



# Regional cykelplan för Örebro län

Version: 1

# **Regional cykelplan för Örebro län**

2021-06-02

# Innehåll

Förord.....	4
1. Cykelplanens syfte och avgränsning .....	5
2. Varför behöver det byggas cykelinfrastruktur? .....	7
2.1 Trafiksäkerhet .....	7
2.1.1 Trygghet.....	7
2.2 Omställning av transportsystemet .....	7
2.2.1 Cykelns roll och utveckling .....	9
3. Förutsättningar i Örebro län.....	11
3.1 Cykelpotentialstudie .....	12
3.2 Cykelbarhet .....	14
3.3 Trafiksäkerhet .....	16
3.3.1 Olyckor .....	16
3.3.2 Säker infrastruktur .....	16
3.3.3 Drift och underhåll av cykelvägar i tätort .....	17
3.4 Säkra skolvägar .....	17
4. Genomförande .....	19
4.1 Finansiering.....	19
4.1.1 Hallsbergsmodellen.....	19
4.2 Identifiering och utformning av åtgärder.....	20
4.3 Vad behöver en åtgärd genomgå för process för att kunna byggas?.....	21
5. Prioriteringsprinciper .....	22
5.1 Andra åtgärder som kan öka nyttan med cykelinfrastruktur.....	23
6. Prioritering av cykelvägar .....	24
6.1 Utbyggnadsplan .....	25
6.1.1 Cykelvägar som prioriteras för genomförande .....	25
6.1.2 Cykelvägar som prioriteras för utredning .....	26

# Förord

Skrivs av regionråd Nina Höjer efter beslut.

# 1. Cykelplanens syfte och avgränsning

År 2015 fastställdes Region Örebro läns första regionala cykelstrategi med syfte att lägga fast en strategi och prioriteringsgrund för utbyggnad av cykelinfrastruktur, med mål om att öka andelen cykling i Örebro län. Nu, precis som då, behöver cykeln få en högre status som färdmedel i planeringen av transportsystemet tack vare alla de nyttor som finns med cykling för både individ och samhälle. Nu uppdateras cykelstrategin till en cykelplan med en tydligare prioritering av olika stråk.

Den regionala cykelplanen ska vara vägledande och utgöra underlag för den regionala infrastrukturplaneringen och den ligger till grund för prioriteringar av medel i länsplan för regional transportinfrastruktur för Örebro län. Planen ska säkerställa att effektiva investeringar i cykelinfrastruktur genomförs i linje med nationella transportpolitiska mål. Cykelplanen utgår från samma nationella och regionala mål som länsplanen (se bilaga 1 till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033) och ska bidra till

- ökad cykling i länet
- ökad trafiksäkerhet
- förbättrad tillgänglighet via gång, cykel och moped till målpunkter som arbetsplatser, skolor, vård, service och fritidsaktiviteter

Cykelplanen är också en av grunderna för samverkan och samordning inom den regionala infrastrukturplaneringen och ska vara till vägledning och stöd för länets kommuner och deras planering av cykelvägar. Den regionala cykelplanen är även underlag till regionala kollektivtrafikförvaltningen Länstrafiken och Trafikverkets region Öst för deras planering.

Cykelplanen gäller för gång-, cykel- och mopedvägar (GCM-vägar, hädanefter kallat cykelvägar) längs med det regionala statliga vägnätet, dvs. statliga vägar i Örebro län. I dagsläget kan kommunerna medfinansiera byggnation av cykelvägar på det statliga vägnätet och när det gäller cykelvägar längs det kommunala vägnätet kan kommunerna söka statlig medfinansiering via länsplanen.

Den regionala cykelplanen fokuserar på barns skol- och fritidsresor samt vardagsresor för vuxna med arbetet som målpunkt med kombinerat resande med kollektivtrafik som viktig utgångspunkt i att stärka kollektivtrafiken. Cykelplanen har inga specifika satsningar på stråk som är särskilt viktiga för rekreation och turism eftersom arbetet med att märka upp och marknadsföra sådana cykelleder redan är framgångsrikt via

*Bergslagen Cycling*<sup>1</sup>. Behovet av cykelvägar till skola och arbete är mycket större och viktigare för samhället.

*Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län* är en plan som innehåller statliga medel som ska utveckla främst den statliga regionala infrastrukturen i länet. I arbetet med framtagande av länsplan för åren 2022-2033 gjorde länets kommuner inspel om vilka brister och behov de ser i transportsystemet. En stor andel av inspelen handlade om behovet av cykelvägar. Behovet i länet är betydligt mycket större än den budget som finns i länsplanen för cykelåtgärder och därför behövs en prioritering för utbyggnad. Cykelplanen redogör prioriteringen för utbyggnad av både namnsatta och icke namnsatta cykelåtgärder som finansieras av länsplanen. Cykelpotten i länsplanen kan även hantera mindre åtgärder som inte är prioriterade eller kända på förhand.

---

<sup>1</sup> <https://www.bergslagencycling.com/>

## 2. Varför behöver det byggas cykelinfrastruktur?

### 2.1 Trafiksäkerhet

Cykelvägnätet är bristfälligt både genom att det saknas länkar för sammanhängande stråk och genom att det saknas säkra korsningspunkter. Det skapar osäkra trafiksituationer där olyckor uppkommer, främst inom tätorter. I Örebro län är fotgängare och cyklister särskilt representerade i olycksstatistiken för de senaste fem åren och det behövs ett krafttag både för att bygga ihop ett sammanhängande cykelvägnät och säkra korsningspunkterna där de flesta olyckor med fotgängare sker.

Drift och underhåll av cykelvägar är ofta underprioriterat av väghållare vilket bidrar till att minska attraktiviteten för cykling, eftersom rädsla för att ramla är högre till exempel när cykelvägen är täckt av våta höstlöv eller is. Faktum är att de flesta olyckor med cykel är singelolyckor på grund av bristande underhåll. Även här krävs ett krafttag av ansvariga aktörer för drift- och underhåll.

#### 2.1.1 Trygghet

Belysning är en faktor som bidrar till attraktiviteten för att cykla och att ta sig till/från kollektivtrafiken på olika sätt. Genom att belysa cykelstråk och skapa säkra parkeringsmöjligheter blir cyklingen attraktiv under en större del av dygnet, särskilt under de mörka delarna av året. Det kräver gott samarbete mellan olika aktörer med ansvar för olika delar av helheten.

För att cyklister ska känna sig trygga i transportsystemet behöver det finnas cykelvägar att ta sig fram på. Att dela ett körfält med bilar, lastbilar och bussar skapar en otrygghet som gör att många drar sig för att cykla överhuvudtaget. Cykelvägar placeras med fördel separerad från övrig vägtrafik och bör även vid behov separeras från gångtrafikanter. Det skapar mindre osäkerhet i trafiken och kan bidra till ökad trygghet för både bilister, cyklister och fotgängare.

### 2.2 Omställning av transportsystemet

Det övergripande målet av de transportpolitiska målen handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Cykeln är det trafikslag som är det mest samhällsekonomiskt lönsamma transportmedlet enligt kostnadsnyttoanalyser<sup>2</sup>. För varje kilometer som körs med bil kostar det samhället 1,54 kronor medan samhället tjänar 1,65 kronor för varje kilometer som cyklas. Genom ökad transporteffektivitet

---

<sup>2</sup> Gössling. 2015. Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. Lunds universitet.

där fler korta resor genomförs med cykel istället för med bil kan samhället tjäna på, bland annat, ökad folkhälsa, minskad energianvändning och minskade utsläpp av växthusgaser.

Klimatförändringarna är påtagliga och samtidigt som klimatet blir varmare blir vädret mer varierande och mer extremt. Klimatomställningen är den största globala utmaningen i vår tid. Senast 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser enligt nationellt bestämda mål. Ett etappmål har också tagits fram som innebär att utsläppen från Sveriges inrikes transporter ska minska med 70 procent mellan 2010 och 2030. Om målen ska uppnås behöver förändring ske i transportsektorn, både i minskad användning och i byte av bränsle som förändringar av färdmedelsval. Cykeln har haft en viktig roll historiskt och kommer fortsatt vara viktig i framtidens transportsystem.

Enligt *Handlingsplan för hållbara transporter*, som togs fram i projektet Vägval 2030 och har antagits av både Region Örebro län och Länsstyrelsen i Örebro län, ska organisationerna arbeta brett och tillsammans med andra aktörer för att ställa om transportsystemet. Bland annat behöver arbetet leda till en omställningseffekt motsvarande 9 000 färre personbilar, 5 000 fler cyklar och 5 000 fler elcyklar i länet till år 2030. För att det ska bli verklighet behöver investeringar leda till att fler går, cyklar och åker kollektivt samt att färre mil görs i bil. För att uppnå detta krävs en normförändring. Beteenden och vanor startar ofta i ung ålder och barn och unga rör sig mindre idag än förr. Folkhälsan är generellt dålig och har en negativ trend. Den trenden skulle kunna brytas om fler valde att ta sig fram med cykel på daglig basis.

För barnen inskränks ofta självständigheten på grund av avsaknad av cykelväg och beroendet av att andra, oftast föräldrarna, kan skjutsa barnet till skola och fritidsaktiviteter. Om fler barn har tillgång till säker cykelinfrastruktur kan självständigheten öka och påverka resenormer från tidig ålder samtidigt som de hållbara resorna ökar och folkhälsan blir bättre. Studier<sup>3</sup> visar att barn slutar idrotta tidigare än förr, digital skärmtid har till stor del ersatt fysisk aktivitet med vänner och när barnen ska någonstans skjutsas de oftast av föräldrar med bil både på grund av bekvämlighet och på grund av rädsla. Många föräldrar skjutsar sina barn för att de är rädda att det händer barnen något eftersom det är mycket trafik vid en målpunkt, t ex skolan eller idrottsplatsen. Det ger en inducerad effekt, alltså att trafiken göder sig själv, och mycket trafik blir ännu mer trafik för att det är mycket trafik. Till viss del är föräldrarnas oro befogad eftersom barn upp till nio år visar på oförutsett beteende i trafiken. Men istället för att skjutsa barnet och bidra till att problemet fortsatt göder sig självt, kan det vara bättre att istället lära barn att röra sig säkert i transportsystemet

---

<sup>3</sup> Niska, Henriksson m fl. 2017. VTI.



för att adressera både rädslan och föräldrarnas oro och på sikt förändra det normativa beteendet.

Genom att bygga säker cykelinfrastruktur kan barn och unga bli mer självständiga i trafiken. 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. Ny infrastruktur ökar möjligheter för naturlig vardagsmotion för barn och unga vilket kan bryta den dåliga folkhälsotrenden på sikt. Genom att satsa på en utbyggnad av cykelinfrastrukturen vill Region Örebro län bidra till att öka attraktiviteten för cykling och höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Detta antas leda till mer aktiv mobilitet och minskade utsläpp vilket ligger i linje med nationella och regionala mål för klimat och folkhälsa.

### **2.2.1 Cykelns roll och utveckling**

Cykeln har ofta en roll som en del av en resa, där cykeln är färdmedlet på vägen till eller från kollektivtrafik. Därför finns god potential i att stärka kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik genom utbyggnad av infrastruktur för att möjliggöra kombinerade resor på många platser i länet. Kollektivtrafikens hållplatser blir tillgänglighetsanpassade i god takt men lämnas ibland som ”öar” i transportsystemet och gör att resenären med behov av tillgänglighetsanpassning ändå inte kan använda kollektivtrafiken för att resenären helt enkelt inte kan ta sig dit. Cykelbanorna har en roll i att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och attraktiv både i länets tätorter och i länets landsbygder.

I de större tätorterna finns det generellt sett en väl utbyggd infrastruktur som sakta men säkert utvecklas till det bättre för varje år via kommunal planering. Men på landsbygderna och i mindre tätorter är fallet ofta annorlunda. Där är bilen det prioriterade trafikslaget naturligt på grund av den utbyggda infrastrukturen och generellt långa avstånd till målpunkter. Avsaknaden av säker infrastruktur för gående och cyklister låser människor till att välja bilen för att inte riskera livet när de ska till jobb, skola eller affär. Om det byggs säker cykelinfrastruktur kommer människor i högre grad att välja cykeln för korta resor både i tätorter och i länets landsbygder.

En cykelväg kan helt förändra förutsättningarna för lokala rörelser på en plats som tidigare saknade säker infrastruktur. Där man tidigare tvingades ta bilen finns helt plötsligt möjligheter att färdas med egen kraft till olika målpunkter, särskilt för de målgrupper som inte har tillgång till bil. Behovet av säkra cykelvägar kommer att öka i takt med att fler väljer cykeln. Befintlig infrastruktur behöver stärkas och på platser där cykeln saknar egen infrastruktur behöver den utvecklas. De mervärden som cykelväg möjliggör; att kunna gå ut med hunden, ta sig till vänner eller handla är svårt att kvantifiera vad det ger samhället i kronor, men ska tas med i beaktning i

planeringen för vi vet att det finns ett högt värde i att känna sig självständig och trygg när man rör sig i samhället. För personer som inte har körkort eller tillgång till egen bil kan cykeln vara ett bra sätt att förflytta sig större avstånd. För socioekonomiskt utsatta personer kan tillgången till säker cykelinfrastruktur vara skillnaden som gör att en person kan ta sig till jobbet eller skolan. Motion har en effekt på psykisk och fysisk ohälsa och naturlig motion i vardagen kan göra en stor skillnad för en individs mående.

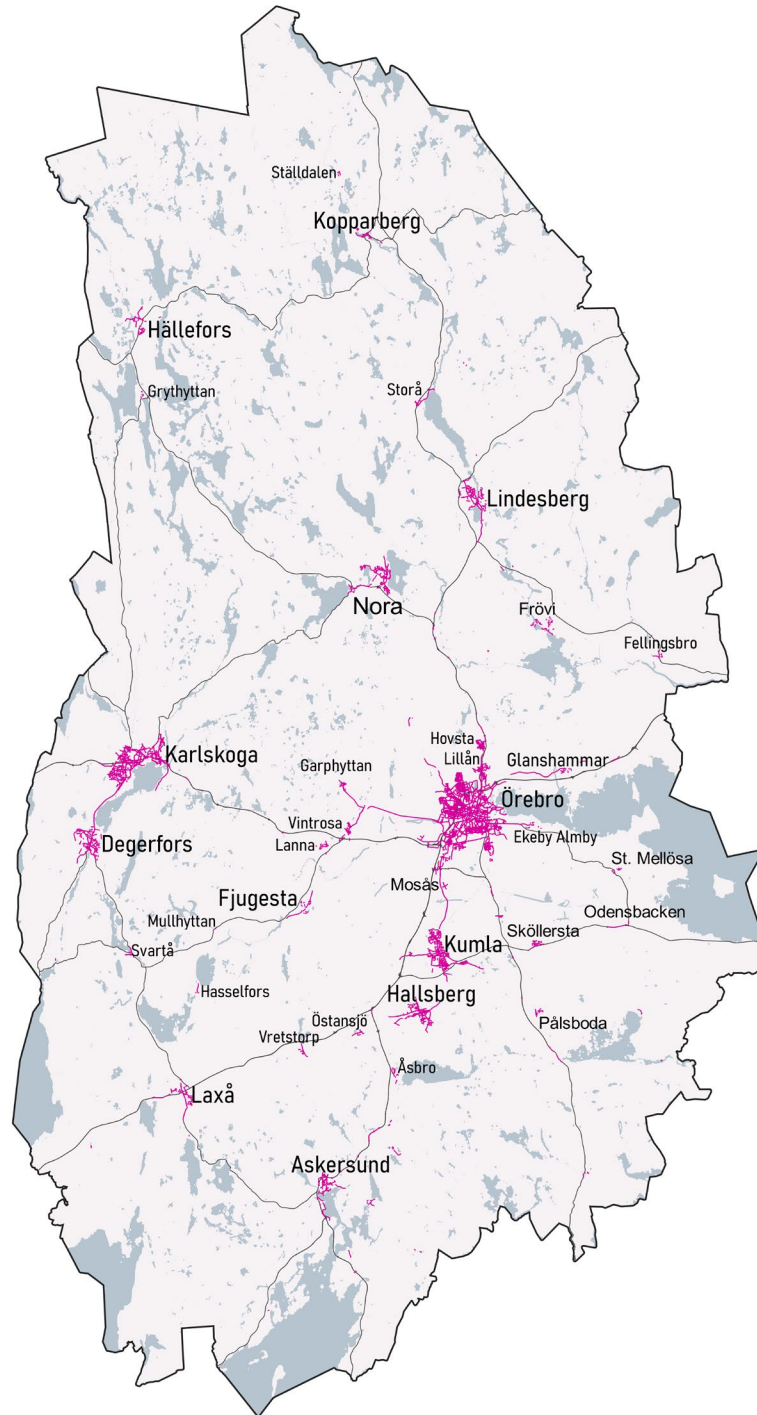
De senaste åren har utbudet av olika typer av elcyklar, lådcyklar och elsparkcyklar ökat snabbt. Dessa fordon förändrar förutsättningarna och breddar begreppet cykling och ställer därmed nya krav på cykelinfrastrukturen. Med tanke på den snabba utvecklingen är det svårt att förutspå hur resandet kommer att se ut om 10-15 år, men det är lätt att se att det idag finns ett stort behov av säker infrastruktur för andra fordon än bilen, vilket kräver åtgärder i infrastrukturen, både i nya och förbättrade cykelbanor och förändrade hastigheter där behov finns.

Tillsammans med kommunerna har Region Örebro län identifierat ett stort behov av mer cykelinfrastruktur i länet, både på statligt och kommunalt vägnät. Potentialen för cykling, sammanvägt med behovet, tydliggörs i den regionala cykelplanen. För att prioriteringarna ska kunna genomföras och få stor nytta krävs ett gott samarbete med andra offentliga aktörer som Trafikverket och kommunerna.

### 3. Förutsättningar i Örebro län

Inför framtagandet av länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 ombads länets kommuner och Trafikverket att göra inspel på de största behoven i infrastruktur. En separat fråga ställdes också till länets kommuner i december 2021 med fokus på cykelvägar. Dialog har förts med Trafikverket om cykelobjekt som är aktuella för utredning och genomförande samt med Svealandstrafiken om cykelobjekt som kan stärka kollektivtrafiken.

I Örebro län är det snarare regel än undantag att det saknas cykelinfrastruktur utanför tätorterna. Inför framtagandet av den regionala cykelstrategin för Örebroregionen (2015) gjordes en inventering ihop med kommunerna och Trafikverket. Där identifierades 61 stycken stråk bestående av 161 delsträckor. 47 av dessa delsträckor är idag bebyggda men bara en handfull stråk är helt utbyggda.



Figur 1. Kartan visar var det finns data över cykelvägar i länet på både statligt och kommunalt vägnät. Data från NVDB.

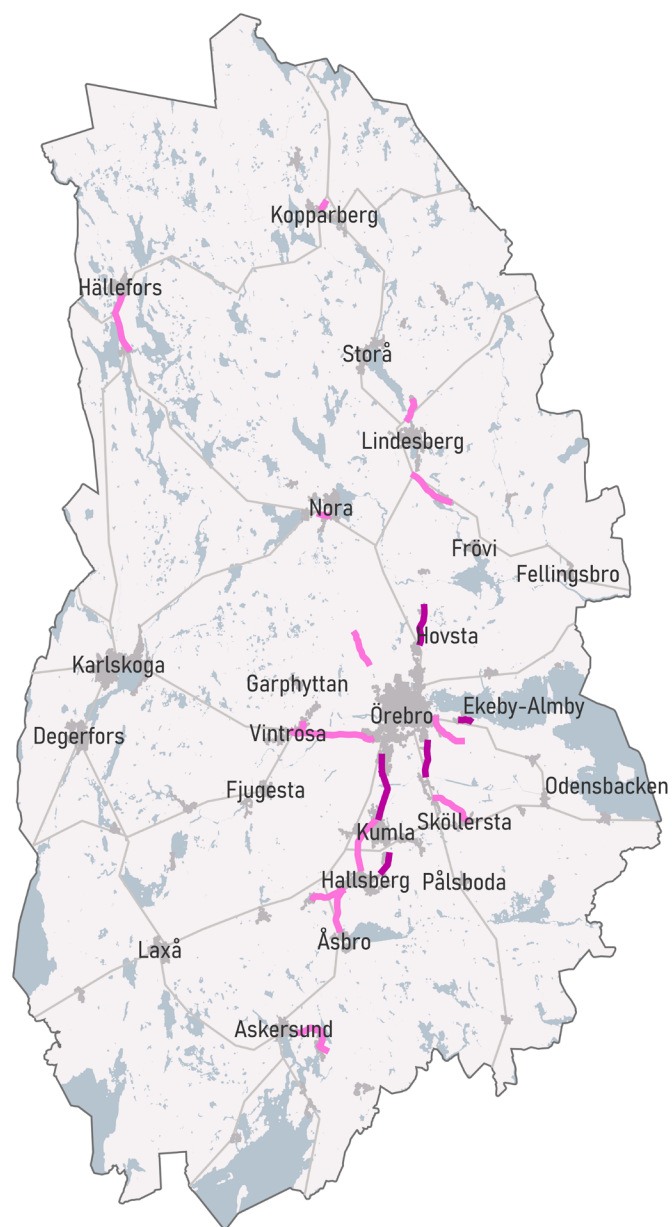
### 3.1 Cykelpotentialstudie

2019 tog VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) fram en *cykelpotentialstudie* på beställning av Region Örebro län, Region Sörmland och

Region Västmanland. Syftet var att ge bättre beslutsunderlag till nästa framtagande av länsplan och planering för cykelinfrastruktur. Cykelpotentialstudien har ersatt den tidigare använda *Kågessonmodellen* som angav ett mått på behov av cykelväg utifrån ortsstorlek och avstånd mellan tätorter. Med hjälp av cykelpotentialstudien kan vi nu se vilka stråk i länet som har den högsta potentialen för cykling, vilket underlättar prioriteringen.

Enligt cykelpotentialstudien kan 40 procent av länets befolkning cykla till arbetet på 15 minuter via säker cykelväg. 58 procent kan göra det på 30 minuter. Bäst förutsättningar finns i Karlskoga, Hällefors och Örebro kommuner. I Lekeberg och Kumla kommuner finns sämst möjligheter för att cykla till arbetet.

Cykelpotentialstudien visar också 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.

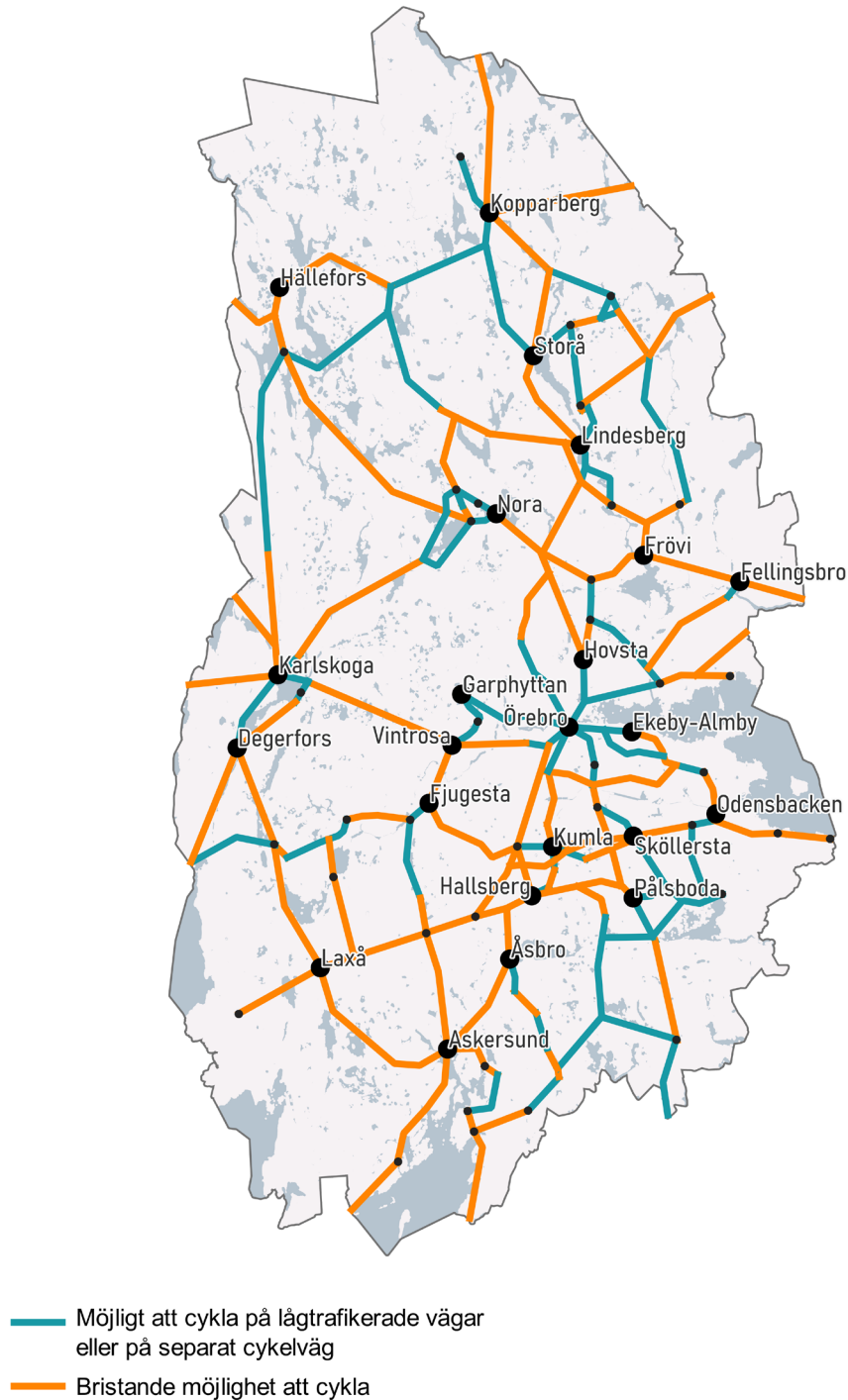


— Cykelstråk med stor potential    
 — Cykelstråk med medelstor potential

Figur 2. Cykelstråk med potential för arbetspendling för över 200 personer. Stor potential över 400 personer.

## 3.2 Cykelbarhet

Utifrån data i Nationella Vägdatan (NVDB) har de statliga regionala vägarna i Örebro län analyserats med en metod som tagits fram av Tyréns<sup>4</sup> för att mäta cykelbarhet. Underlaget har kompletterat cykelpotentialstudien i prioriteringsarbetet.



Figur 3. Notera att det inte är specifika vägar som visas nedan utan förbindelser, oavsett väg.

<sup>4</sup> [https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/cykelbarhet\\_slutrapport.pdf](https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/cykelbarhet_slutrapport.pdf)

### 3.3 Trafiksäkerhet

Det långsiktiga målet för vägtrafiksäkerhet är att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken (Nollvisionen). I det långsiktiga arbetet med Nollvisionen har etappmål formulerats. Etappmålet för vägtrafik är fastställt i regeringens proposition Mål för samhällets resor och transporter (prop. 2008/09:93). Målet uttrycks som att antalet dödade ska halveras från 2007 till 2020 och antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel under samma period.

#### 3.3.1 Olyckor

Gällande antalet omkomna i trafiken per 100 000 invånare så har Örebro län nästan halverat antalet dödsoffer. 2010 togs emellertid suicidfall bort från statistiken vilket gör att nivåerna efter 2010 automatiskt är lägre än värdena före. Mellan 2015 och 2019 hade Örebro län och Södermanlands län flest omkomna per 100 000 invånare i Trafikverkets region Öst. I Örebro län är fotgängare och cyklister särskilt utsatta i transportsystemet. Fotgängare blir främst påkörda av motorfordon i tätorter och cyklister skadas i singelolyckor i en majoritet av fallen. Åtta tätorter i länet har särskilt behov av att utredas ur trafiksäkerhetssynpunkt med anledning av hög trafikmängd och avsaknad av cykelväg och säkra cykelpassager.

#### 3.3.2 Säker infrastruktur

Folksams analys av cykelolyckor visar att 92 procent av dödsfallen i Sverige hade kunnat undvikas med vägåtgärder, fordonsåtgärder, cykelhjälm eller en kombination av dessa. På statligt regionalt vägnät hade åtgärder av väg och infrastruktur kunnat adressera 86 procent av olyckorna. En separat GC-bana utanför vägen är den åtgärd som har högst potential att förebygga olyckor, tillsammans med hastighetssäkrad GCM-passage.

	Statligt vägnät (min-max)		Kommunalt vägnät (min-max)		Totalt (min-max)	
Separat ny GC-bana utanför vägen	49%	53%	15%	16%	29%	31%
Hastighetssäkrad GCM passage	25%	25%	30%	31%	28%	29%
Annan hastighetssäkring	13%	13%	19%	19%	16%	17%
Ändrad skyltad hastighet	13%	16%	17%	17%	15%	16%
Cirkulationsplats	13%	13%	12%	17%	15%	15%
GC-bana inom befintlig vägbredd	1%	3%	9%	10%	6%	7%
Annan fysisk utformning	5%	5%	7%	7%	7%	7%
Tunnel eller gångbro	11%	11%	1%	1%	5%	5%
2-1 väg (Byaväg)	11%	14%	0%	0%	4%	6%
Mjuk asfalt	3%	3%	5%	5%	4%	4%
Andra effektiva åtgärder	3%	3%	4%	4%	3%	3%
Intrångsskydd	1%	1%	2%	2%	2%	2%
Bättre väghållning	4%	4%	1%	1%	2%	2%
Räfflor	1%	4%	0%	0%	1%	2%
<b>Summa utan dubbelräkning</b>	<b>86%</b>	<b>88%</b>	<b>67%</b>	<b>69%</b>	<b>74%</b>	<b>77%</b>

Figur 4. Urklipp från Folksams analys av dödsolyckor med cyklister på statligt och kommunalt vägnät (2018)



En GCM-passage definieras av Trafikverket som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna passerar maximalt i 30 km/tim. Det senare åstadkoms mest effektivt genom att ha någon form av fysiskt farthinder i anslutning till passagen. Målet 2020 var att 35 procent av GCM-passagerna skulle bedömas som säkrade. 2020 var andelen 26 procent i Trafikverkets region Öst, där Örebro län ingår.

De flesta vägar med låg eller mindre god kvalitet är på det statliga regionala vägnätet eller på det kommunala vägnätet. Trafikverket har särskilt pekat ut att kommunerna bör arbeta med hastighetsanpassning, säkra GCM-passager och ha god kvalitet på drift- och underhåll. Trafikverket själva har i förslag till Nationell plan 2022-2033 uttryckt en ambition att öka kvaliteten på drift- och underhåll men framhäver att utvecklingen av cykelinfrastrukturen främst ligger på länsplanerna.

### **3.3.3 Drift och underhåll av cykelvägar i tätort**

Studier visar att en stor del av olyckorna på cykelvägnätet beror på bristande underhåll. Trafikverket har bedömt att det är svårt att mäta vilka kommuner och tätorter där underhållet är godkänt, men med god kvalitet menas standardkrav för vinterväghållning, barmarksunderhåll, grus- och lövsopning samt god kvalitetssäkring av de standardkrav som ställs.

Region Örebro län är inte väghållare och kan heller inte finansiera drift- och underhåll via länsplanen. Det gör att ansvaret för kvaliteten på de cykelvägar som byggs via medel i länsplanen hamnar på andra aktörers hantering av drift och underhållsfrågor.

## **3.4 Säkra skolvägar**

Barn ska kunna ta sig till skolan självmant. Enligt cykelpotentialstudien kan endast 37 procent av länets skolbarn cykla till skolan inom 10 minuter och 60 procent kan cykla till skolan inom 20 minuter. Bäst förutsättningar har barnen i Karlskoga, Hällefors och Degerfors. Studien visar att det fria skolvalet påverkar möjligheterna kraftigt. Hade alla barn cyklat till närmsta skola har 87 procent av barnen kunnat göra det inom 20 minuter.

I länets landsbygder spelar det fria skolvalet mindre roll och närmsta skola gäller i högre utsträckning. Där finns ett stort behov att för säkra cykelvägar. Av 47 skolor utanför kommunhuvudorterna har 18 skolor identifierats i en analys av cykelbarhet där

- Cykelväg saknas
- Trafikmängden är över 500
- Skolans anslutning är till det statliga vägnätet
- Det finns närliggande bebyggelse och

- ingen annan utredning kommer täcka behovet av utredning

I analysen har Tyréns cykelbarhetsanalys<sup>5</sup> använts, som baserar sig på Trafikverkets egen modell för att bedöma var det är lämpligt att cykla. Vi har modifierat den något, eftersom barns upplevelse av trafiken är annan än en vuxens. Därför har endast cykelbana eller blandtrafik upp till 40 kilometer i timmen accepterats som B1, godkänd nivå för att cykla till skolan.

	<251	<501	<1001	<2001	<4001	>4001
30						
40	B1		B2			
50	B1		B2			B4
60	B1		B2			B4
70	B1		B3	B4		B4
80			B4		B4	
90	B4					

Figur 5. Urklipp från matrisen Tyréns använt för att bedöma cykelbarhet.

<sup>5</sup> [https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/cykelbarhet\\_slutrapport.pdf](https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/cykelbarhet_slutrapport.pdf)

## 4. Genomförande

Cykelplanen fastställs av Samhällsbyggnadsnämnden i Region Örebro län. Prioriteringarna ska ses över i samband med att länsplanen revideras, i nuläget var fjärde år, eftersom en ny planeringsomgång för länsplaner kan innebära förändrad budget och nya nulägesanalyser som kan peka mot andra behov än de som prioriteras i denna cykelplan. Cykelplanen ska precis som länsplanen vara målstyrd snarare än prognosstyrd och ska bidra till samma mål som länsplanen.

I arbetet med länsplanen sker dialog om genomförande tillsammans med Trafikverket Region Öst och kommunerna i Örebro län. Investeringar i cykelinfrastruktur ska följa prioriteringarna i denna cykelplan och bidra till de tre mål som beskrivits ovan.

### 4.1 Finansiering

I arbetet med regional cykelplan har finansieringsfrågan prövats. Skillnaden i metod för finansiering varierar i olika län och det finns för- och nackdelar med varje metod. Den finansieringsmetod som bedömts som rimligast i Örebro län är att länsplanen fortsatt finansierar 100 procent av de regionala cykelvägarna.

De stora utmaningar som finns med kostnadsfördyringar i infrastrukturobjekt tynger särskilt cykelvägar, där kostnaden per meter cykelväg ökat från 2 500 kronor till 8 000 kronor mellan 2016 och 2021. Utmaningarna kommer att kvarstå och för att maximera effekten av satsningarna på det regionala vägnätet kommer hårda prioriteringar krävas ihop med ett utökat samarbete med kommuner och Trafikverket för att utveckla den gemensamma samhällsplaneringen för smart användande av skattemedel.

I dagsläget utreder Trafikverket förenklade planeringsprocesser för cykelvägar för att minska kostnaden och i direktiv till Nationell plan 2022-2033 har Trafikverket fått i uppdrag att utforma ett stöd för byggande av regionala cykelvägar.

#### 4.1.1 Hallsbergsmodellen

Trafikverket har ett krav att de cykelvägar de bygger ska ha ett funktionellt samband med den statliga vägen, det innebär i princip att cykelvägen måste finnas inom det statliga vägområdet eller vara synlig från den statliga vägen. Det skapar utmaningar, eftersom det inte alltid är där det är mest rimligt att bygga cykelvägen.

Tillsvidare ska *Hallsbergsmodellen* kunna användas vid diskussion om lokalisering och finansiering av cykelväg. Modellen ger kommunerna större frihet att själva ta initiativ till en cykelväg på statligt vägnät. Det ger också möjlighet till att bygga en

statlig cykelväg där den får störst nytta. Med hjälp av Hallsbergsmodellen kan det funktionella sambandet frångås och ge cyklisterna den bästa vägen.

Modellen har använts på annat håll, t ex i Uppsala län, och går ut på att kommunen åtar sig att köpa mark där en statlig cykelväg är tänkt att byggas, antingen längs vägen eller där det funktionella sambandet med den statliga vägen inte kan hållas, alltså utanför det statliga vägområdet. Kommunen kan ansöka om statlig medfinansiering via länsplanen för den bit av den statliga cykelvägen som blivit kommunal.

## 4.2 Identifiering och utformning av åtgärder

Vid framtagandet av cykelvägsplanen har Region Örebro län utgått från metodiken för åtgärdsvalsstudier<sup>6</sup>. Åtgärdsvalsstudier är ett förberedande arbete i ett väldigt tidigt skede av infrastrukturplaneringen som i första hand är av principiell karaktär och inte går in på konkret utformning av fysiska åtgärder. Åtgärdsvalsstudierna ska tillämpas innan den detaljerade planeringen av infrastrukturobjekt påbörjas. Syftet är att bestämma vad som ska göras för att lösa den identifierade bristen eller behovet. Studien ska därför vara en förutsättningslös transportslagsövergripande analys som tillämpar fyrstegsprincipen vid val av åtgärder.

I åtgärdsvalsstudier identifieras ofta olika åtgärdspaket där flera föreslagna åtgärder paketeras för att lättare kunna finansieras och genomföras. Ofta är åtgärderna liknande i typ utifrån fyrstegsprincipen. Till exempel kan olika MM-åtgärder bli ett paket för steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen (om målning, skyltning, hastighetsförändring, cykelkampanjer etc) eller så kan byggandet av en bro eller cykelväg vara ett eget paket. När paketeringen gjorts blir en eller flera aktörer ansvarig för genomförande av paketet.

I varje utredning om statlig cykelväg ska behov av cykelräknare utvärderas. Själva cykelräknaren finansieras av Region Örebro län men drift och underhåll föreslås att kommunen sköter.

Trafikverket ska vid byggande av cykelväg skylta med att cykelvägen byggs i samarbete med Region Örebro län för ökad transparens mot medborgarna om vem det är som prioriterar att infrastrukturen ska utvecklas.

---

<sup>6</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Atgardsval/> (Hämtad 2021-08-27)

### 4.3 Vad behöver en åtgärd genomgå för process för att kunna byggas?

Planering av infrastruktur sker i stråk där Region Örebro län, kommunerna och Trafikverket i utredningar, så kallade åtgärdsvalsstudier, identifierar brister och behov och sedan föreslår åtgärdsförslag. Denna metod är grunden till att hitta åtgärdsförslag som kan möjliggöras med hjälp av länsplanen. Cykelåtgärder bör genomföras av flera aktörer ihop då länsplanen endast kan finansiera infrastruktur och det ibland finns andra åtgärder som inte är infrastruktur men som kan öka nyttan med infrastrukturinvesteringen.

#### **Kommunalt initiativ (Hallsbergsmodellen)**

Om en kommun vill bygga en statlig cykelväg är det fritt fram att göra så både på regionalt och nationellt cykelvägnät. Det kräver att en ansökan skickas till Trafikverket och att kommunen medfinansierar åtgärden helt eller delvis<sup>7</sup>. Att ha detta tillvägagångssätt kan innebära påskyndandet av en åtgärd som kan behövas inför exempelvis en exploatering, eller i de fall Region Örebro län eller Trafikverket inte ser nyttan i att bebygga cykelväg där kommunen har intresse av en sådan.

Det kan också vara möjligt att ta initiativ och via Hallsbergsmodellen bygga statlig cykelväg där funktionellt samband inte kan/bör hållas för att en annan sträckning av cykelväg kan ha större funktionell nytta för cyklisten.

#### **Regionalt initiativ**

Tar Region Örebro län initiativ till en åtgärd kommer den att finansieras med länsplanen. Då kräver det att åtgärden föregåtts av en process där fyrstegsprincipen prövats olika åtgärdsförslag. Är kostnaden över 50 miljoner kronor behöver åtgärden bli namngiven och få en samhällsekonomisk effektbedömning innan den kan föras in i länsplanen vid revidering av den, det sker var fjärde år. Är cykelvägen ett länsplaneobjekt är Trafikverket den som genomför byggandet och i de flesta fall krävs då att det tas fram en vägplan för sträckningen.

---

<sup>7</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/finansiering/Medfinansiering/>

## 5. Prioriteringsprinciper

I länsplanens cykelpott finns utrymme för både större och mindre åtgärder. På grund av de ekonomiska ramarna i länsplanen behöver prioriteringar göras.

Prioriteringsprinciperna har tagits fram baserat på de förutsättningar och potentialer som i dagsläget finns i Örebro län. Störst potential för ökad cykling är där många bor, arbetar eller där flera andra målpunkter finns. Flest resor görs för att nå arbete, skola, inköp och resor till fritidsaktiviteter. Cykelvägar har också en viktig funktion som en säker infrastruktur för att genomföra kortare resor lokalt för att nå allmän service eller för att åka vidare med andra färdmedel, som buss eller tåg. Mindre åtgärder som bidrar till att stärka kollektivtrafiken och/eller ökar trafiksäkerheten i korsningspunkter med motorfordon kommer att prioriteras tillsammans med utbyggnad av nya cykelvägar.

- **Cykelvägar för barns skolresor och fritidsresor**

Utbyggnad av cykelinfrastruktur ska bidra till trafiksäkra förbindelser till skolor och målpunkter för fritidsaktiviteter för att öka barnens självständighet i transportsystemet. Förbättrade förutsättningar för barns resande har potentialen att på kort sikt öka barns rörelsefrihet i ung ålder och därmed minska antalet skjutsar av föräldrar med bil. På lång sikt kan detta lägga grunden för en normförändring där barnen i vuxen ålder har inbyggda resvanor som gör att de väljer aktiv mobilitet och reser med cykel och kollektivtrafik. Ett särskilt stort behov finns av cykelvägar till skolor utanför kommunhuvudorter.

- **Cykelvägar för arbetsresor med cykel och kollektivtrafik i kombination**

Cykelvägar som byggs längs med det statliga vägnätet ska både ge möjlighet till lokala resor men också stärka det regionala resandet. Många i länet pendlar till annan ort för att arbeta och potentialen för att resa med en kombination av olika färdmedel är därför hög. Cykelvägar kommer därför att prioriteras i stråk som har stark efterfrågan och utbud av kollektivtrafik för att möjliggöra ett ökat kombinerat resande med cykel och kollektivtrafik. I vissa relationer gynnas även skolresor av denna prioritering. Där stråken är dåligt utbyggda prioriteras tätorter före sammankopplingen av tätorter.

- **Bygg saknade länkar och utveckla befintliga cykelvägar för ökad trafiksäkerhet**

Flera regionala cykelstråk har idag cykelväg endast längs delar av sträckan och det finns ett behov av att bygga ihop befintliga cykelvägar med nya länkar som binder samman länkarna och ökar cykelbarheten i stråket. På flera håll i länet finns också utpekade cykelstråk men där cykelinfrastrukturen är bristfällig och består av en

vägren eller målad linje som separation från övrig trafik. Dessa stråk behöver utvecklas för att kunna räknas som ett säkert cykelstråk.

## 5.1 Andra åtgärder som kan öka nyttan med cykelinfrastruktur

För att få maximal effekt på de infrastrukturella åtgärderna kan så kallade mobility management-åtgärder (MM-åtgärder) genomföras. Det är ett samlingsbegrepp för åtgärder som syftar till att förändra hur människor reser och kan utgöras av exempelvis trafikutbildning på skolor eller kampanjer riktade till medborgare i områden i närheten av en nyligen byggd cykelväg.

Länsplanen kan inte finansiera MM-åtgärder. I dagsläget ligger möjligheterna att genomföra sådana åtgärder främst i koppling till byggskedet eller via finansiering genom exempelvis EU-projekt och genomförande av andra aktörer, exempelvis kommunerna. Region Örebro län har en ambition att arbeta med MM-åtgärder och söker kontinuerligt möjligheter att göra det via EU-projekt. Region Örebro län har en viktig roll i att skapa attraktiv infrastruktur med hjälp av medel i länsplanen för att andra aktörers MM-åtgärder ska få full effekt.

När cykelvägar byggs i stråk där det finns kollektivtrafik kan attraktiva bytespunkter bidra till ökat resande med cykel i kombination till kollektivtrafik. Därför ska en översyn av stråken göras inför byggande för att se behov av åtgärder.

- 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.

Region Örebro län kommer att utveckla en metod för utbyggnation av bytespunkter som mer konkret ska påvisa i vilka fall ovanstående och andra åtgärder är rimliga att genomföra.

Region Örebro län ska utreda ägarskap och finansiering av cykelställ vid hållplatser.

## 6. Prioritering av cykelvägar

För att investerade medel ska ge så stor effekt som möjligt på ökat cyklande, minskat bilresande och minskade koldioxidutsläpp behövs en prioritering för vilka cykelvägar ska byggas ut för att börja där det ger mest nytta. Prioriteringslistan utgör planeringsunderlag för Trafikverket vid genomförande av länsplanen. Vissa stråk har redan utretts och ska planeras in för genomförande, andra stråk behöver utredas innan beslut kan fattas om genomförande.

I prioriteringen av cykelvägar har en poängsättning av varje stråks förutsättningar sammanvägts utifrån ett antal variabler. Det som vägts in är

- cykelpotential för arbetspendling i cykelpotentialstudien
- vägbredd
- trafikmängd
- hastighet på övrig trafik
- sociala nyckeltal i Örebro län
- om stråket är viktigt för kollektivtrafik och
- om cykelvägen prioriterats av kommunen i inspel och/eller politiskt beslutade dokument

I poängsättningen har betydelsen av kollektivtrafikstråk och cykelpotential särskilt prioriterats. Längden på cykelvägen har bortsetts ifrån, för behövs cykelvägen ska längden inte spela roll. Datalagret för skolor i cykelpotentialstudien är inte komplett och därför har inte den variabeln kunnat användas. Bedömningen är att det kan ha påverkat poängen särskilt för stråk inom tätorter.

Utöver poängsättningen har en kvalitativ bedömning genomförts med utgångspunkt i samhällsutvecklingen runt omkring. Det kan vara utveckling av kollektivtrafik, framtida exploatering av bostäder, potential att minska bilanvändning, möjlighet att bygga ihop cykelvägnätet etcetera. I bilaga 1 kan fullständig metod för prioritering av cykelvägar läsas.

I listan nedan ryms de objekt som prioriteras för genomförande eller utredning.



## 6.1 Utbyggnadsplan

Cykelvägar som prioriteras för genomförande kommer Trafikverket att ta fram vägplan för när utrymme finns i verksamhetsplaneringen. Diskussion om paketering av åtgärder kommer att föras med Trafikverket och berörd(a) kommun(er).

### 6.1.1 Cykelvägar som prioriteras för genomförande

1. **Grythyttan – Hällefors, väg 63 och 244**

Vägplan klar. Skapar trafiksäkerhet och möjlighet till cyklande mellan tätorterna.

2. **Sannahed – Ralavägen, väg 641**

Vägplan pågår. Saknad länk i stråket Kumla-Hallsberg.

3. **Norra Bro – Almbro, väg 675**

Vägplan pågår. Saknad länk i regionalt cykelstråk.

4. **Hallsberg – Östansjö, väg 529**

Vägplan beställd. Byggs i samband med dubbelspårsprojekt Hallsberg-Degerön. I projektet dras väg 529 om i ny sträckning med cykelväg till Östansjö. Sträckan är en saknad länk i stråket.

5. **Nora – Gyttorp, väg 244**

ÅVS klar. Genomförs i paket med andra åtgärder längs väg 244. Skapar genare väg till Pershyttan från Gyttorp via saknade länkar och bättre anslutning till kollektivtrafik med expressbuss längs väg 244.

6. **Torsborg - Stora Mellösa och Odensbacken tätort, väg 207**

ÅVS klar. Stråket byggs ut i etapper, första etapp är tätorterna för att säkra barns skolvägar och säker väg till kollektivtrafik. Cykelväg från Stora Mellösa till Torsborg ingår i etapp ett för ökad möjlighet för korta resor till målpunkter och säker väg till kollektivtrafik.

7. **Laxå – Rölfors, väg 205 och 572**

ÅVS klar. Fysiskt skydd ska ersätta målade cykelfält som finns idag. Säker passage vid ridskola ingår.

8. **Vedevåg och Fellingsbro tätorter, väg 249**

ÅVS klar. Stråket väg 249 byggs ut i etapper. Första etapp är tätorterna för att säkra barns skolvägar och säker väg till kollektivtrafik.

### 6.1.2 Cykelvägar som prioriteras för utredning

Nedan följer en lista av brister eller behov som behöver utredas i form av åtgärdsvalsstudier, eller dylikt, för att ha beslutsunderlag inför kommande länsplaner. I huvudsak är syftet med utredningarna att pröva behovet av cykelväg. Generellt ligger dessa utredningar utanför de större stråk som prioriteras i länsplanens bristlista. Bristlistan är ett planeringsunderlag för Trafikverkets region Öst.

Utöver listorna nedan vill Region Örebro län att kommunerna tar initiativ och bidrar i att identifiera och utreda bristfälliga skolvägar, oavsett kommunalt eller statligt vägnät. Region Örebro läns kollektivtrafikförvaltning kommer även att utreda bytespunkter i länet.

1. Säkra skolvägar i landsbygderna (skolor vid väg som är tveksam eller olämplig att cykla på)
2. Cykelvägar till hållplatser/bytespunkter i kollektivtrafikstråk
3. Kumla (Säbylundssjön) – Örebro (Marieberg), väg 690
4. Hidinge - Lanna – Vintrosa – Latorpsbruk, väg 562, 566 och 730
5. Trafiksäkerhet i tätorter
  - Fjugesta (+Kyrkvägen), Åmmeberg, Åsbro, Ölmbrotorp, Garphyttan, Harge, Ekeby-Almby, Pålsboda
6. Lindsberg – Vedevåg, etapp två väg 249
7. Örebro – Vintrosa/Lanna, väg 691 (gamla E18)
8. Askersund – Åmmeberg, etapp två väg 586 och 590
9. Ås – Striberg, väg 763
10. Hovsta – Ölmbrotorp, väg 830

Behovet av cykelväg utreds även i åtgärdsvalsstudier från bristlistan i länsplan 2022-2033 på nedan listade platser utom brist nummer ett.

1. Regionbussarnas framkomlighet i tätort
2. Riksväg 52, E20 – länsgräns mot Sörmland
3. Riksväg 63, Hällefors och Kopparberg tätorter
4. Riksväg 51, Almby, Ekeby, Pålsboda och Svennevad tätorter
5. Länsväg 244, Hällefors – Nora
6. Länsväg 831, 840 och 842, Frövi tätort
7. Länsväg 205, Askersund – Laxå - Degerfors – Karlskoga – Hällefors
8. Genom- och/förbifart Nora
9. Länsväg 249, Lindsberg – E20
10. Länsväg 243, Karlskoga – Nora
11. Länsväg 204, Fjugesta - Svartå