PROGRAM • POLICY • **STRATEGI** • HANDLINGSPLAN • RIKTLINJER

Trafikstrategi

för Örebro kommun

ÖREBRO

PROGRAM
Uttrycker värdegrund och önskvärd utveckling av verksamheten.

POLICY
Uttrycker ett värdegrundsbaserat förhållningssätt och principer för vägledning.

STRATEGI
Konkretiserar ett program eller en policy och utgör en grund för prioritering.

HANDLINGSPLAN
Beskriver konkreta mål och åtgärder.

RIKTLINJER
Säkerställer ett riktigt agerande och en god kvalitet vid handläggning och utförande.

Beslutad av kommunfullmäktige, den 23 oktober 2024, § 274

Dokumentansvarig på politisk nivå: Markplanerings- och exploateringsnämnden.
Dokumentansvarig på förvaltningsnivå: Enheten Stadsmiljö & trafik, Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen.
Omslagsbild: Fossilfritt 2030 – Rena Resan

Trafikstrategi för Örebro kommun

Moe 127/2023

Innehållsförteckning

Inledning 6

Mål för trafiken i Örebro Kommun 8

Övergripande mål

Kompletterande mål

Övergripande strategisk inriktning 16

Minska behovet av längre fysiska förflyttningar

Skapa incitament att resa hållbart

Prioriterade insatsområden i fortsatt arbete 22

Bilagor 26

Bilaga 1. Trafikstrategins konsekvenser 27

Bilaga 2. Underlag för fortsatt arbete 32

Ett hälsosamt och klimatsmart trafikssytem för alla

Stadsutveckling och trafik

Parkering i en växande stad

Landsbygdens och regionens resor

Gods och citylogistik

På väg mot nya resvanor

Bilaga 3. Nuläge och trender 47

Nuläge

Samhällstrrender som påverkar trafiksystemet

Bilaga 4. Trafiken i Örebro 2040 51

Bilaga 5. Strategins framtagande 55

Bild: Roine Magnusson/Scandinav

Inledning

Bakgrund och framtagande

Trafikstrategin tar sin utgångspunkt i kommunens översiktsplan och program för hållbar utveckling.

Strategin har utarbetats under 2021–2024. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har ansvarat för uppdraget, men arbetet har bedrivits i samarbete med flera andra aktörer inom och utanför den kommunala organisationen. Den parlamentariska gruppen har utgjorts av politiker från samtliga partier i Programnämnd samhällsbyggnad och från och med januari 2023 från Markplanerings- och exploateringsnämnden. Se bilaga 5 för detaljer.

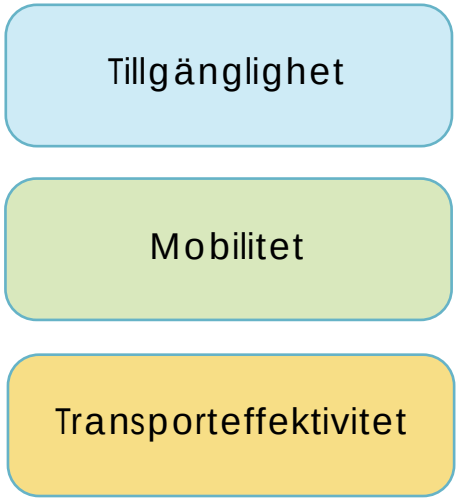
Strategin ersätter det trafikprogram som antogs 2014, men även följande dokument: Kollektivtrafikprogram för Örebro kommun (2012), Parkeringsriktlinjer med handlingsplan (2013), Handlingsplan för ökat cyklande (2013) och Gångstrategi för Örebro kommun (2020).

Viktiga begrepp som används i strategin

Tillgänglighet: Avser den ”lätthet” med vilken vi kan nå det utbud och de aktiviteter som vi har behov av eller önskar.

Mobilitet: Rörlighet, det vill säga möjlighet till förflyttning. Mobilitetsbegreppet omfattar även gods.

Transporteffektivitet: Innebär att tillgängligheten utvecklas genom förbättrade alternativ och ökad närhet till olika målpunkter, samtidigt som biltrafik, lastbilstrafik och flygresande minskar.



Trafikstrategins roll och relation till andra styrdokument

Strategin utgår från och preciserar de mål som finns i kommunens program för hållbar utveckling samt översiktsplanens strategier och ställningstaganden. Den lyfter fram prioriterade insatsområden som ska utgöra underlag till kommunens årliga Övergripande strategier och budget (ÖSB) samt verksamhetsplanering för berörda nämnder och bolag. Strategin behöver även kompletteras med specifika handlingsplaner i vissa frågor, se vidare avsnittet ”Prioriterade insatsområden i fortsatt arbete”.

De kommunala bolagen är en del av kommunkoncernen och ska i sin dagliga verksamhet agera utifrån kommunens vision, strategier och mål. Därmed gäller strategin även för de helägda kommunala bolagen. Kommunen ska verka för att den tillämpas även i delägda bolag.

Strategin utgör, tillsammans med de båda styrdokumenten ”Arkitektur och byggande i Örebro kommun” och ”Grönstrategi för Örebro kommun”, en konkretisering av översiktsplanen.

Som så kallad urban knutpunkt i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) förväntas Örebro kommun ha en så kallad Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), och denna strategi fyller även det syftet[1].

1. Det transeuropeiska transportnätet är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och angränsande länder. I den nya EU-förordning som antogs 2024 anges 430 urbana knutpunkter.

Strategins innehåll

Strategin består av tre kapitel:

- **Mål för trafiken i Örebro kommun** slår fast övergripande mål och mer detaljerade etappmål och inriktningar.
- **Övergripande strategisk inriktning**, som beskriver samhällsplaneringens betydelse för människors mobilitet och kommunens möjligheter att genom olika åtgärder utveckla trafiksystemet i en hållbar riktning.
- **Prioriterade insatsområden** i fortsatt arbete lyfter fram de viktigaste frågorna som måste hanteras för att nå måluppfyllelse.

I syfte att hålla själva strategin kort finns bakgrundsfakta och resonemang samlade i de fem bilagor som kompletterar och/eller preciserar texterna i strategin:

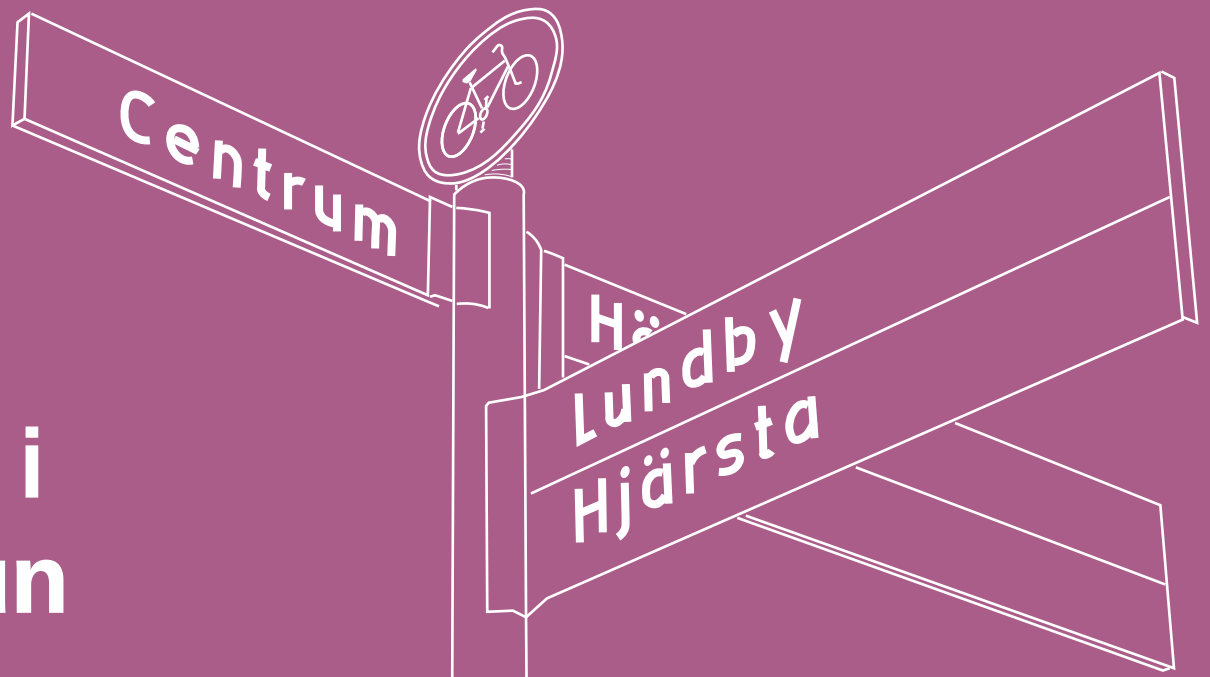
1. **Strategins konsekvenser** beskriver konsekvenserna av att genomföra strategin, och av att inte göra det.
2. **Underlag för fortsatt arbete** beskriver samlade geografiska eller tematiska utmaningar att hantera.
3. **Nuläge och trender** är den analys som strategiarbetet utgått från.
4. **Trafiken i Örebro 2040** är en framtidsberättelse, hur ser Örebro ut om strategin förverkligas – och om den inte gör det?
5. **Strategins framtagande** berättar om hur arbetet gått till.

Uppföljning och revidering

För att säkerställa att det sker en förflyttning i önskvärd riktning bör strategins mål och inriktning följas upp vartannat år, medan strategins insatsområden följs upp och återkopplas till berörda nämnder årligen. Dokumentansvarig förvaltning ansvarar för uppföljningen.

Strategin tar sikte på att skapa den hållbara kommunen. Dess mål och övergripande inriktning har lång tidshorisont, men dokumentet bör ses över och aktualiseras varje mandatperiod.

Mål för trafiken i Örebro kommun



Mål för trafiken
i Örebro kommun

Trafikstrategins syfte är att precisera vad kommunens program för hållbar utveckling och översiktsplan innebär för mobiliteten och tillgängligheten för boende, besökare och godsflöden i kommunen. Det finns även mål i en rad andra kommunala, regionala och nationella planer och program att ta hänsyn till, men de flesta av dessa har vägts in i program för hållbar utveckling.

De tre övergripande målen i kommunens program för hållbar utveckling är:

Folkhälsa: År 2050 har jämställdhet och jämlikhet i påverkbar hälsa och välbefinnande uppnåtts för alla i alla åldrar.

Klimat: År 2050 är Örebro kommun som geografiskt område klimatpositivt.

Ekologiskt fotavtryck: År 2050 är det ekologiska fotavtrycket från såväl Örebro kommunkoncern som Örebro kommun som geografiskt område max ett jordklot.

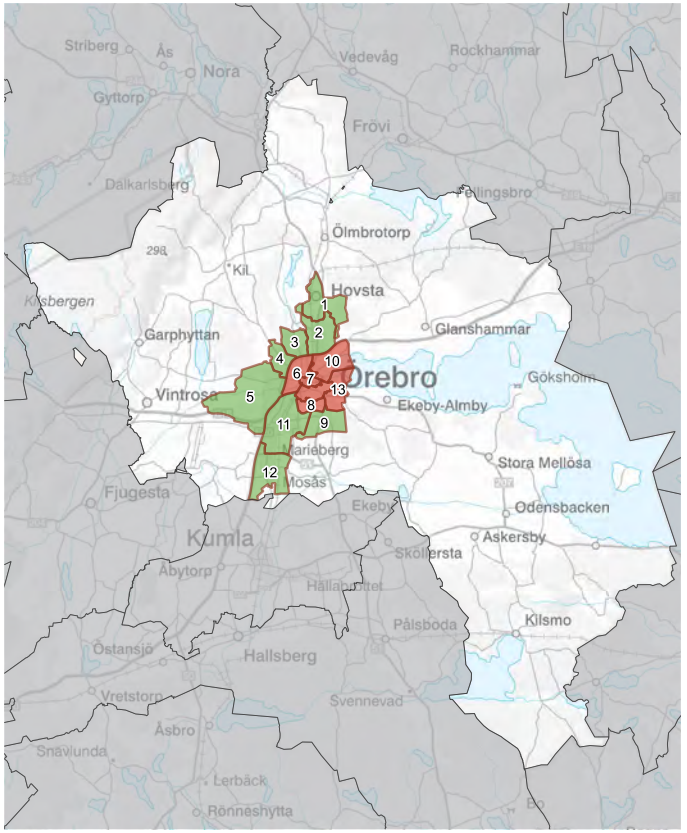
Korta avstånd till viktiga målpunkter är av stor betydelse för att göra trafiken mer hållbar. Detta speglas väl i beskrivningen av en hållbar bebyggelsestruktur i kommunens program för hållbar utveckling. Ett delmål (4.2) för 2030 är:

Den byggda miljön ska bestå av ett välfungerande mönster av mötesplatser och funktioner, genom att befintliga kvaliteter utvecklas och att nya skapas i strategiskt hållbara lägen.

Det finns även ett delmål (4.11) för trafiksystemet: År 2030 ska transporter inom kommunen huvudsakligen ske med hållbara trafikslag. I tätorten Örebro prioriteras yteffektiva och kapacitetsstarka transporter. Infrastrukturen och kollektivtrafiken med andra regioner och större städer ska vara utvecklad och välfungerande.

Trafikstrategin innehåller dels ett övergripande mål kring fördelning av resandet på olika transportslag, dels en rad mätbara mål som på olika sätt relaterar till de mål som finns i program för hållbar utveckling och översiktsplanens ställningstaganden. Strategin saknar uttalade mål för gods och citylogistik, se vidare beskrivning i underlag för fortsatt arbete, bilaga 2.

”Den byggda miljön ska bestå av ett välfungerande mönster av mötesplatser och funktioner, genom att befintliga kvaliteter utvecklas och att nya skapas i strategiskt hållbara lägen. ”



Figur 1. Geografisk indelning av kommunen kopplat till målen i trafikstrategin.

Innerstad **Ytterstad** **Landsbygd**

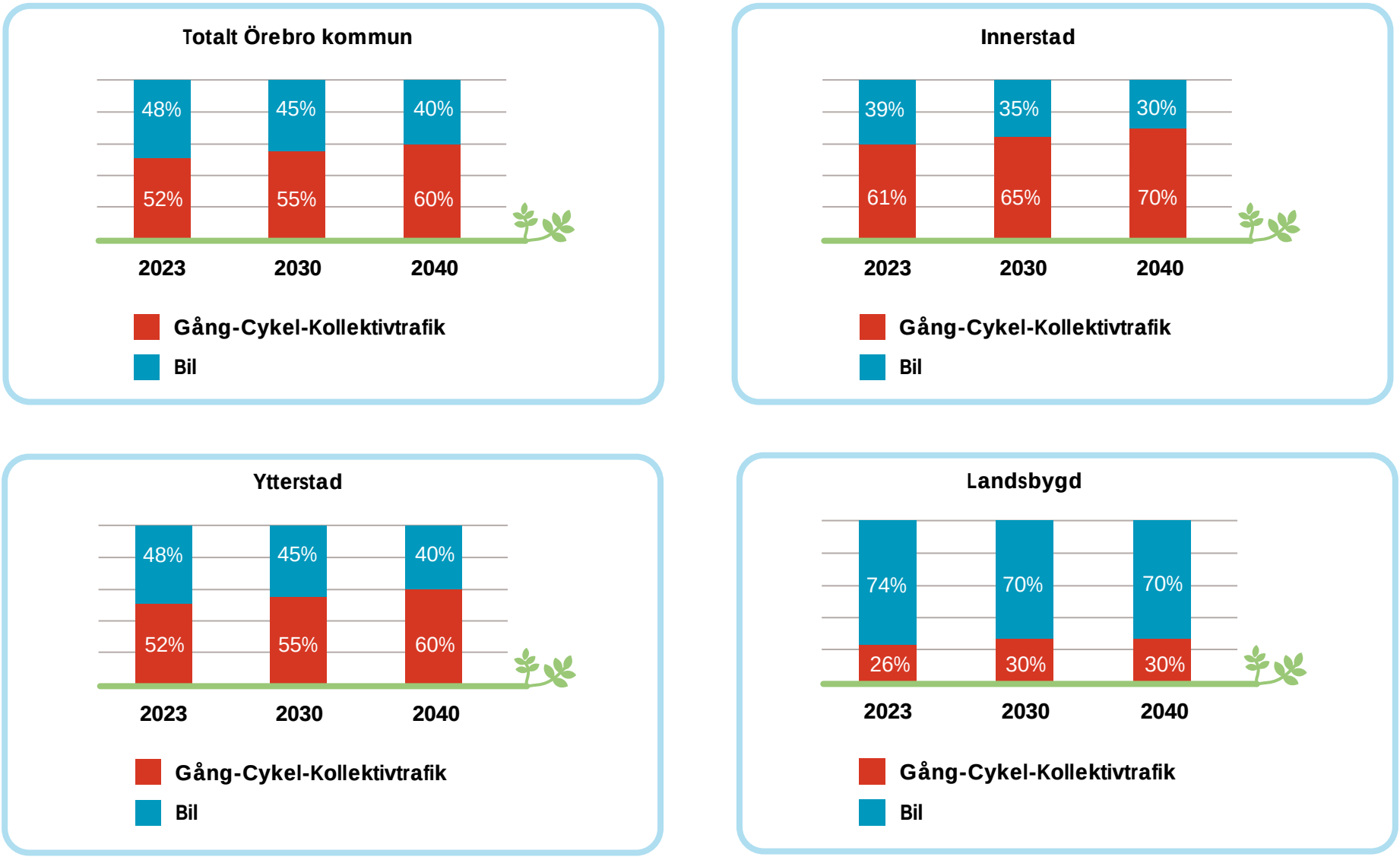
Övergripande mål

Trafikstrategins övergripande mål är att andelen resor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka.
I Örebro tätort ska antalet bilresor minska.

Målet för minskad biltrafik har kvantifierats till 5 och 10 procent från 2023 till 2030 respektive 2040, räknar på alla bilresor med start och målpunkt i Örebro kommun. Eftersom kommunens befolkning förväntas öka innebär målet en successiv förändring av de olika färdmedlens andelar, under förutsättning att antal resor per person och dag inte förändras över tid[2]:

BEFOLKNING OCH ÅR	ANDEL RESOR MED GÅNG, CYKEL, KOLLEKTIVTRAFIK	ANDEL RESOR MED BIL
158 000 inv. 2023	52%	48%
165 000 inv. ca 2030	55%	45%
175 000 inv. ca 2040	60%	40%

2. SCB:s långtidsprognos anger en befolkningsökning på knappt 1 000 personer om året till 2050. Om denna utveckling inte följs behöver procentsatserna justeras.



Figur 2. Stapeln till vänster i varje diagram är nuläge, utifrån resvaneundersökningen 2023, för de olika färdmedlens andelar av det totala antalet resor med start och målpunkt i Örebro kommun. Uppdelningen på innerstad, ytterstad och landsbygd följer kartan i figur 1 och baseras på var man bor, inte på var resan utförs.
Staplarna 2030 och 2040 avser andelarna respektive år, under förutsättning att befolkningen ökar i takt med prognosen.

Utifrån en uppskattning av hur befolkningsökningen kommer att fördelas geografiskt[3] innebär det följande indikativa färdmedelsmål för boende i olika delar av kommunen (se figur 1 för geografisk indelning och figur 2 för diagram):

Bild: Örebro kommun

INNERSTADEN

BEFOLKNING OCH ÅR	ANDEL RESOR MED GÅNG, CYKEL, KOLLEKTIVTRAFIK	ANDEL RESOR MED BIL
78 000 inv. 2023	61%	39%
82 000 inv. ca 2030	65%	35%
87 000 inv. ca 2040	70%	30%

YTTERSTADEN

BEFOLKNING OCH ÅR	ANDEL RESOR MED GÅNG, CYKEL, KOLLEKTIVTRAFIK	ANDEL RESOR MED BIL
52 000 inv. 2023	52%	48%
53 000 inv. ca 2030	55%	45%
56 000 inv. ca 2040	60%	40%

LANDSBYGDEN

BEFOLKNING OCH ÅR	ANDEL RESOR MED GÅNG, CYKEL, KOLLEKTIVTRAFIK	ANDEL RESOR MED BIL
28 000 inv. 2023	26%	74%
30 000 inv. ca 2030	30%	70%
32 000 inv. ca 2040	30%	70%

3. Baserat på historisk trend väntas 80 procent av tillkommande befolkning hamna i staden och 20 procent på landsbygden. Baserat på beräkningar i översiktsplanen väntas två tredjedelar av tillkommande befolkning i staden hamna i innerstad och en tredjedel i ytterstad.

Kompletterande mål

Det övergripande målet kompletteras med följande mål[4]:

OMRÅDE/ ASPEKT	MÅL	INDIKATORER	MÅLANSVARIG NÄMND 5
Rumslig närhet	Invånare i kommunens större tätorter ska ha gångavstånd till daglig service och grönska, samt cykelavstånd till övriga viktiga målpunkter.	Andelen invånare som når kommunal eller regional kärna inom 15 minuter (gång). Andel av kommunens dag- och nattbefolkning inom 5 km från Storbron. Andel invånare med grönområde inom 300 m från bostad.	MEN, BMN
Användbarhet för alla	Trafiksystemets användbarhet ska vara hög, med särskilt fokus på barn, personer med funktionsnedsättning och äldre.	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser i kollektivtrafiken. Antal km gång- och cykelbana som snöröjs genom sopsaltning.	MEN, TSN
Hållbar mobilitet	Möjligheten att förflytta sig ska vara rättvis[6] och hållbar: - Vid resor upp till 5 km i Örebro tätort ska cykeln vara snabbare än bilen. - Vid resor mellan 5 och 10 km ska cykeln vara ett attraktivt alternativ till bilen. - Den sammanlagda kostnaden för att åka buss, i tid och pengar, ska vara lägre än motsvarande bilresa.	Cykel jämfört bil: Restidskvot (beräkning av tid för hela resan) Buss jämfört bil: generaliserad kostnad[7]. Andel med tillgång till cykel. Andel boende och arbetsplatser med busshållplats inom 400 m i Örebro tätort. Andel boende och arbetsplatser med busshållplats inom 1000 m utanför Örebro tätort. Andel med öppen bilpool inom 400 m. Bilinnehav per invånare och geografiskt område.	MEN, TSN
Trygghet	Invånarna ska uppleva att trafikmiljön är trygg, oavsett transportsätt.	Andel i trygghetsmätningen som avstått buss och tåg till följd av otrygghet. Andel i trygghetsmätningen som upplevt problem med trafik.[8]	MEN, TSN,KS

4. Ett nuläge för varje indikator och hur den ska mätas kommer att anges i en separat rapport.
5. BMN = Bygg- och miljönämnden. MEN = Markplanerings- och exploateringsnämnden, TSN = Teknik- och servicenämnden. Ks = Kommunstyrelsen.
6. Med rättvis avses lika möjlighet att nå målpunkter oavsett tillgång till bil eller fysiska förhållanden.
7. Generaliserad kostnad väger samman direkta kostnader (pengar) och kostnaden i tid (som ges ett monetärt värde enligt gängse modeller). Region Örebro län påverkar i stor utsträckning möjligheten att nå målet.
8. Avser bilar kör för fort, buskörning med mopeder och mc, trafikregler respekteras inte, dåligt med cykelbanor, tung trafik/buller, dåligt vägunderhåll/gatuplanering.

Kompletterande mål

OMRÅDE/ ASPEKT	MÅL	INDIKATORER	MÅLANSVARIG NÄMND
Trafiksäkerhet	Kommunen strävar efter att uppnå nollvisionen för trafiksäkerhet. Etappmål till 2030 är att minska allvarliga olyckor med minst 25 procent på kommunens vägnät.	Antal inrapporterade måttliga, allvarliga och dödsolyckor på det kommunala vägnätet.	TSN
Folkhälsa	Trafiksystemet ska vara utformat för att bidra till aktiv mobilitet. Det primära sättet att ta sig till förskola, skola och arbetsplats ska vara med någon form av aktiv resa.	Andelen av befolkningen som utövar fysisk aktivitet som del av sina dagliga resor minst 30 minuter per dag. Antalet cykelresor på broarna över Svartån, per invånare. Andelen fysiskt aktiva resor till förskola, skola och arbete.	MEN, TSN
Folkhälsa	År 2030 är nivåerna av skadliga luft- och ljudföroreningar så låga att de inte utgör någon risk för människor och miljön[9].	Halten luftföroreningar jämfört med nationella miljökvalitetsmål. Antal med bullerstörning vid bostad som överskrider Naturvårdsverkets riktlinjer. Andel av invånarna som anser sig vara störda av trafikbuller.	TSN, MEN
Klimat	Trafikens klimatbelastning ska minska i linje med vad som krävs för att uppfylla kommunens klimatmål[10].	Utsläppen från vägtrafik inom kommunens gränser.	MEN, TSN

9. Mål i kommunens program för hållbar utveckling.
10. Klimatstrategi för Örebro kommun. Ks 317/2023. Antagen 2024.

Kompletterande mål

OMRÅDE/ ASPEKT	MÅL	INDIKATORER	MÅLANSVARIG NÄMND
Attraktiv stad	Stadens centrala delar ska upplevas som tillgängliga och attraktiva av boende och besökare.	Andel grönska i stadsmiljön. Andel trafikyta. Antalet säkra cykelparkeringar. Andelen kommunal gata med hastighetsbegränsning 40 km/tim eller lägre i centrala staden. Körtidskvot stadsbuss/bil från ändhållplats till centrum. Körtidskvot regionbuss/bil från mindre tätorter till Örebro resecentrum. Andel bilparkeringar i centrala Örebro där efterfrågan inte överstiger 85 procent av utbudet.[11]	MEN, TSN
Regionala resor	Kollektivtrafikens andel av inpendlingen till Örebro tätort ska öka.	Kollektivtrafikens andel av resorna till och från Örebro i utpekade starka stråk. Restidskvot buss/bil i utvalda pendlingsrelationer. Inpendling med bil till Örebro, Trafikverkets flödesmätningar.	MEN, TSN

11. När parkeringarnas beläggningsgrad är kring 80–90% uppnås ett effektivt markutnyttjande och det är lätt att hitta en ledig parkering (staden blir tillgänglig och söktrafik undviks). I uppföljningen redovisas markparkeringar och parkeringshus var för sig.

Övergripande strategisk inriktning

Övergripande strategisk inriktning

Utgångspunkten för trafiksystemets utveckling är att skapa god tillgänglighet, eftersom det är en grundförutsättning för att utveckla ekonomiska och sociala värden i samhället. Med tillgänglighet avses här den ”lätthet” med vilken vi kan nå det utbud och de aktiviteter som vi har behov av eller önskar. Samtidigt behöver de olika målen i program för hållbar utveckling uppnås, vilket sätter tydliga ramar.

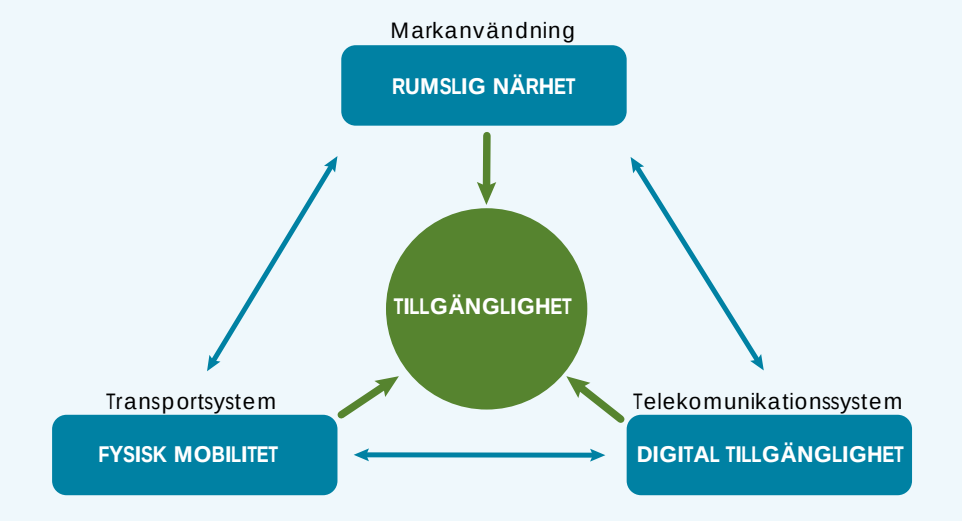
Som Figur 3 illustrerar går det att skapa tillgänglighet på flera sätt. Mest hållbart är om vi genom rumslig närhet och digital tillgänglighet kan göra att behovet av längre fysiska förflyttningar minskar. Samhället blir därmed mer transporteffektivt.

För att skapa hållbar tillgänglighet och transporteffektivitet krävs ett helhetsgrepp, där det fortsatta förändringsarbetet behöver följa två huvudspår:

1. **Minska behovet** av längre fysiska förflyttningar genom rumslig närhet till vardagliga målpunkter och digital tillgänglighet.

2. **Skapa incitament** för att välja gång-, cykel- och kollektivtrafik eller andra delningstjänster framför privatbil när vi behöver förflytta oss.

De båda principerna förklaras mer utförligt på följande sidor.



Figur 3. Tillgänglighet kan uppnås på flera olika sätt och behöver inte innebära fysisk mobilitet. Illustration från Handbok för trafikstrategiskt arbete, Boverket, Trafikverket och SKR, 2022.

Det är också viktigt att planera målstyrt. Att utgå från prognoser som enbart bygger på framskrivning av historiska trender där biltrafiken ökar ger inte den hållbara kommun vi vill ha.

Även driften av trafiksystemet måste vara målstyrd och prioritera de trafikslag som behöver öka för att nå måluppfyllelse. I båda fall medför det ett ökat fokus på gång-, cykel- och kollektivtrafik, jämfört med idag.

Minska behovet av längre fysiska förflyttningar

Skapa incitament för att välja gång-, cykel- och kollektivtrafik eller andra delningstjänster

Minska behovet av längre fysiska förflyttningar

Digital tillgänglighet

Digital tillgänglighet innebär att med hjälp av digitala tjänster och lösningar kunna ersätta vissa fysiska resor, till exempel för arbete, utbildning, möten, inköp av varor och tjänster, sjukvård och information.

Grunden för digital tillgänglighet är en god tillgång till internet av hög kvalitet.[12] Digital tillgänglighet är ett komplement till mobilitet som kan medföra en minskad belastning på transportinfrastrukturen, särskilt om den ersätter arbetspendling, eftersom arbetspendlingen i många fall är dimensionerande för trafiksystemet. Frågan behandlas dock inte närmare i denna strategi.

Rumslig närhet till vardagliga målpunkter

Det krävs en genomtänkt fysisk planering för att minska behovet av längre resor för att nå vardagliga målpunkter, så kallad transporteffektiv planering. Det är också inriktningen i kommunens översiktsplan.

Närhet till vardagliga målpunkter är viktigt eftersom trafiksystemet spontant blir mer hållbart när det blir mest praktiskt för individen att förflytta sig till fots eller med cykel – två resurseffektiva transportslag med låg klimatpåverkan som är tillgängliga för nästan alla och som förbättrar folkhälsan. Med minskat behov av längre fysiska förflyttningar bygger vi även in korta tidsavstånd och ökad valfrihet för individen att välja färdsätt utifrån sina förutsättningar, samt ökad motståndskraft mot störningar, utan behov av att använda styrmedel som kan uppfattas som kontroversiella.

Närhet förutsätter i regel hög täthet, eftersom det är antalet människor som skapar underlag för förskolor, skolor, vårdcentraler, affärer, restauranger och annan service. En hög täthet ger även underlag till en frekvent och kapacitetsstark kollektivtrafik och håller nere kostnaderna för samhället eftersom fler kan dela på samma infrastruktur.[13]

Parallellt med detta är det viktigt med en välutvecklad grön infrastruktur, för folkhälsa och välbefinnande, men även för att bättre kunna hantera extremväder. Med minskade ytor för vägar och parkerade bilar är det fullt möjligt att både öka befolkningstätheten och ytor för grönska och mötesplatser i staden. Glesa strukturer kräver mer trafikytor, är svåra att försörja med kollektivtrafik, medför ökade kostnader för drift och underhåll och riskerar även att ta tätortsnära natur eller värdefull jordbruksmark i anspråk för bebyggelse.

Örebro ska vara en nära stad. Ett ställningstagande i översiktsplanen är att Örebro tätorts utbredning bör vara av sådan storlek att större delen av staden går att nå till fots eller med cykel, vilket för kommunens del innebär att tillkommande bostäder bör koncentreras inom en ungefärlig radie på 5 km från stadens centrala delar.

Det är av största vikt att inte sprida ut boende och service utan fokusera på den befintliga staden samt de kommunala kärnor och utvecklingsområden som pekas ut i översiktsplanen. Det krävs dessutom en regional samsyn, eftersom många bilresor med Örebro som mål startar i en annan kommun.

Bild: Örebro kommun

12. Region Örebro läns uppföljning av den digitala infrastrukturens utbyggnad visar att 95 procent av hushållen i kommunen hade tillgång till snabbt bredband i oktober 2022.
13. Beräkningar för Örebro kommun visar att de är mer än tre gånger dyrare för kommunen att öka befolkningen i nya områden jämfört med att förtäta den befintliga staden.

Skapa incitament för att resa hållbart

Det krävs tydliga incitament för att individens val av färdmedel ska bidra till måluppfyllelse. Ju enklare och mer rationellt det är att göra rätt, desto färre och lättare ”knuffar” behövs. Omvänt gäller att det krävs mer kraftfulla – och därmed mer svårgenomförbara – styrmedel för att nå ett givet mål om trafiksystemets utformning premierar ohållbara val. Det behövs alltså incitament som sänker trösklarna för att resa hållbart.

Elektrifieringen av transportsektorn är viktig för att klara klimatmålen, men klimatet är bara en av alla de hållbarhetsutmaningar vi står inför – det räcker därför inte med att byta fossilbilar mot elbilar, även resvanorna måste förändras. Antalet fordon behöver också bli färre, dels eftersom elfordonen har en hög klimatbelastning vid tillverkningen, dels eftersom de tar lika stor plats som andra bilar.

Effektiva och beprövade sätt att förändra resandet är att påverka individens generaliserade kostnad[14] för en given resa. Exempel på detta som kan påverkas av kommunen och regionen är kostnaden för parkering, reglering av hastigheter för biltrafiken och kollektivtrafikens biljettpriser, turtäthet och hastighet.

En viktig roll för kommunen är att underlätta resor med gång, cykel och kollektivtrafik – det sistnämnda i samarbete med Region Örebro län. Exempel på detta är att bygga trygga och sammanhängande gångvägar, snabba stråk för cykel och buss och attraktiva omstigningspunkter, samt att trimma befintlig infrastruktur, bibehålla en hög nivå på drift och underhåll av gång- och cykelvägar, stimulera delningstjänster och att bedriva kommunikationsinsatser för ökad kännedom om de hållbara val som finns att tillgå.

Örebro växer och i nya planer på alla nivåer måste gång, cykel, kollektivtrafik och delade fordon vara i fokus och ersätta bilen och det privata bilägandet som norm. Fyrstegsprincipen ska tillämpas för analys och prioritering av åtgärder. Det innebär att i första hand försöka påverka resandet och transporterna, i andra hand effektivisera trafiken, i tredje hand förbättra infrastrukturen och i fjärde hand bygga ny infrastruktur.

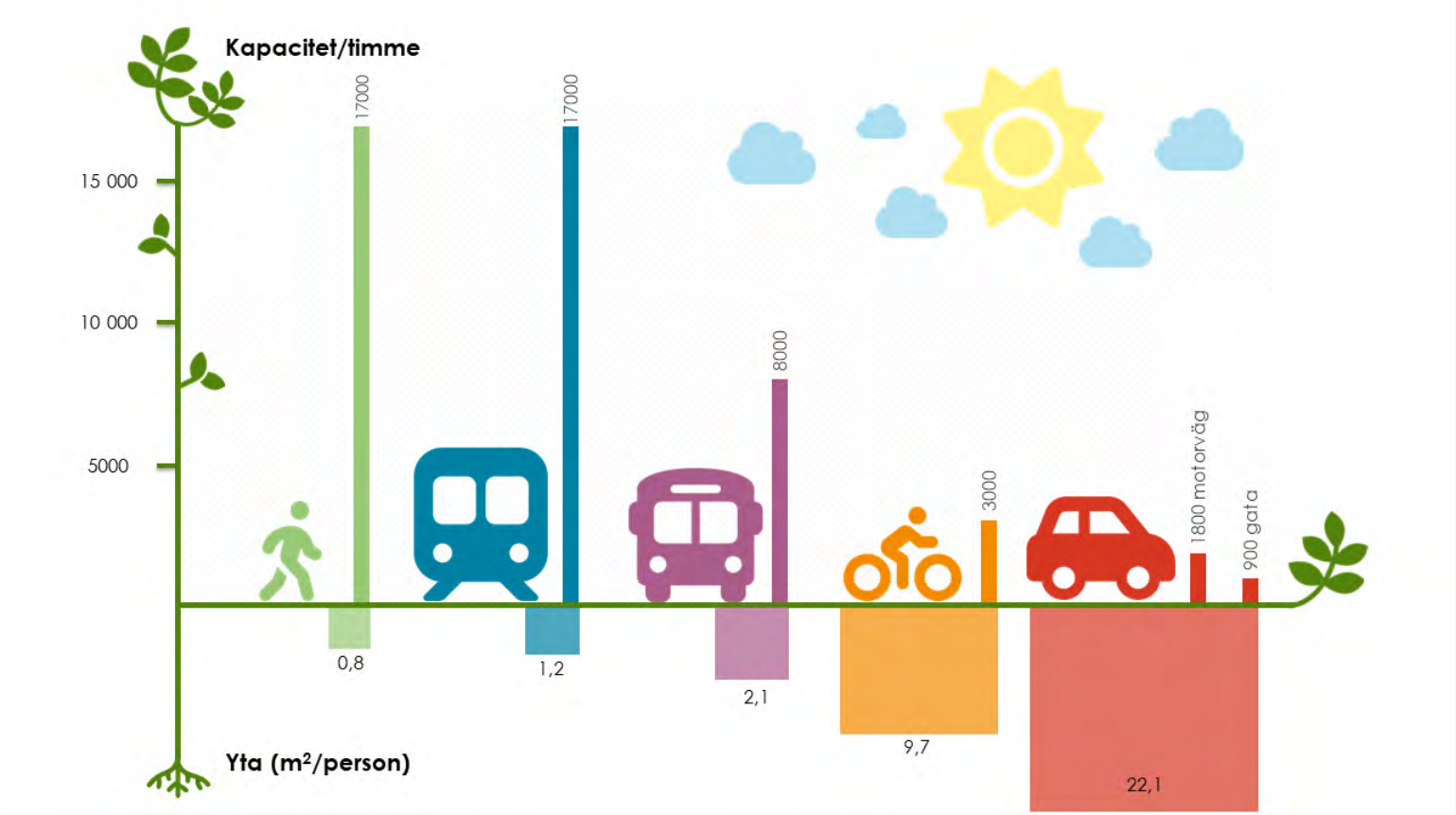
Många funktioner ska rymmas inom stadens begränsade yta. För att hantera en växande befolkning och samtidigt skapa attraktiva och hållbara stadsmiljöer behöver yteffektiva och kapacitetsstarka transporter prioriteras, vilket också är ett mål i kommunens program för hållbar utveckling. Det betyder större ytor för gående, cyklister och kollektivtrafik, på bekostnad av de ytor som idag tas i anspråk av privatbilar, se Figur 4. Ju större andel av befolkningen som går, cyklar eller tar bussen, desto bättre framkomlighet i trafiksystemet för nyttotrafiken och för dem som verkligen behöver ta bilen.

Hur stor överflyttning som sker mellan färdmedlen efter en förändring beror till stor del på hur smidigt det går att göra ett annat resval. Många korta bilresor kan till exempel ersättas med cykel utan någon tidsförlust. Beräkningar genomförda inför beslutet om Citylinjen visar att kortare restid med bussen i sig resulterar i en viss överflyttning från bil till buss, men att effekten blir mer påtaglig om åtgärden kompletteras med fler styrmedel, till exempel ökade parkeringsavgifter för privatbilar i centrum. I det sistnämnda fallet blir det också fler som cyklar.[15]

För att göra det regionala resandet mer hållbart är det viktigt att kommunen verkar för snabba förbindelser med buss och tåg, där utveckling av stråket Oslo-Stockholm via Örebro är av största vikt, liksom att regionbussarna utan fördröjning ska kunna nå resecentrum.

Slutligen är det viktigt att ha en realistisk bild av hur mycket kommunen kan påverka uppfyllelsen av de mål som finns i program för hållbar utveckling och i denna strategi. I många fall, till exempel på klimatområdet, krävs att åtgärder på kommunal nivå backas upp av åtgärder på nationell och europeisk nivå. Att delta i nätverk och andra sammanhang för att påverka högre beslutsnivåer är därför också en viktig åtgärd.

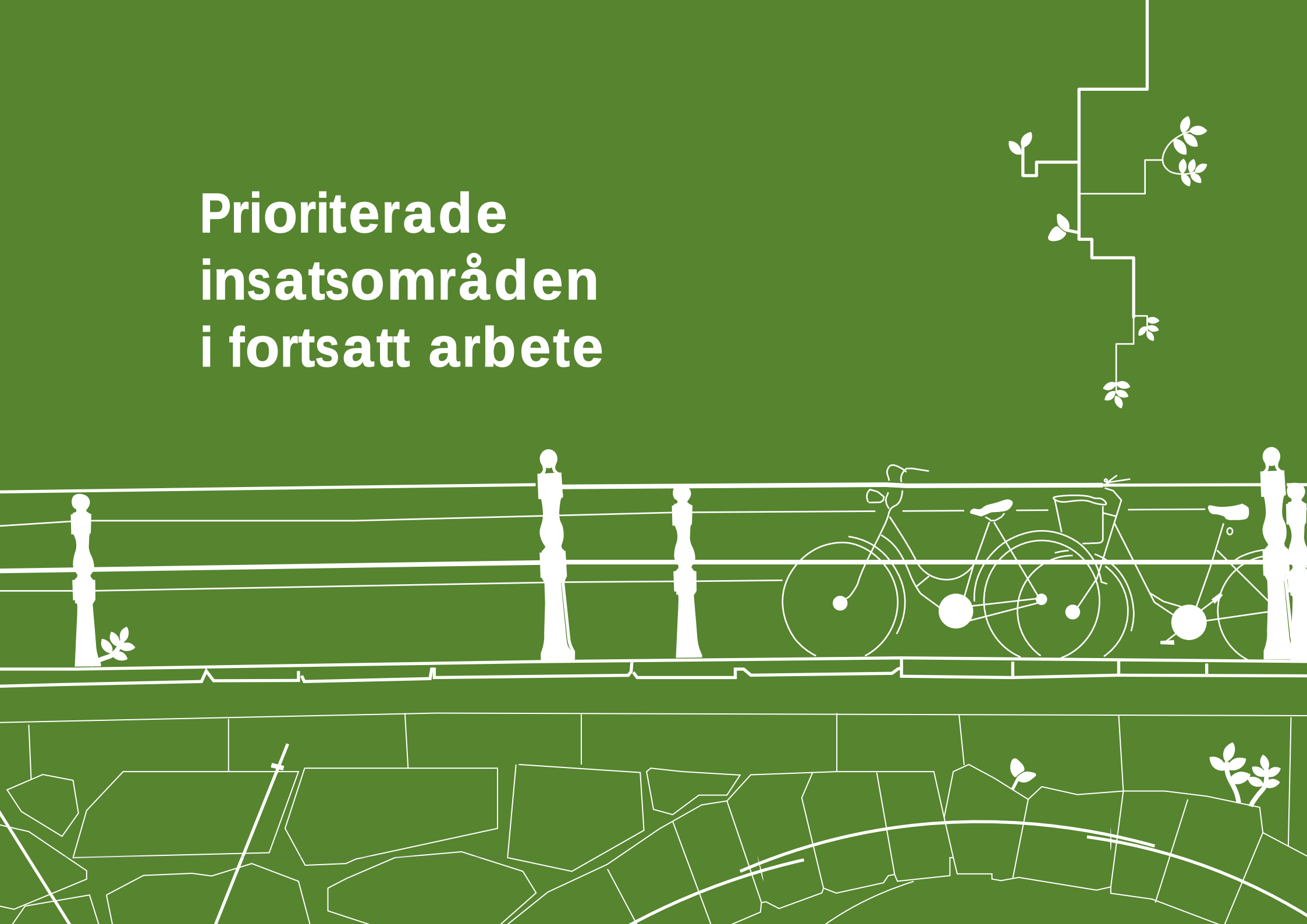
14. Generaliserad kostnad är en sammanvägning av kostnaden i pengar och tid.
15. Analys av BRT & stadsbussar i Örebro tätort, Urbanet Analys AB, 2018-03-19.



Figur 4. Flödeskapacitet/timme och krav på yta per person som krävs för olika trafikslag. Ytkravet per trafikslag innefattar både ytor som krävs för förflyttningar, gator och körbanor, och för parkering.
Källa: Transportökonomisk institutt, Norge.

Bild: Örebro kommun

Prioriterade insatsområden i fortsatt arbete



Prioriterade insatsområden i fortsatt arbete

Följande punkter sammanfattar den forskning som finns kring förändrade resvanor:[16]

- Det finns redan generellt en god acceptans bland invånarna för en stadsomvandling som skapar bättre framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik och där biltrafiken får finnas på de oskyddade trafikanternas villkor, med bl.a. minskade ytor och lägre hastigheter.[17]

- För att skapa förändring av resvanorna behövs åtgärdspaket, som kombinerar morötter och piskor. Enstaka åtgärder har begränsad effekt. Att enbart underlätta för de hållbara transportslagen räcker inte.

- Att enbart vädja till invånarnas goda vilja ger bara små förändringar, få är beredda till uppoffringar om andra fortsätter som förut. Styrmedel behövs. Förändringarna behöver upplevas som rättvisa och effektiva.

- Testbäddar, tillfälliga förändringar som sedan kan permanentas, är ett sätt att komma förbi det motstånd som ofta uppstår initialt.

I arbetet med trafikstrategin har nedanstående insatsområden identifierats som prioriterade för att påbörja en förflyttning i riktning mot ett mer transporteffektivt och hållbart Örebro. Alla kan och bör inte genomföras samtidigt, men alla är sannolikt nödvändiga för att strategins mål ska uppnås. Framtiden är kanske mer oviss än någonsin och prioriteringarna behöver regelbundet ses över utifrån ny kunskap, ny teknik och förändrat omvärldsläge.

Såväl acceptans som effekt ökar om förändringsarbetet genomförs i form av åtgärdspaket. Handlingsplaner kommer att tas fram när strategin är beslutad.

Bild: Örebro kommun

Bild: Örebro kommun

Bild: Örebro kommun

16. Karin Thoresson, VTI, föreläsning 8 februari 2022. https://projektetfossilfritt2030.se/wp-content/uploads/2022/02/Att-styra-mot-minskad-biltrafik-Karin-Thoresson.pdf
17. Se t.ex. rapporten ”Vad tycker invånarna om trafiken i Eskilstuna, Linköping, Norrköping och Örebro? Resultat från enkätstudie om trafiken i städerna 2022”. Finns på www.orebro.se

Transporteffektiv samhällsplanering

Nedanstående punkter utgör underlag vid revidering av översiktsplanen:

	Ansvarig nämnd[1]
Den fysiska planeringen ska sträva efter att skapa korta avstånd till vardagliga målpunkter. Potentialen för att utveckla staden utan att öka dess geografiska yta ska utredas. Trafikytor, t.ex. parkeringar, kan behöva omvandlas till bostäder, mötesplatser eller grönska, beroende på läge, för att skapa en hållbar stad.	MEN + KS + BMN
Kommunen ska verka för en hög bebyggelsetäthet i anslutning till busshållplatser utmed de kapacitetsstarka kollektivtrafikstråken.	MEN + KS + BMN
Kommunen ska motverka utglesning av bebyggelsen inom kommunen och verka för att skapa en regional samsyn i frågan.	MEN + KS + BMN
Verksamhetsområden ska placeras och planeras så de blir möjliga att försörja med kollektivtrafik.	MEN + KS + BMN

Delad mobilitet

	Ansvarig nämnd
Kommunen ska, i samverkan med fastighetsägare och andra privata aktörer, verka för tillkomsten av fler delningstjänster som alternativ till privata bilar för att göra transportsystemet mer resurseffektivt, yteffektivt, jämlikt och klimatsmart.	KS + MEN

Parkeringsavgifter och parkeringsutbud

	Ansvarig nämnd
Parkeringsavgifter för bil ska vid behov användas för att balansera tillgång och efterfrågan och för att parkeringens verkliga kostnader synliggörs och betalas av användaren, i syfte att skapa ett mer hållbart resande.	TSN + MEN
Tids- och avgiftsreglering av bilparkering ska användas för att säkerställa lediga platser för besökare till staden, utan att för den skull gynna arbetspendling med bil framför mer yteffektiva transportslag.	TSN
I samarbete med inblandade aktörer verka för ökad trygghet vid parkering i parkeringshus.	TSN + MEN
Organisera regelbunden uppföljning och justera årligen utbud och avgifter på ett sätt som stödjer trafikstrategins mål.	TSN + MEN
Nya bostadsområden i Örebro tätort ska planeras för ett framtida bilinnehav som är lägre än idag och där parkering i huvudsak sker i gemensamma anläggningar.	MEN

Hastighets- och signalreglering

	Ansvarig nämnd[18]
Hastigheterna på det kommunala vägnätet ska ses över i syfte att minska trafikolyckor, luftföroreningar och buller, samt att skapa en mer attraktiv och trygg stadsmiljö.	TSN
Trafiksignalerna ska optimeras för att bidra till god framkomlighet i linje med trafikstrategins mål.	TSN

Kollektivtrafik och regionalt resande

	Ansvarig nämnd
Verka för att kollektivtrafiken upplevs som konkurrenskraftig gentemot bilen.[19] Utbyggnaden av snabb och kapacitetsstark busstrafik, i samverkan med Region Örebro län, ska fortsätta. För den regionala kollektivtrafikens framkomlighet i staden bör fler separata körfält övervägas.	MEN + KS
Verka för någon form av kollektivtrafik som komplement till stadsbussarna för dem som av olika skäl har svårt att ta sig till en hållplats.	MEN + KS
En utbyggnad av trygga och attraktiva omstigningspunkter mellan olika färdmedel (s.k. mobilitetshubbar) bör påbörjas på strategiska platser inom kommunen. Kommunen ska verka för att Region Örebro län i samverkan med övriga kommuner utreder platser för motsvarande funktioner i länet.	MEN
Kommunen ska fortsatt verka för en upprustning av befintlig järnväg Örebro-Stockholm (Mälarbanan), tillkomsten av en ny järnväg Örebro-Kristinehamn (Nobelbanan), och ökad kapacitet för järnvägen genom Örebro, som del av arbetet med en snabb förbindelse mellan Oslo och Stockholm och för att stärka det nord-sydliga stråk som är viktigt för både pendling och godsflöden genom kommunen.	KS + MEN
Utvecklingsarbetet vid Örebro resecentrum och Södra station, för att hantera dagens och framtidens ökande resandeströmmar, ska fortsätta.	MEN

18. BMN = Bygg- och miljönämnden. MEN = Markplanerings- och exploateringsnämnden. TSN = Teknik- och servicenämnden. KS = Kommunstyrelsen.
19. Här ingår att föra dialog med Region Örebro län kring biljettpriser, turutbud och linjesträckningar.

Aktiva resor med gång och cykel

	Ansvarig nämnd
Utveckla ett finmaskigt, sammanhängande, attraktivt och tryggt gång- och cykelvägnät för att öka möjligheten att välja dessa färdsätt.	MEN
Utveckla cykelparkeringarna i centrala Örebro med fokus på trygghet, tillgänglighet och attraktiva stadsmiljöer.	MEN + TSN
I stadskärnan ska alla kunna vistas i en trygg, trafiksäker och attraktiv miljö. Det betyder fler bilfria zoner, minskat antal markparkeringar för bil i för stadsmiljön attraktiva lägen, lägre hastighet för fordonstrafik och företräde för gående i konfliktpunkter med andra transportslag.	MEN + TSN
Bibehåll hög ambitionsnivå för drift och underhåll av busshållplatser, gång- och cykelbanor, inklusive sopsaltning av prioriterade stråk vintertid, det är en nyckelfråga för fysiskt aktiva resor året om.	TSN
Kommunen ska verka för trafiksäkra gång- och cykelvägar till alla förskolor och skolor, liksom till viktiga besökspunkter. Vid nybyggnation av förskolor och skolor är ett viktigt fokus att barnen ska kunna ta sig dit till fots eller på cykel. Ambitionen är att minimera motortrafik i sådana miljöer.	TSN

Godstransporter med lastbil

	Ansvarig nämnd
Fortsätta arbetet att göra det mer attraktivt att gå, cykla och åka buss i staden för att minska den trängsel som begränsar nyttotrafikens framkomlighet på det kommunala och nationella vägnätet under rusningstid.	MEN + TSN

Beteendepåverkande åtgärder

	Ansvarig nämnd
Genomför prova-på kampanjer för att få vanebilister att testa för dem nya, hållbara, sätt att resa.	MEN + KS + TSN
Genomför tillfälliga omprioriteringar av gaturummet som sedan kan permanentas om de totalt sett faller väl ut.	MEN
Utmana och samverka med andra arbetsgivare att följa kommunen i omställningen till mer hållbart resande, både i tjänsten och till jobbet.	KS + MEN

Samverkan

	Ansvarig nämnd
Medverka i nationella och europeiska nätverk och samarbeten kring hållbara transporter.	MEN + TSN
Samverka med regionen, berörda myndigheter och kommuner med stor inpendling till Örebro i frågor om hållbar mobilitet såsom omstigningspunkter, regionala cykelstråk, utveckling av kollektivtrafiken och lokalisering av bebyggelse.	KS + MEN
Samverka med Polisen och lokala aktörer kring brottsförebyggande och trygghetsskapande åtgärder.	KS + TSN + MEN
Samverka med näringslivet, universitetet och civilsamhället för att få acceptans, nya idéer och draghjälp i omställningen mot nya resvanor.	MEN + KS
Samverka med branschföreträdare för att mer systematiskt ta hand om och bearbeta synpunkter kopplade till citylogistik.	MEN + TSN
Samverka internt i kommunkoncernen och med privata fastighetsägare i arbetet med hållbara mobilitetslösningar för bostäder, förskolor, skolor och till viktiga besökspunkter, t.ex. idrottsplatser.	MEN + TSN

Handlingsplaner

Inom följande områden bedöms det finnas behov av handlingsplaner när strategin är beslutad:

	Ansvarig nämnd
Trafiksäkerhet	TSN
Hastigheter	TSN
Trafiksignaler	TSN
Parkering	MEN + TSN
Trafiken i stadskärnan (del av arbete med ny citystrategi)	MEN
Gatuutvecklingsplan för innerstaden	MEN + TSN

Bilagor

Bilaga 1. Trafikstrategins konsekvenser

Hur vi väljer att bosätta oss, förflytta oss och transportera gods påverkas av en mängd faktorer och komplexa samband, där kommunens rådighet ofta är låg. Det går därför inte att säga exakt vad inriktningen i denna strategi kommer att innebära i form av minskade utsläpp och andra effekter. Här följer ändå ett försök att beskriva olika konsekvenser som uppstår om strategin förverkligas.[20]

Miljökonsekvenser

Klimatförändringar:

Beräkningar från Trafikverket visar att det går att klara det nationella klimatmålet för inrikes transporter, minus 70 procent från 2010 till 2030, med oförändrade, eller till och med svagt ökande, trafikvolymer för lätta och tunga fordon. Det kräver dock ett starkt fokus på elektrifiering och biodrivmedel under hela perioden. Sedan analysen gjordes har de nationella styrmedlen i denna riktning kraftigt försvagats, varför måluppfyllelse också kommer att kräva minskat trafikarbete med person- och lastbilar. Målen i denna strategi bidrar genom minskat trafikarbete i staden och en ökande andel kollektivtrafik i det regionala resandet.

Luftföroreningar och buller:

Medan miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål för luftkvalitet i huvudsak uppfylls är läget värre när det kommer till buller, där 10 procent av kommunens invånare uppger sig vara störda eller mycket störda av trafikbuller i eller i anslutning till sin bostad. Bland annat orsakar höga bullernivåer koncentrationssvårigheter, sömnsvårigheter och ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar och är ett underskattat folkhälsoproblem. Strategins inriktning mot färre bilar, en ökad andel eldrivna fordon och lägre hastigheter för vägtrafiken utmed gator där många bor och vistas bidrar till att problemen minskar.

Ekologiskt fotavtryck:

Målet i kommunens program för hållbar utveckling är att det ekologiska fotavtrycket från såväl Örebro kommunkoncern som Örebro kommun som geografiskt område år 2050 ska vara max ett jordklot. Trafikstrategin bidrar med en inriktning som leder till att fler delar på samma infrastruktur och fordon, att avstånden mellan målpunkterna är korta och att fler väljer hållbara transportslag.

Sociala konsekvenser

Barn och unga:

Barn och unga är beroende av vuxna för längre förflyttningar, om det inte finns tillgång till säkra och trygga gång- och cykelvägar och/eller fungerande kollektivtrafik. Trafikstrategins inriktning mot korta avstånd till vardagliga målpunkter och prioritet för gång, cykel och kollektivtrafik framför privatbil är således gynnsam för gruppen barn och unga.

Jämställda och jämlika livsvillkor:

Genom att planera för barn enligt ovan planerar vi för alla – förändringar som skapar närhet och som förbättrar för gång, cykel och kollektivtrafik är bra för barn, äldre, personer med funktionsnedsättningar och socioekonomiskt utsatta hushåll. Det är även gynnsamt för gruppen bilister, eftersom det skapar utrymme i trafiksystemet för de resor där bilen är det enda rimliga alternativet.

Med korta avstånd till vardagliga målpunkter ökar också valfriheten och individer kan göra val utifrån sina förutsättningar. Bra bytesmöjligheter mellan olika trafikslag, tillgång till delningstjänster och effektiv kollektivtrafik säkerställer att även boende på landsbygden har god tillgång till staden.

20. Även framtidsbilden ”Trafiken i Örebro 2040”, inklusive beskrivning av ett nollalternativ, i bilaga 4 kan ses som en konsekvensbeskrivning, men i berättande form.

Åtgärder som knyter samman stadsdelar, till exempel genom bättre kollektivtrafik, ökar inte bara tillgängligheten utan stärker även det sociala kapitalet i socioekonomiskt utsatta områden, både genom signalvärde och genom ökade möjligheter till möten mellan olika samhällsgrupper.[21]

Större arbetsmarknadsregioner har en tendens att främst gynna män eftersom män generellt reser längre till arbetet. Att prioritera kollektivtrafik i den regionala pendlingen bidrar till att jämna ut villkoren.

Säkerhet, trygghet och rörelsefrihet:
Samtliga dessa aspekter förbättras med den inriktning trafikstrategin pekar ut med fler människor och färre motorfordon på gatorna, liksom lägre hastigheter för den motordrivna trafiken. Barnens rörelsefrihet är särskilt viktig i sammanhanget. Den sammanlagda rörelsefriheten ökar vid prioritering av transportslag som alla har råd med, dvs. gång, cykel och kollektivtrafik.

Minskad sårbarhet vid extrema händelser:
Vid översvämningar, kraftiga snöfall och/eller om energitillförseln slås ut över en längre tid minskar sårbarheten genom en samhällsplanering baserad på närhet och som inte förutsätter tillgång till bil. Gång och cykel är färdmedel som fungerar även vid störningar i energitillförseln eller om kostnaden för att äga och köra bil stiger märkbart. Gång och cykel är också lämpliga färdmedel under en pandemi.
Folkhälsa: Folkhälsan förbättras om trafiksystemet utformas så att fler tillgodoser sitt behov av vardagsmotion genom att använda fysiskt aktiva resmöjligheter (gång och cykel). De samhällsekonomiska vinsterna är mycket stora, men klyftorna kan öka om inte alla grupper tar del av förändringen.

Grönska i stadsmiljön:
Med mer grönska i staden, framför allt i form av träd, ökar inte bara förmågan att hantera nederbörd och höga temperaturer. Det ökar också vårt välbefinnande, bidrar till att vi är beredda att färdas längre sträckor till fots och på cykel och är även gynnsamt för den biologiska mångfalden. En stadsutveckling där utrymmet för bilar och parkering minskar ger mer plats för hantering av dagvatten, träd och grönare gaturum. Med fler boende per ytenhet minskar också exploateringstrycket på jordbruksmark och tätortsnära natur och fler får därmed kortare avstånd till naturen.

Hållbar bebyggelsestruktur:
Ett samhällsbehov som lyfts fram i kommunens program för hållbar utveckling är att öka människors tillgänglighet till mötesplatser och funktioner som används i vardagen. Trafikstrategins inriktning på korta avstånd mellan målpunkterna och fler boende och verksamheter kring utpekade kärnor istället för utglesning bidrar starkt till måluppfyllelse. Prioritering av gång och cykel, låga hastigheter för biltrafiken och högre parkeringskostnader gör att fler går och cyklar, vilket stärker de lokala kärnorna.

21. Sociala effekt- och nyttobedömningar i transportplaneringen. Rapportnummer: 2022:182. Trivector 2022.

Ekonomiska konsekvenser

Kompetensförsörjning:

Att rekrytera kompetent arbetskraft är en stor framtidsutmaning inom såväl privat som offentlig verksamhet. Trafikstrategins fokus på möjligheter att pendla med snabb och funktionell kollektivtrafik regionalt, storregionalt och lokalt bidrar starkt till att underlätta för detta. Arbetet med att utveckla resecentrum och Örebro södra stödjer också måluppfyllelse, liksom satsningar på effektiv kollektivtrafik och goda cykelmöjligheter inom staden. Det är också viktigt att stärka stadens attraktivitet som bostadsort för att öka arbetsgivarnas rekryteringsbas. Trafikstrategin bidrar genom en inriktning mot mindre utrymme för privatbilar och i gengäld mer utrymme för andra kvaliteter i stadsmiljön.

Tillväxt:

Att Örebro ska vara en regional motor för grön tillväxt och sysselsättning möjliggörs av strategins inriktning på att säkerställa en robust, tillförlitlig och hållbar pendling samt god tillgänglighet för näringslivets transporter. Med minskad belastning på trafiksystemet skapas också utrymme för de resor där bilen är det enda rimliga alternativet.

Cityhandeln:

Trafikstrategin syftar till att öka stadskärnans attraktivitet och tillgänglighet och därigenom öka flödet av besökare till det utbud som finns i stadens centrala delar. Det färdsätt vi väljer för att ta oss dit behöver dock förändras eftersom befolkningen växer. Yteffektiva transportslag måste prioriteras för att bibehålla god tillgänglighet och skapa ett bra flöde av besökare. Forskning visar att det inte är låga parkeringsavgifter och tillgänglighet med bil som utgör stadskärnans attraktionskraft.[22] Parkeringsytorna behöver nyttjas effektivare och premiera besökare framför boende och arbetspendlare. Lediga bilparkeringar finns i dagsläget dessutom alltid i parkeringshusen.

Samhällsekonomiska effekter:

Det finns stora vinster med fler fysiskt aktiva resor, som målen i trafikstrategin leder till. En beräkning med WHO:s kalkylmodell HEAT visar att om färdmedelsandelarna i Örebro ändras så att 60 procent av resorna sker med gång, cykel eller kollektivtrafik skulle det kunna spara 44 liv varje år, vilket ger en samhällsekonomisk vinst på 1,75 miljarder kronor per år, flera andra vinster oräknade.[23]

Beräkningar för Köpenhamn visar på en samhällsekonomisk vinst på ca 1,50 SEK per cyklad kilometer och en motsvarande kostnad för bilresor på ca 1,40 SEK.[24]

Kommunens kostnader för investeringar, drift och underhåll av infrastruktur:

Att inte sprida ut bebyggelsen är en viktig utgångspunkt i trafikstrategin, som också är till fördel för kommunens ekonomi. Beräkningar gjorda med hjälp av den s.k. nyckeltalsmetoden i Örebro kommun 2020–2021 visar att det kostar i snitt tre gånger mer än att exploatera ny mark än förtäta befintlig bebyggelse, taxefinansierade verksamheter som vatten, avlopp och avfall oräknade.[25] Trafikstrategin förordar hög kvalitet på driften av gång- och cykelvägnätet, något som är kostnadsdrivande men i linje med många av kommunens mål på hållbarhetsområdet. Åtgärden sänkta hastigheter för den motordrivna trafiken är en angelägen åtgärd som i många fall kräver investeringsmedel.

22. Se t.ex. kunskapsöversikten ”Hur påverkas cityhandeln av begränsad tillgänglighet med bil?” av Björn Sax Kaijser. Utgiven av Fotgängarnas förening, 2020.
23. PASTA (Physical Activity through Sustainable Transport Approaches) var en stor jämförelse av färdmedelsval och hälsovinster som genomfördes i Örebro och sex andra europeiska städer. Projektet avslutades 2017. Se vidare www.pastaproject.eu
24. Gössling & Choi (2015). Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. Ecological Economics. Volume 113, May 2015, Pp. 106–113.
25. Vid förtätning av den befintliga staden är det viktigt att de allmänna ytorna bibehålls för att få plats med den infrastruktur som finns under marken. I vissa fall kan begränsningar i ledningsnäten göra det dyrt eller omöjligt att inrymma fler invånare eller verksamheter på en plats.

Kopplingar till kommunala och regionala strategiska dokument

En viktig inriktning i kommunens översiktsplan är att staden ska växa inåt och bli mer tät, grön, funktionsblandad och nära. Denna strategi möjliggör förändrade resvanor där fler väljer att gå, cykla och åka kollektivt och färre väljer bilen som färdmedel. På så sätt finns det ett tydligt och stärkande samband mellan översiktsplanen och trafikstrategin.

Målsättningarna i trafikstrategin harmonierar också väl med kommunens program för hållbar utveckling, även om flera av de mål som ställs upp där skulle kräva än mer kraftfulla åtgärder än dem trafikstrategin föreslår.

Målet om förändrade färdmedelsandelar i trafikstrategin går i linje med de mål som finns i kommunens klimatstrategi. Målet om en generell minskning av biltrafiken i staden kommer även vara betydande för att miljökvalitetsnormer och riktvärden för buller ska uppnås.

Trafikstrategin ligger väl i linje med den regionala utvecklingsstrategin, länsplan för regional transportinfrastruktur och regionens trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken.

Konsekvenser av nollalternativet

Nollalternativet baseras på trendframskrivningar och förutsätter dagens resvanor samt en växande befolkning.

De mål och ställningstaganden som formuleras i program för hållbar utveckling, översiktsplan och klimatstrategi om en mer tät, funktionsblandad, grön och nära stad med väsentligt lägre klimatpåverkan bedöms svår att realisera om målen i trafikstrategin om förändrade färdmedel inte uppnås. Målbilder och strategier i dessa dokument är tydligt knutna till varandra och möjliggörs av denna gemensamma riktning om hur Örebro ska utvecklas.

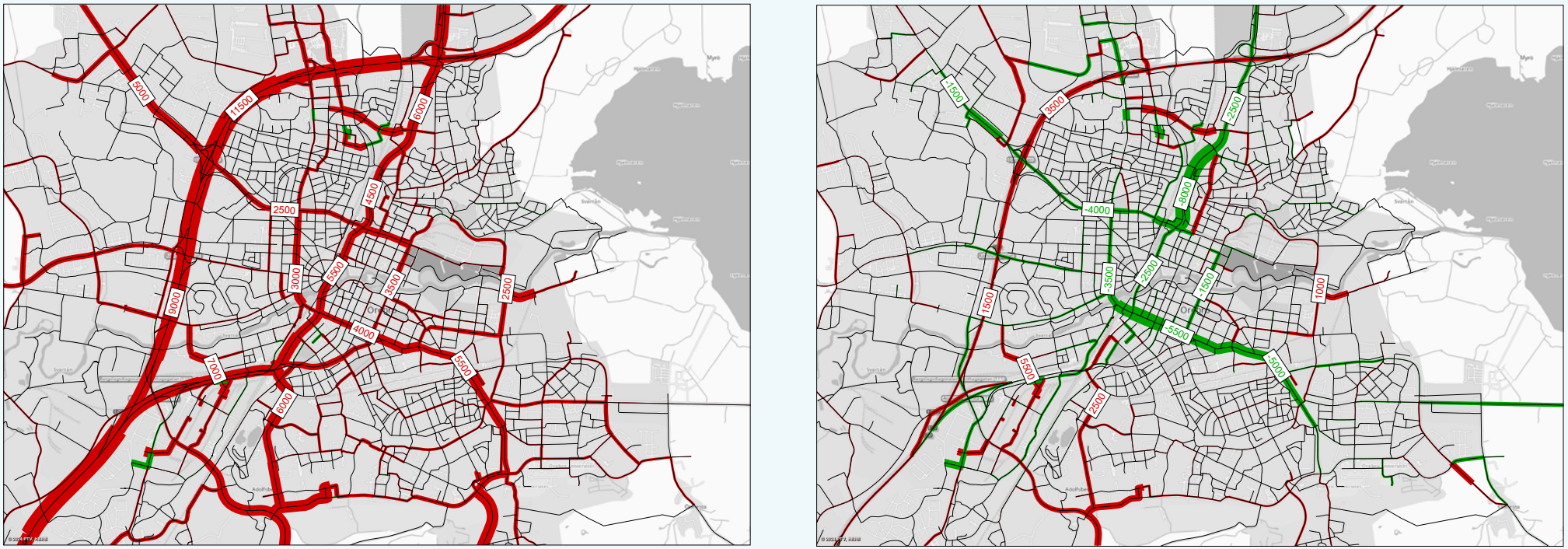
Om befolkningen, antalet arbetsplatser och besöksmål i Örebro och regionen fortsätter att växa och blir fler utan att målen om förändrade färdmedelsandelar uppnås kommer det att innebära försämrade möjligheter för boende, besökare, verksamma och inpendlare att förflytta sig till, från och inom staden. Möjligheten att nå skola, arbete, service, mötesplatser och andra målpunkter kommer att försvåras om inte effektivare färdsätt erbjuds.

Om satsningar för att möjliggöra fler, trygga och säkra resor till fots, med cykel och kollektivtrafik uteblir minskar möjligheten för fler oavsett kön, ålder och inkomst att förflytta sig och ta del av stadens skolor, arbetsplatser, service och utbud.

Den sociala hållbarheten skulle därmed inte kunna stärkas till följd av ökad tillgänglighet, jämlikhet och jämställdhet.

Uteblivna satsningar och förändringar i resmöjligheter kommer framförallt att innebära risk för trängsel för biltrafik och kollektivtrafik, givet att befolkningen i Örebro och regionen ökar enligt prognos, se Figur 5. Detta påverkar restider och tillförlitlighet för dessa trafikslag, vilket kommer ha negativa samhällsekonomiska effekter. Ett alternativ till förändrade färdmedelsfördelning skulle vara en utbyggnad av infrastrukturen för motorfordonstrafik vilket skulle ta mark i anspråk, förstärka barriäreffekterna i staden, kräva dyra investeringar och på grund av ökade avstånd minska möjligheten att förflytta sig till fots eller med cykel.

En befolkningsökning och en oförändrad färdmedelsfördelning innebär en ökning av antalet bilresor i staden och regionen. Detta skulle innebära negativa miljömässiga effekter, både lokalt med buller och luftföroreningar, men även en ökad energiåtgång och ett ökat bidrag till global klimatpåverkan.



Figur 5. Om Örebro skulle ha en befolkning på 200 000 invånare som reser som vi gjorde vid resvaneundersökningen 2017 skulle biltrafiken öka som på kartan till vänster, där de röda streckens tjocklek indikerar trafikökningens omfattning.
Med samma befolkningsökning men med antagandet att vi uppnår det mål som fanns i kommunens trafikprogram, att 60 procent av resorna ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik, skulle biltrafiken istället se ut som på kartan till höger, där tjockleken på de gröna strecken visar hur mycket trafiken minskar. Den högra kartan inkluderar den förväntade effekten av ett fullt utbyggt system med snabbussar, dvs. samtliga planerade etapper.
Bilderna är framtagna med hjälp av Örebro kommuns multimodala trafikmodell (version 4) i programmet Visum (2018)

Bilaga 2. Underlag för fortsatt arbete

Trafikstrategins mål och strategiska inriktning utvecklas här inom sex områden, som kan kräva fortsatt fördjupning:

- Ett hälsosamt och klimatsmart trafiksystem för alla
- Stadsutveckling och trafik
- Parkering i en växande stad
- Landsbygdens och regionens resor
- Gods och citylogistik
- På väg mot nya resvanor

För varje område beskrivs nuläge, utmaningar och viktiga insatsområden. Strategins avsnitt ”Prioriterade insatsområden i fortsatt arbete” väger samman de olika delarna.

Ett hälsosamt och klimatsmart trafiksystem för alla

Allas rätt till säker och trygg mobilitet

Resvaneundersökningar visar generellt att det finns stora skillnader i hur vi reser i vardagen, beroende på bland annat bostadsort, inkomst, ålder och kön. Statistik från SCB visar att i flera stadsdelar äger mer än hälften av hushållen ingen bil. I vissa fall kan även kollektivtrafikens kostnader utgöra ett hinder, till exempel möjligheten för barn och ungdomar att ta sig till olika aktiviteter. Resvaneundersökningarna visar på ganska små skillnader mellan män och kvinnor när det gäller andel av resorna, men män reser betydligt längre sträckor med bil, främst till arbete och i tjänsten.

En planering för korta avstånd mellan målpunkterna och för en trygg och säker framkomlighet till fots, på cykel och med buss stärker jämlikhet och jämställdhet, ökar möjligheten för barn, ungdomar, äldre och funktionsnedsatta att röra sig på egen hand och är därtill bra för folkhälsa och klimat. En planering som inte förutsätter tillgång till bil gör också samhället mindre sårbart vid kriser, till exempel vid avbrott i energiförsörjningen. Inriktningen är också positiv för dem som vill eller måste ta bilen, liksom för nyttotrafiken, eftersom det minskar trängseln på gatorna, särskilt under rusningstid.

Hälsosam mobilitet

Fysisk inaktivitet ger upphov till både fysisk och psykisk ohälsa och därmed höga samhällsekonomiska kostnader och försämrad livskvalitet. Många uppger tidsbrist som en viktig orsak till att inte motionera. Fler skulle nå upp till de rekommenderade nivåerna av daglig fysisk aktivitet om de använde sig av aktiv mobilitet, i första hand gång och cykel, vid sina vardagsförflyttningar.[26] En särskilt viktig grupp är barnen, som i många fall inte ens kan göra korta vardagsförflyttningar på egen hand på grund av en upplevd osäker trafiksituation. En positiv sidoeffekt av fler gång- och cykelresor i vardagen är att bilanvändningen kan minska, vilket i sin tur bidrar till att trängsel, luftföroreningar, klimatpåverkan, buller och trafikens ytbehov minskar.

Trafikolyckor som resulterar i dödsfall eller svårt skadade är ovanliga på det kommunala vägnätet. Fotgängare och cyklister är dock utsatta grupper. I de flesta bostadsområden i Örebro tätort är hastighetsgränsen 30 km/tim, men det finns fortfarande gator i centrala staden med 50 km/tim som hastighetsgräns. Biltrafikens hastighet är avgörande för olyckornas allvarlighetsgrad. Lägre hastigheter minskar också buller och partikelhalter och ökar stadens attraktivitet.
Luftföroreningar och buller från trafiken påverkar också hälsan. Partiklar är den luftförorening som har störst betydelse ur hälsosynpunkt. De

26. Det europeiska forskningsprojektet PASTA visade att om Örebro kommuns mål för färdmedelsfördelning 2020 uppnås betyder det 44 färre dödsfall per år, tack vare ökad fysisk aktivitet. Den samhällsekonomiska vinsten av detta beräknades till 1,85 miljarder kr per år. Mer information: www.pasta.eu

uppmätta halterna i Örebro ligger under gällande miljökvalitetsnormer och i närheten av miljömålet. Dock kan nya riktlinjer från WHO innebära att miljökvalitetsnormer och miljömål skärps framöver, för att bättre skydda människors hälsa.

När det gäller buller är situationen allvarlig, närmare 34 000 örebroare beräknas vara utsatta för buller från vägtrafik vid fasad på nivåer som överskrider de riktvärden som finns för god miljökvalitet. Motsvarande siffra för spårtrafik är drygt 5 000 invånare. Kommunen arbetar främst med bidrag för bullerskyddsåtgärder, men färre fordon, särskilt med förbränningsmotor, lägre hastigheter för vägtrafiken och lågbullrande beläggningar är verktyg som kan användas för att dämpa bullret redan vid källan och som ger positiva effekter även i andra miljöer, till exempel på skolgårdar och i parker.

Klimatsmart mobilitet

Det nationella målet är att klimatpåverkan från inrikes transporter ska minska med 70 procent perioden 2010 till 2030. Den pågående elektrifieringen kommer att betyda mycket för att nå målet och även biodrivmedel har en roll att spela, men Trafikverkets analyser visar att trafikarbetet också behöver minska för att målet ska nås på ett hållbart och robust sätt. En sådan balanserad utveckling är också till fördel för stadens utveckling, eftersom även ”utsläppsfria” fordon kräver vägar och parkeringsytor samt ger upphov till trängsel, förhöjda halter av partiklar, visst buller, trafikolyckor, fysisk inaktivitet och ojämlika förhållanden.

Av trafiksektorns klimatpåverkan inom Örebro kommuns gränser kommer ungefär två tredjedelar från personbilar och en tredjedel från tung trafik. Korta bilresor står för en liten andel av trafikens klimatpåverkan. Den regionala pendlingen är således en viktig fråga i sammanhanget. Även fritidsresor och tjänsteresor ger upphov till många långa bilresor.

Viktiga insatsområden

Ett mer hälsosamt och klimatsmart trafiksystem för alla gynnas av en satsning på korta avstånd mellan målpunkterna och prioritering av färdmedlen gång, cykel och kollektivtrafik:

- Samverka med näringslivet och civilsamhället kring tillkomsten av s.k. cykelkök[27] och cykelskolor i utvalda stadsdelar.
- Utforma ett tryggt och attraktivt gång- och cykelvägnät som är mer finmaskigt än bilvägnätet för att öka den fysiska aktiviteten och minska de korta bilresorna.[28]
- Bibehåll en hög ambitionsnivå för drift och underhåll av busshållplatser, gång och cykelbanor, inklusive sopsaltning i prioriterade stråk.
- Ta fram en handlingsplan för trafiksäkerhetsarbetet, som beskriver delmål och prioritering av åtgärder för att nå målet om noll dödade och svårt skadade i trafiken.
- Öka andelen som går och cyklar till förskola och skola genom information och trygga trafikmiljöer.
- Se över hastigheterna på det kommunala vägnätet i syfte att minska trafikolyckor, luftföroreningar och buller, samt att skapa en mer attraktiv och trygg stadsmiljö.
- Undersök förutsättningarna för någon form av kollektivtrafik som komplement till stadsbussarna, liknande den närtrafik som finns på landsbygden, för dem som av olika skäl har svårt att ta sig till en hållplats.
- Kommunen ska, i samverkan med fastighetsägare och andra privata aktörer, verka för tillkomsten av delningstjänster som alternativ till privata bilar för att göra transportsystemet mer resurseffektivt, jämlikt och klimatsmart.

Insatser för kortare avstånd mellan målpunkter diskuteras i följande avsnitt, ”Stadsutveckling och trafik”.

En viktig lokal åtgärd för att minska trafikens klimatpåverkan är att minska de längre bilresorna, se avsnittet ”Landsbygdens och regionens resor”.

Kommunala riktlinjer för infrastruktur för laddning av eldrivna fordon finns som ett separat dokument (under revision 2024).

När det gäller åtgärder mot trafikbuller finns ett separat åtgärdsprogram.[29]

27. Cykelkök är en öppen gör-det-själv-verkstad som finns på många håll i landet, där man kan laga sin cykel eller rusta upp en övergiven. Verksamheten bygger ofta på volontärer och att deltagarna hjälper varandra.
28. Forskning, bl.a. av Peter Schantz vid GHI, visar att vi går och cyklar längre sträckor om miljön är omväxlande och upplevs som attraktiv, t.ex. med ett högt inslag av gröna värden. Läs mer: https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/miljoer-som-lockar-till-gang-och-cykling/
29. Åtgärdsprogram buller Örebro kommun 2018–2025. Antaget av Kommunfullmäktige 2018-05-22. Sam 169/2017.

Stadsutveckling och trafik

Örebro är en stad som växer, men som fortfarande har kvar många av den mindre stadens kvaliteter, såsom korta avstånd till många målpunkter, både för arbete och fritid. En framgångsfaktor i den fortsatta utvecklingen är att kombinera stadskvaliteterna, som i de flesta fall förutsätter hög grad av rumslig närhet, med attraktiva miljöer och god tillgång till gröna värden.

Rumslig närhet

Vid alla förändringar i den befintliga staden och vid utformning av nya stadsdelar och verksamhetsområden måste fokus vara att uppfylla hållbarhetsmålen. En stad med hög grad av rumslig närhet, i linje med översiktsplanens intentioner, är också en socialt hållbar stad, se vidare kapitlet ”Övergripande strategisk inriktning”.

Översiktsplanen pekar ut ett antal regionala och kommunala kärnor, både i staden och på landsbygden, som är lämpliga att förstärka. Örebro ska vara en nära stad. Ett ställningstagande i översiktsplanen är att Örebro tätorts utbredning bör vara av sådan storlek att större delen av staden går att nå till fots eller med cykel.

Potentialen att komplettera den befintliga staden med mer bebyggelse, utan att göra intrång i grönområden, är mycket stor. Enligt beräkningar från konsultföretaget Spacescape ryms över 70 000 nya bostäder inom den befintliga stadens utbredning, inom 20 minuter från centrala staden med cykel eller buss.[30] Det är drygt tre gånger mer än det beräknade behovet av nya bostäder i kommunen fram till 2040 och ger en betydligt högre grad av rumslig närhet än om nuvarande översiktsplan genomförs, särskilt om översiktsplanens inriktning efter 2040 också beaktas.

Med högre grad av rumslig närhet minskar också kommunens kostnader, eftersom fler delar på samma infrastruktur. Beräkningar pekar på att det är minst tre gånger dyrare att exploatera ett nytt område jämfört med att komplettera befintlig bebyggelse. En annan positiv bieffekt av att komplettera den befintliga staden är att exploateringstrycket på jordbruksmark och tätortsnära natur minskar.

Nya stadsdelar

När vi bygger nya stadsdelar i Örebro tätort ska det finnas ett finmaskigt nät av gång- och cykelbanor med kopplingar till lokala kärnor och den övriga staden, närhet till grönområden och gångfartshastighet för trafiken inne i områdena. Med gemensamma parkeringslösningar och ingen markparkering för privatbilar ökar utrymmet för grönska och attraktiva delningstjänster minskar behovet av egen bil.

I de yttre delarna av staden krävs god tillgång till kollektivtrafik, vilket i sin tur förutsätter hög boendetäthet för att skapa underlag för en attraktiv trafikering. Nybyggnation längre från centrum bör främst lokaliseras till redan etablerade stadsdelar och orter där busstrafiken är ett reellt alternativ till privatbil för det dagliga resandet.

30. Alla får plats i stadens goda lägen. Spacescape, på uppdrag av Hyresgästföreningen, 2016. http://www.spacescape.se/project/alla-far-plats-i-stadens-goda-lagen/

Förändringar i den befintliga staden

I en tät och sammanhållen stad behöver en stor del av den värdefulla marken användas till mötesplatser, bostäder, kontor och grönska. Tillgängligheten med bil behöver därför stegvis ersättas av tillgänglighet med mer yteffektiva trafikslag såsom gång, cykel och kollektivtrafik.

Förutsättningarna för att tryggt och säkert förflytta sig till fots behöver förbättras. Cykelnätet behöver ses över för att göras mer finmaskigt och säkrare. Möjligheten till trygg och säker cykelparkering behöver förbättras.

Kollektivtrafikens hållplatser behöver tillgänglighetanpassas och kompletteras med säkra och trygga cykelparkeringar och, på lämpliga platser, möjlighet att byta mellan olika transportslag.

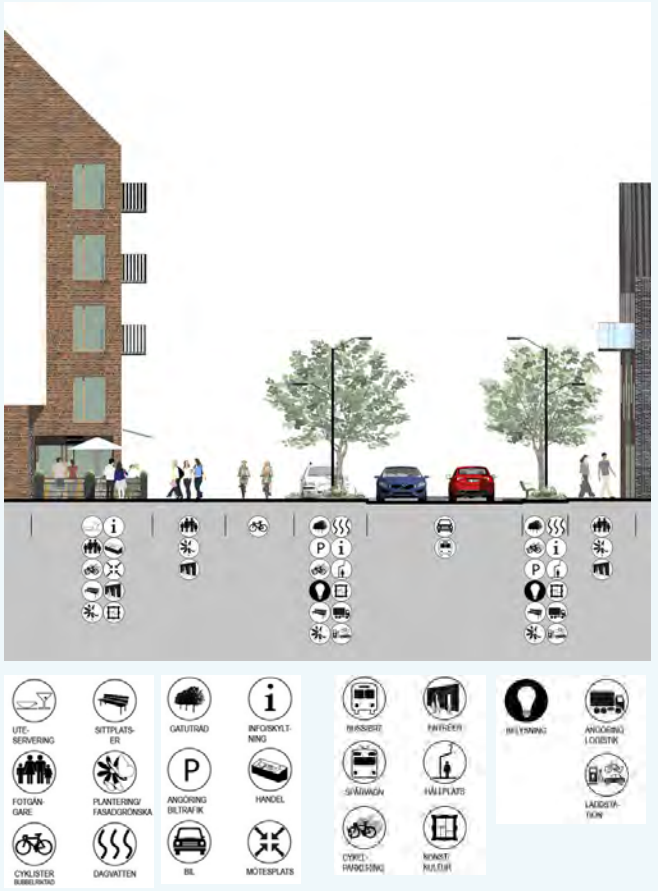
Hastigheten för motorfordonstrafiken behöver vara låg och gång- och cykeltrafiken ska ges högre prioritet i trafiksignalerna, så länge det inte försämrar restiden med buss.

Gångavstånden till olika transportlösningar bör utjämnas så att konkurrensen mellan dem likställs. Parkering av privatbilar behöver ordnas på ett sätt som gör staden både tillgänglig och attraktiv att vistas i, se vidare avsnittet ”Parkering i en växande stad”.

Flera av stadens huvudgator har fortfarande karaktär av trafikleder. De är i många fall viktiga entréer in till innerstaden och behöver utvecklas mot ett mer stadsmässigt uttryck och anpassas för att rymma fler funktioner än idag, se Figur 6. En viktig sådan funktion är grönska, särskilt i form av träd, som behövs både för att hantera dagvatten och för att dämpa effekten av de i framtiden allt vanligare extrema vädersituationerna, såsom skyfall och värmeböljor. Ökad framkomlighet för cykel och kollektivtrafik är också prioriterade funktioner.

En attraktiv stadskärna

En leande stadskärna förutsätter tillgänglighet med alla trafikslag. Eftersom konkurrensen om ytor är mycket hög behöver de mest yteffektiva transportslagen prioriteras. Därtill måste miljön i stadskärnan förädlas för att behålla sin attraktionskraft. De offentliga ytor som tilldelats biltrafiken behöver successivt omvandlas för att ge utrymme åt andra funktioner och kvaliteter. Forskning visar att det inte är låga parkeringsavgifter och tillgänglighet med bil som utgör stadskärnans attraktionskraft. Parkeringsytorna behöver nyttjas effektivare och premiera besökare framför boende och arbetspendlare.



Figur 6. En stadsgata är ett offentligt rum med ytanspråk från många olika funktioner, varför prioriteringar är nödvändiga. Allmänna ytor behövs också för att få rum med den infrastruktur som finns under marken, bland annat vatten- och avloppsnätet.

Viktiga insatsområden

- Se över utpekade utbyggnadsområden i nuvarande översiktsplan och utred potentialen för att i ökad utsträckning utveckla staden utan att öka dess geografiska yta.
- Trafikytor, t.ex. parkeringar, kan behöva omvandlas till bostäder, mötesplatser eller grönska, beroende på läge i staden, för att skapa en hållbar stad.
- Arbeta för att stärka de kommunala kärnorna i all planering.
- Motverka utglesning av bebyggelsen inom kommunen och verka för att skapa en regional samsyn i frågan.
- Ta fram en gatuutvecklingsplan för innerstaden, som beskriver önskade funktioner såsom cykelbanor och utrymme för fler träd. Genomför förändringar gradvis eller på försök, typ sommargator, som sedan kan permanentas.
- I stadskärnan ska alla kunna vistas i en trygg, trafiksäker och attraktiv miljö. Det betyder fler bilfria zoner, minskat antal markparkeringar för bil i för stadsmiljön attraktiva lägen, lägre hastighet för fordonstrafik och företräde för gående i konfliktpunkter med andra transportslag.
- Fortsätt utbyggnaden av snabb och kapacitetsstark busstrafik, med hög täthet och servicefunktioner i anslutning till hållplatserna.
- Fortsätt utvecklingen av ett finmaskigt gång- och cykelvägnät, åtgärda saknade kopplingar, investera i trygghetsskapande belysning m.m.
- Utred möjligheterna att skapa prioritet för kollektivtrafiken på infarterna till staden.
- Trafiksignalerna ska optimeras för att bidra till god framkomlighet i linje med trafikstrategins mål.
- Tillskapa säker cykelparkering vid viktiga kommunala besöksmål och friluftsområden.
- Kommunen ska verka för trafiksäkra gång- och cykelvägar till alla skolor. Vid nybyggnation av skolor är ett viktigt fokus att barnen ska kunna ta sig dit till fots eller på cykel.
- Tillför medel för att säkerställa en hög ambitionsnivå för drift av gång- och cykelinfrastrukturen. Även snöröjning som gör det möjligt att ta sig till hållplatser och åka med kollektivtrafiken är viktig att säkerställa.
- Utred hur trafikinfrastrukturen bör vara utformad för att hantera klimatrelaterade risker, t.ex. skyfall, översvämningar och värmeböljor.

Parkering i en växande stad

Kommunens mål är att andelen resor som sker med bil ska minska framöver, särskilt i staden Örebro. Även bilinnehavet behöver minska till förmån för fler delningstjänster, för att åstadkomma en mer hållbar mobilitet.

Tillgång till och kostnad för bilparkering är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för resmönstret i en stad. Det innebär att det finns stora möjligheter att använda parkering som ett effektivt styrmedel för hållbar stadsutveckling.[31]

I takt med att staden växer och vi blir allt fler som ska dela på samma yta behöver efterfrågan på bilparkering regleras. Staden ska vara attraktiv att vistas i, men också tillgänglig för alla, vilket kräver en välbalanserad parkeringspolitik.

Det är svårt att bedöma framtida efterfrågan på parkering med tanke på ekonomisk utveckling, stadens utformning, framväxten av delningstjänster, självkörande fordon m.m. Om bilägarna exponerades för en större del av parkeringens faktiska kostnader skulle sannolikt efterfrågan minska markant.

Om stadens befolkning fortsätter att öka och kommunens mål för hållbart resande uppnås kan cykeltrafiken komma att öka med uppemot 50 procent perioden 2023 till 2040, vilket behöver beaktas vid planering av framtida behov av cykelparkeringar.

Parkering i befintliga områden

Sedan 2021 finns två avgiftszoner för parkering i Örebros centrala delar. De bilparkeringar på gatumark som finns i stadskärnan ska vara avsedda för rörelsehindrade och för korta besök. För boende och arbetande i stadskärnan är det rimligt med gångavstånd till bilen på upp till 600 meter.[32]

I stadskärnan tillämpas en progressiv avgift för att gynna korta besök och styra långtidsparkerare till p-hus eller över till andra färdmedel. I den yttre zonen tas avgift ut under dagtid på vardagar. Här har dock boende möjlighet att köpa månadsbiljett till kraftigt reducerat pris, s.k. boendeparkering. Både avgifternas storlek samt när och var de ska tas ut behöver justeras för att bättre bidra till måluppfyllelse. Översyn pågår under 2024.

Stadsmiljön behöver förädlas i takt med att staden växer och det är viktigt att omvandla delar av det offentliga utrymmet, inte minst i det som ofta benämns stadens finrum och som idag upplåts åt privatbilar – till exempel i miljöerna utmed Svartån och runt slottet, Stortorgets nedre del, på Kungsgatan och Drottninggatan söder om Våghustorget. Bilparkering på ytor som torg, gröna platser, förgårdar, utmed gator, och innergårdar kan ersättas av mer grönska för att skapa en trevligare stad. Utmed gator med hög potential för cykeltrafik kan kantstensparkeringen i många lägen avvecklas till förmån för cykelbanor.

Om cykelparkering inte kan tillgodoses på kvartersmark kan i vissa fall den gatumark som ligger närmast entréerna vid start- och målpunkten prioriteras för cykelparkering.

För att undvika söktrafik är det viktigt dels att reglera på ett sätt som gör att parkeringarna oftast inte är fullbelagda[33], dels att de parkeringsanläggningar som finns är enkla att hitta. Det nuvarande parkeringsledningssystemet, som omfattar sju parkeringshus med sammanlagt 1 200 platser i centrala staden, kan behöva utökas och utvecklas. Arbete pågår 2024–2025. Här är också angeläget att arbeta tillsammans med berörda aktörer för att öka tryggheten i parkeringshusen.

31. Parkering – ett effektivt verktyg för hållbar stadsutveckling Boverket, 2018
32. Parkeringsriktlinjer för Örebro kommun, 2013.
33. Beläggningsgraden bör inte överskrida 80–90 procent på varje enskild parkeringsyta eller gatusträckning för att undvika söktrafik och tillgodose möjligheten att alltid hitta en ledig plats. Om beläggningsgraden är högre bör parkeringsregleringen ses över för att öka antalet lediga platser.

Parkering vid nybyggnation

Flera av de större detaljplaner som utarbetats i kommunen under senare år styr i riktning mot samlade parkeringslösningar och endast ett fåtal markparkeringar, i syfte att bygga tätt men ändå grönt. Kommunens flexibla parkeringstal medger reduktioner om andra mobilitetslösningar finns tillgängliga, vilket oftast leder till att antalet bilparkeringar som anläggs i dessa områden totalt sett blir färre. Grundregeln i plan- och bygglagen är att parkering ska lösas inom fastigheten eller i dess närhet. Kommunen ser gärna att det skapas gemensamma anläggningar som betjänar flera kvarter och där byggaktörerna kan uppfylla parkeringsnormen genom parkeringsköp. Därför är det viktigt att detaljplanerna medger en sådan lösning. Gemensamma parkeringsanläggningar frigör inte bara mark för mera grönska, de är också flexibla inför framtiden och gör det lättare att synliggöra parkeringens verkliga kostnader. Som samlingspunkt medger de också etablering av lokala servicefunktioner för ökad bekvämlighet och trygghet i området.

I mindre centrala områden är det fortfarande vanligt att det byggs väl tilltagna markparkeringar, både vid bostäder och besökspunkter. Inte sällan står bilen i omedelbar anslutning till entréerna. I vissa områden är det dessutom möjligt att kostnadsfritt stå en längre tid på gatumark i stället för att hyra parkering på kvartersmark. Det försvårar för fastighetsägaren att ta ut ett pris för parkering som motsvarar de faktiska kostnaderna och innebär en subvention som bidrar till ett ökat bilinnehav.

Laddmöjligheter för eldrivna fordon

Antalet eldrivna fordon ökar starkt och kommer sannolikt att helt dominera fordonsflottan, i alla fall för personbilarna, inom några decennier. Dessa bilar behöver laddas i samband med parkering.

Efterfrågan på snabbladdning finns främst utmed motorvägen genom staden och tillgodoses av privata aktörer. Övrig laddning bör i huvudsak också tillgodoses av privata aktörer, i första hand fastighetsägarna. Det sker en snabb ökning av antalet laddpunkter. I samband med nybyggnation finns sedan 2021 regler i plan- och byggförordningen som bland annat innebär att nya byggnader ska ha en ledningsinfrastruktur till alla parkeringsplatser och det finns även regler som gäller retroaktivt.[34]

Eftersom elbilar klarar 30 mil eller mer på en laddning behöver de inte laddas varje dygn och det är därför knappast rationellt att alla befintliga parkeringsplatser förses med laddningsmöjlighet. Om och var kommunkoncernen behöver tillföra publika laddplatser, utöver det retroaktiva lagkravet, kommer att utredas separat.

Parkering vid omstigningspunkter

Väl utformade omstigningspunkter mellan olika trafikslag (pendlarparkeringar eller ”mobilitetshubbar”) är en viktig pusselbit för smidiga och hållbara resor för boende utanför staden. Se vidare avsnittet ”Landsbygdens och regionens resor”.

34. Boverket, hämtat 2023-02-20:
https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/laddning-av-elfordon/

Viktiga insatsområden

Allmänt

- Utöka och kvalitetssäkra cykelparkeringarna i staden och vid viktiga kommunala besöksmål, i linje med befintliga riktlinjer.
- Verka för att parkeringens verkliga kostnader synliggörs och betalas av användaren.
- Utarbeta vid behov parkeringsplaner på stadsdelsnivå, för att hitta effektiva sätt att hantera efterfrågan och uppnå trafikstrategins mål.
- Anställda i kommunen och dess bolag ska inte erbjudas subventionerad parkering vid arbetsplatsen.
- I samarbete med inblandade aktörer verka för ökad trygghet vid parkering i parkeringshus.

Parkering i befintliga områden

- Organisera regelbunden uppföljning och justera årligen utbud och avgifter på ett sätt som stödjer trafikstrategins mål.[35]
- Verka för att andra aktörer, såväl offentliga som privata, avgiftsbelägger sina parkeringar på motsvarande sätt.
- Skärp parkeringsövervakningen, framför allt i stadskärnan.

Parkering vid nybyggnation

- Nya bostadsområden i Örebro tätort ska planeras för ett framtida bilinnehav som är lägre än idag och där parkering sker i gemensamma anläggningar.

Ge kommunens parkeringsbolag i uppdrag att bygga mobilitetshus för gemensamma parkeringslösningar i nya stadsdelar.

Landsbygdens och regionens resor

Staden är beroende av och samspelar med sitt omland. Denna fördjupning handlar dels om att skapa hållbar mobilitet inom kommunens landsbygdsområden, dels om pendlingsresor i regional och storregional skala.

Hållbar mobilitet i kommunens landsbygdsområden

Närheten till service och möjligheten att förflytta sig med andra färdmedel än privatbil varierar stort beroende på bostadsort. Medan boende i ”närförorter” som Ekeby Almby och Norra Bro har cykelavstånd till staden har boende i kommunens utkanter ofta långt även till de mindre tätorternas serviceutbud.

Privatbil är det dominerande färdmedlet på landsbygden. I genomsnitt kör boende på landsbygd bil en sträcka som är sex gånger längre än boende i innerstaden. Boende i mindre orter och på ren landsbygd är i stor utsträckning bilberoende och kommer sannolikt att vara det också i framtiden, även om digitalisering och förbättrade delningstjänster kanske kan ersätta andrabilen i många hushåll.

Kommunen kan underlätta för boende på landsbygden utan tillgång till bil. Det främsta verktyget är god bebyggelseplanering. I linje med översiktsplanen är det angeläget att ny bebyggelse hamnar i eller nära befintliga tätorter. Det stärker och kan utveckla underlaget för lokal service och kollektivtrafik, och gör det dessutom möjligt att klara många vardagsärenden till fots eller med cykel.

Det är svårt att försörja landsbygden med god kollektivtrafik när boendet är utspritt. Regionen, som äger frågan, har valt att satsa på ett antal starka stråk och därtill komplettera med s.k. närtrafik, som kan beställas utanför rusningstid.

Att cykla på landsbygden kan vara en utmaning, inte bara på grund av avstånden. I regel saknas cykelbanor och cyklisterna tvingas dela utrymme med motorfordon i hög hastighet. Trafikverket äger frågan om cykelbanor utmed större delen av vägnätet utanför de större tätorterna. Vilka sträckor som prioriteras avgörs av Region Örebro läns cykelplan och finansieringen kommer från regionens länstransportplan.

35. Här ingår att successivt minska antalet markparkeringar för bil till förmån för annan användning av gemensamma ytor och en gradvis ökning av parkeringsavgifterna, bl.a. för boendeparkering.
36. Kommunen är i huvudsak huvudman för vägnätet i Örebro tätort, därtill finns statliga och enskilda vägar. Åtgärder på det nationella vägnätet (i vår kommun E18, E20 och riksväg 50) finansieras via den nationella planen för transportinfrastruktur.

Länstransportplanen är också regionens grund för prioritering av åtgärder på det vägnät där kommunen inte är väghållare.[36]

Omstigningspunkter för byte från privatbil eller cykel till kollektivtrafik bör finnas så nära startpunkten (hemmet) som möjligt och ett antal punkter finns redan utpekade.[37] Därtill finns behov av mer stadsnära mobilitetshubbar[38], som kan användas både av boende i staden och av inpendlare som kan ställa bilen och istället gå, cykla eller ta stadsbuss sista delen av resan. Utrymmet för nya omstigningspunkter är dock, på grund av konkurrens om stadens ytor, begränsad.

Hållbara resor regionalt och storregionalt

Örebro är ett regionalt tillväxtcentrum. Trots nya vanor med distansarbete talar det mesta för att inpendlingen till arbete, studier och andra delar av stadens utbud kommer fortsätta öka. Ett fungerande transportsystem i Örebro blir därmed en regional angelägenhet i ännu högre grad än idag.

Pendlingens drivkrafter är främst strukturomvandlingen av arbetsmarknaderna med ökade behov av specialiserad arbetskraft, ökad benägenhet att pendla längre sträckor (”mental regionförstoring”), samt förbättringar i transportsystemen som medför ökad tillgänglighet.[39]

År 2021 var det drygt 21 300 personer som pendlade in till och 12 800 som pendlade ut från kommunen. Det saknas data för arbetspendlarnas val av färdmedel. En generell siffra för länet är dock att kollektivtrafikens marknadsandel är i storleksordningen 15 procent, resten är i huvudsak bilpendling med varierande grad av samåkning.

Effektiva persontransporter är en viktig faktor för regional utveckling och geografiskt större arbetsmarknadsregioner, samtidigt som det är viktigt att minska resor med privatbil för att nå hållbarhetsmålen. Minskad arbetspendling med privatbil är till nytta för hela trafiksystemet, eftersom dessa resor ofta sker vid samma tid på dygnet och därför blir dimensionerande för behovet av infrastruktur.

För att fler ska resa med kollektiva färdmedel i länet behöver konkurrensvillkoren förändras. Region Örebro län ansvarar för utbud och priser i kollektivtrafiken. Kommunen kan påverka restiden för både kollektivtrafik och privatbil genom åtgärder i infrastrukturen. Priset för många bilresor kan påverkas med parkeringsavgifter. Tillskapande av omstigningspunkter som gör det enkelt att byta mellan bil och kollektivtrafik är också en viktig fråga, som kommunen, övriga kommuner i länet och regionen äger tillsammans.

Tillsammans med näraliggande kommuner är det också viktigt att i dialog utveckla en samsyn kring behovet av transporteffektiv planering, som bibehåller eller ökar tillgängligheten utan att öka resandet.

Cykeln spelar en blygsam roll i det regionala resandet, men är en viktig del i ett hela resan-perspektiv. Det är därför angeläget att det går lätt att cykla till och parkera stöldsäkert vid större omstigningspunkter i kollektivtrafiken, såväl inom kommunen som i övriga kommuner med inpendling till Örebro.

I ett större regionalt sammanhang är det viktigt med bra förbindelser med kollektivtrafik till andra så kallade nodstäder, till exempel Västerås, Karlstad, Norrköping, Linköping och Göteborg, liksom till huvudstäderna Stockholm och Oslo. Förbindelsen västerut kommer att väsentligt förbättras den dag Nobelbanan (ny järnväg Örebro-Kristinehamn) byggs. För en snabbare och mer tillförlitlig förbindelse i riktning Stockholm är det angeläget med dubbelspår på Mälarbanan på sträckan Hovsta-Arboga och vidare österut. Det sker en betydande pendling på järnväg även i nord-sydlig riktning, från Lindesberg, Hallsberg och Kumla, till och från Örebro. Kopplat till detta behöver resecentrum i Örebro utvecklas för att kunna hantera en väsentligt större tågpendling i framtiden. Även Örebro S behöver utvecklas, inte minst för ökad trafiksäkerhet. På längre sikt kan kapacitetsbrist på järnvägen genom Örebro komma att kräva ett nytt spår för gods väster om staden.

37. Mobilitetshubbar: Fördjupning och prioritering. Sam 549/2022. Finns tillgänglig på www.orebro.se
38. En mobilitetshubb är en anläggning där det finns ett utbud av olika transportmedel och där fordon kan parkeras, laddas eller lånas. Källa: Språkrådets nyordslista 2021.
39. Fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Trafikanalys, rapport 2019:11. www.trafa.se

Väginfrastrukturen inom kommunens gränser är på det hela taget väl utbyggd och framkomligheten är med några få undantag god, varför den inte behöver förbättras för att nå kommunala mål.[40] De kapacitetsbrister som finns på motorvägen och riksväg 50 under rusningstid orsakas till största delen av bilpendlare hemmahörande i Örebro.[41] Viktigast för att minska belastningen under rusningstid, och mest i linje med fyrstegsprincipen, är därför att minska incitamenten att arbetspendla med bil i regionen. Om kapaciteten i vägnätet ökas riskerar vi att få en utveckling stick i stäv med andra mål, eftersom det skapar utrymme för mer trafik. Dock kan mindre trimningsinsatser vara motiverade och kollektivtrafikens framkomlighet behöver i ökad utsträckning prioriteras på infarterna till Örebro. Under rusningstid kan körsträckan från infarterna till centrala staden ta lika lång tid som en längre regional resa fram till stadsgränsen. Det behövs även insatser för att öka trafiksäkerheten, minska bullerproblemen och vägarnas barriäreffekter.

Örebro flygplats har charter-, reguljär- och godstrafik till Sverige och andra länder. Den är en av landets största kommersiella fraktflygplatser och har därutöver internationella fraktuppdrag för olika myndigheter. Med nuvarande långa restider till Arlanda kommer flygplatsen i Örebro att behövas inom överskådlig tid.

I och med regionens inriktning som logistikcentrum fyller flygplatsen en viktig funktion för näringslivet. Flygplatsen har ett strategiskt läge nära stora transportvägar vilket underlättar omlastning av gods, men gör också att regionens näringsliv och invånare har god tillgång till flyget.

Viktiga insatsområden

Hållbar mobilitet utanför Örebro tätort

- Ny bebyggelse utanför tätorten Örebro ska i första hand lokaliseras till kommunala kärnor och utpekade utvecklingsområden.
- Kommunen ska verka för att fler regionala cykelbanor byggs i och mellan mindre tätorter samt mellan mindre tätorter och Örebro.
- I flera mindre tätorter behöver gång- och cykelvägarna förbättras. I de fall där kommunen inte är ensam väghållare krävs samverkan med berörda aktörer, till exempel Trafikverket och vägsamfälligheter.
- En utbyggnad av pendlarparkeringar bör påbörjas på strategiska platser inom kommunen.
- Kommunen ska verka för att Region Örebro län utvecklar kombinerade mobilitetstjänster, som komplement till den traditionella kollektivtrafiken.

Hållbara resor regionalt

- Motverka utglesning av bebyggelsen inom kommunen och verka för att skapa en regional samsyn i frågan.
- Kommunen och regionen ska fullfölja satsningen på effektiv kollektivtrafik i Örebro stad. Det är till nytta för den regionala pendlingen eftersom trafiken ansluter till resecentrum och även regionbussarna kan nyttja de separata körfälten på flera centrala gator.
- Kommunen ska verka för att Region Örebro län i samverkan med övriga kommuner utreder strategiska platser för omstigningspunkter i länet.
- Kommunen ska använda tids- och avgiftsreglering av parkering på ett sätt som säkerställer att det finns lediga platser för dem som behöver ta bilen till staden.
- Kommunen ska fortsatt verka för en upprustning av befintlig järnväg Örebro-Stockholm (Mälarbanan), tillkomsten av en ny järnväg Örebro-Kristinehamn (Nobelbanan), och ökad kapacitet genom Örebro, som del av arbetet med en snabb förbindelse mellan Oslo och Stockholm.
- Kommunen ska, tillsammans med Region Örebro län och Trafikverket, fortsätta utvecklingsarbete vid Örebro resecentrum, för att hantera ett väsentligt mer omfattande tågresande i framtiden.
- Kommunen ska fortsatt verka för att stationen Örebro Södra utvecklas, för att hantera dagens och framtidens ökande resandeströmmar.

40. Trafikverket gör dock en delvis annorlunda bedömning, men utifrån ett prognosstyrt scenario, t.ex. i Åtgärdsvalsstudie för E18/E20/Rv50 genom Örebro (2021).

41. Trafikanalys motorvägar i Örebro. Sweco 2016. Rapporten visar att 50–60 procent av trafiken på motorvägen genom staden under rusningstid utgörs av fordon vars ägare bor inom Örebros postnummerområde.

Gods och citylogistik

Örebroregionen är med sitt geografiska läge ett viktigt nationellt nav för godstransporter. Som infrastrukturen ser ut berör dock dessa transporter endast till liten del staden Örebro. De nationella godsflödena och godstrafiken i staden beskrivs därför var för sig.

Örebroregionen som logistiknav

Det finns många skäl till att Örebroregionen attraherar logistik- och lagerverksamheter och att regionen under en lång följd av år hamnat i toppskiktet vid ranking av Sveriges bästa logistiklägen:

- Vägnätet är väl utbyggt och tre stora vägar – E18, E20 och riksväg 50 – går samman i Örebro.
- Två viktiga järnvägslinjer – godsstråket genom Bergslagen och Västra stambanan – går genom länet.
- I Hallsberg finns Sveriges största rangerbangård och kombiterminal för omlastning av gods mellan väg och järnväg.
- Örebro flygplats är Sveriges fjärde största fraktflygplats.
- Universitetet bedriver logistikutbildning på civilingenjörsnivå.
- Stora godsflöden går redan idag genom kommunen, både på väg och järnväg. Trafikverkets senaste basprognos pekar på en ökning av godstransporterna nationellt med 23 procent från 2019 till 2045, eller med 0,8 procent om året. Huvuddelen av ökningen förväntas ske på väg och en mindre del på järnväg.[42] Förändringarna redovisas inte geografiskt, men E18, E20 och riksväg 50 nämns bland dem där ökningarna blir som störst. De växande godsflödena påverkar kommunen främst genom ökade bullerstörningar utmed nationellt vägnät och befintlig järnväg, samt det faktum att vi som logistiknav attraherar många verksamheter med betydande markanspråk.

Det är viktigt att så mycket gods som möjligt fraktas på järnväg och i det sammanhanget är kombiterminaler viktiga. För att fortsätta vara ett attraktivt logistikläge är det även viktigt för kommunen att erbjuda bra etableringslägen och verka för att de stora vägarnas framkomlighet inte försämras – idag finns det tidvis problem med trängsel på motorvägen genom staden, något som till största delen beror på lokal arbetspendling med privatbil. Under rusningstid är över hälften av trafiken på motorvägen genom staden bilar som hör hemma i Örebro.[43]

Användningen av drönare för olika typer av godstransporter är än så länge sin linda och effekterna på trafiksystemet svårbedömda. På systemnivå lär effekten bli förhållandevis liten, men frågan får bevakas i kommande revideringar av strategin

42. Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets Basprognoser 2024. Publikation 2024:040.
43. Trafikanalys Europavägar i Örebro, en utredning av andelen ortsintern trafik på Europavägarna genom Örebro. Sweco 2016-11-30.

Smidig citylogistik – godset i staden

Utan införsel av varor och utförsel av avfall och återvinningsmaterial skulle inte staden fungera. I takt med att staden växer ökar också mängden material som ska förflyttas. Effektiva godsflöden är därför av mycket hög prioritet.

Den yrkesmässiga distributionstrafiken står för en liten andel av trafikflödet i Örebro och är, med tanke på ett mycket heterogent flöde av olika godskategorier, redan idag förhållandevis effektiv. Gods- och leveranstrafiken till stadskärnan består i första hand av lastbilar med varutransporter till butiker, hotell och restauranger och avfallstransporter därifrån. Transporternas startpunkter är oftast en terminal utanför staden. Målpunkterna är spridda men med tyngdpunkt i handelsstråket runt Drottninggatan. Returtransporterna går i allmänhet tomma ut från staden och avfall hanteras i ett separat flöde. Det finns dock exempel från andra håll där dessa flöden har samordnats på kommersiell grund.[44]

I en rapport från City Örebro redovisas en enkät till näringsidkarna i stadskärnan.[45] Denna visar att mottagarna över lag är nöjda – hela 90 procent av respondenterna anger att varuleveranserna är helt och hållet eller vanligtvis tillfredsställande. Merparten av dem ser inte heller några större problem avseende trafiksituationen på gatan, varuleveranser eller avfallshantering. Intresset för samordnade varuleveranser är mycket lågt.

Distributörerna, busstrafiken, fotgängare och cyklister upplever dock problem med framkomlighet och tillgänglighet på gatorna i stadskärnan, främst utmed Storgatan och Drottninggatan. Det rör sig om parkerade distributionsfordon, men även hantverkare och andra som använder gatan som tillfällig parkeringsplats – något som bör kunna hanteras genom skärpt övervakning av gällande regler och med mer restriktiv tilldelning av dispenser.

Inom de närmaste decennierna är det troligt att vi kommer få se robotar som levererar paket till mottagare. Även lastcyklar och samordnad varudistribution kan bli vanligare om incitamenten finns, till exempel om framkomligheten för större lastbilar i stadskärnan begränsas i tid eller rum med hjälp av digitala staket (geofencing) eller annan reglering.[46]

Den mest ineffektiva godshanteringen utförs av privatpersoner som tar bilen till affären för att handla och köra hem varor. Denna trafik kan – åtminstone i teorin – ersättas av e-handelns distributionsfordon, som har potential att bli mycket effektivare än enskilda privatbilar. Om det totalt sett leder till en effektivisering beror på vilka styrmedel som används.[47]

E-handeln kommer med säkerhet att fortsätta växa i omfattning och i planarbetet kan kommunen komma att behöva ta hänsyn till behovet av lokala distributionshubbar, för att undvika en mängd mindre leveranser med stora fordon ända fram till mottagarens dörr.

44. Se t.ex. initiativet ”Älskade stad”, www.alskadestad.se
45. Godsstrategi för en attraktiv stadskärna i Örebro. WSP 2019
46. Med lokala trafikföreskrifter kan begränsningar sättas för såväl tillåten längd och vikt för fordon som vilka tider som trafik tillåts. Parkeringsplatser kan vara reserverade som lastzon under vissa timmar. Föreskrifter kan gälla hela kommunen eller enskilda gator.
47. Om e-handeln ökar parallellt med att lokala och nationella åtgärder styr mot hållbar mobilitet så kan e-handel och varumottagning nära bostaden göra att fler väljer att leva utan bil. Utan denna typ av styrmedel finns risk för att e-handeln ger upphov till mer trafik, där leveranser till hemmet och ombud adderas till ett oförändrat eller ökat resande.

Viktiga insatsområden

Örebro som logistiknav

- Fortsätta arbetet att göra det mer attraktivt att gå, cykla och åka buss i staden för att minska den trängsel som begränsar nyttotrafikens framkomlighet på det nationella vägnätet under rusningstid.
- Verka för att Trafikverket bygger bort de flaskhalsar som finns för tågtrafiken genom Örebro och att möjligheten att lyfta ut godstrafiken till ett särskilt stråk utanför staden utreds.
- Verka för att Trafikverket underhåller och bygger bort flaskhalsar för biltrafik i kommunen i de fall de är väghållare.
- Planera verksamhetsområden för logistikverksamhet på ett sätt som gör dem attraktiva och möjliga att försörja med kollektivtrafik.
- Medverka i nätverk och samarbeten som CLOSER och ”En bättre sits” för att följa utvecklingen och påverka lagar, riktlinjer m.m. för att ge bättre förutsättningar för effektiva och hållbara godstransporter.

Citylogistik

- Fortsätta arbetet att göra det mer attraktivt att gå, cykla och åka buss i staden, för att öka nyttotrafikens framkomlighet.
- Skapa incitament för användning av lastcyklar för paket- och varuleveranser i stadskärnan.
- Samverka med branschföreträdare för att mer systematiskt ta hand om och bearbeta synpunkter kopplade till citylogistik.

På väg mot nya resvanor

För att förändra resvanorna i hållbar riktning behöver det bli rationellt för användarna att välja det färdsätt som bäst bidrar till måluppfyllelse. Om målet är att fler ska ställa bilen och cykla eller gå på korta sträckor behöver cykel och gång vara de snabbaste, smidigaste, tryggaste och billigaste alternativen.

Utöver systemförändringar som gör det lättare att göra rätt krävs informationsinsatser av olika slag för att så många som möjligt ska förstå och acceptera motivet till förändringarna och upptäcka fördelarna. Kommunen behöver kommunicera direkt med egna anställda och ta hjälp av andra stora aktörer, men även direkt med kommuninvånarna.

Viktigast för kommunen är att vara en bra förebild – det man inte köper själv är alltid svårt att sälja till andra. Här ligger kommunen redan långt framme på flera områden:

- Kommunens riktlinjer för resor i tjänsten styr i hållbar riktning och kommunen ger goda förutsättningar för digitala möten. Kommunen och dess bolag nytecknar inte avtal om förmånsbilar. Kommunens egna fordon drivs i hög utsträckning med biogas eller el och det finns god tillgång på tjänstecyklar.

- Kommunen underlättar för anställda att resa hållbart till arbetsplatsen (och på fritiden) genom att erbjuda förmånscyklar och ger möjlighet till distansarbete. I den mån personalparkeringar för bil förekommer är de i regel avgiftsbelagda. Många stora arbetsplatser är centralt lokaliserade och är därmed lätta att ta sig till med hållbara färdmedel.
- Många arbetsplatser har bra villkor för cyklister, men det finns också en förbättringspotential, t.ex. genom att upprätta gröna resplaner och/eller uppfylla kriterierna för en cykelvänlig arbetsplats.

Med tanke på att nästan var femte förvärvsarbetare i kommunen är anställd av kommunen eller något av dess bolag har kommunkoncernens egen verksamhet en påtaglig betydelse för hur transportsystemet fungerar.

Att påverka via andra stora aktörer är ett effektivt sätt att sprida information och förstärka effekten av de steg kommunen redan har tagit. Kommunen kan både stödja och utmana andra arbetsgivare att påverka de anställdas resor till och från arbetsplatsen. En annan viktig aktör är allmännyttiga Örebrobostäder AB (Öbo) som genom olika incitament kan påverka hur bolagets hyresgäster reser.

Att kommunicera med enskilda örebroare för att förändra resvanorna är svårt och tidskrävande, varför det arbete som görs måste vara inriktat på att nå fram vid tillfällen då det sker förändringar, antingen i trafiksystemet (t.ex. höjda parkeringsavgifter, en avstängd väg eller en ny cykelbana) eller i privatlivet (t.ex. vid flytt till eller inom kommunen). Det är just i samband med andra förändringar som chansen är som störst att lägga sig till med en ny vana. Ett annat och lika viktigt syfte med kommunikationen är att skapa förståelse för behovet av förändringar i trafiksystemet.

En sista nivå av kommunikation är att försöka påverka den nationella beslutsnivån, så att de styrmedel staten förfogar över gör det lättare att göra rätt.

Viktiga insatsområden

- Kommunicera kommunens reseriktlinjer aktivt och ge stöd till verksamheterna att implementera dem.
- Fortsätta erbjuda anställda förmånscyklar.
- Utmana och samverka med andra arbetsgivare att följa kommunen i omställningen till mer hållbart resande, både i tjänsten och till jobbet.
- Stötta kommunens bostadsbolag Öbo att bli en förebild för andra fastighetsägare i arbetet för mer hållbar mobilitet.
- Stötta kommunens fastighetsbolag Futurum i arbetet med hållbara mobilitetslösningar vid förskolor och skolor.
- Genomför riktade informationsinsatser till nyinflyttade i utvalda stadsdelar.
- Verka för en bättre kunskapsöverföring mellan olika aktörer, från projektering till att nya hyresgäster flyttar in i ett område.
- Genomför prova på-kampanjer med syfte att nå stort medialt genomslag och därmed spridningseffekt.
- Delta i nationella och europeiska nätverk i syfte att bidra till införande av styrmedel som främjar hållbara transporter.

Bilaga 3. Nuläge och trender

Trafikstrategins mål och övergripande inriktning tar avstamp i det vi vet om trafiksystemet idag och det vi förväntar oss ska komma.

Nuläge

Den viktigaste slutsatsen i kommunens temarapport ”Trafiken i Örebro kommun 2023” är att resvanorna inte har förändrats nämnvärt de senaste decennierna. Fördelningen av resandet på olika färdmedel ser likartad ut, men eftersom befolkningen har växt har vi nu ”mer av allt”. Huvudförklaringen till de stabila resvanorna är sannolikt att de förändringar som gjorts av trafiksystem och incitament är små. Vi har helt enkelt inte haft någon anledning att ändra resvanor.

Här följer några korta fakta från den senaste resvaneundersökningen (2023):[48]

- I genomsnitt gör vi 2,1 resor per dag, vilket är en minskning sedan föregående undersökning 2017.
- Bland vuxna örebroare (16–84 år) är knappt varannan resa inom kommunen en bilresa. 30 procent av resorna sker på cykel och resterande femtedel utgörs av gång och kollektivtrafik, ca 14 respektive 7 procent.
- Bland barn och unga (6–15 år) är en tredjedel av resorna bilresor. I gengäld görs fler resor till fots, med cykel och buss.
- Andelen bilresor beror på avståndet. Vid resor upp till fem kilometer görs mer än hälften av resorna med gång, cykel och kollektivtrafik, bilen dominerar på längre avstånd.
- 80 procent av invånarna har tillgång till cykel och 13 procent till elcykel.

Från andra källor vet vi bland annat:

- I vissa stadsdelar är det mer än hälften av hushållen som inte äger bil.
- Bilinnehavet per invånare har varit stabilt de senaste tio åren.
- Körsträcka med bil per invånare 2019 var i princip oförändrad jämfört med år 2000, därefter har den minskat, till följd av pandemin.
- Örebro är en nära stad. 77 procent av kommunens befolkning bor inom 5 km från stadens centrum. 83 procent av invånarna kan ta sig till fots på mindre än en kvart till närmaste kommunala eller regionala kärna.[49]
- Av de yrkesarbetande i Örebro tätort hade 62 procent mindre än 5 km till sin arbetsplats.
- 94 procent av kommunens tätortsinvånare har ett grönområde större än en halv hektar inom 300 meter.
- Resandet över kommungräns ökar stadigt och huvuddelen av dessa resor, minst 80 procent, sker med bil.

Temarapporten finns tillgänglig på Örebro kommuns hemsida.

48. Resvaneundersökning Örebro kommun 2023. Region Örebro län och Enkätfabriken, 2023.
49. Beräkningen gjordes 2022 på det som i dåvarande översiktsplan kallades lokala och regionala kärnor.

Samhällstrender som påverkar trafiksystemet

Framtiden har kanske aldrig varit mer svårförutsägbar än i denna tid av snabb digitalisering, elektrifiering och förmodade men ännu okända nya vanor efter Corona-pandemin. Ändå har vi ett antal mer eller mindre kända faktorer att förhålla oss till när vi planerar framtidens trafiksystem.

Starkt ökat fokus på social hållbarhet

FN:s globala mål och kommunens program för hållbar utveckling innebär ett kraftigt ökat fokus på den sociala hållbarheten inom samtliga sektorer av samhället. Det påverkar givetvis också trafiksystemets utformning. Efter en lång period av planering med bilen som norm behöver vi motverka den sociala exkludering som uppstår till följd av att en stor grupp invånare inte har tillgång till bil. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är särskilt viktiga grupper i sammanhanget.

- Jämställda och jämlika livsvillkor liksom jämställd och jämlik fördelning av offentliga medel gynnas av en samhällsplanering med fokus på korta avstånd till målpunkterna och prioritet för trafikslag som inte kräver tillgång till egen bil, liksom av stort fokus på säkerhet, trygghet och tillgänglighet för alla grupper i samhället. Med korta avstånd mellan målpunkterna ökar också valfriheten och individer kan göra val utifrån sina förutsättningar.
- Bra bytesmöjligheter mellan trafikslagen, attraktiva delningstjänster samt effektiv kollektivtrafik säkerställer att även boende på landsbygden har tillgång till staden.
- Minskad sårbarhet vid extrema händelser, till exempel översvämningar och/eller om energitillförseln slås ut över en längre tid, uppnås också genom en samhällsplanering baserad på närhet. Gång och cykel är färdmedel som fungerar även vid störningar i energitillförseln och under en pandemi.
- Säkerhet, trygghet och rörelsefrihet förbättras med fler människor och färre motorfordon på gatorna, liksom lägre hastigheter för den motordrivna trafiken. Barnen är en särskilt viktig grupp i sammanhanget. Den sammanlagda rörelsefriheten ökar vid prioritering av transportslag som alla har råd med, dvs. gång, cykel och kollektivtrafik.
- Vi rör oss generellt alldeles för lite och folkhälsan förbättras för alla grupper om trafiksystemet utformas så att fler använder fysiskt aktiva resmöjligheter (gång och cykel) och därmed tillgodoser sitt behov av vardagsmotion.
- Goda livsmiljöer handlar om att minska exponeringen för buller och luftföroreningar från trafiken, samt att öka den gröna infrastrukturen i städerna. Det sistnämnda ökar vårt välbefinnande, dämpar effekterna av extremväder och är även gynnsamt för den biologiska mångfalden.

Planeten sätter gränser

Klimatfrågan kommer med all säkerhet att kvarstå högt på agendan under lång tid framöver. Trafiksektorn står för en betydande del av växthusutsläppen och även om elektrifiering och förnybara drivmedel löser en del av problemen krävs även kortare körsträckor för den motordrivna trafiken för att nå målet på ett hållbart sätt.[50] Vi behöver också öka samhällets motståndskraft mot de extrema väderhändelser som förutsägs bli allt vanligare, bland annat höga vattenflöden, skyfall och värmeböljor. Grönare gaturum kan bidra till att ta hand om vatten och utjämna temperaturen, och som positiv bieffekt samtidigt öka stadens attraktivitet och människors välbefinnande.

Utarmningen av biologisk mångfald är en annan av mänsklighetens ödesfrågor, som i trafiksammanhang främst betyder att biodrivmedel inte kommer att finnas att tillgå i obegränsad mängd utan att det får negativ effekt på biologisk mångfald i Sverige och globalt (trots att Sverige är ett skogsrikt land är vi nettoimportör av biodrivmedel idag).

50. Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter – ett regeringsuppdrag. Trafikverket publikation 2020:080.

Minskat ekologiskt fotavtryck är ett av de tre övergripande målen i kommunens program för hållbar utveckling. Utifrån transportsektorns perspektiv handlar det om en samhällsplanering som minskar behovet av resor och där fler delar på både infrastruktur och fordon, liksom en övergång till färdmedel med lågt behov av naturresurser.

Befolkningen växer, staden förtätas och pendlingen ökar

Urbaniseringen är en del av en global trend som sannolikt fortsätter. En tredjedels stad kommer att läggas till den vi redan har inom 30 år om befolkningsprognoserna infrias. Om biltrafiken ökar i samma takt uppstår snart allvarliga problem med framkomlighet för såväl privatbilar som bussar och annan nyttotrafik i Örebro tätort. För att hantera en växande befolkning och samtidigt skapa attraktiva och hållbara stadsmiljöer behövs dels en transporteffektiv planering, dels att yteffektiva och kapacitetsstarka transporter prioriteras – det senare är också är ett mål i kommunens program för hållbar utveckling. Det betyder större ytor för gående, cyklister och kollektivtrafik, på bekostnad av de ytor som idag tas i anspråk av bilar.

Örebros funktion som regionalt nav kommer med all säkerhet att bestå och även den storregionala pendlingen väntas öka, inte minst när möjligheterna att resa med tåg förbättras. Det ställer krav på omstigningspunkter som medger smidiga byten mellan olika färdmedel och som om möjligt också kan erbjuda andra mervärden.

Resandet blir mer utspritt i tid och rum

Distansarbetet fick ett kraftigt genomslag under pandemin 2020–2021. Hur mycket av denna förändring som blir bestående återstår att se, liksom om det sker någon varaktig förändring av boendemönstren. En trolig bestående effekt är att färre måste ta sig till och från jobbet under rusningstid, vilket kan minska trängseln i trafiken men också minska underlaget för den linjelagda kollektivtrafiken. I Örebro kommun beräknas 28 procent av alla yrkesarbetare kunna jobba hemifrån.[51] Effekten på det totala resandet blir dock begränsad. Fritidsresandet, som redan idag är omfattande, kommer troligen öka.

E-handeln ökade närmast explosionsartat under pandemin. Även om den sedan dess minskat kommer fortsatt utveckling av e-handeln att påverka utbudet av butiker i staden, externhandelns utveckling och leveranser av varor till kund.

Det är osäkert hur den totala trafiken påverkas, men det finns en stor potential för effektivisering, dels eftersom dagens inköpsresor ofta är mycket ineffektiva, dels för att e-handeln ännu är en bransch med stor potential för utveckling och effektivisering – exempelvis innebär erbjudande om fri frakt och fria returer att transporterna ökar. För att stadskärnan ska behålla sin dragningskraft när butikerna blir färre behöver andra kvaliteter tillföras. Externhandelns framtid är oviss.

Elektrifieringen tar över men löser inte alla problem

Elektrifieringen av fordon är på väg att slå igenom på bred front och de fossila drivmedlen kommer att fasas ut redan inom några decennier. För tunga och möjligen även lätta fordon kan biogas och vätgas vara alternativ. En positiv följd av elektrifieringen är att problem med buller och luftföroreningar i stadsmiljön minskar. Men behovet av ytor är fortfarande lika stort och trängseln i trafiken kan komma att öka eftersom körkostnaden för elfordon är förhållandevis låg. Med billigare bilresor minskar också kollektivtrafikens konkurrenskraft. Andra kvarstående problem är trafikolyckor, spridning av partiklar och mikroplast från däckslitage och bidraget till vår stillasittande livsstil. Den sociala exkludering som en bilorienterad planering innebär kommer att kvarstå eftersom många invånare fortsatt inte kommer ha möjlighet att använda bil.

51. Ökat distansarbete – så påverkas svenska städer och kommuner. En risk/möjlighetsanalys. WSP, 2021.

Eldrivna fordon har mycket bättre klimatprestanda än fossildrivna bilar, men de räcker inte till för att klara klimatutmaningen, på grund av hög klimatpåverkan vid tillverkningen.[52] Tillgången på så kallade konfliktmineraler är också ett problem. För att klara hållbarhetsmålen måste därför återvinningen av batteriernas metaller öka kraftigt och bilinnehavet minska, till exempel genom fler delade fordon (vilket också minskar bilarnas utrymmesbehov samt ger fler tillgång till bil vid tillfällen då det behövs). Potentialen för ökad delning är stor eftersom en genomsnittlig bil används mindre än en timme om dagen och därmed står parkerad mer än 96 procent av tiden.

Elektrifieringen av cyklar och andra små fordon har redan påverkat mobiliteten, och kan tillsammans med delningstjänster få än större betydelse i framtiden. Elcyklarna står för en är en stor förändring som kraftigt utvidgar sträckan som anses rimlig att cykla.

Digitalisering och delningstjänster allt viktigare

Digitaliseringen öppnar för många nya möjligheter till smartare styrning av trafiken, effektivare logistik med mera. ”Digitala staket” (s.k. geofencing) kan användas för att begränsa möjligheten att framföra fordon på vissa platser eller vid vissa tider, liksom för att begränsa fordonens hastighet.

Digitaliseringen innebär också att olika delningstjänster blir lättare att utforma och koppla samman, något som ofta omtalas som ”mobilitet som en tjänst” (eller MaaS – Mobility as a Service). Privata bilar kan på detta sätt delas med flera och/eller ersättas med tillgång till annan mobilitet. Det kan till exempel vara i form av appar eller mobilitetshubbar med tillgång till hyrbil, cykel, elcykel (eller andra nya fordon) och linjelagd kollektivtrafik. Här kan även rymmas lösningar som gör att man slipper förflytta sig, till exempel grannskapskontor.

Självkörande fordon kan komma att öka trafiken

Autonoma fordon kommer sannolikt att börja användas i avgränsade miljöer och för paketleveranser till kund i stadsmiljö. Optimismen kring förarlösa personbilar i stadstrafik har dock tonats ner mycket på senare år, på grund av trafikmiljöernas stora komplexitet. Men om de får genomslag tyder de flesta modelleringar på att biltrafiken (utan regleringar) kommer att öka, kanske till och med fördubblas.[53] Det är därför viktigt att fortsätta anpassningen av staden till de fordonsflöden och antal fordon som anses önskvärda, oavsett om bilarna är självkörande eller inte.

Försök med förarlösa bussar pågår och om de blir verklighet kan det bli lättare att tillhandahålla kollektivtrafik, inte minst på landsbygden, eftersom föraren står för omkring hälften av kollektivtrafikens kostnader.

52. Rätt för klimatet. Klimaträttsutredningens slutbetänkande. SOU 2022:21.
53. Ökningen beror främst på tre faktorer: 1) Det blir bekvämare och vi kan därmed resa längre sträckor. 2) Det blir i snitt färre resenärer per bil, eftersom även tomma bilar kör runt på gatorna. 3) Det blir avsevärt billigare än taxi, kanske bara några kr/km, vilket leder till överflyttningar från kollektivtrafik, gång och cykel. Läs mer: https://fof.se/tidning/2019/3/artikel/varning-for-sjalvkorande-bilar

Bilaga 4. Trafiken i Örebro 2040

– en framtidsbild baserad på mål och omvärldsfaktorer

Den globala trenden med växande städer har pågått länge nu, trots en mindre flyttvåg ut från städerna i samband med Corona-pandemin för tjugo år sedan. Nu, år 2040, är Örebro inte längre en stor småstad utan en liten storstad, närmare 200 000 invånare.

Jämfört med för tjugo år sedan har Örebros stadskärna förnyats, även om mycket är sig likt och slottet med sina medeltida anor står stabilt mitt i staden. Vi har nu betydligt fler bilfria stråk i centrum och ”stadens finrum” domineras inte längre av parkerade bilar. Det här är inte unikt för Örebro utan del av en global trend för grönare städer med mer utrymme för människorna.

Stadsmiljön är överlag mer attraktiv, tack vare att yteffektiva och kapacitetsstarka resmöjligheter sätts i första rummet. Den inriktningen pekades ut i olika planer och program redan på 2010-talet och har sedan steg för steg förverkligats. De bullriga och biltrafikdominerade huvudgator som fanns förr har successivt byggts om och givit mer utrymme till cyklister, gående, kollektivtrafik och mer grönska. Det sistnämnda är viktigt för folkhälsan men också för att hantera de alltmer frekventa värmeböljorna och skyfallen, något klimatmodellerna kunde förutspå redan för tjugo år sedan.

Biltrafiken, som idag är nästan helt elektrifierad, sker på de oskyddade trafikanternas villkor, dvs. i låg hastighet, vilket säkerställs genom digital teknik. Trafikolyckor med allvarlig utgång har minskat rejält, liksom problem med buller och dålig luft. Med fler människor och färre fordon i rörelse på gatorna har också folkhälsan förbättrats och tryggheten ökat markant. Självkörande fordon, som många hoppades på för trettio år sedan, har inte etablerats i staden, där miljön är alltför komplex. Däremot ser vi dem ute i verksamhetsområdena och andra mer avgränsade miljöer.

Tack vare tryggare trafikmiljöer och andra förändringar i staden har barnen återigen fått stor rörelsefrihet och kan på egen hand ta sig till skolan och utforska sina omgivningar, något som vi vet är viktigt för deras utveckling.

Den trend för att skapa ökad närhet, som började redan vid millennieskiftet, har fortsatt. Fyra av fem örebroare bor nu inom 5 km från slottet och många personaltäta arbetsplatser har lokaliserats centralt. Att många vill bo och arbeta centralt har gjort det lättare att nå hållbarhetsmålen, inte minst på trafikområdet. Vi har på köpet fått en stad som är jämställd, jämlik och tillgänglig för alla, eftersom den inte förutsätter tillgång till bil. Positivt är också de låga investerings- och driftskostnaderna per invånare, tack vare att vi är fler som delar på samma infrastruktur. Eftersom stadens yta inte ökat så mycket, och för att vi medvetet har satsat på den gröna infrastrukturen, har alla örebroare nära till natur- och rekreationsområden. Att bygga för närhet och korta avstånd till målpunkterna har också inneburit att våra stadsdelscentrum och lokala kärnor fått ökat underlag för handel och service, vilket gör det lättare att klara vardagen utan bil.

Bild: Örebro kommun

Bild: Örebro kommun

Redan på 2010-taletbyggde vi om Trädgårdsgatan från trafikled till stadsgata med lägre hastigheter för bilarna och mer plats för cyklar, gående och folkliv.
Trots inledande protester blev gatan snabbt populär bland örebroarna.

De bilparkeringar som tidigare fanns på torgen har ersatts med växtlighet och folkliv och många av bilparkeringarna längst med gatorna i staden har ersatts med cykelbanor och grönska. Efterfrågan på parkering för privatbilar är idag bara häften så stor som för tjugo år sedan och sker främst i parkeringshus, som ofta finns inom 5–10 minuters gångavstånd. Parkeringshusen fungerar även som ”mobilitetshubbar” där även andra färdmedel och delningstjänster finns tillgängliga. Den lägre efterfrågan beror på att parkeringen inte är lika subventionerad som i början av 2020-talet och därmed väsentligt dyrare, samtidigt som utbudet av attraktiva alternativ till egen bil, bland annat olika lättanvända delningstjänster, idag är stort.

Trafiksystemet är utformat för att stimulera till fysisk aktivitet, för att motverka den stillasittande livsstil som det senaste halvseklets digitalisering försatt oss i. För de flesta typer av förflyttningar i staden är nu gång och cykel det snabbaste och smidigaste alternativet, tack vare prioritet i trafiksignalerna och ett finmaskigt nät av gång- och cykelbanor som håller hög klass, även vintertid. Vi bygger cykelbanorna bredare numera för att hantera ökade flöden men också för att hastighetspridningen ökat, bland annat använder många elcykel i stället för bil på längre sträckor.

Ett linjenät med snabba bussar från stadens ytterområden och in mot centrum, som började byggas för tjugo år sedan, är nu fullt utbyggt och välutnyttjat. Bussarna går på egna körfält och har prioritet i trafiksignalerna, vilket möjliggör tätare trafik till lägre kostnad. Som komplement till snabbussarna har vi stadsbussar som går rakare och snabbare än tidigare. Ett något längre avstånd mellan hållplatserna vägs upp av en ökad turtäthet och därmed kortare väntetider. Kollektivtrafikens andel av resandet har ökat både lokalt och regionalt, dels för att bussarnas framkomlighet förbättrats, dels för att utrymmet för bilar i staden är mindre än förut. Det har också blivit lättare att byta mellan buss och andra färdmedel vid mobilitetspunkter, där det finns utrymme för bil- och cykelparkering och tillgång till olika delningstjänster.

Bild: Örebro kommun

Bild: Örebro kommun

Flera centrala industriområden har under de senaste decennierna omvandlats till levande stadsdelar och hem för tusentals nya invånare. Bilden visar Virkesvägen på Holmen som den såg ut 2020 och idag, tjugo år senare.

Bild: Örebro kommun

Bild: Örebro kommun

Bild: Örebro kommun

I början av 2020-talet var Rudbecksgatan en miljö helt utformad för biltrafiken. Men sedan den byggdes om till ett stråk för snabbussar några år senare har det blivit lättare att ta sig in till staden. Bussarna kommer snabbt fram och stråket är populärt även för både gående och cyklister.

De kommunala kärnorna på landsbygden är starkare idag än för tjugo år sedan. Boende i dessa tätorter med omland kan klara en stor del av sina vardagsärenden utan att vara beroende av bilen. Behovet av att resa in till Örebro är inte lika stort som tidigare, en förändring som digitaliseringen bidragit till. Corona-pandemin kring 2020 satte rejäl fart på omställningen till både distansarbete och e-handel med hemleverans av varor. Trots elcyklar och fler cykelbanor mellan tätorterna sker de flesta resorna på landsbygden fortfarande med bil.
Vid resor in mot Örebro finns flera bytespunkter med parkeringsmöjligheter för den som inte har nära till en hållplats.

Eftersom staden är attraktiv och lockar till sig många nya invånare lockas även företagen hit. Den regionala pendlingen är också omfattande för att klara kompetensförsörjningen, en av vår tids stora utmaningar. Tack vare tåg och expressbussar med hög turtäthet i starka stråk är kollektivtrafikresan det självklara valet för lite längre resor mellan huvudorterna. Inte minst viktigt är att Örebro numera har tågförbindelser till Stockholm och Oslo på drygt en respektive knappt två timmar, medan både Västerås och Karlstad nås på en dryg halvtimme – det senare tack vare Nobelbanan nyligen blev klar. Ett nytt resecentrum med bussar, cykelgarage och olika delningstjänster gör hela resan snabb och smidig.

E-handelns leveranser av varor sker genom hemkörning eller till olika typer av hubbar i grannskapet. Totalt sett är effektiviteten i dessa transporter mycket högre än på den tiden då många tog bilen till affären för att köra hem några matkassar. I stadens mest centrala delar levereras en hel del gods med lastcykel och i viss utsträckning också med små självkörande fordon. En viktig drivkraft för omställningen var de restriktioner mot tung trafik på de centrala gatorna som infördes på 2020-talet. Drönare används också vid godsleveranser, men i mindre skala.

Örebroregionen ett av Sveriges bästa logistiklägen, tack vare vårt geografiska läge och den väg- och järnvägsinfrastruktur som var väl utbyggd redan på 2010-talet. Nu har vi också fler och snabbare järnvägsförbindelser, kombiterminal i Törsjö, en flygplats specialiserad på frakt och därtill en hög kunskapsnivå i regionen, det senare tack vare universitetets satsning på hållbar logistik – alla viktiga faktorer bakom regionens framgångar på området.

Om vi fortsätter i gamla hjulspår – nollalternativet[54]

En besökare från 2020 skulle känna igen sig i centrala Örebro 2040. De flesta miljöer är sig lika, men eftersom vi är många fler örebroare har trängseln på stadens huvudgator ökat markant. Visserligen har vi några stråk med snabba bussar (BRT) från ytterområdena in till staden, men de avlastar inte så mycket som man hoppades på då de byggdes, eftersom det är enkelt och billigt att färdas med och parkera den egna bilen. För att tillmötesgå efterfrågan på parkeringar finns fortfarande många platser till subventionerat pris på gator, torg och i parkeringshus.

Många går och cyklar i staden, men den stora mängden bilar gör det oattraktivt att röra sig utmed de mer trafikerade stråken. Stadens yta har expanderat, även utanför cykelavstånd, vilket i många fall gör det svårt att klara sig utan bil. Kostnaden för trafiksystemet hade kunnat vara väsentligt lägre om vi varit bättre på att förtäta de senaste decennierna.

Genom öppnade av tidigare stängda gator har vägnätet blivit mer finmaskigt, något som ökat andelen korta bilresor. Även om bilarna är eldrivna, tystare och mindre klimatskadliga än förut ger de upphov till negativ miljöpåverkan, trafikolyckor och bidrar starkt till en mer stillasittande livsstil, till nackdel för folkhälsan. Transportsystemet bidrar till att exkludera den del av befolkningen som inte har en egen bil.

Örebro är fortsatt en viktig plats dit många vill ta sig, men trängseln på gatorna börjar bromsa stadens attraktivitet och får negativa konsekvenser för hela regionen. Både personbilar och bussar fastnar i de köer på infarterna som började dyka upp redan på 2010-talet och som nu är mer omfattande både i tid och rum, trots digitaliseringen som gjort att en hel del jobbresor ersatts av distansarbete.

E-handelns leveranser av varor sker genom hemkörning eller till olika typer av hubbar i grannskapet. Men de flesta har fortfarande egen bil och många fortsätter att ta bilen till affären av gammal vana.

Örebroregionen räknas inte längre till Sveriges bästa logistiklägen, eftersom den lokala biltrafiken ofta skapar köer på motorvägen och riksväg 50 norrut, till hinder för den långväga trafiken.

54. Nollalternativet baseras på trendframskrivningar, med dagens resvanor och en växande befolkning som utgångpunkt.

Bilaga 5. Strategins framtagande

Arbetet med en ny trafikstrategi, avsedd att ersätta det trafikprogram som beslutades 2014, startade i februari 2021.

Dåvarande Programnämnd samhällsbyggnad tillsatte en parlamentarisk grupp som träffades vid nio tillfällen mellan mars 2021 och mars 2022. Därefter pausades arbetet på grund av stundande valrörelse och återupptogs igen i januari 2023, denna gång med Markplanerings- och exploateringsnämnden som ansvarig nämnd. Den nya parlamentariska gruppen har fram till remissversionens fastställande träffats vid fem tillfällen.

En arbetsgrupp med deltagare från andra förvaltningar inom kommunen har träffats sammanlagt elva gånger och genom olika inspel bidragit till arbetet och dess förankring.

Därtill har en lång rad möten hållits med berörda delar av den egna organisationen, såväl tjänstepersoner som nämnder. Flera partigrupper har besökts och två workshops har genomförts med interna som externa deltagare kring landsbygdens resor respektive resor och transporter i ett regionalt perspektiv.

Enheten Stadsmiljö- och trafik vid Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen med enhetschef Andreas Ahlstam har ansvarat för uppdraget. Per Elvingson, Hanna Malm och Ingela Berndt har varit uppdragsledare.

Utsedda deltagare i parlamentarisk grupp

2021-2022	2023-2024
Ullis Sandberg (S)	Kemal Hoso (S)
Linda Larsson (C)	Per Evenhamre (C)
Johan Kumlin (M)	Johan Kumlin (M)
David Gelinder (KD)	Lennart Bondeson (KD)
Patrik Jämtvall (L)	Tommy Sjöstrand (L)
Maria Sääf (MP)	Marcus Willén Ode (MP)
Linn Josefsson (V)	Linn Josefsson (V)
Helena Ståhl (SD)	Helena Ståhl (SD)
Markus Allard (Örp)	

Remissförfarande

Trafikstrategin sändes ut på remiss perioden 15 december 2023 till 15 mars 2024. Svar inkom från en rad kommunala nämnder och bolag, Region Örebro län, länsstyrelsen, Trafikverket, intresseorganisationer och privatpersoner. De förslag till ändringar som accepterats av den parlamentariska gruppens majoritet har förts in i strategins slutversion.

Parallellt med remissen genomfördes kommunikationsaktiviteter på sociala medier i form av korta filmer på olika teman, med möjlighet att klicka sig vidare till en enkät med frågor inriktade på kunskapshöjande och reflektion över egna resvanor. Enkäten besvarades av 225 personer.

Bild: Örebro kommun