

# Lekebergs kommun

UNDERLAG TILL LÄNSPLAN FÖR REGIONAL  
TRANSPORTINFRASTRUKTUR 2026-2037

HANDLÄGGARE: ADINA LUNDBERG, PERNILLA JACOBSSON WALLNER  
OCH JOEL LINDSTRAND WIDSTRÖM

## Innehåll

Innehåll.....	1
Kommunala förutsättningar.....	2
Kort beskrivning av kommunens situation idag .....	2
Vad ser kommunen för utmaningar kommande 10 åren? .....	4
Befolkningstryck och detaljplaner .....	4
VA .....	4
Extremväder och klimatanpassning .....	4
Beredskap och störningar.....	5
Kompetensförsörjning.....	5
Krympande ekonomi och ökade åtaganden.....	5
Vad ser kommunen för transportinfrastrukturella utmaningar kommande 10 åren? .....	5
Pendling och färdmedelsfördelning .....	5
Kollektivtrafik .....	7
Bil.....	8
Gång- och cykel .....	8
Underhåll av väginfrastruktur .....	9
Statlig medfinansiering.....	10
Önskad bild 2050 – kopplat till kommunernas ÖP / Trafikstrategier .....	10
Översiktsplan.....	10
Cykelplan med tillhörande handlingsplan .....	12
Hållbarhetsprogram för Lekebergs kommun 2022 - 2030 .....	13
Aktuella brister och behov inom infrastruktur.....	13
Kollektivtrafik .....	13
Gång- och cykelvägar på statlig väg.....	18
Cykelvägar på kommunal och enskild väg.....	30
Statlig Väg.....	44
Prioriteringslista .....	46

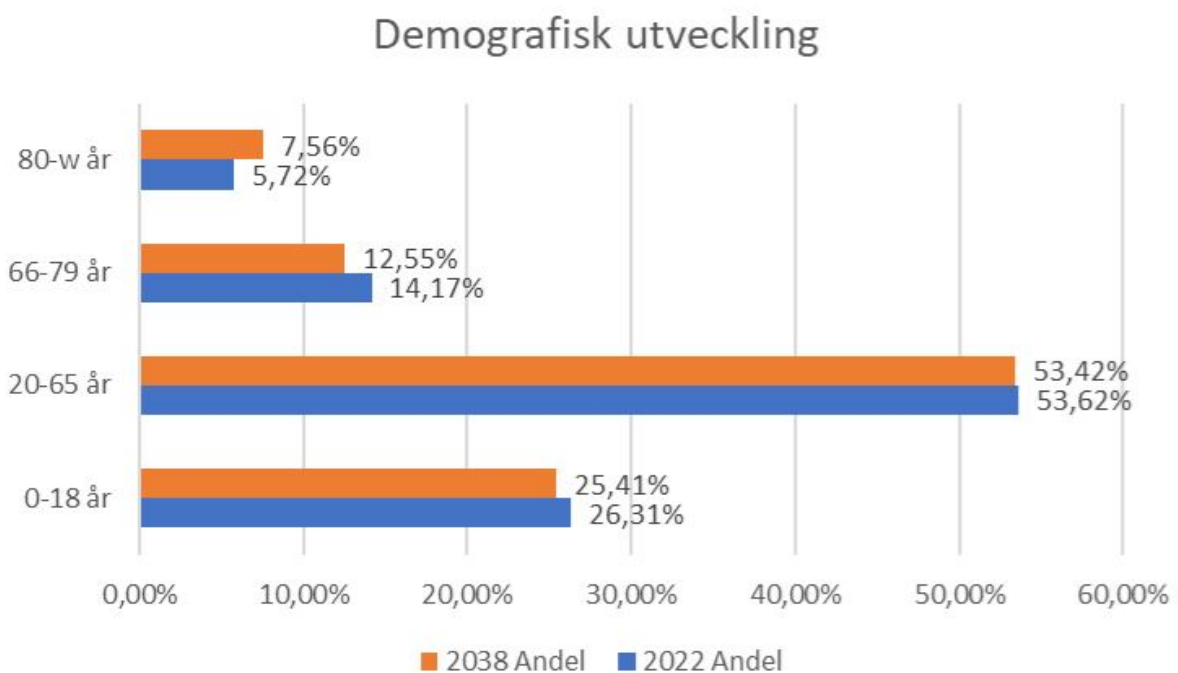
## Kommunala förutsättningar

### Kort beskrivning av kommunens situation idag

#### *Befolkningsutveckling och lokalförsörjning*

Lekebergs kommun har ett invånarantal om 8606 personer (2023) och har varit en av de kommuner i Sverige som procentuellt vuxit mest de senaste åren. I år har det skett ett trendbrott i befolkningsutvecklingen, eftersom befolkningen minskat med 150 personer sedan förra året (2022). Det är första gången sedan 2013 som befolkningen minskade (Folkmängd kommun 2023, SCB 2024). Befolkningsökningen har de senaste åren varit främst i Lanna som vuxit på ett omfattande sätt. I Lekeberg bor ca 43% av invånarna på landsbygden utanför tätorterna. Det innebär att invånarna är utspridda över kommunens yta, men främst i de mellersta och östra delarna.

Lekebergs kommun har de senaste åren haft en befolkningstillväxt som medfört behov av att bygga nya skolor och förskolor. Prognosen visar på en förändring i demografin, där Lekeberg på sikt kommer ha en större andel personer som är 80 år eller äldre. Procentuellt sett utgör gruppen 80 år eller äldre 5,72% av befolkningen vid årsskiftet 2022-2023, men gruppen förväntas öka med nästan 2 procentenheter till 2037 till 7,6%. Detta är en förändring i demografin som syns i hela landet och kommunen har ett pågående arbete med att se över behovet av hemtjänst, förebyggande arbete och SÄBO-platser samt eventuellt planera för att utöka befintliga platser på sikt.



Figur 1: Demografiska förutsättningar för Lekebergs kommun 2022 och demografiskprognos för 2038.

Lekeberg har en ung befolkning i jämförelse med landsbygdskommunerna Nora, Ljusnarsberg och Hällefors i Region Örebro län. Lekeberg förväntas även att ha en ung befolkning jämfört med ovan nämnda landsbygdskommuner inom kommande tioårsperiod (Nyckeltal-Befolkning, KOLADA). Den nuvarande och framtida åldersfördelning kan bero på befolkningstillväxten de senaste åren. Lekeberg beräknas inte ha en lika stor befolkningstillväxt framöver, vilket kan komma att påverka demografin i framtiden. Därmed bör resultatet av prognoser som är gjorda med de senaste årens trender i beaktning anses något osäkra.

Flera av kommunens verksamheter signalerar behov av nya eller förändrade verksamhetslokaler och det pågår ett arbete med att ta fram en tioåring lokalförsörjningsplan för att hantera förändringen på ett hållbart sätt. Flera verksamheter har lokaler som behöver anpassas till de förändrade behoven som finns idag jämfört med när lokalerna togs i bruk. Exempel på kommunala verksamheter som signalerat behov kring lokaler är Teknik- och serviceavdelningen, skolan, hemtjänst, särskilt boende, daglig verksamhet mfl.

### *Ekonomi*

Det minskande antalet invånare påverkar kommunens skatteintäkter och generella statsbidrag negativt. Detta är inte unikt för Lekeberg, flera andra kommuner i Örebro län ser en liknande utveckling. De närmaste åren prognostiseras en fortsatt minskad befolkningstillväxt i Sverige och Örebro län, vilket även kommer gälla Lekeberg. Utöver detta kan det minskande bostadsbyggandet i Lanna ge en minskad inflyttning till kommunen. Detta kan i så fall medföra minskade skatteintäkter. Grunden för en stark välfärd är en ekonomi i balans och verksamheter som är anpassad efter intäkter och faktiskt behov.

Kommunen sänkte sitt resultatkrav under 2023 (0,7% av skatter och bidrag) och ännu lägre till 2024 (0%). De förändrade resultatkraven beror på internationella och nationella konjunkturer som är i ett läge med lågkonjunktur och hög inflation. Resultatkravet behöver över tid vara högre och SKR rekommenderar minst 3 %. För 2025 är det budgeterade resultatet satt till 0,5% och till 2026 1,0%.

Den höga inflationen och lågkonjunkturen skapar ökade pensionskostnader, lokalhyror och andra ökade kostnader, exempelvis el, livsmedel och byggnationer. Likt andra kommuner har Lekebergs kommun ett underhållsbehov inom VA-anläggningar och infrastruktur. Det innebär att kommunen kommer behöva börja arbeta av underhållsskulden, i ett läge där kostnaderna för underhållet är högt och samhällsekomin är ansträngd. Framöver handlar det om att verksamheterna behöver komma i budgetbalans och öka måluppfyllelsen. Detta kommer att kräva flera åtgärder för att fortsätta effektivisera, utveckla och digitalisera verksamheterna.

### *Pågående detaljplanering*

Inom Lekeberg finns det i nuläget inte något omfattande bostadsbyggande som är på gång i närtid. Det finns några pågående detaljplaner som kommer att möjliggöra för bostäder, verksamheter och besöksanläggningar. Nedan sammanfattas kort de detaljplaner som kommunen just nu arbetar med.

- Sörhult 1:43, en detaljplan som nyligen startats med hög prioritet för att möjliggöra en sporthall i Mullhyttan med anslutning till befintlig skola. Detaljplanen bedöms inte påverka trafikflödet på väg 204. Planområdet är i anslutning till Tryggebodavägen och in- och utfart kommer att anslutas till vägen
- Fjugesta 5:24, en detaljplan där samrådet nyligen avslutats. Detaljplanen ska möjliggöra utveckling av besöksanläggning, kontor och restaurang samt verksamheter preciserad med begränsning för transportintensiv verksamhet. Planen angränsar till väg 204, men ingen ny in- och utfart krävs. Trafikflödet på väg 204 påverkas inte nämnvärt av planen
- Knista-Sanna 1:19, en detaljplan som bearbetas inför granskning. Det handlar om att möjliggöra 40-45 villatomter. Detaljplanen är i anslutning till väg 518 och kommer att kräva anslutning till statlig väg. Det är även planerat med en gång- och cykelväg längs med väg 518 på planområdet. Det innebär att säkra passager för oskyddade trafikanter blir aktuella längs sträckan

- Hackvads-Bo 1:14 och 1:11, en detaljplan som bearbetas inför granskning. Det handlar om att möjliggöra 6-8 villatomter. Detaljplanen är i närheten av väg 534, men beräknar inte påverka trafikflödet nämnvärt
- Fjugesta 68:2 (Tulpanen), en detaljplan för att omvandla ett tidigare skolområde till bostäder, kontor eller annan markanvändning. Planen påverkas av och kommer att påverka trafiken på Bergsgatan som är en av infarterna från väg 204 till Fjugesta. Planen bedöms inte påverka trafiken på statligt vägnät
- Övratorp 1:5, en detaljplan för ett relativt stort område för bostäder i nordvästra Mullhyttan. Vid en exploatering av området kommer väg 574 (Mohultsvägen) bli tillfartsväg till området. Behovet av separat gång- och cykelförbindelse längs väg 574 mot förskola, skola, butik i centrala Mullhyttan samt kollektivtrafik vid väg 204 kommer att öka
- Berga, Fjugesta 5:83 mfl., en detaljplan som ska möjliggöra nya verksamhetstomter i Fjugesta. I nuläget beräknas det för fem nya verksamhetstomter inom planområdet. I detaljplanen kan en ny in- och utfart för bilar och transporter samt en passage över väg 204 för oskyddade trafikanter bli aktuell

## Vad ser kommunen för utmaningar kommande 10 åren?

### Befolkningstryck och detaljplaner

Lekeberg har under de senaste åren haft en kraftig befolkningstillväxt som till största del går att lokalisera till Lanna. Den ökade befolkningen har inneburit att infrastruktur i form av VA inte längre räcker till för ytterligare bostadsbyggande och det saknas viktiga väglänkar samt gång- och cykelvägar i de nya områdena.

Samhällsbyggnadsområdet har nu fokus på att bromsa bostadsbyggandet i Lanna för att komma ikapp med bristerna i infrastrukturen. Därför har detaljplanearbeten avbrutits i Lanna och nya detaljplaner har inte fått positiva planbesked. Att få till infrastruktur i efterhand innebär en utmaning och kommunen har inte markrådighet över flera områden där nödvändig infrastruktur skulle behövas. Det gör att kommunen bland annat kommer behöva utveckla redan befintliga vägar med gång- och cykelvägar, men eftersom stora delar av vägnätet i Lanna är statligt är en dialog med Region Örebro Län och Trafikverket viktig.

### VA

I Lanna finns ett behov av att utöka verksamhetsområdena för VA. Lanna får idag vattenförsörjning och spillvattenhantering från Örebro kommun. Det har framkommit att spillvattenledningar inte kan hantera ökade mängder med avloppsvatten i Lannaområdet. Det har även framkommit att det krävs ombyggnationer av ledningar i Örebro kommun. Det finns även restriktioner när det kommer till enskilda VA-lösningar, eftersom området är tätbebyggt, vilket gör att miljökrav inte kan uppfyllas. I övriga tätorter finns ett generellt förnyelsebehov av VA-anläggningarna som börjar bli äldre. Projekt med byten av VA-ledningar görs ofta i samband med åtgärder på vägar.

### Extremväder och klimatanpassning

Det finns även utmaningar inom extremväder som översvämningar, skyfall, värmeböljor och annat som ställer krav på planering och beredskap. Detta har uppkommit med klimatförändringarna och skapar redan idag utmaningar för kommunen. Dessa utmaningar förväntas öka i omfattning under en överskådlig tidshorisont. Kommunen måste planera för detta i framtiden och samtidigt anpassa

befintliga verksamheter och infrastruktur för nya förutsättningar som inte är lätta att förutspå, eftersom de inte inträffat tidigare. Detta kommer att kräva ekonomiska-, kompetens- och personalresurser. Klimatanpassning av byggnader och krav i detaljplaner gör det dyrare att bygga nya anläggningar och ställer högre krav på kvalificerad arbetskraft. Detta har redan och kommer på sikt att öka behov av underhåll och åtgärder som tar omfattande ekonomiska resurser i anspråk.

#### Beredskap och störningar

Omvärldsläget ställer höga krav på en fungerande krisberedskap. Det kan handla om extern påverkan, men det kan också vara andra typer av störningar i IT, telefoni, vattenläckor och elförsörjning som skapar omfattande problem med att bedriva kommunala verksamheter. Detta gör att kravet på kommunen att ha en väl fungerande krisberedskap ökar. Det är en komplicerad fråga att förbereda en krisorganisation för oförutsedda händelser, vilket också är resurskrävande.

#### Kompetensförsörjning

Kommuner och regioner står inför omfattande utmaningar gällande kompetensförsörjning de kommande åren. Utmaningarna består i att attrahera, rekrytera, behålla och utveckla rätt kompetenser, vilket är viktigt när verksamheter förändras och utvecklas. Pensionsavgångar och ökad rörlighet på arbetsmarknaden gör att kommuner som arbetsgivare behöver tänka och agera på ett nytt sätt. Kommunen riskerar annars att inte vara konkurrenskraftig på en alltmer föränderlig och dynamisk arbetsmarknad. Ett framgångsrikt arbete med kompetensförsörjningen kommer att ställa krav på samordnade metoder och rutiner i alla verksamheter.

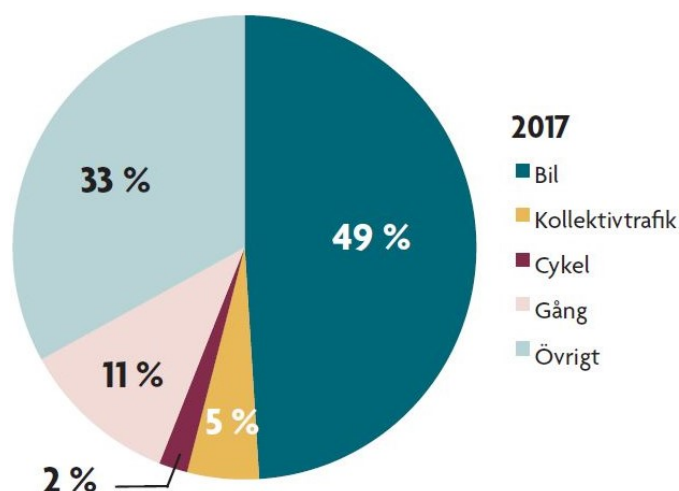
#### Krympande ekonomi och ökade åtaganden

Det finns en utmaning hos kommunen där allt fler åtaganden hamnar hos kommunerna. Det innebär att allt fler områden måste konkurrera om de ekonomiska resurser som finns. Detta blir tydligt framför allt i mindre kommuner med små organisationer som måste upprätthålla samma service till medborgarna som större kommuner. Det gör att de mindre organisationerna måste ha personal som besitter kompetens på flera områden, svagheten med detta är att expertkompetens inte kan finnas på alla områden. Det är mer komplicerat att bedriva verksamheter och byggnationer på ett effektivt sätt i mindre kommuner, eftersom verksamhets- och byggkostnader är de samma i små som stora kommuner, skillnaden är enbart antalet medborgare som står för skattefinansieringen. Detta blir tydligt inom både vatten och avlopp samt gatuinfrastruktur.

### Vad ser kommunen för transportinfrastrukturella utmaningar kommande 10 åren?

#### Pendling och färdmedelsfördelning

Det finns en utmaning kring pendling inom Lekeberg och till andra närliggande kommuner. Lekeberg har en hög andel utpendling till andra kommuner och klassas av SKR som en pendlingskommun nära större stad (kommungruppsindelning 2023, Sveriges kommuner och regioner). I diagrammen nedan presenteras Lekebergs färdmedelsfördelning och andelen utpendling för arbete och studier.



Figur 2: Färdmedelsfördelning i Lekeberg nuläge 2017. I kategorin övrigt ingår moped, MC, A-traktor mm.  
Källa: Resvaneundersökning Region Örebro län 2017. Översiktsplan, Tematiska inriktningar, 2023

Bor i Lekeberg och ARBETAR I	Antal 2020	Andel 2020
Örebro tätort	1 488	35,5 %
Fjugesta tätort	628	15,0 %
Lekeberg utanför tätort	481	11,5 %
Örebro utanför tätort	182	4,3 %
Karlskoga tätort	123	2,9 %
Kumla tätort	111	2,6 %
Lanna tätort	108	2,6 %
Mullhyttan tätort	97	2,3 %
Hallsberg tätort	97	2,3 %
<b>Bor och arbetar i Lekeberg</b>	<b>1 625</b>	<b>39 %</b>
Arbetar på platserna ovan	3 315	79 %
Arbetar på andra platser	874	21 %
<b>Totalt i arbete i Lekeberg</b>	<b>4 189</b>	<b>100 %</b>
Andel i arbete per invånare		49 %

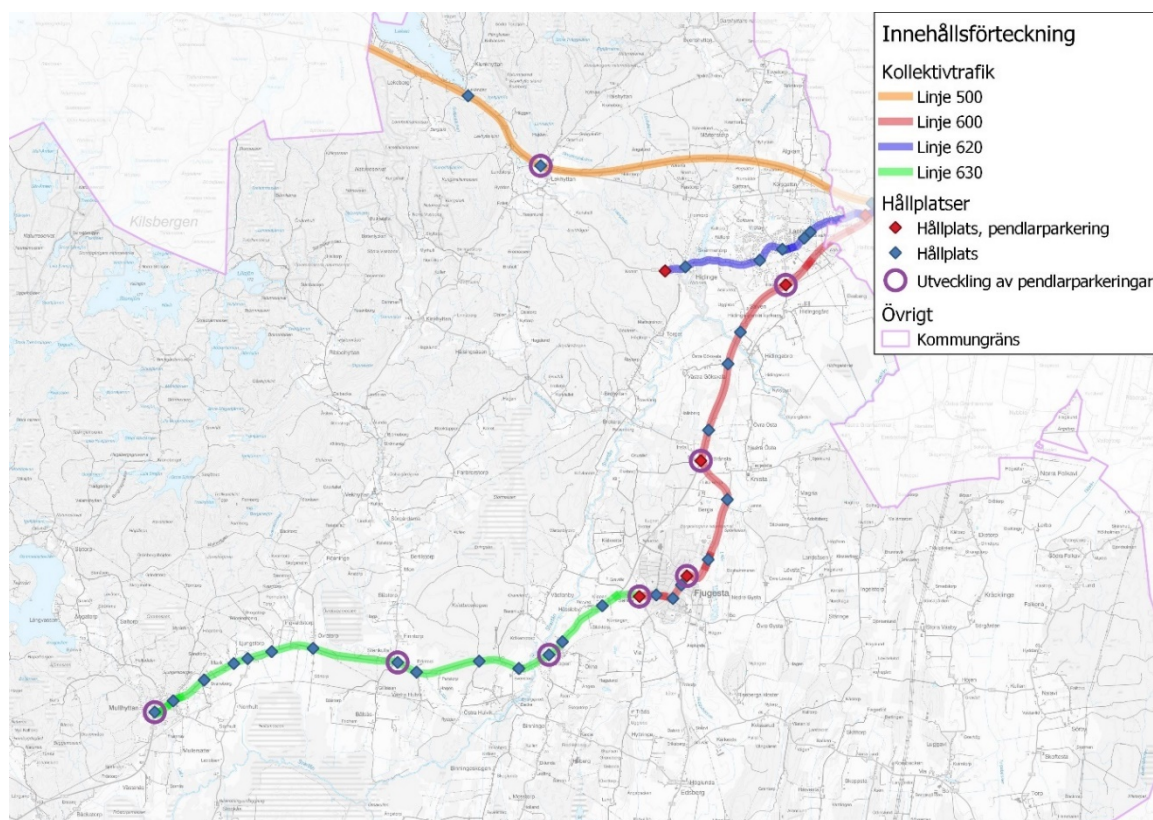
Figur 3: Arbetspendling mellan Lekeberg och andra kommuner. Till vänster redovisas kommuner som Lekebergsborna i första hand pendlar till. Källa: SCB:s regiondatabas. Översiktsplan, Tematiska inriktningar, 2023

Lekebergs kommun är en landsbygdskommun där bilen behövs, men utmaningen handlar om att hela resan nödvändigtvis inte behöver ske med bil varje gång. Ett första steg i arbetet är att göra andra hållbara trafikslag konkurrenskraftiga i tid och kostnad, till exempel attraktiva bytespunkter mellan trafikslag, när det kommer till daglig pendling till arbete och utbildning.

## Kollektivtrafik

Den viktigaste pendlingsstråket inom Lekeberg sträcker sig till och från Mullhyttan via Gropen-Kvistbro, Fjugesta och Lanna till Örebro. I Lekeberg finns utmaningar i att skapa konkurrenskraftiga alternativ i valet av trafikslag. Åtgärder kan genomföras på flera sätt, exempelvis genom investeringar i cykelnät, anpassa hållplatser för enkla byten mellan trafikslag och förlängning av expressbusslinje 600 till Mullhyttan. Kommunen anser att ett hela-resan perspektiv är viktigt när det kommer till planering för transportinfrastruktur.

Det finns även andra åtgärder som behöver vidtas på hållplatser som ligger på landsbygden i Lekeberg. Hållplatserna på landsbygden är i flera fall enkelt utformade med enbart en skylt på vägreten som visar att bussen stannar här. Det skulle av säkerhets- och attraktivitetsskäl finnas anledning att titta närmare på dessa hållplatser. De hållplatser som ser ut på detta sätt är svåra att nå från landsbygden, där avstånden är längre, därav skulle åtgärder med möjlighet att parkera cykel och bil i någon utsträckning finnas vid varje plats. Med nuvarande utformning är hållplatserna dessvärre omöjliga att använda för fler än de som har gångavstånd. Det gör att fler måste välja att ta bilen en längre sträcka till en hållplats med pendelparkering, vilket ökar tröskeln för valet att åka kollektivt och inte ta bilen hela vägen. Mellan Fjugesta och Lanna finns två hållplatser med pendelparkeringar, men på sträckan mellan Mullhyttan och Fjugesta saknas pendelparkeringar. Kommunen anser att utveckling av hållplatser med pendelparkering är nödvändigt för att öka resandet med kollektivtrafik på landsbygden. Kartan nedan visar nuvarande kollektivtrafikutbud, hållplatser med pendelparkeringar och vanliga hållplatser samt framtida utvecklingsbehov av nya och befintliga pendlarparkeringar inom Lekeberg.



Figur 4: Linjer och hållplatser inom Lekebergs. Linje 500 är en expressbuss mellan Örebro och Karlskoga. Linje 600 är en expressbuss mellan Örebro och Fjugesta. Linje 630 går mellan Fjugesta och Mullhyttan. Linje 620 går mellan Skärmaratorp och Örebro. Källa: Länstrafiken Örebro, 2024-05-14.

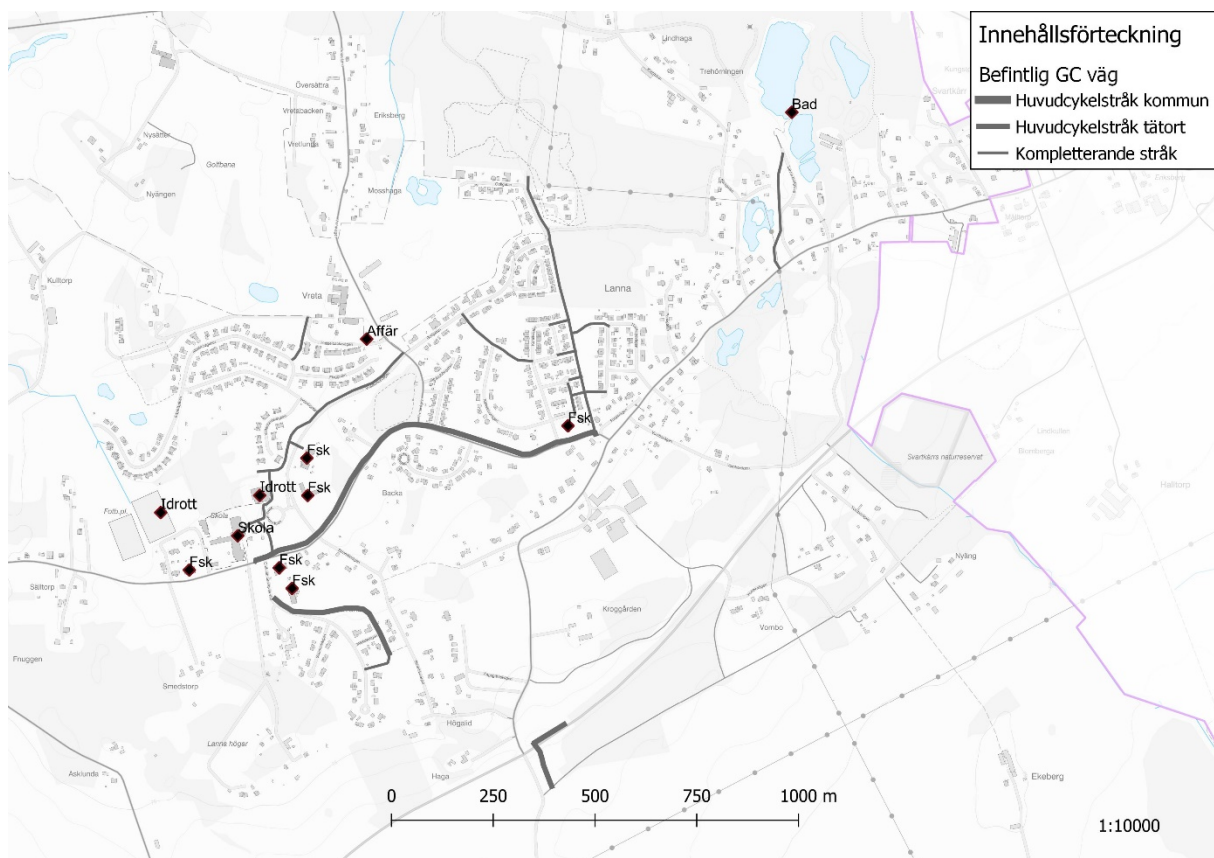


## Bil

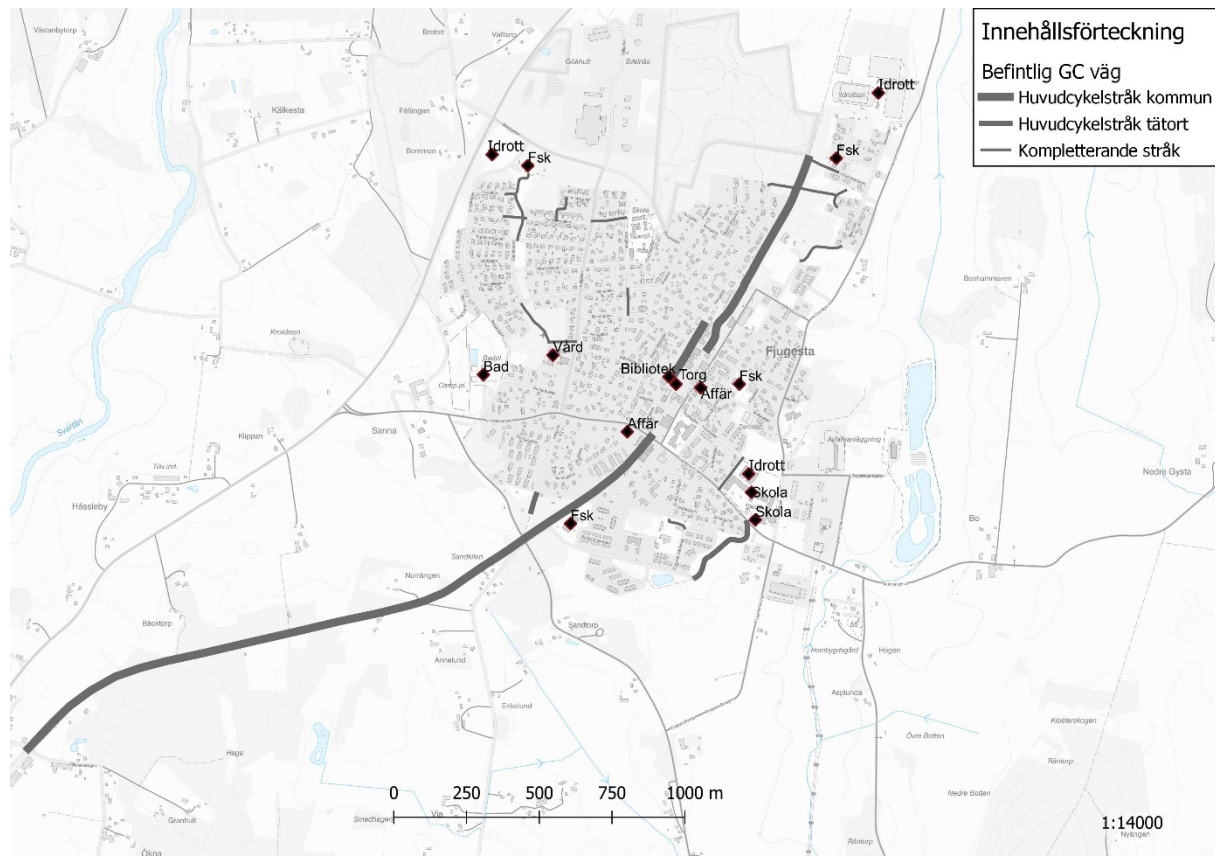
Det finns behov av att utveckla nya sträckor för bil främst när det gäller några genomfarter i tätorter. Idag finns genomfartsleder som har relativt höga trafikflöden placerade i tätorternas centrum. I Fjugesta och Lanna finns behovet av nya vägsträckningar för att avlasta befintliga vägar från biltrafik. Nya väglänkar skulle medföra att vägar inom tätorterna som idag är vältrafikerade av bilar och lastbilar kan omprioriteras i trafikrummet och användas som gena och säkra vägar för oskyddade trafikanter och i lämpliga fall kollektivtrafik. Detta är även positivt för att minska buller och luftföroreningar i boendemiljön, vilket skapar attraktiva bostäder. Det skapar även en trevligare centrummiljö i tätorterna, attraktivare mötesplatser och ökade möjligheter för centrumverksamheter.

## Gång- och cykel

Lekeberg är eftersatt när det kommer till säkra cykelvägar till skolor och hållplatser. Kommunen behöver utveckla befintliga områden som saknar infrastruktur för gående och cyklister. Det gör att trafikrum på kommunal och statlig väg behöver utvecklas för att uppnå mer jämlika förhållanden mellan trafikslagen. Åtgärder i befintliga trafikrum kostar mycket pengar för kommunen även om statliga medfinansieringar beviljas med 50%, vilket gör att utvecklingen kommer att ske i långsam takt på kommunala vägar. Nedan presenteras två kartor över nuvarande cykelvägar inom Lekeberg, resterande del saknar cykelvägar.



Figur 5: Befintliga cykelvägar i Lanna



Figur 6: Befintliga cykelvägar i Fjugesta

I Lekeberg finns många enskilda vägar, tätorterna Mullhyttan och Gropen-Kvistbro består enbart av enskilda vägar. Det gör att investeringar på dessa vägar är mer komplicerade för kommunen. Detta skapar juridiska utmaningar när det kommer till att utveckla gång- och cykelvägar i dessa tätorter samt vem som ansvarar för att underhåll utförs. Kommunen behöver utreda denna fråga innan det blir aktuellt att investera i infrastruktur i de tätorter där vägnätet har enskilt huvudmannaskap. Det finns redan nu planer på investeringar i infrastruktur som berör enskilda vägar.

När det gäller cykelvägar utmed statliga vägar saknas flera nyckelsträckor inom och mellan tätorterna. Det är viktigt för kommunen att hålla dialog med Region Örebro län och Trafikverket för att på sikt få nyckelsträckor på statlig väg prioriterade i länsplanen för transportinfrastruktur eller Regional Cykelplan för Örebro län. Kommunen har diskuterat övertagande av vägar i Lanna med Trafikverket för att kunna styra utvecklingen av vägarna. Vägövertagandet är en utmaning att hantera, eftersom om rådigheten över åtgärder övergår till kommunen ökar investeringskostnaden med minst 50%, och även ansvaret att underhålla vägarna blir kommunens. Det innebär att kostnaderna som vägövertagandet medför begränsar möjligheten att genomföra utvecklingsåtgärder.

### Underhåll av väginfrastruktur

Det finns behov av underhåll på vägar med samtliga väghållare statlig, kommunal och enskild. Det har länge funnits ett eftersatt underhåll som börjar bli tydligare på flera vägar i Lekeberg, till följd av ökade kostnader för material och arbete. Tidigare har vägstandarden kunnat fortsätta vara i okej skick, eftersom standarden varit relativt hög från början. Detta har börjat att vända och anläggningarnas

skick är i flera fall att anses som dåligt och blir allt sämre. Detta är problematiskt, eftersom kostnaden att åtgärda vägar med otillräcklig standard är omfattande och kräver resurser, som saknas i mindre kommuner. Det finns alltså en risk att standarden på vägar blir kritisk om inte något görs inom underhållsområdet.

### Statlig medfinansiering

Kommun har historiskt inte ansökt om statlig medfinansiering för åtgärder på kommunala vägar. Det har nu kommit ett politiskt uppdrag att utöka antalet meter cykelväg per invånare, vilket har gjort att infrastruktur för cykel har blivit ett prioriterat område att arbeta med. Utbyggnaden av cykelnätet kommer att följa kommunens cykelplan med tillhörande handlingsplan som prioriterar åtgärder för att öka resandet med cykel inom Lekeberg. Det innebär att cykelvägar, säkra passager och andra åtgärder kring cykel kommer att genomföras inom den kommande tioårsperioden. Det går att konstatera att kommunen är helt beroende av att söka och beviljas medfinansiering. Medfinansieringen möjliggör att sträckor kan byggas och att utvecklingen av ett nätverk med cykelvägar kan uppnås.

## Önskad bild 2050 – kopplat till kommunernas ÖP / Trafikstrategier

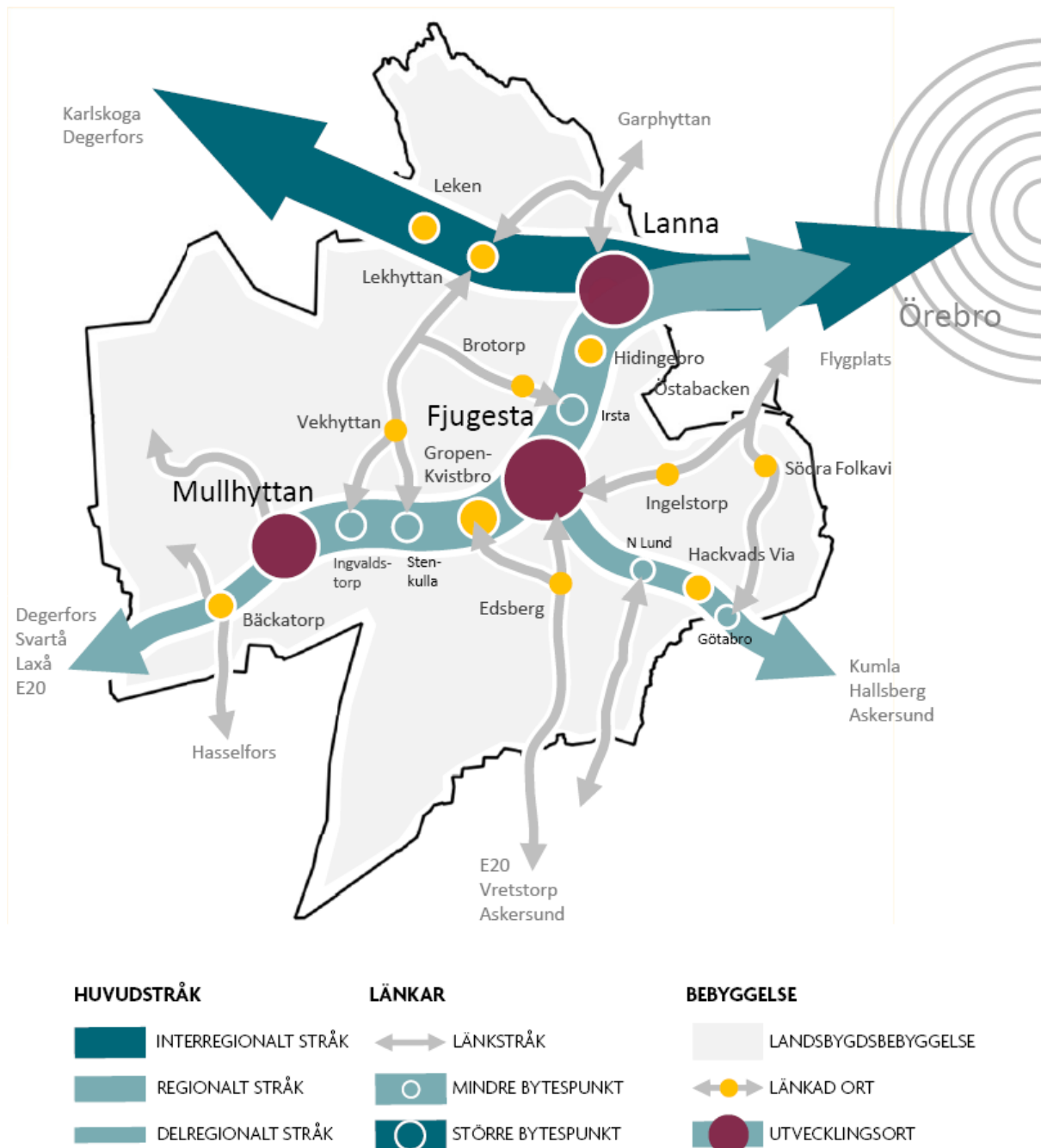
### Översiktsplan

Arbete med att ta fram en ny kommunövergripande översiktsplan för Lekeberg pågår. I arbetet ingår också att ge övergripande förslag på utveckling av huvudorter (Fjugesta, Lanna och Mullhyttan) och kommundelar (nordväst, nordost, sydväst och sydost). Inriktningen för kommunen som helhet och för tätorterna var ute på tidig dialog under vintern 2021–2022, och samråd planeras till första kvartalet 2025.

Den övergripande planeringsinriktningen och strukturbilden har en central funktion i översiktsplanen. Genom snabba kommunikationer i en stark struktur, där bebyggelse, kollektivtrafik och service samordnas och förstärker varandra, och med bra länkar till mindre orter och landsbygd, förbättras förutsättningarna för en hållbar utveckling i hela Lekeberg, samtidigt som miljö- och klimatpåverkan minskar.

Utvecklingsstrategin handlar om att ta vara på de möjligheter som läget i regionen ger, för att få till stånd en långsiktigt hållbar utveckling av hela kommunen genom att:

- Bygga en stark struktur med utvecklade kommunikationer som drar nytta av och förstärker läget i regionen, ger god tillgänglighet från och till olika delar av kommunen, och integrerar hela kommunen med omgivande arbetsmarknader.
- Samordna bebyggelse och kommunikationer så att dessa förstärker varandra, genom att tillkommande bebyggelse i första hand lokaliseras till lägen som ansluter på ett bra sätt till stråken, genom att i dialog med regionen utveckla ett stomnät av bytespunkter, kompletteringstrafik och anslutningar för bil, gång och cykel.
- Kraftsamla i stråken genom strategiska satsningar som prioriterar snabb kollektivtrafik i huvudstråken och höjer vägstandarden för olika trafikslag i huvudstråk och länkade stråk.
- Länka samman med hjälp av genomtänkta bytespunkter mellan starka stråk och övriga delar av kommunen, så att det blir attraktivt att ta bilen eller cykeln till en bytespunkt för att därefter ta sig vidare med kollektivtrafik den längre delen av resan, oavsett var man bor i kommunen.



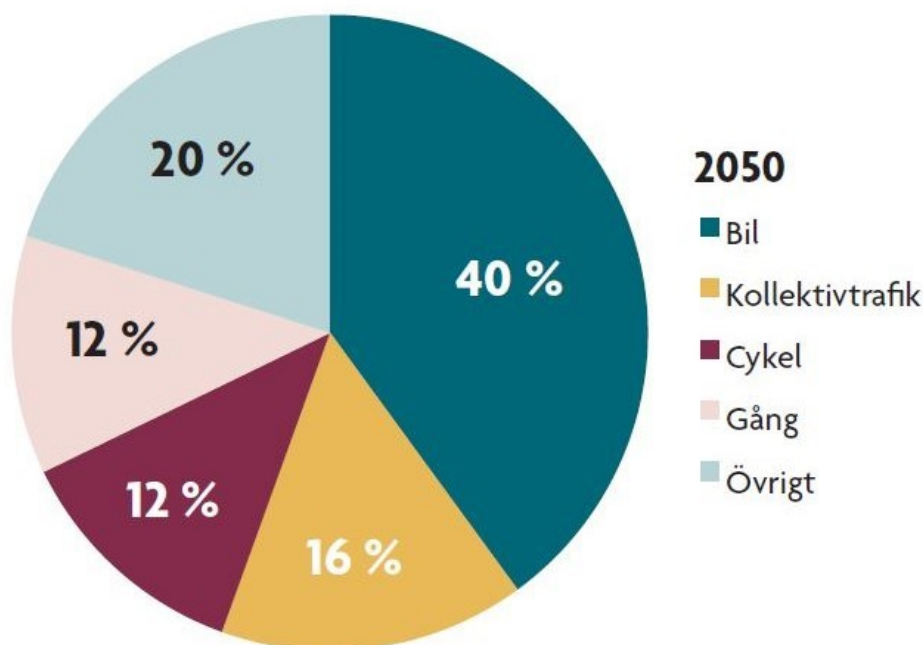
Figur 7: Strukturbild för övergripande utvecklingsinriktning för Lekeberg. Stommen i strukturbilden är de tre huvudstråken, vilka i sin tur kompletteras och förstärks av länkar och bebyggelse. Arbete med ny översiktsplan, Övergripande inriktning, rev. 2024.

I översiktsplanen formuleras också strategier för att bygga upp en stomme av cykelstråk av hög kvalitet för snabb vardagscykling till arbete och skola. Stråken behöver vara sammanhängande, separerade och gena för att möjliggöra snabb cykling med hög framkomlighet och så få konflikt-punkter som möjligt med andra trafikslag. Tre slags huvudcykelstråk pekas ut: huvudcykelstråk kommun, huvudcykelstråk tätort och huvudcykelstråk landsbygd.

### Cykelplan med tillhörande handlingsplan

Kommunen arbetar i nuläget på en cykelplan med tillhörande handlingsplan för att skapa attraktiva cykelvägar som möjliggör för cykeln att konkurrera med andra trafikslag. Arbetet har kommit långt i processen, därav kommer sträckor som berör gång och cykel att inkluderas i yttrande, även om planerna inte är antagna. Cykelplanen och handlingsplanen är uppdelad i två dokument med syftet att skapa ett heltäckande nät med cykelvägar inom Lekeberg.

Cykelplanen är ett strategiskt dokument som konkretiserar övergripande strategier gällande cykel som finns i översiktsplanen och hållbarhetsprogrammet. Cykelplanen ska bidra till att uppnå översiktsplanens mål gällande färdmedelsfördelning 2050. I handlingsplanen görs prioriteringar av sträckor med cykelväg. Dokumenten ska användas bland annat för att på ett tydligt sätt framföra vad kommunen anser är viktigt i remissyttranden till Region Örebro län och Trafikverket samt ansökningar av statlig medfinansiering. Under denna rubrik redovisas inga sträckor från cykelplanen, vilket i stället görs under "Aktuella brister och behov inom infrastruktur" nedan.



Figur 8: Målbild för färdmedelfördelning 2050. I kategorin övrigt ingår moped, MC, A-traktor mm. Källa: Resvaneundersökning Region Örebro län 2017. Översiktsplan, Tematiska inriktningar, 2023

Prioriteringarna i dokumenten görs genom en tydlig strategi för att identifiera vilka sträckor som är viktigaste att bygga. I Lekeberg saknas i nuläget viktiga sträckor med cykelväg inom och utom samtliga tätorter, för de prioriterade cykelnäten. I ett första skede ska sträckor inom tätorterna byggas, eftersom ett fungerande cykelnät saknas i tätorterna där målpunkterna finns, därmed riskerar sträckor utanför tätorterna att bli underanvända. Det viktigaste är att utveckla sträckor som skapar säkra skolvägar för gående och cyklister. Den näst viktigaste är säker åtkomst till kollektivtrafikens hållplatser. De sträckor som bidrar till både säker skolväg och säker väg till hållplatser är högst prioriterade.

## Hållbarhetsprogram för Lekebergs kommun 2022 - 2030

Kommunen antog ett Hållbarhetsprogram under 2022, som gäller för hela kommunkoncernen och utgår från de tre hållbarhetsperspektiven social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet. Hållbarhetsprogrammets prioriteringar innefattar direkt och indirekt transportinfrastruktur. Det innebär att kommunen ska beakta prioriteringarna när framtida infrastruktur planeras och utformas. Nedan presenteras de prioriteringar i hållbarhetsprogrammet som kopplas till transportinfrastruktur.

- Skapa förutsättningar för hållbara resor i hela kommunen, genom effektiviserad kollektivtrafik, bra länkar för att byta transportmedel i kollektivtrafikstråken, och snabba cykelleder
- Arbeta för att utvidga laddinfrastrukturen och förbättra den nuvarande
- Minska påverkan på klimatet genom minskade utsläpp av växthusgaser
- Bidra i utvecklingen mot en grön omställning
- Prioritera arbete med att öka tillgängligheten till hälsofrämjande miljöer som grönområden, lek- och aktivitetsplatser, gång och cykelvägar, motions- och fritidsaktiviteter, mötesplatser, med hänsyn till individens möjligheter att delta
- Prioritera trygghet och tillit i livsmiljön, genom till exempel allsidiga mötesplatser, trygga och välkomnande offentliga miljöer och utveckling av platsens lokala identitet
- Prioritera arbetet med att motverka risker för att utsättas för hälsoskadliga ämnen, luftpartiklar, buller eller strålning

## Aktuella brister och behov inom infrastruktur

### Kollektivtrafik

#### *Anslutningar till pendelparkering, Hagakorset, Lanna*

I Lanna har Region Örebro län byggt en ny hållplats som är utrustad med gång- och cykeltunnel samt pendelparkering för cykel och bilar. Hållplatsen vid Hagakorset är viktig när det kommer till hållbara pendlingsalternativ, eftersom expressbuss 600 enbart stannar på två platser i närheten till Lanna. Dessvärre finns det idag endast en lång trappa och ingen gång- och cykelväg för att ta sig till hållplatserna, pendelparkeringen och gång- och cykelvägen genom tunneln. Det är omöjligt att på norra sidan ta sig ner med cykel, särskilt för barn, med barnvagn eller rullstol, permobil eller liknande. Det gör att investering som gjorts inte används på ett effektivt sätt och oskyddade trafikanter väljer att gå eller cykla över väg 204. Det är därför viktigt att åtgärda detta, genom att ersätta eller komplettera trappan med en gång- och cykelväg ned till tunneln.



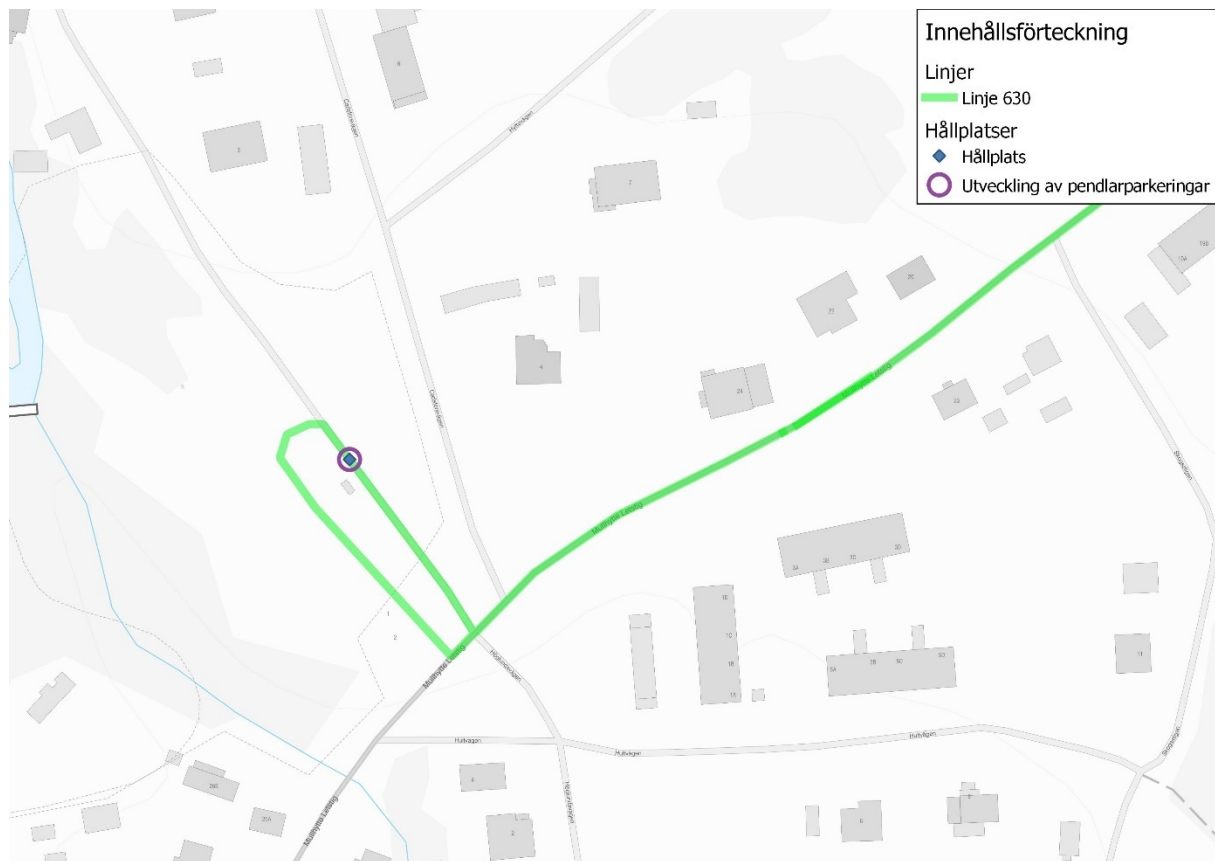
Figur 9: Hållplats Hagakorset sett från väg 204.



Figur 10: Hållplats Hagakorset sett från väg 562.

### Utveckling av pendelparkering, Hyttbacken, Mullhyttan

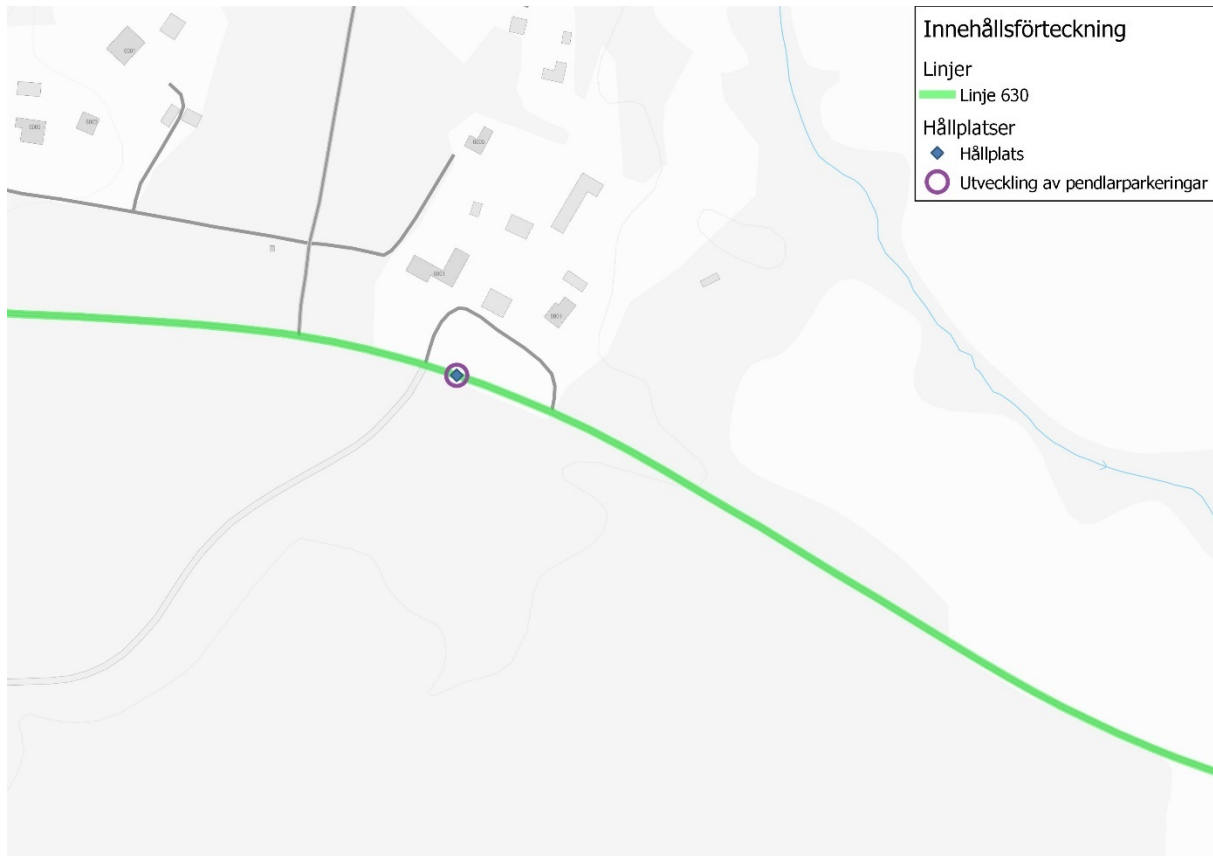
Det har tidigare funnits busslinjer som passerar Mullhyttan och vidare mot Svartå, respektive Hasselfors, men nu har båda dessa linjer tagits bort. Detta har skapat behov av en pendelparkering för bilar och cyklar i Mullhyttan. Kommunen anser att en utvecklad pendelparkering vid Hyttbacken skulle bidra till att flera kan välja att ta bilen från exempelvis Bäckatorp, Svartå, Hasselfors eller kringliggande landsbygd för att fortsätta resan med kollektivtrafiken. Idag parkeras det bilar i den befintliga bussvändslingsan, vilket inte är en attraktiv eller säker lösning. Det finns även en inriktning att utveckla Mullhyttan som ort.



Figur 11: Bussvändslingsan och hållplatsen vid Hyttbacken i Mullhyttan vid Carlsforsvägen och väg 204.

### *Ny pendelparkering, Skärplingstorp, mellan Mullhyttan och Fjugesta*

I nuläget saknas attraktiva bytespunkter mellan olika trafikslag längs linje 630. Det medför att många som potentiellt skulle kunna välja att resa kollektivt inte kan göra detta, eftersom de bor på längre än gångavstånd till en hållplats. Hållplatsen ligger placerad mellan Gropen-Kvistbro och Mullhyttan med närhet till Vekhyttan, Ingvaldstorp, Bälsås, och västra Hulvik vilket är ett område med tätbefolkad landsbygd. Denna bytespunkt blir därmed viktig för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för flera potentiella resenärer som i nuläget missas.

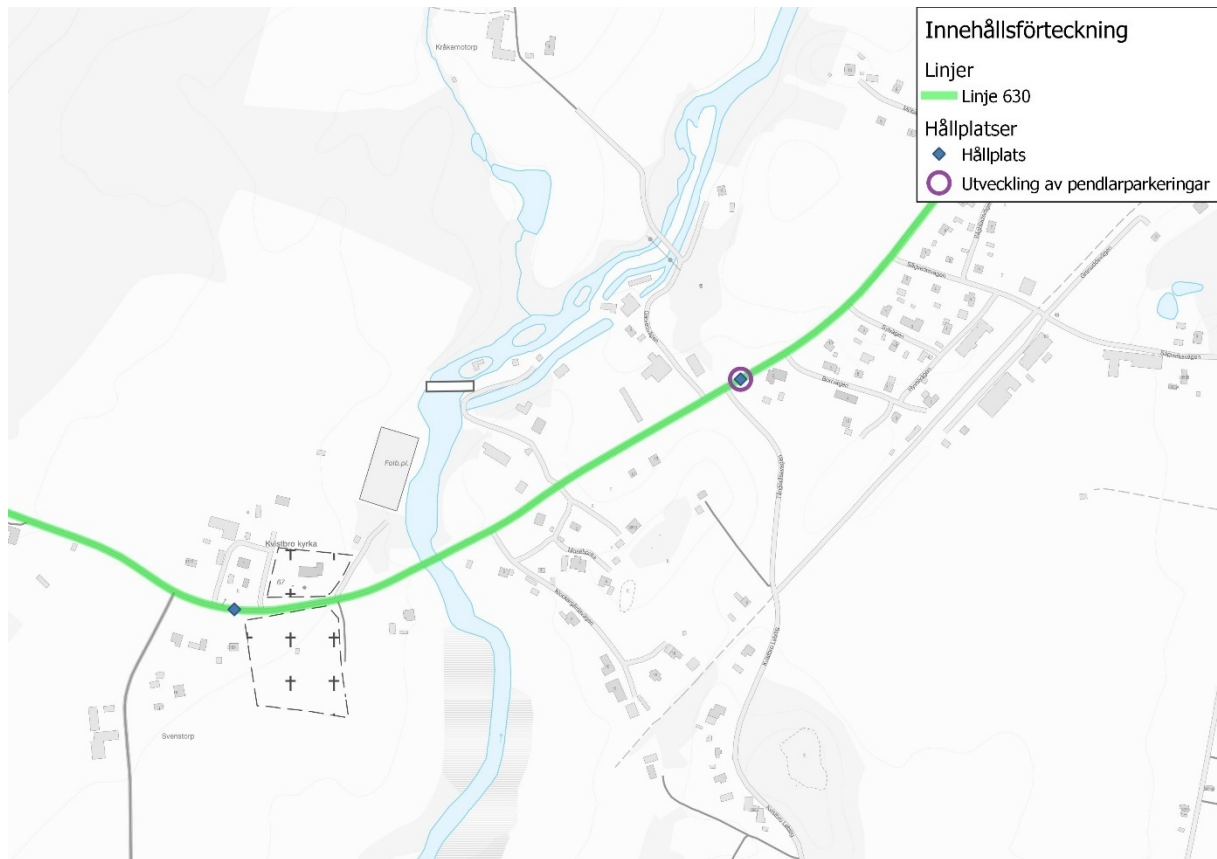


Figur 12: Pendelparkering vid Skärplingstorp längs linje 630.



### Ny pendelparkering, Gropen, Gropen-Kvistbro

Inom Gropen-Kvistbro saknas idag en pendelparkering som möjliggör för invånare utanför tätorten att byta trafikslag för att fortsätta sin resa. I närområdet finns en tätbefolkad landsbygd med mindre orter som Östra Hulvik, Binninge, Tångeråsa och Edsberg. Denna hållplats möjliggör för personer på landsbygden att resa kollektivt genom att ta bil eller cykel till hållplatsen och sedan fortsätta sin resa.



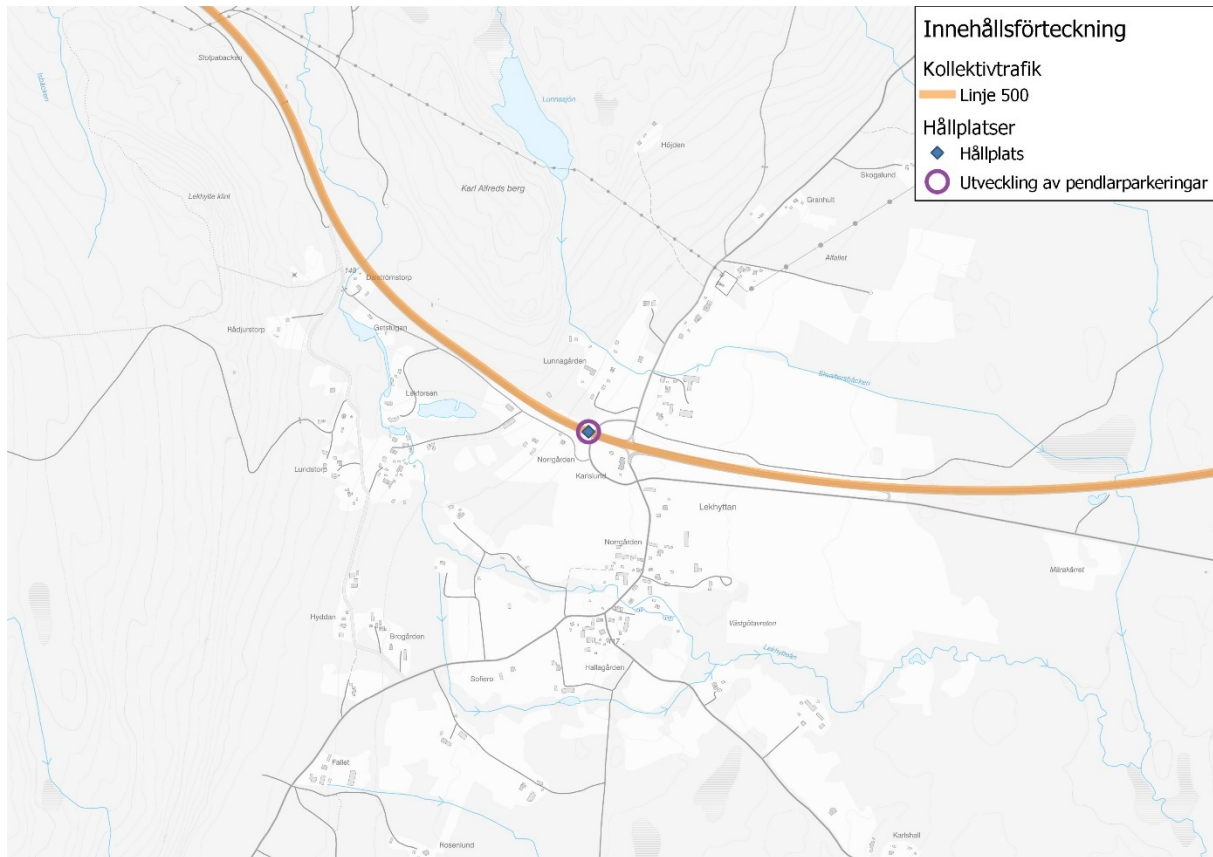
Figur 13: Pendelparkering vid hållplatsen i Gropen.

### Förlängning av linje 600, mellan Mullhyttan och Fjugesta

De ovan nämnda pendelparkeringarna syftar alla till att göra det möjligt att pendla med kollektivtrafiken på ett snabbt och gent sätt till och från Örebro. Parkeringsmöjligheterna för de som inte kan gå till hållplatsen kommer att öka attraktiviteten och reseunderlaget i sig självt, men det är även viktigt att expressbusslinje 600 förlängs till Mullhyttan. Dessa två åtgärder är effektiva var och en för sig, men om båda åtgärderna genomförs förbättras förutsättningarna för att resa kollektivt markant.

### Ny pendelparkering, Lekhyttan

Längs linje 500 finns det i nuläget ingen hållplats som är utrustad med pendelparkering inom Lekeberg. Denna pendelparkering möjliggör för människor på landsbygden att åka kollektivt till Örebro eller Karlskoga. Denna hållplats med pendelparkering minskar avstånden som personer på landsbygden behöver åka med bil för att nå en hållplats och gör det mer attraktivt att resa kollektivt.

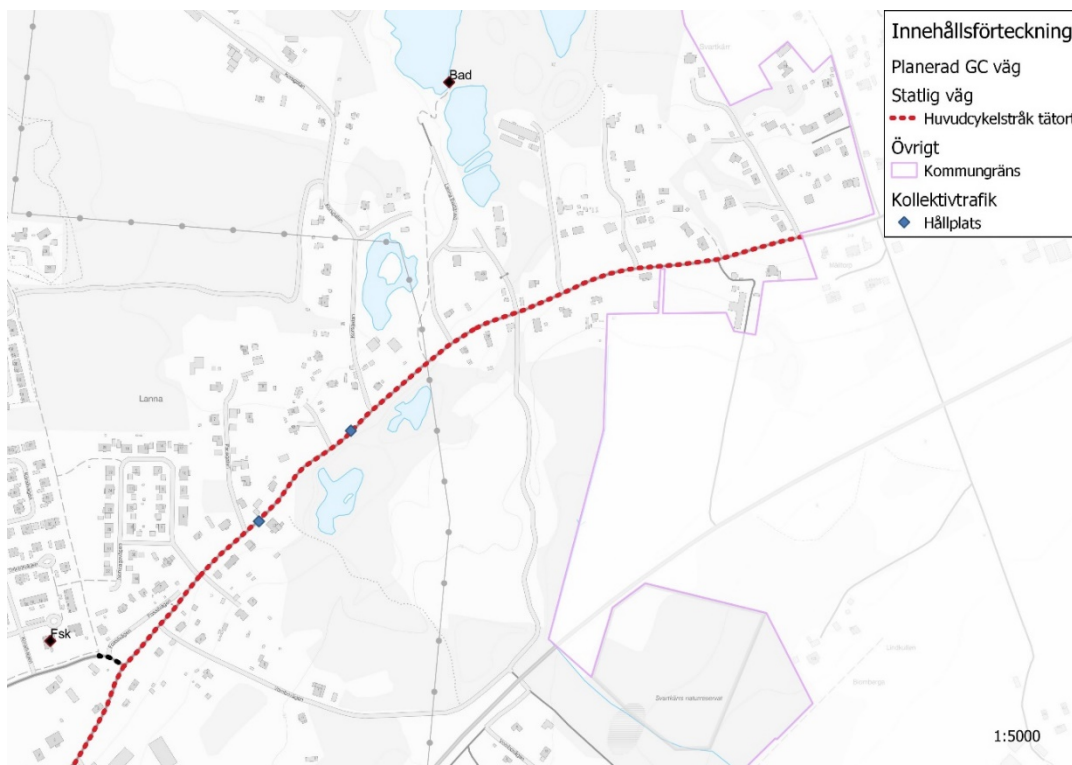


Figur 14: Pendelparkering i Lekhyttan längs linje 500 som går mellan Örebro och Karlskoga.

## Gång- och cykelvägar på statlig väg

*Cykelväg, på Väg 562, Lanna till Kommungräns*

Sträckan har omfattande trafiksäkerhetsproblem som orsakas av en väg med mycket smal vägren utan trottoar eller cykelväg. Detta gör det nästan omöjligt för oskyddade trafikanter att färdas på sträckan. Utmed sträckan finns bostadsområden som blivit avskurna från resor med annat än bil till resterande Lanna. Det är alltså inte möjligt att på ett trafiksäkersätt gå eller cykla till skola, hållplatser, arbetsplatser eller idrottsanläggningar. Detta leder till att många först kör barn eller ungdomar med bil till skolan eller andra aktiviteter och sedan kör bilen vidare mot arbetsplatsen i Örebro. Kommunen har och kommer fortsätta framföra behovet av en cykelväg på sträckan till Trafikverket på möten som hålls med myndigheten. En cykelväg här skulle vara viktig för att det ska vara möjligt att gå och cykla samt åka kollektivt till skolan.



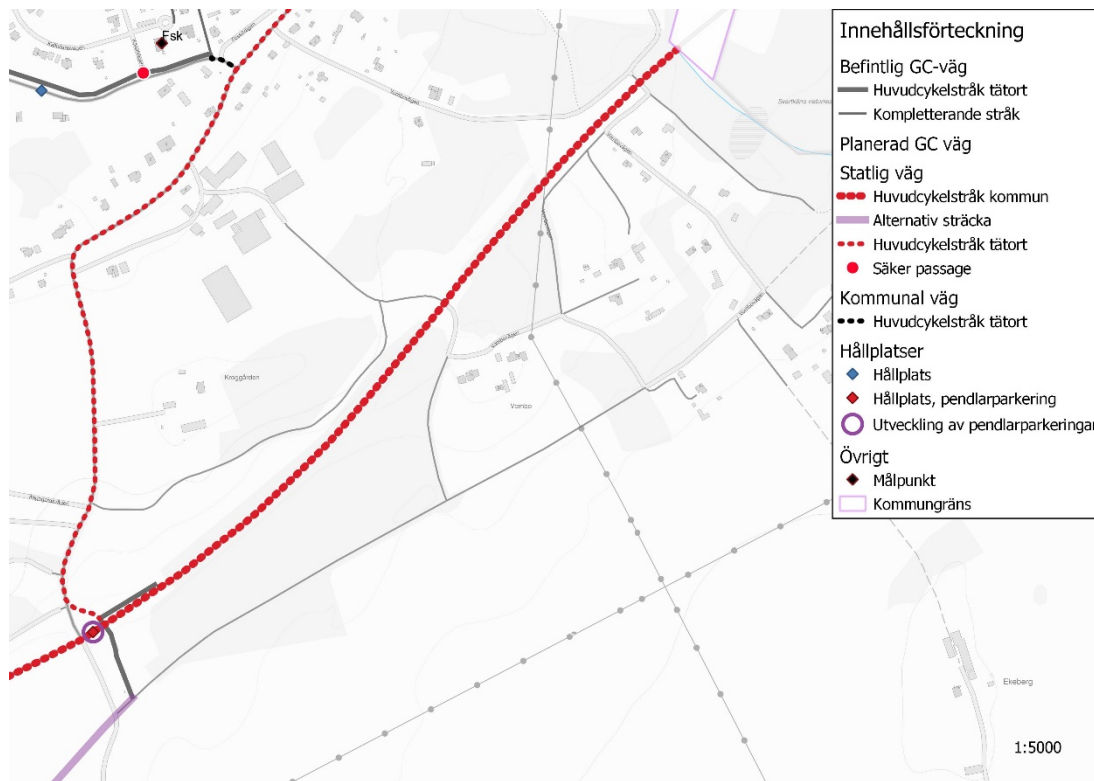
Figur 15: Karta, huvudcykelstråk tätort längs väg 562



Figur 16: Exempel på nuvarande utformning av väg 566 inom Lanna.

*Cykelväg, på Väg 562, Lanna till Hagakorset*

Sträckan är idag en 70 km/h sträcka med en relativt smal väg utan vägren. Det har tidigare genomförts en större investering i hållplatsen Hagakorset i Lanna. Det är även vid denna hållplats som en expressbuss gör det möjligt att pendla till andra delar av Lekeberg och Örebro. Idag har sträckan till hållplatsen trafiksäkerhetsproblem för oskyddade trafikanter, genom att åtgärda dessa trafiksäkerhetsproblem skulle hållplatsen användas effektivare och fler väljer att cykla till hållplatsen och fortsätta resan kollektivt. Kommunen har identifierat att en gång- och cykelväg på sträckan skulle öka attraktiviteten att resa med hållbara alternativ som cykel och kollektivtrafik.



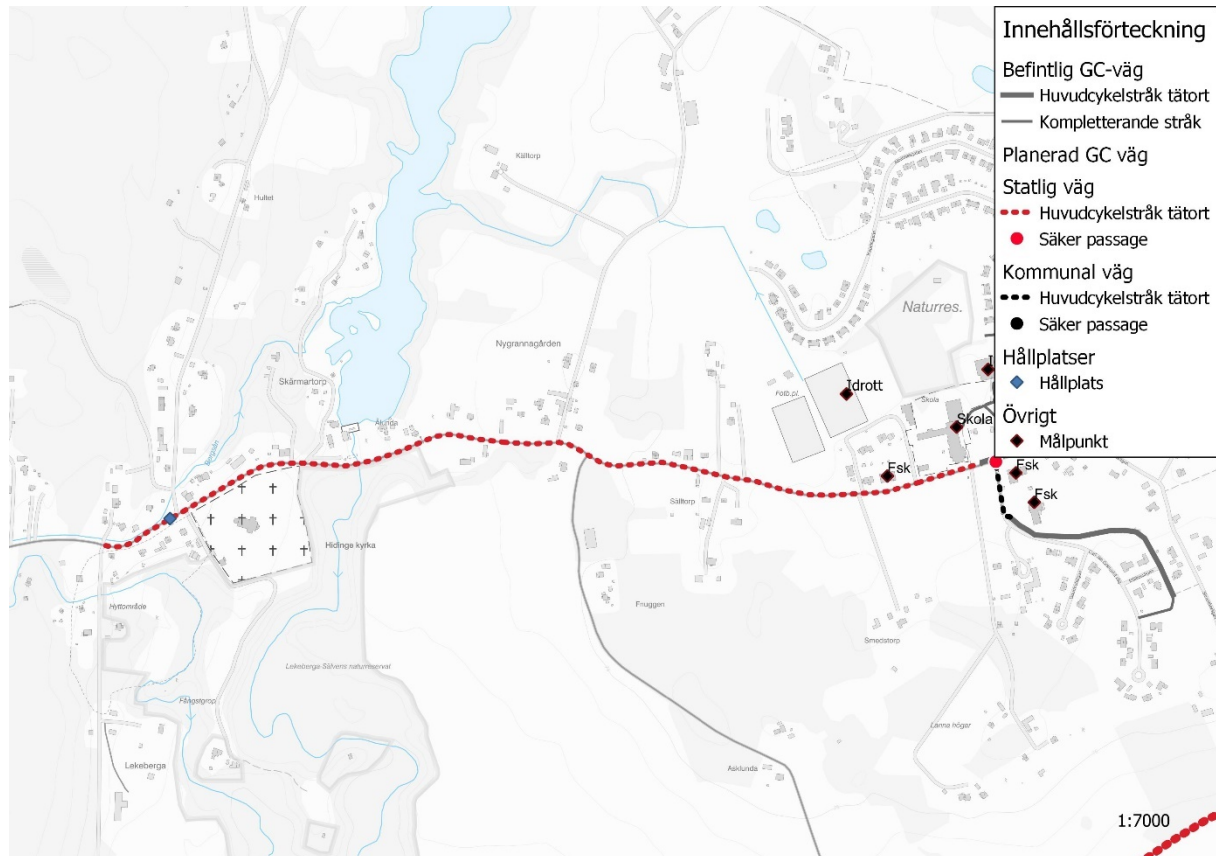
Figur 17: Väg 562 mellan Lanna och Hagakorset



Figur 18: Nuvarande utformning av väg 562, hållplats Hagakorset syns långt bort i bild.

*Cykelväg, på Väg 566 "Hidingevägen" till Hidinge*

Väg 566 är relativt smal och saknar vägren. Det är många barn och unga som cyklar denna sträcka för att ta sig till skolan eller fritidsaktiviteter. Stråket länkar ihop Hidinge med Lanna, vilket medför att boende i Hidinge kan ta sig säkert till skolan eller vidare till andra målpunkter i Lanna. Det finns även hållplatser efter sträckan som får en utökad åtkomst och förhöjd attraktivitet.



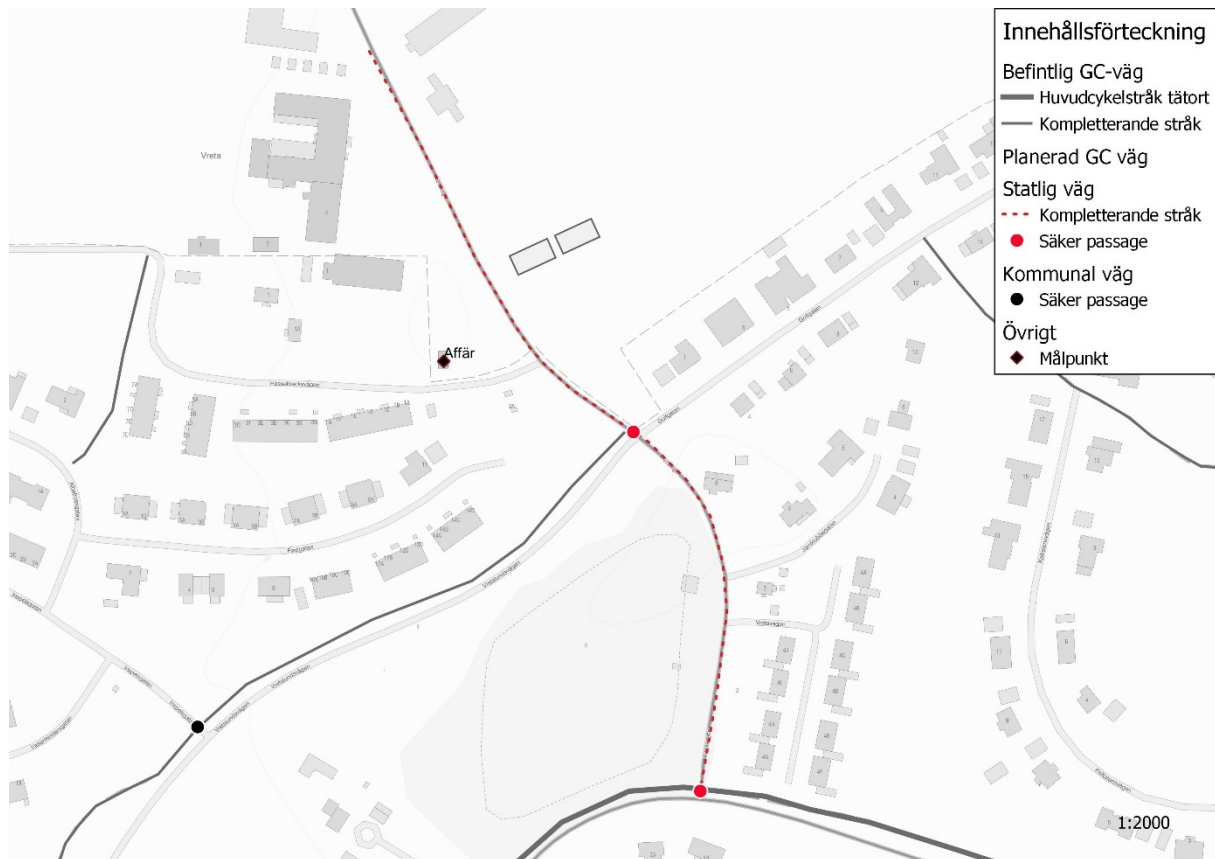
Figur 19: Väg 566 mellan Lanna och Skärmartorp.



Figur 20: Nuvarande utformning av väg 566 mot Hidinge

### Cykelväg, på väg 567 "Vretavägen", Lanna

Gång- och cykelvägen skapar ett genare gång- och cykelnät i Lanna. Stråket binder samman flera existerande stråk med varandra. Detta möjliggör för flera vägval när det gäller gång och cykel. Gång- och cykelvägens huvudsyfte är att göra nätet gent och lätt navigerat. Detta kommer att höja attraktiviteten att cykla i Lanna.



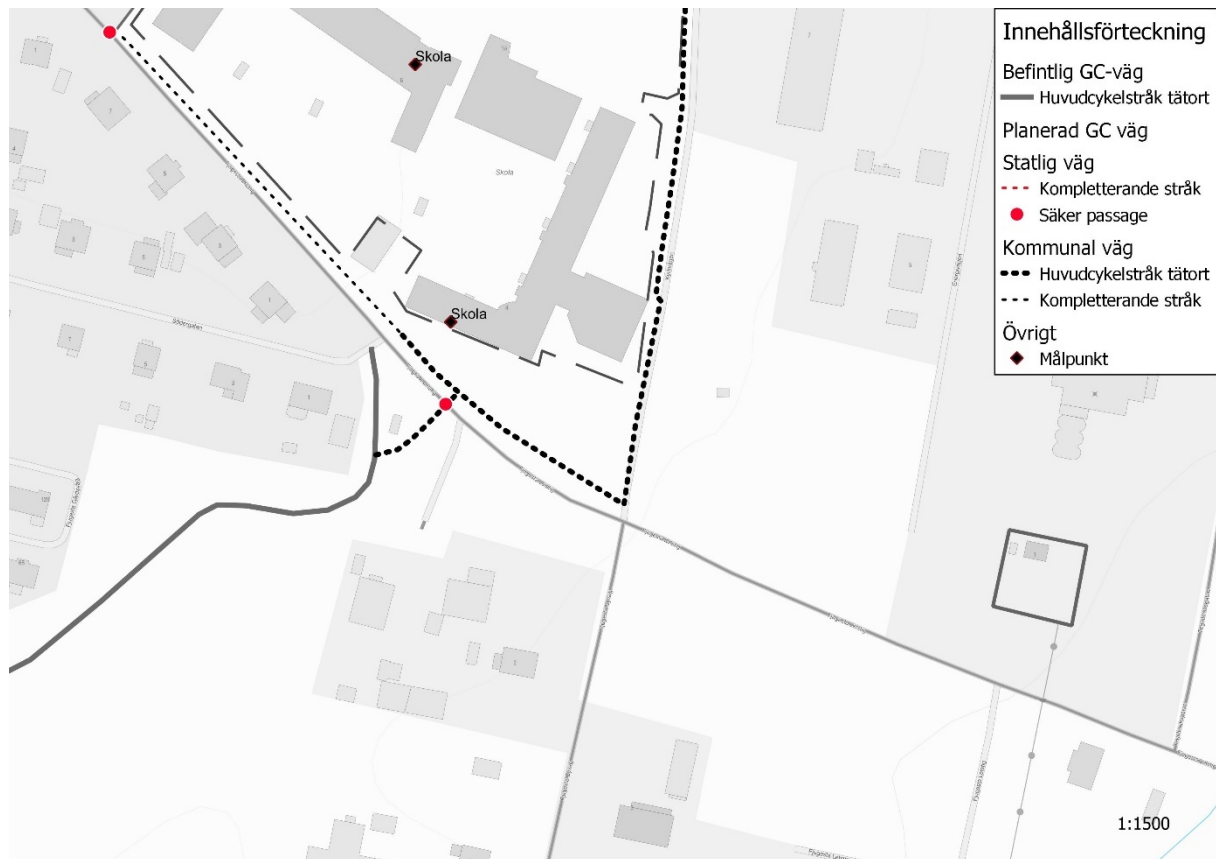
Figur 21: Vretavägen, väg 567 i Lanna.



Figur 22: Exempel på nuvarande utformning på väg 567 (Vretavägen).

### Säkra passager, på Väg 564 "Fjugesta Letstig", Fjugesta

I Fjugesta finns behovet av säkra passager för att göra skolvägarna säkra för barn. I nuläget saknas passager i direkt anslutning till Lekebergsskolan, vilket skapa otrygghet på morgonen och eftermiddagen när många bilar och oskyddade trafikanter ska samsas på Fjugesta Letstig. Fram till passagera planeras gång- och cykelvägar att byggas under 2024 och 2025.



Figur 23: Säkra passager vid Lekebergsskolan på Fjugesta Letstig, väg 564.



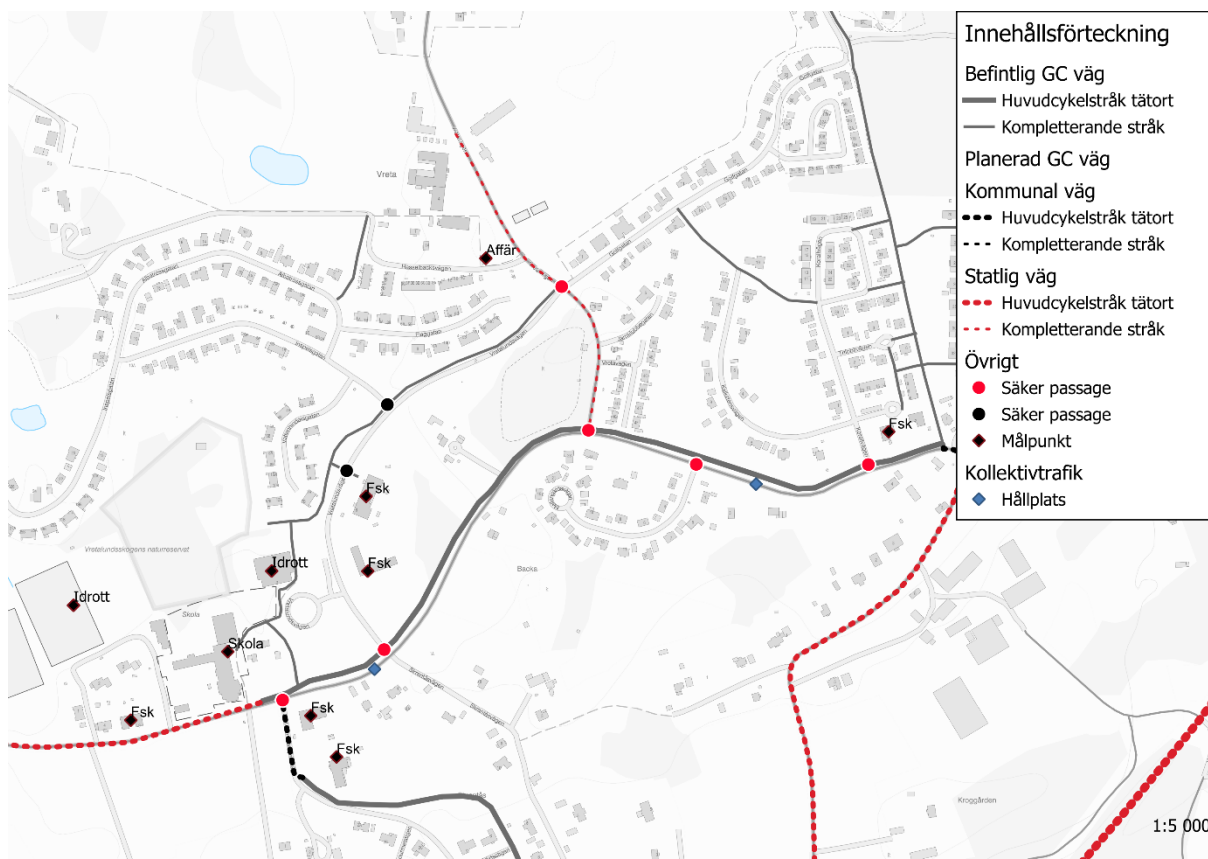
Figur 24: Exempel på nuvarande utformning på Fjugesta Letstig väg 564.

*Säkra passager, på väg 566 "Hidingevägen", Lanna*

Det finns tre passager på befintlig cykelväg längs väg 566 i Lanna vid korsningarna Vretavägen, Korallvägen och Vretalundsvägen. På dessa platser behöver säkra passager anläggas för att göra det möjligt att cykla säkert och snabbt på en längre sträcka inom tätorten. Detta är viktigt för hela cykelnätet i Lanna och därmed öka attraktiviteten att cykla till målpunkter och hållplatser inom tätorten. Det behövs även en ny säker passage vid Mellangårdsvägen för att göra det möjligt att färdas över vägen säkert. Detta kommer göra det attraktivare att cykla till Hidinge skola samt att pendla från hållplatsen på motsatt sida av väg 566.

*Säker passage, på väg 567 "Golfgatan", Lanna*

Passage över Vretavägen vid Golfgatan. Denna passage bidrar till att skapa säker väg till skolan och hållplatser i Lanna.

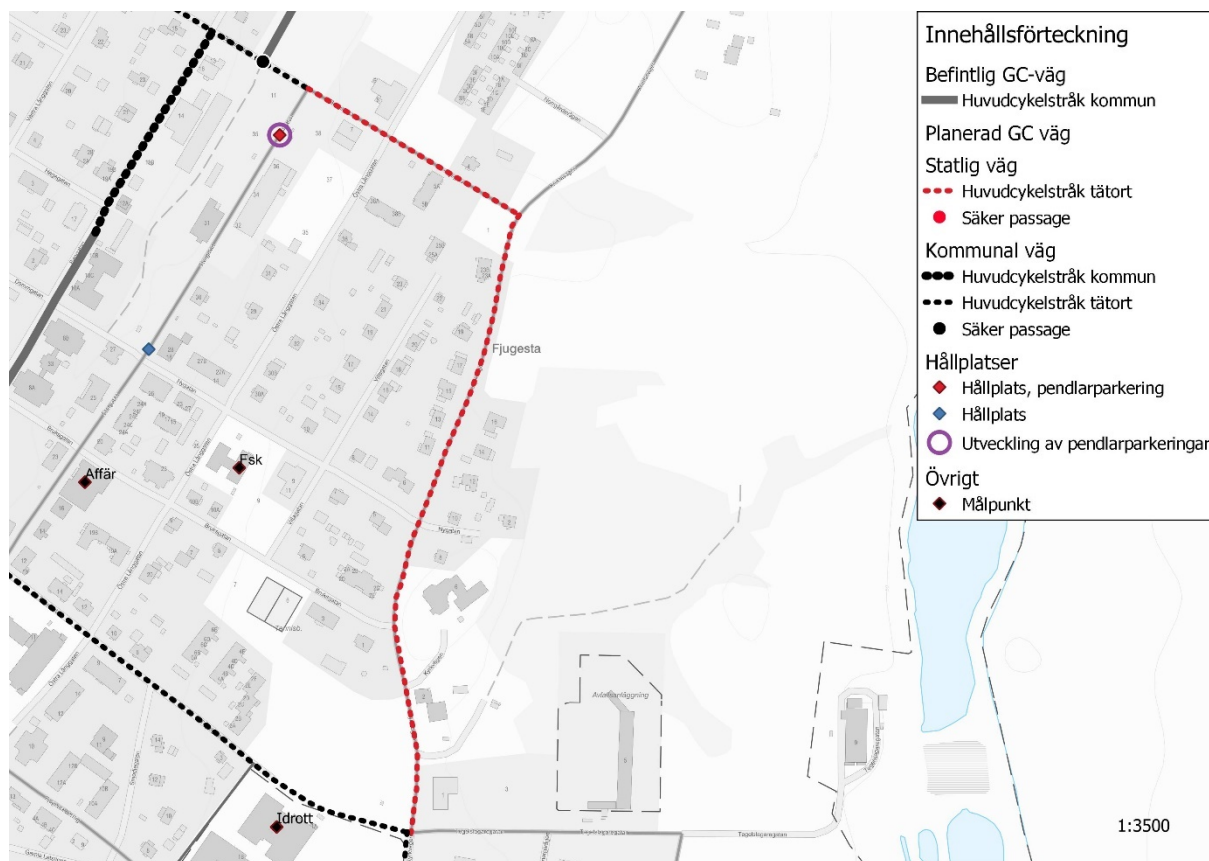


Figur 25: Säkra passager vid väg 566 och 567.



*Cykelväg, på Väg 524 "Kyrkvägen", Fjugesta*

Kyrkvägen är en smal väg med kuperad terräng som begränsar sikten för trafikanter. Denna sträcka är också en populär skolväg, vilket skapar otrygghet för många barn och unga när de ska gå eller cykla till skolan. Sträckan är utpekad som en del av huvudcykelstråk tätort och ökar trafiksäkerheten för unga att gå eller cykla till och från Lekebergsskolan. Sträckan efterfrågas också av pedagoger på skolan för att nå grönområdena öster om skolan och möjliggör även pendling till verksamhetsområdet vid väg 524. Cykelvägen på Kyrkvägen ansluter genom delen på Bergsgatan som ansluter bostadsområden och Lekebergsskolan.



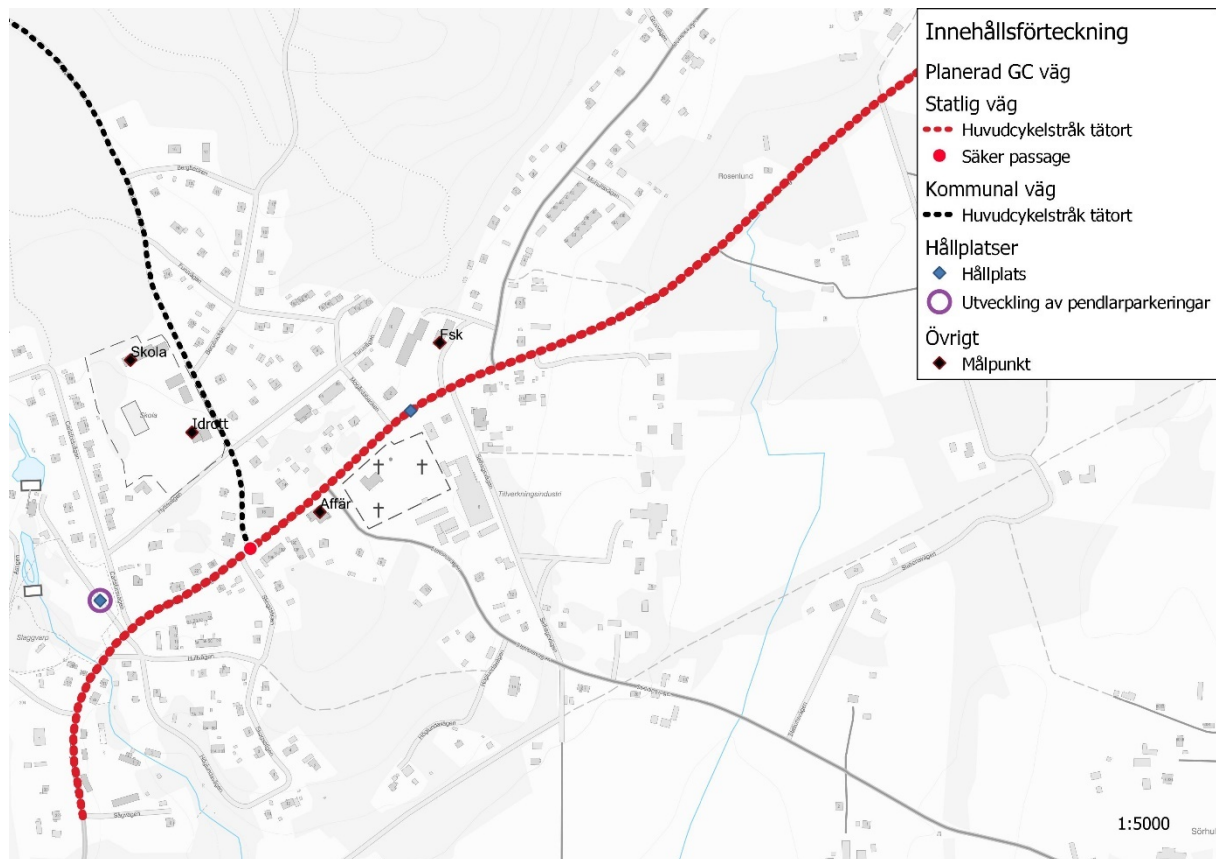
Figur 26: Väg 524 i Fjugesta.



Figur 27: Exempel på nuvarande utformning på genomfartsväg 524 "Kyrkvägen".

*Cykelväg och säkra passager, på väg 204 "Mullhytte Letstig" inom Mullhyttan*

Väg 204 går igenom Mullhyttan och delar tätorten i två delar, en längsmedgående cykelväg med en ny säker passage över väg 204 skulle minska denna barriäreffekt, skapa säkerskolväg och göra hållplatserna mer tillgängliga i Mullhyttan. Sträckan är en del i huvudcykelstråk kommun som på sikt ska binda samman Mullhyttan med Gropen-Kvisbro och Fjugesta.



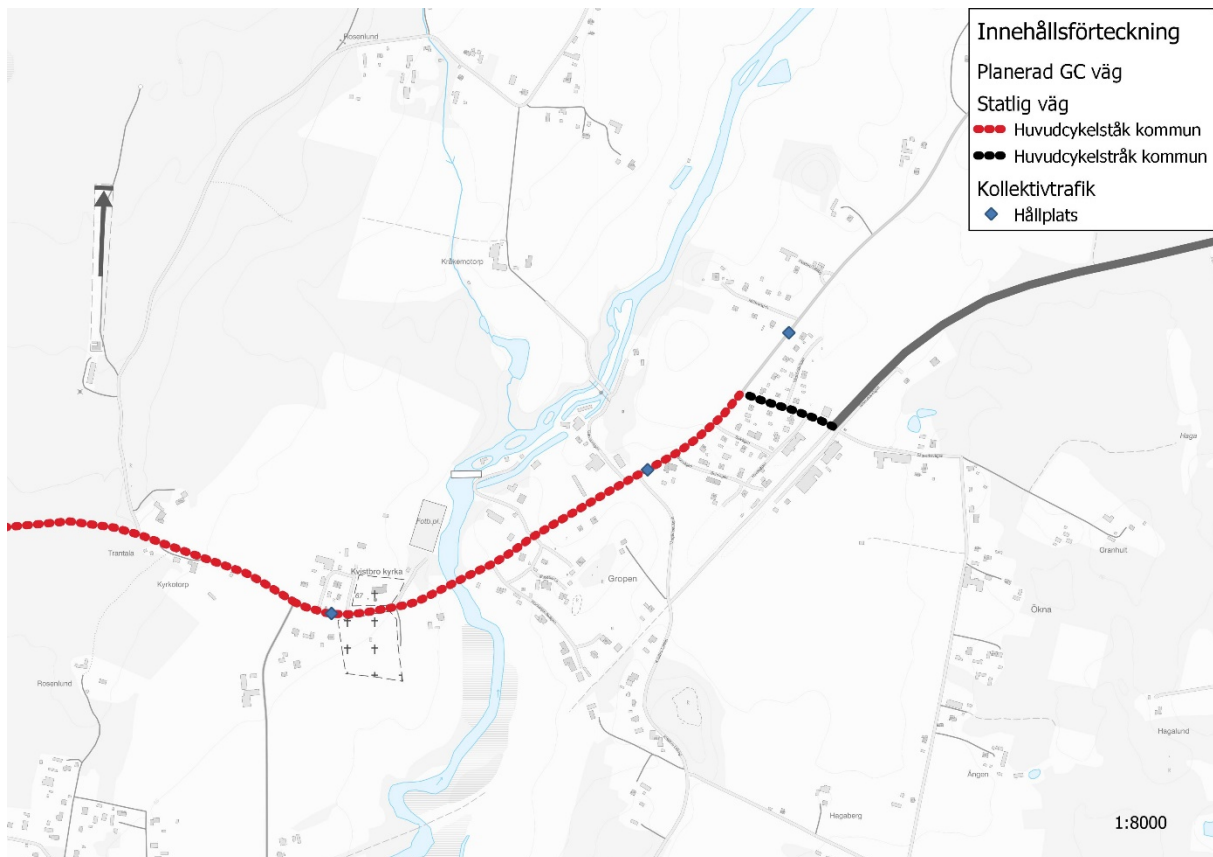
Figur 28: Väg 204 inom tätorten Mullhyttan.



Figur 29: Exempel på nuvarande utformning av väg 204 i Mullhyttans tätort

### Cykelväg och säkra passager, på väg 204 "Kvistbro Letstig" inom Gropen-Kvistbro

Tätorten Gropen-Kvistbro ligger i närheten av Fjugesta med möjligheten att skapa goda pendlingsmöjligheter för cykel. Idag finns en cykelväg mellan Fjugesta och Gropen-Kvistbro på den gamla banvallen. Det saknas en sträcka på väg 204 inom tätorten för att göra det tryggt och säkert att cykla hela vägen till Fjugesta, eller mellan Gropen och Kvistbro. Lekebergsskolan är placerad i den sydöstra delen av Fjugesta, vilket innebär att elever skulle kunna cykla 3 km på säker cykelväg från Gropen-Kvistbro till skolan. Denna åtgärd gör också hållplatserna längs väg 204 mer tillgängliga oskyddade trafikanter.



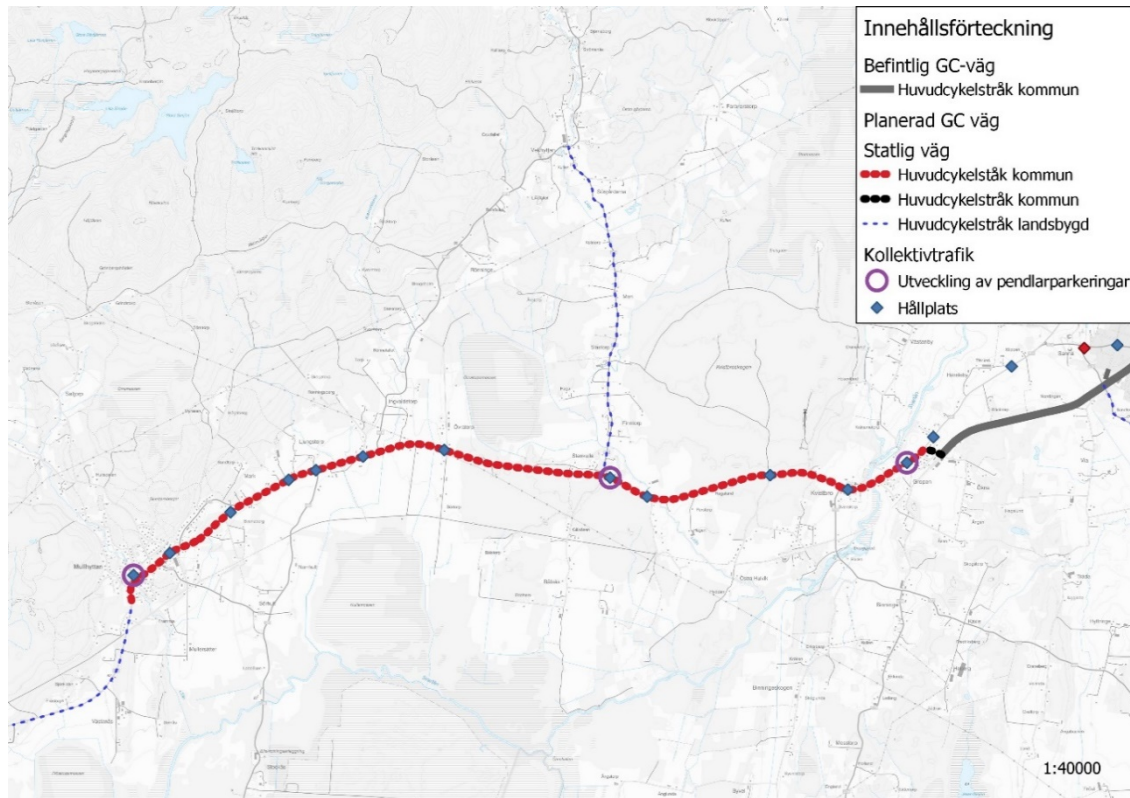
Figur 29: Säker cykelväg i tätorten Gropen-Kvistbro på väg 204.



Figur 30: Exempel på nuvarande utformning av väg 204 inom Gropen-Kvistbro

*Cykelväg, Väg 204, mellan Mullhyttan och Fjugesta*

Väg 204 mellan Mullhyttan och Fjugesta är som tidigare nämnts omgiven av en tätbefolkad landsbygd. Sträckan är på en mil, vilket blivit en vanligare sträcka att pendla i och med el-cykeln. Längsmed sträckan finns flera hållplatser och tre av dessa har nämnts ovan som möjliga pendelparkeringar. Cykelvägen på väg 204 kommer göra det möjligt för de som bor längsmed sträckan att ta sig säkert till och från hållplatser, vilket ökar attraktiviteten för kollektivtrafiken. Idag saknar hela sträckan ett anpassat utrymme för oskyddade trafikanter och hastigheten på sträckan är 80 km/h.



Figur 31: Väg 204, mellan Mullhyttan och Fjugesta.

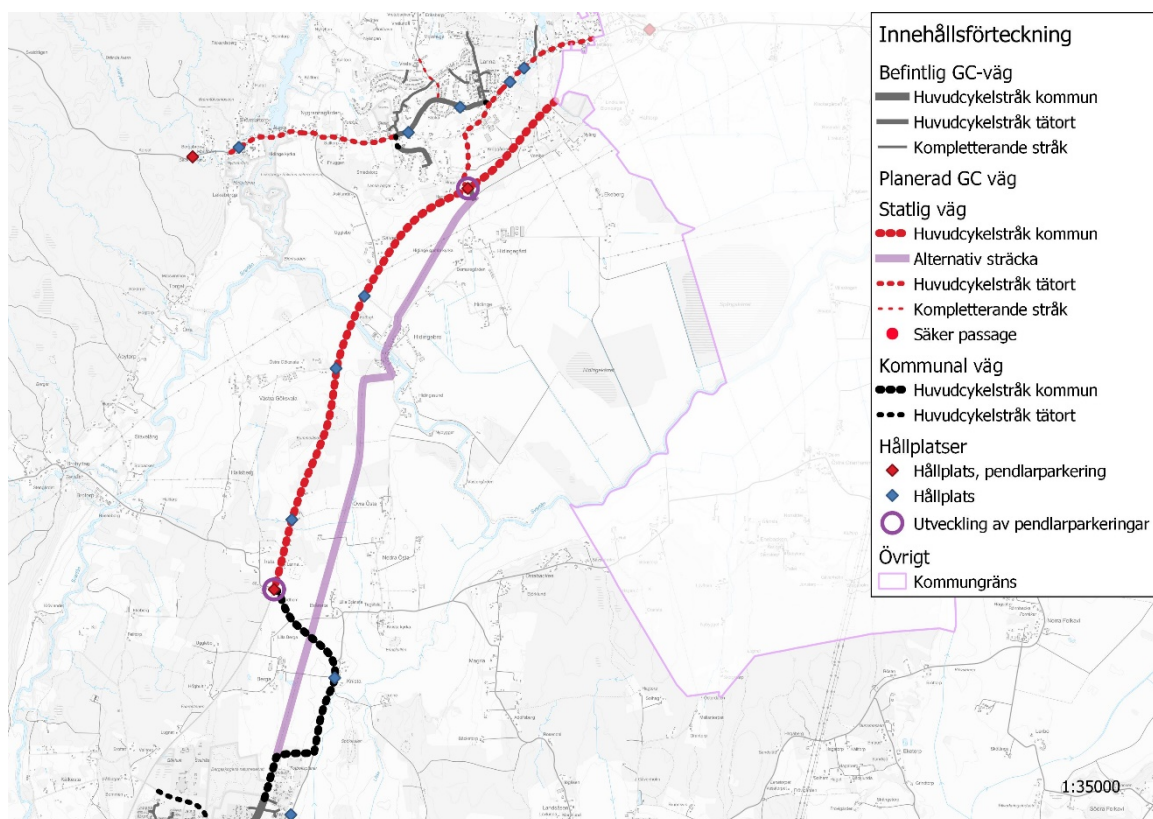


Figur 32: Exempel på nuvarande utformning av väg 204 mellan Mullhyttan och

### Cykelväg, Väg 204, mellan Fjugesta och Lanna

Kommunen utreder parallellt två alternativ att bygga en cykelväg mellan Fjugesta och Lanna. Det ena alternativet går längs väg 204, det andra alternativet går längs den gamla banvallen. Det är i nuläget inte bestämt vilket av alternativen som föredras, utan alternativet som bedöms vara möjlig utifrån väghållare, markägareförhållanden och ekonomi kommer att väljas. Detta bedöms vara en lång process utan säkerhet att något av alternativen är möjligt, eftersom besluten att prioritera sträckan i Länstransport planen eller att reglera mark inte kan tas av kommunen, utan är en fråga för Trafikverket.

Det finns däremot en nuvarande problematik med avsaknaden av ett separerat utrymme för oskyddade trafikanter. I nuläget är väg 204 en väg som på vissa sträckor saknar vägren, vilket gör att vägen inte är att anses som säker för oskyddade trafikanter eller upplevs som trygg att färdas längs. Det har även i närtid skett en dödsolycka med en cyklist på sträckan.



Figur 33: Väg 204, mellan Fjugesta och Lanna



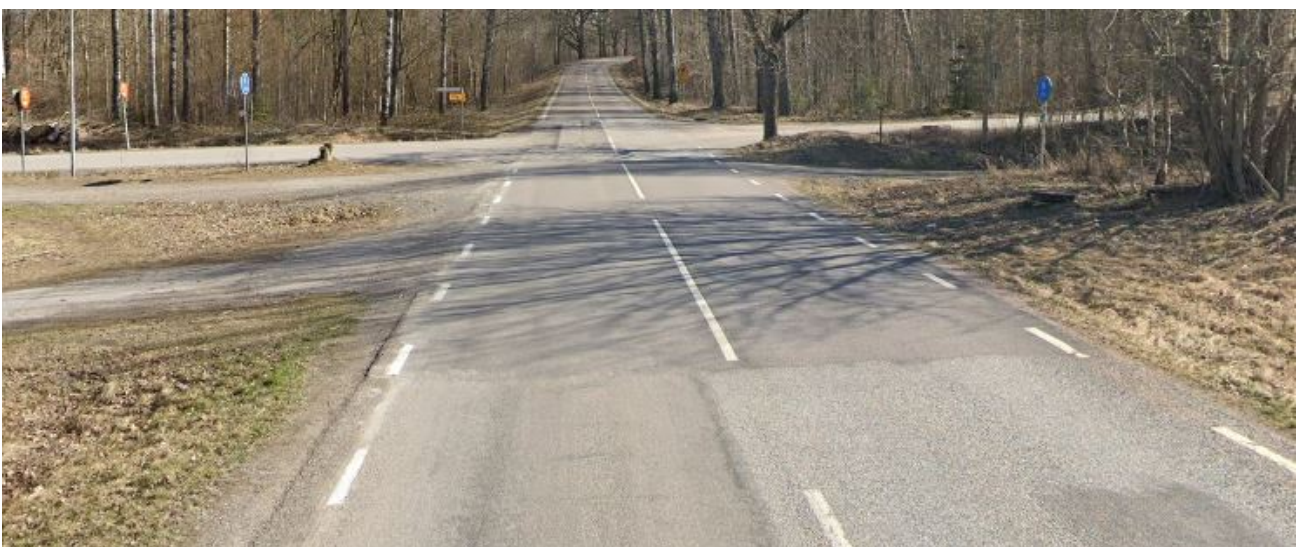
Figur 34: Nuvarande utformning av väg 204 mellan Fjugesta och Lanna

### Säker passage, på väg 518, Fjugesta

Den nuvarande cykelvägen mellan Fjugesta och Gropen-Kvistbro har möjligheten att användas som en säker skolväg för barn och unga samt pendlingsled till Fjugesta. I nuläget saknas en säker passage vid väg 518 för att sträckan ska vara säker. Denna säkra passage ska samla ihop två passager med kort avstånd till varandra och innehålla hastighetsreducerandehinder. Detta ska göra det säkert att färdas till och från Fjugesta för studier eller arbete.



Figur 35: Säker passage på väg 518 mellan Fjugesta och Gropen-Kvistbro.



Figur 36: Nuvarande utformning av platsen vid väg 518.

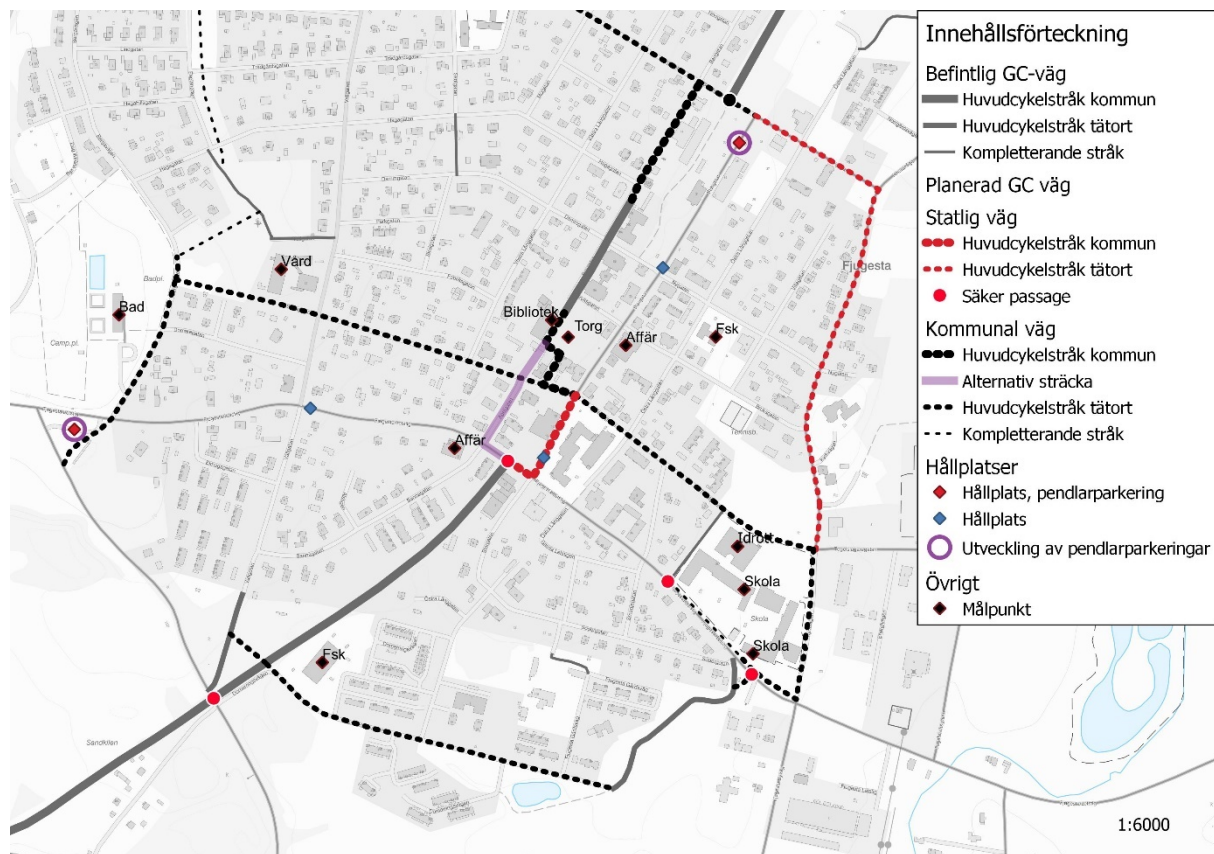
## Cykelvägar på kommunal och enskild väg

De planerade cykelvägarna på kommunal väg och enskild väg kommer att presenteras per tätort. I slutet av varje tätort kommer en översiktlig karta att presenteras med statliga, kommunala och enskilda vägar, vilket skapar en överblick av målbilden i tätorterna.

### *Cykelväg, längsmed Tegelgatan och Sveagatan till Bergavägen, Fjugesta*

Ett gång- och cykelstråk på sträckan ska bidra till säker skolväg för de som färdas till Lekebergsskolan. Stråket passerar flera målpunkter i Fjugesta som centrum, hållplatser, Sannabadet och vårdcentralen samt Lekebergsskolan. Detta stråk är utpekad som ett huvudcykelstråk tätort i den nya översiktsplanen som är en viktig del för det tänkta nätet av cykelvägar i Fjugesta. Det kommer på sikt att kopplas samman med både huvudcykelstråk kommun andra huvudcykelstråk tätort och kompletterande stråk. Cykelvägen placeras inte på Fjugesta Letstig, eftersom det är en statlig väg som kommunen inte har rådighet över. Fjugesta Letstig är även en genomfartsgata med högt trafikflöde och är relativt smal på vissa ställen, vilket gör att det anses lämpligare att placera stråket på Sveagatan och Tegelgatan.

I nuläget består vägarna som leder till Lekebergsskolan av flera smala vägar och genomfartsleder, vilket gör att många väljer att skjutsa sina barn till skolan. Det har skapat en dålig trafiksituation vid skolan som behöver åtgärdas, att anlägga en cykelväg på tegelgatan är en av de viktigaste åtgärderna för en säkrare väg till Lekebergsskolan.

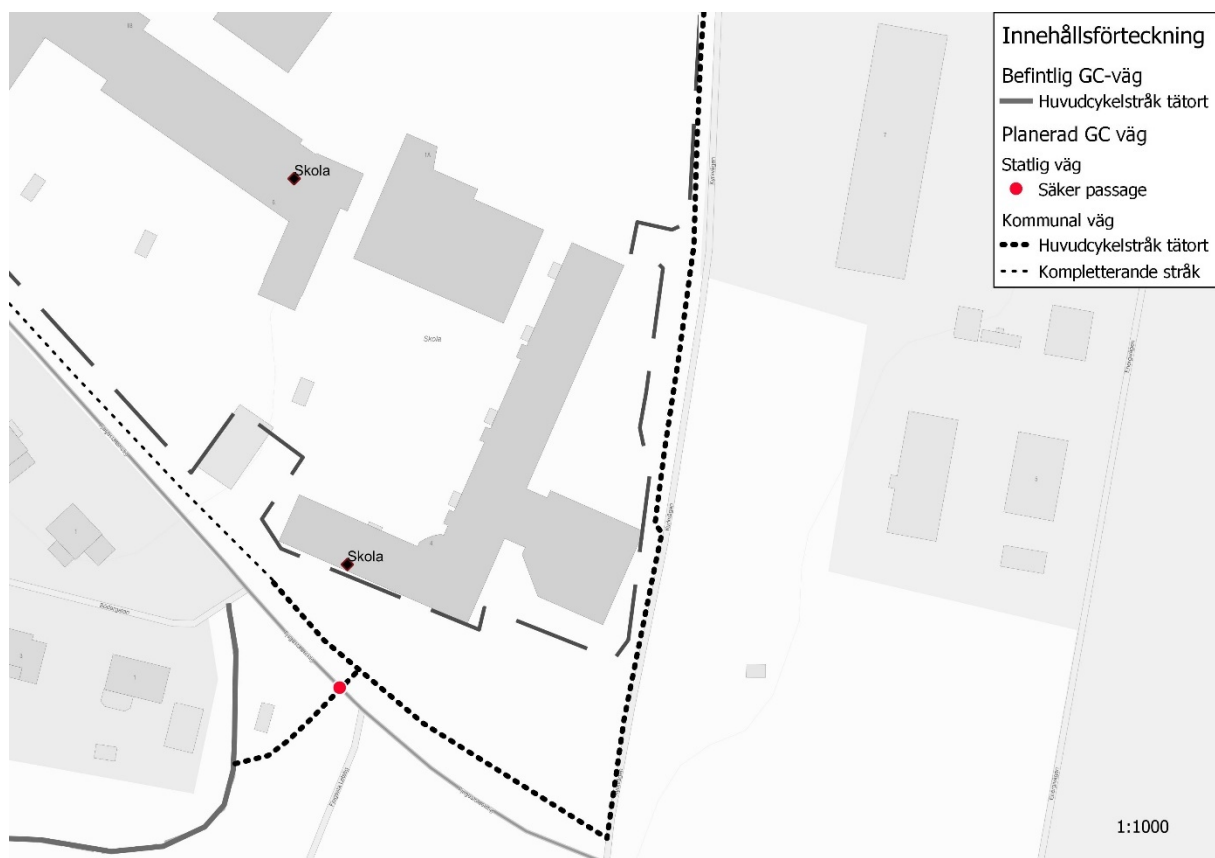


Figur 37: Huvudcykelstråk tätort längsmed Sveagatan och Tegelgatan i Fjugesta på kommunal väg.

*Cykelväg och säker passage, på Tegelgatan via Lekebergsskolan över Fjugesta Letstig, Fjugesta*

Stråket är en del av de åtgärder som vidtas för att skapa en säker trafiksituation vid Lekebergsskolan. Sträckan går från Tegelgatan, över Fjugesta Letstig via en ny säker passage och sedan ned till Fjugesta södra på en befintlig cykelväg. Stråket är ett huvudcykelstråk tätort och ska göra det säkert för elever att färdas till skolan.

I nuläget saknas både en säker passage vid Fjugesta Letstig som är en av genomfartslederna i Fjugesta. Fjugesta Letstig har höga trafikflöden vid de tider som elever tar sig till skolan. Cykelvägen gör det även säkert att färdas förbi ett nytt område med parkeringsplatser, varutransport och skolskjutsar som byggs i år vid Lekebergsskolan.



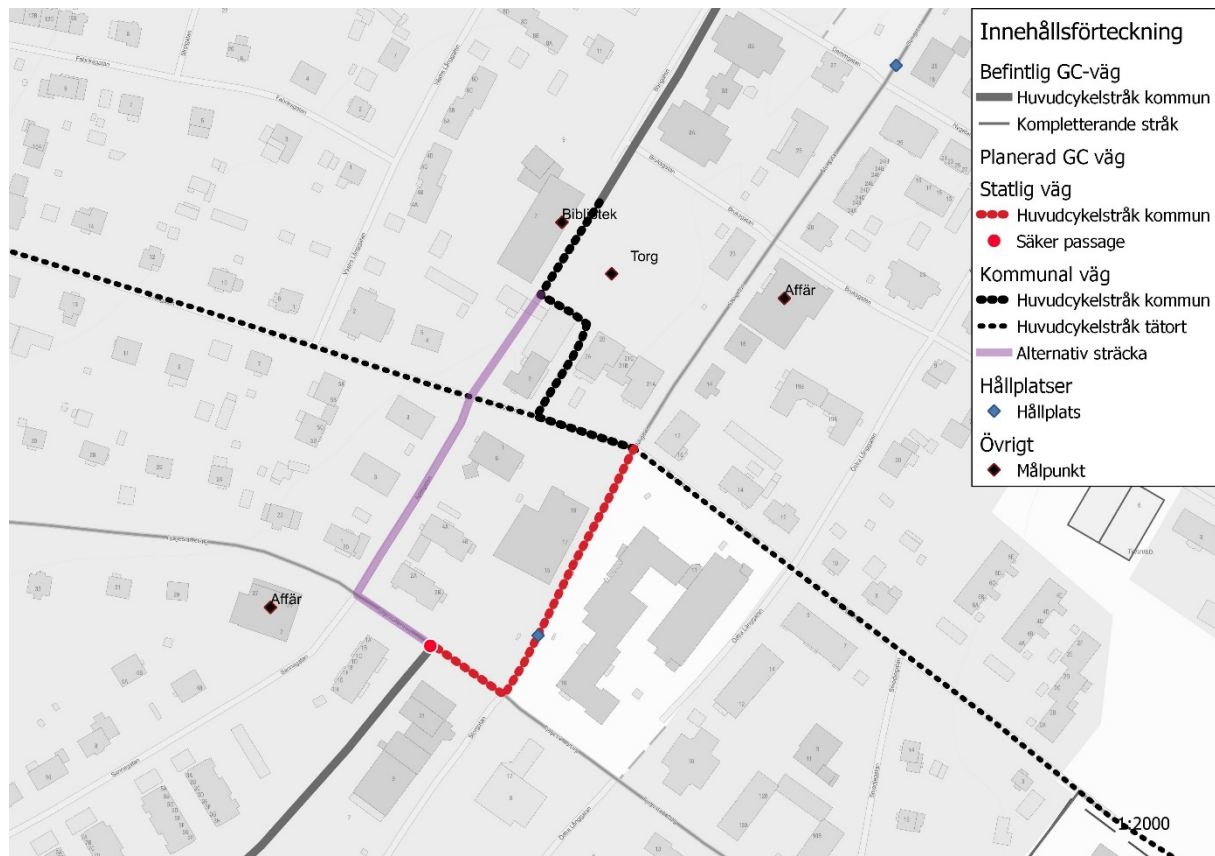
Figur 38: Huvudcykelstråk vid Lekebergsskolan i Fjugesta.



*Cykelväg, Från Fjugesta Letstig på Storgatan eller Apelgatan till torget, Fjugesta*

Stråket är en del av huvudcykelstråk kommun och ska skapa en gen och snabb cykelväg till Fjugesta centrum eller andra målpunkter i nätverket av cykelvägar. Denna del är en relativt kort, men viktig för att hela sträckningen av huvudcykelstråk kommun i Fjugesta ska bli sammanhållen, gen och säker samt fungera funktionsmässigt som snabb cykelväg.

På denna sträcka ingår även en säker passage över Fjugesta Letstig samt en sträcka på Apelgatan eller Storgatan. På denna sträcka finns det två alternativa vägar, eftersom sträckan på Apelgatan behöver utredas och diskuteras med fastighetsägaren.

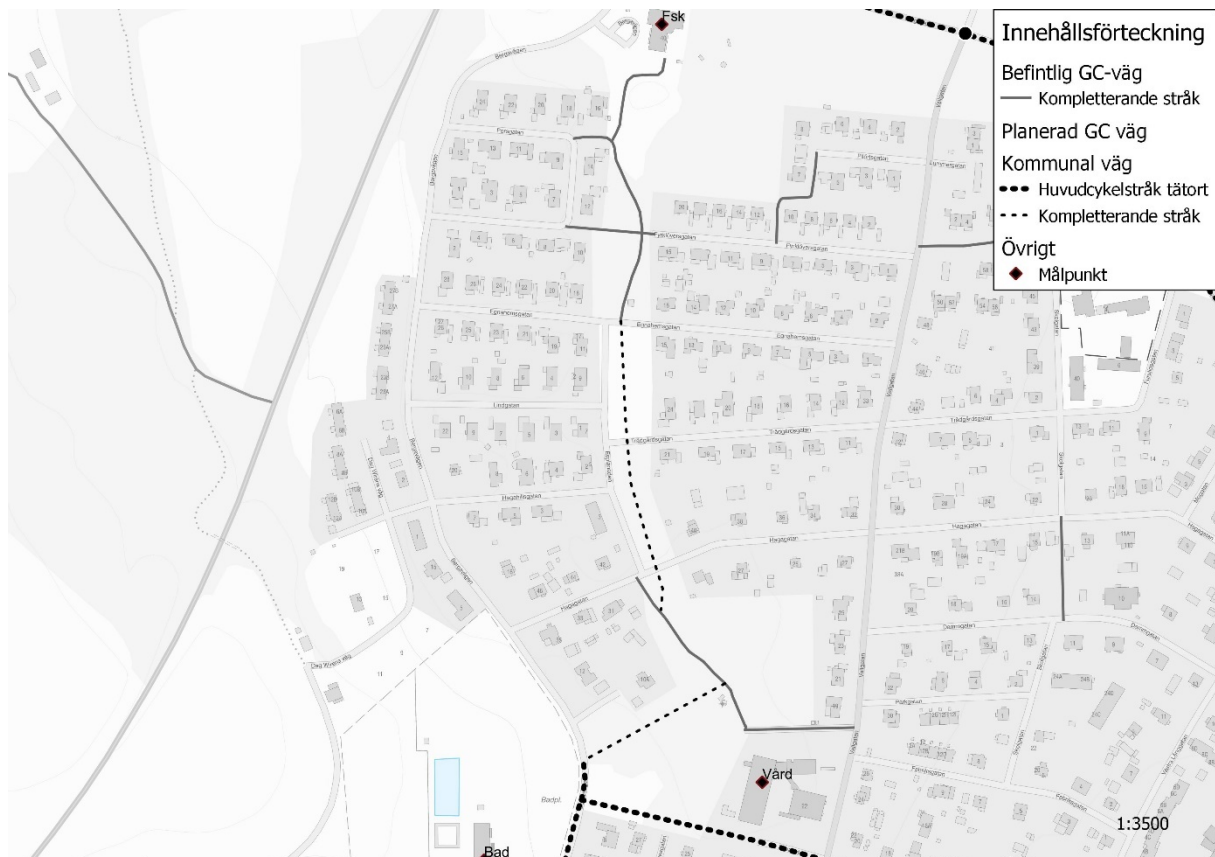


Figur 39: Huvudcykelstråk kommun, med två alternativ i Fjugesta.

### Cykelväg, på Esplanaden, Fjugesta

Längsmed sträckan på Esplanaden finns målpunkter som förskola, lekparker, Geijers äng och Sannabadet. Det ingår också en gång- och cykelväg på Geijers äng som ska göra parken mer tillgänglig för alla. Ytan där en cykelväg planeras används redan för att cykla på trots att den idag består av gräs, genom att anlägga en hårdgjord cykelväg blir det enklare och tydligare att cykla igenom parken, vilket höjer säkerheten på platsen. I och med att området har flera platser som yngre barn har som målpunkt är det viktigt med ett separerat utrymme i trafikrummet för att skapa trygghet. Detta stråk är kompletterande och ska göra det gent och säkert att färdas till dessa målpunkter.

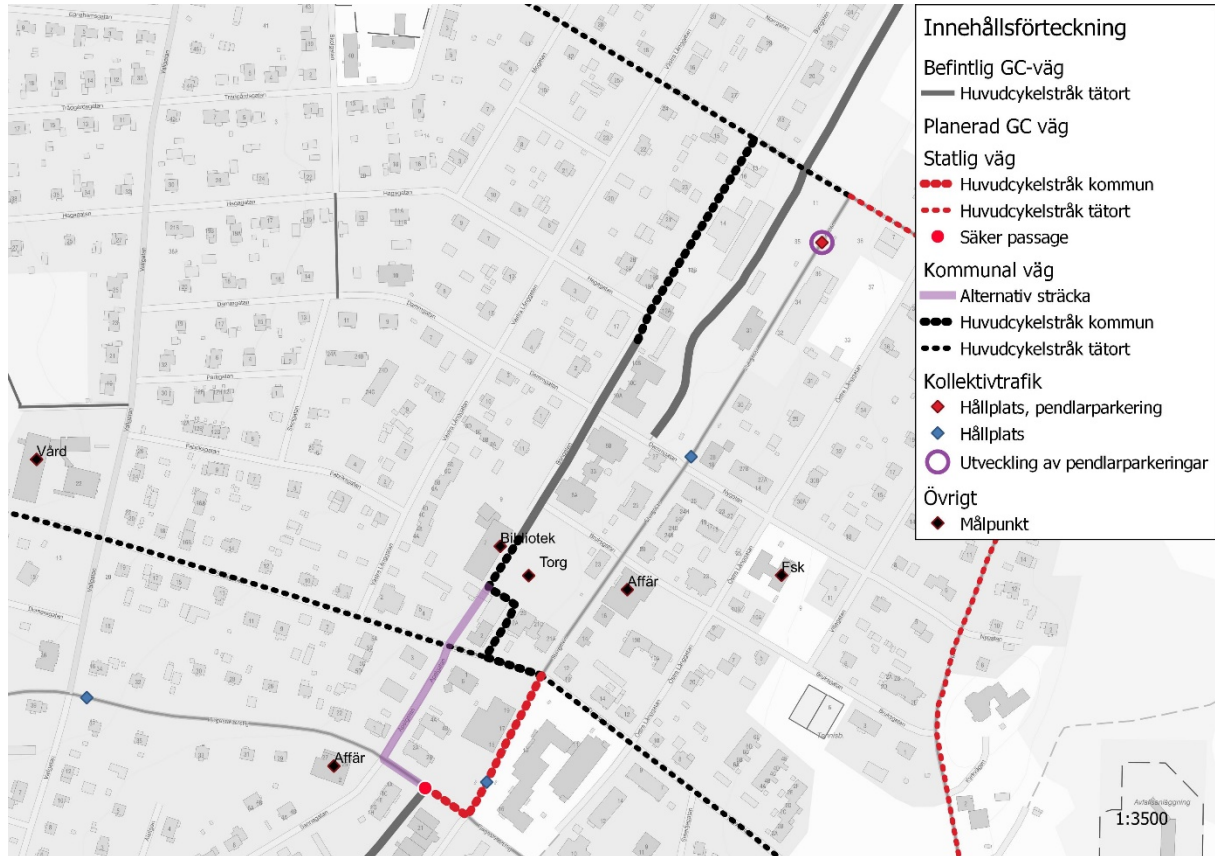
Området kring Esplanaden är en tätbefolkad del av Fjugesta och stråket kommer i framtiden att binda ihop målpunkterna och bostadsområdet med det övriga cykelnätet i tätorten. Detta bidrar även till säker väg till förskolan.



Figur 40: Kompletterande cykelstråk längs Esplanaden i Fjugesta.

*Cykelväg, Från Sveagatan över torget längsmed Bangatan till Bergsgatan, Fjugesta*

Sträckan koppla samman banvallen från Gropen-Kvistbro och banvallen i norr. På sträckan finns en säker passage över torget för att binda samman gång- och cykelvägen på Stickspåret med Bangatan. Den befintliga sträckan på Bangatan byggs ut till Bergsgatan och sedan vidare till norra delen av banvallen. Sträckan är ett huvudcykelstråk kommun och möjliggör ett längre sammanhängande stråk genom tätorten Fjugesta som ska vara en snabb och gen cykelväg för pendling.

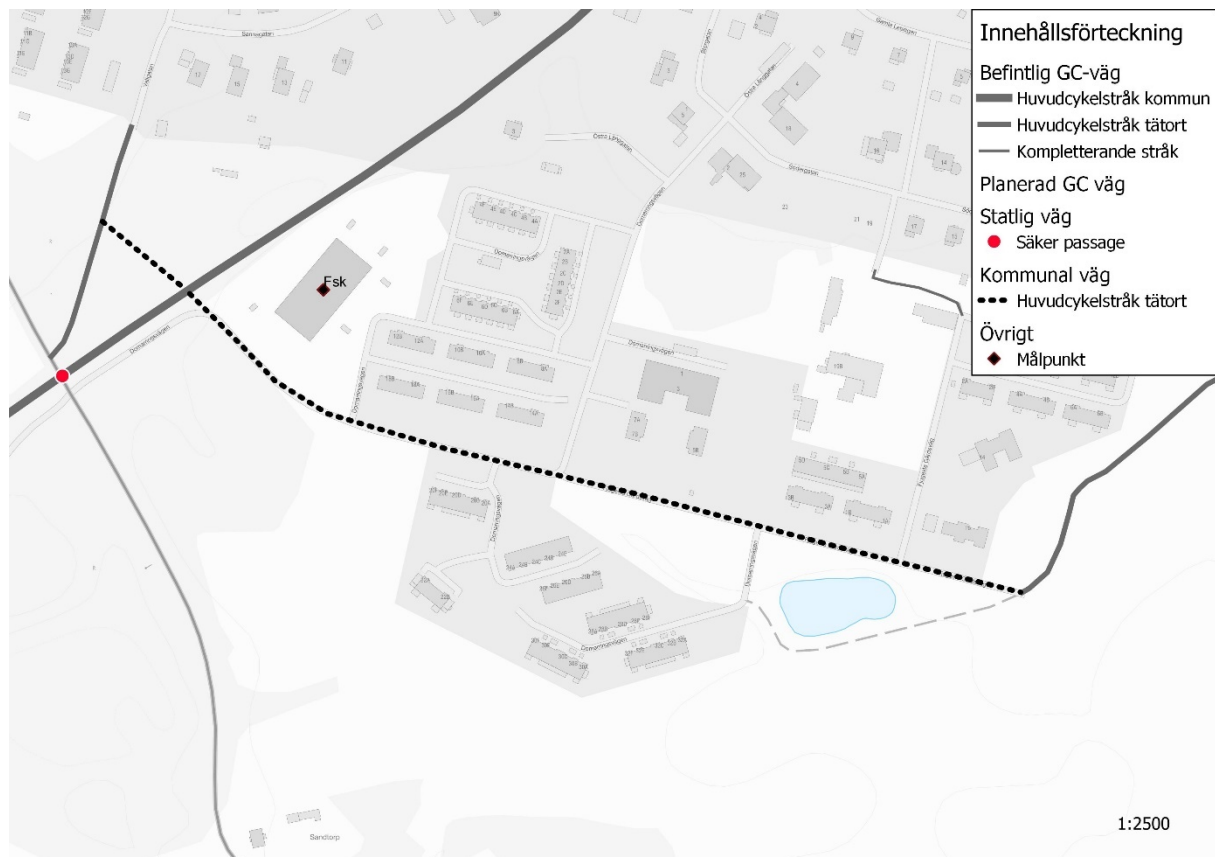


Figur 41: Länkar med en säkerpassage över Fjugesta torg som ska binda samman huvudcykelstråk kommun inom Fjugesta.

### Cykelväg, på Fjugesta Gårdsväg och Domarringsvägen, Fjugesta

Fjugesta gårdsväg är ett huvudcykelstråk tätort som går från en befintlig gång- och cykelväg som kommer från Lekebergsskolan, längsmed Fjugesta Gårdsväg och Domarringsvägen, passerar banvallen, fram till Vallgatan. Anslutningen till huvudcykelstråk kommun på banvallen skapar en säker och gen väg till Lekebergsskolan från Gropen-Kvistbro. Utmed stråket finns även ett område med marklägenheter, förskolan Södra och två LSS boenden. Området binds samman med Lekebergsskolan och övriga cykelnätet i Fjugesta genom cykelvägen.

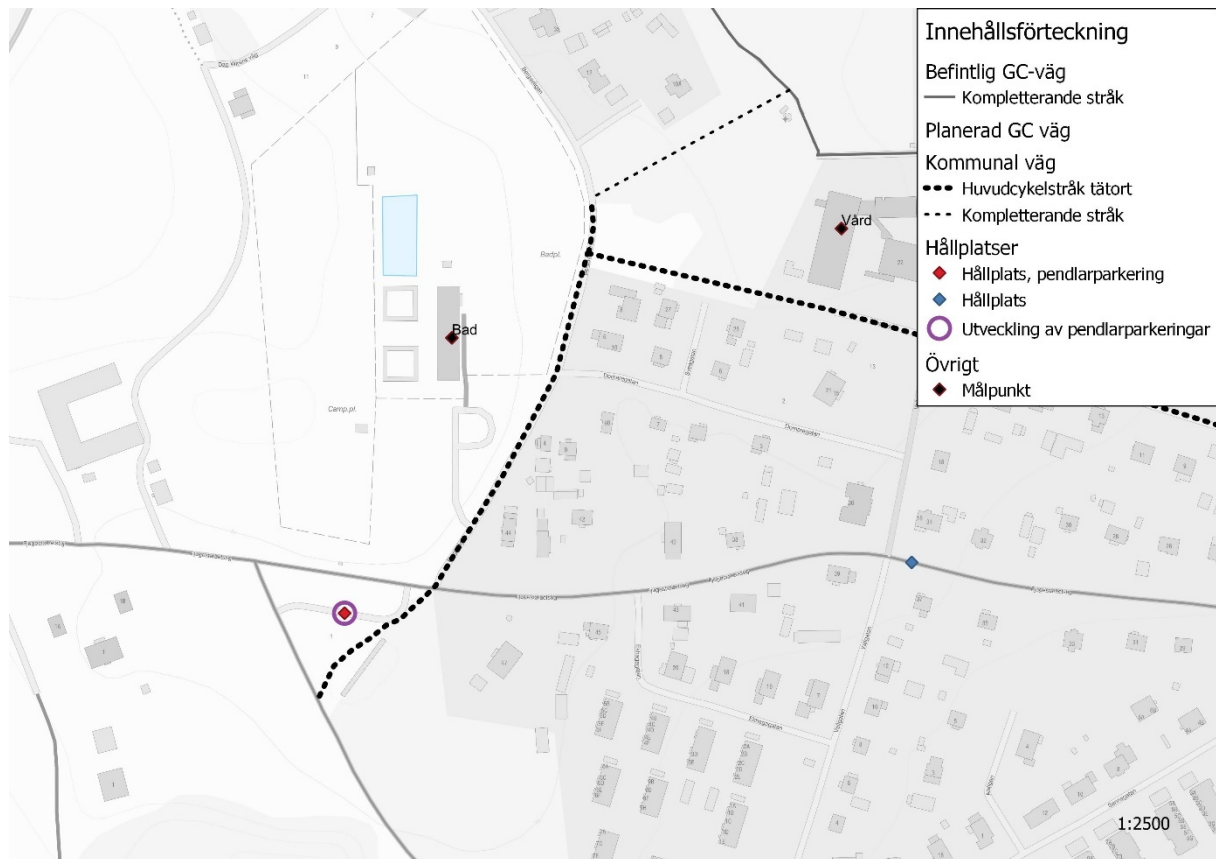
Detta stråk skapar flera alternativa vägar att cykla på från Fjugesta södra och andra målpunkter i Fjugesta. Fjugesta Gårdsväg är en bred väg, vilket gör det möjligt att relativt enkelt anpassa trafikrummet för oskyddade trafikanter, utan att påverka framkomligheten för andra trafikslag.



Figur 42: Huvudcykelstråk tätort på Fjugesta Gårdsväg och Domarringsvägen

### Cykelväg, på Bergavägen, Fjugesta

Stråket går från Geijers äng till hållplatsen vid Sannabadet, vägen är väldigt smal och utan vägren. Sommartid är det relativt höga trafikflöden vid denna plats, eftersom Sannabadet har öppet. Detta stråk skapar möjligheten att ta sig säkert till hållplatsen vid Sannabadet och även till målpunkten Sannabadet. Detta ska göra det enklare att pendla med kollektivtrafiken från hållplatsen.

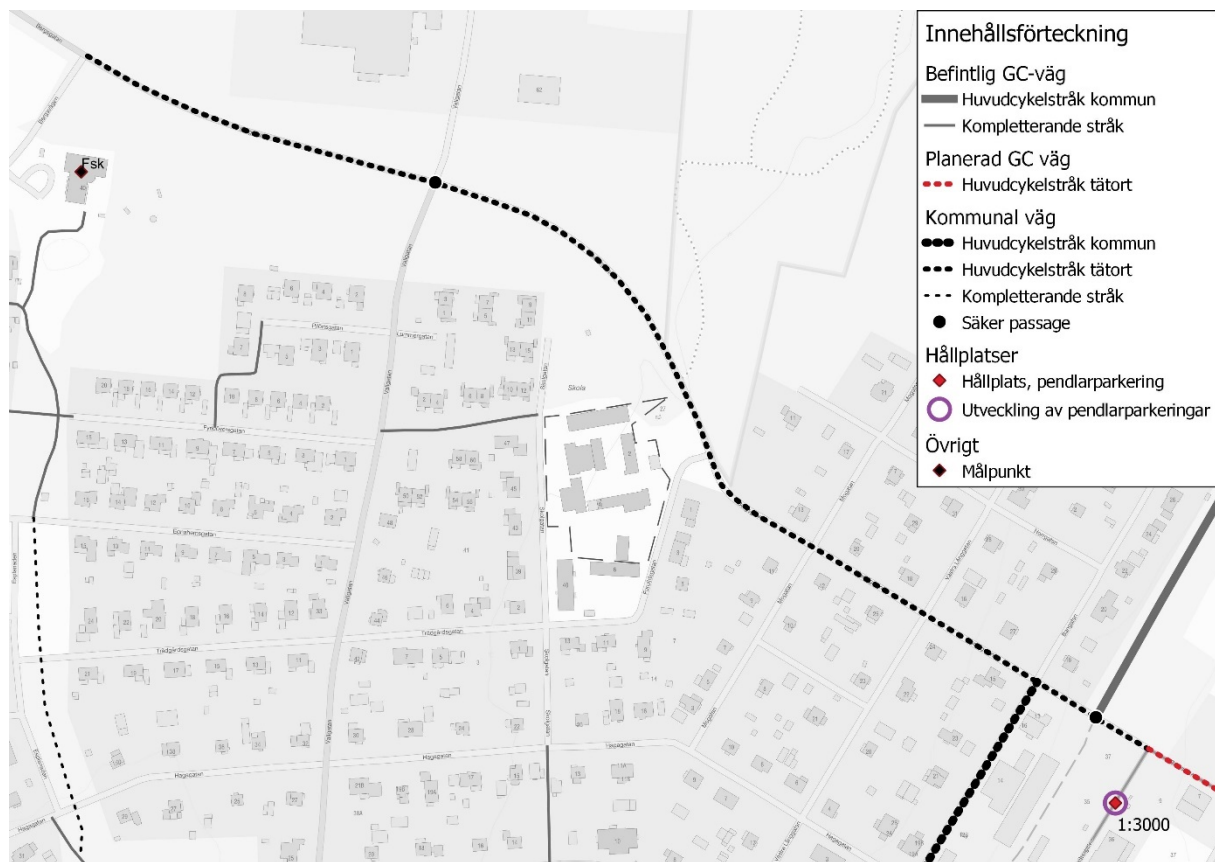


Figur 43: Huvudcykelstråk tätort vid Bergavägen i Fjugesta.

*Cykelväg, på Bergsgatan, Fjugesta*

Stråket på bergsgatan är ett huvudcykelstråk tätort som skapar möjligheten att färdas till och från Äventyrets förskola, Berga verksamhetsområde och Berga skogens naturreservat till centrum, eller vidare i nätverket av cykelvägar. Det finns flera andra planerade gång- och cykelvägar som ansluter till Bergsgatan. Det gör att sträckan bidrar till att skapa ett heltäckandenät av gång- och cykelvägar samtidigt som sträckan möjliggör pendling med kollektivtrafik via hållplatsen Bergsgatan.

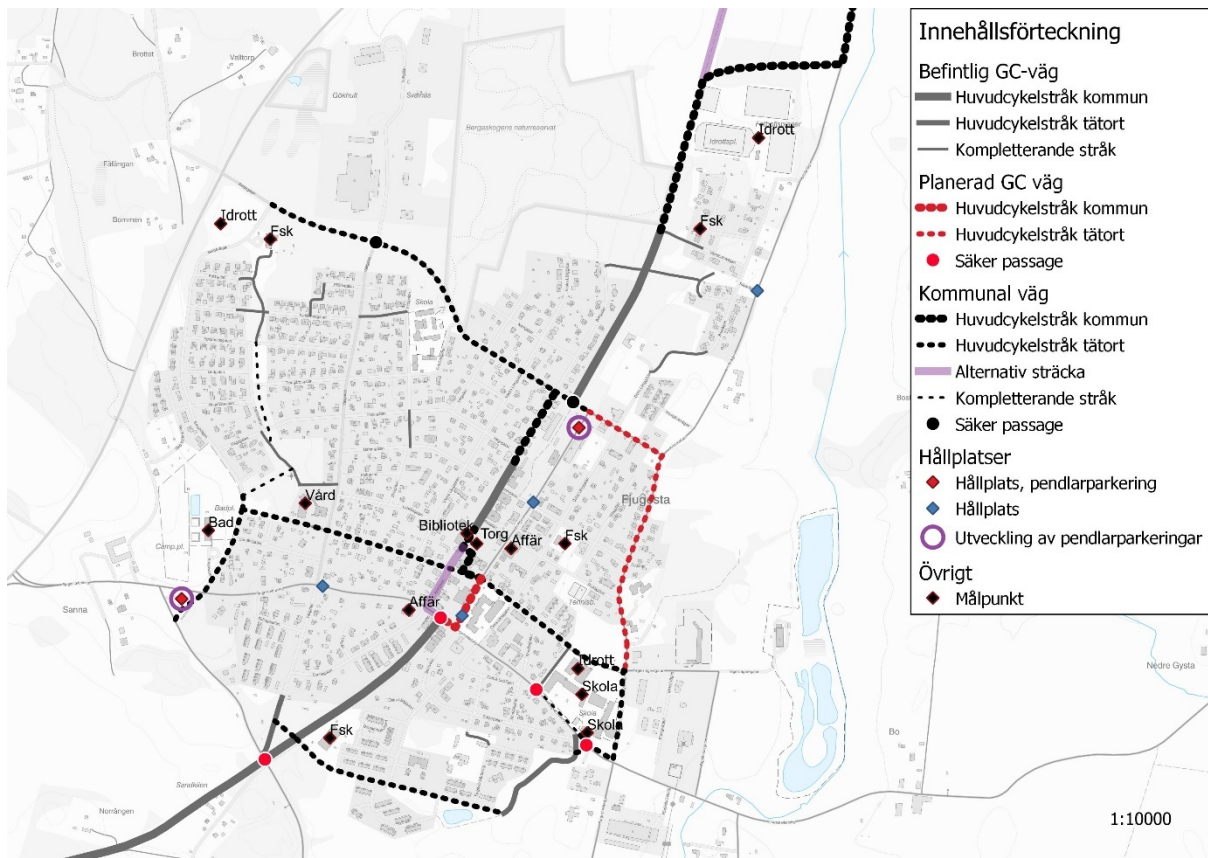
Det finns även med i planeringen att förlänga stråket på Bergsgatan ned till Kyrkvägen för att skapa ett sammanhållet och säkert stråk till Lekebergsskolan, vilket skapar en längre sammanhållen sträcka säker skolväg. Bergsgatan är i nuläget en relativt bred genomfartsgata som till stora delar enbart är anpassad för biltrafik.



Figur 44: Huvudcykelstråk tätort Bergsgatan, Fjugesta

Översikt Fjugesta

Nedan presenteras en översiktlig karta över Fjugesta som sammanfattar hur cykelvägsnätet planeras att se ut efter utbyggnad av samtliga sträckor ovan.

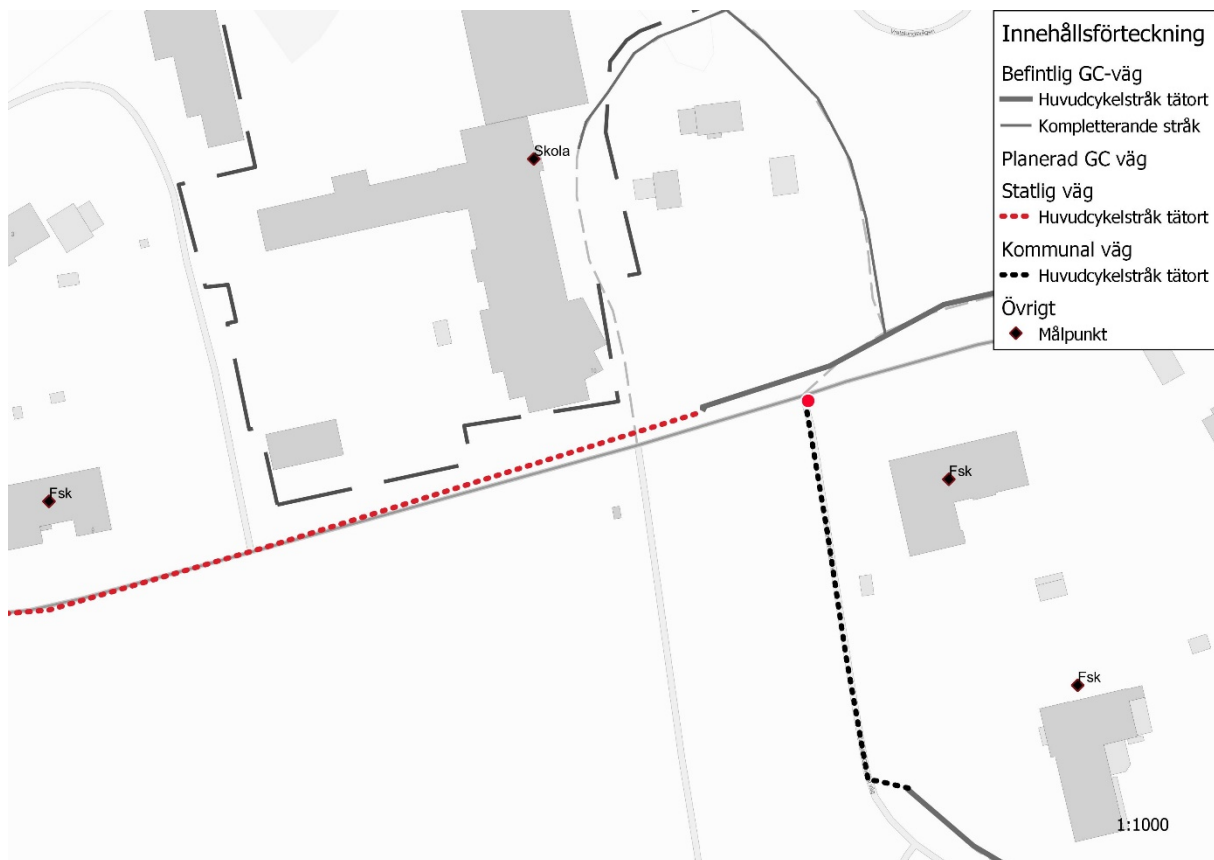


Figur 45: Översikt av planerat cykelnätverk i Fjugesta.

*Cykelväg & säker passage, på Carl Jan Grankvists väg, Lanna*

Gång- och cykelvägen vid Carl-Jan Grankvist väg är ett huvudcykelstråk tätort. Det finns en befintlig gång- och cykelväg på Carl Jan Grankvist väg som slutar innan förskolan. Detta åtgärdas genom en länk som binder samman cykelvägen i området med skolan. Sträckan kompletteras även med en säker passage över väg 566 som möjliggör en säker passage till Hidinge skola. På samma sida om väg 566 som Hidinge skola ska en ny cykelväg byggas för att göra det möjligt att nå idrottsplatsen och västra delarna av Hidinge skola på ett gent och säkert sätt.

Åtgärderna ska skapa säker skolväg till Hidinge skola och möjligheten att färdas säkert till idrottsplatsen och idrottshallen i Lanna. Sträckan skapar även möjligheten att i framtiden skapa en säker väg från denna del av Lanna till hållplatsen Hagakorset.

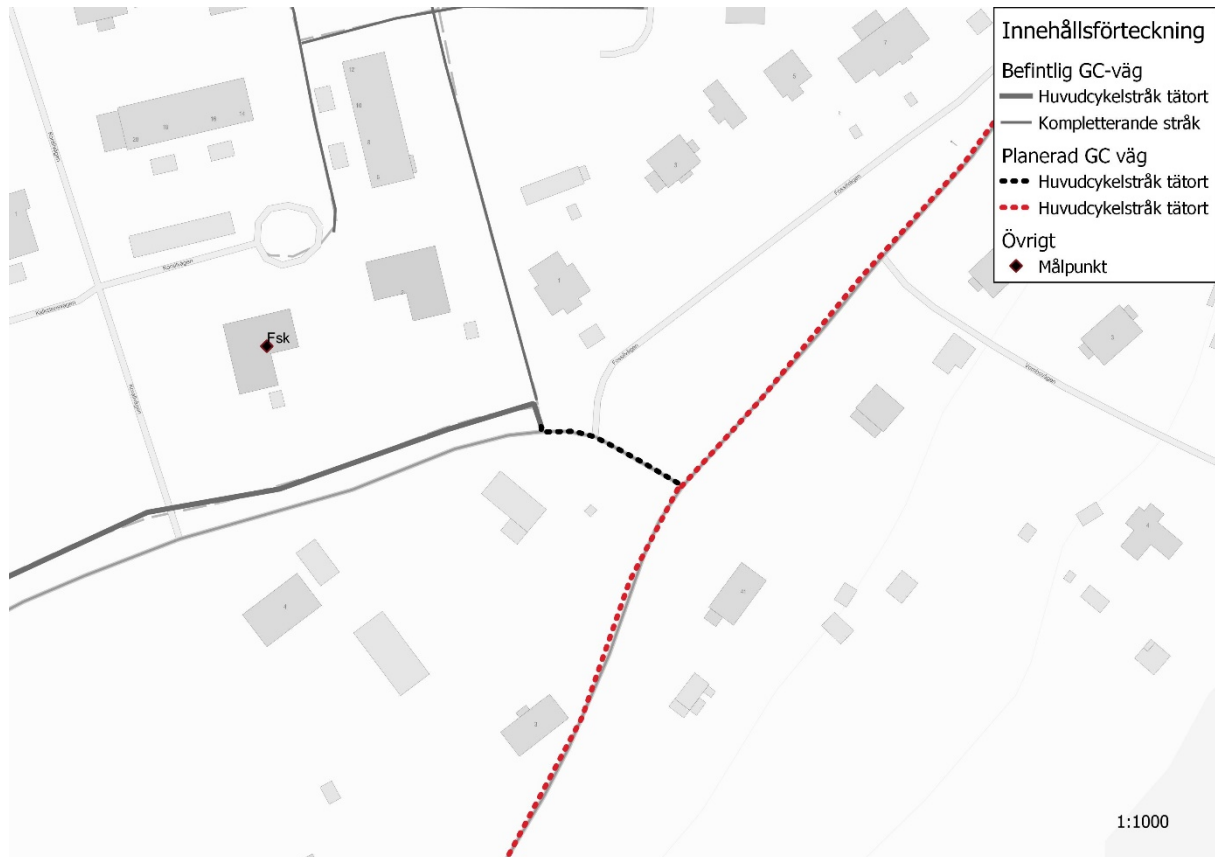


Figur 46: Cykelväg vid Carl Jan Grankvist väg och väg 566 samt en säker passage över väg 566 i Lanna.



*Cykelväg, Fossilvägen, Lanna (om åtgärd byggs på väg 562 i Lanna)*

Sträckan på Fossilvägen skapar en koppling mellan den planerade gång- och cykelvägen på väg 562 och den befintliga gång- och cykelvägen längs väg 566. Sträcka är en del av huvudcykelstråk tätort och utgör en viktig del i att skapa ett sammanhängande och säkert cykelnät. Denna sträcka skapar en länk för att säkert kunna ta sig vidare i övriga nätet av cykelvägar.



Figur 47, Fossilvägen i Lanna.

*Säker passage, vid Inspelsgatan, Lanna*

Passagen finns vid Inspelsgatan i närheten av Hidinge skola, denna plats passeras av elever som färdas till skolan. Idag saknas en passage på befintlig cykelväg helt på sträckan, vilket medför trafiksäkerhetsproblem. Denna plats skulle kunna åtgärdas med upphöjning eller liknande för att uppmärksamma bilister om cykelpassagen.

*Säker passage, vid förskolan LärKan, Lanna*

Vid förskolan LärKan finns en befintlig gång- och cykelväg till förskolan. Det saknas däremot en säker passage med hastighetsänkande åtgärd för att göra det säkert att passera över Vretalundsvägen till förskolan. Vretalundsvägen ligger inom ett område med skolor och flera förskolor samt idrottshall. Det innebär att sträckan har ett högt trafikflöde vid tider för lämning och hämtning av barn och ungdomar.



Figur 48: Säkra passager på befintliga cykelvägar i Lanna.



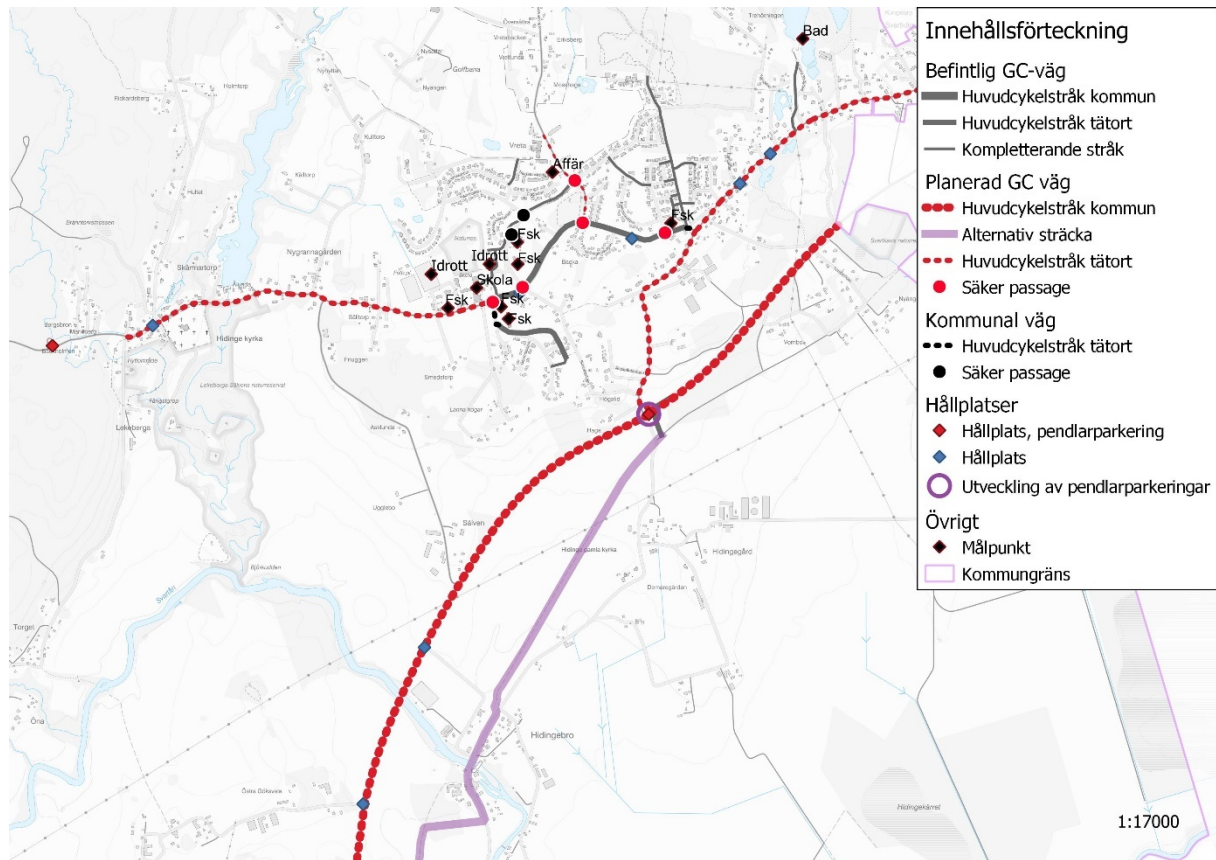
Figur 49: Nuvarande utformning passage LärKan



Figur 50: Nuvarande utformning passage Inspelsgatan

Översiktspild Lanna

Nedan presenteras en översiktlig karta över Lanna som sammanfattar hur cykelvägsnätet planeras att se ut efter utbyggnad av samtliga sträckor ovan.



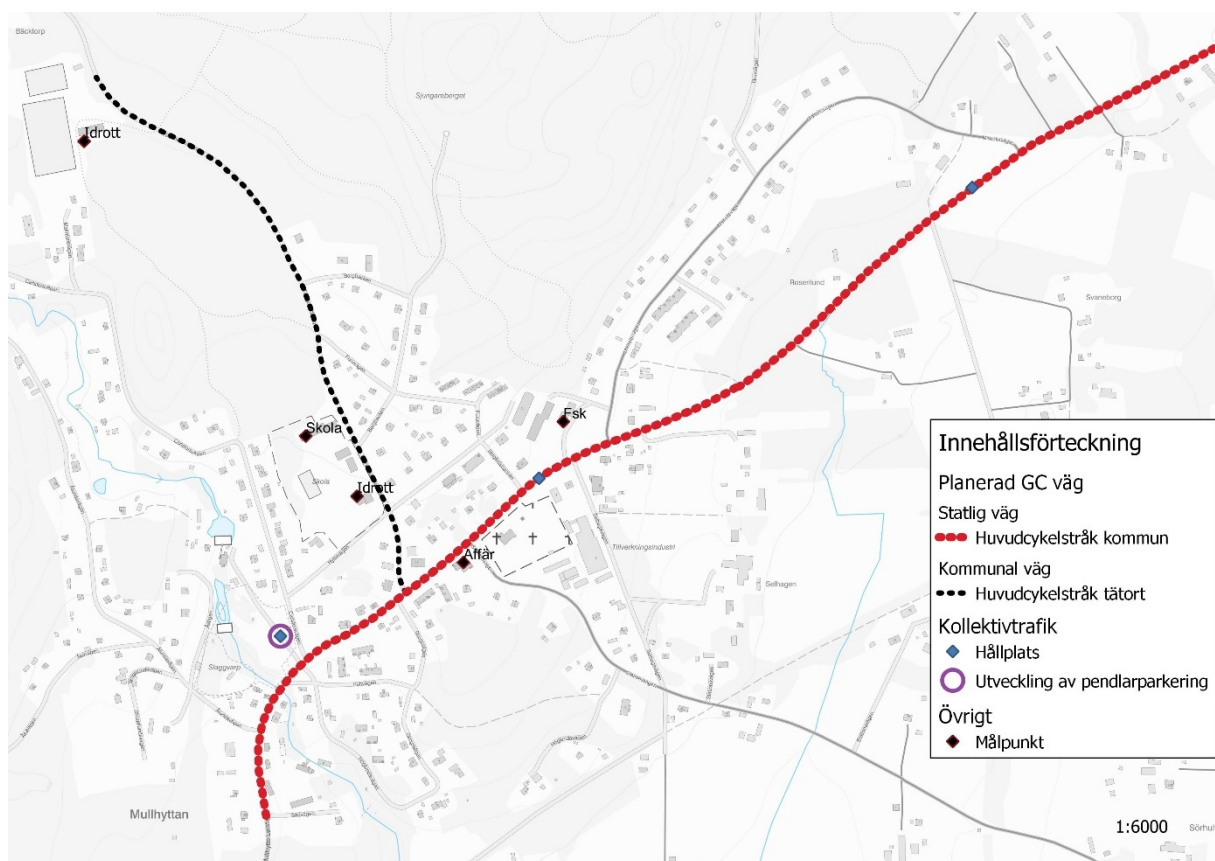
Figur 51: Översikt av planerat cykelnätverk i Lanna

### Cykelväg, på Tryggebodavägen till Åsavallen, Mullhyttan

Cykelvägen på Tryggeboda vägen går från väg 204, förbi skolan och upp till Åsavallens idrottsplats. Denna cykelväg skapar säker väg till skola, hållplatser och idrottsplatsen för oskyddade trafikanter. Denna cykelväg är också viktig för attraktiviteten att välja att pendla med kollektivtrafiken. I nuläget är Tryggebodavägen en smal väg utan vägren på vissa sträckor, vilket gör den osäker för oskyddade trafikanter.

### Översiktsbild Mullhyttan

Nedan presenteras en översiktlig karta över Mullhyttan som sammanfattar hur cykelvägsnätet planeras att se ut efter utbyggnad av samtliga sträckor ovan.



Figur 52: Översikt av planerat cykelnät i Mullhyttan.

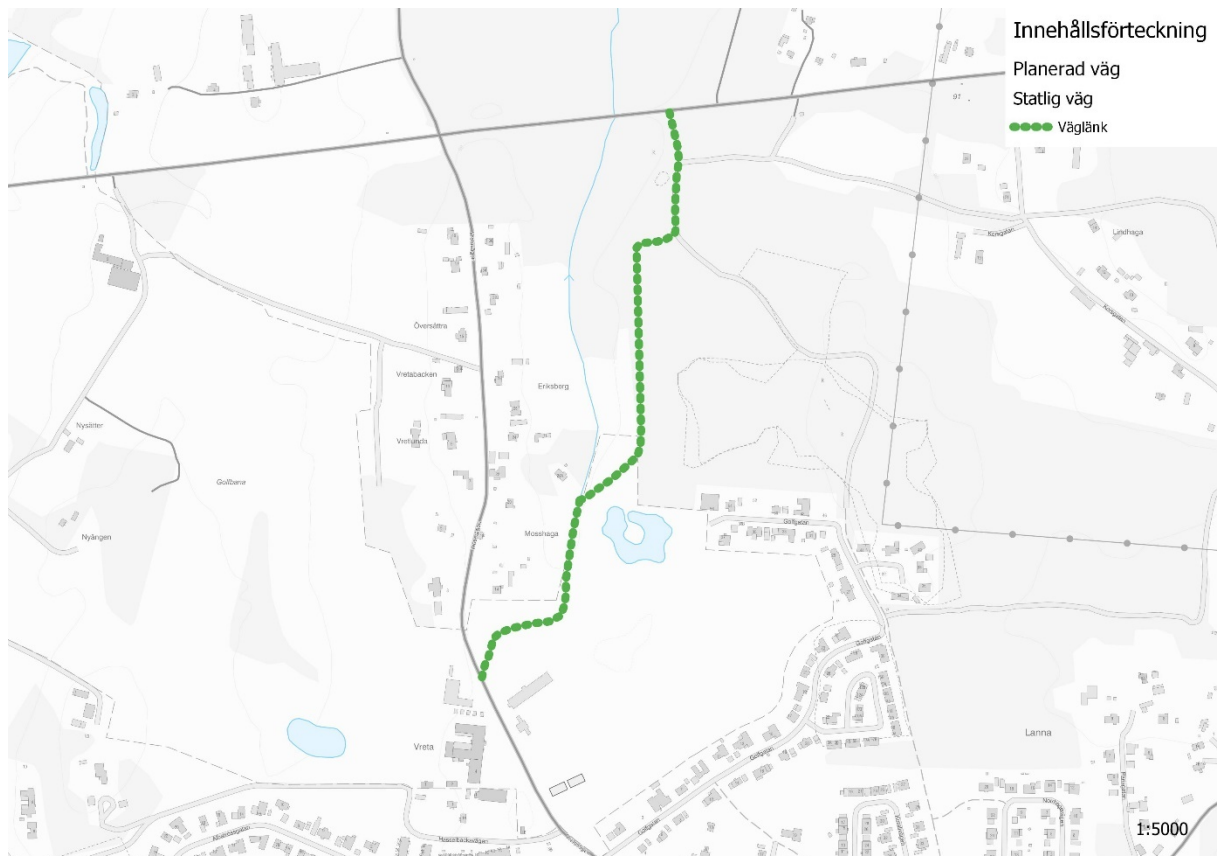


Figur 53: Nuvarande utformning av Tryggebodavägen.

## Statlig Väg

### Väglänk mellan väg 567 "Vretavägen" och väg 691, Lanna

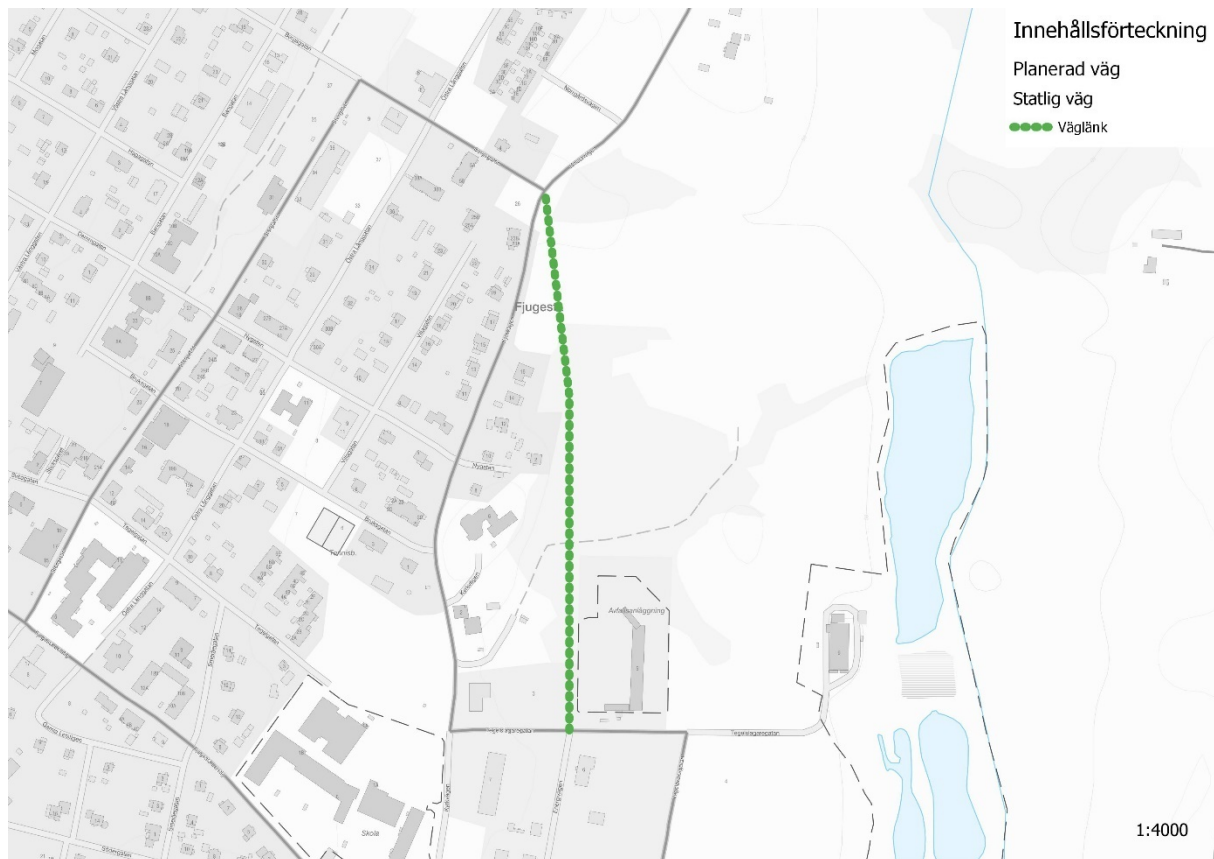
Det finns behov av att avlasta väg 567 från den ökade mängden trafik som de senaste årens befolkningsutveckling i Lanna har medfört. Nuvarande väg in till Lanna är mycket smal och saknar vägren för oskyddade trafikanter. Nuvarande väg passerar även relativt tät bebyggelse längs väg 567 som är placerad nära vägen, vilket har blivit problematiskt vid det ökade trafikflödet ur trafiksäkerhetssynpunkt.



Figur 54: Ny väglänk i Lanna.

### Väglänk mellan väg 524 "Tegelslagaregatan" och väg 561 "Knistavägen", Fjugesta

En väglänk som ersätter genomfartsleden som i nuläget är på Kyrkvägen. Kyrkvägen är en smal väg utan vägren där många oskyddade trafikanter passerar dagligen till skolan. Det finns även en korsning vid Lekebergsskolan där busstrafik till skolskjutsverksamheten tar sig in på skolans område. Det innebär att trafikflödet under vissa tider på dygnet är högt. Den nuvarande utformningen av kyrkvägen gör det även svårt att åtgärda den osäkra trafiksituationen. Det gör att en ny väglänk skulle möjliggöra en förbättring av trafiksäkerheten på kyrkvägen för oskyddade trafikanter, samtidigt som trafiksäkerheten höjs för skolskjuts- och biltrafik. Det förbättrar även boendemiljön på längs kyrkvägen.



Figur 55: Ny väglänk i Fjugesta.

## Prioriteringslista

### Prioritetsordning

De sträckor som nämnts ovan prioriteras nedan i grupper. Prioritetsordningen utgår först ifrån att skapa säker skolväg och därefter att tillgängliggöra kollektivtrafikens hållplatser för oskyddade trafikanter. Sträckorna inom cykelåtgärder på statligt vägnät och åtgärder på kommunalt vägnät innehåller prioritetsgrupper, inom varje prioritetsgrupp listas åtgärder utan inbördes ordning och är därav lika prioriterade att anlägga. Kollektivtrafiksåtgärder och åtgärder på statligt vägnät är sorterade i nummerordning från högsta prioritet till lägsta prioritet.

### Kollektivtrafikåtgärder

1. Anslutningar till pendelparkering, Hagakorset, Lanna
2. Förlängning av linje 600, mellan Mullhyttan och Fjugesta
3. Utveckling av Pendelparkering, Hyttbacken, Mullhyttan
4. Ny Pendelparkering, centrala Gropen, Gropen-Kvistbro
5. Ny Pendelparkering, Skärlingstorp, mellan Mullhyttan och Fjugesta
6. Ny Pendelparkering, Lekhyttan

### Cykelåtgärder på statligt vägnät

#### Prioritetsgrupp 1

- Säker passage, på väg 518, Fjugesta
- Cykelväg, på väg 562 inom Lanna till kommungräns
- Cykelväg, på väg 562 inom Lanna till Hagakorset
- Säkra passager, på väg 564 "Fjugesta Letstig", Fjugesta

#### Prioritetsgrupp 2

- Cykelväg, på Väg 524 "Kyrkvägen", Fjugesta
- Cykelväg, på väg 567 "Vretavägen", Lanna
- Säker passage, på väg 567 "Golfgatan", Lanna
- Säkra passager, på väg 566 "Hidingevägen", Lanna

#### Prioritetsgrupp 3

- Cykelväg och passager, på väg 204 "Mullhytte Letstig" inom Mullhyttan
- Cykelväg och passager, på väg 204 "Kvistbro Letstig" inom Gropen-Kvistbro

#### Prioritetsgrupp 4

- Cykelväg, Väg 204, mellan Fjugesta och Lanna
- Cykelväg, Väg 204, mellan Mullhyttan och Fjugesta
- Cykelväg, Väg 566 "Hidingevägen", mellan Hidinge – Lanna

**Åtgärder på kommunalt vägnät**

## Prioritetsgrupp 1

- Cykelväg, längsmed Tegelgatan och Sveagatan till Bergavägen, Fjugesta
- Cykelväg och säker passage, på Tegelgatan via Lekebergsskolan över Fjugesta Letstig, Fjugesta
- Cykelväg & säker passage, på Carl Jan Granqvists väg, Lanna

## Prioritetsgrupp 2

- Säker passage, vid förskolan LärKan, Lanna
- Säker passage, vid Inspelsgatan, Lanna
- Cykelväg, från Fjugesta Letstig på Storgatan eller Apelgatan till torget, Fjugesta
- Cykelväg, på Bergsgatan, Fjugesta

## Prioritetsgrupp 3

- Cykelväg, Från Sveagatan över torget längsmed Bangatan till Bergsgatan, Fjugesta
- Cykelväg, på Fossilvägen, Lanna (Om åtgärd byggs på väg 562 i Lanna)
- Cykelväg, på Tryggebodavägen till Åsavallen, Mullhyttan
- Cykelväg, på Fjugesta Gårdsväg och Domarringsvägen, Fjugesta

## Prioritetsgrupp 4

- Cykelväg, på Bergavägen, Fjugesta
- Cykelväg, på Esplanaden, Fjugesta

**Åtgärder på statlig väg**

1. Väglänk mellan väg 524 "Tegelslagaregatan" och väg 561 "Knistavägen", Fjugesta
2. Väglänk mellan väg 567 "Vretavägen" och väg 691, Lanna