

Från: Kommunstyrelsen -Lekeberg <kommunstyrelsen@Lekeberg.se>  
Till: "platina.ks@lekeberg.se" <platina.ks@lekeberg.se>  
Ämne: VB: Medborgarförslag  
Skickat: 2025-10-06 09:06:17

---

Från: Jonas Widorson  
Skickat: den 4 oktober 2025 14:36  
Till: Kontaktcenter - Lekeberg  
Ämne: Medborgarförslag

Observera: Detta e-postmeddelandet kommer från en avsändare utanför organisationen. Klicka inte på länkar eller öppna bifogade filer om du inte känner igen avsändaren och vet att innehållet är säkert.

(Nedan skrivna text önskas att bifogas till ansvarig beslutsfattare för väg och transport i Lekeberg kommun)

Medborgarförslag — viltstängsel längs länsväg 204 (rondellen vid Lanna → avfarten till Fjugesta)

Lekebergs kommunfullmäktige  
Förslagsställare: Jonas Widorson  
Datum: 4 oktober 2025

## VILTSTÄNGSEL LÄNSVÄG 204

Upprättande av viltstängsel längs länsväg 204 mellan rondellen vid Lanna och avfarten till Fjugesta för att minska viltolyckor och öka trafiksäkerheten.

### Bakgrund

Länsväg 204 mellan rondellen vid Lanna och avfarten till Fjugesta är en viktig förbindelse för boende, pendling och godstrafik i kommunen. Sträckan går genom viltbetes- och skogsmark där älg, rådjur och andra arter ofta rör sig nära vägkanten — något som ökar risken för viltrelaterade trafikolyckor, personskador och materiella skador.

Trafiksäkerhet är ett prioriterat område för såväl kommunen som Trafikverket och Transportstyrelsen. Trafikdödligheten har svängt både nationellt och regionalt de senaste åren, och lokala dödsolyckor i Örebro län visar att varje livsbesparing är betydelsefull. Exempelvis rapporterades 8 omkomna i länet 2017 och 12 omkomna 2018 i vägtrafiken, vilket illustrerar variationen och behovet av förebyggande åtgärder.

### Förslag

Jag föreslår att Lekebergs kommun beslutar att:

1. Initiera och finansiera (alternativt samfinansiera med Trafikverket/Länsstyrelsen)

en utredning om lämpligt viltstängsel längs länsväg 204 mellan rondellen vid Lanna och avfarten till Fjugesta, inklusive kostnadsberäkning, miljökonsekvensanalys och underhållsplan.

2. Genomföra upphandling och installation av viltstängsel (i enlighet med Trafikverkets riktlinjer för viltstängsel och passagepunkter) på prioriterade sträckor där olycksstatistik och viltförekomst visar störst risk.
3. Upprätta säkra passage-/faunapassager där nödvändigt för att bibehålla naturens funktion och viltets rörelsemöjligheter (t.ex. öppningar, mindre faunapassager eller under-/överfarter där topografi och kostnad tillåter).
4. Kombinera stängselåtgärden med övriga åtgärder: förbättrad vägmärkning, hastighetsanpassningar, reflexer/varningsskyltar i högriskzoner och informationsinsatser mot bilister (särskilt under höst- och vårmigration).
5. Följ upp effekten efter 1–3 år med mätningar av viltkollisioner, rapporterade olyckor och ev. minskade kostnader för skador.

#### Säkerhetsargument och förväntade fördelar

1. Minskad risk för personskador och dödsolyckor — viltkollisioner är ofta våldsamma och kan leda till allvarliga skador eller dödsfall för fordonsförare och passagerare. Genom att begränsa viltets åtkomst till vägen minskar sannolikheten för möten.
2. Färre materiella skador och lägre samhällskostnader — kollisioner med älg/större vilt leder ofta till stora skador på fordon och transporter (vissa olyckor med tung trafik medför stora kostnader). Kostnader för olycksutredning, ambulans, sjukvård och försäkringsutbetalningar kan reduceras.
3. Ökad trygghet för boende och skolelever — sträckan används av lokal trafik; minskad risk bidrar till ökad trygghet för dagliga resor.
4. Miljömässiga vinster om åtgärderna planeras korrekt — genom att kombinera stängsel med genomtänkta faunapassager bibehålls viltets rörelsemöjligheter och minskad fragmentering. Rätt utförd stängsel minskar också risken för slitage och fler vilt döda i vägkanten som påverkar lokalt ekosystem.
5. Positivt för kommunens image och förebyggande säkerhetsarbete — visar att kommunen tar ansvar för trafiksäkerhet och invånarnas liv och hälsa.

#### Praktiska anmärkningar (genomförande)

Kartläggning: Trafikverket eller kommunens tekniska kontor genomför en kartläggning med hjälp av olycksstatistik, viltobservationer, topografi och markägareförhållanden.

Markägare: Dialog med privata markägare krävs om stängsel ska gå över privat mark; alternativt lösningar där det inte är möjligt.

Kostnad: Kostnad per km viltstängsel varierar beroende på val av material, topografi och eventuella passagepunkter. En etablerad budgetpost för utredning + 1:a etapp (prioriterad delsträcka) rekommenderas i första skedet.

Underhåll: Fastställ tydligt ansvar för underhåll (kommun/Trafikverket/markägare) för att säkerställa långsiktig effekt.

Tidplan: Utredning (6–12 månader), upphandling (3–6 månader), installation (beroende på etappindelning). (Tidplanen är vägledande och bör preciseras i utredningen.)

#### Uppföljning och utvärdering

Efter installation: genomför årlig uppföljning de första tre åren med mätning av antal viltkollisioner, rapporterade olyckor och eventuella förändringar i trafikflöde/hastighet. Rapportering till kommunfullmäktige rekommenderas.

Dödsolyckor i Örebro län (2015–2025) — kort sammanfattning från officiella källor

Jag har gjort en snabb genomgång i offentlig statistik och lokala rapporter. Transportstyrelsen/Trafikanalys och regionala rapporter visar att antalet omkomna i vägtrafiken varierat år för år. Några exempel från offentlig rapportering:

- \* Örebro län: 8 omkomna 2017 (rapport enligt lokala medier baserat på officiell statistik).
- \* Örebro län: 12 omkomna 2018 (preliminär statistik rapporterad i regionala nyheter).
- \* Transportstyrelsens nationella sammanställningar och Trafikanalys publicerar detaljerade tabeller över omkomna per län och år (där år-för-år-siffror för Örebro län 2015–2024 kan hittas i deras tabeller). För en komplett år-för-år-tabell 2015–2025 rekommenderas att man hämtar tabellmaterialet från Transportstyrelsen/Trafikanalys. ([Transportstyrelsen][3])

Notera: Jag har refererat till regionala artiklar och Transportstyrelsens/ Trafikanalys officiella statistik. Om ni vill kan jag sammanställa en exakt år-för-år-tabell för Örebro län (2015–2024) direkt ur Transportstyrelsens/Trafikanalys dataset och bifoga som bilaga till förslaget.

Avslutning

Med tanke på riskerna, de personliga tragedier och de samhällsekonomiska kostnader som viltkollisioner för med sig, bedömer jag att en väl genomförd investering i säkra viltstängsel kombinerat med passagepunkter och informationsinsatser är en kostnadseffektiv och livsuppehållande åtgärd för sträckan Lanna – Fjugesta.

Med vänlig hälsning,  
Jonas Widorson  
Fjugesta