



Ks 429/2011

Handlingsplan för ökat cyklande i Örebro kommun

P R O G R A M
P O L I C Y
R I K T L I N J E
H A N D L I N G S P L A N





Sammanfattning

Örebro kommun har en lång tradition att jobba med cykelfrågor, men det har saknats ett dokument som beskriver mål, strategier, prioriteringar, rutiner och metoder för uppföljning. Syftet med handlingsplanen är att samla alla cykelsatsningar som bör realiseras i Örebro mellan åren 2013 och 2015. Åtgärderna berör programnämnd Samhällsbyggnad, Tekniska nämnden, Vuxenutbildnings- och arbetsmarknadsnämnden och Kommunstyrelsen. En uppdatering av handlingsplanen ska göras senast 2016. Handlingsplanen för ökat cyklande har en koppling till den trafikplan som är under framtagande. Gemensamma delar är åtgärder för cykelparkeringar och cykelvägnätet.

Örebro kommun har många cyklister jämfört med andra städer. I dagsläget sker var fjärde resa med cykel. Målet är att det ska öka till var tredje resa till år 2020.


De prioriterade åtgärderna i handlingsplanen är följande:

- Färdigställa cykelnätsplanen
- Ta fram ett cykelparkeringsprogram
- Ökade insatser för drift och underhåll längs prioriterade cykelvägar
- Ta in och ta tillvara synpunkter från medborgarna
- Ta fram ett trafiksäkerhetsprogram
- Ta fram en kommunikationsstrategi för arbetet med cykelfrågor
- Ta fram riktlinjer för uppföljning och utvärdering
- Ta fram ett årligt cykelbokslut

 PROGRAM/PLANER uttrycker värdegrund och önskvärd utveckling av verksamheten inom Örebro kommun.

 POLICY uttrycker ett värdegrundsbaserat förhållningssätt för arbetet i Örebro kommun.

 RIKTLINJE säkerställer ett riktigt agerande och en god kvalitet vid handläggning och utförande i Örebro kommun.

 HANDLINGSPLAN anger strategier och konkreta åtgärder för att nå den politiska viljeinriktningen och fastställda mål på olika nivåer i organisationen.



Innehållsförteckning

| | |
|--|-----------|
| Sammanfattning | 2 |
| 1. Inledning | 4 |
| 1.1 Varför vill vi att fler ska cykla? | 4 |
| 1.2 Varför en handlingsplan? | 4 |
| 1.3 Avgränsning..... | 5 |
| 1.4 Att hålla frågan levande | 5 |
| 2. Mål för cyklandet i Örebro | 6 |
| Nationella mål | 6 |
| Mål för Örebro kommun | 6 |
| 3. Att cykla i Örebro – nuläget | 7 |
| 4. Åtgärdsområden | 9 |
| 4.1 Cykelvägnätet | 10 |
| 4.2 Cykelparkeringar..... | 14 |
| 4.3 Drift och underhåll | 17 |
| 4.4 Cykelvägvisning | 25 |
| 4.5 Trafiksäkerhet | 26 |
| 4.6 Hela resan – cykel och kollektivtrafik i samverkan | 27 |
| 4.7 Kommunikation och marknadsföring | 29 |
| 4.8 Uppföljning | 35 |
| 5. Handlingsplanens konsekvenser | 38 |
| Bilaga 1 - Åtgärder per nämnd | 40 |
| Kommunstyrelsen | 40 |
| Vuxenutbildnings- och arbetsmarknadsnämnden | 40 |
| Programnämnd Samhällsbyggnad..... | 41 |
| Tekniska nämnden | 42 |

Beslutad av kommunstyrelsens utskott för näringsliv och tillväxt 2013-10-22.

Dokumentansvar: Enheten för hållbar utveckling, kommunledningskontoret.

Handlingsplanen har utarbetats som en del av EU-projektet CHAMP, Cycling Heroes Advancing sustainable Mobility Practice, www.champ-cycling.eu.



Ensam ansvar för innehållet i detta dokument ligger hos författarna. Det återspeglar inte nödvändigtvis yttranden från Europeiska Unionen. Varken Europeiska kommissionen eller EACI är ansvarig för någon användning som kan göras av denna information.



1. Inledning

1.1 Varför vill vi att fler ska cykla?

Att cykla är enkelt, snabbt, hälsosamt och billigt för den enskilde. Fler cyklister är också bra för samhället – staden blir mer attraktiv, miljön blir bättre och kostnaderna för ohälsa och sjukfrånvaro minskar.

Med välriktade satsningar på cykeln som färdmedel i regionalt perspektiv kan även kollektivtrafiken stärkas och regionförstoringen göras mer hållbar. Cykeln tar relativt liten plats och minskar trängseln på gatorna. Att satsa på ett ökat cyklande är därmed ett sätt att möta ett växande Örebro.

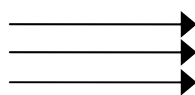
En satsning på cykeltrafiken ger medborgarna en valfrihet att välja färdmedel utifrån egna förutsättningar och behov.

1.2 Varför en handlingsplan?

Örebro kommun har en hög andel cyklister jämfört med många andra städer. Vi har också en lång tradition att jobba med cykelfrågor och att cykeln är ett färdmedel som ska prioriteras är väl politiskt förankrat i Örebro kommun. Ett omfattande arbete har bedrivits för att utveckla cykelstaden Örebro, men det har saknats ett dokument som beskriver mål, strategier, prioriteringar, rutiner och metoder för uppföljning. I kommunens transportplan (antagen av fullmäktige 2008) konstateras att det behövs en handlingsplan “för att identifiera vad som ytterligare behöver göras för att möjliggöra den höga andel cyklister som kommunen strävar efter att uppnå.” Handlingsplanen för ökat cyklande har en koppling till den trafikplan som är under framtagande. Gemensamma delar är åtgärder för cykelparkeringar och cykelvägnätet inklusive drift och underhåll.

Delar om cykel i trafikplan

Cykelvägnät
Parkeringsriktlinjer
Drift och underhåll



Handlingsplan cykel

Cykelvägnät
Cykelparkeringar
Drift och underhåll
Cykelvägvisning
Hela resan
Kommunikation och marknadsföring
Uppföljning

Syftet med handlingsplanen är att samla de cykelsatsningar som bör realiseras i Örebro mellan åren 2013 och 2015. Åtgärderna berör programnämnd Samhällsbyggnad, Tekniska nämnden och Kommunstyrelsen. Handlingsplanen ska fungera som ett underlag för verksamhets- och budgetplanering för berörda nämnder.



1.3 Avgränsning

Handlingsplanen handlar om att göra förutsättningarna för cykeln som färdmedel så gynnsamma som möjligt. Men mängden cyklister påverkas av en mängd andra faktorer som denna handlingsplan inte omfattar, exempelvis den fysiska planeringen och villkoren för biltrafiken. Dessa aspekter behandlas i andra styrdokument såsom transportplan, klimatplan och översiktsplan. Dessutom påverkas trafiksystemet av nationella styrmedel och andra faktorer på nationell nivå som kommunen inte har rådighet över.

I kommunens översiktsplan står det bland annat att korta avstånd mellan olika målpunkter är av stor betydelse för att främja cyklandet och minska behovet av bil, och att Örebro tätorts geografiska utbredning bör vara av sådan storlek att man kan nå större delen av staden till fots och med cykel. Översiktsplanen tar ställning för en förtätning av staden, utpekade utbyggnadsområden ligger i huvudsak inom cykelavstånd från centrum.

1.4 Att hålla frågan levande

Åtgärderna i handlingsplanen ska föras in i verksamhetsplanering och budget i berörda nämnder och deras förvaltningar. Handlingsplanen ses över årligen. Var ansvaret för detta ska finnas bestäms i samband med den pågående översynen av kommunens interna trafikprocess. Till dess ligger ansvaret hos kommunledningskontoret. En uppdatering av handlingsplanen ska göras senast 2016.

Kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för uppföljning av mål och åtgärder i handlingsplanen och håller samman uppföljning. Hur uppföljningen ska ske beskrivs i ett eget kapitel (se kap 4.8).



2. Mål för cyklandet i Örebro

Nationella mål

Att öka cyklandet är ett mål i den nationella transportpolitiken, senast uttryckt i proposition 2012/13:25, ”Investeringar för ett starkt och hållbart Transportsystem”. Där anges att andelen gång- och cykeltrafik av de korta resorna bör öka och att kombinerade resor med gång, cykel och kollektivtrafik bör underlättas. Att cyklandets andel av resorna ska öka är också ett uttalat mål i regeringens politik för bättre folkhälsa (proposition 2007/08:110, ”En förnyad folkhälsopolitik”).

Mål för Örebro kommun

Örebro kommun har som mål att cyklandet ska öka. I dagsläget sker var fjärde resa med cykel. För att förverkliga ambitionerna ska följande effektmål vara vägledande för cykelutvecklingsarbetet:

- ▶ Var tredje resa i Örebro kommun ska ske med cykel år 2020.

Målet följs upp genom resvaneundersökningar som görs med fem till tio års mellanrum. Den senaste resvaneundersökningen genomfördes 2011. Däremellan följs utvecklingen med hjälp av räkning av antalet cyklister vid vissa punkter (trafiksinaler och cykelbarometrar).

Ett ökat cyklande hjälper till att uppfylla flera mål i Örebro kommuns transportplan, bland annat att andelen gång, cykel och kollektivtrafik tillsammans ska utgöra 60 procent år 2020. Inriktningen att fler ska cykla finns även i översiktsplanen, i klimatplanen och i visionen för stadskärnan 2016, ”Stadsliv Örebro”. Även i kommunens miljöprogram¹ slås fast att ”Fler resor i kommunen ska ske till fots, med cykel eller med kollektivtrafik”. I länets folkhälsoplan 2012–2015 är fysisk aktivitet ett av elva målområden. Målet i den är ett samhälle som är utformat så att det ger förutsättningar för fysisk aktivitet för hela befolkningen. Vardaglig rörelse och transport mellan hem, jobb och skola ska kunna genomföras tryggt och säkert.

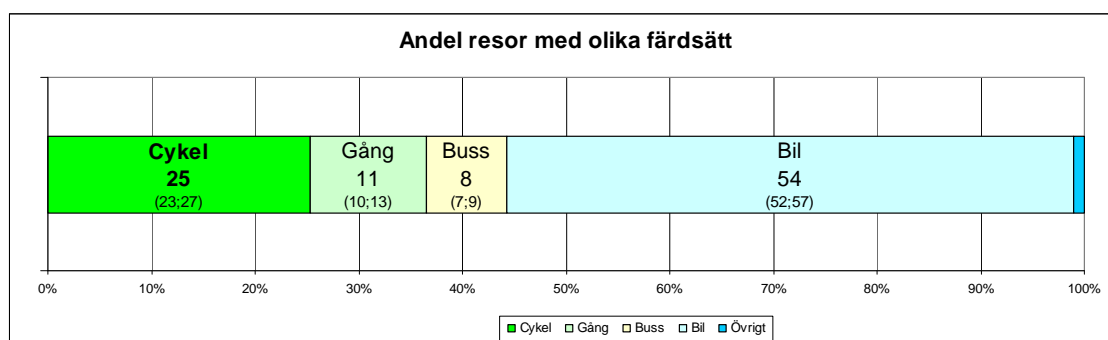
¹ Miljöprogram Örebro kommun – Örebro kommuns miljömål och prioriteringar i miljömålsarbetet, Antaget av kommunfullmäktige 2010.



3. Att cykla i Örebro – nuläget

I Örebro sker var fjärde resa² med cykel, vilket är en hög andel jämfört med många andra städer. Örebro har samma andel cyklister som exempelvis Malmö och andelen som cyklar av de boende i Örebros innerstad är lika hög som i Köpenhamn. Örebro fick Cykelfrämjandets utmärkelse ”Årets cykelstad” 2003.

Figur 3.1 Andel resor med olika färdssätt (resor med start och mål i Örebro kommun, alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror³).



Förutsättningarna att cykla är relativt goda i Örebro. Det finns ett välutbyggt cykelnät med 22 mil cykelväg och det är en platt topografi. Det är också relativt korta avstånd inom staden.

Enligt de resvaneundersökningar som genomförts i kommunen har resvanorna inte förändrats nämnvärt de senaste 20 åren. Därför krävs ytterligare insatser för att ändra trenden och få fler att cykla. En oberoende granskning, Bypad⁴, som gjordes 2009 visar att kommunens arbete med frågorna är bra, men att det finns flera områden som kan och bör utvecklas. En annan oberoende granskning som genomfördes inom EU-projektet CHAMP⁵ under våren 2012 visar på liknande resultat.

² En resa definieras som en förflyttning där personen haft ett ärende i målpunkten.

³ Siffror inom parentes anger konfidensintervallet..

⁴ Bypad (Bicycle Policy Audit; www.bypad.org) är en europeisk metod för att revidera hur cykelarbetet fungerar i kommunen och hur det kan bli bättre. Metoden har använts i mer än 16 länder och 70 europeiska städer, varav fem svenska. Bypad är ett bra underlag vid framtagande av cykelplan.

⁵ CHAMP (Cycling Heroes Advancing sustainable Mobility Practice www.champ-cycling.eu) är ett EU-finansierat projekt inom programmet Intelligent Energy Europe, där Örebro är en av de deltagande städerna. Projektet pågår 2011–2014.



Enligt den senaste resvaneundersökningen är varannan bilresa i Örebro kommun kortare än 5 km⁶, vilket innebär att det finns en stor potential för att öka cyklandet. Om en tredjedel av alla korta bilresor flyttades över till cykel så skulle vi nå målet för andelen cykelresor.

Enligt en resvaneundersökning från 2000 är den främsta anledningen till att örebroarna väljer att cykla att det är snabbt och smidigt. Andra argument är det är billigt och att man vill få motion. Den främsta anledningen till att man väljer att *inte* cykla är avståndet och tiden. En annan anledning är att det är bekvämt med bil eller buss. En vanlig förklaring bland män är att de behöver bilen i jobbet.⁷ Enligt resvaneundersökningen 2011 cyklar kvinnor i något högre utsträckning och åker mindre bil än vad män gör. Personer i åldrarna 16–24 samt 45–64 cyklar mer än övriga åldersgrupper.

En mer omfattande beskrivning av nuläget finns i en underlagsrapport till handlingsplanen.

⁶ Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror.

⁷ Örebro kommun 2000: Resvaneundersökning Örebro kommun



4. Åtgärdsområden

I detta avsnitt sammanfattas bakgrund, nuläge och förslag till åtgärder inom åtta insatsområden:

1. Cykelvägnätet
2. Cykelparkeringar
3. Drift och underhåll
4. Cykelvägvisning
5. Trafiksäkerhet
6. Hela resan – cykel och kollektivtrafik i samverkan
7. Kommunikation och marknadsföring
8. Uppföljning

Åtgärderna finns sammanfattade i ett åtgärdsprogram uppdelat på ansvarig nämnd, se bilaga 1.



4.1 Cykelvägnätet

Bakgrund

Olika målgrupper har olika krav på cykelvägarnas beskaffenhet. Barns vägar till skola och fritidsaktiviteter måste ha hög trafiksäkerhet medan vuxnas arbetspendling mer handlar om framkomlighet, kort restid och komfort. Dessutom är cykeln ett viktigt färdmedel till handel och service och vid rekreation, motion och turism.

Det kommunala cykelvägnätet

Örebro har idag ca 22 mil⁸ cykelvägar där kommunen är ansvarig för väghållningen.⁹ På gator där cykling sker i blandtrafik är hastigheten oftast reglerad till 30 km/tim. Nätet av gång- och cykelvägar har byggts ut på senare år, ungefär i takt med befolkningsökningen, se tabell 3.1. Även gatunätet har byggts ut under perioden, men varit oförändrat räknat per invånare.¹⁰

Tabell 3.1. Gång- och cykelvägar där kommunen är väghållare. Längd och längd per invånare 2006-2012.

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|
| km | 185 | 189 | 193 | 197 | 216 | 218 | 219 |
| m/inv | 1,43 | 1,45 | 1,46 | 1,47 | 1,59 | 1,59 | 1,58 |

I den trafikplan som är under utarbetande ingår en cykelnätsplan. Där har följande förbättringsområden identifierats:

- Cyklister blir fördröjda i korsningar och säkerheten kan också förbättras.
- Cykelvägarna uppvisar en stor variation i utformning och underhåll och de är heller inte kontinuerliga.
- På vissa huvudgator i centrum är cykling förbjuden och dessa huvudgator utgör barriärer för cyklister.
- Cykelnätet kan bli genare och få kortare restider genom en uppdelning i huvudstråk och lokalstråk.

I cykelnätsplanen föreslås en indelning av cykelvägnätet i fyra kategorier: **huvudcykelstråk**, **stadscykelnät**, **lokalcykelnät** och **rekreationscykelvägar**. Utanför tätorten finns också de **regionala cykelstråken** som knyter ihop centralorten Örebro stad med de mindre tätorterna i regionen.

⁸ 215,8 km separerade cykelvägar + 2*2,2 km cykelfält

⁹ Utmed det statliga vägnätet (i princip alla större vägar utanför tätorterna) är Trafikverket ansvarig för väghållning, inklusive cykel- och gångbanor.

¹⁰ Data från Tekniska nämndens årsberättelse 2012.



Avsikten med indelningen i olika kategorier är att kunna optimera cykelvägnätet beroende på dess uppgift i trafiksystemet. Ett separat dokument kommer att slå fast principer för utformning och gestaltning för respektive kategori av cykelväg.

- **Huvudcykelstråk – snabbare att cykla.** Stråken ska ge snabba och komfortabla resor till arbete och studier för ungdomar och vuxna. Femton huvudcykelstråk föreslås med en enhetlig utformning och särskild skyltning och målning, samt en hög grad av separering från biltrafik och gångtrafik. Några av insatserna för huvudcykelstråken är att åtgärda saknade länkar, bredda smala sektioner, samt införa cykeldetektering och förbättrade omloppstider i trafikljusen. De första två stråken, Svampenleden och Hagaleden, invigdes i maj 2012. Ytterligare tre stråk Oxhagenleden, Västerleden och Örnrolänken, invigdes 2013.
- **Stadscykelnät – enklare att cykla.** Detta nät kompletterar huvudcykelstråken och ska ge god tillgänglighet och god säkerhet för cykelresor inom Örebro tätort. I blandtrafiknätet genomförs cykelfrämjande åtgärder som till exempel detektering i trafikljusen, målning av cykelfält och cykelboxar och förtydligande av övergångar mellan cykelbana och cykling i blandtrafik eller på cykelfält.
- **Lokalcykelnät – säkrare att cykla.** Lokalcykelnätet är särskilt utformat med tanke på barns och äldres behov av trafiksäkra förflyttningar till lokala målpunkter. I lokalnätet är därför trygghets- och säkerhetsfrågor prioriterade. Lokalnätet är oftast cykelbanor men kan också gå i blandtrafik där gatorna är hastighetssäkrade. Åtgärder i lokalnätet utgörs främst av hastighetsdämpning och säkra gång- och cykelpassager.
- **Rekreationscykelvägar.** Ska ge tillgänglighet till parker samt grönska- och naturområden. De har en varierande standard men saknar oftast hårdgjord beläggning och belysning och snöröjs i flera fall heller inte på vintern.
- De **regionala cykelstråken** knyter ihop Örebro med omlandet. De ska ge möjlighet till arbetspendling och fritidsresor. Till Örebro finns eller planeras fem regionala stråk: från Glanshammar, från Ölmbrotorp, från Garphyttan och Latorp, från Kumla och från Ekeby-Almby. I utkanten av Örebro ansluter de regionala stråken till huvudcykelstråken eller stadsnätet.

Konsultföretaget SpaceScape har analyserat hur Örebro's cykelnät kan bli mer attraktivt. De sociala perspektiven såsom jämställdhet, säkerhet, trygghet, närhet till grönområden, närhet till service med mera har stort fokus. Utredningen ger förslag på fyra olika typer av cykelnät vilka i stort stämmer väl överens med de kategorier som föreslås i cykelnätsplanen.



Åtgärder

Cykelnätsplanen ska färdigställas. I den ingår insatser för att uppgradera vissa cykelvägar till huvudecykelstråk. Utöver detta ingår även trimningsåtgärder vilket är något som nämns som ett utvecklingsområde både i Bypad¹¹, och den externa granskning som gjordes inom projektet CHAMP. Exempel på trimningsåtgärder är signalprioritering, cykelboxar och cykelfält. I cykelnätsplanen tas hänsyn till aspekter såsom säkerhet, trygghet, jämställdhet, rekreation med mera.

► Färdigställa cykelnätsplanen.

- kategorisering av cykelnätet
- åtgärda saknade länkar
- trimningsåtgärder (signalprioritering, cykelboxar, cykelfält).

Ansvar: programnämnd Samhällsbyggnad/Stadsbyggnad.

Tid: Cykelnätsplanen ska vara klar 2014. Den omfattar åtgärder för åren 2014–2020.

Cykelvägar utanför Örebro tätort

Väghållare för cykelvägarna utanför Örebro tätort är i de flesta fall Trafikverket. Länstransportplanen¹² har en pott för investering i cykelvägar längs statliga och regionala vägar. Kommunens uppgift i detta sammanhang är att företräda kommuninvånarnas intressen, exempelvis angående utbyggnad av cykelvägnätet. Kommunen för därför en dialog med Regionförbundet och Trafikverket.

Länstransportplanen har pekat ut att man under planperioden 2010–2021 med regionala medel kommer att finansiera en cykelbana Glanshammar–Örebro. Det kommer dock att dröja eftersom andra objekt i regionen har högre prioritet och den budget som finns för regionala cykelvägar är liten (för närvarande 3 miljoner kr/år). Örebro kommun har avsatt pengar för att kunna vara med och medfinansiera när Trafikverket bygger nya cykelvägar längs det statliga vägnätet i kommunen. Det är viktigt att klargöra vem som sköter drift och underhåll eftersom det är en stor årlig kostnad om detta åläggs kommunen.

¹¹ Bypad (Bicycle Policy Audit; www.bypad.org) är en europeisk metod för att revidera hur cykelarbetet fungerar i kommunen och hur det kan bli bättre. Metoden har använts i mer än 16 länder och 70 europeiska städer, varav fem svenska. Bypad är ett bra underlag vid framtagande av cykelplan.

¹² Länsplan för regional transportinfrastruktur för Örebro län 2010-2021, Regionförbundet Örebro, 2010.



Åtgärder

► **Örebro kommun ska föra en dialog med Regionförbundet för att ytterligare medel avsätts för utbyggnad av gång- och cykelvägar i kommande länsplaner.**

Ansvar: programnämnd Samhällsbyggnad/Stadsbyggnad.
Tid: 2013, fortlöpande.

Cykelpumpar och cykelbarometrar

Att cykla ska vara enkelt och komfortabelt och därför är det viktigt att även arbeta med mervärdesåtgärder i cykelvägnätet. Det är också ett sätt för kommunen att visa att man tycker att cyklisterna är viktiga och höjer statusen för cyklingen.

Så kallade cykelbarometrar, som visar antalet passerande cyklister och ger möjlighet att pumpa cykeldäck, är ett sätt att synliggöra cyklandet och innebär service till cyklister. För närvarande finns cykelbarometrar vid Vasatorget (byggår 2006) och Södra kyrkogården (2011). Ytterligare två cykelbarometrar kommer att installeras inom kort. Därtill finns en pump vid Stortorget, en vid Järntorget och en vid Stadsbyggnadshuset på Åbylundsgatan. Fler pumpar bör installeras för att visa att kommunen satsar på förbättrad service till cyklisterna. I samband med att de nya huvudcykelstråken byggs bör vi överväga att sätta upp cykelpumpar längs stråken. Kostnaden för en cykelpump är ca 50 000–90 000 kr. Fler cykelpumpar leder till en ökad driftkostnad, och det måste tas fram rutiner för underhållet av cykelpumpar.

► **Installera fler cykelpumpar i de centrala delarna av cykelvägnätet samt längs huvudcykelstråken.**

Ansvar: programnämnd Samhällsbyggnad/Stadsbyggnad.
Tid: 2013, fortlöpande.



4.2 Cykelparkeringar

Bakgrund

En fördel med cykeln jämfört med andra transportsätt är att man kan komma mycket nära målet för resan. Det kräver att det finns god tillgång till parkering i närheten av målpunkten. Avståndet ska helst inte överstiga 25 meter¹³, annars uppstår spontan parkering på platser som inte alltid är önskvärda. Det finns studier som visar att man gärna parkerar där andra redan har parkerat sin cykel, även om cykelparkering är ”olämplig” eller förbjuden på platsen.¹⁴

Problemet med cykelstölder är till stor del en fråga om brist på bra cykelparkeringar, både vid målpunkter och i anslutning till bostaden. Flera studier visar att stöldsäkra cykelparkeringslösningar har stor betydelse för att öka cykeltrafiken i en stad.¹⁵

God tillgång till cykelparkering är också en typ av marknadsföring av cykling och visar allmänheten hur kommunen värderar cykeln som transportmedel.

Enligt en litteraturstudie som genomförts om cykelparkering är följande kvalitetsegenskaper för cykelparkeringar i storstäder de viktigaste¹⁶:

- Närhet till målpunkt/ huvudentré
- Att den finns längs färdvägen så att man inte behöver cykla en omväg
- Stöldsäkerhet (t.ex. låsa fast cykeln i ram, eller i låsbart garage)
- Väderskydd
- Kapacitet (i förhållande till efterfrågan)
- Upplevd trygghet när det är mörkt (rädsla för överfall)
- Bra rutiner för ordning och reda och för att ta hand om övergivna cyklar.

¹³ GCM-handbok – Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus. SKL och Trafikverket, 2010.

¹⁴ Parkering i storstad – Litteraturstudie om cykelparkering, WSP och CyCity, 2011

¹⁵ Parkering i storstad – Litteraturstudie om cykelparkering, WSP och CyCity, 2011

¹⁶ Parkering i storstad – Litteraturstudie om cykelparkering, WSP och CyCity, 2011



Nuläge

Det har genomförts en översiktlig inventering av antalet cykelparkeringsplatser och beläggningen i norr, söder och centrum i maj 2009 och i maj 2011. En jämförelse av inventeringarna visar att antalet cykelparkeringar har minskat med 512 stycken mellan 2009 och 2011. Av dessa har 220 cykelparkeringar försvunnit vid Järntorget, 90 vid Våghustorget, 88 vid Stortorget och 162 vid Rudbecksskolan. Antalet parkerade cyklar var 560 fler 2011 jämfört med 2009. Standarden för cykelparkeringarna framgår inte av inventeringarna.

| Område | P-platser cykel 2009 | P-platser cykel 2011 | Jämförelse 2009- 2011 |
|---------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Norr | 2544 | 2449 | -95 |
| Centrum | 2075 | 1895 | -180 |
| Söder | 1725 | 1488 | -237 |
| Totalt | 6344 | 5832 | -512 |

I samband med nybyggnation ställs krav på ett minsta antal cykelparkeringar i Örebro kommuns parkeringsnorm. Inriktningen är att det ska finnas en cykelplats per boende samt plats för besökare och dessutom plats i angränsande förråd. Krav på parkeringar för cyklar ställs även vid skolor, arbetsplatser och kommersiell service. Parkeringsnormen ställer dock inga krav på cykelparkeringarnas placering och beskaffenhet. Sannolikt har flera fastighetsägare ändrat användningsområdet för lokaler som tidigare fungerat som cykelrum vilket har inneburit att beläggningen på de offentliga cykelparkeringarna i centrala Örebro har ökat.

Det saknas skriftliga rutiner för drift och underhåll av kommunens cykelställ, inklusive omhändertagning av skrotcyklar.

Åtgärder

Cykelparkeringar är en viktig fråga som inte varit prioriterad. Därför krävs att arbetet systematiseras och att ett cykelparkeringsprogram tas fram. Det innehåller förslagsvis följande delar:

- Utvärdering av tidigare insatser kring cykelparkeringar. Vilka cykelställ fungerar bra, och vilka fungerar mindre bra? Hur stor andel nyttjar möjligheten att låsa cykeln mot ram för de ställ som erbjuder den möjligheten? Vilka typer av klagomål har kommit från allmänheten gällande cykelparkeringar?
- Analys av viktiga målpunkter och behovet av cykelparkering vid olika platser.
- Inventering/kartläggning av existerande cykelparkeringar (inklusive standard och till exempel hur många som låser fast cykeln i cykelstället) samt behovet av cykelparkeringar gata för gata i centrala staden. Det ger en bild av vilka ställ som är underdimensionerade och/eller felplacerade och var bra p-möjligheter saknas. Samtidigt kan behov av underhåll av befintliga ställ noteras.



- En plan för investeringar/åtgärder för nya cykelparkeringar tas fram. Cykelparkeringar i samband med byggandet av de nya huvudcykelstråken ska också ses över. Åtgärder prioriteras och kostnadsberäknas och följs upp årligen.
- Riktlinjer för utformning av cykelparkeringar¹⁷. Detta arbete bör omfatta standard för utformning av cykelparkeringar för olika behov (inklusive belysning, trygghet, väderskydd m.m.), hänsyn till drift och underhåll, t.ex. vinterskötsel, tydlig skyltning och målning så att man vet var man ska parkera. Det är också viktigt att ta hänsyn till de speciella behov som parkering av cykelkarror, mopeder och trehjuliga cyklar innebär. En enklare version av riktlinjerna kan användas i dialog med fastighetsägare kring säkra och bra parkeringslösningar i samband med ombyggnationer, bygglov, friskvårdssatsningar m.m.
- Se över behovet av cykelparkeringar vid hållplatser och viktiga omstigningspunkter i kollektivtrafiken samt ange standard för utformning. I kommunens kommande kollektivtrafikprogram bör utbyggnad och förbättringar av cykelparkering vid stationer och busshållplatser tas med som en del.
- Rutiner för att följa utvecklingen och vid behov förändra antalet cykelparkeringar, samt ett förtydligande av vem som ansvarar för vad.
- Rutiner för drift- och underhåll, inklusive hantering av skrotcyklar.
- Översyn av kraven för cykelparkeringar i kommunens parkeringsnorm med eventuell komplettering med kvalitetskrav gällande exempelvis avstånd och utformning.

► Ta fram ett cykelparkeringsprogram

Ansvar: programnämnd Samhällsbyggnad/Stadsbyggnad i samarbete med TF och kollektivtrafikenheten.

Tid: 2015

¹⁷ Vägledning finns i följande litteratur:

Parkering i storstad – Litteraturstudie om cykelparkering (WSP och CyCity, 2011)

GCM-handboken (SKL och Trafikverket 2010)

Linköpings kommuns riktlinjer för cykelparkering

Malmö kommuns handbok

Gör plats för cykeln (Boverket 2010)



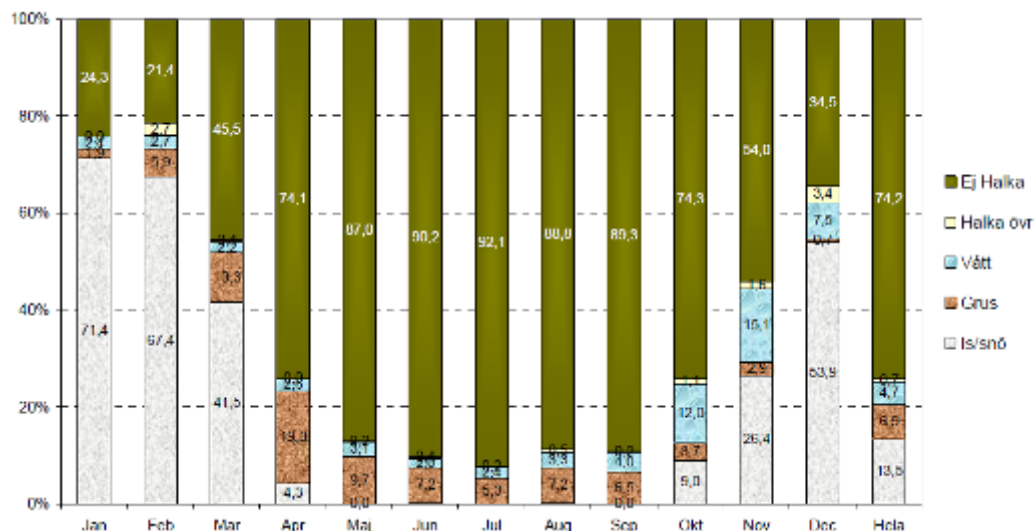
4.3 Drift och underhåll ¹⁸

Bra skötsel av cykelvägarna är en viktig fråga för att få ett ökat cyklande. Drygt 70 procent av alla skadefall bland cyklister är singelolyckor. En stor del av olyckorna beror på försämrat väggrepp, se figur 4.1. Välskötta cykelvägar är ett måste för att göra cyklingen attraktiv och för att få fler att cykla, framför allt vintertid.

En hög standard på drift och underhåll av cykelvägnätet höjer statusen för cykel som färdmedel. Cyklister gynnas av en jämn ytstandard, trygga miljöer och att cykelvägarna hålls rena från grus, glaskross och löv. Det är också viktigt med bra avrinning från cykelvägarna för att undvika vattenpölar som både försvårar framkomligheten och ökar risken för olyckor, speciellt när det finns risk för att det fryser till is.

Det är viktigt att frågor kring drift och underhåll beaktas redan i samband med att cykelvägar och cykelparkeringar byggs ut, för att undvika lösningar som medför onödigt höga löpande drift- och underhållskostnader.

Kommunen ansvarar för gång- och cykelvägar på allmän platsmark (centralorten Örebro, Lillån, Hovsta och Vintrosa). På kvartersmark är fastighetsägare ansvariga för sina gång- och cykelvägar. I de mindre tätorterna som exempelvis Garphyttan, Latorp och Odensbacken är samfällighetsföreningarna (vägföreningarna) ansvariga för sina gång- och cykelvägar. Utefter det statliga vägnätet är Trafikverket ansvarig för sina gång- och cykelvägar.



Figur 4.1. Andel som skadats i singelolycka på cykelbana, indelat på månad och efter typ av halkorsak (Källa: Thulin och Niska, 2009, VTI rapport 644).



Vinterväghållning

På vintern minskar cyklandet betydligt. I Örebro sker ungefär en halvering, jämfört med de bästa sommarmånaderna. En enkätundersökning i Luleå och Linköping visar att en förbättrad vinterväghållning skulle få var tredje person att cykla oftare. Snöröjningen ansågs vara den viktigaste faktorn för valet att cykla, medan halkbekämpning i undersökningen ansågs vara den viktigast för olycksrisken.

Om fler väljer att cykla vintertid fås positiva effekter på både miljö och hälsa. Att satsa på vinterväghållning signalerar också att cykel är ett högt prioriterat färdmedel i kommunen och är därför en viktig marknadsföringsfaktor för att få fler att använda cykeln vintertid.

Nuläge

Följande snödjup gäller som riktvärden för igångsättning av snöröjningen på gång- och cykelvägar i Örebro kommun:¹⁹

- Prioriterad röjning: Ungefär hälften av alla cykelvägarna snöröjs när det fallit 3–5 cm snö vid ett och samma tillfälle. Snöröjning av gång- och cykelvägar ska vara avslutad 12 timmar efter avslutat snöfall.
- Full röjning: Alla övriga cykelvägar röjs när det fallit 5–7 cm snö vid ett och samma tillfälle. Snöröjning av gång- och cykelvägar ska vara avslutad 12 timmar efter avslutat snöfall.

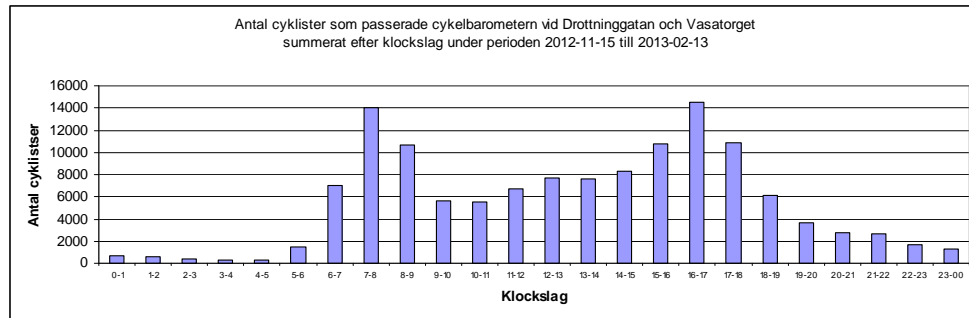
I dagsläget är det inte säkert att snöröjning påbörjas om det fortfarande snöar, eftersom snöröjning av gång- och cykelvägar ska vara avslutad 12 timmar efter avslutat snöfall. Det innebär att det kan bli större snödjup än de angivna.

Ett särskilt bekymmer vintertid är snöröjning av cykelställ, som både röjs med maskin och handskottas. Cykelställerna i centrum och Vasastan prioriteras idag.

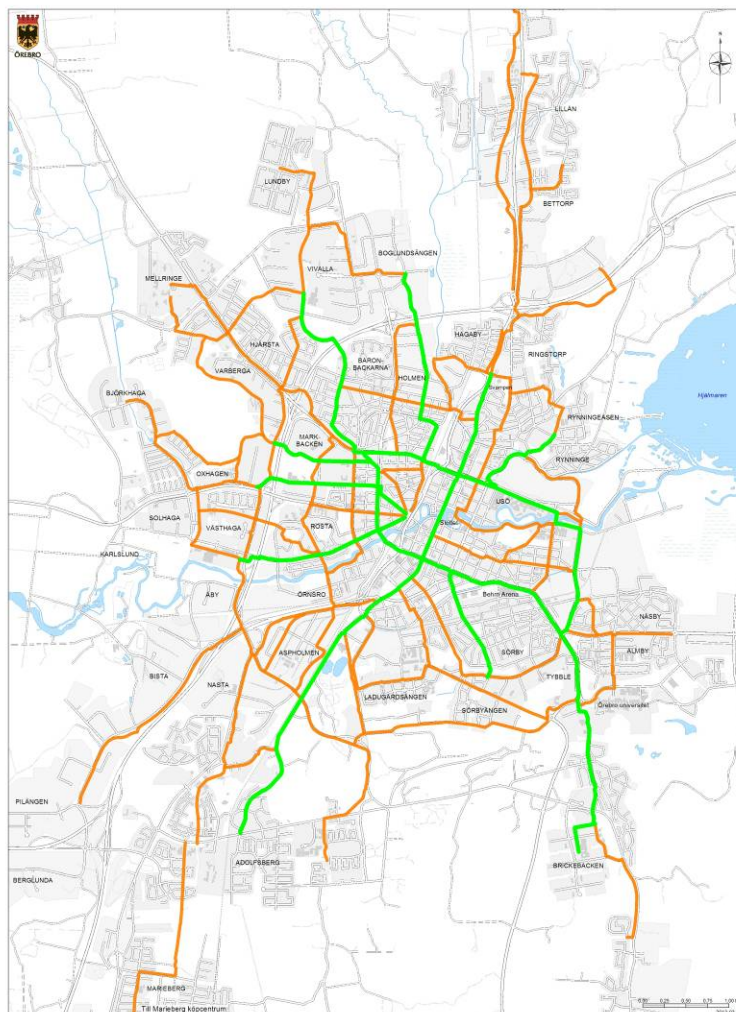
Flera andra jämnstora kommuner snöröjer vid lägre snödjup än Örebro kommun, exempelvis kan nämnas Västerås som snöröjer vid 2–5 cm samt Norrköping som snöröjer vid 3 cm senast 5 timmar efter avslutat snöfall. I Linköping snöröjer man vissa stråk redan vid 1 cm genom att tillämpa sopning i kombination med salt. Det innebär att man i princip får barmark året om.

Det största flödet av cyklister inträffar på morgonen mellan klockan 6 och 9 samt på eftermiddagen, se figur 4.2. Det innebär att det ger störst nytta att säkerställa att det alltid är snöröjt vid dessa tidpunkter.

¹⁹ Från www.orebro.se, sida daterad 10 december 2012.



Figur 4.2. Andel cyklar som passerade cykelbarometern vid Drottninggatan och Vasatorget summerat efter klockslag (under perioden 2012-11-15 till 2013-02-13)



Karta 4.1. De orangemarkerade cykelvägarna tillsammans med de grönmarkerade cykelvägarna i kartan utgör de stråk som idag prioriteras för snöröjning 3–5 cm. En höjning av standarden för snöröjning, sopning av löv samt tidigare sandupptagning föreslås på de grönmarkerade cykelvägarna.



Åtgärder

Följande åtgärder föreslås för att förbättra möjligheterna att cykla vintertid:

- Möjligheten att parkera cykeln vintertid ska förbättras och rutinerna för snöröjningen av cykelställ ses över.
- Förbättrad snöröjning längs prioriterade cykelvägar. Snöröjning längs de grönmarkerade cykelvägarna enligt karta 4.1 ska vara slutförd så att man kan cykla till arbetet klockan 7 och hem klockan 16 på vardagar. Snöröjning sker då vid 3 cm snö eller mer oavsett om det slutat snöa eller inte. Vitsen med detta är att majoriteten av cyklisterna ska kunna lita på att det alltid går att cykla. Den beräknade extra kostnaden för detta är 2,5–3 miljoner kr per år. Beräkningen gäller vid en normalvinter med 10 snöfall på gång- och cykelbana.

► Ökade insatser för snöröjning längs prioriterade cykelvägar.

Ansvar: TN/Tekniska förvaltningen

Tid: 2014, fortlöpande



Upptagning av vintersand

Under april till september är löst grus på vägbanan den vanligaste halkorsaken.²⁰ Så fort snön och isen har smält undan är det viktigt att cykelvägen sopas ren från sand. En cykelväg bör generellt sopas mer frekvent än en bilväg, eftersom bilvägen ”automatiskt” rensas från skräp till följd av motortrafikens tyngd och hastighet.



Figur 4.3. Löst grus på cykelbanor i april. Foto: Anna Niska.

I Örebro kommun tas gruset upp på våren när frostrisken är över. Det tar ungefär fyra veckor att få bort gruset från alla gator och vägar. Sandupptagningen på gång- och cykelvägarna påbörjas före bilvägarna. I centrum påbörjas sandupptagningen på gång- och cykelvägar och torg före vinterns slut beroende på väderleken.

Åtgärder

Ett förslag är att de prioriterade grönmarkerade cykelvägarna enligt karta 4.1 sopas tidigare på våren, med risk för att de behöver sopas två gånger. Det måste därför finnas utrymme för detta i budgeten. Den beräknade kostnaden är 110 000 kr per år.

► Förläng barmarksäsongen, utför sandupptagning längs prioriterade cykelvägar tidigare på våren.

Ansvar: TN/Tekniska förvaltningen

Tid: 2014, fortlöpande

²⁰ Cykelvägars standard – En kunskapsmanställning med fokus på drift och underhåll. VTI, 2011.



Drift och underhåll övrig säsong

Drift- och underhållsarbete är även nödvändigt under de månader som inte innefattas av vintersäsongen för att öka cyklisternas komfort, framkomlighet och trafiksäkerhet. Att hålla beläggningen fri från lösa grenar, löv, glassplitter och sten är en viktig åtgärd för att förhindra singelolyckor och punktering.²¹

GCM-handboken²² rekommenderar att cykelvägar i centrum sopas flera gånger i veckan, medan de belägna i ytterområden kan åtgärdas mera sällan. Göteborgs kommun sopar alla gång- och cykelvägar varannan vecka. Cykelfält behöver sopas extra ofta eftersom biltrafiken ”flyttar” diverse skräp utåt kanterna.

Siktröjning av skymmande buskar och träd är en viktig säkerhets- och trygghetsåtgärd. Lågt hängande grenar och annat inväxande buskage är en säkerhetsrisk då grenar riskerar att fastna i hjulet eller att cyklisten tvingas väja hastigt. Genom att glesa ut närbeläget buskage följer också en bättre överblickbarhet vilket ökar trygghetskänslan, samtidigt synliggörs även cyklisterna bättre för andra trafikanter vilket minskar risken för kollisioner. Att med fysiska åtgärder, likt utglesning av buskage, verka för ökad trygghet längs cykelbanor är även en jämställdhetsfråga då kvinnor i högre grad än män upplever skogspartier eller icke-transparenta buskage som otrygga.²³

I Örebro kommun sopas alla cykelbanor minst två gånger per år (en gång utöver sandupptagningen på våren). I centrum sopas vägarna oftare. Glassplitter tas upp så fort som möjligt efter det att kommunen fått vetskap om det. Lövsopning sker om möjligt idag beroende på när vintern kommer, samt vid klagomål. De buskar och träd som tillhör kommunens ansvar åtgärdas vid behov.

Åtgärder

Löven längs de prioriterade grönmarkarede cykelvägarna enligt karta 4.1 ska tas upp på hösten inför vintersäsongen. Den beräknade kostnaden är 110 000 kr per år.

► **Förläng barkmarksäsongen, ta upp löven på hösten inför vintersäsongen längs prioriterade cykelvägar.**

Ansvar: TN/Tekniska förvaltningen

Tid: 2014, fortlöpande

²¹ Steg 1 och 2-åtgärder för ökat cyklande – Effekter och nyttor. Trafikverket, 2012.

²² GCM-handbok – Utformning, drift och underhåll med gång, cykel- och mopedtrafik i fokus. SKL och Trafikverket, 2010.

²³ Steg 1 och 2-åtgärder för ökat cyklande – Effekter och nyttor. Trafikverket, 2012.



Uppföljning och kontroll av drift och underhåll

Inventering eller besiktning av cykelvägar är viktig för att få en överblick över cykelnätets kvalitet och för att kunna sätta in rätt åtgärder. Detta är en förutsättning för att tillräckliga resurser ska kunna avsättas för drift och underhåll. Bäst resultat uppnås om inventeringen genomförs på cykel, det är då man får en känsla av cyklisternas faktiska förhållanden.²⁴

Det är viktigt att kommunens cykelflödesmätningar och olycksstatistik är uppdaterade så att åtgärder sätts in där de gör störst samhällsekonomisk nytta. Annars finns risk för att åtgärder genomförs i de stråk där flest cyklisterna rapporterar om brister och inte där flest faktiskt cyklar eller där flest olyckor inträffar²⁵.

Nuläge

En underhållsplan för asfaltsunderhåll av gång- och cykelvägnätet är upprättad. Varje år görs en besiktning efter sandupptagningen. Besiktningen görs från bil.

Åtgärder

Huvudcykelstråken ska besiktigas per cykel minst en gång per år och övriga delar av cykelvägnätet med högst 5 års intervall. Syftet är att hitta och åtgärda brister vilket försvåras om besiktningen sker sittandes i en bil. En cyklist är känsligare för nivåskillnader (kanter, gropar, etc.) än en bilist. Bra underhåll av cykelvägarna är av stor betydelse också under vintersäsong för att kunna genomföra snöröjning med bra resultat samt för att undvika vattensamlingar som fryser till is. Om besiktning av gång och cykelvägarna ska ske med cykel måste troligen organisationen förstärkas. Den uppskattade kostnaden är 250 000 kr per år.

► **Den skriftliga underhållsplanen för cykelvägnätet ska uppdateras regelbundet. Besiktning av huvudcykelstråken ska ske årligen med cykel och övriga cykelvägnätet med högst 5 års intervall.**

Ansvar: TN/Tekniska förvaltningen

Tid: 2014, fortlöpande.

²⁴ Vägen till ett cyklande samhälle, SKL 2012

²⁵ Steg 1 och 2-åtgärder för ökat cyklande – Effekter och nyttor. Trafikverket, 2012.



Allmänhetens synpunkter

Det finns idag en länk på kommunens hemsida för synpunkter/felanmälan av cykelvägar och snöröjning. På cykelkartan finns telefon och e-post för att göra felanmälan.

För närvarande pågår ett arbete med ett nytt system för synpunkter och felanmälan generellt. Tanken är att det ska bli lättare att lämna synpunkter och anmäla fel. Inkomna synpunkter ska hanteras systematiskt och redovisas och återkopplas. Ett starkt önskemål är att felanmälningar och synpunkter ska kunna kopplas till en karta. Detta underlättar både för den som lämnar felanmälan samt för den som ska åtgärda problemet. Vid uppföljning av synpunkter och felanmälningar är det också en fördel att kunna se dem på en kartbild.

► Hanteringen av felanmälningar/synpunkter utvecklas och förbättras.

Ansvar: TN/Tekniska förvaltningen samt KS/kommunikationsavdelningen
Tid: 2013/2014

Servicegaranti

Det finns idag en servicegaranti som säger att ”snöröjning påbörjas på gång- och cykelbanor efter avslutat snöfall vid minst sju cm djup. På körbanor påbörjas snöröjning efter avslutat snöfall vid minst tio cm djup. Røjningen ska vara avslutad inom tolv timmar.” Det finns även en garanti som säger att ”potthål i asfaltvägar, där kommunen är huvudman, ska vara lagade inom fem arbetsdagar från det att kundtjänst i Örebro kommun eller Park och Gatas kundservicegrupp erhållit en anmälan om var potthål finns.” För närvarande studeras hur en servicegaranti för asfaltåterställning efter grävningar i gator och gc-vägar kan utformas.

► Möjligheterna att införa en garanti för återställning vid vägarbete/grävning ska utredas.

Ansvar: TN/Tekniska förvaltningen
Tid: 2013



4.4 Cykelvägvisning

Bakgrund

Bra cykelvägvisning hjälper dem som redan cyklar, besökare och nya cyklister att orientera sig och finna snabba och säkra cykelvägar. Cykelvägvisningen måste sättas upp sammanhängande från start till mål eftersom avbrott i vägvisningen skapar förvirring. Förutom att leda till bättre orienterbarhet och upplevd trygghet ger även de skyltade stråken en indikation om vilka av kommunens cykelvägar som är prioriterade i fråga om drift- och underhåll.

Det är viktigt att vägvisningen ses över och underhålls frekvent så att inte skyltarna har vandaliserats, slitits loss eller ställts om och visar felaktig väg.²⁶

Cykelvägvisning är ett enkelt sätt att marknadsföra cykeltrafik och på så vis attrahera nya cyklister.

Nuläge

Ett särskilt vägvisningssystem för cykel finns i Örebro kommun med cirka 500 skyltar. Huvudcykelstråken har egna orange skyltar och egna skyltade namn för varje stråk. Skyltningen tillsammans med de orange linjerna innebär att det blir tydligt för cyklister, gående och bilister att huvudcykelstråket är ett prioriterat stråk för snabb cykeltrafik.

Det finns en del brister i den befintliga cykelvägvisningen. Vissa skyltar har försvunnit sedan vägvisningen sattes upp och andra har missats vartefter cykelnätet byggts ut eller byggts om. Andra problem är att skyltar är felplacerade och inte syns (fel vinkel, höjd, skymmande vegetation).

Åtgärder

Det finns idag en skyltplan, men den behöver uppdateras. Skyltplanen ska innehålla rutiner för regelbunden översyn av befintliga skyltar (identifiering av brister och åtgärder), samt rutiner för komplettering av nya skyltar i takt med att staden byggs ut. Det ska framgå vilka stråk som ska skyltas. Rutinerna för vägvisning vid ombyggnation ska också ses över. Skyltplanen tas fram efter det att trafikplanen är klar.

► Uppdatera skyltplanen för cykelvägvisning.

Ansvar: TN/Tekniska förvaltningen i samarbete med Stadsbyggnad.
Tid: 2014

²⁶ Steg 1 och 2-åtgärder för ökat cyklande – Effekter och nyttor. Trafikverket, 2012.



4.5 Trafiksäkerhet

Nuläge

Olyckor som resulterar i dödsfall eller svårt skadade är ovanliga på det kommunala vägnätet. Av de 14 personer som skadades allvarligt 2012 var fyra fotgängare, sex cyklister (fyra i kollision med motordrivet fordon och två i krock med annan cykel/moped) samt fyra förare av personbil. Oskyddade trafikanter är en utsatt grupp och därför genomförs flera olika åtgärder för att öka säkerheten både för fotgängare och för cyklister. Exempelvis genomförs kontinuerligt åtgärder för gång- och cykelvägar i lokalnätet, särskilt runt skolor, samt åtgärder vid ”farliga” korsningar. Under 2012 sattes det upp 15 räckben och målades 50 stopplinjer vid cykelsignaler. Utöver detta bidrar åtgärden cykelskola för vuxna till en ökad säkerhet. Denna åtgärd beskrivs i kapitel 7, kommunikation och marknadsföring. Tidigare har också projektet ”Lyktgubbar” genomförts i samarbete med NTF.

Åtgärder

Åtgärder för att öka trafiksäkerheten genomförs fortlöpande, bland annat för att öka trafiksäkerheten vid skolor och i korsningar för oskyddade trafikanter samt anlägga fler genomgående gång- och cykelvägar. Ett arbete med att ta fram ett trafiksäkerhetsprogram kommer att påbörjas under hösten 2013.

► Ta fram ett trafiksäkerhetsprogram.

Ansvar: TN/Tekniska förvaltningen
Tid: 2014



4.6 Hela resan – cykel och kollektivtrafik i samverkan

Bakgrund

När vi reser vill vi vanligtvis komma från start till målpunkt så snabbt och smidigt som möjligt. På avstånd upp till en mil är det ofta rationellt att ta cykeln hela vägen, särskilt om man beaktar den vardagsmotion som fås på köpet. Men på lite längre avstånd stärks kollektivtrafikens attraktivitet om hela resan fungerar smidigt.

Med bättre förutsättningar att cykla till stationer och hållplatser gynnas kollektivtrafiken eftersom upptagningsområdet ökar, samtidigt som individens totala restid minskar om man jämför med om denne istället skulle ha promenerat. Försök vid regionala bussar visar att andelen anslutningsresor med cykel till hållplatser ökar med i genomsnitt 14 procent när det anläggs cykelparkering där.²⁷

Att ta med cykeln på tåg och buss är ett alternativ med begränsad kapacitet och bedöms inte få någon nämnvärd betydelse för det regionala resandet.

Nuläge

De viktigaste omstigningspunkterna i Örebro är våra två järnvägsstationer. Hur resecentrum ska utformas i framtiden är för närvarande under utredning. En resandeundersökning som genomfördes hösten 2011 visar att cirka var tionde person som reser med tåg från Örebro C eller Örebro S tar cykeln till stationen²⁸.

| Hur tog du dig till stationen? (Sista färdmedlet) | Plats för intervjun | |
|--|---------------------|------------|
| | Örebro C | Örebro S |
| Bil | 30% | 16% |
| Buss | 29% | 4% |
| Tåg | 5% | 1% |
| Cykel | 9% | 11% |
| Till fots | 28% | 69% |

För busstrafiken finns fyra större bytespunkter: resecentrum, USÖ, Konserthuset (Fabriksgatan) och Våghustorget. På regional nivå finns många viktiga omstigningspunkter, där järnvägsstationer och resecentrum ofta har en framträdande roll.

²⁷ Källa: Steg 1 och 2-åtgärder för ökat cyklande – Effekter och nyttor, Trafikverket, 2012.

²⁸ Resandeundersökning i Mälardalen hösten 2011 – En gemensam undersökning av tågresandet mellan sju län, Markör och ÅF, mars 2012.



Örebro kommun har testat ett system för uthyrning av cyklar till pendlare, som en del av hela resan. Projektet avslutades 2012. Numera tillhandahålls cyklar för tillfälliga besökare av Örebrokompaniet.

Åtgärder på regional nivå

Det är viktigt att cykelns roll i ett ”hela resan”-perspektiv är framträdande i såväl cykel- som kollektivtrafikplanering på regional nivå. Viktigast är att skapa goda cykelförbindelser till viktiga omstigningspunkter och att dessa förses med säkra och helst väderskyddade parkeringar. Vi behöver en bättre regional samsyn i dessa frågor. Idag planeras kollektivtrafik och hållplatser av Landstinget, medan de regionala cykelvägarna planeras av Regionförbundet. En dialog har inletts med parterna, där intentionen är att Regionförbundet inom ramen för länsplanen finansierar framtagande av ett handlingsprogram som klargör ansvar och behov av åtgärder.

► **Örebro kommun ska verka för att Landstinget och Regionförbundet under 2013 tar fram ett handlingsprogram som prioriterar viktiga regionala omstigningspunkter samt behovet av åtgärder för cykelparkering och cykelvägar vid dessa omstigningspunkter.**

Ansvar: programnämnd Samhällsbyggnad/Stadsbyggnad.
Tid: 2013.

Åtgärder inom kommunen

Behovet av cykelparkeringar vid hållplatser och viktiga omstigningspunkter i kollektivtrafiken inom kommunen ska ses över och standard för utformning ska anges. I kommunens kommande kollektivtrafikprogram bör utbyggnad och förbättringar av cykelparkering vid stationer och busshållplatser tas med som en del. Kostnader ska beräknas och frågan tas upp i den årliga investeringsprocessen. Åtgärden ingår som en del i det cykelparkeringsprogram som ska tas fram. Detta behandlas i avsnittet om cykelparkeringar, se kapitel 4.2.

► **Ta fram ett cykelparkeringsprogram.**

Ansvar: programnämnd Samhällsbyggnad/Stadsbyggnad i samarbete med TF och kollektivtrafikenheten.
Tid: 2015.

Övriga åtgärder

En annan åtgärd som bör ses över är information kring hela resan. Exempelvis kan en reseplanerare som omfattar flera trafikslag underlätta för pendlaren.



4.7 Kommunikation och marknadsföring

Bakgrund

För att värva nya cyklister genom kommunikation och marknadsföring bör man lägga fokus på positiva aspekter och ge belöning. En viktig aspekt är att visa hur snabbt det går att ta sig fram på cykeln i staden. Mindre fokus bör läggas på att övertyga människor om att cykling är bra för deras egen hälsa och för miljön, eftersom både cyklister och icke cyklister är väl medvetna om det. Om det ska gå att övertyga människor att cykla måste budskapet vara trovärdigt, dvs. det nya alternativet måste vara genomförbart. Den viktiga frågan är om cykelnätverket är snabbt och smidigt. Har tillräcklig möda lagts på att förebygga olyckor och stölder? Vi måste ha en bra produkt att ”sälja”. Om det inte är fallet riskerar människor som provar på att cykla att återgå till sitt gamla beteende.²⁹

Nuläge

Örebro kommun har genom åren genomfört flera aktiviteter inom området kommunikation och marknadsföring.

- ”Hälsocyklare” är en kampanj som startades 2012. En första omgång omfattade 130 anställda som i stället för att åka bil eller buss åtog sig att cykla minst tre dagar i veckan under ett helt år. De som deltar i kampanjen förbättrar sin hälsa genom att börja cykla till och från jobbet. Uppsala landsting har genomfört ett liknande projekt och minskade antalet sjukdagar med 75 procent hos deltagarna³⁰.
- ”Cykelutmaningen” är också en kampanj som startades under 2012. Den riktar sig till alla som går eller cyklar till, från eller i jobbet och är ett komplement till kampanjen hälsocyklare för att uppmärksamma dem som redan cyklar.
- Elever i grundskolan. Tekniska förvaltningen har två teknik- och miljöpedagoger som arbetar med miljöanknutna frågor i skolorna, på trafikområdet främst trafiksäkerhet. Ett arbetsmaterial (trafikdiplomering) för skolorna har tagits fram och finns tillgängligt på intranätet. Många skolor upplever att det ökande skjutsandet till och från skolan är ett stort problem. Att informera och inspirera till ett ökat cyklande går därmed i linje med skolans önskan och projektets syfte. Trafikdiplomeringen vänder sig till pedagoger, elever och föräldrar.
- Cyklister utan belysning. NTF Örebro län har på uppdrag av Örebro kommun under flera år drivit projektet ”Lyktgubbar”. Med hjälp av sina anslutna

²⁹ Källa: CyCity. Nyhetsbrev 5: oktober 2012.

³⁰ Deltagarna minskade sin genomsnittliga sjukfrånvaro från tio till tre dagar. Källa: TrivectorNytt Nummer 1/2010.



föreningar har man stoppat och informerat cyklister utan belysning under ett par höstkvällar varje år. Aktiviteten har sedan följts upp med ljuskontroller genomförda av polisen. Budgeten har varit ca 80 000 kr per år. NTF Örebro län har under 2012 lagts ner. Det kommande trafiksäkerhetsprogrammet bör belysa på vilket sätt kommunen ska arbeta med frågan i fortsättningen, se kapitel 4.5.

- Cykelskola för vuxna. Sedan flera år genomförs en cykelskola för vuxna. Mellan femtio och åttio personer lär sig varje år att cykla i cykelskolan. Budgeten är ca 100 000 kr per år.
- En cykelkarta har funnits sedan många år tillbaka. Kartan delas ut kostnadsfritt och den senaste utgåvan är från 2011.
- På kommunens hemsida finns information om cykelstaden Örebro, exempelvis information om huvudcykelstråken, cykeluthyrning, cykelbarometrar och pumpar. Det finns också ett formulär för felanmälan och cykelkartan kan laddas ner som pdf-fil.

Resultat från de externa granskningar som gjorts av Örebro kommun som cykelstad visar att det finns förbättringspotential både vad gäller marknadsföring och kommunikation, samt att det finns behov av en mer systematiskt uppföljning av inkomna synpunkter³¹.

Åtgärder – strategiskt arbete

För tillfället saknar kommunen en strategi för kommunikation och marknadsföring av cykelfrågor. Cykeln är en av del av ett transportsystem, och det är viktigt att kommunikationen kring cykelfrågor synkroniseras med övriga trafikfrågor och dockas in i en kommande kommunikationsstrategi för transportområdet som helhet.

En kommunikationsstrategi ska därför tas fram som innehåller följande delar:

- Vilket **budskap** som ska förmedlas i kommunikation kring cykling.
- **Målgruppsanalys**. Vilka är det framförallt som vi vill påverka? (exempelvis nya cyklister, befintliga cyklister, fysiskt inaktiva, nyinflyttade).
- **Rutiner för samordning** av marknadsföringsinsatser mellan de olika förvaltningarna. När ska vi satsa på kommunikations- och marknadsföringsåtgärder? När och hur ska vi utvärdera insatserna? Hur sätter vi mål? Vem är huvudansvarig för informationen, exempelvis på webben?

³¹ Slutats i extern granskning i projektet CHAMP 2012 (Cycling Heroes Advancing sustainable Mobility Practice www.champ-cycling.eu) och i den Bypad som gjordes 2009 (Bicycle Policy Audit; www.bypad.org)



► Ta fram en kommunikationsstrategi för cykel.

Ansvar: KS/Enheten för hållbar utveckling (HUT) i samarbete med kommunikationsavdelningen, TF och SBK.

Tid: 2013.

Utifrån kommunikationsstrategin tas mer detaljerade kommunikationsplaner för cykel fram inom respektive verksamhet. Kommunikationsplanerna beskriver vilka aktiviteter som ska genomföras. Några av de punkter som ska ingå i kommunikationsplanerna är:

- En översyn av den allmänna informationen på webben. Detta görs med fördel i samband med den översyn av orebro.se som pågår och beräknas vara klar under slutet av 2013.
- Uppdatering av cykelkartan (exempelvis med information om cykelpumpar och verkstäder, samt de nya huvudcykelstråken). Kommunikationsplanen ska ange med vilket intervall cykelkartan ska uppdateras, och om den ska utvecklas till en cykelreplanerare.

Tydlig information och/eller kampanjer i anslutning till de förändringar vi gör i systemet för att påverka resandet, både ny infrastruktur samt drift och underhåll. Kommunens strategi de senaste åren har varit att i första hand förändra systemet enligt devisen ”det ska vara lätt att göra rätt”. Dock har vi inte alltid utnyttjat möjligheten att marknadsföra cykel och andra hållbara färdmedel i samband med detta. Det är exempelvis mycket viktigt att huvudcykelstråken marknadsförs på olika sätt.

Åtgärder – kampanjer

Vilka kampanjer som ska genomföras kommer att utredas i de kommunikationsplaner som tas fram för respektive verksamhet. Det är lämpligt att genomföra kampanjer i samband med att åtgärder genomförs för att förbättra infrastrukturen etc. Även kampanjer som riktar sig mot specifika målgrupper där vi får stor effekt i förhållande till insatsen kan vara lämpliga. Om handlingsplanen ska bidra till att nå folkhälsomålet, så krävs riktad marknadsföring till de målgrupper som är mindre fysiskt aktiva.

Det är enklare att påverka personer med förändrade förutsättningar, såsom nyinflyttade, eftersom man är mer påverkbar innan man etablerat nya (o)vanor. Den information som ges till nyinflyttade kan ses över. Detta kräver inte så stora resurser och kan därför genomföras under 2013.



► **Ta fram riktad information till nyinflyttade eller "internflyttande".**

Ansvar: KS/enheten för hållbar utveckling (HUT).

Tid: 2013

Under 2012 genomförs två kampanjer som hittills har visat på bra resultat. Dessa kampanjer upprepas därför även under 2013. På sikt är det önskvärt att hitta en "ägare" till denna typ av kampanj, förslagsvis Landstinget eller Örebro läns Idrottsförbund.

► **Genomföra kampanj "Hälsocyklare"**

Ansvar: KS/enheten för hållbar utveckling (HUT).

Tid: 2013

► **Genomföra kampanj "Cykelutmaningen"**

Ansvar: KS/enheten för hållbar utveckling (HUT).

Tid: 2013

► **Genomföra cykelskola för vuxna.**

Ansvar: Vuxenutbildnings- och arbetsmarknadsnämnden/Språk och framtid.

Tid: Årligen

Åtgärder – kommunikation med medborgarna

Vi behöver mer systematiskt uppsöka medborgarna för att ta reda på deras behov och önskemål och för att följa utvecklingen över tid. Ett förslag är att genomföra en medborgarenkät, årligen eller vartannat år. Denna åtgärd finns beskriven mer i detalj i kapitel 4.8.

► Genomför **medborgarenkät** årligen eller vartannat år.

Ansvar: KS/enheten för hållbar utveckling (HUT).

Tid: Regelbundet, med start 2013.



Andra sätt att ta in medborgarnas synpunkter är att ställa frågor kring olika typer av lösningar vid arbete med olika frågor, exempelvis cykelparkeringar eller snöröjning. Formerna för detta kan se ut på olika sätt, men det är respektive förvaltning (Tekniska, respektive Stadsbyggnad) som för dialogen med medborgaren.

► **Ta in synpunkter från medborgarna.**

Ansvar: programnämnd Samhällsbyggnad/Stadsbyggnad respektive TN/Tekniska förvaltningen.

Tid: Kontinuerligt.

För att ta in synpunkter på en mer övergripande nivå ska ett cykelråd startas. Sammanfattande för cykelrådet är enheten för hållbar utveckling, men det är viktigt att berörda förvaltningar medverkar eftersom de till stor del är mottagare av synpunkter och idéer.

► **Starta ett cykelråd**

Ansvar: KS/enheten för hållbar utveckling (HUT) i samarbete med stadsbyggnad och Tekniska förvaltningen.

Tid: 2013.

Vi måste också bli bättre på att ta hand om de synpunkter som framkommer när medborgarna tar kontakt med oss, och ge återkoppling till den som kommer till oss med synpunkter, idéer och klagomål. Ett arbete för att ta fram ett nytt system pågår, se kapitel 4.3.

► **Hanteringen av felanmälningar/synpunkter utvecklas och förbättras.**

Ansvar: TN/Tekniska förvaltningen samt KS/kommunikationsavdelningen

Tid: 2013/2014

Ovanstående åtgärder bör återfinnas i den kommunikationsstrategi och de kommunikationsplaner som arbetas fram, så att allt kommunikationsarbete följer en genomarbetad strategi.



Åtgärder – kartor

Idag finns cykelvägarna inlagda i flera olika kartsystem på Örebro kommun. Det finns exempelvis ett system för snöröjning, ett för cykelkartan och ytterligare ett för planering av infrastruktur. För att säkerställa kvaliteten på data samt underlätta arbetet ska ett kartsnitt för cykelvägnätet skapas med underlag från NVDB (nationella vägdatabasen). Detta kartsystem kan användas för olika ändamål, exempelvis planering av ny infrastruktur, snöröjning, cykelkarta för allmänheten, med mera. Målet är att cykelvägarna i GIS ska inkluderas i Öppna data³² för att möjliggöra för andra aktörer att skapa exempelvis appar kring cykling i Örebro. För att kunna genomföra detta behöver rättigheter och avtal kring dessa data utredas.

► Skapa ett kartsnitt för cykelvägnätet utifrån NVDB.

Ansvar: TN/Tekniska förvaltningen i samarbete med Stadsbyggnad.
Tid: 2014.

Åtgärder – internkommunikation

För att föra upp cykel på dagordningen inom den egna organisationen så ska resultatet av arbetet med cykel inom kommunen sammanställas i ett cykelbokslut. Cykelbokslutet kan tjäna som inspiration för ytterligare insatser både för tjänstemän och för politiker. Denna åtgärd beskrivs även i avsnittet om uppföljning, se kapitel 4.8.

► Ta fram ett årligt cykelbokslut.

Ansvar: KS/enheten för hållbar utveckling (HUT) i samarbete med kommunikationsavdelningen, TF och SBK.
Tid: Årligen med start 2013.

Utöver detta syftar många av de åtgärder som görs under rubrikerna cykelvägnät och cykelparkeringar till att marknadsföra cykeln och höja dess status också för kommunens medarbetare.

³² Örebro kommun ska skapa en plattform för att dela med sig av information från kommunens system. Tanken är att det ska bli lättare att granska kommunens verksamhet och göra det möjligt att använda den information som kommunen har, för att till exempel bygga tjänster på webben eller appar till smartphones.



4.8 Uppföljning

Det är viktigt att göra en uppföljning av de åtgärder som kommunen genomför för ett ökat cyklande för att veta vad de får för effekt. Gör vi rätt saker? Gör vi tillräckligt?

Övergripande uppföljning

Hur cykeltrafiken ska mätas och följas upp beskrivs i rutindokumentet ”Mäta trafik” som tagits fram gemensamt av Stadsbyggnad, Tekniska förvaltningen och dåvarande klimatkontoret.³³ Idag mäts utvecklingen av cyklandet i Örebro på i huvudsak tre sätt:

- Resvaneundersökningar, vilket innebär enkäter till ett slumpvis urval boende i hela kommunen. Resvaneundersökningarna ger en bra bild av cykelns andel av det totala resandet. Att genomföra resvaneundersökningar är dock kostsamt (ca 500 000 kr) och görs därför med 5–10 års mellanrum. Den senaste genomfördes hösten 2011.
- Trafikräkning, som bygger på antal passager vid trafiksignaler på olika platser i staden, samt vid två cykelbarometrar. Trafikräkningarna visar hur många som passerar de aktuella punkterna. Denna information kan användas för att följa förändringen i cyklandet över tid, både över dygnet och mellan årstider. Men det är svårt att dra några slutsatser om cyklandet övergripande utveckling.
- Manuell trafikräkning som används för planering och utformning av infrastrukturåtgärder.

Utvecklingen av antalet cyklister presenteras i kommunens årliga hållbarhetsbokslut. I övrigt utvärderas inte resultatet av arbetet kring cykling på en övergripande nivå, och eftersom arbetet med cykelfrågor är uppdelat på flera enheter är det svårt att få en överblick över vad som görs.

Åtgärder

Kommunen ska årligen sammanställa nuläget och resultatet av det gångna årets cykelaktiviteter. Detta görs i ett så kallat ”cykelbokslut”, vilket kommer att ingå i serien av temarapporter till kommunstyrelsen. Även programnämnd Samhällsbyggnad och Tekniska nämnden är viktiga målgrupper för cykelbokslutet. I grunden ligger ett antal nyckeltal som följs upp över tid. Cykelbokslutet är ett sätt att följa upp utvecklingen och att kommunicera resultatet genom att ge återkoppling till politiker, tjänstemän och andra intresserade. Det är ett sätt att synliggöra kommunens framgångar och även peka ut riktningen för det fortsatta arbetet. Denna åtgärd beskrivs även i avsnittet om kommunikation och marknadsföring, se kapitel 4.7.

³³ Rutiner för mätning och rapportering av vägtrafikdata i Örebro kommun. Arbetsmaterial, opublicerat.



► Ta fram ett cykelbokslut.

Ansvar: KS/enheten för hållbar utveckling (HUT) i samarbete med kommunikationsavdelningen, TF och SBK.

Tid: Årligen med start 2013.

Vad tycker medborgarna?

SCB genomför varje år en medborgarundersökning där man bland annat frågar om hur örebroarna ser på tillgången till gång- och cykelvägar, underhåll och skötsel, snöröjning och trafiksäkerhet. Eftersom frågorna gäller både gång- och cykelvägar och en del av dessa inte tillhör kommunen (det finns ett flertal gång- och cykelvägar som ägs av privata fastighetsägare, vägföreningar eller är statliga) är det svårt att dra några exakta slutsatser om kommunens insats utifrån enkäten..

Åtgärder

För att ta reda på vad örebroarna tycker och för att följa utvecklingen ska en medborgarenkät genomföras. Enkäten är ett komplement till resvaneundersökningen och ger svar på hur medborgarna uppfattar Örebro som cykelstad (exempelvis hur cykelvänlig man upplever att Örebro är, hur man upplever trafiksäkerheten, underhållet, cykelparkeringar med mera). Förslagsvis läggs en eller ett par frågor kring cykel till i den medborgarundersökning som genomförs av SCB vartannat år, alternativt samordnat med andra trafikslag såsom kollektivtrafiken. Ett antal grundfrågor återkommer år från år vilket gör att utvecklingen kan följas över tid. De generella frågorna kan kompletteras med mer specifika temafrågor som varierar från år till år, exempelvis frågor om ytterligare frågor om trygghet/säkerhet eller cykelparkeringar, beroende på vad som är aktuellt för kommunen just det året. Denna åtgärd beskrivs även i avsnittet om kommunikation och marknadsföring, se kapitel 4.7.

► Genomför **medborgarenkät** årligen eller vartannat år.

Ansvar: KS/enheten för hållbar utveckling (HUT).

Tid: 2013.

Utvärdering av enskilda projekt och investeringar

I dagsläget sätts ofta mål för enskilda projekt och investeringar, men det saknas en strategi för hur vi sätter mål och följer upp dessa. Detta innebär att det är svårt att utvärdera och jämföra resultatet av olika projekt och investeringar, och att därigenom motivera ytterligare investeringar och åtgärder. Det är sällan som en utvärdering planeras innan åtgärden påbörjas, och det händer att åtgärder inte utvärderas alls. Ett exempel är huvudcykelstråken som bör följas upp genom exempelvis före- och eftermätningar av flödet.



Åtgärder

För att kunna jämföra resultatet av de åtgärder som genomförs för ett ökat cyklande, och för att motivera ytterligare åtgärder, ska riktlinjer tas fram för hur vi kan sätta mål och följa upp indikatorer för cykelåtgärder, allt från fysiska åtgärder till påverkansåtgärder.

► **Ta fram riktlinjer för uppföljning och utvärdering.**

Ansvar: KS/enheten för hållbar utveckling (HUT) i samarbete med TF och SBK.
Tid: 2013.



5. Handlingsplanens konsekvenser

Effekterna av handlingsplanen utifrån de tre aspekterna ekologisk hållbarhet, ekonomisk hållbarhet samt social hållbarhet beskrivs i korthet nedan.

Ekologisk hållbarhet

Fler som cyklar innebär en minskad negativ klimatpåverkan. Cykeln ersätter främst korta bilresor vilka har en särskilt stor miljöpåverkan³⁴. Förutom minskad klimatpåverkan har handlingsplanen positiva inverkan även på miljömålen för luft och buller.

Ekonomisk hållbarhet

Fler som cyklar minskar ohälsan hos dem som tidigare varit fysiskt inaktiva. Det ger stora ekonomiska besparingar för samhället. Förtida dödlighet kan minska med 30 procent för den som är fysiskt aktiv genom att gå eller cykla minst en halvtimme per dag.³⁵ En brittisk studie påvisar att hälsovinster av den motion som cykling ger är 20 gånger större än de hälsoförluster som cykelolyckor medför³⁶. Cykeln som komplement till kollektivtrafik kan också bidra till regionförstoring vilket i sin tur kan leda till ekonomisk tillväxt.

Social hållbarhet

En satsning på ökade möjligheter att cykla är en satsning på jämlikhet och rörlighet eftersom det ger en ökad tillgång till samhällsservice utan att behöva äga en egen bil. Det är positivt för barn, ungdomar, äldre, personer utan körkort och ekonomiskt svaga grupper. Gång- och cykelnätet är viktigt för att knyta samman olika stadsdelar och kan bryta både sociala och fysiska barriärer. Ungefär en tredjedel av kommunens vuxna befolkning saknar regelbunden tillgång till bil. De åtgärder som föreslås i handlingsplanen har generellt positiva konsekvenser för alla grupper i samhället. Vissa av åtgärderna riktar sig till vissa specifika utsatta grupper. Ett exempel är den cykelskola som årligen genomförs och som riktar sig till kvinnor födda utomlands (se avsnittet om kommunikation och marknadsföring, kap 4.6). Den indelning som föreslås för cykelvägnätet är anpassat för olika gruppers behov, såsom barn, äldre, arbetspendlande med flera (kap 4.1).

Trygghet och säkerhet

För att få fler att cykla krävs säkra cykelvägar och cykelparkeringar. Det är också viktigt att cyklister upplever sig vara trygga. Den nya kategorisering av cykelvägnätet som tas fram i cykelnätsplanen (kap 4.1) tar hänsyn till olika trafikanters behov av säkerhet. Vuxna arbetspendlande cyklister klarar en lägre

³⁴ De första fem kilometrarna förbrukar 35 procent mer bränsle än de kommande. Bilens katalysator fungerar inte heller optimalt förrän den uppnått rätt temperatur (Naturskyddsföreningen 2010).

³⁵ Gå och cykla för ökad hälsa, Trafikverket, 2010.

³⁶ Healthy transport = Healthy lives, BMA, British Medical Association, juli 2012. Sidan 42.



säkerhetsnivå till förmån för framkomligheten än exempelvis barn som cyklar till och från skolan.

Den enskilda cyklisten kan själv påverka säkerheten genom att använda, utrusta och underhålla sin cykel samt använda skyddsutrustning (hjälm, reflexväst m.m.). Det egna beteendet ger också möjligheter att få en säkrare situation i trafiken. Här kan kommunen påverka genom information och andra insatser. Ett exempel är de två teknik- och miljöpedagoger som finns på Tekniska förvaltningen.

Trygghet är en viktig fråga för cyklister. Vad som upplevs vara orsaken till otrygghet kan vara varierande. Att cykla på mörka, ensliga och folktomma vägar är exempel på situationer som kan göra att man avstår från cykeln som transportmedel.

Vid genomförande av åtgärderna tas hänsyn till både säkerhet och trygghet. Det är också ett viktigt motiv till att ett cykelparkeringsprogram föreslås (kap 4.2). Det är viktigt att det känns tryggt att röra sig i området kring cykelparkeringen, samt att man vet att cykeln står kvar när man kommer tillbaka.



Bilaga 1 - Åtgärder per nämnd

Kommunstyrelsen

| Åtgärder - ansvarig | Tid | Mer info |
|---|-----------------------------|-----------------|
| Ta fram en kommunikationsstrategi för cykel. | 2013 | Sidan 31 |
| Ta fram riktad information till nyinflyttade eller ”internflyttande” | 2013 | Sidan 32 |
| Genomföra kampanj ” Hälsocyklare ” | 2013 | Sidan 32 |
| Genomföra kampanj ” Cykelutmaningen ” | 2013 | Sidan 32 |
| Starta ett cykelråd | 2013 | Sidan 33 |
| Genomför medborgarenkät årligen eller vartannat år. | Regelbundet, med start 2013 | Sidan 32 och 36 |
| Ta fram ett årligt cykelbokslut . | Årligen med start 2013 | Sidan 34 och 36 |
| Ta fram riktlinjer för uppföljning och utvärdering. | 2013 | Sidan 37 |
| Hanteringen av felanmälningar/synpunkter utvecklas och förbättras. | 2013/2014 | Sidan 24 och 33 |

Vuxenutbildnings- och arbetsmarknadsnämnden

| Åtgärder - ansvarig | Tid | Mer info |
|---------------------------------------|---------|----------|
| Genomföra cykelskola för vuxna | Årligen | Sidan 32 |



Programnämnd Samhällsbyggnad

| Åtgärder - ansvarig | Tid | Mer info |
|---|---|-----------------|
| Färdigställa cykelnätsplanen. <ul style="list-style-type: none">- kategorisering av cykelnätet- åtgärda saknade länkar- trimningsåtgärder (signalprioritering, cykelboxar, cykelfält). | Planen klar 2014. Omfattar åtgärder för 2014–2020. | Sidan 12 |
| Installera fler cykelpumpar i de centrala delarna av cykelvägnätet samt längs huvudcykelstråken. | 2013, fortlöpande | Sidan 13 |
| Ta fram ett cykelparkeringsprogram | 2015 | Sidan 16 och 28 |
| Örebro kommun ska föra en dialog med Regionförbundet för att ytterligare medel avsätts för utbyggnad av gång- och cykelvägar i kommande länsplaner. | 2013, fortlöpande | Sidan 13 |
| Örebro kommun ska verka för att Landstinget och Regionförbundet under 2013 tar fram ett handlingsprogram som prioriterar viktiga regionala omstigningspunkter samt behovet av åtgärder för cykelparkering och cykelvägar vid dessa omstigningspunkter. | 2013 | Sidan 28 |
| Ta in synpunkter från medborgarna. | Kontinuerligt | Sidan 33 |
| Åtgärder - medverkande | Tid | Mer info |
| Uppdatera skyltplanen för cykelvägvisning. | 2014 | Sidan 25 |
| Ta fram en kommunikationsstrategi för cykel. | 2013 | Sidan 31 |
| Starta ett cykelråd | 2013 | Sidan 33 |
| Skapa ett kartsikt för cykelvägnätet utifrån NVDB | 2014 | Sidan 34 |
| Ta fram ett årligt cykelbokslut. | Årligen med start 2013 | Sidan 34 och 36 |



Tekniska nämnden

| Åtgärder - ansvarig | Tid | Mer info |
|--|-------------------|-----------------|
| Ökade insatser för snöröjning längs prioriterade cykelvägar. | 2014, fortlöpande | Sidan 20 |
| Förläng barmarksäsongen, utför sandupptagning längs prioriterade cykelvägar tidigare på våren. | 2014, fortlöpande | Sidan 21 |
| Förläng barkmarksäsongen, ta upp löven på hösten inför vintersäsongen längs prioriterade cykelvägar. | 2014, fortlöpande | Sidan 22 |
| Den skriftliga underhållsplanen för cykelvägnätet ska uppdateras regelbundet. Besiktning av huvudcykelstråken ska ske årligen med cykel och övriga cykelvägnätet med högst 5 års intervall. | 2014, fortlöpande | Sidan 23 |
| Hanteringen av felanmälningar/synpunkter utvecklas och förbättras. | 2013/2014 | Sidan 24 och 33 |
| Möjligheterna att införa en garanti för återställning vid vägarbete/grävning ska utredas. | 2013 | Sidan 24 |
| Uppdatera skyltplanen för cykelvägvisning. | 2014 | Sidan 25 |
| Ta fram ett trafiksäkerhetsprogram . | 2014 | Sidan 26 |
| Ta in synpunkter från medborgarna . | Kontinuerligt | Sidan 33 |
| Skapa ett kartsikt för cykelvägnätet utifrån NVDB | 2014 | Sidan 34 |

| Åtgärder - medverkande | Tid | Mer info |
|---|------------------------|-----------------|
| Ta fram ett cykelparkeringsprogram | 2015 | Sidan 16 och 28 |
| Ta fram en kommunikationsstrategi för cykel. | 2013 | Sidan 31 |
| Starta ett cykelråd | 2013 | Sidan 33 |
| Ta fram ett årligt cykelbokslut . | Årligen med start 2013 | Sidan 34 och 36 |