

Trafikplan för Kumla kommun

Avsnitt

Cykel



KUMLA KOMMUN

1. Inledning

Kumla har goda förutsättningar att vara en utpräglad cykelstad. När Kumla förverkligar sina ambitioner om stark men hållbar tillväxt är satsningar på cyklingen och dess infrastruktur viktiga. Cyklingens hälsovinster talar ytterligare för att kommunen ska bidra till ökad cykling. Cykelplanen ska göra att satsningar på cykeltrafiken kan ske på ett effektivt och prioriterat sätt.

1.1 Innehåll

1. Inledning	2
1.2 Bakgrund och uppdrag.....	2
1.3 Syfte	3
1.4 Uppföljning	3
1.5 Medverkande.....	3
2. Nulägesbeskrivning	4
2.1 Allmänt om cykling	4
2.2 Allmänt om cykling i Kumla idag.....	5
2.3 Befintlig infrastruktur för cykling i Kumla idag	6
2.4 Befintlig infrastruktur för cykling på längre avstånd	7
2.5 Cykling och trafiksäkerhet idag.....	7
2.7 Parkering av cyklar	8
3. Mål och inriktning	9
3.1 Kumla vision 2025 om cykling.....	9
3.2 Kumlas trafikstrategi om cykling.....	9
3.3 Inriktning för cykelplanen	10
4. Åtgärder	11
Åtgärder för inriktning 1	11
Åtgärder för inriktning 2	11
Åtgärder för inriktning 3	12
Åtgärder för inriktning 4	12
Bilaga 1 Karta över huvud- och lokalcykelnät	
Bilaga 2 Utformningsprinciper för huvudcykelnät	
Bilaga 3 Utformningsprinciper för lokalcykelnät	
Bilaga 4 Översikt över stråk att utveckla	

1.2 Bakgrund och uppdrag

Kumla kommuns gällande cykelplan är från 2002. Planens intentioner är till stora delar genomförda. Till viss del har även synen på cykling och dess planeringsfrågor förändrats sedan cykelplanen togs fram. I regeringens senaste infrastrukturproposition 2012/13:25 görs bedömningen att "åtgärder för ökad och säker cykling har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem". Med all sannolikhet är den bedömningen applicerbar även på Kumla. En resvaneundersökning (RVU) från 2011 visar att en förhållandevis liten andel av de korta resorna i kommunen görs med cykel, och det är angeläget att andelen ökar.

I slutet av 2014 gav Miljö- och byggnadsnämnden i uppdrag till blivande Samhällsbyggnadsförvaltningen att utveckla en ny cykelplan. Cykelplanen har formats av

förvaltningens tjänstemän och sänts på intern och extern remiss. Privatpersoner har lämnat synpunkter i samband med att cykelplanen ställts ut i publika sammanhang eller via en särskilt utformad enkät.

1.3 Syfte

Cykelplanen ska utgöra ett aktuellt planeringsunderlag för cykeltrafiken. Den ska ligga till grund för både översiktlig planering och utformning av den fysiska infrastrukturen. Cykelplanen ska göra att satsningar på cykeltrafiken kan ske på ett effektivt och prioriterat sätt. Cykelplanen ska föreslå åtgärder inom alla fyrstegsprincipens steg, och även ge råd och anvisningar i detaljfrågor som vägvisning, utformning, drift och underhåll. Syftet med cykelplanen konkretiseras i avsnitt "3. Mål och inriktning".

1.4 Uppföljning

I samband med upprättandet av Samhällsbyggnadsförvaltningens verksamhetsberättelse varje år görs en uppföljning av vilka av cykelplanens åtgärder som genomförts. På Samhällsbyggnadsnämndens initiativ kan cykelplanen revideras eller kompletteras för att möta nya behov eller fånga upp ny information.

I samband med Samhällsbyggnadsförvaltningens ordinarie årliga budgetprocess avgörs hur många och vilka av cykelplanen angivna åtgärder som ska genomföras under kommande år.

1.5 Medverkande

Cykelplanen har tagits fram av en arbetsgrupp bestående av Catharina Ludvigsson (klimatstrateg), Bertil Ringqvist (teknisk verksamhetschef), Klara Ågren (fysisk planerare). Arbetsgruppen har letts av Alexander Dufva (planchef). Målformulering och avgränsning togs fram av en workshop där delar av Samhällsbyggnadsnämnden deltog.

2. Nulägesbeskrivning

2.1 Allmänt om cykling

Cykeln som transportmedel har många fördelar, men också vissa begränsningar. Sett ur ett samhällsplaneringsperspektiv är cykeln yteffektiv, snabb och utgör en minimal störning för sin omgivning. Cykeln sprider inget buller och har en ringa påverkan på klimatet. Sett ur resenärens perspektiv kan cykeln beskrivas som snabb och flexibel, eftersom den kan ta sig fram i trång stadsmiljö och oftast går att parkera mycket nära resans mål. Å andra sidan ger cykeln ett dåligt väderskydd, den kräver en viss egen ansträngning för att framföras, och i en trafikmiljö med mycket bilar blir tryggheten och säkerheten för cyklisten dålig.

I Sverige betraktas cykeln som ett konkurrenskraftigt färdmedel på avstånd upp till ca 5 km. När avstånden blir längre än så, visar resvaneundersökningar att mycket få resenärer väljer cykeln. Cykelns konkurrenskraft mot andra färdmedel är helt logiskt högst i tätbebyggda områden. Sett till ett riksgenomsnitt använder svenskarna cykeln till ca 10 procent av sina resor¹. Åldersgruppen 13-17 år anses vara mest beroende av cykeln, medan åldersgruppen 25-44 år avverkar mest sträcka, nationellt sett. I åldersgruppen yngre än 13 år är cykeln också viktig, både för att grundlägga en god hälsa i senare i livet och för att utveckla självständighet, motorik och andra egenskaper. Den yngsta åldersgruppen ställer särskilt höga krav på säker och trygg miljö att cykla i.

Många kommuner har de senaste åren intensifierat sitt arbete med cykelfrågor, dels vad gäller attityd- och beteendepåverkan, dels vad gäller byggande och utveckling av cykelinfrastrukturen. Ett vanligt grepp är att differentiera cykeltrafiken i olika grupper och variera cykelvägnätets standard och framkomlighet efter gruppernas identifierade behov. Ett annat grepp är att genomföra attitydpåverkande åtgärder för att öka den enskilde resenärens benägenhet att välja cykeln hellre än bilen för sin resa.

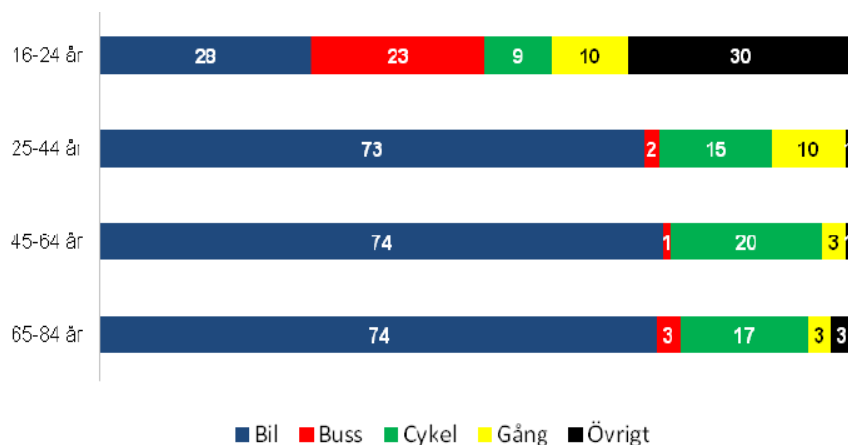
Vissa faktorer skapar hinder mot att en resenär ska välja cykeln som färdmedel. Halka och beläggningsskador påverkar cyklistens säkerhet i högre grad än andra trafikslags, och kan leda till singelolyckor. Funktionen hos ett cykelvägnät är därför beroende av hög standard på drift- och underhållsarbetet. Att cykelns framdrivning är så nära knuten till den egna fysiska ansträngningen, gör att cykeltrafiken är känslig för ogena vägdragningar, omvägar och stora höjdskillnader.

Cykeln som fordon har utvecklats snabbt de senaste åren. Eldrift och andra tekniska förbättringar gör att cykeln får ökad räckvidd och högre snitthastighet. Utbudet av specialcyklar med terrängegenskaper och lastkapacitet ökar. En hälsotrend kring ökad fritids- och motionscykling bidrar till utvecklingen. Sammantaget kan detta tolkas som att cykelns konkurrenskraft som färdmedel ökar både nu och på sikt.

¹ GCM-handboken.

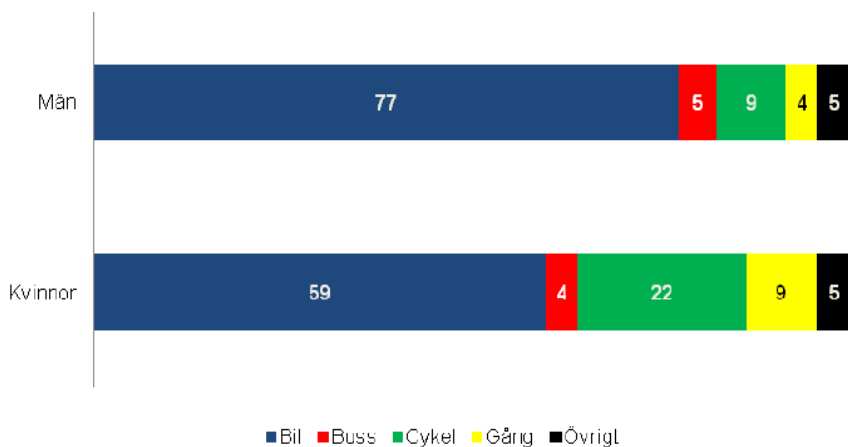
2.2 Allmänt om cykling i Kumla idag

Örebro kommun och Kumla kommun genomförde en resvaneundersökning (RVU) 2011. Resultatet av undersökningen målar en tydlig bild av hur de som reser inom, till eller från Kumla använder sina cyklar.



Färdsätt redovisat per åldersgrupp för invånare inom Kumla kommun.

RVU 2011 visar att kumlabornas benägenhet att cykla grovt sett tilltar med åldern. Skillnaden mot riksstatistiken är stor. Nationellt sett står ungdomar för en stor del av cyklingen. Kumlas ungdomar i segmentet 16-24 år är dock hänvisade till att utbilda sig på annan ort (Örebro), dit de i huvudsak reser med tåg (svart fält – "övrigt"). Av statistiken framgår också att Kumlaborn cyklar något mer än genomsnittssvensken.



Färdsättsfördelning redovisat per genustillhörighet för invånare inom Kumla kommun (alla åldersgrupper).

I en sammanställning av alla åldersgrupper uppdelade på genustillhörighet, syns stora skillnader mellan män och kvinnor i Kumla. Buss- och tågresandet är i stort sett lika mellan grupperna, men kvinnor går och cyklar minst dubbelt så mycket som männen. Kvinnor i Kumla cyklar mer än dubbelt så mycket som genomsnittssvensken, medan Kumlas män cyklar mindre än genomsnittssvensken. Det innebär inte bara en obalans i vilken vardagsmotion grupperna får, dessutom medför det att de båda könen har olika efterfrågan på trafiksystemet, och att planeringen för cykel- och gångtrafik kan betraktas som en jämställdhetsfråga.

I en enkät om som Kumla kommun genomförde under denna cykelplans remisstid, efterfrågades de svarandes cykelvanor. Andelen vana cyklister var något överrepresenterade jämfört med resvaneundersökningens resultat, men vissa tolkningar blir ändå relevanta att göra. Bland de faktorer som fick/kan få de svarande att avstå från att cykelpendla nämndes i första hand "långt avstånd", och i andra hand "halka", "kyla" och "mörker". På frågan vad som skulle kunna få de svarande att cykla oftare erhöles följande svar:

Svarsalternativ	Antal svar
Snabb snöröjning	25
Ökad trygghet och säkerhet	15
Bättre och tydligare separering mellan cyklister och bilister	15
Tätare och bättre belysning	14
Bättre underlag på cykelbanor	10
Tydlig skyltning	8
Möjlighet att ta med cykel på bussen eller tåget	7
Möjlighet att byta om på arbete eller skola	1
Fler och bättre cykelparkeringar	1
Inget	1

Ur enkätsvaren kan tolkas att cyklisterna betraktar vintercyklingen som problematisk, medan projekt för fler och bättre cykelparkeringar inte verkar lika avgörande för valet av färdmedel.

2.3 Befintlig infrastruktur för cykling i Kumla

Kumla kommun erbjuder det högsta antalet meter cykelväg per kommuninvånare i Örebro län. Det visar att Kumlas cykelvägnät är finmaskigt och omfattande, men säger inte hur lättorienterat eller trafiksäkert det är. I hög grad är cykelnätet separerat från biltrafiken, även längs gator med måttlig biltrafik. Vissa av länkarna är breda och bra utformade, medan vissa länkar är av sämre standard eller saknas helt. På många platser är därför cykelvägnätet otydligt och inkonsekvent. Med ett mer konsekvent stråktänkande kan både framkomlighet och säkerhet förbättras.

Cykelnätet är i hög grad integrerat med gångtrafikens ytor. På många håll är cykelvägen kombinerad med gångbanan och förlagd ovan kantsten. Cyklisterna är därigenom delvis jämställda med fotgängare, vilket kan skapa konflikter, då cykeltrafiken ofta är väsentligt snabbare än de gående. Med en tydligare separering mellan gående och cyklister kan trafiksäkerheten förbättras.

Passager över/under järnvägen finns på strategiska platser och lindrar i hög grad järnvägens barriäreffekt för cykeltrafiken.

Med undantag av delar av Sjöparken, finns ingen cykelvägvisning (skyltning). Inom cykelvägnätet finns heller inga särskilda leder namngivna eller utpekade.

Cyklingen som motionsform har goda förutsättningar i Kumla. Det omfattande nätet av asfalterade länsvägar åt alla håll utom norrut inom Kumla kommun är väl lämpade för landsvägscyklning. Under sista året driver kommunen även ett stort projekt att skapa spår och leder för terrängcyklning i Kvarntorpsområdet med utgångspunkt vid Kvarntorpshögen. Anläggning och skyltning pågår under 2015-2016 och sammanlagt spänner projektet över flera mil markerade spår. Kumlas kultur- och fritidsnämnd ansvarar för satsningen, och denna trafikplan går inte in

närmare på projektet eller dess delar. Trots de goda förutsättningarna för cyklingen som upplevelse- och motionsidrott, finns enligt svenska cykelförbundet inte någon större organiserad förening för motion/tävling inom cykling i Kumla.

2.4 Befintlig infrastruktur för cykling på längre avstånd

Flera mindre tätorter ligger på bekvämt avstånd från Kumla. Ekeby (8 km), Sköllersta (14 km), Hallsberg (8 km), Fjugesta (17 km) och Örebro (16 km), ger att förutsättningar för cykelpendling bör kunna vara goda mellan flera av orterna. Dock är infrastrukturen för cykling mellan tätorterna endast delvis utbyggd vilket påverkar attraktiviteten hos cykelpendlingen. Tätorterna Åbytorp och Hällabrottet (båda ca 3 km från Kumla centrum) ligger nära tätorten och anslutna med separerade gång- och cykelvägar. Av olika anledningar påtalas dock att avstånden upplevs längre än vad verkligheten visar.

Flera av riksvägarna genom kommunen (Rv51, Rv50 och Rv 52) kommer att byggas om/är redan ombyggda till mötesfria landsvägar med hög hastighetsbegränsning. Det är oklart i vilken omfattning Trafikverket bygger cykelstråk längs de mötesfria landsvägarna. Cykling på mötesfri landsväg är visserligen inte förbjudet, men det sänker attraktiviteten hos cykelpendlingen kraftigt. Sammantaget anses arbetet med de mötesfria landsvägarna begränsa möjligheterna till långväga cykelpendling.

2.5 Cykling och trafiksäkerhet idag

Kumla kommuns arbete med trafiksäkerhet grundar sig på nollvisionens ställningstagande att ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken.

Motorfordonens hastighet vid konfliktpunkterna påverkar starkt konsekvenserna av olyckor som uppstår. Nyligen genomförda "rätt fart i staden" medför att hastighetsbegränsningen sänkts i stora delar av kommunens tätorter, vilket förväntas gynna trafiksäkerheten bland cyklisterna. Känslan av trygghet och säkerhet påverkar starkt cyklingens attraktivitet.

Den vanligaste olyckstypen bland cyklister är singelolyckor, men olyckorna där cykel och motorfordon är inblandade får svårare konsekvenser. Avgörande för säkerheten är att konfliktpunkterna (korsningar mellan trafikantslagen) är tydligt och säkert utformade. I Kumla finns en variation i hur korsningspunkterna utformas. Ofta leds cykelvägar över körbanor genom övergångsställen för gående, vilket skapar otydlighet och äventyrar trafiksäkerheten. Vissa cykelvägar leds även över kantsten vilket ökar risken för singelolyckor. Ett konsekvent angreppssätt i utformningen av korsningspunkterna kan förbättra trafiksäkerheten.

Att kombinera en hastighetsdämpande åtgärd för motorfordon med en cykelöverfart kan vara ett sätt att öka motorfordonens benägenhet att visa hänsyn mot cyklister, i de fall det anses viktigt. Konflikter och olyckor mellan fotgängare och cyklister brukar få lindrigare konsekvenser, men om utvecklingen mot tyngre och snabbare cyklar fortsätter, kan en högre grad av separering mellan fotgängare och cyklister komma att behövas av trafiksäkerhetsskäl.

Den upplevda tryggheten påverkar också cyklingens attraktivitet. I hög grad är Kumlas cykelvägnät belyst eller förlagt till bebyggda miljöer. Det är viktigt att tryggheten förbättras i de delar där brister finns, samt att nya cykelstråk byggs på ett sätt som ger en god upplevd trygghet.

2.6 Parkering av cyklar

Cyklisten ställer ofta höga krav på att kunna parkera mycket nära sin målpunkt. Som kommun eller fastighetsägare kan det ibland vara svårt att möta cyklisternas krav på närbelägna cykelparkeringar. Det är viktigt att kommunen utvecklar och förbättrar de cykelparkeringar som erbjuds kring viktiga målpunkter för cykeltrafiken. Genomtänkta cykelparkeringar i anslutning till resecentrum kan gynna nyttjandet av både cykel och kollektiva färdmedel.

Cykelstölderna påverkar också cykelns attraktivitet som färdmedel. Möjligheten att parkera sin cykel inomhus, under tak eller åtminstone med möjlighet att låsa fast cykeln vid ett fast föremål behöver tillgodoses i största möjliga mån, särskilt där cyklar ska lämnas av sina ägare mer än bara en kort stund.

En äldre cykels ekonomiska värde kan ibland vara mycket lågt, vilket kan medföra att äldre cyklar ibland överges där de parkerats av sina ägare. Om kommunen inte bedriver ett medvetet saneringsarbete av övergivna cyklar, kan det minska mängden tillgängliga cykelparkeringar och indirekt påverka cyklingens attraktivitet.

3. Mål och inriktning

Baserat på de av kommunens styrdokument som är relevanta för området, kan en rad målsättningar för cykelplanen sammanställas. Målen ger fyra strategier kallade "inriktningar" som syns i 3.3.

3.1 Kumla vision 2025 om cykling

Kumlas kommuns framtidsvision, Kumla vision 2025, innehåller formuleringar som antagits som vägledande för arbetet med cykelplanen.

... Utvecklade kommunikationer och en god infrastruktur gör att vi upplever avstånden som mindre till Örebro och andra kringliggande kommuner men även inom vår kommun. Vi är en klimatsmart kommun som arbetar för ett hållbart samhälle vilket gör det självklart att satsa på miljövänliga alternativ och nya tekniska lösningar...

3.2 Kumlas trafikstrategi om cykling

Kumla kommun har antagit en trafikstrategi med syfte att fördjupa formuleringarna i kommunens vision och att applicera dem på trafikplaneringen. Trafikstrategin gör flera ställningstaganden kring cyklandet och dess infrastruktur. I sammandrag innebär ställningstagandena att;

För att vi ska uppleva att våra resor är smidiga och rationella krävs att vi har "hela resan"-perspektiv och tänker sömlöst.

För att vi ska uppleva att våra resor är smidiga och rationella krävs att järnvägen är ryggrad i pendlingen och alla arrangemang där omkring bidrar

För att våra resor ska kännas trygga och säkra krävs att antalet olyckor och döda/skadade i trafiken minskar

För att våra resor ska kännas trygga och säkra krävs att andelen gång- och cykelresor ökar

För att våra resor ska kännas trygga och säkra krävs att barn och unga har stor rörelsefrihet

För att verka för en högre hållbarhet krävs att cykelmöjligheterna mellan tätorter är bra

För att verka för en högre hållbarhet krävs att vi informerar och samverkar för hållbart resande

För att ge alla så lika möjligheter att förflytta sig som möjligt, krävs att nätet av gång- och cykelvägar är finmaskigt och gent

För att ge alla så lika möjligheter att förflytta sig som möjligt, krävs att turister och besökare till kommunen har lätt att hitta till upplevelser i hela kommunen

Tolkningen av trafikstrategins ställningstaganden blir den grund som trafikplanens avsnitt för cykeltrafik byggs på. Genom workshop och arbetsmöten har ställningstagandena koncentrerats till fyra inriktningar för cykelplanen.

3.3 Inriktning för cykelplanen

I samband med en workshop med politiker och tjänstemän sammanställdes några tydliga inriktningar för denna cykelplan. Inriktningarna utgör de huvuddrag som Kumla kommun ska bedriva sin verksamhet knuten till planering, investering och drift för cykeltrafiken. Inriktningarna sammanfaller med fyrstegsprincipens huvuddrag (se Trafikstrategi för Kumla kommun) och under respektive inriktning samlas de konkreta åtgärder kommunen tänker genomföra för att uppfylla trafikstrategins ställningstaganden. De fyra inriktningarna lyder:

1. Locka enskilda att bli cyklister istället för bilister, särskilt vid resor kortare än 3 km
2. Fokusera effektiva cykelfunktioner kring resecentrum för att stötta enskildas val att resa kollektivt
3. Utveckla och stärk infrastruktur för cykling till och från andra tätorter
4. Utveckla, förbättra och tydliggöra infrastrukturen för cykling inom kommunen

4. Åtgärder

För att vi ska nå målen i kap 3 krävs att vissa åtgärder genomförs. Nedan beskrivs åtgärder sorterade för var och en av de fyra inriktningarna framtagna under 3.3.

Åtgärder för inriktning 1: Locka enskilda att bli cyklister istället för bilister, särskilt vid resor kortare än 3 km

Åtgärd: Informera om cykelns fördelar och kampanjer för att öka cyklandet

Marknadsför cykeln som färd sätt och visa på fördelar med cykling samt hur kommunen stödjer det. I marknadsföringskampanjen ingår att skapa "Cykelns dag" - ett evenemang som lyfter frågorna kring cykling.

Åtgärd: Utred cyklande skolskjutsar

Utveckla ett system som underlättar för barn och unga att cykla till skolan och minskar deras behov av att bli skjutsade i bil.

Åtgärd: Marknadsför Kumla som cykelvänlig kommun

Marknadsför de åtgärder vi utför under mål 4, då vi utvecklar infrastrukturen för cykeln. Visa på de goda cykelmöjligheterna i och kring Kumla, samt kommunens ansträngningar för att förbättra dem ytterligare.

Åtgärd: Cyklande arbetsgivare

Informera arbetsgivarna i och utanför kommunkoncernen om vilken möjlighet de har att ge incitament för cykling till arbetsplatsen. Kommunen som föredömlig arbetsgivare enligt ovan

Åtgärd: Cykelvägvisning

Upprätta en god cykelvägvisning till viktiga målpunkter inom kommunen. Även avstånd till målpunkten bör framgå.

Åtgärd: Cykelpumpar

Placera ut automatiska cykelpumpar vid kommunens viktigaste målpunkter för cykeltrafiken. Det kan gälla resecentrum, torget och andra platser.

Åtgärd: Höjd driftprioritering för cykelvägnätet

Kommunen ska i högre grad prioritera barmarksunderhåll och vinterväghållning av cykelvägnätet. Det gäller i synnerhet huvudcykelnätet.

Åtgärd: Cykelturism

Utveckla ett program för underlättad/ökad cykelturism i kommunen. Det kan gälla skyltning till sevärdheter, informationspaket eller komplettering av vissa cykelvägslänkar.

Åtgärder för inriktning 2: Fokusera effektiva cykelfunktioner kring resecentrum för att stötta enskildas val att resa kollektivt

Åtgärd: Åtgärder för hela resan

Bygg cykelparkeringar och förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för

cyklister i resecentrums närmaste omgivning. En detaljerad åtgärdsplan tas fram i samband med att resecentrumprojektet pågår.

Åtgärd: Städa skrotcyklar

Skapa rutiner för hur omhändertagande av övergivna cyklar i kommunens cykelparkeringar ska utföras.

Åtgärd: Norm för cykelparkeringar

Vid sidan om den gällande normen för bilparkeringar vid planläggning av ny bebyggelse, bör kommunen ha en norm för cykelparkeringars antal och placering. Normen för cykelparkeringar bör ge riktlinjer åt både planlagd ny bebyggelse och befintliga målpunkter.

Åtgärder för inriktning 3: Utveckla och stärk infrastruktur för cykling till och från andra tätorter

Åtgärd: Verka för nya cykelstråk till andra tätorter

I samverkan med region Örebro län ska Kumla och kringliggande tätorter i och utanför kommunen länkas samman med varandra. Regional cykelplan för Region Örebro län anger prioriteringar och utbyggnadstakt, samt att delprojekten ska finansieras i samverkan. Kommunen verkar för att länkarna Örebro – Kumla – Hallsberg samt Kumla – Ekeby ska ges högst prioritet.

Åtgärd: Cykelvägvisning till andra tätorter

I samband med att nya cykelstråk byggs till kringliggande tätorter ska kommunen (delvis i samverkan med ex.vis Region Örebro län) skapa en god cykelvägvisning till och längs de nya stråken. Även avstånd till tätorterna bör framgå i skyltningen.

Åtgärder för inriktning 4: Utveckla, förbättra och tydliggöra infrastrukturen för cykling inom kommunen

Åtgärd: Upprätta huvudcykelnät

Kartan i bilaga 1 anger vilka stråk i tätorten/kommunen som har potential att få mest cykeltrafik. Stråken är beräknade utifrån hur många boende och hur många viktiga målpunkter som finns utmed stråken. Centrum och resecentrum utgör nav i strukturen. Bearbeta de utpekade stråken genom att bygga om länkar och korsningar enligt "Utformningsprinciper för huvudcykelnätet" i bilaga 2. I vissa fall krävs att nya, kompletterande länkar byggs. Vilka stråk som bearbetas resp år avgörs i samband med utvecklingen av resp års investeringsbudget.

Åtgärd: Utveckla och komplettera lokalcykelnätet

De cykelstråk som *inte* utpekats som huvudcykelstråk benämns "lokalcykelstråk" och utgör "Lokalcykelnätet". Fördelat över prioriterade delprojekt år för år ska kommunen med egen eller annans finansiering fortsätta att utveckla och komplettera lokalcykelnätet. Kartan i bilaga 1 utpekar vilka lokalcykelstråk som ska prioriteras under kommande år. Bearbeta de utpekade stråken genom att bygga om länkar och korsningar enligt "Utformningsprinciper för lokalcykelnätet" i bilaga 3. I vissa fall krävs att nya, kompletterande länkar byggs. Vilka lokalcykelstråk som bearbetas resp år avgörs i samband med utvecklingen av resp års investeringsbudget.

Åtgärd: Cykelinvestera vid exploateringar

I samband med att nya området planläggs i/kring tätorten, ska kommunen utreda i vilken mån cykelinfrastrukturen behöver justeras. Det kan i vissa projekt leda till att exploateringen behöver bekosta åtgärder på cykelinfrastrukturen både i och utanför det tänkta planområdet.

Åtgärd: Motionscykling

Fortsätt att utveckla möjligheterna till fritids- och motionscykling i kommunen, i synnerhet i Kvarntorpsområdet. Gör en översyn av möjligheterna att cykla trafiksäkert (i terräng?) från Kumla tätort till intressanta områden för fritids- och motionscykling. Anlägg nya länkar av lämplig standard där så behövs.



KUMLA KOMMUN