det enbart är markköp som är intressant för deras del då man ändå avser att avyttra sitt ägande av banvallen.

Bedömd kostnad för en upprustning till enklare cykelstandard.

Kostnaden för åtgärder för att rusta upp sträckan till en enklare grusväg bedöms till cirka 800 000 kr. Därtill tillkommer kostnader för drift, för hyvling en gång samt slyröjning, årligen på minst 30 000 kr. Belysning och eventuell skyltning är inte medräknad i några av kostnaderna ovan.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, 2024-12-02

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

1. Kommunstyrelsen tar del av slutrapporten av utredningsuppdraget.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Akten



Kommunstyrelsens förvaltning

Datum 2024-12-02
Diarienummer KS/2023:166

Handläggare
Joel Runn
Telefon 010-234 56 29

Kommunstyrelsen

Slutrapportering utredningsuppdrag - Utflyktsväg Hästholmsbanan

Bakgrund

Moderaterna och Sverigedemokraterna har lämnat in ett utredningsuppdrag om att utreda en utflyktsväg längs gamla Hästholmsbanan.

Kommunfullmäktige beslutade 2023-06-13 § 38 att ge kommundirektören i uppdrag att utreda inlämnat förslag. Samhällsbyggnadsförvaltningen har fått uppdraget att utreda förslaget.

Sammanfattning

Hästholmsbanan mellan Mjölby och Väderstad är en drygt 9 kilometer lång banvall som till största delen ägs av Trafikverket. I samband med fjärrvärmebyggnationen från Mjölby till Väderstad gjordes uppröjningsarbeten vilket gör att det i dagsläget är möjligt att framför allt gå men även cykla hela vägen till Väderstad.

Det har tidigare genomförts utredningar kring sträckan, som båda pekar på fördelen med en gång- och cykelbana längs väg 942. Längs med banvallen skulle det kunna vara möjligt med en utflyktsväg, möjligen att sträckan också går att göra till en del av Östgötaleden om överenskommelser kring markköp kan göras. Dock kvarstår frågor som exempelvis sanering av banvallen då den sannolikt är förorenad. Dessutom löses inte trafiksäkerhetsproblematiken längs med väg 942 om en gång- och cykelväg anläggs längs banvallen.

I utredningen besvaras tre frågeställningar, vilka sammanfattas med svar nedan.

Fördelar och nackdelar med en sträckning i den gamla Hästholmsbanan

Fördelar

- Det finns en befintlig vägkropp som kan användas, vilket bör kunna hålla ned anläggningskostnaden.
- Gång- och cykelväg längs banvallen slipper konflikt med närbelägna fastigheter, smala passager, etc.
- Det behöver inte tas i anspråk ny mark för byggnation, mindre justeringar kan dock krävas för ökad komfort.
- Sträckan korsas endast på få ställen av vägar med mer trafik på
- För rekreation och turistcykling är sträckan trevlig då den går genom både skogs- och jordbrukslandskap och i en lugn miljö.

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-12-02
Diarienummer KS/2023:166

Nackdelar

- En gång- och cykelväg längs banvallen löser inte trafiksäkerhetsproblematiken som finns längs väg 942. Det är längs väg 942 som trafiksäkerheten är dålig, inte längs banvallen. En gång- och cykelbana längs vägen säkerställer att inga oskyddade trafikanter behöver färdas på körbanan och det går inte att säkerställa med ett alternativ längs banvallen.
- En gång- och cykelväg på banvallen med enklare standard erbjuder inte något bra cykelpendlingsalternativ, som bör vara den stora delen av gång- och cykeltrafiken.
- Banvallen ligger på stora delar av sträckan långt från både bebyggelse och väg 942, vilket innebär att den kan upplevas otrygg att använda.
- Banvallen ligger inte där bostäderna längs med sträckan finns, vilket innebär en stor omväg för boende längs väg 942 när de i så fall ska använda banvallen.
- Banvallen används även för ridning och av jordbruksfordon, vilket riskerar att innebära konflikter med fler trafikanter och även skador på banvallen som kräver mer drift underhållsåtgärder.
- Anslutningen i Mjölby är mindre central än för alternativet längs med väg 942.
- Stor risk att Trafikverket inte kommer att prioritera en gång- och cykelväg längs med väg 942 om det redan finns ett anlagt alternativ på banvallen, med fler olösta problem återstående.
- Det finns stor risk att banvallen är förorenad.

Ägandeförhållanden och möjligheter för inlösen eller arrende

Ägarförhållandena längs banvallen fördelar sig enligt följande

- Trafikverket, cirka 7 000 m vilket motsvarar cirka 76 % av sträckan.
- Privata fastighetsägare, cirka 615 m samt cirka 7 % av sträckan.
- Mjölby kommun, cirka 1 600 m vilket motsvarar cirka 17 % av sträckan.

Trafikverket, som är markägare till största delen av sträckan, har meddelat att det enbart är markköp som är intressant för deras del då man ändå avser att avyttra sitt ägande av banvallen.

Bedömd kostnad för en upprustning till enklare cykelstandard.

Kostnaden för åtgärder för att rusta upp sträckan till en enklare grusväg bedöms till cirka 800 000 kr. Därtill tillkommer kostnader för drift, för hyvling en gång samt slyröjning, årligen på minst 30 000 kr. Belysning och eventuell skyltning är inte medräknad i några av kostnaderna ovan.

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-12-02
Diarienummer KS/2023:166

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, 2024-12-02

Kommunstyrelsens förvaltnings förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen tar del av slutrapporten av utredningsuppdraget.

—

Beslutet skickas till
Akten

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-12-02
Diarienummer KS/2023:166

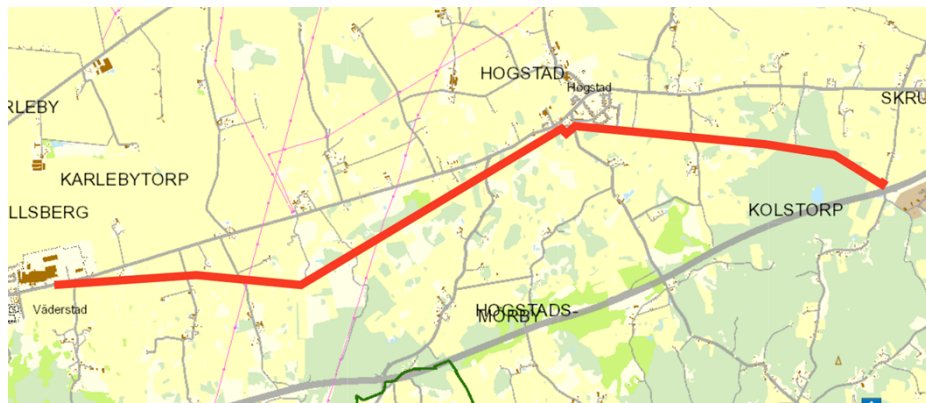
Beskrivning av ärendet

Utredningsuppdraget ska besvara följande frågeställningar:

- Fördelar och nackdelar med en sträckning i den gamla Hästholmsbanan.
- Ägandeförhållanden och möjligheter för inlösen eller arrende.
- Bedömd kostnad för en upprustning till enklare cykelstandard.

Hästholmsbanans sträckning och utbredning

Hästholmsbanans sträckning gick från Mjölby till Hästholmen och var en normalspårig järnväg där det bedrevs trafik mellan 1910 och 1990. Banvallen mellan Mjölby och Väderstad sträcker sig enligt Figur 1. Utredningen fokuserar på den rödmarkerade delen, även om det finns styckvisa delar av Hästholmsbanan inne i Mjölby tätort ända fram till järnvägsbangården vid Mjölby resecentrum.



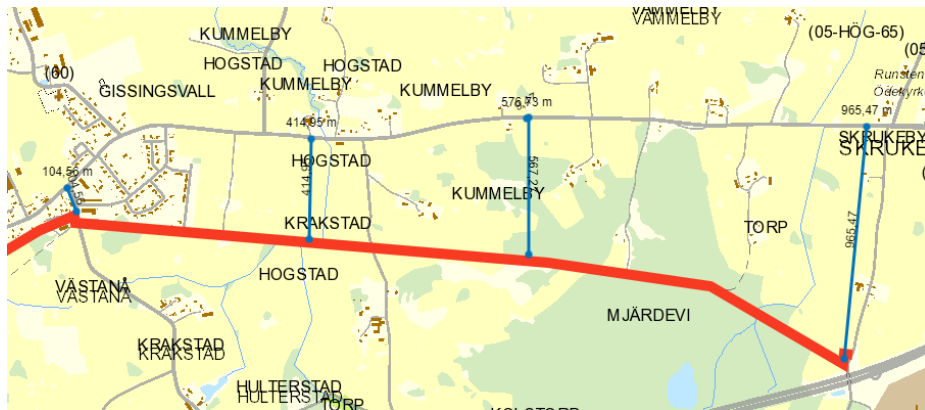
Figur 1 - Utredd sträcka av banvallen mellan Mjölby och Väderstad.

Den rödmarkerade sträckan är totalt cirka 9,2 kilometer, varav sträckan till Hogstad är cirka 3,3 kilometer och sträckan mellan Hogstad och Väderstad 5,9 kilometer. I Mjölby ansluter banvallen mot Skrukebygatan och därefter bakom Fågelsta Åkeri & Frystransporters lokaler. I Väderstad så angör banvallen till samhället mitt emot Väderstad AB:s lokaler längs Folkungavägen.

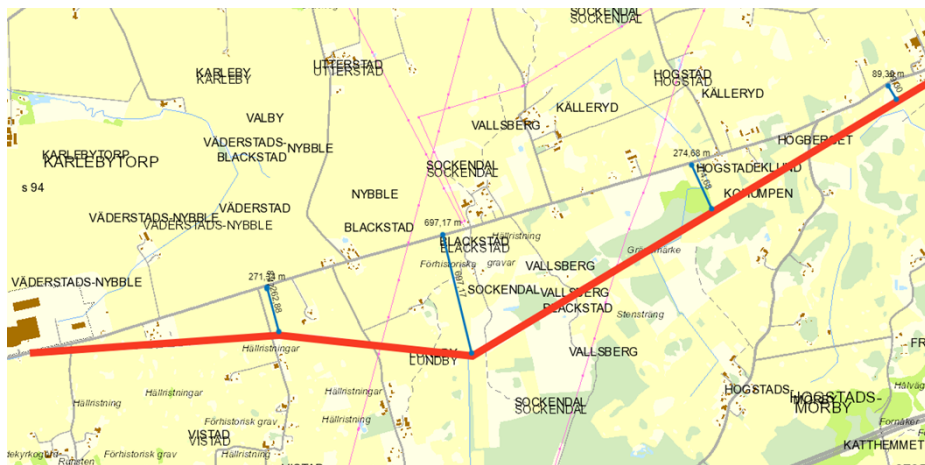
Avståndet mellan väg 942 och banvallen varierar kraftigt längs med sträckan. På sträckan mellan Mjölby och Hogstad, se Figur 2, är avståndet som längst i öster med knappt 1 kilometer till väg 942, därefter minskande till att vid anslutningen i samhället vara cirka 100 meter från vägen. På sträckan mellan Hogstad och Väderstad är avståndet som kortast i både Hogstad och Väderstad, se Figur 3. Från Hogstad ökar avståndet succesivt till att som längst vara 700 meter mellan banvall och väg 942.

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-12-02
Diarienummer KS/2023:166



Figur 2 - Avståndet mellan banvallen och väg 942 mellan Mjölby och Hogstad.



Figur 3 - Avståndet mellan banvallen och väg 942 mellan Hogstad och Väderstad.

Tidigare genomförda utredningar

Frågan om dragning av en framtida gång- och cykelväg mellan Mjölby och Väderstad har varit föremål för diskussion under en längre tid. Mjölby kommun har genomfört två utredningar kring detta, dels 1999, dels 2021. Utredningen från 1999 tittade på för- och nackdelar med ett alternativ längs väg 942 och längs med banvallen på hela sträckningen mellan Mjölby och Väderstad. Slutsatsen från den utredningen var att man förordade en dragning av gång- och cykelväg längs med väg 942 utifrån flera aspekter, bland annat trygghet, genhet till olika målpunkter och boende och möjligheten för boende längs vägen att använda sig av gång- och cykelvägen. Ur rekreationssynpunkt fanns det fördelar med alternativet längs banvallen. Utredningen kom också fram till att det oundvikligen kommer att krävas belysning längs med hela banvallen för att den ska bli möjlig att använda under hela året.

Utredningen från 2021 behandlade en möjlig framtida gång- och cykelväg mellan Mjölby och Hogstad som en första etapp på en sträckning hela vägen från Mjölby till Väderstad. Utredningen syftade till att visa på en möjlig sträckning av en framtida gång- och cykelväg längs med väg 942 genom att gå igenom sträckan och peka ut trånga passager och en möjlig dragning. Utredningen kan användas för inledande diskussioner med Trafikverket och markägare längs med sträckan.

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-12-02
Diarienummer KS/2023:166

För- och nackdelar med en sträckning i den gamla banvallen

Nedan listas för- respektive nackdelar med en sträckning längs den gamla banvallen.

Fördelar:

- Det finns en befintlig vägkropp som kan användas, vilket bör kunna hålla ned anläggningskostnaden.
- Gång- och cykelväg längs banvallen slipper konflikt med närbelägna fastigheter, smala passager, etc.
- Det behöver inte tas i anspråk ny mark för byggnation, mindre justeringar kan dock krävas för ökad komfort.
- Sträckan korsas endast på få ställen av vägar med mer trafik på
- För rekreation och turistcykling är sträckan trevlig då den går genom både skogs- och jordbrukslandskap och i en lugn miljö.

Nackdelar:

- En gång- och cykelväg längs banvallen löser inte trafiksäkerhetsproblematiken som finns längs väg 942. Det är längs väg 942 som trafiksäkerheten är dålig, inte längs banvallen. En gång- och cykelbana längs vägen säkerställer att inga oskyddade trafikanter behöver färdas på körbanan och det går inte att säkerställa med ett alternativ längs banvallen.
- En gång- och cykelväg på banvallen med enklare standard erbjuder inte något bra cykelpendlingsalternativ, som bör vara den stora delen av gång- och cykeltrafiken. Det kommer inte vara ett alternativ att kunna arbetspendla till exempelvis Väderstad AB på en enklare lösning längs banvallen.
- Banvallen ligger på stora delar av sträckan långt från både bebyggelse och väg 942, vilket innebär att den kan upplevas otrygg att använda. Det kan i sin tur innebära att det kommer önskemål om att belysa sträckan, alternativt att sträckan inte används.
- Banvallen ligger inte där bostäderna längs med sträckan finns, vilket innebär en stor omväg för boende längs väg 942 när de i så fall ska använda banvallen.
- Om banvallen till en början anläggs med enklare material finns stor sannolikhet att det inkommer önskemål om att belägga den med asfalt, eftersom det ger den bästa komforten både för gående och cyklister.
- Anläggning med enklare material på banvallen innebär sämre gång- och cykelstandard samtidigt som det kräver mer driftåtgärder än en asfalterad gång- och cykelväg.

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-12-02
Diarienummer KS/2023:166

- Banvallen används även för ridning och av jordbruksfordon, vilket riskerar att innebära konflikter med fler trafikanter och även skador på banvallen som kräver mer drift underhållsåtgärder.
- Anslutningen i Mjölby är mindre central än för alternativet längs med väg 942. Dessutom leds man in på en sträcka som inte är så cykelvänlig fram till gång- och cykelvägarna tar vid inne på Viringe.
- Stor risk att Trafikverket inte kommer att prioritera en gång- och cykelväg längs med väg 942 om det redan finns ett anlagt alternativ på banvallen, med fler olösta problem återstående. Kommunen riskerar då att helt och hållet få stå för både banvallen samt längs med väg 942 om det blir aktuellt.
- Det finns stor risk att banvallen är förorenad, vilket innebär att det kommer att krävas vidare utredningar och provtagningar om man vill göra åtgärder i banvallen. Kommunen kan med andra ord få överta viss del av ansvaret för att utreda och åtgärda den eventuellt förorenade marken. Mer om detta under rubriken "Sanering/markföroreningar".

Ägandeförhållanden och möjligheter för inlösen eller arrende

När järnvägstrafik bedrevs på sträckan så ägdes banvallen av dåvarande Banverket. Därefter har delar av sträckan sålts av. Banvallen är uppdelad i många mindre fastigheter. I november 2023 fördelar sig ägarförhållandena längs banvallen, från E4 i öster till Folkungavägen i väster enligt Figur 1, enligt följande fördelning:

- Trafikverket, cirka 7 000 m vilket motsvarar cirka 76 % av sträckan.
- Privata fastighetsägare, cirka 615 m samt cirka 7 % av sträckan.
- Mjölby kommun, cirka 1 600 m vilket motsvarar cirka 17 % av sträckan.

I och med att Trafikverket är den största ägaren av sträckningen har frågan ställs till dem angående hur de ser på banvallen och möjligheten till arrende eller köp. Trafikverket har svarat att arrende av banvallen inte är aktuellt, eftersom man inte har något intresse av att behålla banvallen. Därför är det enbart köp av banvallen som kan komma i fråga med Trafikverket. När Trafikverket väl väljer att sälja banvallen blir det genom annonsering på den öppna marknaden och med anbudsgivning, dock kan företräde ges till kommunen om det sker för samhällsbyggnadsändamål.

Skick på dagens banvall

En inventering av banvallen har gjorts i oktober 2023, då personal från samhällsbyggnadsförvaltningen har cyklat och dokumenterat hela sträckan från Mjölby till Väderstad. Banvallen var tidigare igenväxt på vissa delar men i samband med att MSE byggde fjärrvärme till Väderstad röjdes det upp och den är nu framkomlig på hela sträckan.

Skicket på banvallen varierar längs med sträckan, från långa partier med underlag som fungerar bra för gång och cykling, till partier som har grövre material som lämpar sig bättre för vandring och där cykling kräver en större

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-12-02
Diarienummer KS/2023:166

insats för att ta sig fram. Det är dock möjligt att ta sig fram med cykel redan som det ser ut i dagsläget, och som gående går det bra att promenera längs hela sträckan.

Sanering/markföroreningar

I utredningsuppdraget har även samråd skett med miljökontoret. I och med att det är en gammal banvall är det högst troligt att marken är förorenad på ett eller annat sätt. Trafikverket kan inte reglera bort detta saneringsansvar helt och hållet, men om kommunen skulle välja att köpa banvallen så kan visst ansvar då landa på kommunen. Oavsett hur banvallen i så fall skulle användas i framtiden bör man då undersöka om det finns halter över MKM (mindre känslig markanvändning) innan man kan gå vidare med eventuella åtgärder.

Trafikverket har också meddelat att det krävs avtal med dem, även för att göra mindre förbättringsåtgärder på sträckan. Utifrån det meddelar miljökontoret att man godkänner att förbättringsåtgärder som inte innebär grävning eller schaktning är tillåtet på banvallen.

Östgötaleden

Med anledning av utredningsuppdraget har ett möte hållits med representanter från Kultur- och fritidsförvaltningen (KoF). KoF anser att detta skulle kunna bli en del av Östgötaleden. I dagsläget är sträckan för banvallen mellan Mjölby och Väderstad inte utpekad som en del av Östgötaleden, men som tidigare nämnts är det fullt möjligt att använda den för att gå och cykla på så som den ser ut redan idag.

KoF ser att det vore en bra idé att, om det är möjligt, göra banvallen till en del av Östgötaleden eftersom det saknas vandringsleder i denna del av kommunen. I dagsläget slutar Östgötaleden söder om Viringe, vilket innebär att det finns en möjlighet att koppla på den sträckan och sedan förlänga den på banvallen. Det skulle kunna finnas en potential för att exempelvis samarbeta med näringslivet och visa på möjligheterna till något att äta och dricka längs med sträckan i både Hogstad och Väderstad. De ser också att det för allmänheten kan vara en kvalitetsstämpel om sträckan skyltas som Östgötaleden, eftersom det då visar på en viss nivå av skötsel och att sträckan har kontinuerlig vägvisning.

Vid uppförande av nya delar av Östgötaleden är det KoF som samråder med Region Östergötland. KoF har, genom avtal med bland annat scoutföreningar, hand om driften av Östgötaleden i kommunen, exempelvis slyröjning.

Utifrån skicket i dagsläget på banvallen ser inte KoF att det behövs några större åtgärder förutom skyltning för att kunna börja använda detta som en del av Östgötaleden (givet att det finns en överenskommelse angående marken och att Region Östergötland tycker det är en bra idé). Det går redan i dagsläget bra att gå och cykla längs sträckan, och en vandringsled bör inte heller vara för tillrättalagd utan vara mer av en utmaning när man rör sig längs den. Det ska vara annorlunda mot hur exempelvis en vanlig asfalterad gång- och cykelbana upplevs. Sträckan ska inte ses som en gång- och cykelsträcka för arbetspendling. För detta är en asfalterad dragning längs med väg 942, som har högre status vad gäller drift, mer lämpad.

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-12-02
Diarienummer KS/2023:166

I utredningen från 1999 nämns att banvallen används inom lantbruket, och där är det viktigt att hitta en lösning som fungerar även i framtiden om sträckan skyltas upp som Östgötaleden. Det gäller också att vara tydlig mot besökare längs sträckan att man kan förvänta sig lantbruksfordon längs med sträckan.

Sammanfattningsvis ser KoF detta som en bra idé som utvecklar möjligheterna till att ökad rörelse. Sträckan ska dock inte ses som en renodlad cykelväg, men man kan cykla på den utifrån gåendes villkor och utifrån den beläggning som redan finns idag.

Allemansrätten

Man bör komma ihåg att man redan i dagsläget kan använda sig av banvallen som en del i allemansrätten. Det går bra att både gå och cykla längs med sträckan om man skulle vilja det.

Finansiering/ekonomiska konsekvenser

Bedömd kostnad för en upprustning till enklare cykelstandard

En grov bedömning av kostnaden att göra i ordning och rusta upp hela sträckan har gjorts av kommunens anläggningsenhet. Kostnaden för åtgärder för att rusta upp sträckan till en enklare grusväg bedöms till cirka 800 000 kr. Därtill tillkommer kostnader för drift, för hyvling en gång samt slyröjning, årligen på minst 30 000 kr. Belysning och eventuell skyltning är inte medräknad i några av kostnaderna ovan.

Avstämning mot planer och policys

Region Östergötland tog 2016-2017 fram en regional cykelstrategi där sträckan Mjölby-Väderstad är utpekad. Sträckningen är då längs med gamla riksvägen, väg 942.

I den regionala cykelstrategin är det tydligt fokus på i första hand vardagsresor, vilket bland annat innebär ökade förutsättningar för arbetspendling och ökade förutsättningar för skolresor med cykel. I andra hand prioriteras åtgärder för rekreation och turism, vilket en sträckning längs med banvallen främst får tänkas vara.

Det pågår ett arbete med att ta fram en friluftsplän för Mjölby kommun, i vilken bland annat vandringsleder kommer att pekas ut.

Samråd

Samråd har skett internt på samhällsbyggnadsförvaltningen med Parkavdelningen, stadsbyggnadskontoret samt även med miljökontoret och kultur- och fritidsförvaltningen.

Beaktande av barnkonventionen

Anläggande av gång- och cykelbanor generellt ökar tryggheten för oskyddade trafikanter, vilket barn i många fall är. Banvallen erbjuder en lösning för att ta sig säkrare mellan Mjölby-Hogstad-Väderstad då det inte finns någon motorfordonstrafik längs sträckan förutom på några platser där den korsas av vägar. Dock bör man notera att banvallen i många fall ligger långt från både bebyggelse och väg 942, i många fall i skogsmiljö, där tryggheten kan upplevas begränsad stor del av året. Risken är stor att man därför inte kommer att använda banvallen mer än viss tid av året. Dessutom

Tjänsteskrivelse

Datum 2024-12-02
Diarienummer KS/2023:166

får barn som bor i Hogstad eller längs väg 942 inte någon gång- och cykelvägslösning utan är fortsatt hänvisade till att gå och cykla längs väg 942.

Om banvallen skyltas upp som en del av Östgötaleden och bidrar till att fler barn och ungdomar rör på sig kan det ha en positiv effekt på folkhälsan.

Kommunstyrelsens förvaltning

Andreas Capilla
Kommundirektör

Johan Cöster
Samhällsbyggnadschef



UPPDRAGSBESKRIVNING FRÅN KS (M SD)

Datum

23 05 22

Uppdragets namn

Utflyktsväg Hästholmenbanan

Uppdragsgivare (nämnd)

Nämnd
KS

Uppdragsmottagare (förvaltningschef)

Namn och förvaltning
Andreas Capilla

Uppdragsdirektiv

Utflyktsväg gamla Hästholmen banan

Mellan Mjölby och Väderstad ligger idag en järnvägsbank som minner om svunna tider då tåget gick till Hästholmen. De gamla banvallarna är en del av vår kulturhistoria som borde kunna användas på ett bättre sätt och som vi ser görs på många andra håll i Sverige. Med en tilljämning och grus av lämplig sort kan man med ganska enkla medel tillskapa en bra väg för att cykla eller gå på.

Idag är fokus på att bygga en cykelväg till Väderstad längs med nuvarande väg Mjölby-Hogstad-Väderstad. Innan så sker så bör alternativ prövas för att inte i onödan ta ny mark i anspråk. Järnvägsbanken går i en sträckning som väl lämpar sig för en utflyktsväg där man både gå och cykla.

Utredningen ska ge svar på :

Fördelar och nackdelar med en sträckning i den gamla Hästholmenbanan.

Ägandeförhållanden och möjligheter för inlösen eller arrende.

Bedömd kostnad för en upprustning till enklare cykelstandard.

Tidplan

Slutrapport till KS maj 24

Rapportering

Delrapport till KS i dec 23

Finansiering

Inom ram