

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och infrastruktur, Simon Jäderberg
simon.jaderberg@regionorebrolan.se

Datum
2022-08-25

Beteckning
Tjänsteanteckning

Remissredogörelse Regional cykelplan 2022

Regional cykelplan 2022 är under framtagande och har varit på remiss. Till remissen skickades ett antal frågor ut för främst kommunerna att svara. Nedan listas svaren på dessa frågor samt övriga synpunkter på planförslaget. Svaren från remissinstans visas i kursivt. Region Örebro läns bemötande i normal brödtext.

Hällefors kommun svarade inte.

Postadress
Region Örebro län
Regionkansliet
Box 1613, 701 16 Örebro
E-post: regionen@regionorebrolan.se

Besöksadress
Eklundavägen 2, Örebro
Tel: 019-602 10 00
Organisationsnummer: 232100-0164

Innehåll

Remissredogörelse Regional cykelplan 2022	1
Askersunds kommun.....	3
Degerfors kommun.....	5
Hallsbergs kommun	6
Laxå kommun.....	9
Lekebergs kommun.....	10
Lindesbergs kommun.....	16
Ljusnarsbergs kommun.....	21
Karlskoga kommun	22
Kumla kommun	25
Nora kommun.....	26
Örebro kommun	28
Trafikverket	30
Länsstyrelsen	33
Cykelfrämjandet	37

Askersunds kommun

Vad är er sammanvägda bedömning av förslaget?

Vi anser överlag att förslaget är bra och att det är positivt att det tas ett samlat grepp över frågorna. Det vore dock lämpligt att det redan i dokumentets namn framgår vilken tidsperiod det är tänkt att gälla.

Svar från Region Örebro län: tidsperspektivet har tydliggjorts i planen men inte i namnet av cykelplanen eftersom den är tänkt att bestå tills den ändras.

Är förslaget relevant sett ur er organisations perspektiv?

Vi har följande synpunkter på planen, fördelade på kapitel och avsnitt:

Regionala cykelplanen

1. I andra styckets uppräknade målpunkter (tredje punkten) saknar vi bytespunkter. Dessa är viktiga målpunkter ur ett "hela resan-perspektiv", vilket också framgår i andra delar av dokumentet.

3.2 Kartan i figur 3 behöver uppdateras. Efter ombyggnationen av Rv 50 bör förbindelsen Askersund-Åsbro och vidare upp mot Blåberga göras blå. Förbindelsen Askersund-Brattebro backe saknas och bör göras orange.

4.1 Det är bra att regionen har bedömt en 100 %-finansiering av cykelväg längs det regionala vägnätet som rimligast. Detta ger en bra fördelning mellan kommunalt och regionalt ansvar. Vi vill gärna se en förtydligad text om kostnadsökningen från 2500 till 8000 kr per meter cykelväg, då ryktet säger att detta till större delen handlar om ökade planeringskostnader. Om detta stämmer måste åtgärder vidtas för att förenkla processerna och lägga utredningskraven på rimligare nivåer.

5. Vi anser att de övergripande prioriteringsprinciperna är tydliga och bra. Det är positivt att planen prioriterar att bygga saknade länkar i större stråk.

6. Det är mycket problematiskt att datalagret för skolor är bristfälligt i cykelpotentialstudien och att denna aspekt därför inte tas med i prioriteringarna. Det bör läggas till i planen, att regionen skall arbeta för att denna aspekt tillförs och att den så snart som möjligt börjar tillämpas i prioriteringsarbetet.

Svar från Region Örebro län:

1. Bytespunkter är tillagt

2 och 3. Byggnationen är inte byggd och därför ändras den inte nu. Kartan visar stråk på regional nivå och är inte kopplad till specifika vägar, så det saknas många kopplingar i länet i den kartan. Kartan bör läsas ihop med andra kartor, vilket vi har förtydligat.

4. Vi har förtydligat det. Ryktena har delvis rätt. Även kompetensbrist (ingenjörer), materialtillgång och inflation har påverkat kraftigt.

5. Härligt att höra!

6. vi håller med. Men vi har löst det genom att klumpa ihop skolcykelvägar till en brist och sedan ska vi utreda djupare. Vi löser datalagret i utredningen.

Bilaga 1

Steg 3, Kommunal prioritering. Vi anser att det är för stor skillnad i poäng mellan en cykelväg som bara en kommun har prioriterat jämfört med en cykelväg där flera kommuner har gjort det. En rimligare poängsättning vore att en eller två poäng delas ut per kommun som prioriterat projektet.

Svar från Region Örebro län: Det kan hända. Men oavsett vad så fick just den parametern knappt påverkan på utfallet. Örebro-Kumla kommer högt och hade prioriterats ändå.

Prioriteringslista med projekt

Vi har inte några synpunkter på prioriteringslistan, annat än att den omedelbart bör uppdateras när datalagret för skolor finns på plats.

Svar från Region Örebro län: Se svar ovan.

Är den regionala cykelplanen ett dokument som används av er organisation?

Ja, den finns med som ett bra underlag i pågående översiktsplanering. Vi avser att i möjligaste mån lägga upp cykelplaneringen i kommunen så att den korrelerar med det sätt som den regionala planen är upplagd. Detta för att den lokala planeringen skall kunna ligga till grund för fortsatt regional sammanfattning av de lokala planerna.

Hur skulle samarbetet mellan organisationer kunna se ut för att på ett bättre sätt genomföra den regionala och de kommunala cykelplanerna samordnat?

Det bästa vore om alla kommuner tog fram cykelplaner som har en gemensam minsta lägstanivå av information. Sedan kan kommunerna givetvis komplettera med ytterligare detaljnivå och lokala aspekter. I processen bör ett regionalt stråktänkt tillföras, så att vi bygger ihop kommunerna tillsammans.

Svar från Region Örebro län: klok idé. Vi funderar och återkommer.

Finns en egen cykelplan-/strategi idag?

Nej. Kommunen har under en tid haft omsättning på personal inom det aktuella fackområdet och även frånvaro på grund av sjukdom. Detta har gjort att ett igångsatt arbete med cykelplan har försenats. Nu tas dock en ny översiktsplan fram och i samband med detta arbete avser vi att adressera cykelfrågorna.

Övriga synpunkter

-

Sammanfattning

Förslaget till cykelplan känns begriplig och ger en god möjlighet till överblick av prioriteringarna. Det är i grunden positivt att prioriteringarna görs utifrån poängsättning och inte cykelvägens längd (och därmed kostnad). Vi anser dock att man bör kunna göra undantag i prioriteringen om medel finns tillgängliga, i syfte att släppa fram en mindre åtgärd som kan inrymmas i investeringsbudgeten. Vi anser också att det bör tydliggöras vid vilka tillfällen prioriteringslistan planeras att omprövas och justeras, då detta sannolikt kommer att ske under planperioden.

Svar från Region Örebro län: vi har tydliggjort tidsaspekterna för planen. Mindre objekt kommer att planeras in, särskilt små objekt som inte kräver vägplan. Region Örebro län har inte full kontroll över denna planering utan det är Trafikverket som har uppdraget att på mest effektivt sätt genomföra länsplanen. Trafikverket frågar dock alltid när möjligheter uppstår.

Degerfors kommun

Vad är er sammanvägda bedömning av förslaget?

Vi anser att vi fått en alldeles för låg poängsättning på de vägar som vi lyft fram, framförallt väg 555 och väg 205.

För väg 205 mellan Svartå och Degerfors är beslut taget om nedläggning av kollektivtrafik vilket inte har beaktats i detta förslag till prioriteringen av cykelväg. I övrigt tycker vi att det är bra att cykelpotentialstudien har ersatt den tidigare Kågessonmodellen. Däremot kan vi se att det kan förekomma brister eller inaktuell data i NVDB, där information om vägar hämtats till cykelpotentialstudien, då man i mindre kommuner som t.ex. Degerfors kan ha missat att uppdatera vägnätet eller helt enkelt inte haft någon med den kunskapen.

Svar från Region Örebro län: alla vägar i länet har bedömts på samma vis. Väg 205 och 555 har inte särbehandlats på något vis. Väg 205 kommer att utredas. Väg 555 får vänta lite. Degerfors kommun får gärna lämna mer information om väg 555 till tjänstepersoner på Region Örebro län.

Vi är medvetna om att det finns brister i inrapporteringen av data i NVDB. Det är dock statliga vägar som vi tittat på och där är Trafikverket ansvarig för inrapportering av data.

Är förslaget relevant sett ur er organisations perspektiv?

Nej, vi anser inte att förslaget är relevant då vi inte har fått gehör för våra framlagda behov av cykelinfrastruktur och hoppas kunna ta upp dessa för diskussion igen.

Är den regionala cykelplanen ett dokument som används av er organisation?

Cykelplanen har nu blivit mer relevant även för Degerfors att jobba med då kollektivtrafiken har minskat och i vissa fall upphört. Kommunens klimat och miljöambitioner har också ökat i och med att nya klimat- och miljömål inför 2030 har arbetats fram.

Den nya cykelplanen kan även internt användas som en arbetsmetod då kommunen tar fram en egen kommunal cykelplan.

Hur skulle samarbetet mellan organisationer kunna se ut för att på ett bättre sätt genomföra den regionala och de kommunala cykelplanerna samordnat?

Vi tror att ett arbetssätt som skulle gagna de små kommunerna vore att dela upp arbetet i mindre geografiska områden samt att den gemensamma potten delades upp på de olika kommunerna. Potten skulle kunna delas upp på t.ex. en fördelningsnyckel baserat på antalet invånare eller liknande.

Svar från Region Örebro län: vi tar till oss idén och överväger metoden inför framtiden. Bland annat har Region Skåne gjort på det viset.

Finns en egen cykelplan-/strategi idag?

I dagsläget finns ingen kommunal cykelplan. Vilket har bidragit till att vi inte gjort en grundligare utredning av kommunens behov av cykelinfrastruktur. Detta har resulterat i att cykelinfrastrukturen inte blivit prioriterad men är något vi nu måste börja jobba mer med.

Övriga synpunkter

-

Hallsbergs kommun**Vad är er sammanvägda bedömning av förslaget?**

Förslaget är bra och innehåller värdefull bakgrundsinformation som kan vara till stöd i den kommunala planeringen. Kommunen kan dock konstatera att behovet av byggande av regionala cykelvägar vida överstiger det anslagna utrymmet i länstransportplanen. Det är däremot glädjande att regionen har beställt framtagande av vägplan på den återstående sträckan mellan Hallsbergs och Östansjö på väg 529, objekt 4 i utbyggnadsplanen, punkt 6.1.1. Kommunen anser att vägplanen även

ska omfatta en kompletterande sträcka i Östansjö utefter lv 529 för att den regionala cykelvägen ska bli heltäckande, se bild.



Figur 1. Sträcka som saknar cykelväg lv 529 i Östansjö

Därefter innebär det att cykelvägen byggs komplett i samband med järnvägsprojektet Hallsbergs-Stenkumla. Även behovsutredningarna för tätorterna längs rv 51, punkt 6.1.2, är nödvändiga.

Svar från Region Örebro län: Vi har redan haft diskussionen uppe om resterande sträcka i Östansjö med Trafikverket och hoppas få gehör för önskemålet.

Är förslaget relevant sett ur er organisations perspektiv?

Det är trevligt att det numera finns en "Hallsbergmodell" under kapitel 4.1.1 för att få till byggnation av regionala cykelvägar utefter det statliga vägnätet. Hallsbergs kommun vill dock förtydliga vad som avses. "Modellen" har tillämpats endast en gång på sträckan mellan Hallsberg och Rala på lv 641. Kommunen medfinansierade byggnationen med 50%, köpte marken för cykelvägen, planerade, projekterade och byggde vägen i egen regi som Trafikverket efter slutbesiktning tog över. Det blev på så sätt kostnadseffektiv cykelväg där Trafikverket inte behövde ta fram en vägplan och ingen upphandling behövde göras.

Hallsbergs kommun anser dock att huvudprincipen för finansiering av regionala cykelvägar ska följa väghållaransvaret och finansieras 100% från länstransportplanen. Kommunen anser också att det är helt orimligt med de kostnadsökningarna för byggnation av cykelvägar som redovisats och välkomnar Trafikverkets utredning om att förenkla planprocessen för cykelvägar. Det är inte rimligt att planeringskostnaden blir cirka 2400 kr per meter cykelväg som skulle vara fallet med fortsättningen av cykelvägen Sannahed-Ralavägen, väg 641, vid 25% planeringskostnad.

Bilaga 1, Cykelpotentialstudien är ett bra verktyg för att få kloka prioriteringar i cykelplanen. Den behöver däremot ta hänsyn till "hela resan perspektivet". Kombination med cykling fram till bytespunkter till andra färdmedel skulle ge andra poängbedömningar i cykelpotentialstudien. Även stråk med potential för skolpendling bör tas med i cykelpotentialstudien. Det är däremot bra att sociala nyckelvärden, som ohälsotal, diversitetsindex och socioekonomiskt index beaktas i studien. För att cykelpotentialstudier ska vara ett långsiktigt bra verktyg måste den också hållas aktuell.

Svar från Region Örebro län: Vi har utvecklat stycket om Hallsbergsmodellen med exempel och hoppas den nu är mer lättförståelig. Vi tycker också att det är orimligt med planeringskostnaden och bedriver arbete för att påverka Trafikverket. Vi har inte haft någon metod för att väga ihop ett underlag för kombinerade resor kopplat till potential och därför har inte det gjorts.

Är den regionala cykelplanen ett dokument som används av er organisation?

Ja, den används i samband med all fysisk planering, såsom översiktsplan, detaljplaner samt trafiksäkerhetsarbete. Även allt underlag till den regionala cykelplanen, såsom cykelpotentialstudien, är värdefullt ur kommunens perspektiv.

Hur skulle samarbetet mellan organisationer kunna se ut för att på ett bättre sätt genomföra den regionala och de kommunala cykelplanerna samordnat?

För att underlätta för kommunerna att ta fram egna cykelplaner/strategier är Askersunds kommuns förslag bra att det tas fram en gemensam bas med minsta lägstanivå och där regionen kan bistå med underlag och som kommunerna kompletterar utifrån sina prioriteringar.

Finns en egen cykelplan-/strategi idag?

Nej, Hallsbergs kommun har ingen egen cykelplan/strategi idag. Kommunen har påbörjat översyn av sin översiktsplan och i samband med det får det göras en bedömning om en separat cykelplan kan prioriteras eller om frågorna kan adresseras i översiktsplanen.

Däremot är cykelfrågorna viktiga för kommunen som systematiskt har arbetat med cykelfrågor i samband med prioritering av trafiksäkerhetsarbetet och i den fysiska planeringen, till exempel vid framtagande av detaljplaner.

Övriga synpunkter

-

Laxå kommun

Vad är er sammanvägda bedömning av förslaget?

Då förslaget är omfattande och beräkningsmodellerna komplicerade finns det en risk, trots att både politiken och tjänstepersoner noggrant läst dokumenten, att vi inte förstår vad cykelplanen kommer att innebära för Laxå kommun. Vår sammanlagda bedömning är att små kommuner missgynnas.

Vi har i likhet med andra kommuner fått indragen kollektivtrafik vilket tagit bort möjligheten för boende på landsbygden att kombinera cykel och buss för transport till skola, arbete eller fritidssysselsättning. Att många gymnasieelever inte lägre kan åka med kollektivtrafiken till skolan har väl inte någon missat, särskilt inte elever och vårdnadshavare.

Tänk om barn och ungdomar kunde cykla säkert till kommunalbadet utanför Rölfors. Tänk om barn och ungdomar kunde cykla säkert till ridskolan i Ågrena. Tänk om vi kunde få fler att cykelpendla till skola och arbete. Vi vill detta, men har inte ekonomi att finansiera säkra cykelvägar.

I ljuset av ovan skulle vi vilja se en tydlig skrivning i planen om hur missgynnade små kommuner i någon mån kan kompenseras. Lämpligen i anslutning till denna text, "Cykelpotten i länsplanen kan även hantera mindre åtgärder som inte är prioriterade eller kända på förhand." Vi ser gärna att dessa oprioriterade åtgärder namnges och beskrivs.

Svar från Region Örebro län: kostnadsfrågan är på alla nivåer i samhället prövande. De behov som finns för barnen i Rölfors och de som vill till Ågrena är liknande de behov som finns i övriga länet. Vår förhoppning är att denna plan täcker behovet för de flesta och kan bidra till utveckling av infrastrukturen i både små och stora kommuner. Oavsett vad så är en klar majoritet av cykelvägarna som är prioriterade i planen belägna längs statlig väg i länets landsbygder. Därför anses inte någon kompensation för befolkningsmässigt små kommuner heller behövas.

Är förslaget relevant sett ur er organisations perspektiv?

Inte relevant alls då förslaget inte kommer att påverka Laxå kommuns möjligheter att verka för att fler cykelleder och trafiksäkra cykelleder, längs statliga vägar. Vi har under många år framfört sträckan Rölfors-Laxå som prioriterad. Skälet till det är i första hand önskan om förbättrad trafiksäkerhet för cyklister på sträckan. Inte minst för barnen som cyklar till kommunalbadet. I dagsläget är den åtgärden prioriterad på sjunde plats och nu är vi oroliga för att det aldrig blir av.

Svar från Region Örebro län: listan med åtgärder prioriterade för genomförande ska genomföras inom ramen för länsplan 2022-2033. Listan är dessutom inte i

prioriteringsordning eftersom punkterna inte är numrerade. Däremot är objekten sorterade efter vilket skede objekten är i. Det har förtydligats i beslutsversionen.

Är den regionala cykelplanen ett dokument som används av er organisation?

Tveksamt om den nya planen kommer att vara till nytta för oss.

Hur skulle samarbetet mellan organisationer kunna se ut för att på ett bättre sätt genomföra den regionala och de kommunala cykelplanerna samordnat?

För Laxå kommuns del så är det uppenbart att vi under många år inte kan räkna med finansiering för att bygga ut cykelnätet i kommunen. Därför kan det vara lämpligt att den statliga finansieringen via Trafikverket får större betydelse för kommuner som Laxå med låg prioritering enligt den nya modellen. Vidare önskar vi att skolpendling med cykel får ta större plats i den gemensamma samordningen vilket innebär att skolledning och skolskjutshandläggare bör bjudas in till samverkan och samarbeten i den regionala kontexten.

Svar från Region Örebro län: den högst prioriterade bristen i den regionala cykelplanen är barnens skolvägar. Här kan vi med samarbete ha stor hjälp av varandra genom att identifiera vägar där det saknas säkra cykelvägar och passager som barn kan använda på vägen till/från skolan. Byggande av cykelväg kan ta bort behovet av skolskjuts.

Finns en egen cykelplan-/strategi idag?

Vi har valt att fokusera på säkra skolvägar i det kommunala vägnätet för på barn och ungdomar så att fler kan cykla till och från skolan. Det arbetet fortsätter under kommande år.

Övriga synpunkter

-

Lekebergs kommun

Vad är er sammanvägda bedömning av förslaget?

-

Är förslaget relevant sett ur er organisations perspektiv?

Förslaget på cykelplanen är relevant utifrån vår organisation eftersom Lekeberg har ambitionen att utveckla gång- och cykelnätet i kommunen.

Är den regionala cykelplanen ett dokument som används av er organisation?

Den regionala cykelplanen kommer att vara ett viktigt inspel till den kommunala cykelplanen, dels som stöd för den övergripande sammanställningen av förslag, åtgärder och strategier, dels vid prioritering och samordning av olika objekt.

Hur skulle samarbetet mellan organisationer kunna se ut för att på ett bättre sätt genomföra den regionala och de kommunala cykelplanerna samordnat?

Regelbundna avstämningar med fokus på cykelplanering skulle bidra till att lyfta och samordna cykelplaneringen på statliga och kommunala vägar. En viktig utgångspunkt för detta är det påbörjade arbetet med kommunens egen cykelplanering.

Finns en egen cykelplan-/strategi idag?

Lekeberg har ingen cykelplan-/strategi sedan tidigare, troligtvis på grund av att frågan inte har prioriterats. Det strategiska arbetet med cykelplanering har påbörjats inom ramen för arbetet med den nya översiktsplanen, och avsikten är att som ett nästa steg ta fram en cykelplan.

Övriga synpunkter

Lekebergs situation påverkar hela regionen

Lekeberg är i stort behov av förbättrade gång- och cykelvägar för att möjliggöra och motivera invånarna att gå och cykla. Idag är det mycket svårt att välja cykeln både inom tätorterna och på landsbygden, vilket i hög grad försvårar omställningen till ett mer hållbart resande med större andel gång, cykel och kollektivtrafik. Genom att utveckla cykelstråken kan föräldrar låta sina barn cykla själva till skolan, vilket i förlängningen bidrar till minskade körsträckor och bilberoende i kommunen samt ökad självständighet och fysisk aktivitet för barn och unga. Genom att skapa möjligheter för trygg och enkel väg med cykel till kollektivtrafikens hållplatser i tätorterna blir den hållbara resan möjlig i ett hela-resanperspektiv. Idag arbetspendlar över 60 % av Lekebergs invånare till Örebro. Arbetspendlare med bil från Lekeberg bidrar till att skapa en ohållbar trafiksituation med trängsel och ökade utsläpp i Örebro.

Svar från Region Örebro län: Vi delar bilden Lekebergs kommun beskriver och den bilden gäller för hela länet, vilket vi hoppas att den regionala cykelplanen antyder.

Det är helt rätt att pendling med bil till Örebro från andra kommuner påverkar trafiksituationen i Örebro. Byggandet av cykelvägar bedöms dock ha störst effekt på resvanor inom tätorter snarare än mellan tätorter.

Landsbygdsperspektiv på nuvarande prioriteringar

Lekebergs nuvarande låga standard gällande cykelmöjligheter påverkar med andra ord inte bara Lekeberg utan hela regionen, vilket förmodligen gäller även andra

kranskommuner. Förslaget till regional cykelplan innebär dock en nedprioritering av landsbygdernas behov och miljöpåverkan. En avgörande faktor är att cykelpotentialen väger tungt i prioriteringarna, dvs de sträckor som ger nytta för flest människor. Det är ett logiskt sätt att resonera, men får konsekvensen att cykelstråken i landsbygdskommunerna hamnar långt ner i prioriteringslistan.

Svar från Region Örebro län: landsbygden finns även där cykelpotentialen är stor vilket syns när man ser vilka objekt som är prioriterade både för genomförande och för utredning. Hur många som kan använda cykelvägen är avgörande både ur ett samhällsekonomiskt och ur ett målpuppfyllande perspektiv.

En annan faktor som påverkar cykelutbyggnaden i landsbygdskommuner är att låg hastighet ger låg poäng i prioriteringen. Eftersom det är vanligt att statliga genomfartsvägar går med sänkt hastighet genom tätorterna blir även dessa lågt prioriterade, samtidigt som de ofta utgör ett stort hinder för trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister i tätorterna på landsbygden.

Svar från Region Örebro län: När vi tittat på de olika parametrarna och det funnits variationer i t ex hastighet eller vägbredd har vi utgått från värsta möjliga situation. Det innebär t ex att Fjugesta – Mullhyttan fått hastighet 80km/h i stråket, även om vissa delar genom tätorter har lägre hastighet. Så har vi arbetat med alla stråk just för att inte vissa delar i länet ska bortses ifrån för att det råkar finnas vägren eller lägre hastighet en liten sträcka som skapar en lite tryggare trafiksituation för cyklisterna.

Förslaget prioriterar också cykelstråk längs med kollektivtrafikståk bl.a. för att förbättra tillgängligheten till hållplatserna, vilket är bra även på landsbygden under förutsättning att dessa stråk faktiskt blir prioriterade för genomförande i cykelplanen.

Svar från Region Örebro län: kollektivtrafikstråk har prioriterats för att verkligen stärka dessa stråk.

Principen att lägga pengarna där de gör mest nytta för flest människor är i grunden klok, men behöver på ett tydligare sätt balanseras mot landsbygdernas behov för att inte polariseringen mellan stad och landsbygd ska öka. Ett sätt kan vara att använda cykelpotential relaterat till stad respektive landsbygd och vikta dessa mot varandra.

Svar från Region Örebro län: Tittar man på resultatet av prioriteringen så ser man att landsbygden tydligt är prioriterad. Vi har bedömt även mindre tätorter som landsbygd.

Cykeln som en viktig del av Lekebergs fortsatta utveckling

Det viktigaste första steget är att främja resandet med cykel inom kommunens tre tätorter. Det handlar främst om att utveckla trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister inom Lanna, Fjugesta och Mullhyttans tätorter. Trygga och säkra resvägar till och från skolorna anses mest kritiskt. Andra målpunkter som behöver bli tillgängliga för cyklister är kollektivtrafikens hållplatser inom tätorterna. Det ska möjliggöra för medborgare att välja cykeln som färdmedel, i dagsläget är det ofta inte ett alternativ. Genom att prioritera cyklande inom tätorterna skapas på sikt även möjligheten att utveckla cykelstråken mellan orterna.

Den framtida översiktsplanen och hållbarhetsprogrammet som just nu tas fram visar en tydlig ambition hos Lekebergs kommun att planera för hållbara resor. I översiktsplanen planeras det för enklare pendling till och från kommunen med kollektivtrafik för längre resor. För korta resor ska cykel och gång vara det enkla och trygga resealternativet. Det ska vara enkelt att byta trafikslag med länkar mellan cykel, gång, bil och kollektivtrafik, genom parkering för bil och cykel vid kollektivtrafikens hållplatser. Länkarna förutsätter dock trygga och säkra gång- och cykelvägar att färdas på.

Hållbarhetsprogrammets övergripande mål är minskad klimatpåverkan genom reducerade utsläpp av växthusgaser. Kommunen ska verka för att skapa möjligheter till hållbara resor i hela kommunen, där effektiva och säkra cykelleder är grundläggande för planeringen. Gång- och cykelvägar är en del i främjandet av folkhälsan och vikten av dagliga fysiska aktiviteter lyfts i hållbarhetsprogrammet. Lekebergs kommun ligger över genomsnittet i landet när det gäller andel överviktiga medborgare. Gång- och cykelvägarna främjar med rätt prioriteringar kultur och fritid, eftersom medborgare enkelt och hållbart når idrottshallar, grönområden, natur och kulturaktiviteter. På vissa platser kan nya cykelbanor även gynna rekreationscykling genom enkla sätt att nå natursköna rekreationscykelleder.

Eftersom utbyggnaden av gång- och cykelvägar ligger efter i Lekeberg krävs det ett omfattande och långsiktigt arbete för att nå målbilden för ökat gång- och cykelresande i kommunen. Lekeberg kommun kommer arbeta mer aktivt än tidigare för att förbättra nuvarande situation bland annat genom att ta fram en egen cykelplan för kommunen med tydliga prioriteringar för det fortsatta arbetet. Här har prioriteringarna i regionens cykelplanering och fortsatt samverkan en viktig roll.

Svar från Region Örebro län: Det verkar i första och andra stycket som att Lekebergs kommun är helt med på noterna med prioriteringen i den regionala cykelplanen. Det är mycket bra att Lekebergs kommun har ett hållbarhetsprogram och har ambitioner att arbeta mer aktivt än tidigare med cykling.

Lekebergs prioriteringar för att öka vardagscyklingen

Inför det fortsatta arbetet med cykelplanering i regionen och i kommunen, har Lekebergs kommun därför formulerat en preliminär prioriteringslista där insatserna är riktade för att främja förändring i invånarnas vardagliga resvanor. I det här skedet utgår listan från de statliga vägar som finns i kommunen. Utöver dessa kommer det behövas omfattande åtgärder på kommunalt vägnät.

Det viktigaste första steget är att främja resandet med cykel inom kommunens tätorter. Det handlar främst om att utveckla trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister inom Lanna, Fjugesta, Mullhyttan och Gropen-Kvistbro. Trygga och säkra resvägar till och från skolorna anses mest kritiskt. Andra målpunkter som behöver bli tillgängliga för cyklister är kollektivtrafikens hållplatser inom tätorterna. Det ska möjliggöra för medborgare att välja cykeln som färdmedel, vilket i dagsläget ofta inte är ett alternativ. Genom att prioritera cyklande inom tätorterna skapas på sikt även möjligheten att utveckla cykelstråken mellan orterna.

Prioriteringar inom tätort

1. Väg 566 Hidingevägen i Lanna (mellan Hidinge skola och Sälvenkorset). Smal väg utan vägren och med mycket trafik, vilket närmast omöjliggör för oskyddade trafikanter att ta sig fram. Binder samman bostäder med förskolor, skola och idrottshall. Cykelväg möjliggör gång och cykel till förskolor, skola och fritidsaktiviteter och bidrar till minskat bilkörande inom tätorten och till arbetsplatser i Örebro. Underlättar också möjligheten att nå kollektivtrafikens hållplatser med cykel på sträckan. Del av framtida huvudcykelstråk i tätort i ny ÖP. Cykelväg som prioriteras för utredning om behov inför kommande länsplan i förslag till regional cykelplan.

2. Väg 564 Fjugesta Letstig. Genomfartsgata med intilliggande stor skola. Förbättrar trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister framför allt till och från skolan. Förbättrar också ökad tillgänglighet till kollektivtrafikens hållplatser med cykel. Del av framtida huvudcykelstråk i tätort i ny ÖP, bearbetning efter tidig dialog.

3. Väg 562 i Lanna (mellan väg 566 och kommungräns mot Örebro). Smal väg utan vägren och med mycket trafik, vilket närmast omöjliggör för oskyddade trafikanter att ta sig fram. Cykelväg möjliggör gång och cykel till förskolor, skola och idrottshall via väg 566 och bidrar därmed till minskat bilkörande inom tätorten och vidare till arbetsplatser i Örebro. Förbättrar också möjligheten att arbetspendla med kollektivtrafik till Örebro, via hållplats/pendelparkering. Del av framtida huvudcykelstråk i tätort i ny ÖP. Cykelväg som prioriteras för utredning om behov inför kommande länsplan i förslag till regional cykelplan.

4. Väg 204 Mullhyttan Letstig. Har idag låg trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och utgör en barriär i tätorten med bland annat skolan på ena sidan och livsmedelsbutiken på den andra. Cykelväg och trygga övergångar ökar trafiksäkerheten, och förbättrar möjligheterna för barn att cykla till skolan, och för

arbetspendlare att nå hållplatser med cykel. Del av framtida huvudcykelstråk genom kommunen i ny ÖP.

5. Väg 524 Kyrkvägen i Fjugesta. Ökar trafiksäkerheten för barn att cykla till kommunens största skola från de norra delarna av Fjugesta, och för arbetspendling inom tätort (skola och verksamhetsområde i söder). Del av framtida huvudcykelstråk i tätort i ny ÖP. Cykelväg som prioriteras för utredning om behov inför kommande länsplan i förslag till regional cykelplan.

6. Väg 561 Storgatan i Fjugesta. Förbättrar tillgängligheten för skol- och arbetspendling med cykel inom tätorten och med kollektivtrafik (hpl längs med Storgatan).

7. Väg 204 Gropen-Kvistbro genom tätorten. Väg 204 genom Gropen-Kvistbro har idag låg trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och utgör en barriär i tätorten. Skapar möjligheter att cykla inom Gropen/Kvistbro på ett säker och tryggt sätt. Samt ökar möjligheten för arbetspendling utan bil. Del av framtida huvudcykelstråk genom kommunen i ny ÖP.

8. Väg 561 Bergsgatan i Fjugesta. Länkar samman Kyrkvägen/Knistavägen med Storgatan. Del av framtida huvudcykelstråk i tätort i ny ÖP.

9. Väg 562 (mellan väg 566 och Hagakorset). Förbättrar möjligheten att ta sig tryggt med cykel till hållplats/pendelparkering (hpl Haga). Del av framtida huvudcykelstråk i tätort i ny ÖP.

10. Väg 518 förbi Sanna. Förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafik (Hpl Sannabadet) och fritidsområde från nya bostadsområden i södra Fjugesta. Del av framtida huvudcykelstråk i tätort i ny ÖP.

Objekt som inte bör prioriteras i tätort

- Väg 567 (Vretavägen) i Lanna. Bör inte prioriteras, eftersom ny infart med cykelbana planeras öster om Vretavägen i pågående detaljplan (Lanna Forest).

Prioriteringar utom tätort

1. Väg 691 gamla E18 förbi Lanna. Förbättrar möjligheten till arbets- och studiependling med cykel och kollektivtrafik (hpl Via) mellan Lanna och Örebro. Del av framtida huvudcykelstråk i tätort i ny ÖP, bearbetning efter tidig dialog. Cykelväg som prioriteras för utredning om behov inför kommande länsplan i förslag till regional cykelplan.

2. Väg 204 Fjugesta-Lanna/Vintrosa. Förbättrar möjligheten till skol- och arbetspendling mellan Fjugesta och Lanna, och till Örebro, samt ökar tillgången till kommunservicen i Fjugesta från kommunen i ny ÖP.

3. Väg 204 Gropen/Kvistbro-Mullhyttan. Förbättrar möjligheten till skol- och arbetspendling mellan Mullhyttan och Fjugesta, och till Örebro, samt ökar tillgången till kommunservicen i Fjugesta från den sydvästra kommundelen med cykel och kollektivtrafik (hpl längs vägen). Del av framtida huvudcykelstråk genom kommunen i ny ÖP.

4. Väg 534 Fjugesta-Hackvads Via/Åbytorp. Äldre krokig väg, utan vägren och med svårtillgängliga hållplatser för skolbuss utmed vägen. Ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och möjliggör pendling för arbete och skola.

Kartor på sträckorna utanför tätort finns i Bilaga 1 (till remissvaret).

Svar från Region Örebro län: tack för inspel av objekt. Vi konstaterar att de flesta av vägarna kommunen skriver om är med i den regionala cykelplanen eller i länsplanen och är prioriterade för utredning.

Läsbarhet

Planens struktur och text gör det enkelt att följa med i visioner och mål, och texten bedöms som lättillgänglig för läsaren. Undantag är beskrivningen av Hallsbergsmodellen, där är det svårt att förstå syfte, rättigheter och skyldigheter och om kommunen eller regionen blir ägare till vägen. Det finns också oklarheter i beskrivningen av prioriterade sträckor där ofta vägnummer och orter nämns, men vilken delsträcka som avses är otydligt. Det gör det oklart var på sträckan utveckling ska ske, eller om det gäller efter hela sträckan. Här kan en karta med markerade utvecklingssträckor underlätta.

Svar från Region Örebro län: Texten om Hallsbergsmodellen har utvecklats. Det är oklart vilket avsnitt som menas gällande otydliga beskrivningar, men vi bedömer inte att befintliga beskrivningar behöver utvecklas heller. Vilken sträcka som i slutändan utreds eller byggs blir klar i senare skeden.

Lindesbergs kommun

Vad är er sammanvägda bedömning av förslaget?

Analysen och resonemanget bakom förslagen upplevs som genomarbetat och välgrundat med väl valda prioriteringsprinciper. De av kommunerna sedan tidigare inspelade objekten (fr 2015) bedöms, i vissa fall, inte lira fullt ut med principerna varför en översyn av de prioriterade objekten med tillhörande motiv bör analyseras efter remissomgången.

Är förslaget relevant sett ur er organisations perspektiv?

I högsta grad då Lindesbergs kommun har stor andel statligt vägnät i och omkring sina tätorter och samhällen. Men prioriteringarna behöver ses över för att bli ett framtidsytande planeringsverktyg för kommunen.

Är den regionala cykelplanen ett dokument som används av er organisation?

I nuläget används planen i liten omfattning men det är ett strategiskt viktigt dokument som tydliggör vikten av att samordna projekt för GC-vägar och samhällsutveckling, bla för att dra ekonomiska fördelar och samordna ett flertal samhällsnyttor.

Det är en stor fördel om den regionala cykelplanen med tillhörande kartmaterial finns tillgängligt digitalt.

Svar från Region Örebro län: tack för bra inspel! Vi lägger ut det som går på webben efter antagande.

Hur skulle samarbetet mellan organisationer kunna se ut för att på ett bättre sätt genomföra den regionala och de kommunala cykelplanerna samordnat?

En tätare dialog i Trafikverkets prioriteringsarbete är en viktig start. I dagsläget är det mest en överraskning när Trafikverket startar ett projekt som ”man fått fram pengar till”. Kommunerna bör vara en del i dialogen när prioritering mellan åtgärder i ex en ÅVS görs. Ett annat sätt kan vara att genomföra workshop där man gemensamt fokuserar på vilka möjligheter som finns för att hitta gemensamma samhällsnyttor och kostnadsbesparande åtgärder.

Svar från Region Örebro län: kommunikationen mellan Trafikverket och berörda aktörer kan definitivt förbättras men Region Örebro län kan också bli bättre på att föra vidare liknande information till berörd kommun. Bra idé med workshop om samhällsnyttor. Vi tar frågan vidare.

Finns en egen cykelplan-/strategi idag?

Ja Lindesbergs kommun har i dagsläget två GC-planer en för Lindesberg med omgivande tätorter och en för Frövi centralort. Den används regelbundet för att göra prioriteringar av utbyggnadstakt och fördelning av medel. Ambitionen är att vid nästa uppdatering upprätta en kommunövergripande GC-plan.

Övriga synpunkter

Planförslaget innehåller genomarbetade och välgrundade sammanställningar av nuläget och väl valda prioriteringsprinciper. Lindesbergs kommun ser även positivt på resonemangen om Hallsbergsmodellen då det ökar utbyggnadsmöjligheterna för de kommuner med mycket statligt vägnät i sin omgivning och det gynnar även landsbygdspektivet.

Kommunen föreslår att figur 3 på sidan 15 arbetas om alternativt ersätts. Figuren visar förbindelser mellan tätorter och inte vägar. Om planen ska kunna fungera som ett bra planeringsverktyg bör syftet med figuren redovisas på annat sätt. Särskilt ur ett landsbygdsperspektiv blir figuren svårtolkad och kartmaterialet bör istället

illustrera de verkliga vägförbindelsernas potential för att tydliggöra behov och brister. Exempelvis så blir förbindelsen mellan Lindesberg och Storå missvisande då sjön Råssvalen ligger som en längsgående barriär och utpekade förbindelser i kartan innebär i realiteten en omväg som i praktiken inte är särskilt attraktiv. Förslagsvis kan figur 3 göras om till kommunvisa kartor som är mer inzoomade och som kan ligga som bilagor till planen.

Svar från Region Örebro län: Figur 3 redovisar förbindelser på övergripande nivå snarare än vägar och bör främst användas ihop med annat kartmaterial. På länsnivå får t ex man en god bild över vilka tätorter som det går att cykla mellan. Zoomar man däremot in och tittar på en annan karta över vägförbindelser kan man t ex hitta befintliga cykelvägar och saknade länkar.

Lindesbergs kommuns prioriteringar – förslag på tillägg i planförslaget

Planförslaget beskriver väl vikten av attraktiv cykelinfrastruktur och cykelns roll som en del av en resa, där cykeln är färdmedlet på vägen till eller från kollektivtrafik. Lindesbergs kommun delar denna beskrivning och vill verka för att stärka förbindelser i våra tätorter med tågstationer och därmed möjliggöra och öka andelen kombinerade resor i och från kommunen.

På sidan 9 beskrivs en verklighet som väl stämmer överens med kommunens bild. Att det i större tätorterna generellt sett finns en väl utbyggd infrastruktur som sakta men säkert utvecklas till det bättre via kommunal planering. Men på landsbygderna och i mindre tätorter är fallet ofta annorlunda och bilen är det prioriterade trafikslaget. Ett planförslag med en tydlig prioritering av objekt på landsbygden och i mindre tätorter på landsbygden är därmed en förutsättning för att främja val av cykel som färdmedel och i förlängningen användandet av kollektivtrafiken. Även den genomförda cykelpotentialstudien bekräftar den bilden och visar att 77 procent av länets befolkning kan göra en kombinerad resa med cykel och kollektivtrafik till arbetet inom 45 minuter och 87 procent på 60 minuter. En tydlig satsning cykelinfrastruktur på landsbygden och kopplingen till kollektivtrafiken leder till att en ökad attraktivitet för länets landsbygd och en ökad tillgänglighet till arbetsmarknaden. Mot bakgrund av ovanstående vill Lindesbergs kommun därför att planförslaget kompletteras med nedanstående objekt, vilka motiveras ytterligare under rubrikerna nedan.

- 1. Storåskolan-Storå station (väg 871)*
- 2. Vibyn-Frövi resecentrum (väg 831)*
- 3. Gusselby-Lindesberg väg (RV 68/862)*

Svar från Region Örebro län:

- Storåskolan-Storå station har synliggjorts i planen, den ingick tidigare i ”säkra skolvägar”.

- Vibyn-Frövi resecentrum kommer att utredas i ÅVS Frövi tätort där väg 831 i i huvudfokus.
- Gusselby-Lindesberg är uppskriven som brist/behov men har inte prioriterats i denna cykelplan.

Prioritering för utbyggnad i planförslaget

Planförslaget redovisar ett antal objekt som är prioriterade för utbyggnad med stöd i de befintliga åtgärdsvalsstudierna (ÅVS) och att utbyggnad ska ske när medel finns tillgängliga. Kommunen menar att planen, som planeringsverktyg, blir tandlös utan någon form av tidsaspekt på de föreslagna prioriteringarna. Kan förslaget kompletteras med någon form av tidsspann utifrån tillgängliga medel i länstransportplanen?

Kommunen bedömer att objekt Storåskolan-Storå station på ett mycket tydligt sätt faller ut när man tillämpar prioriteringsprinciperna och därmed bör lyftas in i planförslaget bland de prioriterade objekten. En färsk åtgärdsvalsstudie finns och sträckan är en del av "tätortspaketet för Guldsmedshyttan-Storå". Följande formulering "I paketet ingår att skapa ett sammanhängande gång och cykelstråk genom Guldsmedshyttan och Storå som söderut kopplar cykelväg mot Lindesberg och norrut mot stationsområdet i Storå", visar på stråkets betydelse. Enligt uppgift från Trafikverket planerar de även för ytterligare två åtgärder (planskildhet och GC, del av skolväg) inom dessa tätorter i enlighet med ÅVS. Ur ett kommunalt perspektiv har politikerna fattat beslut om att upprätta en fördjupad översiktsplan för samhällena och därmed förstärka möjligheterna till en framåtsyftande samhällsutveckling i ett av kommunens stationsnära samhällen. Även kommunens gång- och cykelplan lyfter behovet längs sträckan. En prioritering av sträckan i den regionala cykelplanen möjliggör, tillsammans med Trafikverkets redan planerade projekt följande:

- *att helhet uppnås i ett tätortsnära stråk mellan Guldsmedshyttan och Storå station (felande länk byggs bort).*
- *Barnens skolväg och väg till fritidsanläggning blir trafiksäker och samhällets attraktivitet ökar.*
- *Trafiksäker och attraktiv cykelinfrastruktur till pendeltågstation, viket möjliggör och motiverar till fler kombinationsresor.*

Svar från Region Örebro län: Planen har kompletterats med en beskrivning av uppskattad tidplan. Storåskolan-Storå station har tydliggjorts att det är en cykelväg som ska byggas. Den ingick i paketet för skolvägar innan men har nu lyfts ut. Tack för att ni belyste behovet av ett förtydligande!

Prioritering för utredning i planförslaget

Kommunen ser ett stort behov av att objekt Vibyn-Frövi resecentrum lyfts in som ett prioriterat objekt i regional cykelplan. Sträckan har under flera år varit föremål för

samtal mellan Region, kommun och Trafikverket på grund av den låga trafiksäkerheten. Vibyn är ett område med villatomter där samtliga tomter nu är sålda och kommunen ser en snabb utveckling av området framför sig. Sträckan från Vibyn till resecentrum är ca 1-2 km och bör därmed betraktas som såväl en skolväg som attraktiv för arbetspendling, kombinationsresor och till fritidsaktiviteter. Frövi tätort står dessutom inför en snar samhällsutveckling med ombyggnation av bangården med tillhörande GC-passage som ska minska barriäreffekterna av järnvägen och en stor etablering med flera nya arbetsplatser. Den aktuella sträckan är även prioriterad i kommunens cykelplan för Frövi. En prioritering av objektet är synnerligen relevant och bör prioriteras även i den regionala cykelplanen.

Kommunen noterar även att objekt Vedeå-Lindesberg finns med som prioriterat för utredning i planförslaget. Mot bakgrund av nya förutsättningar i samhället med nedskärningar inom kollektivtrafik mm vill kommunen att objekt Gusselby-Lindesberg prioriteras före ovan nämnda objekt. Gusselby-Lindesberg bör falla ut väl vid en utvärdering enligt prioriteringsprinciperna och infogas i planförslaget som prioriterat för utredning. Gusselby samhälle är en del av kommunens utvecklingsstrategi och har ett strategiskt läge nära Lindesbergs centralort. Sträckan mellan samhället och centralorten är även prioriterat i kommunens cykelplan. Nyligen har kollektivtrafiken från samhället lagts ner vilket försvårar en utveckling. Avståndet är lämpligt för att motivera en GC-väg och förhållandena i övrigt med trafikmängd på RV 68 och möjligheten att motivera till arbetsresor med cykel gör objektet synnerligen motiverat.

Svar från Region Örebro län: Objektet Vibyn-Frövi resecentrum kommer att utredas i åtgärdsvalsstudien som görs trafikslagsövergripande för väg 831 genom Frövi, uppskattningsvis 2024. Därmed kan de synpunkter som spelas in här föras in i den utredningen när den väl drar igång.

Objektet Vedeå-Lindesberg är prioriterat, inte bara för att sträckan fått väldigt hög poäng i utvärderingen, utan för att det är en fortsättning på redan byggda Södra infarten-Lindesberg och den planerade byggnationen av cykelväg i Vedeå tätort. Vedeå-Lindesberg har hamnat högt på listan när prioriteringsprinciperna har utvärderats. Skulle den sträckan prioriteras bort finns det ändå sex andra sträckor i länet som är likvärdiga kandidater och tre sträckor som får högre poäng och som utifrån potential och kommunala utbyggnadsplaner är mer rimliga att bygga än Lindesberg-Gusselby. Lindesberg-Vedeå faller dessutom in i kriteriet att använda cykel och kollektivtrafik i kombination, en princip som är viktig i denna cykelplan och för utvecklingen av kollektivtrafiken.

Vedeå är till skillnad från Gusselby i Lindesbergs kommuns egen översiktsplan utpekad som utvecklingsområde och har med större befolkning också bättre underlag

för både kollektivtrafik och användning av ny cykelinfrastruktur. Kommunen skriver på sida 69 i översiktsplanen att ”Nya gång- och cykelvägar ska främst prioriteras inom och mellan utvecklingsområdena samt bör i första hand anläggas som separata gång- och cykelvägar”. Objektet Lindesberg-Vedevåg binder ihop två utvecklingsområden, det gör inte objektet Lindesberg-Gusselby. Vi anser att vi på god grund prioriterat Lindesberg-Vedevåg som ett regionalt cykelobjekt.

Vi vill bara förtydliga också att detta är en lista för utredningar och den kommer att fyllas på till nästa planomgång. Utöver de redan beställda cykelvägarna så kommer ingen mer cykelväg att binda ihop tätorter förrän det statliga vägnätet i tätorterna i länet är ”säkrade”. Det innebär med dagens utmaningar med kostnader och osäkerhet med framtida budgetar för byggande av cykelvägar att Lindesberg-Vedevåg inte kommer att byggas förrän vi använder länsplan för åren 2030-2041.

Vi vill också påminna om att detta är en lista för utredningar och den kommer att fyllas på till nästa planomgång. Utöver de redan beställda cykelvägarna så kommer ingen mer cykelväg byggas med fokus att binda ihop tätorter förrän det statliga vägnätet i tätorterna i länet är ”säkrade”. Det innebär med dagens utmaningar med kostnader att Lindesberg-Vedevåg inte kommer att byggas förrän vi använder länsplan för åren 2030-2041.

Ljusnarsbergs kommun

Vad är er sammanvägda bedömning av förslaget?

Förslaget i cykelplanens innehåll och olika delar med analys och resonemang upplevs som genomarbetat och välgrundat.

Är förslaget relevant sett ur er organisations perspektiv?

Ur ett allmänt perspektiv ja, sedan behövs det följas upp hur de olika perspektiven påverkar de mindre kommunernas möjligheter att få del av nya satsningar på GC vägar samt hur det bidrar till landsbygdsutveckling och stärker socioekonomiska utsatta områden.

Är den regionala cykelplanen ett dokument som används av er organisation?

Ja, för vägledning och underlag för prioriteringar för den kommunala cykelplanen. Det är ett strategiskt viktigt dokument som tydliggör vikten av att samordna projekt för GC-vägar och byggnation för att dra ekonomiska fördelar och samordna ett flertal samhällsnyttor.

Hur skulle samarbetet mellan organisationer kunna se ut för att på ett bättre sätt genomföra den regionala och de kommunala cykelplanerna samordnat?

Då det är stora utmaningar med kostnadsfördyringar i infrastrukturobjekt som tynger särskilt byggandet av cykelvägar finns behov av fortsatt och utökat samarbete och avstämningar mellan de olika organisationerna för att hitta gemensamma samhällsnyttor och kostnadsbesparande åtgärder.

Finns en egen cykelplan-/strategi idag?

Ja. Den används som underlag för att prioritera egna investeringar och utbyggnaden av GC vägar.

Övriga synpunkter

Det är bra att en trafiksäkerhetsutredning i centrala Kopparberg är på gång där även behovet av GC utreds men Ljusnarsbergs kommun vill även lyfta fram behovet att prioritera framtida utbyggnad av GC väg mellan Kopparberg och Ställdalen.

Vi ser ett behov av GC väg ur trafiksäkerhetssynpunkt då vägen är trafikerad med tung trafik till bl a Munksjö-Ahlströms fabrik samt att vägen fungerar som omlodningsväg för RV 50. En satsning på en trafiksäker GC väg mellan dessa tätorter skulle även stimulera och möjliggöra cykelpendling utifrån flera aspekter och minska behovet av bilen som färdmedel.

Svar från Region Örebro län: Kopparberg-Ställdalen var med i avvägningarna men prioriterades inte denna gång.

Det är oroande med kostnadsökningen för byggande av GC väg. Sannolikt kommer det att minska möjligheten till framtida satsningar av GC vägar för lägre prioriterade områden exempelvis landsbygden. Det är bra att Trafikverket utreder förenklade planeringsprocesser för cykelvägar för att minska kostnaderna.

Svar från Region Örebro län: Det kan vara så. Samtidigt kommer stöd från Nationell plan för att främja länsplanernas utbyggnad av cykelvägar vilket kompenserar tillfälligt för vissa kostnader.

Karlskoga kommun

Vad är er sammanvägda bedömning av förslaget?

-

Är förslaget relevant sett ur er organisations perspektiv?

Den regionala cykelplanen enligt förslaget har en viss men begränsad relevans för kommunen eftersom så stor andel av prioriterade sträckningar och objekt hamnar

utanför planens kriterier. Om de synpunkter som förs fram ovan inkluderas i någon form ökar relevansen.

Är den regionala cykelplanen ett dokument som används av er organisation?

Den nuvarande cykelplanen/-strategin har hittills inte använts särskilt mycket i cykelutvecklingsarbetet i Karlskoga kommun. Dels för att vårt cykelutvecklingsarbete inte bara fokuserar på att bygga cykelvägar utan i stor utsträckning fokuserar på mjuka åtgärder för att förändra beteende hos medborgarna för att få dem att cykla mer. Dels för att många prioriterade cykelvägssträckningar ligger längs gator och vägar där kommunen är huvudman.

Hur skulle samarbetet mellan organisationer kunna se ut för att på ett bättre sätt genomföra den regionala och de kommunala cykelplanerna samordnat?

En samverkan för att förbättra underlagen till cykelplanen (utöver det åtminstone delvis trubbiga databasunderlag som den nu bygger på) där lokal kunskap tas tillvara skulle förbättra cykelplanen som produkt, i vissa fall sannolikt utmynna i bättre prioriteringar och ges bättre relevans ute i kommunerna.

Finns en egen cykelplan-/strategi idag?

Karlskoga kommun har en ny cykelplan som antogs av kommunfullmäktige i februari 2021. Vi använder den i vårt dagliga arbete med cykelutveckling i kommunen. Dels för prioriteringar av vilka cykelvägar som ska anläggas, repareras och uppgraderas men kanske i ändå större utsträckning för otroligt mycket beteendepåverkande arbete för att få fler att välja cykeln.

Övriga synpunkter

Sammanfattningsvis är bedömningen att förslaget till Regional cykelplan är välskrivet och förklarar på ett pedagogiskt sätt de kriterier som gäller för detta regionala dokument och vilka prioriteringar som är vägledande. Ur ett regionalt perspektiv tycks prioriterade objekt sammanfalla med de platser och sträckor där behov och brister enligt uppsatta kriterierna är som störst.

En viktig synpunkt är dock att det kartunderlag som ligger till grund för cykelplanen har vissa brister. Bland annat uppges den sträcka som kommunen i sin egen prioritering har allra högst, i cykelplaneförslaget (karta Figur 3 i förslaget) som "möjlig att cykla på" eftersom det är en "lågtrafikerad väg". Vägen är i verkligheten direkt livsfarlig för oskyddade trafikanter; smal, kurvig och med mycket hög andel tung trafik till och från en av kommunens större industrier. Om liknande fel finns i andra delar av underlaget finns uppenbara risker att helt fel prioriteringar görs även om alla kriterier i övrigt är uppfyllda. Här finns ett arbete att göra för att säkerställa kvaliteten i underlaget.

Svar från Region Örebro län: vi använder kartunderlaget som en del av beslutsunderlaget. Vi tittar inte enbart på den kartan. Situationen på sträckan mot Gelleråsen (som vi antar att kommunen syftar på) är inte ovanlig i länet. Det material vi tagit fram (kartor och poängsättning med matris) syftar till att sortera för att se var situationen i länet är värst för cyklisterna och utifrån det prioritera.

Det är även svårt att se den stora bilden när de stråk som eftersträvas i många fall består av delsträckor med olika huvudmän. Vissa av dessa sträckor är relevanta i cykelplanen ur ett strikt investeringsperspektiv men andra är relevanta för att uppnå sammanhållna stråk. Dokumentet skulle må bra av en pedagogisk samlingskarta som ger en bättre helhetsbild och därmed en bättre förståelse för de prioriteringar som görs. En sådan karta skulle även vara till hjälp för den kommunala prioriteringen så att kommunala investeringar (med eller utan medfinansiering) kan bidra till sammanhängande stråk.

Svar från Region Örebro län: Vi kompletterar med en pedagogisk samlingskarta i den tryckta cykelplanen efter beslut. Tack för bra förslag!

Barnkonventionen, som numera är svensk lag, bör lyftas tydligare i dokumentet. Skolvägar och barns aktiviteter omnämns så innehållet finns där men i prioriteringspunkterna i kapitel 6 saknas barn- och ungdomsperspektivet.

Svar från Region Örebro län: Vi har kompletterat dokumentet.

Det är noterat att Mobility Managementåtgärder inte kan omfattas av de medel Regionen har till sitt förfogande. Frågan är om cykelplanen bör lyfta den aspekten i meningen att på lämplig organisatorisk nivå jobba för en förändring eller ett tillägg av medel för detta ändamål.

Svar från Region Örebro län: Vi arbetar med detta internt. Vi ska bland annat utreda behovet av mobilitetskontor.

För Karlskogas del kan det tyckas som att utfallet vad gäller namnsatta objekt är magert och att prioriteringarna inte överensstämmer med kommunens prioritering. Men eftersom den Regionala cykelplanen endast avser statliga vägar där Trafikverket är huvudman så blir utfallet ändå logiskt. Flera av de sträckor som Karlskoga prioriterar högst finns på vägar där kommunen är huvudman, vilket även avser vissa statliga vägar, och som därför måste behandlas via andra kanaler. Noravägen (del av länsväg 243), sträckan Bråten-Lerängen sammanfaller därmed med kommunens prioritering, medan hela sträckan till Nora bör samordnas med avvecklingen av järnvägsspåret mellan Karlskoga-Nora. Detta bör dock kunna inordnas i samma ÅVS. Vad gäller väg 205 är den viktigaste delen för Karlskoga, sträckan Karlskoga-

Degerfors, redan är utbyggd och klar. Den viktigaste delen omedelbart norr om Karlskoga tätort är därutöver under anläggande just nu.

Svar från Region Örebro län: Kloka resonemang. När väg 243 utreds ska självklart järnvägsspårets framtid ingå i utredningen.

Ytterligare en sträcka som Karlskoga dock skulle vilja lyfta och föra in på utredningslistan är E18, från Immetorp i Karlskoga tätort via Våtsjötorp till Villingsberg. Som en del i försvarets återetablering av Bergslagens artilleriregemente kommer Villingsbergs skjutfält inom några år att vara en stor arbetsplats med hundratals anställda och besökare på daglig basis. Det bör vara möjligt att på ett säkert sätt cyklopendla den relativt korta sträckan från Karlskoga till Villingsberg. Redan idag finns en närmast provisorisk cykelmöjlighet men den inkluderar en passage i plan över europavägen samt oreglerade sträckor över privat mark där framkomligheten kan försvinna helt om inga uppgörelser kring ansvar och skötsel kommer till. Sträckan skulle därtill bli den viktigaste delen för ett komplett cykelstråk mellan Karlskoga-Örebro eftersom det här saknas rimliga alternativ via mindre sidovägar.

Svar från Region Örebro län: Potentialen för cykling mellan Karlskoga – Örebro får ses som obefintlig för arbetspendling men däremellan finns målpunkter. Vi får bedriva påverkansarbete mot Trafikverket för att få en cykelväg till stånd där det är lämpligt.

Kumla kommun

Vad är er sammanvägda bedömning av förslaget?

Sammantaget ser Kumla kommun att förslaget på "Regional cykelplan för Örebro län" (planen) är bra och relevant för Kumla kommun, men några avsnitt behöver utvecklas. I planen redovisas bland annat resultat från en cykelpotentialstudie där olika förutsättningar för att cykla till arbete redovisas. För Kumla kommun anges att de tillsammans med Lekebergs kommun har sämst möjligheter till att cykla till jobbet. I planen borde detta utvecklas och en orsak redovisas till exempel om den största orsaken är avstånd till arbetet eller om det är avsaknad av infrastruktur.

Svar från Region Örebro län: stycket om cykelpotentialstudien har förtydligats.

Är förslaget relevant sett ur er organisations perspektiv?

-

Är den regionala cykelplanen ett dokument som används av er organisation?

Den regionala cykelplanen som finns idag används vid planarbete och vid

genomförande av vår cykelplan som antogs 2015 och i kontakt med medborgare. Kommunens egen cykelplan används som stöd vid prioritering av fysiska åtgärder.

Hur skulle samarbetet mellan organisationer kunna se ut för att på ett bättre sätt genomföra den regionala och de kommunala cykelplanerna samordnat?

Frågan kring samarbete är komplex, dels finns lokala behov av infrastrukturåtgärder, dels åtgärder som kräver samordning och samarbete mellan kommuner. Vi ser det som betydelsefullt att båda delarna kan genomföras och att Region Örebro län får en samordnande roll som idag.

Svar från Region Örebro län: noterat. Vi ser fram emot gott samarbete.

Finns en egen cykelplan-/strategi idag?

-

Övriga synpunkter

Under avsnittet 5:1 "Andra åtgärder som kan öka nytta med cykelinfrastruktur" anges ett antal åtgärder. En åtgärd som utöver de som redovisas är möjligheten att ta med sig cykel på tåg eller buss, vilket ur ett "hela resan" perspektiv skulle vara positivt i de fall cykel skulle fungera som fordon på flera sträckor för en resa. Under avsnittet 6.1.2 "Cykelvägar som prioriteras för utredning" ser Kumla kommun två ytterligare delar som bör utredas:

- 1. Cykelväg till/från arbetsplatsområdena sydvästra Kumla till/från arbetsplatsområdena i norra och västra Hallsberg.*
- 2. Cykelväg mellan Ekeby tätort och Kumla tätort.*

Svar från Region Örebro län: Cykelväg längs väg 529 är i denna cykelplan nedprioriterad mycket pga det resultat som framkom i åtgärdsvalsstudie för väg 529, att det är mer lämpat med en cykelväg över fälten mellan Kumla och Hallsberg, som komplement till cykelvägen som nu ska byggas mellan Sannahed och Ralavägen. Cykelvägen mellan Ekeby tätort och Kumla tätort är uppskriven som brist/behov men prioriteras inte i denna cykelplan.

Nora kommun

Vad är er sammanvägda bedömning av förslaget?

Det förslag till regional cykelplan som presenterats är överlag bra och beskriver väl prioriteringen, och potentialen som finns för att skapa ett väl sammanhängande regionalt cykelvägnät. Planen upplevs relevant och ger kommunen ett ytterligare underlag för den lokala planeringen av det kommunala cykelvägnätet.

Den regionala cykelplanen kompletterar vår lokala plan och bidrar till en utvidgad bild som kan bidra i det lokala arbetet med att planera utbyggnaden av det kommunala cykelvägnätet. Det är viktigt att utbyggnaden av cykelvägnätet planeras i samverkan med regionen/trafikverket för att åstadkomma samverkansvinster. I Nora kommuns cykelplan anges att den nationella cykelstrategin ska vara styrande i arbetet med att utveckla cykeltrafiken. I Noras översiktsplan finns referenser till den regionala cykelstrategin, och viktiga cykelstråk är identifierade för Nora. Här behöver en viss anpassning av de vägledande dokumenten ske.

Svar från Region Örebro län: Uppdatering av dokument och koppling till mål har genomförts.

Är förslaget relevant sett ur er organisations perspektiv?

Se svar ovan.

Är den regionala cykelplanen ett dokument som används av er organisation?

Se svar ovan.

Hur skulle samarbetet mellan organisationer kunna se ut för att på ett bättre sätt genomföra den regionala och de kommunala cykelplanerna samordnat?

Regionen har i sin remissversion efterfrågat synpunkter på hur kommunen ser på samverkan mellan regionen och kommunen i cykelplaneringsfrågor. Nora kommun anser att återkommande möten med samtliga aktörer bör ske årligen. Syftet är att planera vilka sträckor som ska prioriteras och när dessa planeras att byggas ut. Viktigt för kommunen är att vi kan planera långsiktigt för när åtgärder ska ske så att det kan planeras in i den kommunala budgeten. Norakommun föreslår att minst ett avstämningsmöte ska ske varje år, där en 5-årig plan tas fram för utbyggnaden av cykelvägnäten.

Svar från Region Örebro län: Tack för förslag. Vi diskuterar samverkan vidare framöver.

Finns en egen cykelplan-/strategi idag?

Ja.

Övriga synpunkter

Örebro kommun

Vad är er sammanvägda bedömning av förslaget?

Örebro kommun bedömer att regionen tagit fram bra prioriteringsgrunder och gjort ett väl avvägt förslag till regional cykelplan. Vi är positiva till att den vägledande principen för prioriteringar är att åstadkomma största möjliga samhällsnytta.

Vi delar bedömningen att det är viktigt att öka möjligheten till trafiksäker rörlighet för barn och unga, möjligheten att arbetspendla med cykel samt möjligheten att kombinera cykel och kollektivtrafik genom attraktiva bytespunkter och bra anslutningar till dessa.

Är förslaget relevant sett ur er organisations perspektiv?

Ja, förslaget är högst relevant, både för att förbättra möjligheten till cykling utmed vägsträckor i kommunen där vi själva inte är väghållare, men också för att resurser allokeras för satsningar på infrastrukturen till och vid viktiga bytespunkter i andra kommuner, varifrån många idag pendlar med privatbil in till Örebro.

Är den regionala cykelplanen ett dokument som används av er organisation?

Ja, Örebro kommun använder den regionala cykelstrategin/planen dels för att kunna planera och bygga infrastruktur utmed det kommunala vägnätet som ansluter till det regionen planerar, dels för att besvara frågor från medborgare angående cykling utmed den del av vägnätet där kommunen inte är väghållare.

Hur skulle samarbetet mellan organisationer kunna se ut för att på ett bättre sätt genomföra den regionala och de kommunala cykelplanerna samordnat?

Vi upplever att regionen redan nu visar stor lyhörighet för kommunens förslag och synpunkter och att det finns en etablerad och väl fungerande struktur för samverkan i infrastrukturfrågor.

Finns en egen cykelplan-/strategi idag?

Ja, Örebro kommun har en cykelnätsplan för det kommunala vägnätet, som pekar ut prioriteringar och investeringsbehov.

Övriga synpunkter

Numreringen följer remissförslagets kapitelindelning

2.1. Trafiksäkerhet

Vi delar bedömningen att drift- och underhållsfrågorna är viktiga för att göra

cykelvägarna attraktiva och minska risken för olyckor. Här ser vi dock ett problem när enskilda vägar används som delar av ett cykelstråk utmed en statlig väg. Vanligtvis träffas inget avtal med markägaren för dessa sträckor, varför standarden blir ojämn och oförutsägbar. Vi anser att Trafikverket måste sluta avtal med markägarna i dessa fall och att problemet bör synliggöras i den regionala cykelplanen.

Svar från Region Örebro län: Region Örebro län delar bilden och har i cykelplanen skrivit in att avtal bör skrivas med markägare om enskild väg behöver användas. Diskussionen tas framöver med Trafikverket.

2.1.1. Trygghet

Det framgår att belysning av cykelvägar är en viktig trygghetsfråga, men det framgår inte om cykelplanen kan finansiera denna typ av "trimningsåtgärder" utmed existerande cykelvägar. Inom kommunen har vi flera exempel där cyklandet sannolikt skulle öka betydligt till en jämförelsevis låg kostnad om belysning kom till stånd, t.ex. mellan Örebro och Ekeby Almby.

Svar från Region Örebro län: Region Örebro län delar bilden om att belysning är en viktig investering som kan leda till ökat cyklande. Belysning kan finansieras av länsplanen men ofta hamnar de stora kostnaderna på drift och underhåll, vilket är Trafikverkets ansvar. Trafikverket prövar behovet av belysning vid behov och avgörs från fall till fall.

2.2 Omställning av transportsystemet

Det är mycket bra att planen synliggör den stora samhällsnyttan med ökad cykling: Varje kilometer som körs med bil kostar samhället 1,54 kronor medan samhället tjänar 1,65 kronor för varje kilometer som cyklas! Bra cykelvägar är inte bara bra för klimatet och folkhälsan. Eftersom cykeln är ett transportmedel som är tillgängligt för nästan alla innebär bättre cykelvägar också ökad rörelsefrihet för många utan tillgång till bil, inte minst barn och unga.

4.1. Finansiering

Vi delar bedömningen att cykelinfrastrukturen utmed det statliga vägnätet som huvudregel ska finansieras till 100 procent med medel från länsplanen för regional transportinfrastruktur.

4.2. Identifiering och utformning av åtgärder

Örebro kommun ser positivt på förslaget att pröva möjligheten att installera cykelräknare vid större nya objekt, men vi vill i nuläget inte binda oss för att ta på oss driftsansvaret.

Svar från Region Örebro län: vi har skrivit in i planen att det avgörs från fall till fall och diskuteras såklart med berörd kommun vid behov.

5. Prioriteringsprinciper

Örebro kommun ställer sig bakom de principer som föreslås, där det blir tydligt att största möjliga samhällsnytta ska vara vägledande för prioriteringarna, något som i praktiken betyder att en större andel av medlen satsas i de delar av regionen där många bor, eftersom potentialen där är störst. Vi vill därutöver gärna understryka vikten av att anslå medel inte bara för att bygga stråk utan också för att trimma den befintliga strukturen.

Vi anser det vidare mycket positivt att regionen vill utveckla en metod för utformning av attraktiva bytespunkter mellan cykel och kollektivtrafik och att infrastrukturen för att nå dessa håller god kvalitet. Sammantaget har detta stor potential att underlätta för bilfria pendlingsresor.

Svar från Region Örebro län: Vi delar bilden och kommer att trimma befintlig infrastruktur, t ex Örebro-Kumla på Mosåsvägen där det idag finns cykelfält men där behov av fysiskt skydd är uppenbart.

6. Prioritering av cykelvägar

Vi stödjer det förslag till bedömningskriterier som föreslås i cykelplanen och har inga synpunkter på vilka objekt som pekas ut för utredning respektive genomförande.

Trafikverket

Vad är er sammanvägda bedömning av förslaget?

Bra med tydlighet i prioritering och att det görs en satsning på cykel som säkert och hållbart transportmedel.

Är förslaget relevant sett ur er organisations perspektiv?

Ja, det bidrar till tydligare prioriteringar.

Är den regionala cykelplanen ett dokument som används av er organisation?

Den kommer att vara ett stöd i Åtgärdsplaneringen och i VP-arbetet.

Hur skulle samarbetet mellan organisationer kunna se ut för att på ett bättre sätt genomföra den regionala och de kommunala cykelplanerna samordnat?

Samarbetet mellan Trafikverket Region öst och Region Örebro län fungerar bra vad gäller genomförande av Länstransportplanen.

Finns en egen cykelplan-/strategi idag?

Trafikverket Region öst har tillsatt en särskild cykelgrupp, som ska titta på strategiska cykelfrågor och tematiska frågor kring cykling, trafiksäkerhet och infrastruktur.

Övriga synpunkter

2.1 Trafiksäkerhet

Sista stycket – resonemanget om drift och underhåll är viktigt och skulle kunna utvecklas. Kanske ska de frågorna in tidigare i planeringen?

Svar från Region Örebro län: stycket är utvecklat och flyttat på.

2.2 Omställning av transportsystemet

Fotnot 2: Underlaget som man refererar till (Gössling, 2015 osv.) behandlar inte cykling på landsbygden, utan i större städer. Kanske behöver det nämnas något om cykling på landsbygden – där nyttan inte alltid står i förhållande till investeringen?

Svar från Region Örebro län: stycket är utvecklat.

3.1 Cykelpotentialstudie

Första stycket: ange källa/dokumentbenämning som referens/Fotnot. Andra stycket: här anges att det finns bäst förutsättningar för cykling till och från arbetet i kommunerna Karlskoga, Hällefors och Örebro. Vad särskiljer de kommunerna och gör de mer lämpliga? Utveckla och förklara det helt kort.

Svar från Region Örebro län: stycket är utvecklat.

3.2 Cykelbarhet

Vi saknar en definition på "cykelbarhet" och kanske en kort beskrivning av vad det är för metod som Tyréns har utvecklat. Figur 3: Vi är nyfikna på vad det är som gör vissa lågtrafikerade vägar mer "cykelbara" än andra? Är det ÅDT, hastighetsgräns osv – eller andra kriterier?

Svar från Region Örebro län: definition tillagd med hänvisning till metoden Tyréns använt sig av.

3.3.1 Olyckor

Finns det källa/referens till att fotgängare och cyklister är särskilt utsatta i transportsystemet?

Svar från Region Örebro län: källa tillagd.

3.3.2 Säker infrastruktur

Andra stycket: Här anges en målbild från 2020 – hur ser nuvarande och framtida mål ut?

Svar från Region Örebro län: tydligare hänvisning till mål har lagts till. Bland annat nationell cykelstrategi och handlingsplan för hållbara transporter innehåller sådana mål.

3.4 Säkra skolvägar

Första stycket: varför bedöms just dessa tre kommuner ha bäst förutsättningar för att barn ska cykla säkert till skolan – vilka är kriterierna?

Andra stycket: vi undrar om det är samma definition av cykelbarhet för barn som för lite äldre ungdomar? Trafikmognad – vilken roll spelar den? Finns det generella resonemang om när skolbarn kan röra sig i t ex blandtrafik 40 km/h?

Svar från Region Örebro län: bäst förutsättningar är pga flera faktorer, som avstånd till skolan och tillgång till säker cykelinfrastruktur. Vi hänvisar nu till studier som berör trafikmognad och att barn är oberäkneliga i trafik från tolv års ålder.

4.1.1. Hallsbergsmodellen

Här skulle det underlätta om första stycket inleddes med en helt kort förklaring av "Hallsbergsmodellen", så att man har med sig den förståelsen i läsningen av hela stycket.

Svar från Region Örebro län: förklaring och exempel tillagda!

6. Prioritering av cykelvägar

Första stycket: Viktigt resonemang om genomförda och kommande utredningar.

Kanske skulle det behöva utvecklas och lyftas tidigare i hela dokumentet? Den lista över genomförande som ligger i det här dokumentet vilar på tidigare utredningar och planer (LTP) och nu ska det ske en förflyttning/förändring. Utveckla gärna att det är angeläget med att genomföra nya utredningar för att få fram åtgärder som vilar på de nya prioriteringsgrunderna i Cykelplanen. Hur ska "förflyttningen" ske? På vilket sätt ska Cykelplanen göra konkret skillnad?

Svar från Region Örebro län: Den nya cykelplanens prioriteringsgrunder kan appliceras på redan prioriterade objekt på grund av att den tidigare cykelstrategin och den nya cykelplanen inte skiljer sig jättemycket åt. Den största skillnaden blir ett mer tätortsfokus än tidigare. Texten är genom hela dokumentet uppdaterad utifrån detta och vi hoppas att det framgår. Se särskilt stycke 7.1.3 i beslutsversionen.

Länsstyrelsen

Vad är er sammanvägda bedömning av förslaget?

Svar: Den regionala cykelplanen för Örebro län utgör en tydlig och väl genomförd plan inför det fortsatta arbetet med den regionala cykelinfrastrukturen. Länsstyrelsen ser positivt på utformningen av förslag till cykelplan, i vilken Cykelpotentialstudien har utgjort ett viktigt underlag som väger in både ortsstorlek och avstånd mellan invånarnas faktiska bostad, arbete och skola liksom tillgång till kollektivtrafik. Länsstyrelsen anser dock att vissa områden kan förtydligas ytterligare.

Är förslaget relevant sett ur er organisations perspektiv?

Svar: Länsstyrelsen anser att planen bidrar till en förbättrad kännedom hos Länsstyrelsen om framtida GC-projekt.

Är den regionala cykelplanen ett dokument som används av er organisation?

Svar: Länsstyrelsen anser att planen bidrar till en förbättrad kännedom om framtida GC-projekt och kan därmed användas som underlag och information.

Övriga synpunkter

Den regionala cykelplanen för Örebro län, version 1, utgör en tydlig och väl genomförd plan inför det fortsatta arbetet med den regionala cykelinfrastrukturen. Länsstyrelsen ser positivt på utformningen av förslag till cykelplan, i vilken Cykelpotentialstudien har utgjort ett viktigt underlag som väger in både ortsstorlek och avstånd mellan invånarnas faktiska bostad, arbete och skola liksom tillgång till kollektivtrafik. Länsstyrelsen anser dock att vissa områden kan förtydligas ytterligare.

Prioriteringar

I prioriteringen av cykelvägar skriver regionen om en poängsättning av varje stråks förutsättningar som sammanvägts utifrån ett antal variabler. Poängsättningen utgör en prioritering för vilka cykelvägar som ska byggas ut där det ger mest nytta. Länsstyrelsen saknar dock ett barnrättsperspektiv utifrån säkra cykelvägar till och från skolan. Länsstyrelsen anser även att variabeln cykelpotential för arbetspendling i cykelpotentialstudien bör kompletteras med ett barnrättsperspektiv. Regionen uppger att datalagret för skolor i cykelpotentialstudien inte är komplett och därför inte kunnat användas. Det är av vikt att datalagret färdigställs och inkluderas som variabel i poängsättningen.

Svar från Region Örebro län: det saknade datalagret för skolor i cykelpotentialstudien bedöms inte ha påverkat utfallet av planen nämnvärt. Skolor ligger oftast i tätorter och tätorter har prioriterats. Under framtagandet av planen har en separat analys gjorts för att identifiera skolor som har bristfällig transportinfrastruktur kring/vid sig som kompletterat cykelpotentialstudien. En intern checklista har tagits fram för att införa

ett intersektionellt jämlikhetsperspektiv i infrastrukturplaneringen och ska i varje åtgärdsvalsstudie bockas av. Det innebär att det i varje åtgärdsvalsstudie ska bedömas om det ska göras en social konsekvensanalys eller barnkonsekvensanalys, till exempel. Barnrättsperspektivet kommer därför att bedömas i utredningsskedet för varje transportinfrastrukturutredning.

Social hållbarhet

Länsstyrelsen ser positivt på att Region Örebro län inkluderar ett barnrättsperspektiv i cykelplanen för framtida insatser på säkra cykelvägar till och från skolan.

I Regional cykelplan för Örebro län version 1, skriver Region Örebro län att Socialt svaga grupper gynnas också av tillgång till infrastruktur genom billig tillgång till transportsystemet där cykelbanor finns vilket kan ge lättare väg till utbildning eller arbete. Länsstyrelsen saknar ett förtydligande gällande vad som menas med socialt svaga grupper.

I cykelplanen anges att för de som inte har valet att ta bilen, barn och personer utan körkort, tvingas de att ta sig en ibland farlig och långa vägen till hållplatsen. Det valet visar på att vi varken har ett jämlikt eller jämställt transportsystem och därför har denna faktor prioriterats högt i poängsättningen. Länsstyrelsen ser positivt på prioriteringen men önskar ökad tydlighet gällande vilka insatser som kommer att krävas långsiktigt, då denna förändring kräver att samhället i grunden förändrar synen på hur människor och gods ska förflyttas.

Svar från Region Örebro län: text om ”socialt svaga grupper” har förtydligats. Inspelet om vilka insatser som krävs långsiktigt är brett och svårt att tolka och överföra i ett perspektiv som ska hanteras av den regionala cykelplanen. Det berörs bättre i *Handlingsplan för hållbara transporter*, som innehåller mål och strategier som regional cykelplan ska bidra till.

Ökad trygghet och tillgänglighet

I den regionala cykelplanen anges belysning som en viktig faktor för ökad trygghet. Funktionell belysning ökar attraktiviteten för cykling och säkerheten kring att ta sig till och från kollektivtrafiken på olika sätt. Länsstyrelsen vill upplysa om att belysningen bör vara energi och resurseffektiv.

Länsstyrelsen ställer sig positiv till Region Örebro läns förslag på översyn av stråken för att bedöma behov av åtgärder. Den regionala cykelplanen föreslår att:

- *I regel ska alltid möjlighet till att låsa fast cykel finnas i direkt närhet till en hållplats.*
- *Vid behov ska cykelparkering med tak finnas.*
- *Vid behov ska pendlarparkering för bilar finnas.*

Dock anser länsstyrelsen att Region Örebro län bör komplettera med att cykelparkeringar ska vara användarvänliga och funktionella. Region Örebro län ska enligt planen utreda ägarskap och finansiering av cykelställ vid hållplatser. Länsstyrelsen saknar en tidplan för utredningen.

Svar från Region Örebro län: vilken belysning som upphandlas är Trafikverkets ansvar. Kriterierna och texten om cykel- och pendlarparkeringar har uppdaterats och en tidplan för utredningen har satts till 2024.

Turism

I den regionala cykelplanen framgår det att regionen inte satsar på cykelstråk som är särskilt viktiga för rekreation och turism. Länsstyrelsen vill påtala att det är viktigt att ha en helhetsbild för att göra cykling mer attraktivt samt medverka till ytterligare semester och fritidscyklning inom den egna regionen, där längre sammanhängande cykelstråk kan vara av stor vikt. Vidare kan även sammanhängande cykelstråk och enkel navigering bidra till ökad trygghet i samhällen och städer.

Svar från Region Örebro län: Noterat. Vi har intern dialog om bl a nationella cykelstråk.

Energi och klimat

Länsstyrelsen ser positivt på att den regionala cykelplanen belyser cykelpotentialstudien som visar att 40 procent av länets befolkning kan cykla till arbetet inom 15 minuter via säker cykelväg. Därmed finns en stor potential till minskade växthusgasutsläpp och förbättrad folkhälsa om de som idag använder bilen uppmuntras att välja cykeln istället. Länsstyrelsen vill dock påtala att elcyklar kan ses som ett komplement främst i tätorter, men genererar inte samma positiva effekter på folkhälsan som vanliga cyklar och kräver el för laddning; el som behöver komma från förnybara källor.

Ett av de övergripande målen i Örebro läns energi- och klimatprogram är att kraftigt minska utsläppen av växthusgaser till år 2030. Ur ett energi- och klimatperspektiv är det bra med en regional cykelplan, då den kan bidra till att minska personbilsberoendet i länet. Utöver minskade utsläpp av växthusgaser så är cykelns fördel att den tar mindre plats i anspråk än motorfordon i våra tätorter, både när den används och står parkerad. Cykling kan även stärka folkhälsan om det ersätter bilresor och cykeln som fordon kan anses vara positivt ur ett socioekonomiskt perspektiv.

Bebyggelse av cykelvägar tar resurser i anspråk i form av material, drivmedel och arbetsinsatser som har en väsentlig klimatpåverkan. Ur ett energi- och klimatperspektiv anser Länsstyrelsen att det parallellt med planen för

cykelinfrastruktur bör finnas en tydlig koppling till hur beteenden ska förändras, så som beteendeförändringar i form av övergång från bil till cykel året runt. Helhetsperspektivet förloras till viss del av att satsningar på ökat cyklande delas upp i flera spår; kommunalt, regionalt och statligt samt cykling som pendlingsfordon; rekreation, turism och motion. Ska cykelinfrastrukturen nyttjas i den grad som krävs för att den ska bli hållbar ur de tre hållbarhetsdimensionerna är helhetsperspektivet grundläggande.

Svar från Region Örebro län: Glädjande att länsstyrelsen delar åsikter om utvecklingen av transportinfrastruktur. Hur man med andra åtgärder än byggande av cykelvägar ska få fler att resa hållbart hanteras för närvarande i andra planer.

Säkerhet och underhåll

Länsstyrelsen noterar att Trafikverket bedömer det som svårt att mäta vilka kommuner och tätorter där underhållet av cykelvägar är godkänt samt att Region Örebro län inte kan finansiera drift- och underhåll via länsplanen. Länsstyrelsen bedömer att det finns behov av stöd till Trafikverket i form av en helhetsbild för underhållsbehov av befintliga cykelvägar.

Svar från Region Örebro län: Trafikverket håller koll på sina egna cykelvägar och kommunerna har koll på sina egna. Frågan är dock hur uppdaterad bilden är av infrastrukturen och om det finns brister som behöver åtgärdas. Regional cykelplan hanterar inte detta utan det får tas i diskussion med väghållare och gärna med Länsstyrelsen framöver.

Finansiering

Länsstyrelsen ser positivt på att framtagandet av cykelvägsplanen har utgått från metodiken åtgärdsvalsstudier för att identifiera brister och behov. Länsstyrelsen ser även positivt på de prioriteringsprinciperna som Regionen har använt för att fördela länsplanens cykelpott. Länsplanens cykelpottsutrymme omfattar både större och mindre åtgärder, prioriterade mindre åtgärder bidrar till att stärka kollektivtrafiken och/eller öka trafiksäkerheten i korsningspunkter med motorfordon. Större prioriterade åtgärder omfattar utbyggnad av nya cykelvägar. Regionen har i prioriteringsprinciperna vägt in olika aspekter så som barnrättsperspektiv, säkra cykelvägar, pendlingsmöjligheter samt efterfrågan och utbud. Länsstyrelsen ser positivt att regionen planerar för ett utökat samarbete med kommuner och Trafikverket för att utveckla den gemensamma samhällsplaneringen på det regionala vägnätet för smart användande av skattemedel.

Svar från Region Örebro län: Glädjande att läsa. Vi ser fram emot gott samarbete inom samhällsplanering framöver.

Cykelfrämjandet

Kapitel 1

Vi tycker att det fokus som cykelplanen har pekat ut är helt rätt. Hatten av - när ni skriver om varför det är viktigt att satsa på cykel: "Behovet i länet är betydligt mycket större än den budget som finns i länsplanen för cykelåtgärder och därför behövs en prioritering för utbyggnad."

2017 presenterade regeringen "En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling". Vi tror är den viktigaste åtgärden som vänder sig till arbetspendlande cyklister är det som regeringen beskriver på sidan 12 - "Snabba cykelstråk". Cykelplanen vinner om detta nät kunde pekas ut.

*Vi håller på att se över potentialen kring detta på riksnivå där en hypotes är att ju närmare en kommuns tätorter ligger huvudtätorten, desto större borde potentialen vara för att öka arbetspendlingen med cykel. Figuren (se separat dokument med remissvar) visar Örebro län. Den streckade ytan är 5 km från kommunnamnets tätort. Röda linjer är kommunala cykelvägar och blå linjer motsvarande där Trafikverket är väghållare. Om vi utgår från de förslag som finns för **Nationella cykelmål** där ett mål är att cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige kortare än 10 km ska öka med olika procentaltal. För regionen finns det två tydliga stråk. Degerfors – Karlskoga och Hallsberg – Kumla – Örebro.*

Svar från Region Örebro län: Tiden för komplettering och peka ut ett nät innan planens antagande var för kort. Däremot lade vi till ett stycke om snabbykelvägar och har en ambition att utreda behovet av den typ av utformning på cykelväg i varje åtgärdsvalsstudie.

- Cykelväg Karlskoga-Degerfors byggdes 2016.
- Åtgärdsvalsstudien för väg 529 och 641 i Hallsberg och Kumla pekade ut behovet av rak cykelväg mellan tätorterna, dessvärre inte längs statligt vägnät utan den genaste vägen över enskilt vägnät. Därför kunde regional cykelplan inte hantera den åtgärden.
- Kumla-Örebro är prioriterat och högaktuellt för snabbykelväg.

Kapitel 2

Skälen varför det behövs en cykelinfrastruktur har ni beskrivet på ett bra sätt. Vi anser dock att hälsoeffekten av att cykla kunde utvecklas. Ni skriver om vikten av att barn cyklar. Men den stora effekten blir om vuxna människor börjar cykla mer i vardagen, året om.

På vår **hemsida** finns länkar till olika dokument som beskriver hälsoeffekten av att cykla. För ett år sedan presenterades en analys från Göteborgs stad som fick rubriken **Ny studie visar att cykling innebär miljardvinster för samhället**.

I det **Nationella cykelboks slutet** från 2019 som Trafikverket tog fram ställde de frågor i en enkät "Vad motiverar dig främst att cykla?" sidan 22. De två vanligaste svaren var att cykling är snabbt och smidigt och att hälsan förbättras.

I många mål mot ett hållbart samhälle skrivs om vilka trafikslag som behöver öka. Det är jättebra att ni på sidan 7 också skriver om att personbilstrafiken behöver minska. Ni är mycket förutseende om den utveckling som ni ser för elcyklar. Både i Europa och i Sverige ökar andelen elcyklar och fler elcyklar ökar riskerna för olyckor om inte cykelinfrastrukturen anpassas i takt med en ökande andel elcyklar som rapporten **Elcyklar i trafiken** tar upp.

Att i program skriva om att biltrafiken måste minska ser många lokala politiker som omöjligt. Men i alla städer som inte ökar sin befolkning mer än mål de har för att cykel ska öka går ekvationen inte ihop. Det finns en rapport från Trafikverket som på ett bra sätt beskriver detta på riks- och kommunnivå. Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen. Där görs tydligt vilken förändring som skulle behövas på kommunnivå för hela landet.

Svar från Region Örebro län: Text om hälsoeffekter är stärkt och vinster för samhället resoneras kring i olika avsnitt. Vi tackar för tipset om rapport från Trafikverket. Vi bedömer att vi hanterat detta genom att lägga till tydligare koppling mot mål.

Ni skriver under kapitel om "säker cykelinfrastruktur". För oss som arbetar för ett - Bättre cykelsverige – ser vi detta som det kanske viktigaste målet. Men frågan är vad detta innebär. Är det bara fler cykelvägar? Eller också hur breda de behöver vara? Eller innebär detta att gående och cyklister separeras? Ställs krav på vinterväghållningen?

Men den viktigaste frågan är vad som gäller när cykelvägar passerar lokalgator, har cyklisten eller bilisten företräde och hur utformas dessa platser som klargör vad som gäller?

Vi tror att det är viktigt att visa på "bilder" utifrån ett mål som - säker cykelinfrastruktur - vad det innebär. Vi ser alltför många exempel där cykelvägar byggs och avvägningar görs som gynnar biltrafiken. Detta missgynnar cykeltrafiken trots att man har haft fina målsättningar i ord men utan bilder vad de kan innebära.

Svar från Region Örebro län: säker cykelinfrastruktur är en väldigt bred fråga. Tyvärr har inte Region Örebro län rådigheten över utformningen då Trafikverket är väghållare. Organisationen har heller inte den kompetensen eftersom Region Örebro län inte äger någon infrastruktur. I vägplaneskede är Region Örebro län heller inte mer än en remissinstans. Dessa förutsättningar skapar en gråzon som vi försöker hantera på bästa sätt. Vi kan i utredningsskede peka på t ex särskilda behov av åtgärder som extra bredd eller behov av cykelparkering. Inför vägplaneskede ger vi önskemål som ”säkra cykelpassager”, ”tillgänglighetsanpassade hållplatser” eller ”belysning”. men i slutändan är vi i Trafikverkets händer.

Kapitel 3

Det är bra att säkra skolvägar lyfts fram. I detta finns det en annan aspekt som inte lyfts fram lika ofta, huruvida om en skolcykelväg behöver utformas på ett annat sätt än en ”vanlig” cykelväg?

I en checklista för vad åtgärdsplaner för cykel behöver innehålla har vi för skolcykelvägar angett dessa utformningsprinciper. ”Stor omsorg måste ställas på utformning så att det blir naturligt att barn använder/uppträder på rätt sätt när de använder cykelvägen. Bredden bör utgå från barnens förutsättningar när de cyklar.”

Det sista handlar om att barn som inte är cykelmogna eller cyklar i grupp har en större vingelmarginal än vad en ensam vuxen cyklist har. Det innebär att de mått som Vägar och Gators Utformning, VGU anger kan behöva ökas för skolcykelbanor om dessa avgränsas från biltrafikens körbana med en kantsten. Om ett barn kommer utanför kantstenen kan konsekvensen bli mycket allvarlig.

Svar från Region Örebro län: det stämmer att det finns särskilda behov i utformningen för barn. Vi hänvisar till svaret ovan om utformning. Trafikverket utgår från VGU vid utformning av cykelvägar.

Kapitel 5 och 6

Vi tycker att det är bra att ni anger vilka principer och vad prioriteringen utgår från. I den nämnda checklistan som vi arbetar med är en utgångspunkt att för alla investeringar för cykel bör man ange vilket som är huvudsyftet. Detta gör det enkelt att kunna filtrera ut åtgärder beroende på om det kommer statliga pengar för cykel. I den transportplan som snart kommer att presenteras har Trafikverket skrivit om en cykelpott. Om det blir riktad om en viss målgrupp eller en bredare satsning återstår att se men då underlättar det om man vet vilka objekt som motsvarar målet.

Detta är exempel på olika huvudsyften som man kan använda.

I- Reinvestering - Återskapade av cykelvägens standard som underbyggnad, ytskikt mm.

2- Standardhöjning - Bredare cykelbana/väg, Separering av gående och cyklister.

Belysning

3- Saknad länk - För huvudcykelnätet, Lokalcyklennätet, Regionala cykelnätet.

4- Utveckling av bef cykelnät/stråk - Snabba cykelstråk, Cykelfartgata,

Skolcykelstråk,

5- Kopplingsstråk (exempel på detta kan vara en cykelväg till en busshållplats, järnvägsstation för att öka möjligheten till kombinationsresor cykel - kollektivtrafik.

Det kan vara till en turistanläggning, bebyggelse, skola, arbetsplats o.l.)

6- Rekreativstråk

7- Turistcykelleder

Svar från Region Örebro län: Tack för inspel. I huvudsak kommer tillkommande medel till länsplanen att gå till att bygga fler objekt som är identifierade i regionala cykelplanen.

Bilaga 1

Urvalsmetodik har ni under Steg 2 – förutsättningar angett tre aspekter som ingår. Vi saknar att inte tung trafik finns med som behöver ingå bland de parametrar som anges under cykelpotential.

Tung trafik i kombination med körbanans bredd tror vi har en mycket stor betydelse på hur trafiksäkert en cyklist tycker det är att cykla efter en väg.

Svar från Region Örebro län: Få vägar med betydande trafik i länet stack ut gällande hur stor del av trafiken som är tung trafik. Därför är inte det med som en aspekt. Vi kan till nästa gång lägga till det som en parameter och se om det ger någon skillnad i prioritering.

Region Örebro län tackar för synpunkterna.

Med vänlig hälsning

Simon Jäderberg, infrastrukturstrateg