



**Lekebergs
kommun**

Datum:
2024-10-07

Ansvarig för revidering:
Teknik- och
serviceavdelningen

Remissversion

Ansvarig tjänsteperson:
Teknisk handläggare

Diarienummer:
KS 22-582

Cykelplan

Lekebergs kommun

Policy

Program

>Plan

Riktlinje

Regler

Innehållsförteckning

Bakgrund.....	3
Inledning.....	3
Varför utveckla cykelinfrastruktur?.....	3
Arbetspendling, cykel och kollektivtrafik	4
Översiktsplanen och cykelplanen	5
Hållbar cykelplanering.....	6
Mål, syfte och ansvar	8
Implementering, uppföljning och ansvar	9
Relaterade styrdokument och utredningar	9
Förutsättningar	11
Antal meter cykelväg innan utvecklingen av cykelvägar börjat	11
Väghållare	11
Cykelvägar i detaljplaner	12
Trafiksäkerhet	12
Ekonomiska förutsättningar	12
Genomförande	13
Utgångspunkter för planering	13
Planförslag	14
Målbild för framtida cykelnätverk.....	14
Övergripande målbild för Lekeberg	14
Målbild Fjugesta	15
Målbild Lanna	16
Målbild Mullhyttan.....	17
Målbild Gropen-Kvistbro	18

Bakgrund

Cykelplanen är ett dokument som beskriver den långsiktiga strategin för utvecklingen av cykelinfrastruktur i Lekeberg.

Cykelplaneringen för Lekeberg är uppbyggd av två dokument. Huvuddokumentet är cykelplanen som på ett mer detaljerat sätt än översiktsplanen skapar en långsiktig strategi för gång och cykel. Cykelplanen ska utgå från översiktsplanens del om hållbart resande och hållbarhetsprogrammets prioriteringar för att konkretisera planeringen för gång och cykel. Det andra dokumentet är en handlingsplan för utbyggnaden av och gång- och cykelvägar. Handlingsplanen presenterar prioriteringar och motiveringar som har genomförts utifrån målbilderna. Det föreslås även i vilken ordning som sträckorna av gång- och cykelvägar ska byggas.

- *Cykelplanen* är ett långsiktigt och strategiskt dokument som sätter en målbild för hur resandet genom gång och cykel ska utvecklas
- *Handlingsplanen för utbyggnad av cykelvägar* är ett levande dokument som revideras i takt med att åtgärder för gång och cykel genomförs

Inledning

Varför utveckla cykelinfrastruktur?

Cykeln som en del i det moderna transportsystemet

Rörligheten i samhället ökar ständigt och transporter skapar utmaningar för samhällsplaneringen. De flesta dagliga resorna sker i nuläget med privat bil. Behovet av transporter till och från målpunkter genererar en ökad mängd biltrafik på gatorna. Den ökande mängden biltrafik bidrar till en minskande trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter på gatorna. Biltrafiken står även för en stor del av Lekebergs utsläpp av växthusgaser och partiklar. Idag sker en teknisk utveckling med miljövänligare drivmedel som har potential att minska utsläpp. Men detta räcker inte för att nå klimatmålen, i och med detta ställs nya krav på samhällsplaneringen¹.

I det moderna transportsystemet är cykeln ett viktigt transportmedel. Omställningen av transportsystemet är viktigt ur flera perspektiv. Det handlar om att skapa möjligheten att resa på ett enkelt sätt oavsett fordonstyp. Gång- och cykelvägar bidrar till enkelt och hållbart resande på både korta och medellånga avstånd, genom att tillgängliggöra målpunkter för flera färdmedel. Målpunkterna kan vara arbetsplatser, skolor eller hållplatser för vidare resa. Det är också viktigt att bostadsområdena är försedda med gång- och cykelvägar som tydligt och effektivt leder resenären till målpunkten.

¹ Lekebergs kommun. *Tematiska inriktningar, underlag till Översiktsplan, 2022*

Goda infrastrukturella förutsättningar för gång och cykel ökar andel resor med trafikslagen, samtidigt som andelen resor med bil minskar. Det minskade antalet bilar på gatorna skapar en positiv utveckling för gående och cyklisters säkerhet och trygghet. Den ökade säkerheten och tryggheten innebär att fler väljer att cykla eller låter sina barn gå eller cykla till skolan. Det innebär att över tid en ökad trafikandel av gående och cyklister också ökar trygghet och säkerhet i trafiken. Detta skapar en positiv spiral gällande minskad trafik och ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.

Det sker även teknisk utveckling inom området hållbart resande. Det sker bland annat en snabb utveckling kring cykelfordon som går på el. Det finns redan el-cyklar som skapar förutsättningar för längre cykelresor och lastcyklar som möjliggör transport av fler och tyngre föremål med cykel. Det finns också en snabb utveckling av alternativa fordon som färdas på cykelvägar som exempelvis el-sparkcyklar. Denna utveckling skapar nya behov och ökar kraven på infrastrukturen för cykel.

Arbetspendling, cykel och kollektivtrafik

I det pågående arbetet med den nya översiktsplanen för Lekeberg identifierar kommunen att en betydande andel medborgare pendlar till och från kommunen dagligen för att arbeta, främst till Örebro².

UTPENDLING TILL	Antal 2020	Andel 2020	INPENDLING FRÅN	Antal 2020	Andel 2020
Örebro	1 798	43 %	Örebro	501	20 %
Kumla	149	3,6 %	Kumla	97	3,9 %
Karlskoga	149	3,6 %	Karlskoga	55	2,2 %
Hallsberg	135	3,2 %	Hallsberg	52	2,1 %
Laxå	63	1,5 %	Laxå	30	1,2 %
Stockholm	36	0,9 %	Degerfors	22	0,9 %
Askersund	36	0,9 %	Kristinehamn	9	0,4 %
Övriga kommuner	198	4,7 %	Övriga kommuner	92	3,7 %
Utpendlare	2 564	61 %	Inpendlare	879	35 %
Totalt i arbete nattbefolkning	4 189	100 %	Totalt arbetstillfällen dagbefolkning	2 504	100 %
Bor och arbetar i Lekeberg	1 625	39 %	Arbetar och bor i Lekeberg	1 625	65 %

Figur 1, arbetspendling mellan Lekeberg och andra kommuner. Till vänster redovisas kommuner som Lekebergsborna i första hand pendlar till, och till höger de kommuner som de kommer ifrån som arbetar i Lekeberg. Källa: SCB:s regiondatabas. Översiktsplan, Tematiska inriktningar, 2023

² Lekebergs kommun. Tematiska inriktningar, underlag till Översiktsplan, 2023

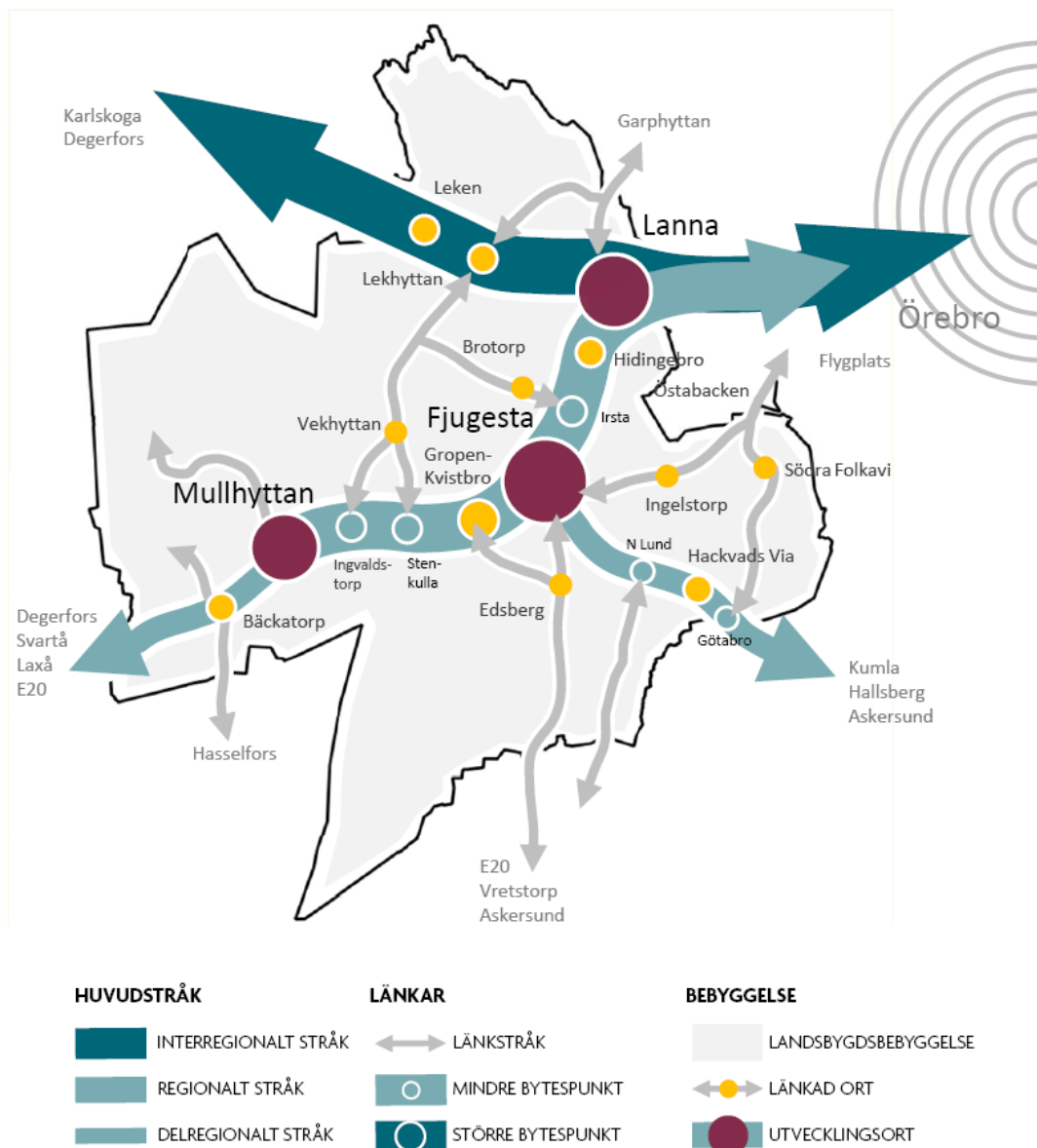
I nuläget sker den mesta arbetspendlingen med bil. Det beror i hög utsträckning på att Lekeberg är en landsbygdskommun med spridd bebyggelse, och att tillgången till kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar är begränsad. Bilen är också högt prioriterad i gaturummet med välutbyggd infrastruktur både i tätorterna och på landsbygden. Planering för cykel syftar inte till att skapa ett helt bilfritt samhälle. Bilen har och kommer fortsätta ha en viktig funktion att fylla framför allt på landsbygden. Det handlar i stället om att balansera trafikslagen med varandra så att alla trafikslag får plats i trafikrummet. Det innebär att gaturummen i vissa fall behöver förändras för att skapa utrymme för gång- och cykelvägar. Det kommer att skapa platser där bilens utrymme inte kan vara lika stort i trafikrummet som nu.

I dagsläget har Lekeberg en underanvänd kollektivtrafik. Det kan delvis förklaras med att hållplatser i många fall är svåråtkomliga för gående och cyklister. Det finns idag redan pendlarparkeringar på flera platser. Detta underlättar att ta sig till hållplatsen med bil och sedan fortsätta sin resa med buss. När det gäller cykel och gång så finns det ibland cykelparkering vid hållplatsen, men vägen dit är oftast utan separerad gång- och cykelväg. Det leder till att färre väljer att pendla med kollektivtrafiken. Det gör att säkra gång- och cykelvägar inte bara ökar andelen cyklister och gående utan även ökar resorna med kollektivtrafik.

Det är inte alltid möjligt för exempelvis boende på landsbygden där avstånden är längre att lämna bilen och cykla hela vägen till arbetsplatsen eller liknande. Men goda förutsättningar att färdas till och från hållplatsen ökar kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft som trafikslag.

Översiktsplanen och cykelplanen

I översiktsplanen formuleras övergripande strategier för hållbart resande och där definieras vilka typer av cykelstråk som ska finnas inom kommunen. I dialoghandlingen till Lekebergs nya översiktsplan finns fyra typer av cykelstråk som ska binda samman och skapa ett heltäckande nät inom hela Lekeberg. Huvudcykelstråken skapar ryggraden för resandet med cykel i Lekeberg, med utgångspunkt från arbets- och skolpendling. **Huvudcykelstråk kommun** ska länka samman tätorterna med varandra för att möjliggöra en så gen och snabb resa som möjligt. **Huvudcykelstråk tätort** skapar stommen för cykelnätet inom tätorterna. Stråken ska bidra till snabba och gena resor lokalt inom tätorterna. **Huvudcykelstråk landsbygd** länkar samman mindre orter med det kommunövergripande nätet för cykel. Den fjärde typen av stråk, **rekreationscykelstråk** är sträckor där cyklandet är en upplevelse. Det är därmed inte enbart snabb transport från en målpunkt till en annan som är huvudsyftet med resan. Rekreationscykelstråk kommer inte att ingå i cykelplanen, då syftet är att planera för cykel till och från målpunkter som skola och hållplatser. I Lekebergs cykelplan kommer också stråk som definieras som **kompletterande cykelstråk** att ingå. Dessa stråk ska komplettera huvudstråken som finns i översiktsplanen, genom att skapa länkar till målpunkter och bostadsområden. Nedan presenteras en karta från Dialoghandlingen till översiktsplanen som närmare visar strategierna.



Figur 2, strategier för huvudcykelstråk kommun i Lekeberg. Översiktsplan, Tematiska inriktningar, 2023.

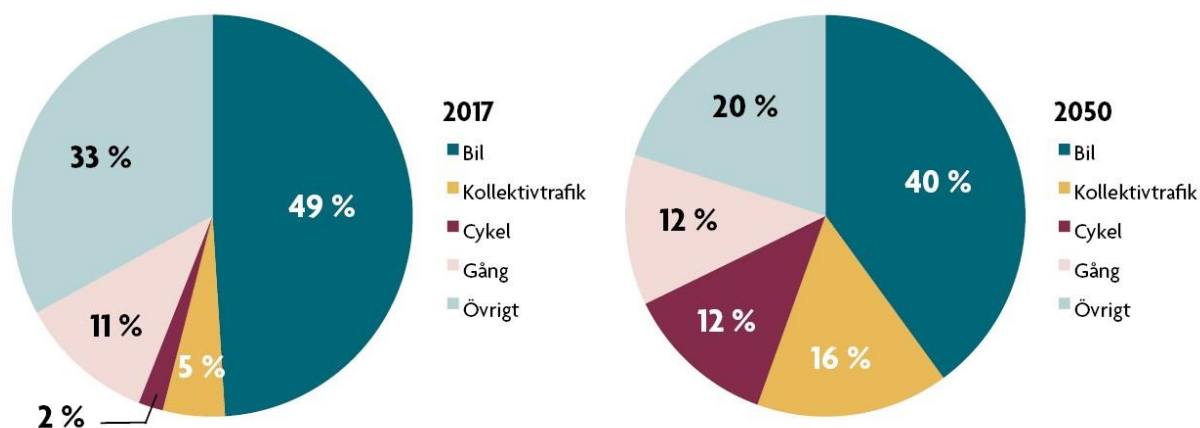
Hållbar cykelplanering

Lekeberg har identifierat behovet av en långsiktig och hållbar cykelplanering, både ur ett miljömässigt, ekonomiskt och socialt perspektiv, både i översiktsplanen och hållbarhetsprogrammet³. Hållbarhetsområdenas innebörd för planeringen presenteras i hållbarhetsprogrammet. För att minska utsläpp och mängden fordon på vägarna ska hållbara resealternativ som gång och cykel främjas. Cykelplaneringen ska bidra till att uppnå målbilden i översiktsplanen gällande färdmedelsfördelning⁴. Nedan visas nuläge och målbild gällande

³ Lekebergs kommun. Hållbarhetsprogram, 2022

⁴ Lekebergs kommun. Tematiska inriktningar, underlag till Översiktsplan, 2022

färdmedelsfördelningen i Lekeberg från översiktsplanen. Målet är att till år 2050 öka andelen gång och cykel till 24 procent av resandet, jämfört med 13 procent i nuläget.



Figur 3, färdmedelsfördelning i Lekeberg nuläge 2017 och målbilden för 2050. I målbilden utgör andelen gång och cykel 24 procent av resandet, jämfört med 13 procent i nuläget. I kategorin övrigt ingår moped, MC, A-traktor mm. Källa: resvaneundersökning Region Örebro län 2017. Översiktsplan, Tematiska inriktninga, 2023

I hållbarhetsprogrammet presenteras prioriteringar som direkt eller indirekt berör planeringen för cykelinfrastruktur. Prioriteringar i hållbarhetsprogrammet har tagits fram via en nulägesanalys av kommunen för att identifiera områden som är viktiga att beakta i all planering. Det innebär att när cykelinfrastruktur planeras och utformas ska prioriteringarna i hållbarhetsprogrammet beaktas. Nedan presenteras prioriteringar i hållbarhetsprogrammet som berör cykelinfrastrukturen, varje prioritering har kommentarer om hur cykelplanen bidrar till prioriteringen.

Skapa förutsättningar för hållbara resor i hela kommunen, genom effektiviserad kollektivtrafik, bra länkar för att byta transportmedel i kollektivtrafikstråken, och snabba cykelleder. Cykelplanen beaktar prioritering genom att möjliggöra för säkra resor till och från hållplatser som en del i prioritetsgrunden. Vid utvecklingen av ett heltäckande nät med gång- och cykelvägar skapas gena vägar till målpunkter både inom och mellan tätorter.

Minska påverkan på klimatet genom minskade utsläpp av växthusgaser. Genom att skapa ett attraktivt cykelnät blir hållbara trafikslag konkurrenskraftiga, vilket minskar utsläpp.

Bidrar i utvecklingen mot en grön omställning. Genom att göra skolor och hållplatser tillgängliga för klimatsmarta resealternativ främjas nya och gröna vanor.

Prioritera arbetet med att motverka risker för att utsättas för hälsoskadliga ämnen, luftpartiklar, buller eller strålning. Resor med cykel sänker bullernivåer och utsläpp jämfört med bilen.

Öka tillgängligheten till hälsofrämjande miljöer som grönområden, lek- och aktivitetsplatser, gång och cykelvägar, motions- och fritidsaktiviteter, mötesplatser, med hänsyn till individens möjligheter att delta. Säkra cykelvägar gör det mer attraktivt och säkert för medborgare välja att resa på ett sätt som bidrar till att öka vardagsmotionen.

Prioritera trygghet och tillit i livsmiljön, genom till exempel allsidiga mötesplatser, trygga och välkomnande offentliga miljöer och utveckling av platsens lokala identitet. Resor via gång och cykel bidrar till att skapa en välkomnande och trevlig miljö i stad och landsbygd genom att åtgärda otrygga trafikmiljöer, där oskyddadtrafikanter färdas längs bilvägar utan anpassat utrymme. Gående och cyklister ökar även tryggheten i offentliga miljöer genom ökad upplevd närhet till människor i det offentliga rummet.

Gång- och cykelvägar skapar även ökade möjligheter för gående med barnvagn, rullator eller liknande att kunna ta promenader, uträtta ärenden eller ta sig till aktiviteter. Det offentliga rummet blir också mer tillgängligt för personer som av någon anledning inte kan eller vill köra bil. Det skapas också ökade möjligheter för barn och unga att ta sig till lek- och aktivitetsplatser på ett tryggt och säkert sätt, genom att gå eller cykla.

Mål, syfte och ansvar

Syfte

Cykelplanen sätter riktlinjer för planeringen i kommunen gällande utbyggnad av infrastruktur för gång och cykel. Planen ska konkretisera översiktsplanens övergripande inriktning gällande gång och cykel, genom att vara ett underlag för prioriteringar i utbyggnaden av gång- och cykelvägar i Lekeberg.

Mål

Målet är att skapa attraktiva gång- och cykelvägar som möjliggör för cykeln att konkurrera med andra färdmedel. Det ska vara säkert, tryggt och gent att resa med cykeln till målpunkter som finns inom långa-, korta- och medeldistanser.

Avgränsning

Cykelplanen formulerar riktlinjer för cykel som används inom arbetspendling och vägar till och från skolan. Cykelvägar som främst används i rekreationssyfte kommer inte att inkluderas i planen.

- **Cykelpendling:** Resor som genomförs för hela eller delar av resan mellan bostad och arbete eller utbildning.
- **Rekreationscykling:** Cykling, där det främsta syftet är upplevelsen i att cykla, exempelvis en tur i naturen.



Implementering, uppföljning och ansvar

Implementeringen av cykelplanen sker genom utbyggnad av sträckor med cykelväg, enligt Handlingsplanen för utbyggnad av gång- och cykelvägar. Utbyggnaden av cykelvägar finansieras genom kommunens investeringsbudget. Kostnaderna för utbyggnaden är omfattande, vilket innebär att planeringen för ökat cyklande behöver vara strategisk och långsiktig.

Teknik- och serviceavdelningen har ansvaret för kommunala gångvägar, cykelvägar och gator inom detaljplanlagt område med kommunalt huvudmannaskap. Cykelplanen ska hållas relevant och uppdaterad, eftersom dokumentet är långsiktigt förväntas revideringar ske efter behov och normalt inte oftare än en gång varje mandatperiod. Handlingsplanen för utbyggnad av gång- och cykelvägar kommer att revideras oftare, då nya behov uppstår eller byggnation av gång- och cykelvägar sker. Teknik- och serviceavdelningen har ansvar att samordna revideringarna.

Relaterade styrdokument och utredningar

Översiktsplan (pågående, beräknat antagande hösten 2025), här presenteras den övergripande målbilden för utveckling och planering i kommunen. Översiktsplanen sätter de strategiskt övergripande målen för framtidens resande i kommunen. Det innebär att översiktsplanen skapar förutsättningarna för cykelplaneringen i Lekeberg⁵.

Fram till att den nya översiktsplanen antas gäller planen som antogs 2014, i planen nämns gång- och cykelvägar på olika platser i kommunen. Det finns utpekade gång- och cykelvägar längsmed väg 567 i Lanna, på väg 204 i Mullhyttans tätort samt Tryggebodavägen mellan väg 204 och Mullhyttans skola. Det anges också att en separerad cykelväg är aktuell mellan Fjugesta och Lanna, om en två plus ett-väg byggs på sträckan. Cykelplanen och Handlingsplanen för utbyggnad av gång och cykel kommer inte att utgå från planen antagen 2014, utan den nya.

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2022- 2033, i planen finns 306 mnkr till åtgärder för cykel i Örebro län. I planen presenteras större namngivna åtgärder i cykelinfrastrukturen, i nuläget finns inget projekt för genomförande i Lekeberg under planperioden. Behovet av cykelväg längs väg 204 mellan Lanna och Fjugesta ska diskuteras mellan kommunen, regionen och Trafikverket enligt planen. Planen refererar till åtgärder som presenteras i Regional Örebro läns cykelplan 2022. Utöver åtgärder som presenteras i planen finns medel avsatt för kommuner att söka statlig medfinansiering för cykelåtgärder.

Region Örebro läns cykelplan 2022, Lekebergs cykelplan kommer att beakta innehållet i Region Örebro läns cykelplan 2022. I den senaste upplagan av Regionens plan finns inga sträckor som prioriteras för genomförande inom

⁵ Lekebergs kommun. *Tematiska inriktningar, underlag till Översiktsplan, 2023*

Lekeberg. Det finns dock sträckor som är prioriterade för utredning inför nästa plan. De sträckor som anges är Hidinge – Lanna – Latorp på vägarna 562, 566 och 73. Det kommer också att utredas angående trafiksäkerhet i tätort inom Fjugesta (+Kyrkvägen) samt sträckan Fjugesta – Svartå på väg 204⁶. I samband med framtagandet av Regionens cykelplan fick Lekeberg chansen att yttra sig om innehållet. Yttrandet till Region Örebro läns cykelplan 2022 och Regional länstransportsplan 2026-2037 ligger till grund för Lekebergs prioriteringar på statliga vägar i kommunen som presenteras i målbilderna.

Hållbarhetsprogrammet, sätter riktlinjer för aspekter som ska beaktas inom samtlig planering i kommunen. Hållbarhetsprogrammet utgår från globala hållbarhetsmål i agenda 2030. Programmet sätter långsiktiga prioriteringar för att Lekeberg ska bidra till en hållbar utveckling⁷.

Gestaltningssprogram för Fjugesta centrum, Programmet ger ett helhetsgrepp för hur centrumområdet i Fjugesta ska utvecklas, fungera och utformas. Det innebär att utformning för mobilitet som gång och cykel ingår i programmet. Detta beaktas och inkluderas i cykelplanen⁸.

Gestaltningssförslag Lekebergsskolan skapar ett helhetsgrepp för hur området kring Lekebergsskolan ska gestaltas och utformas för att vara funktionellt och tryggt. I förslaget ingår trafiksituationen kring skolan, där gång och cykel är en viktig del som beaktas i cykelplanen⁹.

Trafiksäkerhetsutredning södra Fjugesta har fokuserat på trafiksäkerhet för gång och cykel i södra delarna av Fjugesta. Det har tagits fram underlag för att se till att barns resa till och från skolan är säker. Utredningens förslag ska användas och integreras i Cykelplanen. De föreslagna åtgärderna är således vägledande för planeringen kring Lekebergsskolan och Fjugesta södra¹⁰.

Teknisk handbok sätter ramarna för administrativa och tekniska anvisningar när det gäller projektering och bygghandlingar vid anläggningsentreprenader. Handbokens ska skapa enhetlighet i projektleverans och byggnation samt standardiserade lösningar. Utöver teknisk handbok gäller AMA (Allmän material- och arbetsbeskrivning), VGU-guiden (Vägar och gators utformning) med flera. Det innebär att byggnationen av gång- och cykelvägar ska följa anvisningarna i teknisk handbok när det gäller utformning och teknisk specifikation¹¹.

⁶ Region Örebro län. *Cykelplan för Örebro Län 2022*, 2022

⁷ Lekebergs kommun. *Hållbarhetsprogram för Lekebergs kommun 2022-2030*, 2022

⁸ Lekebergs kommun. *Gestaltningssprogram för Fjugesta centrum*, 2023

⁹ Lekebergs kommun. *Gestaltningssprogram Lekebergsskolan*, 2023

¹⁰ Lekebergs kommun. *Trafiksäkerhetsutredning södra Fjugesta*, 2023

¹¹ Lekebergs kommun. *Tekniskhandbok*, 2023

Förutsättningar

Antal meter cykelväg innan utvecklingen av cykelvägar börjat

I Lekeberg finns i nuläget ungefär 9 588 meter cykelväg som sköts av kommunen, antalet meter cykelväg per invånare är ungefär 1,1 meter. Det genomsnittliga antalet meter kommunala cykelvägar per invånare i Sverige är 2,1 meter. De befintliga cykelvägarna i Lekeberg har en varierande kvalitet. Det innebär att befintliga cykelvägar som finns medräknade i planen har varierande underlag, vägbredd och standardstatus. Det kan därmed finnas sträckor som på sikt identifieras vara i behov av kvalitetsförbättringar. Vid utbyggnad av sträckor finns det flera faktorer som påverkar förutsättningarna för gång- och cykelvägar, exempelvis kan en sträcka vara helt beroende av dialog med andra väghållare.

Väghållare

Det finns tre typer av väghållare. **Kommunal väg** är en allmän väg som kommunen har rådighet över och kan planera åtgärder i gaturummet. Det kommunala vägnätet finns inom tätorterna Fjugesta och Lanna. **Statliga vägar** är allmänna vägar, men har Trafikverket som väghållare. På statliga vägar är det Trafikverket som planerar och prioriterar åtgärder. I Lekeberg finns statliga vägar inom tätorterna och på landsbygden, vilket ibland komplicerar planeringen, eftersom kommunen inte har rådighet över samtlig planering i tätorterna. Detta förutsätter samarbete mellan Trafikverket och kommunen för att möjliggöra helhetsplanering av gång- och cykelvägar. På **vägar med enskilt huvudmannaskap** kan förvaltningen bestå av en samfällighetsförening och delägarförvaltning som sker via en gemensamhetsanläggning (GA), enskild person eller frivillig väghållningsorganisation. I Lekeberg är det oftast en samfällighetsförening som ansvarar för gemensamhetsanläggningen och är därav väghållare. Det medför att samfällighetsföreningen har möjlighet att bestämma över vägen inom lagstiftningens ramar. Enskilda vägar är vanligt förekommande på landsbygden. I tätorterna Mullhyttan och Gropen-Kvistbro består hela vägnätet av vägar med enskilt och statligt huvudmannaskap.

Samfällighetsföreningens syfte är att förvalta en gemensam anläggning som i detta fall består av vägar. På vägar med enskilt huvudmannaskap består förvaltandet av drift och underhåll för att möjliggöra framfart, exempelvis snöröjning. Kommunen behöver utreda om det finns möjlighet att bekosta byggnationer av gång- och cykelvägar med skattemedel på vägar med enskilt huvudmannaskap¹².

¹² Väghållningens juridik. *Sveriges kommuner och regioner*, 2018

Cykelvägar i detaljplaner

I samband med nya detaljplaner är det viktigt att gång- och cykelvägar tas med i planeringen. Cykel ska alltid beaktas i detaljplaneprocessen, oavsett vilken funktion ett nytt område ska ha. Exakt hur planeringen för cykelinfrastruktur ska se ut i varje detaljplan går inte att fastställa. I en detaljplaneprocess kan ett aktivt beslut att välja bort gång- och cykelväg tas om förutsättningarna saknas. Cykelplanen bidrar i detaljplaneringsprocessen genom att presentera en helhetsbild av cykelnätet. Detta gör det möjligt att anpassa framtida bebyggelse i detaljplaner till befintlig och framtida cykelinfrastruktur.

Trafiksäkerhet

Gång- och cykelvägarna som byggs i Lekeberg ska utformas för att skapa trafiksäkerhet för gående, cyklister och bilister. Trafiksäkerheten ska beaktas i den tekniska utformningen för att skapa säkra tillträden till målpunkter. Det kan handla om att anpassa både vägen och målpunkten för att skapa en säker trafiksituation. I planeringen av gång- och cykelvägar handlar det inte bara om att bygga en separat väg. Det är även viktigt att övrig trafik uppmärksammas och regleras i syfte att öka trafiksäkerheten. Det innebär att hastighet, korsningar och passager behöver anpassas. Det är viktigt att skapa tydlighet i utformningen av trafikrummet, där gående, cyklister och bilister samsas och samarbetar på lika villkor. I april 2021 bifölls en motion om att ta fram en strategi för säker skolväg. Säker skolväg är en del i trafiksäkerhetsarbetet som i sin tur kan vara en av flera delar i ett framtida Trafikprogram. I denna plan är säker skolväg högst prioriterad vid utbyggnad av gång- och cykelvägar.

Ekonomiska förutsättningar

Utbyggnad av gång- och cykelvägar är en omfattande investering som medför höga kostnader per meter. Det finns dock möjlighet att söka olika medfinansieringar för utbyggnaden. Kommunen ska aktivt söka medfinansieringar för att möjliggöra utbyggnaden av gång- och cykelvägar. Dock kan potten för åtgärder gällande gång- och cykel samt villkor för att vara berättigad medfinansiering förändras över tid. Kommunen är beroende av medfinansieringar för att möjliggöra utbyggnaden av gång- och cykelvägar. Kostnaden för utbyggnad av gång- och cykelvägar förblir omfattande även om kommunen beviljas medfinansiering.

Det finns även andra tillvägagångssätt för att utveckla gång- och cykelvägar i framför allt nya områden beroende på vem som exploaterar. I de fall kommunen är markägare i en ny detaljplan bekostas allmän plats, och således också gång- och cykelvägarna, av kommunen. I de fall en privat markägare exploaterar mark så är huvudregeln att allmän plats bekostas av exploatören i enlighet med kommunen *Riktlinjer för exploateringsavtal*. Det innebär att en privat exploatör bekostar utbyggnaden av gång- och cykelvägar inom detaljplanen.

De gång- och cykelvägar som byggs kommer att öka behovet av drift och underhåll för det kommunala vägnätet. Det kan exempelvis handla om reparations- och snöröjningskostnader. Utvecklingen av gång- och cykelvägar innebär inte enbart ökade kostnader utan kan påsikt spara ekonomiska medel. Säkra skolvägar är en avgörande aspekt inom skolskjutshandläggning, där osäkra vägar till skolan i vissa fall berättigar skolskjuts. Utvecklandet av säkra skolvägar kan därmed minska kostnaden för skolskjuts.

Genomförande

Handlingsplan för utbyggnad av gång- och cykelvägar, pekar ut sträckor i sin helhet, men det kan finnas tillfällen när en sträcka delas upp och byggs i flera etapper. Anledningen till att en sträcka byggs i etapper kan exempelvis vara väghållarskap, markägareförhållanden och budget.

Gång- och cykelvägarna ska byggas efter den standard som anges i Teknisk handbok.

Det kan finnas tillfällen som motiverar avsteg från prioritetsordningen. Avsteg från prioritetsordningen kan ske av ekonomiska- och effektivitetsanledningar, exempelvis vid samordning av projekt för att minska kostnader. Det kan handla om att bygga en sträcka gång- och cykelväg i samband med byggnation eller underhåll av VA-ledningar, gator och liknande. Det kan även finnas markägar- och väghållarfrågor som gör att ett stråk kräver dialoger och annat som gör att en annan sträcka byggs före.

Prioritetsgrupperna i Handlingsplanen och möjligheten att dela in stråk i etapper skapar flexibilitet i planering och byggnation, genom att göra det möjligt att arbeta med parallella processer. Detta ska minska risken för att utvecklingen av cykelinfrastruktur avstannar när komplexa utmaningar för en sträcka eller etapp framkommer.

Utgångspunkter för planering

För att främja resande med cykel behöver åtgärder vidtas för att göra det gent, framkomligt och säkert att använda cykeln i vardagen. Lekeberg saknar idag ett heltäckande nät av gång- och cykelvägar till viktiga målpunkter som skola och hållplatser. Arbetet för att nå det långsiktiga målet om ett heltäckande nät av gång- och cykelvägar i hela Lekeberg behöver ta sin utgångspunkt i tidigare nämnda målpunkter som används i vardagen. Planen har tre utgångspunkter för planering av gång- och cykelvägar:

1. Skapa säkra skolvägar
2. Skapa tillgänglighet till hållplatser för gående och cyklister
3. Binda samman stråk och skapa ett heltäckande nätverk av gång- och cykelvägar

Skolor och hållplatser är två viktiga målpunkter i medborgarnas vardag, där unga genom säkra gång- och cykelvägar kan ta sig till skolan självständigt. Genom att tillgängliggöra hållplatser främjas en säkrare och hållbarare arbetspendling. I ett första skede av cykelplaneringen finns behov av åtgärder i tätorter eftersom det är här de flesta målpunkterna finns. Med det sagt är fortfarande resandet mellan och utanför tätorterna viktigt för framtidens hållbara resande.

Prioritetsordningen för utbyggnaden av gång- och cykelstråk presenteras i ett separat dokument, *Handlingsplan för utbyggnad av cykelvägar*.

Planförslag

Målbild för framtida cykelnätverk

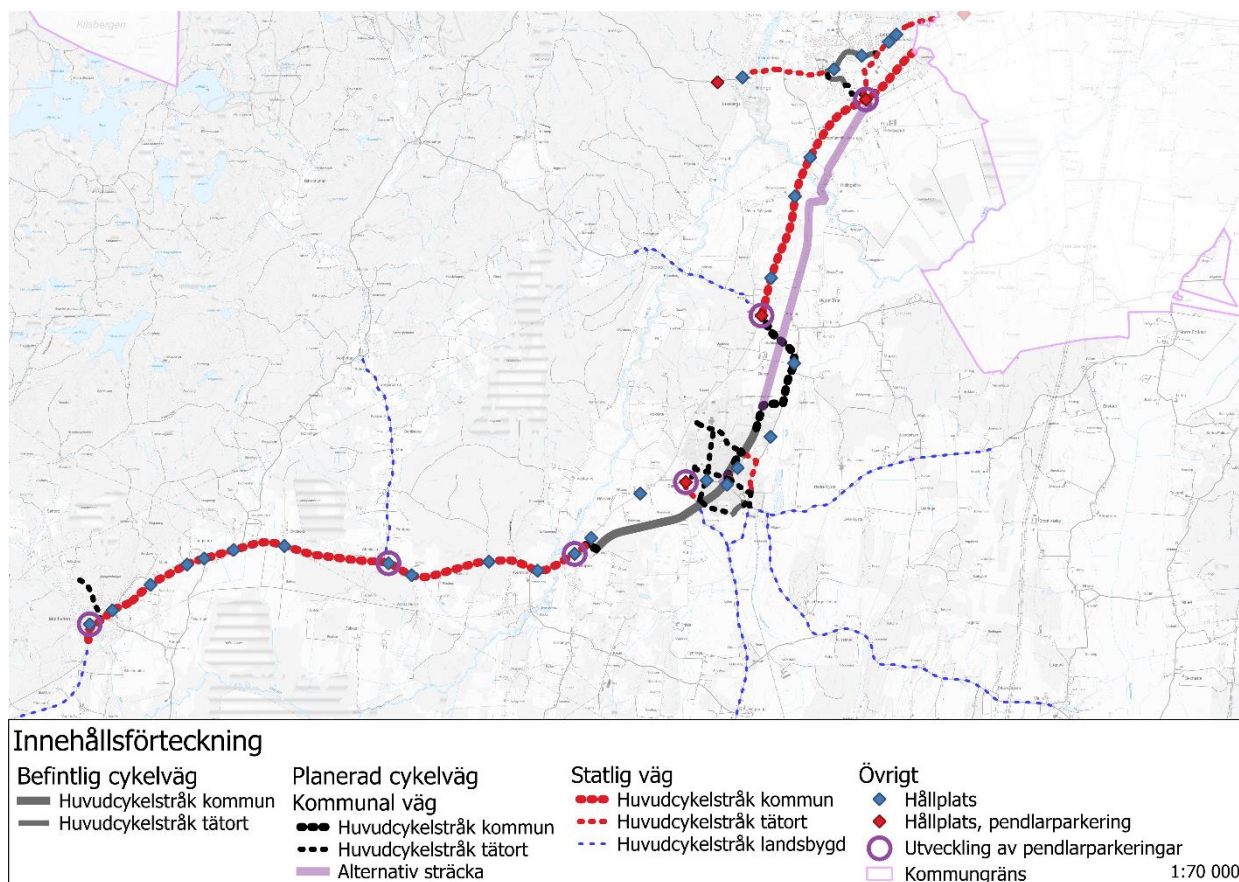
Kartorna nedan visar samtliga stråk som är prioriterade och aktuella för utbyggnad samt identifierade behov av cykelåtgärder. Stråk som inte finns i prioritetsgrupperna i handlingsplanen är osäkra när i tiden de kan byggas. Dessa stråk kommer efter hand att lyftas in i prioritetsgrupperna allteftersom utbyggnaden sker. Säkra passager för cykel byggs i samband med utbyggnaden av stråken.

Övergripande målbild för Lekeberg

Den övergripande målbilden för Lekeberg visar hur strategin med olika typer av stråk är tänkta att se ut och fungera i framtiden. Här visas hur huvudcykelstråk kommun skapar en ryggrad i systemet för resandet med cykel i Lekeberg.

Huvudcykelstråk kommun passerar Lekebergs samtliga tätorter från Mullhyttan genom Gropen-Kvistbro och Fjugesta till Lanna, och vidare till Örebro.

Huvudcykelstråk landsbygd kompletterar med möjligheten att ta sig till eller från mindre orter via huvudcykelstråket. Huvudcykelstråk tätort och kompletterande stråk presenteras i separata avsnitt för varje tätort.



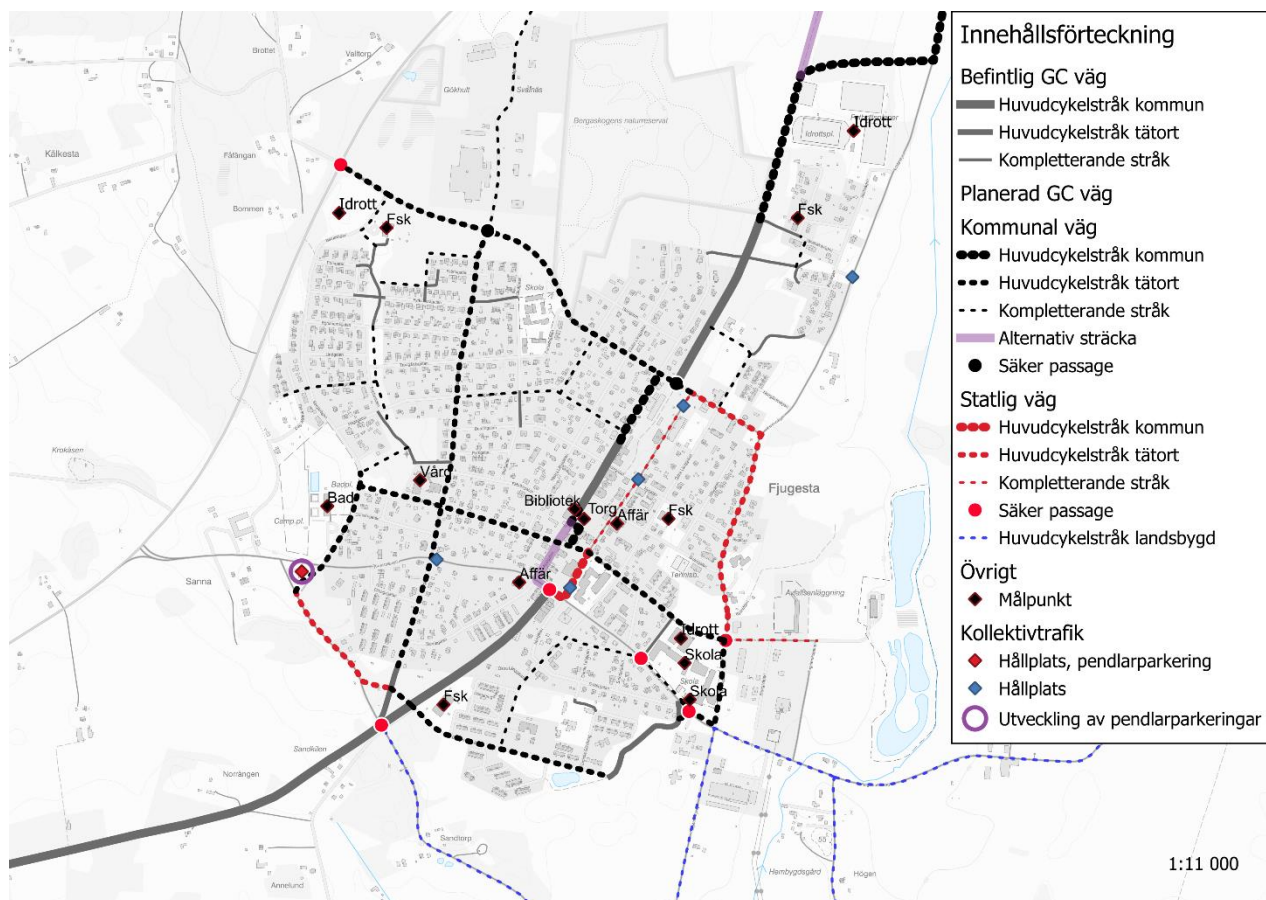
Figur 4, övergripande målbild för cykelnätet i Lekeberg.

Målbild Fjugesta

I målbilden för Fjugesta löper ett huvudcykelstråk kommun rakt igenom tätorten. Stråket kommer in i Fjugesta via banvallen från Gropen-Kvistbro, över Fjugesta Letstig, via torget och fortsätter på Bangatan via banvallen ut från tätorten mot Lanna. Detta stråk är viktigt och utgör ryggraden för Fjugestas cykelnät.

Det finns fyra huvudcykelstråk tätort i Fjugesta. Det första stråket går via banvallen från Gropen-Kvistbro längs hela Vallgatan upp till Bergsgatan. Det andra stråket börjar vid Lekebergsskolan, passerar centrum och vårdcentralen upp till Sannabadet och ner till hållplatsen på Fjugesta Letstig. Tredje stråket följer Bergsgatan från korsningen vid Bergavägen ner till Kyrkvägen och fram till Lekebergsskolan. Det fjärde stråket går från Lekebergsskolan över Fjugesta Letstig via befintlig cykelväg, till Fjugesta gårdsväg, passerar banvallen och anslutningen till Vallgatan och vidare till hållplatsen på Fjugesta Letstig vid Sannabadet.

De övriga stråken som syns på kartan är kompletterande cykelvägar. Dessa skapar tillsammans med huvudcykelstråken ett heltäckande nät av cykelvägar i tätorten. Det är även aktuellt med åtgärder för att skapa säkra passager på befintliga och nya cykelvägar.



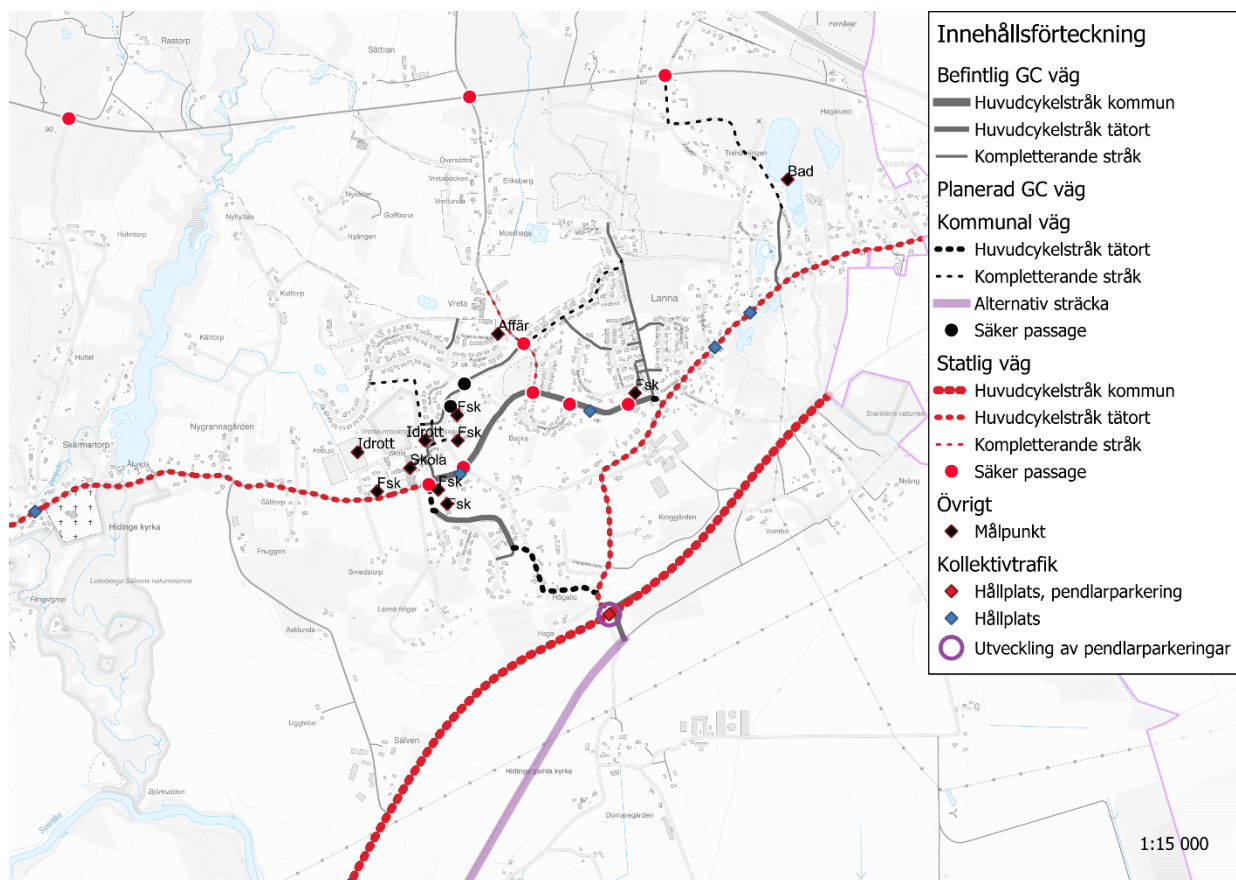
Figur 5, målbild för cykelnätet i Fjögesta.

Målbild Lanna

I målbilden för Lanna planeras ett huvudcykelstråk kommun i utkanten av Lanna på väg 204. Sträckningen möjliggör cykelpendling inom Lekeberg samt fortsatt utbyggnad på Örebro:s sida av kommungränsen. Huvudcykelstråk kommun möter huvudcykelstråk tätort vid Hagakorsets pendlarparkering och genom den befintliga tunneln under väg 204.

Det första huvudcykelstråk tätort går från Hagakorset på väg 562 till den möter väg 566 vid Fossilvägen. Vid Fossilvägen möts huvudcykelstråk tätort i Lanna med varandra. Det andra stråket är redan befintligt bredvid väg 566 och går mot Hidinge skola, detta stråk förlängs mot Hidinge. Det tredje huvudcykelstråk tätort fortsätter på väg 562 mot Svartkärr. Dessa tre sträckor utgör ryggraden för det lokala cykelnätet i Lanna.

Längs huvudcykelstråken i tätorten förgrenas flera kompletterande cykelstråk för att binda samman bostadsområden och målpunkter i tätorten. De redan befintliga kompletterande cykelvägarna byggs ut och länkas samman för att skapa ett heltäckande nät av cykelvägar. Stråken kompletteras med säkra passager vid befintliga och nya sträckor.



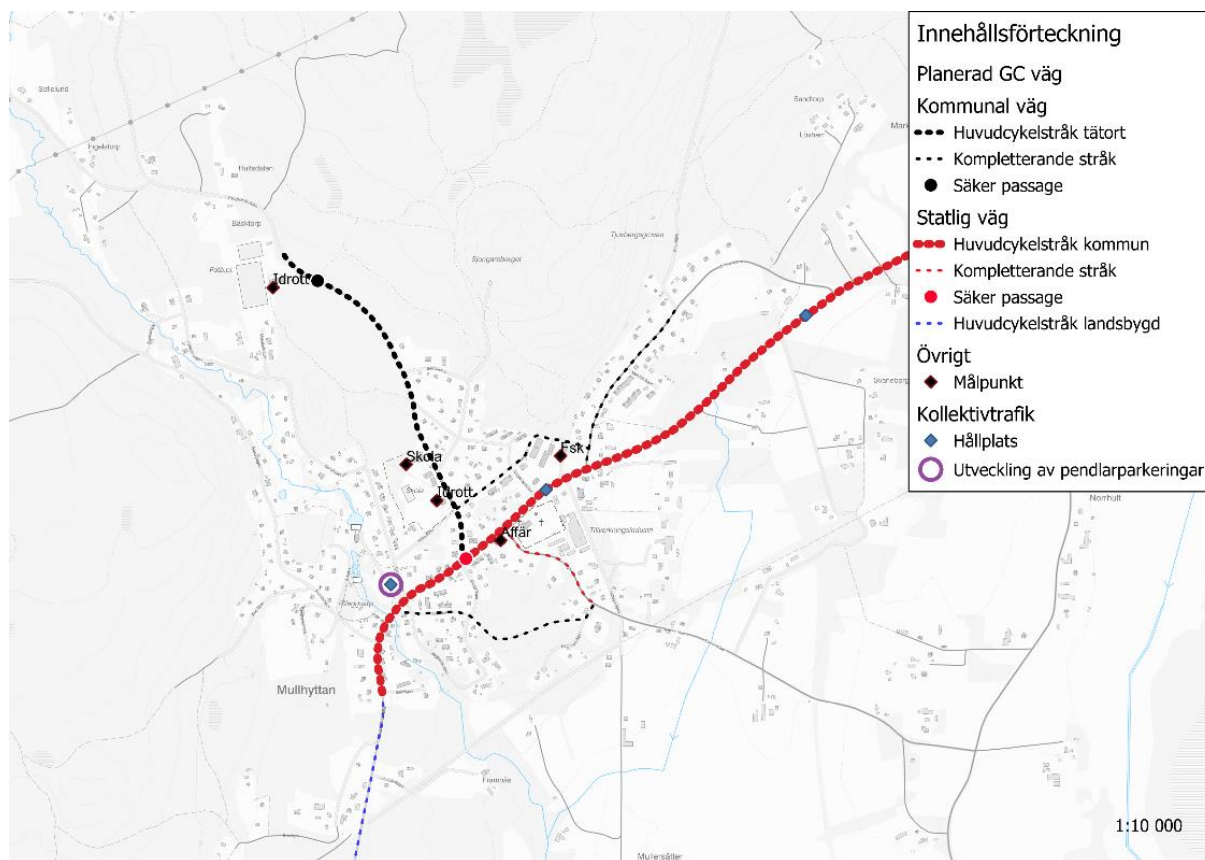
Figur 6, målbild för cykelnätet i Lanna.

Målbild Mullhyttan

I målbilden för Mullhyttan passerar huvudcykelstråk kommun igenom tätorten på väg 204. Huvudcykelstråk kommun knyter ihop Mullhyttan med Gropen-Kvistbro och vidare längs huvudcykelstråk kommun mot Fjugesta. Den skapar också möjligheten att cykla inom tätortens centrala delar.

Huvudcykelstråk tätort går från väg 204 upp mot Åsavallen och passerar Mullhyttans skola. Denna sträcka tillsammans med huvudcykelstråk kommun gör det säkrare att färdas till skolan, förskolan och idrottsplatsen från samtliga delar i Mullhyttan.

De kompletterande stråken i Mullhyttan skapar vägar att ta sig till olika målpunkter i Mullhyttan från bostadsområdena. Det är även här viktigt att skapa säkra passager. Säkra cykelpassager är mycket viktiga vid väg 204, eftersom denna väg annars skapar en tydlig barriär och delar tätorten i två delar.



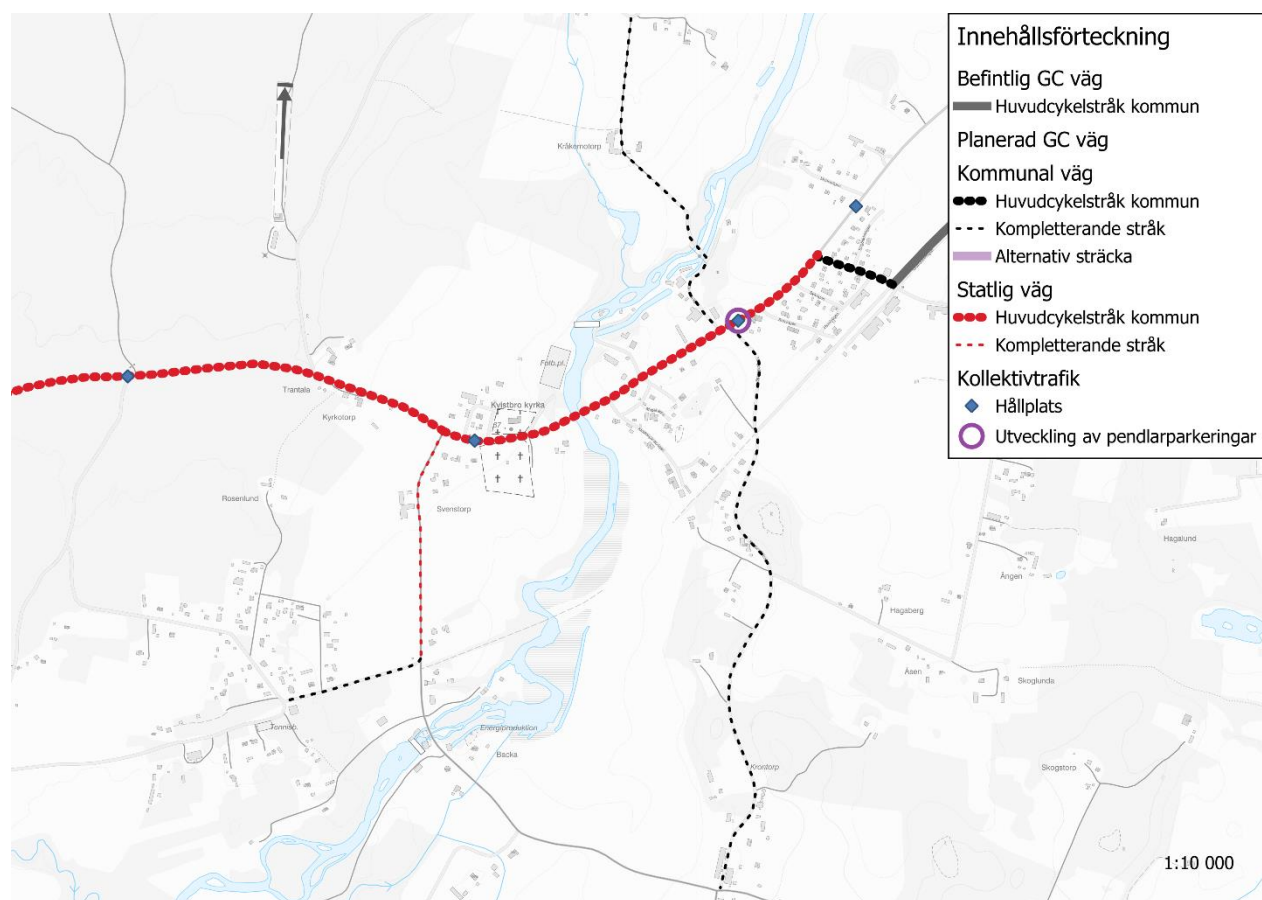
Figur 7, målbild för cykelnätet i Mullhyttan.

Målbild Gropen-Kvistbro

I målbilden för Gropen-Kvistbro passerar huvudcykelstråk kommun tätorten på väg 204 och vidare på banvallen mot Fjugesta. Detta skapar pendlingsmöjligheter till Fjugesta och Mullhyttan för arbete, utbildning och annat. Stråket knyter även samman Kvistbro och Gropen genom möjligheten att gå och cykla tryggt.

De kompletterande cykelstråken i Kvistbro binder samman bebyggelsen vid väg 204 med bostäderna vid väg 519. Det skapar också en säker väg för att ansluta till stråket längs väg 204. I Gropen binds den lantliga bebyggelsen ihop med tätorten via kompletterande cykelstråk och en säker väg att nå huvudcykelstråk kommun skapas.

I Gropen-Kvistbro är säkra passager viktiga över väg 204 vid Tångeråsavägen, men det är även aktuellt på flera platser allt eftersom utbyggnad sker.



Figur 8, målbild för cykelnätet i Gropen-Kvistbro.