

Temarapport trafik i Örebro kommun 2023



Bildkälla: Fossilfritt 2030 – Rena Resan

Sammanfattning

Denna rapport är en uppföljning av kommunens trafikprogram och en samtidigt en nulägesbeskrivning till den trafikstrategi som är under arbete 2023–2024.

Måluppfyllelse

Av trafikprogrammets tre mål bedöms ett vara uppfyllt, ett delvis uppfyllt och ett inte uppfyllt. Se vidare det inledande avsnittet ”Uppfylls målen?”

Resvanor

Den senaste resevaneundersökningen genomfördes 2017. Mycket talar för att örebroarnas resvanor är relativt stabila:

- Ungefär varannan resa är en bilresa, en fjärdedel av resorna sker på cykel och resterande fjärdedel utgörs av gång och kollektivtrafik (ca 15 respektive 10 procent).
- Andelen bilresor varierar från ca 45 procent i innerstaden till närmare 60 procent i ytterstaden och ca 85 procent för boende utanför Örebro tätort.
- Trafikarbetet (antal km) med bil är 60 procent högre för boende i ytterstaden jämfört med innerstaden. För boende på landsbygden är det sex gånger större.
- En vanlig dag färdas vi örebroare tillsammans drygt 4,1 miljoner km, vilket betyder att vi varje dygn färdas drygt 100 varv runt jorden.
- Vi färdas i snitt 27 km per person och dag och i huvudsak med bil, 21 km. I snitt åker vi buss 1,9 km och cyklar 1,4 km per person och dag.

Vi ser också att det är en relativt liten grupp, färre än 20 procent av kommunens invånare, som svarar för omkring 70 procent av bilresorna i centrala Örebro.

Trafikutvecklingen

Vi har inte tillräckligt med data för att säga om **cyklandet** i kommunen långsiktigt ökar eller minskar. Det skedde dock en nedgång under pandemin som ännu inte helt återhämtats.

Den samlade reslängden med **elsparkcyklar** uppgick till 1,8 miljoner km 2022, vilket är en fyrdubbling jämfört med startåret 2020.

Antalet resor med **stadsbussarna** ökade fram till 2019, men halverades under pandemin 2020–2021. En påtaglig återhämtning har skett under 2022, då trafiken under hösten nästan var tillbaka på 2019 års nivåer.

Även den **regionala kollektivtrafiken** drabbades av en halvering av resandet under pandemin, med en påföljande återhämtning 2022. Marknadsandelen uppgick till 14 procent 2022.

Hur **gång** som transportmedel utvecklas har vi ingen kunskap om, dock tyder mycket på att det systematiskt underskattas i resevaneundersökningar.

Genom öppnandet av Gustavsviksbron och Skebäcksbron 2010 har antalet **motorfordon i centrala Örebro** sannolikt minskat påtagligt, men statistiken är osäker.

Såväl befolkning som **bilinnehav per invånare** har ökat i kommunen och det finns idag 68 700 registrerade personbilar, en ökning med 34 procent sedan 2000.

Även om antalet bilar ökat påtagligt så körs varje bil i genomsnitt kortare idag än år 2000. **Körsträckan per invånare** var i princip oförändrad 2000–2019. En nedgång skedde 2021 och 2022 kopplat till pandemin.

Godstrafiken på väg i Sverige har ökat med ungefär en procent per år sedan 2000. Lokala data saknas. Generellt vet vi dock att andelen tunga fordon på de flesta kommunala gator och vägar är låg, i storleksordningen 2–5 procent av det totala trafikflödet.

Hållbar tillgänglighet

Rumslig närhet

För att öka andelen resor till fots och med cykel är korta avstånd mellan målpunkterna en mycket viktig faktor, eftersom benägenheten att gå och cykla snabbt avtar med avståndet.

Örebro är en förhållandevis kompakt och ”nära” stad. 77 procent av kommunens befolkning bor inom 5 km från stadens centrum och den största ökningen den senaste tioårsperioden har skett inom radien 3 km. 83 procent av invånarna kan ta sig till fots på mindre än en kvart till närmaste kommunala kärna.

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.

Restidskvoter

Med hjälp av restidskvoter går det att beskriva förutsättningarna för att färdas med cykel, buss och bil till ett område. Ett genomgående drag är att målet för cykel klaras på de flesta destinationer upp till 7 km. För kollektivtrafiken är det svårare, även om turtätheten är god, dels eftersom bussarna håller en låg medelhastighet, dels eftersom det är enkelt att färdas med bil och det i regel finns bilparkering i direkt anslutning till start- och målpunkter.

Tillgång till kollektivtrafik

90 procent av befolkningen i Örebro tätort har kortare än 400 meter till en hållplats. Andelen av befolkningen utanför Örebro tätort som bor inom en kilometer från en busslinjehållplats är 71 procent. Införandet av närtrafiken har utökat utbudet av kollektivtrafik på landsbygden, dock under begränsade tider.

Tillgång till cykel, cykelservice och delade fordon

Enligt en nu ganska gammal undersökning har praktiskt taget alla vuxna örebroare (92 procent) tillgång till cykel. Sommarhalvåret 2022 fanns 1 800 elsparkcyklar tillgängliga i Örebro.

Drygt 8 000 örebroare har mindre än fem minuters promenad (400 meter) till en av de två öppna bilpooler som finns i staden. Utökas radien till 800 meter ökar antalet till 25 000 och andelen av kommunens befolkning till 16 procent.

Cykelpumpar på stan är en uppskattad service som successivt byggts ut. Idag tillhandahåller kommunen luft på 17 platser. Därtill finns tryckluft för cyklar att tillgå vid USÖ, på universitetsområdet, vid ICA Maxi universitetet samt, under öppettid, vid flera cykelaffärer och drivmedelsstationer.

Det kommunala vägnätet

Längden på det kommunala nätet av gång- och cykelbanor har stadigt ökat och uppgick till 369 km 2022. Det är i det närmaste en fördubbling sedan 2007. Längden huvudcykelstråk uppgick till 34 km i slutet av 2022.

Perioden 2007–2022 har längden på det kommunala vägnätet ökat med 21 procent, från 406 till 491 km. Det är lika mycket som befolkningsökningen under samma period, varför längden gata per invånare är konstant. Längden cykelväg per invånare har ökat med 60 procent samma tid.

De ca 70 km ny kommunal väg som tillkommit under perioden återfinns främst i nya stadsdelar och verksamhetsområden. Ett par nya större investeringar som färdigställdes kring 2010 och som gjort det lättare att köra bil i Örebro är Söderleden och Gustavsviksbron samt CV-gatan och Skebäcksbron. Den senare breddades 2019 för att bibehålla framkomlighet för alla trafikslag.

En annan förändring som har underlättat för biltrafiken i staden är den satsning på att öppna tidigare avstängda gator som pågått sedan 2014.

Kollektivtrafikens framkomlighet

Regionbussarna fastnar i samma köer som bilarna på väg in och ut ur Örebro under rusningstrafik. Det tar i regel 40–60 procent längre tid att ta buss jämfört med bil till Örebro resecentrum från Odensbacken, Vintrosa, Garphyttan, Fjugesta och Karlskoga. Mellan Örebro och Glanshammar tar bussresan nästan dubbelt så lång tid.

Stadsbussarnas framkomlighet håller på att förbättras, dels för att de nu kan få prioritet i trafiksignalerna, dels för att separata busskörfält anläggs i samband med satsningen på snabbussar (BRT).

Parkering

En uppföljning av kommunens parkeringsriktlinjer visar att det trots flera genomförda åtgärder saknas ett samlat grepp och att vi befinner oss långt från måluppfyllelse. Bilparkeringens kostnader, avgiftsområdets storlek och antalet parkeringar i befintlig miljö och vid exploatering är frågor att arbeta vidare med.

En parkeringsutredning för de södra stadsdelarna visar på en omfattande subventionering av bilparkering, inte minst på allmän plats.

Från 2014 och framåt har en omfattande satsning gjorts på att förbättra cykelparkeringarna i centrala Örebro, framför allt vid viktiga bytespunkter. Med undantag för vissa platser är cyklisternas parkeringssituation i centrala Örebro godtagbar idag, men det finns behov av utökningar, förnyelse och därtill ett underhållsbehov som inte alltid är tillgodosett.

En ny utmaning som ännu inte är hanterad är att skapa parkeringsplatser för de elsparkcyklar som sedan starten 2019 nu är vanliga på stan.

Drift- och underhåll

Under 2022 genomfördes en inventering av statusen på den asfalterade delen av gatenätet, som visade på ett eftersatt underhåll på 107 miljoner kr. Motsvarande siffra för gång- och cykelnätet beräknades till 30 miljoner kr. Nuvarande budget för beläggning är 7 miljoner kr årligen.

För cyklisternas säkerhet och framkomlighet är vägbanans beskaffenhet viktig. Förutom ojämnheter och hinder handlar det om lövsopning på hösten, snö- och halkbekämpning på vintern och sandupptagning på våren.

En stor förbättring för cyklisterna i Örebro är sopsaltning av de mest trafikerade gång- och cykelbanorna, som infördes i större skala under vintern 2015–2016. Vintern 2022–2022 sopsaltades 60 km cykelbana, dvs. ca en sjättedel av nätet.

Tillgång till digital infrastruktur

Den digitala infrastrukturen i kommunen är väl utbyggd. Enligt uppgift från Region Örebro län hade 97 procent av hushållen tillgång till fast bredband om minst 1 Gbit/s eller fiber i absoluta närheten av bostaden i oktober 2020.

Social hållbarhet i transportsystemet

Trafiksäkerhet

Olyckor som resulterar i dödsfall eller svårt skadade är ovanliga på det kommunala vägnätet. Singelolyckor dominerar bland fotgängare och cyklisterna. Kommunen saknar en strategi med mål och prioriteringar för trafiksäkerheten.

Trygghet

Vid trafikplanering strävar kommunen efter att öka tryggheten genom ökad social närvaro, t.ex. att frångå trafikseparering, ta bort barriärer och skapa överblickbarhet. Flera aktörer genomför trygghetsvandringar och kommunen arbetar löpande med bättre belysning.

Folkhälsa

En majoritet av kommuninvånarna når inte upp till de rekommenderade nivåerna av daglig fysisk aktivitet. En planering som gynnar gång och cykel är samtidigt en planering för bättre folkhälsa, med stora samhällsekonomiska vinster som följd. Om gång- och cykeltrafikens effekt på minskad dödlighet fördelas över landet och örebroarna cyklar något mer än genomsnittet betyder det att gång och cykel sparar ungefär 50 liv i kommunen varje år.

En annan beräkning har gjorts inom ramen för det s.k. PASTA-projektet. Den visade att om färdmedelsandelarna i Örebro ändras så att målen i trafikprogrammet uppnås skulle 44 liv kunna sparas varje år, vilket innebär en samhällsekonomisk vinst på 1,75 miljarder kronor om året.

Örebro kommun har använt WHO:s modell HEAT för att beräkna nyttan med en kampanj för ökad andel vintercyklisterna, som visade att folkhälsovinster var 20 gånger större än vad kampanjen kostade att genomföra.

Barnperspektivet

FN:s barnkonvention fördes in i svensk lag 2020. I några projekt, bland annat i gångstrategin och i arbetet med Hertig Karls allé, har det gjorts en

barnkonsekvensanalys. Kommunen genomför löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder i anslutning till skolor.

Ekonomiskt utsatta grupper

Det finns stora skillnader i resvanor mellan stadsdelar, som i stor utsträckning samvarierar med socioekonomiska förhållanden. Många hushåll har inte råd med bil och där kan även kollektivtrafikens kostnader utgöra ett hinder, till exempel för barn och ungdomar att ta sig till olika aktiviteter.

Det som underlättar resandet för ekonomiskt utsatta grupper ökar också möjligheten för barn och ungdomar att röra sig på egen hand. Att inte sprida ut bebyggelsen och att prioritera gående och cyklister ökar jämlikheten i staden.

Tillgänglighetsanpassning

Att tillgodose tillgänglighet för funktionshindrade är viktigt vid investeringar och vid om- och nybyggnation av gaturum. Andelen tillgänglighetsanpassade busshållplatser i tätorten uppgick till 45 procent 2022.

Jämställdhet

Ett viktigt mål är att transportsystemet likvärdigt ska svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Könsupplad statistik finns i våra resvaneundersökningar. Generellt är skillnaderna i resmönster ganska små, män kör dock bil längre sträckor än kvinnor. Huvuddelen av skillnaderna förklaras av inkomstskillnader.

Trafikens miljöpåverkan

Klimatpåverkan

Utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken inom Örebro kommuns gränser minskade med 32 procent från 2010 till 2020. Utöver elektrifiering, effektivare fordon och ökad andel biodrivmedel behöver sannolikt körsträckorna också minska för att nå de nationella målen på ett hållbart sätt. Både lokalt och nationellt står personbilarna för ungefär två tredjedelar av utsläppen och lastbilar och bussar för en tredjedel. Kommunens möjlighet att påverka är ganska liten.

Buller

Den senaste kartläggningen genomfördes 2022. Den visar att fler än vid föregående undersökning utsätts för buller från vägtrafik vid byggnadens fasad som överskrider riktvärdena. För buller från järnväg är siffrorna likvärdiga. I enkäten Liv & hälsa 2022 uppger 12 procent av kvinnorna och 8 procent av männen i Örebro kommun att de besväras mycket eller väldigt mycket av trafikbuller i eller i närheten av sin bostad. Trafikbuller är också ett problem på skolgårdar, i parker och naturområden.

Sedan 2013 har 1 350 fönster i bullerutsatta fastigheter åtgärdats med hjälp av bidrag från kommunen. Därtill har skärmar och bullervallar tillkommit på några platser, både genom kommunens och Trafikverkets försorg. Ett försök med tyst asfalt genomfördes på Östra Bangatan i höjd med Svampen 2017.

Luftkvalitet

Kommunen följer utvecklingen för kvävedioxid, bensen och partiklar, som är de tre viktigaste föroreningarna. Halterna är låga jämfört med miljökvalitetsnormerna och även jämfört med de nationella miljökvalitetsmålen.

Dagvatten

En viktig åtgärd i kommunens dagvattenstrategi är att i samband med ombyggnation av gator med mer än 5 000 fordon per dygn ta hand om och rena förorenat dagvatten lokalt. Exempel på lokalt omhändertagande av dagvatten på senare år är åtgärder utmed Karlsdalsallén och i rondellen vid Stenbackevägen, liksom en växtbädd som anlagts på Hagmarksgatan.

Kommunens egen verksamhet

Ungefär var femte förvärvsarbetare i kommunen är anställd av kommunen eller dess bolag. Kommunens egen verksamhet har därför påtaglig betydelse för hur transportsystemet fungerar. Därtill är det viktigt att kommunen föregår med gott exempel i dialog med andra stora aktörer.

Resorna till och från jobbet är viktiga eftersom de i stor utsträckning avgör vilken kapacitet som behövs i trafiksystemet. De anställdas arbetsresor står dessutom för en klart större klimatbelastning än tjänsteresorna.

Det är den enskildes ensak att bestämma hur hen tar sig till och från jobbet, men kommunen kan påverka förutsättningarna. Åtgärder på senare år har bland annat varit att avskaffa fri arbetsplatsparkering och att erbjuda förmånscyklar.

Återkopplingar och granskningar

Hur vill invånarna ha staden?

En enkät som genomfördes våren 2022 visar att två av tre örebroare, är för en stadsutveckling där privatbilarna tillåts ta mindre plats jämfört med idag.

Slutsatser och framtidsspaning

Stabila resvanor

Resvanorna har inte förändrats så mycket på senare år. Fördelningen på olika färdmedel ser likartad ut, men eftersom befolkningen har växt har vi nu ”mer av allt”. Huvudförklaringen är sannolikt att trafiksystemet inte förändrats så mycket och att det fortfarande är enkelt att köra bil. Incitamenten att ändra resvanor har varit små.

Trafiken i Örebro 2040

Prognoser tyder på att kommunens befolkning kan komma att öka från dagens 158 000 invånare till ett stycke över 170 000 år 2030 och till 200 000 mellan 2040 och 2050. Om detta blir verklighet och färdmedelsandelar och reslängder inte förändras kommer varje trafikslag att öka lika mycket som befolkningen. Det betyder att vi måste ändra resvanor och börja resa mer resurs- och yteffektivt än idag både för att klara hållbarhetsmålen och för att bibehålla god tillgänglighet till staden – också för bilisterna.

Även om trafikprogrammets mål om färdmedelsandelar uppnås, kommer det kring 2040 att göras ungefär lika många bilresor som idag, eftersom befolkningen ökar. Därför är det viktigt att successivt skärpa målen och att prioritera utrymmeseffektiva, kapacitetsstarka och hållbara transportslag. Och ju bättre vi är på att inte sprida ut stadens bebyggelse, desto lättare kommer denna nödvändiga omställning att ske.

Innehåll

Sammanfattning	2
Uppfylls målen?	10
Trafikprogrammet	10
Program för hållbar utveckling.....	11
Så reser örebroarna.....	12
Resor till och från förskola och skola.....	17
Pendling över kommungräns	19
Trafikutvecklingen i Örebro kommun	20
Pandemieffekter på resvanorna	20
Cykeltrafikens utveckling	21
Vintercykling.....	22
Elcyklar.....	22
Elsparkcyklar.....	23
Kollektivtrafikens utveckling.....	23
Stadstrafiken i Örebro	23
Kollektivtrafiken regionalt	24
Färdtjänst.....	25
Taxi	25
Gångtrafikens utveckling.....	26
Biltrafikens utveckling	26
Bilnehav och körsträckor.....	27
Godstrafikens utveckling	30
Hållbart tillgänglighet.....	31
Rumslig närhet.....	31
Täthet.....	31
Närhet till målpunkter.....	32
Restidskvoter	34
Tillgång till kollektivtrafik	34
Örebro tätort.....	34
Regiontrafiken.....	34
Tillgång till cykel, cykelservice och delade fordon.....	35
Tillgång till cyklar och elsparkcyklar	35
Cykelpumpar, vägvisning och annan service.....	36
Tillgång till bilpool	37
Framkomlighet för gående och cyklister.....	37
Gång- och cykelvägnätet.....	37
Cykelparkeringar	39
Drift- och underhåll av kommunala gång- och cykelvägar.....	40
Framkomlighet med motorfordon	41
Ny infrastruktur	41
Kollektivtrafikens framkomlighet	41
Bilparkering.....	43
Laddplatser för elfordon.....	45

<i>Drift- och underhåll av kommunala gator och vägar</i>	45
Tillgång till digitala lösningar.....	46
Social hållbarhet i transportsystemet	47
Trafiksäkerhet.....	47
Trygghet.....	48
Folkhälsa.....	50
Barnperspektivet.....	51
Tillgänglighetsanpassning.....	51
Ekonomiskt utsatta grupper.....	52
Jämställdhet.....	53
Trafikens miljöpåverkan	54
Klimat.....	54
Buller.....	55
Luftkvalitet.....	57
<i>Kvävedioxid</i>	57
<i>Bensen</i>	57
<i>Partiklar – PM10</i>	58
Dagvatten.....	59
Kommunens egen verksamhet	60
Resor i tjänsten.....	60
Egna fordon.....	60
Resor till och från jobbet.....	61
Kommunikation om trafik	62
Återkopplingar och granskningar	63
SCB:s medborgarundersökningar.....	63
Hur vill invånarna ha staden?.....	63
Kritik på teknik.....	65
Externa granskningar.....	65
Nätverk och samverkan	67
Slutsatser och framtidsspaning	68
Stabila resvanor.....	68
Trafiken i Örebro 2040.....	68
Bilaga 1. Restidskvoter	69
Resultat cykel/bil.....	69
Resultat buss/bil.....	70
Restidskvoter för nya områden.....	70

Uppfylls målen?

Detta är den fjärde temarapport för trafiken i Örebro kommun¹ som presenteras som uppföljning av det trafikprogram² som antogs av kommunfullmäktige 2014. Sedan förra temarapporten av kommunfullmäktige även antagit ett program för hållbar utveckling,³ vars mål för trafiksystemet i korthet också blir belysta nedan.

Trafikprogrammet

Av de tre mål som finns i trafikprogrammet bedöms ett vara uppfyllt, ett delvis uppfyllt och ett inte uppfyllt.

Mål 1: Av det totala antalet resor i Örebro kommun ska andelen gång, cykel och kollektivtrafik utgöra 60 procent år 2020.

Målet är sannolikt inte uppnått. Andelen var 50 procent vid resvaneundersökningen 2017. Det är visserligen en förbättring sedan föregående mätning 2011 då andelen var 46 procent, men siffrorna är osäkra och förändringstakten är otillräcklig för att målet ska nås.

Läs mer i avsnittet "Så reser örebroarna".

Mål 2: Den totala mängden fossilbränsle driven fordonstrafik ska minska i absoluta tal fram till 2020.

Målet är uppnått, om det tolkas som vägtrafikens klimatbelastning. Den minskade, inom Örebro kommuns gränser, med 32 procent från 2010 till 2020.

Läs mer i avsnittet "Trafikens miljöpåverkan".

Mål 3: Inom Örebro tätort är målet att det ska ta maximalt dubbelt så lång tid att ta buss jämfört med bil, och maximalt 1,5 gång så lång tid att cykla jämfört med bil.⁷

Målet är delvis uppnått. Generellt kan sägas att målet för kvoten cykel/bil klaras på de flesta reserelationer upp till 5 km eller mer. Bussen är dock bara konkurrenskraftig med bilen på resor utan byten in mot och ut från centrum vid god turtäthet, men förlorar vid resor i andra riktningar, när turtätheten är låg och om det krävs byte.

Läs mer i bilaga 1, "Restidskvoter".

Trafikprogrammet innehåller förutom målen ovan också en lång rad ställningstaganden. Dessa följs upp på olika ställen i temarapporten.

¹ Temarapport trafik 2015 (Sam 604/2014), Temarapport trafik 2017 (Sam 782/2018), Temarapport trafik 2020 (Sam 180/2020).

² Trafikprogram för Örebro kommun (Sam 37/2008). Antaget av kommunfullmäktige 2014.

³ Vårt hållbara Örebro. Utvecklingsagenda med mål för 2050 och delmål för 2030. Ks 1401/2017. Antaget av kommunfullmäktige 2020.

Program för hållbar utveckling

Örebro kommuns program för hållbar utveckling har tre övergripande mål för 2050:

- **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.

Hur trafiksystemet utformas påverkar i hög grad möjligheten att nå samtliga övergripande mål.

- Folkhälsomålet gynnas av aktiv mobilitet. Att främja gång, cykel och kollektivtrafik bidrar till ökad fysisk aktivitet.
- Klimatmålet förutsätter fortsatt elektrifiering men också minskade körsträckor med privatbil och att enskilt ägande successivt ersätts av delningstjänster.
- Det ekologiska fotavtrycket minskar också om vi minskar antalet bilar, använder dem mindre och delar dem i större utsträckning.

Denna uppföljningsrapport visar att bilinnehavet per invånare i Örebro kommun är stabilt och ganska högt, och att körsträckorna per invånare också är det, även om det skedde en nedgång under pandemi-åren 2020–2021. Antalet taxifordon har ökat påtagligt sedan år 2000 och elsparkcyklarna har tillkommit, men vi ser ingen ökning av delade fordon i övrigt. Kollektivtrafiken ligger kvar på en låg nivå, men många resor sker på cykel och till fots.

Program för hållbar utveckling innehåller även ett delmål (4.11), som i princip innebär att trafiksystemet ska vara hållbart redan 2030:

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.

I vilken utsträckning utvecklingen går i riktning mot 2030-målet kommer att visas i den resvaneundersökning som genomförs i april 2023.

Prioritering av yteffektiva och kapacitetsstarka transporter i tätorten Örebro är snarare ett medel än ett mål. Denna utveckling drivs främst genom den pågående anpassningen av centrala gator för snabbussar (BRT).

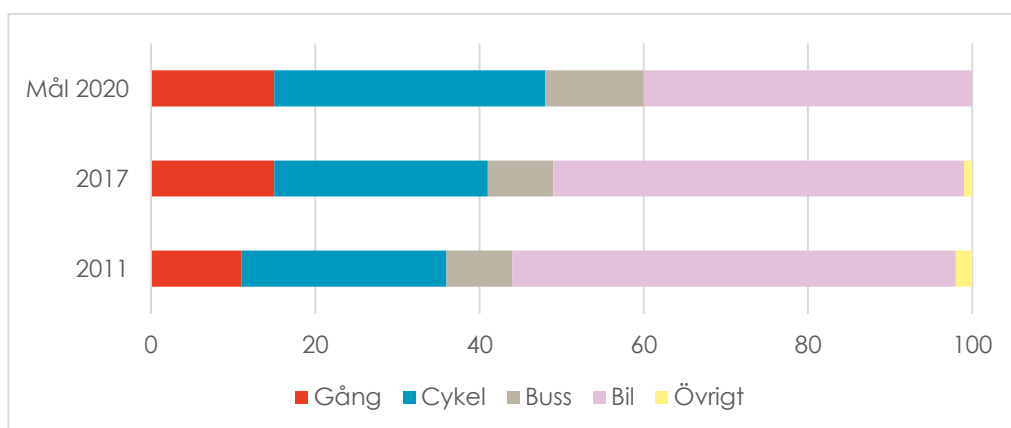
Förbindelserna mellan Örebro och andra regioner och större städer har beskrivits i form av ett nuläge med avseende på restider och utbud i kollektivtrafiken, som sedan kan följas över tid för att påvisa om vi rör oss i riktning mot målet.

Så reser örebroarna

Den senaste större resevaneundersökningen i Örebro genomfördes i samarbete med Region Örebro län 2017.⁴ Undersökningar har även gjorts 2000, 2004 och 2011. Tyvärr är metoderna inte identiska, varför det är svårt att dra slutsatser om förändringar över tid. Det bör också noteras att endast personer i åldrarna 16–84 år ingår i undersökningen, vilket innebär att alla barn och de äldsta lämnats utanför – de utgör sammanlagt ca 25 procent av befolkningen. Barns resor till och från skolan beskrivs dock senare i detta avsnitt.

Ett vanligt mått från resevaneundersökningar, och som många kommuner har satt upp mål för, är andelen resor med olika färdstätt.⁵ Det är dock ett trubbigt mått, till exempel kan det totala antalet resor och resornas längd förändras utan att andelarna påverkas. Kompletterat med andra mätningar kan det ändå ge en indikation på trafiksystemets utveckling och hållbarhet.

Som framgår av Figur 1 visar undersökningen 2017 att hälften av alla resor på vardagar med start och målpunkt inom kommunens gränser görs med bil. En fjärdedel är cykelresor, medan gång och buss delar på den sista fjärdedelen.



Figur 1. Andel av resandet (procent) i Örebro kommun enligt resevaneundersökningarna 2011 och 2017, samt kommunens mål för 2020.

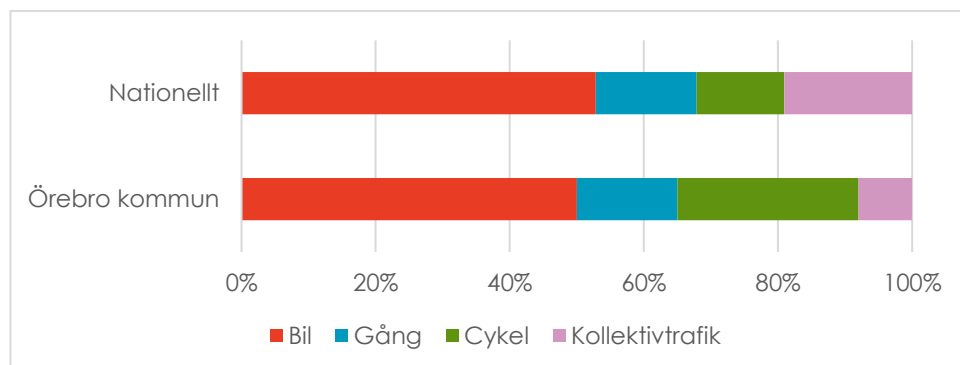
I jämförelse med 2011 tycks gåendet ha ökat påtagligt och bilresandet minskat, medan andelen cyklister och bussresenärer ligger kvar på samma nivå. På helgerna är det en större andel som åker bil än på vardagar, men även här har andelen minskat påtagligt mellan 2011 och 2017. Det är osäkert om siffrorna

⁴ Resvanor i Örebro län. Rapport 2017:02. Region Örebro län, 2017. I Örebro kommun skickades enkät med resedagbok till ca 11 400 personer, varav 32 procent svarade. En ny undersökning genomförs i april 2023 och då omfattas invånare från 6 år och uppåt.

⁵ Med resa avses i detta sammanhang en förflyttning för att uträtta ett ärende – resor med samma start- och målpunkt räknas inte, till exempel att gå en promenad. Flera färdmedel kan ingå i en och samma resa. Därför har ett huvudfärdstätt tilldelats varje resa. Till exempel räknas en resa med bil och buss som en bussresa och en resa med gång och bil som en bilresa. Färdstättarna har rankats enligt följande ordning: flyg > tåg > buss > taxi > bil > mc > moped > färdtjänst > cykel > till fots > annat

ovan avspeglar verkliga förändringar eller beror på metodskillnader i de olika undersökningarna.

När det gäller andelen resor med bil och till fots ligger Örebro kommun nära det nationella genomsnittet. Som framgår av Figur 2 väljer dock örebroaren cykel betydligt oftare och buss mera sällan än riksgenomsnittet.



Figur 2. Resornas fördelning på färdmedel nationellt och i Örebro kommun. ⁶

Det mål som finns för fördelning på färdmedel tar inte hänsyn till graden av samåkning. Tyvärr är resvaneundersökningarna här inte helt jämförbara, men försiktigt räknat tycks samåkningen ha ökat något mellan 2011 och 2017, från 1,24 till 1,3–1,4 personer per bil, en ökad hållbarhet som går lite ”under radarn” i den övergripande redovisningen.

Den ålderskategori som reser mest hållbart är 16–24 åringarna. Därefter minskar framför allt bussåkandet, till förmån för fler bilresor. Den äldsta åldersgruppen i undersökningen, 65–84 år, cyklar i mindre utsträckning än yngre, åker bil i högre utsträckning och promenerar mer. Bussresandet är lägre än genomsnittet.

Resvaneundersökningen 2017 redovisar sparsamt med könsuppdelad statistik på kommunnivå. Den föregående undersökningen⁷ (2011) visar dock att skillnaderna i resvanor är relativt små: Män åker mer bil än kvinnorna, som i gengäld cyklar, går och åker buss i något högre utsträckning, se Figur 3. Kvinnorna är i högre grad passagerare och männen förare vid bilresor.

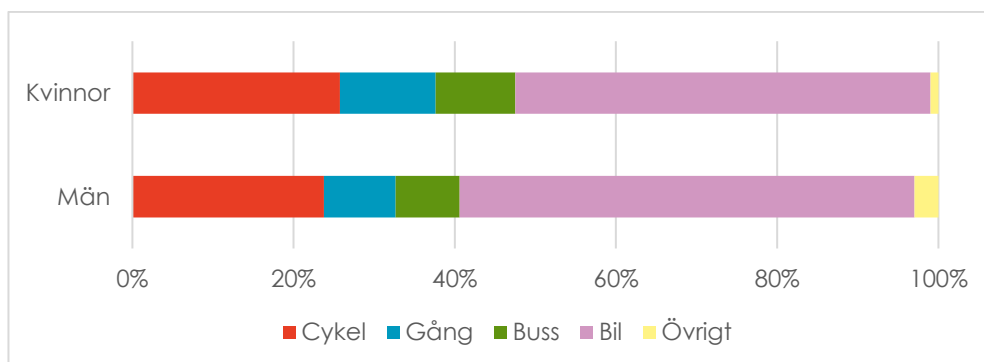
Nationella resvaneundersökningar visar att kvinnornas bilresande har ökat över tid, medan männens minskat något. Skillnaderna mellan könen har alltså minskat, men fortfarande är männen mer bilburna och kör klart längre sträckor än kvinnor (32 respektive 24 km per dag). Det gäller framför allt till arbete och i tjänsten.⁸ Inkomstnivå är en avgörande faktor för den uppmätta skillnaden – om man jämför kvinnor och män på samma lönenivå skiljer sig resvanorna inte mycket åt.⁹

⁶ Resvanor i Sverige 2019. Trafikanalys 2020. Data finns även för 2020 och 2021 men är påverkade av pandemirestriktionerna.

⁷ RVU 2011 Örebro och Kumla. Resvaneundersökning i Örebro kommun och i Kumla kommun hösten 2011. Markör, 2011.

⁸ Drivkrafter resandeutveckling med bil. Underlag till SOFT-samarbetet. Trivector, 2018.

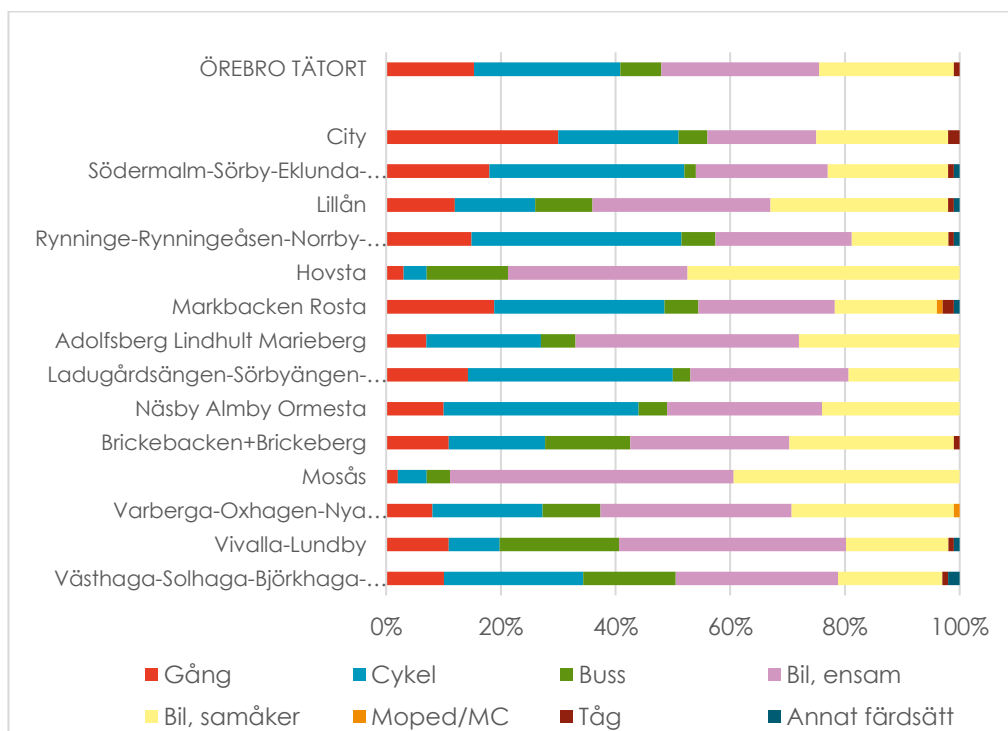
⁹ Malin Henriksson, VTI, intervjuad i Dagens Industri 5 april 2023.



Figur 3. Färdsättsfördelning efter kön, enligt resvaneundersökningen 2011.

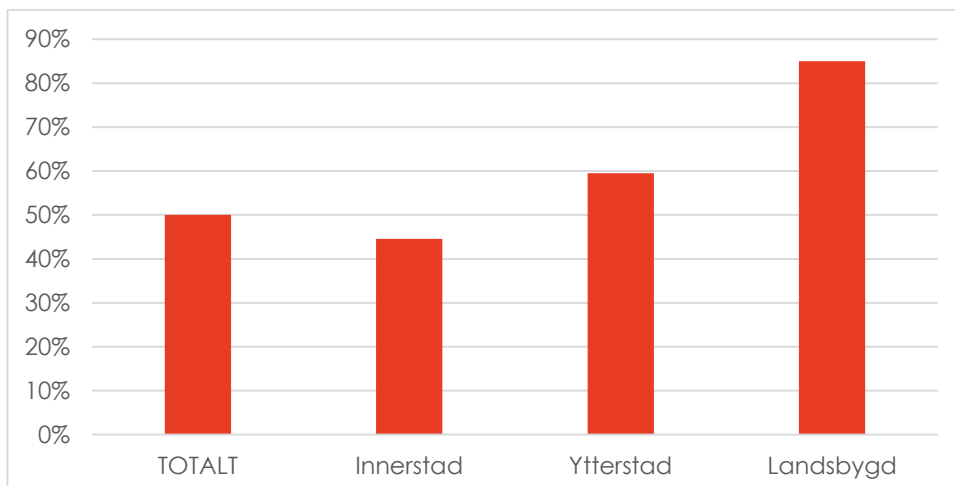
Enligt undersökningen 2011 hade 86 procent av männen och 79 procent av kvinnorna i Örebro kommun tillgång till bil. Män hade körkort i något högre utsträckning än kvinnor, 85 respektive 81 procent.

En jämförelse mellan stadsdelar i tätorten visar på stora skillnader, se Figur 4. Andelen bilresor är som längst i stadsdelarna Rynninge, Rynningeåsen och Norrby samt i city, drygt 40 procent. Här kan trafikprogrammets mål om max 40 procent bilresor sägas vara nästan uppnått. Flera andra centralt belägna stadsdelar ligger inte långt efter. De högsta andelen bilresor finns i Mosås, 88 procent, och Hovsta, 78 procent.



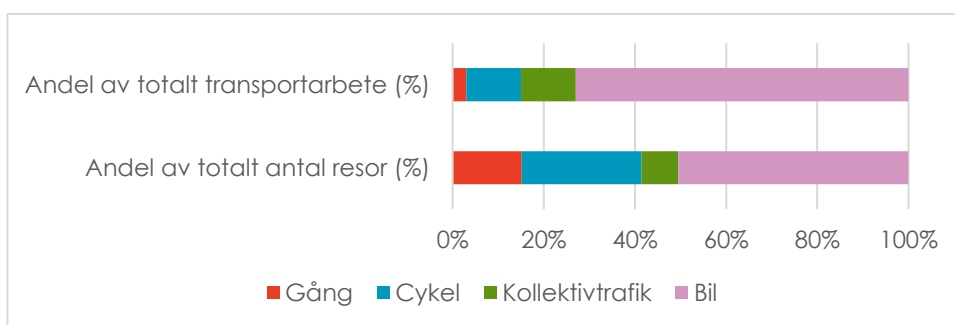
Figur 4. Andel resande per färdmedel och stadsdel, enligt resvaneundersökningen 2017.

Det är stor skillnad på resandet mellan stad och landsbygd, se Figur 5. Bilens andel av resandet varierar från 45 procent för boende i Örebro innerstad till 85 procent för boende på landsbygden.



Figur 5. Andel bilresor för boende i olika delar av Örebro kommun enligt resvaneundersökningen 2017. Bearbetade siffror.

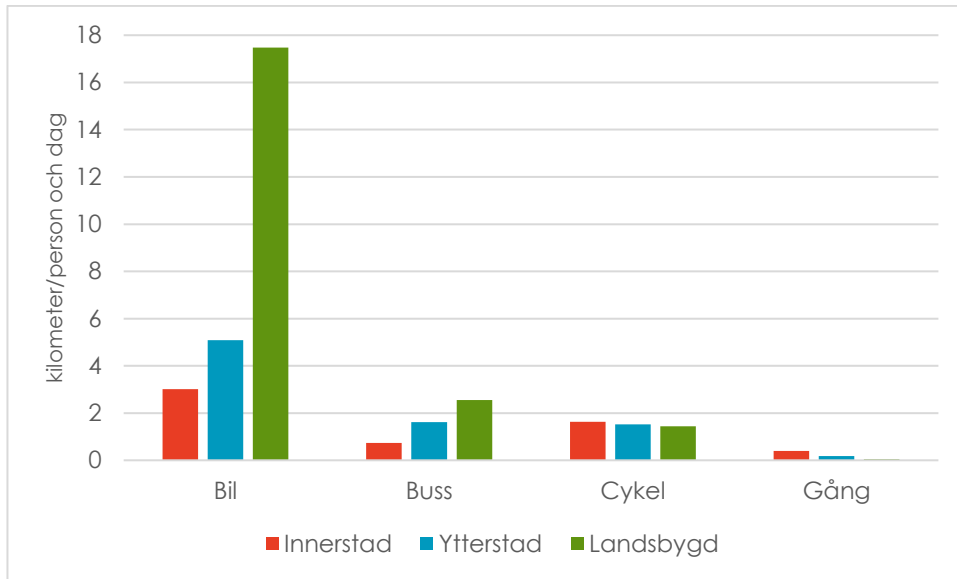
Ett annat mått från resvaneundersökningen är trafikarbete, dvs. reslängd uttryckt som personkilometer. Eftersom bil- och bussresor i genomsnitt är längre än gång och cykelresorna förändras proportionerna mellan färdmedlen rejält, se Figur 6.



Figur 6. Olika färdmedels andel av resandet, dels uttryckt i antal resor, dels som transportarbete (personkilometer), enligt resvaneundersökningen 2017.

Transportarbetet varierar också mycket beroende på var i kommunen man bor. Figur 7 visar att:

- Boende i ytterstaden åker bil 60 procent längre än boende i innerstaden.
- Boende på landsbygden åker bil sex gånger längre än boende i innerstaden.
- Vi cyklar ungefär lika långt oberoende av var vi bor.
- Reslängder i kollektivtrafiken ökar stadigt från innerstad till ytterstad till landsbygd, dock är sträckorna mycket kortare än bilresorna.
- I innerstaden cyklar vi dubbelt så långt som vi åker buss, i ytterstaden är sträckorna lika, på landsbygden åker vi dubbelt så långt med buss som vi cyklar.
- Boende i innerstaden går dubbelt så långt som boende i ytterstaden. På landsbygden är gångsträckorna korta, trots att alla som bor i de mindre tätorterna har gångavstånd till lokal service.



Figur 7. Transportarbete fördelat på innerstad, ytterstad och landsbygd, samt färdmedel.¹⁰

En vanlig dag färdas vi örebroare sammanlagt drygt 4,1 miljoner km, vilket betyder att vi tillsammans varje dygn färdas drygt 100 varv runt jorden. Vi färdas i snitt 27 km per person och dag och i huvudsak med bil, 21 km. I snitt cyklar vi 1,4 km per person och dag och åker buss 1,9 km.

Av de nationella resvaneundersökningarna framgår att korta resor (under 5 km) svarar för 37 procent av antalet resor, men bara 5 procent av reslängden, just eftersom de är korta. De längre resorna, över 30 km, svarar bara för 16 procent av antalet resor, men för 66 procent av reslängden.¹¹

Resvaneundersökningen visar på ett tydligt samband mellan tillgång till, och kostnad för, bilparkering vid arbete/skola och val av färdmedel:¹²

- Med gratis parkering görs 75 procent av resorna med bil. Är parkeringen avgiftsbelagd är motsvarande andel endast 40 procent.
- Finns ingen parkering vid arbetet/skolan görs 37 procent av resorna med bil, medan 22 procent görs med kollektivtrafik.

Det går också att se ett starkt samband mellan resans längd och val av färdmedel. Resvaneundersökningen 2011 ger data specifikt för kommunen, där vi kan utläsa:

- Gång som transportmedel minskar kraftigt redan efter en kilometer.
- Många bilresor är korta. Drygt varannan bilresa i Örebro kommun är kortare än 5 km och nästan var tredje kortare än 3 km.
- Bussresor blir vanligare med reslängden, men andelen är generellt låg.

¹⁰ Bearbetade data från RVU 2011 Örebro och Kumla. Resvaneundersökning i Örebro kommun och i Kumla kommun hösten 2011. Markör, 2011.

¹¹ Föreläsning av Jonas Eliasson, Trafikverket, vid Fredagsakademi 2022-09-30.

¹² Från undersökningen 2017 och avser länsnivå, redovisas inte specifikt för Örebro kommun.

- Ju längre avstånd, desto färre är det som cyklar. Cykeln är ett vanligare färdmedel vid arbetsresor än vid resor totalt.

En del frågor om resvanor ställdes i samband med en enkät om hur kommunens invånare vill ha staden, som genomfördes 2022. Den visar att en mindre andel av kommuninvånarna, ca 20 procent, svarar för ca 70 procent av bilresorna i stadens centrala delar.¹³ Av dem är 60 procent män och 40 procent kvinnor. Det överensstämmer väl med andra studier, bland annat från Nederländerna, som visar att den fjärdedel av befolkningen som använder bilen mest står för två tredjedelar av biltrafiken i städerna.

En något annorlunda resvaneundersökning genomfördes av konsultföretaget Spacescape, som 2012 gjorde drygt 350 snabbenkäter och 2500 observationer av Örebrocyklisterna.¹⁴ Deras slutsats var att i Örebro cyklar alla grupper lika mycket, såväl bland olika åldersgrupper och kön:

- Örebroare cyklar i regel på standardcyklar. Andelen cyklisterna med träningskläder är endast 2 procent.
- Cyklisterna efterfrågar rofyllda, raka stråk med lite biltrafik och breda cykelbanor.
- Snabbheten är inte det viktigaste – troligtvis på grund av att avstånden i regel är korta.
- De mest använda cykelstråken är mestadels centrala gator med mycket stadsliv och inte separerade snabba cykelvägar.

Resor till och från förskola och skola

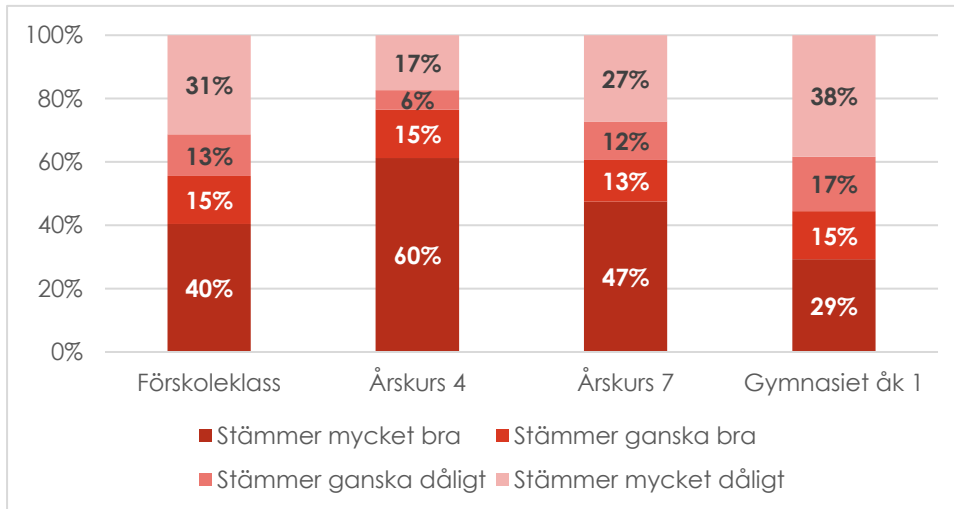
I samband med de årliga elevhälsosamtalen i förskoleklass, årskurs 4 och 7 samt årskurs 1 i gymnasiet får elever och vårdnadshavare svara på en mängd frågor, varav ett par handlar om hur man tar sig till förskola och skola. Resultaten för Örebro kommun redovisas i databasen ELSA (Elevhälsosamtal Sammanställt och Analyserat).

Figur 8 visar, samlat för alla kommunala skolor, elevernas svar på frågan ”Jag går eller cyklar till skolan”. Här framgår att gång och cykel har en topp i årskurs 4, då tre av fyra tycker att påstående stämmer mycket eller ganska bra.

Inte oväntat är skillnaderna stora mellan olika skolor i kommunen. I årskurs 4 varierar andelen som går och cyklar från 20 procent på Ervaskolan till 94 procent på Wallerska skolan.

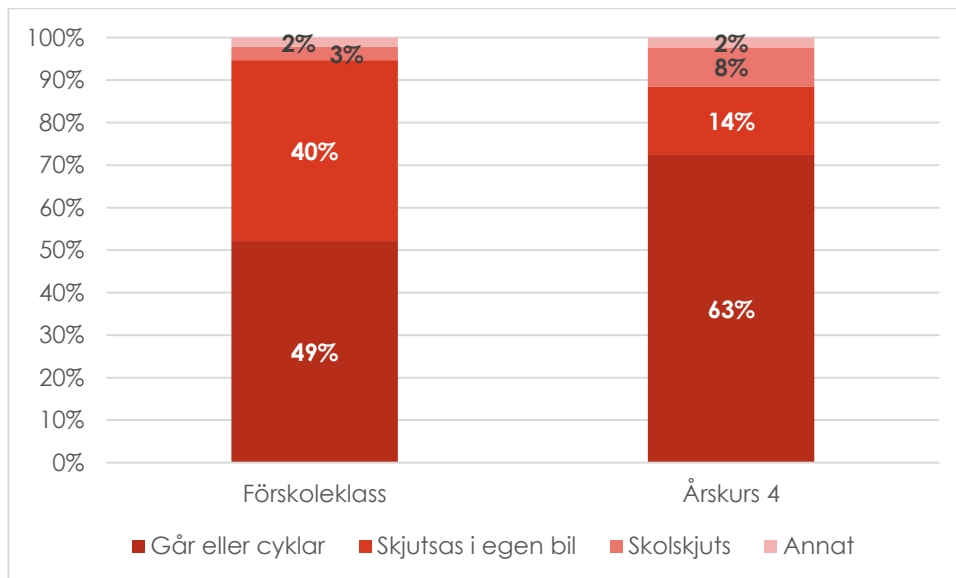
¹³ Vad tycker invånarna om trafiken i Eskilstuna, Linköping, Norrköping och Örebro? Resultat från enkätstudie om trafiken i städerna 2022. Institutet för kvalitetsindikatorer (Indikator), 2022. I beräkningen har vi antagit att svaret ”kör bil i staden varje dag” motsvarar 10 resor per vecka, svaret ”kör bil staden varje vecka” 2 resor, och ”varje månad” 0,25 resor per vecka).

¹⁴ Örebro – cykelstaden för alla. Spacescape, 2013. www.spacescape.se



Figur 8. Elevernas svar på frågan "Jag går eller cyklar till skolan". Genomsnitt för Örebro kommuns skolor åren 2020/2021 och 2021/2022.

Även vårdnadshavarna i förskoleklass, årskurs 4 och 7 får svara på frågan hur barnen oftast kommer till skolan. För gång och cykel liknar resultaten elevernas egna svar. Som framgår av Figur 9 är skjuts i egen bil vanligast för barn i förskoleklass, där i genomsnitt 40 procent skjutsas. I årskurs 4 har andelen minskat till 14 procent. För årskurs 7 och årskurs 1 i gymnasiet finns inga jämförbara data. Andelen som åker skolskjuts är bara 3 procent i förskoleklass och ökar till 8 procent i årskurs 4.



Figur 9. Vårdnadshavarnas svar på frågan "Hur kommer barnen oftast till skolan?". Genomsnitt för Örebro kommuns skolor åren 2020/2021 och 2021/2022.

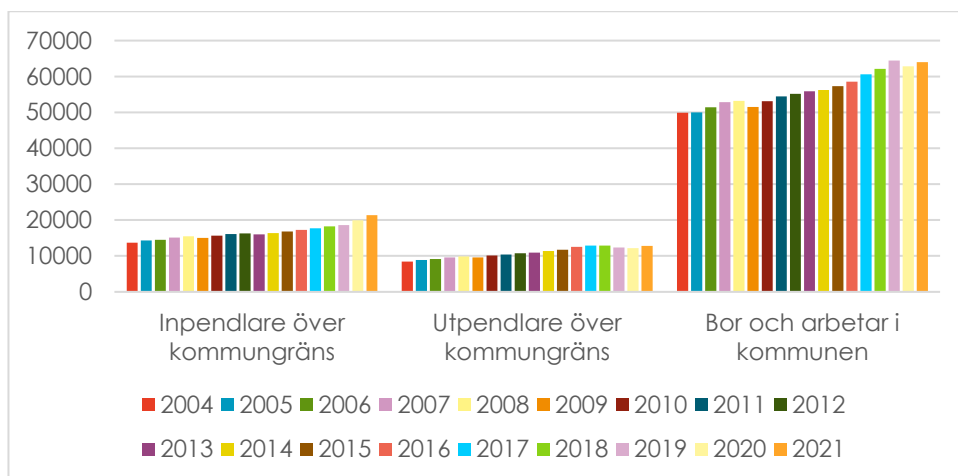
Liksom när det gäller gång och cykel finns en stor variation mellan olika skolor. Medan endast 5 procent av förskolebarnen får bilskjuts i Sörbyängskolan är andelen för Hampetorps skola 83 procent. Andelen som åker skolskjuts ligger som högst i intervallet 45–50 procent och här återfinns landsbygdsskolor som Närkes Kil, Ervalla och Almbro. För huvuddelen av skolorna är andelen noll.

Avståndet till skolan har förstås stor betydelse för barns möjlighet att gå och cykla till skolan. Enligt en nationell resvaneundersökning bland barn i åldern 6–15 år minskar cykelandelen redan vid 1 km avstånd. Trafikverkets nationella undersökning ”Barns skolvägar” visar att andelen barn med högst 2 km till skolan har minskat från 71 till 58 procent mellan 2003 och 2021. Andelen som har högst en kilometer till skolan har under samma period minskat från 51 till 35 procent.¹⁵

Pendling över kommungräns

Till de resvanor vi kan följa från år till år hör den regionala pendlingen. Denna ökar generellt, så också i Örebroregionen. Pendlingens drivkrafter är främst strukturomvandlingen av arbetsmarknaderna med ökade behov av specialiserad arbetskraft, ökad benägenhet att pendla längre (”mental regionförstoring”), samt förbättringar i transportsystemen som medfört ökad tillgänglighet.¹⁶

I statistiken syns de som är folkbokförda i en kommun och har sin arbetsplats i en annan.¹⁷ Från 2004 till 2021 har både in- och utpendlingen till Örebro kommun ökat med drygt 50 procent. År 2021 var det drygt 21 300 personer som pendlade in till och 12 800 som pendlade ut från kommunen. Huvuddelen av dem som bor i kommunen har dock också sin arbetsplats där, se Figur 10.



Figur 10. In och utpendling till Örebro kommun, samt del av befolkningen som både bor och har sin arbetsplats i kommunen, 2004–2021. Källa: SCB, data hämtat 2023-02-16.

Kumla och Hallsberg står för det största både in- och utflödet av arbetskraft.

Pendlarnas könsfördelning är likadan för både in- och utpendling: ca 60 procent män och 40 procent kvinnor.

¹⁵ Utredning av mål för ökad cykling i Sverige – Ett regeringsuppdrag. VTI rapport 1125, 2022.

¹⁶ Fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Trafikanalys, rapport 2019:11. www.trafa.se

¹⁷ Till detta kommer en omfattande inomkommunal pendling. Den som bor i Lanna (Lekebergs kommun) och pendlar till Örebro kommer med i statistiken, men inte den som bor i närbelägna Vintrosa, för att ta ett exempel. Statistiken säger inte heller något om det faktiska resandet, eftersom många kan arbeta på distans.

Trafikutvecklingen i Örebro kommun

Eftersom resvaneundersökningar är kostsamma och görs relativt sällan använder vi ett antal stödindikatorer för att årligen kunna följa upp det övergripande målet om fördelning av resor. Detta avsnitt beskriver uppmätta förändringar i trafikflöden, framför allt inom staden, och var vi har brist på data.

Pandemieffekter på resvanorna

Våren 2020, efter att pandemirestriktioner kommit på plats, sågs en kraftig nedgång av resor med **privatbil** i centrala delarna av Örebro, uppemot 30 procent jämfört med motsvarande veckor året innan. Bilresandet var också mer jämnt spritt över dygnet, eftersom färre reste till jobbet, något som stämmer bra överens med data från andra städer. På många håll har sedan bilresandet ökat, till följd av avrådan från att använda kollektivtrafiken. För Örebro finns dock inga data som tyder på en sådan effekt, kanske på grund av kollektivtrafikens låga marknadsandel. Tvärtom visar data från Trafikanalys att bilresandet per invånare i Örebro kommun minskade ungefär 7 procent mellan 2019 och 2020, se vidare avsnittet om biltrafikens utveckling.

Eftersom Folkhälsomyndigheten avrådde från resor med **kollektivtrafik** under pandemin skedde en stor minskning, resandet mer än halverades både i stadsbuss- och regiontrafiken. Men redan hösten 2022 hade den i stort sett återgått till de volymer som rådde innan.

I större städer såg man en stark ökning av **cyklandet** när kollektivtrafiken gick ner. Den effekten har inte kunnat ses i Örebro, antagligen – liksom för biltrafiken – på grund av att kollektivtrafiken jämfört med cykeln har en så låg andel av resandet att denna överströmning inte syns i statistiken. Tvärtom har vi kunnat se en minskning av cyklandet, vilket sannolikt beror på att färre rest till arbete, studier och andra aktiviteter under perioder med restriktioner.

Vi har i princip inga data över **gångtrafiken**, men vi vet från City Örebros besöksräknare att den minskade i centrum till följd av restriktionerna men nu till stor del återhämtat sig.

Fler började arbeta på distans under pandemin, enligt en undersökning av SCB arbetade var tredje person i åldern 15–74 år hemifrån första kvartalet 2021. Den effekten kvarstår delvis fortfarande. Det är positivt med tanke på att belastningstopporna därmed minskar, både på vägarna och inom kollektivtrafiken. Effekten på de totala trafikvolymerna är dock av olika anledningar inte så stor, uppskattningsvis omkring 5 procent.¹⁸

En analys av anonymiserade mobildata från Telia ger dock en delvis annan bild. Från dessa går inte att utläsa vilka färdmedel som används, men totalt tycks

¹⁸ Grund för antagandet: 28 procent av den yrkesarbetande befolkningen i Örebro kommun beräknas kunna arbeta på distans. De gör det i snitt varannan dag och var tredje resa är en arbetsresa.

antalet resor som genomförs i Örebro kommun ha minskat med 15 procent mellan 2019 och 2022.¹⁹

De data vi samlar in lokalt är inte tillräckligt bra för att kunna påvisa några bestående trafikförändringar till följd av pandemin. Trafikverkets bedömning hösten 2022 är dock att det mesta, möjligen med undantag för affärsflyget, tycks vara på väg att återgå till läget innan pandemins början.²⁰ Inte ens de höga drivmedelspriserna 2022 har nämnvärt påverkat förbrukningen, enligt branschorganisationen Drivkraft Sverige.²¹

Cykeltrafikens utveckling

Enligt nationella data har cyklandet minskat den senaste tjugoårsperioden. Till skillnad från våra lokala och regionala resvaneundersökningar ingår även åldersgruppen 6–16 år i de nationella siffrorna, och det är bland de yngsta nedgången märks tydligast. Den totala sträckan som barn och unga cyklar minskade med över 40 procent under perioden 1995–2014.²²

Nedgången bland barn och unga beror inte på att de cyklar kortare sträckor idag, utan på att andelen som cyklar minskat. Det är framför allt fritidscyklandet som minskat. Även cyklandet till skolan har gått ner, men inte lika mycket.

Enligt de lokala resvaneundersökningarna är andelen cykelresor ganska stabil över tid, liksom antal resor per dag. Om dessa uppgifter stämmer bör cykelresandet därför ha ökat i samma takt som befolkningen.

Det är dock både svårt och kostsamt att genom mätningar påvisa hur cyklandet utvecklas. Cyklisterna kan göra olika vägval och trafiken förbi en fast mätpunkt påverkas av förändringar i infrastrukturen, utvecklingen av boende och arbetsplatser med mera. För att nå god tillförlitlighet skulle det behövas omfattande slumpvisa mätningar i hela tätorten, något som saknas idag.

Sedan 2018 mäts alla cyklister som passerar broarna över Svartån. Tyvärr dras dessa mätningar med påtagliga kvalitetsproblem och det är svårt att veta om de levererar tillförlitliga data. Två stationer har en obruten serie sedan start, se Figur 11. Här syns en liten minskning från 2018 till 2019, följt av ytterligare minskning 2020 och 2021. Den totala nedgången är 19 procent mellan 2018 och 2022 (22 procent per invånare). Nedgången under 2020 och 2021 kan sannolikt kopplas till pandemirestriktioner, men det är svårt att förklara varför återhämtningen under 2022 inte är större.

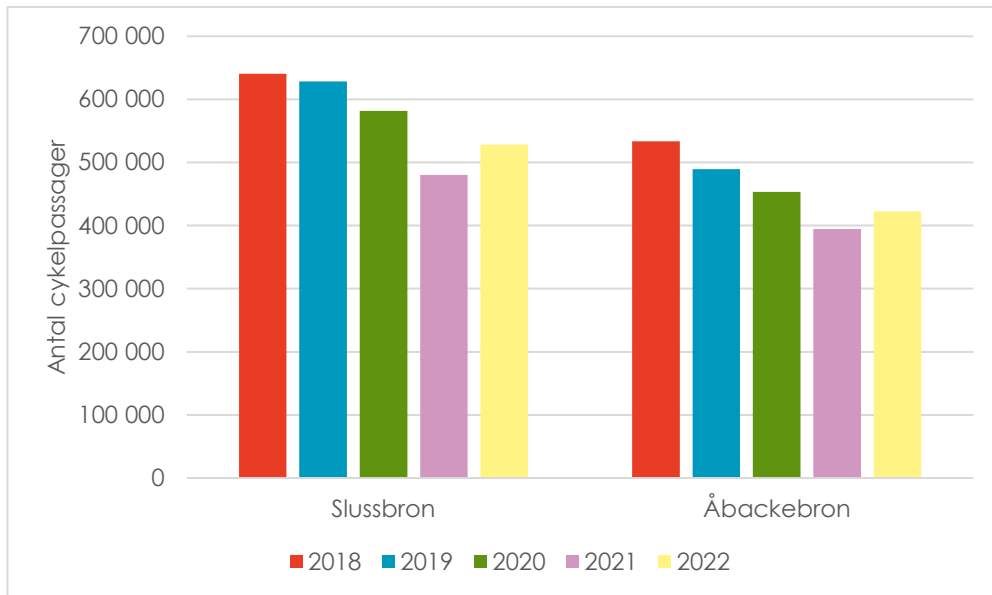
¹⁹ Data från verktyget Telia Crowd Insights, opublicerade.

²⁰ Föreläsning av Jonas Eliasson, Trafikverket, Region Örebro län Fredagsakademi 2022-09-30.

²¹ Minskar vägtrafiken när bränslet blir dyrare? Trafikanalys, publicerad 2023-02-06.
<https://www.trafa.se/vagtrafik/minskar-vagtrafiken-nar-branslet-blir-dyrare-13612/>

²² Cykling bland barn och unga – en kunskapssammanställning. VTI rapport 958, Väg- och transportforskningsinstitutet VTI, 2017. www.vti.se

Region Örebro län genomförde mätningar före och efter utbyggnaden av cykelbanan Örebro-Glanshammar 2020, där man kunde registrera en sjudubbling av cyklandet vid de aktuella mätpunkterna.²³



Figur 11. Antal passager över Slussbron och Åbackebron 2018–2022. Egna data.

Vintercykling

En vanlig metod att mäta vintercyklingens omfattning är att jämföra de tre månader med lägst antal cyklister med de tre månader som har flest cyklister. Andelen vintercyklister i Örebro kommun ligger då kring 50 procent.

Ingen tydlig trend kan ses över tid. Det verkar som att mörker och kyla, vid sidan om vinterväglaget, påverkar nedgången. Att cyklandet halveras vintertid betyder inte att alla uteblivna cykelresor flyttas över till andra färdmedel – det görs inte lika många resor vintertid.

Elcyklar

Elcyklar har funnits ett antal år, men försäljningen fick en rejäl skjuts 2018 då det var möjligt att få en fjärdedel av kostnaden i statligt bidrag. De senaste åren har elcyklarnas andel av cykelförsäljningen varit ca 20 procent. Det faktum att flera stora arbetsgivare i kommunen, bland dem Örebro kommun, har erbjudit elcykel som möjlig förmåncykel kan också ha påverkat utvecklingen i positiv riktning.

Naturvårdsverkets utvärdering av elcykelpremien visar att ungefär hälften av elcykelanvändningen ersätter bilåkning och den andra hälften kollektivtrafik, vanlig cykel, gång och annat. Sannolikheten att elcykeln ska ersätta ett visst

²³ Nyhet Region Örebro län 2021-01-12. <https://utveckling.regionorebrolan.se/sv/nyheter-pa-regional-utveckling/cykelvag-mellan-orebro-och-glanshammar/>

färdsätt ökar i proportion till hur stor andel av resorna som utförts med detta färdsätt innan inköpet av elcykeln.²⁴

Ibland sägs att elcykeln inte bidrar till aktiv mobilitet på samma sätt som vanlig cykel. Men det har visat sig vara tvärtom, eftersom den genomsnittliga elcykelresan är längre än den med vanlig cykel.²⁵ Lägg därtill att elcykeln ersätter en hel del bilresor så blir ekvationen ur folkhälsosynpunkt ännu bättre.

Elsparkcyklar

Elsparkcyklar gjorde sitt intåg i Örebro hösten 2019, då två företag startade sin uthyrning nästan samtidigt. Idag är tre operatörer verksamma och användningen har ökat i takt med antalet sparkcyklar. Enligt operatörernas egna uppgifter gjordes under 2022 närmare en miljon resor som i snitt var 1,9 km långa. Den samlade reslängden uppgick till 1,8 miljoner km, vilket är en fyrdubbling jämfört med startåret 2020.

Örebro kommun har inte gjort någon lokal undersökning för att ta reda på hur elsparkcyklar påverkar resvanorna. Undersökningar i andra städer visar dock att de i första hand ersätter gång- och bussresor, och på helgkvällar även taxi (det är också då de flesta olyckorna sker).

Enligt kommunfullmäktiges beslut om taxor för 2023 kan kommunen ta ut en avgift på 1 000 kr per enhet och år för ”friflytande mobilitetssystem”, dit elsparkcyklarna räknas. I de fall kommunen tvingas flytta en feluppställd enhet uttas en avgift på 1 500 kr.²⁶

Kollektivtrafikens utveckling

Kollektivtrafikresandet i Örebro har historiskt haft en svag resandeutveckling. Medan pendlingen och resandet i samhället generellt ökar kraftigt ligger kollektivtrafikens marknadsandel på en låg nivå jämfört med andra transportsätt. Den ökning som skett av resandet följer stort sett befolkningsökningen.

Stadstrafiken i Örebro

En större omläggning av stadsbussarnas linjenät gjordes 2010. Trafikeringen ökade med drygt 50 procent men resandeökningen blev endast 5 procent. Ytterligare en större omläggning av nätet genomfördes 2014 och mindre justeringar av linjenätet har sedan skett i takt med att staden växer.

Linjenätet omfattar idag tio stomlinjer och två övriga stadslinjer. Bussarna trafikerar Örebro tätort samt Hovsta, Marieberg och Mosås. Stadsbusstrafiken drivs av Region Örebro län genom bolaget Svealandstrafiken AB.

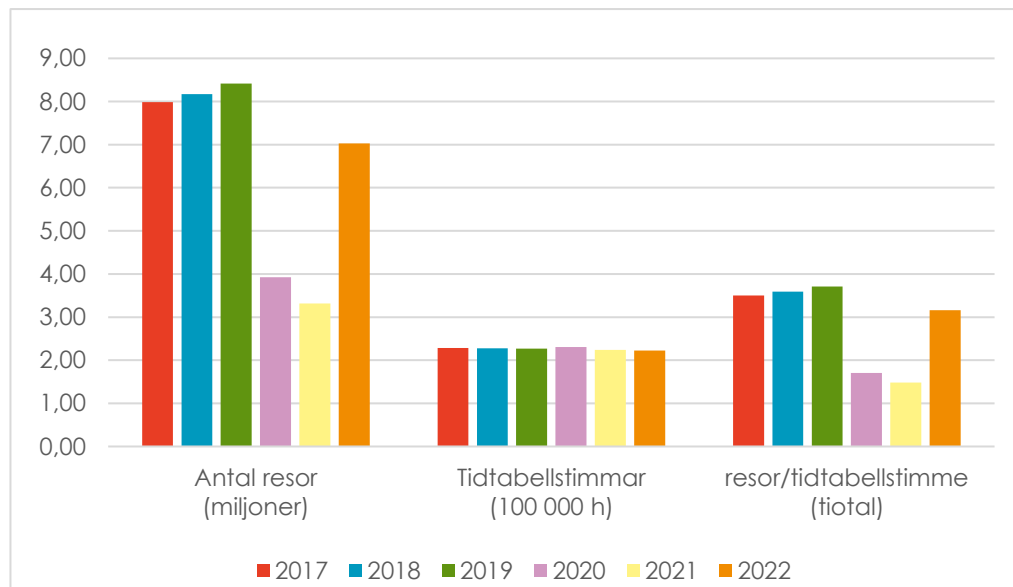
²⁴ Elcykling – vem, hur och varför? En utvärdering med elfordonspremiern. Naturvårdsverket rapport 6894, 2019.

²⁵ Physical activity of electric bicycle users compared to conventional bicycle users and non-cyclists: Insights based on health and transport data from an online survey in seven European cities. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S259019821930017X>

²⁶ Översiktliga strategier och budget för Örebro kommun 2023.

Fram till slutet av 2021 fanns även anropsstyrd trafik, s.k. flextrafik, som bekostades av kommunen. Denna trafik avslutades dock på grund av höga kostnader och relativt lågt nyttjande – räknat per resa var flextrafiken dyrare än färdtjänsten.

Under 2022 gjordes 7 miljoner resor med stadsbussarna i Örebro. Figur 12 visar hur resandet utvecklats. Från 2017 till 2019 skedde en ökning med 5 procent, men våren 2020 kom pandemin och invånarna uppmanades avstå från kollektivtrafiken. Resandet mer än halverades 2020–2021. I början av 2022 lättades restriktionerna och trafiken återhämtade sig successivt. Hösten 2022 var resandet nästan tillbaka på 2019 års nivå. På helåret är det dock fortfarande 20 procent under nivån 2019.



Figur 12. Stadsbusstrafikens utveckling i Örebro 2016-2019. Tidtabellstimmar är ett mått på trafikutbudet.²⁷

I genomsnitt genomförde en invånare i Örebro kommun 44 resor med stadsbuss 2022, vilket är lågt jämfört med andra städer i samma storlek.

Kommuninvånarnas åsikter om kollektivtrafiken har samlats in som en del av kommunikationsarbetet i samband med etablerandet av nya snabbusslinjer (BRT). Där framgår att stadsbusstrafiken i Örebros ses som hållbar och lättillgänglig, dock är det bara 2 av 10 som tycker resan är tidseffektiv.

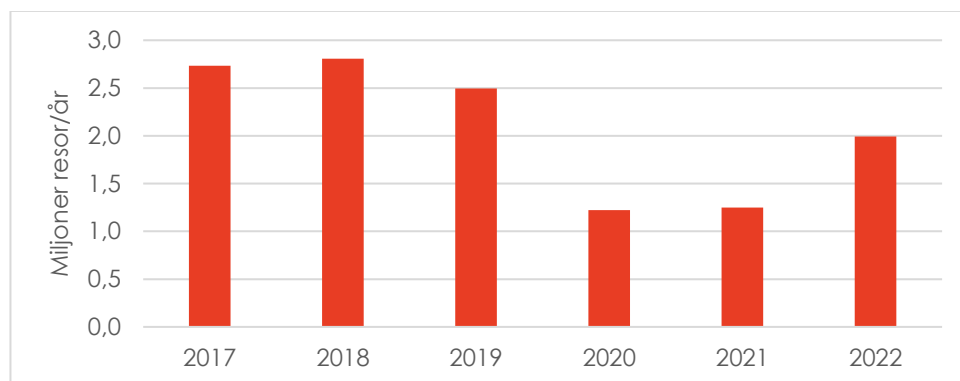
Kollektivtrafiken regionalt

Region Örebro län kör omfattande busstrafik både inom Örebro kommuns gränser och till omgivande orter i länet. Liksom i fallet med stadstrafiken ovan bröt pandemin-restriktionerna en uppåtgående trend i resandet, följt av en återhämtning under 2022, se Figur 13.

Kollektivtrafikens marknadsandel ökade från 12 till 18 procent mellan 2015 och 2019. Men på grund av pandemirestriktioner, då invånarna uppmanades att inte

²⁷ Data från Region Örebro län, Regional utveckling, 2023-01-22.

åka kollektivt, sjönk andelen till 10 procent 2021. Under 2022 skedde en återhämtning till 14 procent.²⁸



Figur 13. Antal resande med den regionala kollektivtrafiken 2017–2022.²⁹

Under 2022 infördes den så kallade närtrafiken. Det är en form av anropsstyrd kollektivtrafik på landsbygden som innebär att fordonet kör på beställning och inte enligt en förbestämd tidtabell eller linjesträckning. Under året gjordes det ca 6 000 resor i länet (varav närmare 2 000 i Örebro kommun), att jämföra med två miljoner resor i den regionala kollektivtrafiken och åtta miljoner resor i stadstrafiken i Örebro. Antalet resor ökade dock stadigt under året och trenden väntas fortsätta. Under 2023 kommer dessutom erbjudandet att utvidgas till att även gälla helger.

Resenärernas syn på kollektivtrafiken mäts årligen och presenteras som ett nöjdhetsindex. Andelen nöjda resenärer i den allmänna kollektivtrafiken i regionen uppgick till 57 procent 2022, vilket är strax under det nationella genomsnittet 60 procent. Flest nöjda kunder 2022 hade Region Värmland och Region Västerbotten med 72 procent.³⁰

Färdtjänst

Färdtjänst är s.k. särskild kollektivtrafik, som bekostas av kommunen och kräver tillstånd för att nyttja. I slutet av 2022 hade knappt 4 100 personer i kommunen färdtjänstillstånd. De gjorde under året 184 800 resor, inklusive riksfärdtjänst. Det är en ökning jämfört med pandemiåren 2020–2021, men fortfarande ett gott stycke under nivån 2019 (då även betydligt fler invånare hade tillstånd).³¹

Taxi

Även taxi kan ses som en del av kollektivtrafiken. Antalet registrerade taxibilar i Örebro kommun har nästan fyrdubblats under 2000-talet, från drygt 100 år 2000 till 371 i slutet av 2022.³²

²⁸ Kollektivtrafikens marknadsandel beräknas som andelen resor med kollektivtrafik av samtliga motordrivna resor. Källa: Kollektivtrafikbarometern 2022, Svensk kollektivtrafik.

²⁹ Data från Region Örebro län, Regional utveckling, 2023-01-22.

³⁰ Kollektivtrafikbarometern 2022. Svensk kollektivtrafik, www.svenskkollektivtrafik.se

³¹ Programnämnd samhällsbyggnad, årsberättelse 2022. Moe 440/2023.

³² Fordon i län och kommuner 2022. Trafikanalys, statistik 2023.2. www.trafa.se

Gångtrafikens utveckling

Gång som transportmedel avviker en del från de övriga, eftersom samtliga resor börjar och slutar med en kortare eller längre sträcka till fots. Dessutom förflyttar vi oss till fots vid en mängd tillfällen som i detta sammanhang inte räknas som resor, då start- och målpunkter sammanfaller (s.k. rekreationsresa).

Resvaneundersökningen 2017 visade att gång (som huvudresa) utgjorde 15 procent av alla resor inom kommunen. Det är en ökning med en tredjedel sedan 2011, men vi kan inte säkert säga om gångresornas andel faktiskt har ökat eftersom den övergripande utvecklingen inte kan mätas på något tillförlitligt sätt.

Nyare sätt att göra resvaneundersökningar med hjälp av en app i mobilen visar att antalet resor underskattas i de traditionella resvaneundersökningarna och framför allt är det gångresor som registreras i för liten utsträckning.

Örebro kommun har sedan 2020 en gångstrategi med ett antal åtgärdsområden och indikatorer, som dock än så länge inte har följts upp.³³

Biltrafikens utveckling

På nationell nivå har vägtrafiken ökat under 2000-talet, dock i en ganska långsam takt och främst beroende på att befolkningen växer. Mellan 2000 och 2018 ökade persontransportarbetet på väg med 12 procent, medan Sveriges befolkning ökade 15 procent. Sedan 2019 använder Trafikanalys en annan metod att samla in data som gör det svårt att jämföra bakåt i tiden. Data för åren 2020–2021 är påverkade av pandemin, då resandet varit omkring 7 procent lägre än 2019.³⁴

På det statliga vägnätet, där 78 procent av allt trafikarbete med personbilar utförs, var trafiken 2022 tillbaka på 2019 års nivå, trots drivmedlen ökat i pris med som mest 70 procent under perioden. Dock verkar biltrafiken ha minskat något i storstäderna, och en rimlig förklaring till ökad priskänslighet kan vara att man där har större tillgång till andra färdstätt.³⁵

Örebro kommun har under en lång tid följt upp vägtrafikflödet i de två snitten Svartåsnittet och Citysnittet. Lite förenklat kan sägas att Svartåsnittet speglar den allmänna utvecklingen för vägtrafiken, medan Citysnittet är ett mått på vägtrafiken i centrala Örebro.

En analys av datainsamlingen som genomförts under hösten 2022 visar dock att kvaliteten är alltför låg för att dra några säkra slutsatser om utvecklingen över tid. Bristande kalibrering av mätpunkterna gör att vi inte heller vet kvaliteten på dataserierna bakåt i tiden. Detta är ett uppenbart utvecklingsområde inför nästa temarapport. Mycket tyder dock på att biltrafiken i city minskat påtagligt i samband med att Gustavsviksbron och Skebäcksbron med CV-gatan öppnades för trafik 2010. När Skebäcksbron öppnades för biltrafik 2010 minskade trafiken

³³ Gångstrategi för Örebro kommun. Sam 331/2018.

³⁴ Transportarbete 2020–2021. Trafikanalys, www.trafa.se/ovrig/transportarbete/

³⁵ Minskar vägtrafiken när bränslet blir dyrare? Trafikanalys, publicerad 6 februari 2023. <https://www.trafa.se/vagtrafik/minskar-vagtrafiken-nar-branslet-blir-dyrare-13612/>

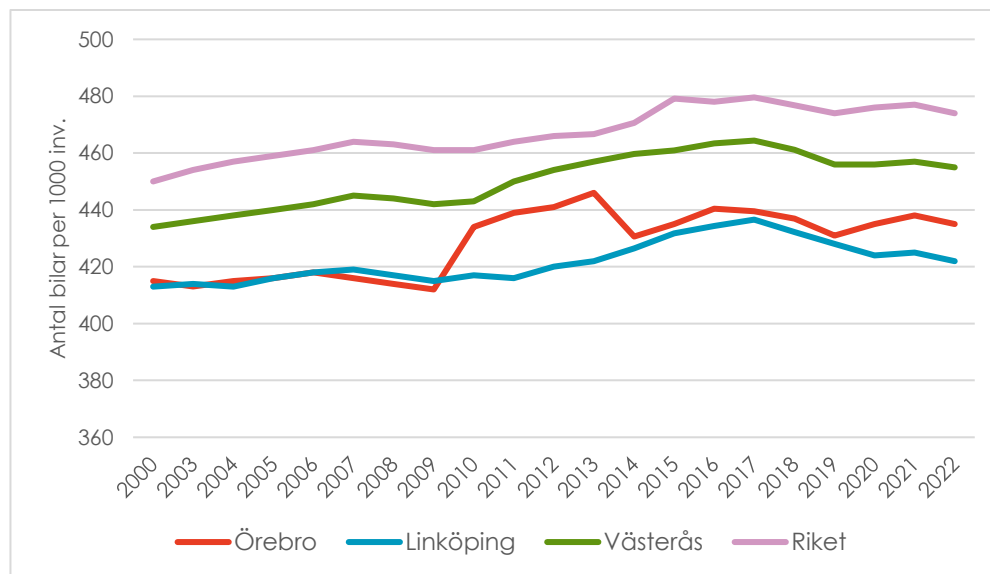
över Hamnbron, som idag beräknas ha 30 procent färre bilar än innan dessa broar öppnades.

Många andra mätpunkter har också lägre flöden idag än för tio år sedan, men det finns frågetecken kring datakvaliteten. Mellan år 2000 och 2018 har dock trafiken på Västerleden, dvs. motorvägen genom staden, enligt Trafikverkets mätningar nästan fördubblats (plus 88 procent). Den stora ökningen av trafiken på motorvägen beror inte bara på fjärrtrafikens utveckling, ca 50–60 procent av trafiken på motorvägen genom staden under rusningstrafik utgörs av lokala resor.³⁶ Denna situation är snarlik i till exempel Västerås och Jönköping – i båda fall står lokala resor för mer än hälften av trafikflödet på motorvägen genom staden (i Jönköping-Huskvarna kanske så mycket som 75 procent).

Trafikverkets mätningar på de nationella vägarna kan användas för att avläsa bilpendlingens utveckling från vissa av kommunens förorter. Hovsta, med en befolkning på ca 2 800 personer, genererar närmare 3 000 bilresor per dag på riksväg 50 i riktning Örebro. Detta antal, liksom befolkningen, har varit ungefär oförändrat under 2000-talet. Däremot genererar Lillån idag ungefär fyra gånger så många bilresor i riktning Örebro jämfört med 2000-talets början.³⁷

Bilnehav och körsträckor

I slutet av 2022 fanns det 435 bilar per tusen invånare i Örebro kommun. I Figur 14 visas trenden sedan år 2000 i Örebro, några jämstora kommuner och riket.



Figur 14. Antal bilar per 1000 invånare i Örebro, Linköping, Västerås och hela riket åren 2000 till 2022 (obs brutet skala på y-axeln).³⁸

³⁶ Trafikanalys motorvägar i Örebro. Sweco 2016.

³⁷ Vägtrafikflödeskartan, Trafikverket, <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>. Data hämtade 2023-01-16.

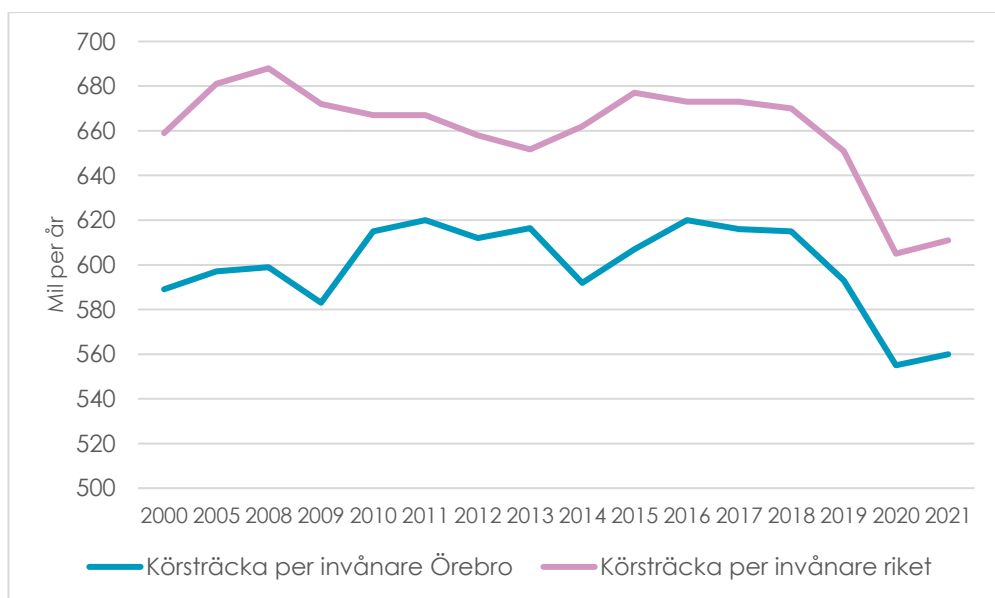
³⁸ Data från <https://www.rus.se/statistik-och-indikatorer/korstrackor/> hämtat 2023-01-12, samt Fordon i län och kommuner 2022. Trafikanalys, statistik 2023.2. www.trafa.se

Eftersom både befolkning och bilinnehav har ökat under perioden finns det idag ca 68 700 personbilar registrerade i Örebro kommun, vilket är en ökning med 34 procent sedan år 2000. Dagens bilpark ägs till 17 procent av juridiska personer. Av de 83 procent som ägs av privatpersoner är drygt en tredjedel registrerade på kvinnor och knappt två tredjedelar på män.³⁹

Av samtliga personbilar registrerade i kommunen i slutet av 2022 var 49 procent bensindrivna och 34 procent dieseldrivna. Rena elbilar och laddhybrider stod för 3 respektive 4 procent, etanolbilar 4 procent och gasbilar 1 procent. Elbilarna ökar dock snabbt, om än från en låg nivå.

Även om antalet bilar ökat påtagligt sedan 2000 så körs varje bil i genomsnitt kortare idag – vi använder alltså fordonsflottan mindre effektivt. Körsträckan per invånare, Figur 15, var i princip oförändrad från 2000 till 2019. De låga värdena 2020 och 2021 kan kopplas till förändrade resvanor under pandemin, även om det skedde en viss nedgång redan 2018 till 2019.⁴⁰

Bland större städer var Örebro i topp fem bland dem med kortast körsträcka per invånare 2021. Endast Uppsala, Umeå, Linköping och Helsingborg hade kortare.⁴¹



Figur 15. Körsträcka per invånare i Örebro och nationellt 2000–2021 (obs bruten skala på y-axeln).⁴²

Som framgår av Figur 16 uppgav 85 procent av alla örebroare i åldrarna 16–84 år att de hade tillgång till bil 2017, vilket är en ökning sedan 2011. Tillgången varierar dock mellan olika stadsdelar. I Adolfsberg-Marieberg, Lillån, Mosås och

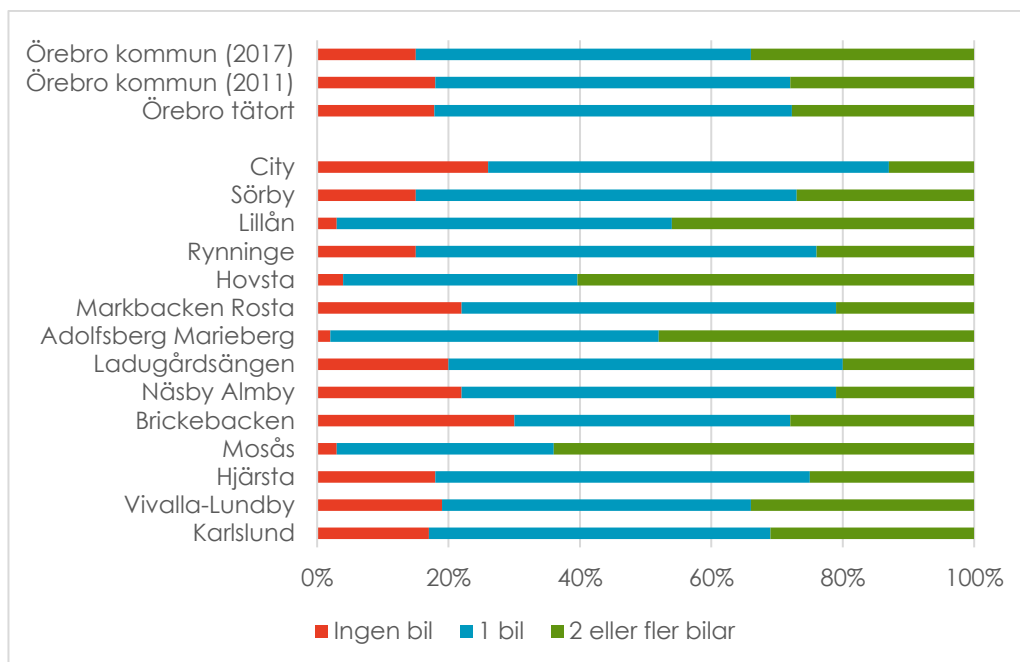
³⁹ Fordon i län och kommuner 2022. Trafikanalys, statistik 2023.2. www.trafa.se

⁴⁰ Obs att uppgifterna avser de fordon som är registrerade i Örebro kommun och avser inte den sträcka som körs inom kommunens gränser.

⁴¹ Jämförelse hämtad från www.kolada.se

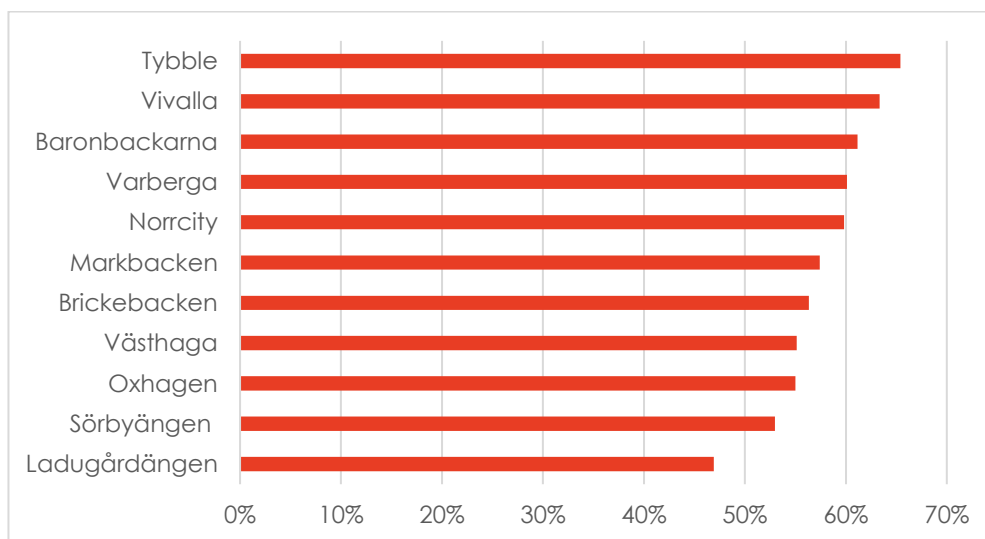
⁴² Data hämtade från <https://www.rus.se/statistik-och-indikatorer/korstrackor/> 2023-01-12.

Hovsta har nästan alla hushåll tillgång till minst en bil. I Hovsta och Mosås har över 60 procent av hushållen två bilar. I Brickebacken saknar närmare en tredjedel av hushållen tillgång till bil.



Figur 16. Andel av hushållen som har tillgång till bil. ⁴³

Data från SCB över bilägnande per stadsdel ger dock en annan bild än den tillgång till bil som invånarna uppger i resvaneundersökningen. Här visar det sig att det i många stadsdelar är mer än hälften av hushållen som inte äger bil, se Figur 17.



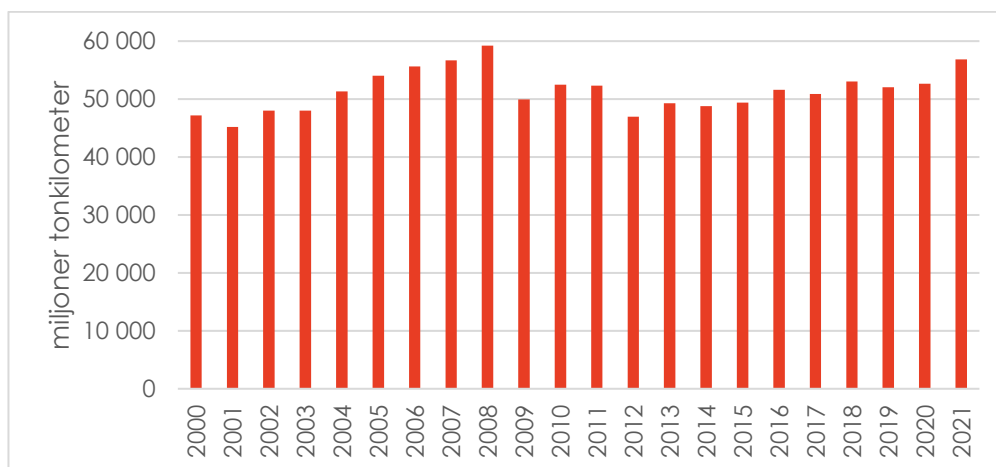
Figur 17. Stadsdelar i Örebro med högst andel hushåll utan egen bil 2018-12-31, källa SCB.

⁴³ Resvanor i Örebro län. Rapport 2017:02. Region Örebro län, 2017.

Godstrafikens utveckling

Godstrafikens transportarbete räknas i enheten tonkilometer, som mäter antalet ton och hur långt de fraktas.

Av godstransportarbetet på land i Sverige gick 73 procent på väg och resterande 27 procent på järnväg 2021. Mängden varierar en del mellan åren. Den långsiktiga trenden för vägtransporterna är en ökning, sedan år 2000 ca en procent per år, se Figur 18. Transportarbetet med lätta lastbilar, som volymmässigt är mycket mindre, har dock mer än fördubblats under perioden.



Figur 18. Godstransportarbete på väg i Sverige, miljoner tonkilometer.⁴⁴

Tyvärr har vi ont om lokala data eftersom alla stationer som mäter tung trafik är ur funktion. Generellt vet vi dock att andelen tunga fordon på de flesta kommunala gator och vägar är låg, i storleksordningen 2–5 procent av det totala trafikflödet.

En företeelse som börjar komma i flera städer är varudistribution med lastcykel, framför allt för mindre försändelser och korta avstånd, där även flera stora distributionsföretag kör i pilotskala. Med start 2014 och ett par år framåt fanns ett enmansföretag i Örebro, ”Move by bike”, som hade denna affärsidé. I dagsläget finns det dock inget företag i kommunen med denna tjänst som vi känner till. Dock har PostNord planer på att börja sådan distribution av mindre paket under 2023.

Varken trafikprogrammet och översiktsplanen har några tydliga mål eller ställningstaganden för godstrafikens utveckling.

⁴⁴ Transportarbete i Sverige 2000–2021. Trafikanalys, www.trafa.se

Hållbart tillgänglighet

Här beskrivs främst två aspekter på frågan hållbar tillgänglighet: Rumslig närhet och tillgång till mobilitet. Även en tredje aspekt, tillgången på digitala lösningar, beskrivs helt kort.

Rumslig närhet

Täthet

För att öka andelen resor till fots och med cykel är korta avstånd mellan målpunkterna en av de viktigaste faktorerna, eftersom benägenheten att gå och cykla snabbt avtar med avståndet.

Det främsta verktyget för att åstadkomma korta avstånd är att ”bygga staden inåt” och att inte sprida bebyggelsen. Ett ställningstagande i kommunens översiktsplan är att Örebro tätorts geografiska utbredning ska vara av sådan storlek att större delen av staden går att nå till fots eller med cykel. Ett vanligt mått på ”cykelstaden” är att bebyggelsen inte bör sträcka sig längre ut från centrum än fem kilometer.

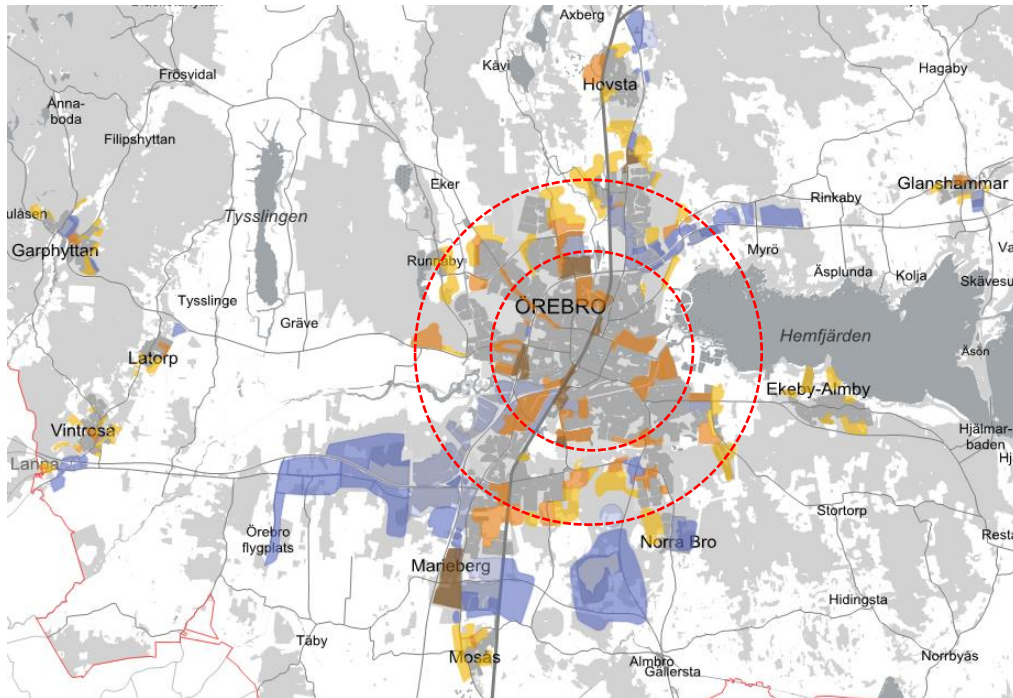
Örebro har förtätats under senare år. Idag bor 77 procent av kommunens befolkning inom 5 km (fågelvägen) från Storbron. Den senaste tioårsperioden har kommunens befolkning ökat med drygt 21 000 personer. Av dessa hamnade 81 procent, drygt 17 000 personer, inom 5 km från Storbron. Den största ökningen har skett i de mest centrala delarna, med radien 3 km från Storbron, där ökningen var drygt 14 000 personer och där nu drygt 55 procent av den totala befolkningen bor. Figur 19 visar var nya bostäder och verksamhetsområden är planerade enligt översiktsplanen, och att en stor del av alla nya bostäder hamnar inom 5 km från stadens centrum. I dagsläget (2022) har 35 000 personer sin arbetsplats inom 3 km från Storbron och närmare 47 000 personer inom 5 km därifrån.

Andelen nytillkomna bostäder i kollektivtrafiknära lägen uppgick till 91 procent 2020, enligt data från SCB. Andelen har varierat en del mellan åren men Örebro ligger i detta avseende nära riksgenomsnittet.⁴⁵

Pandemin 2020–2021 dämpade befolkningsökningen i kommunen, delvis på grund av ändrade bosättningsmönster, bland annat en ökad efterfrågan på större bostäder och en utflyttning från städerna. Det är ännu osäkert om någon av dessa trender kommer att stå sig över tiden. Mycket tyder dock på att städer av Örebros storlek behåller sin dragningskraft, även om pendlarförorter och kranskommuner också kan gynnas.

En trend i samhället som verkar utglesande är att antalet ensamhushåll blir fler, vilket gör att varje individ bor på en större yta. Ett genomsnittshushåll i Örebro 1960 bestod av 2,7 personer, medan motsvarande siffra i början av 2000-talet var omkring 2 personer, för att därefter åter ha ökat till 2,1–2,2 i slutet av 2010-talet.

⁴⁵ Kollektivtrafiknära läge innebär att det finns en hållplats inom 500 meter fågelvägen som trafikeras minst en gång per timme under vardagar mellan kl. 6 och 20. Källa: www.kolada.se



Figur 19. De två cirklarna markerar 3 respektive 5 km från Storbron. Gula och orange färgade områden är planerade bostads- och blandstadsområden enligt översiktsplanen, bruna områden är planerade arbetsplatser och blå områden verksamhetsområden.

Närhet till målpunkter

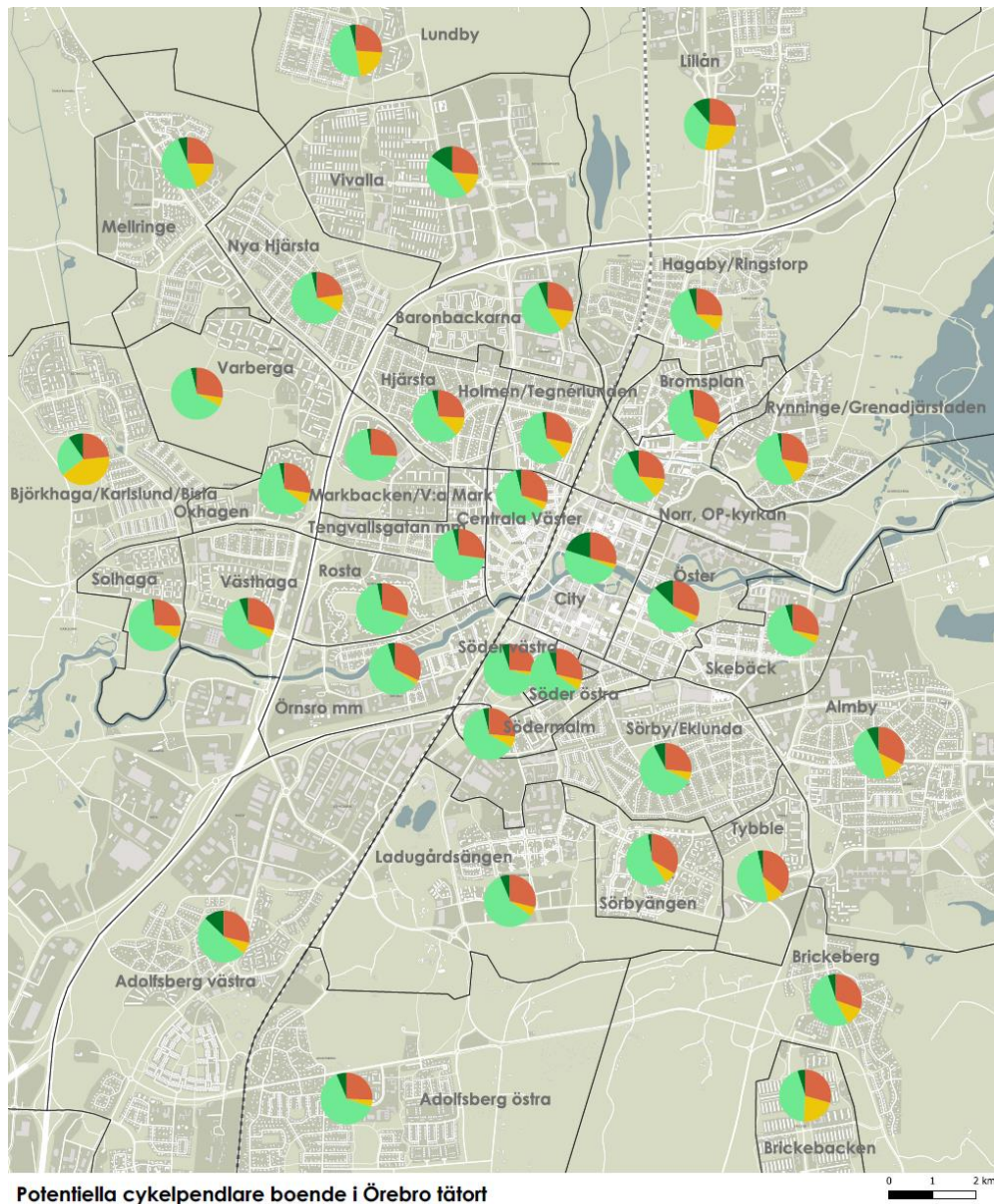
Det finns olika sätt att mäta tillgänglighet där avståndsmåttet högst 5 km till centrum, som anges ovan, är ett viktigt sätt. Vid den uppföljning av översiktsplanen som gjordes i början av 2022 beräknades även den andel av befolkningen som når en kommunal kärna inom 15 minuters promenad, för att spegla läget i relation till det populära begreppet ”femtonminutersstaden”.⁴⁶

För att räkna på andelen sattes avståndsgränsen till 1,2 km från kommunal kärna, plus den regionala kärnan Örebro stadskärna. Inom dessa cirklar bor 83 procent av kommunens befolkning. Fem av sex invånare kan alltså promenera till en kommunal kärna på mindre än en kvart. En möjlig invändning är att de kommunala kärnorna inte alltid har tillräckligt stort utbud av service för att tillgodose de dagliga behoven. Det är därför relevant att följa detta mått parallellt med den andel som bor inom 5 km från stadskärnan, enligt ovan.

En tidigare uppföljning av översiktsplanen visade att 39 procent av kommunens befolkning hade mindre än 400 meter fågelvägen till en livsmedelsaffär 2018. Andelen var något högre 2022, 41 procent. En uppföljning 2020 visar dock på 56 procent, varför osäkerhet råder och underlaget behöver granskas mer.

Avståndet till arbetsplatsen är också viktigt för färdmedelsvalet. Figur 20 visar stadsdelsvis hur långt de boende har till arbetet, med 5 km som en brytpunkt för att beskriva cykelavstånd. Analysen visar att 62 procent av de yrkesarbetande i Örebro tätort hade mindre än 5 km till jobbet 2018.

⁴⁶ Uppföljning av översiktsplanen 2021. Sam 1155/2020.



Potentiella cykelpendlare boende i Örebro tätort

Figur 20. Analys av potentialen att cykla till jobbet för boende i olika delar av Örebro tätort.

Lika viktigt som tillgång till arbetsplatser och service är tillgången till grönområden. Här visar uppföljningen av översiktsplanen 2021 att 94 procent av kommunens tätortsinvånare har ett grönområde större än en halv hektar inom 300 meter (fågelvägen). Sätts gränsen till minst en hektar sjunker andelen till 79 procent. För Örebro tätort är motsvarande siffror högre än för kommunen som helhet. I jämförelse med andra kommuner i vår storleksklass har örebroarna kort genomsnittligt avstånd till skyddad natur.⁴⁷

⁴⁷ Data från SCB som redovisas i databasen www.kolada.se

Restidskvoter

Med hjälp av restidskvoter går det att beskriva förutsättningarna för att färdas med cykel, buss och bil till ett område. Trafikprogrammets mål är att det ska ta max dubbelt så lång tid att åka buss jämfört med bil och cykelresan ska ta max 50 procent längre tid än bilresan. För att ta reda på om staden utvecklas i riktning mot målet har kvoten beräknats för fyra nya och/eller blivande stadsdelar: Runnaby, Nyponlunden, Norra Ormesta och Tamarinden.

Ett genomgående drag är att målet för cykel klaras på de flesta destinationer upp till 5–7 km. För kollektivtrafiken är det svårare, även om turtätheten är god, dels eftersom bussarna håller en låg medelhastighet, dels eftersom det är enkelt att färdas med bil och det i regel finns bilparkering i direkt anslutning till start- och målpunkt. Se bilaga 1 för detaljer.

Tillgång till kollektivtrafik

Örebro tätort

Beräkningar avseende 2022 visar att 91 procent av befolkningen i Örebro tätort har kortare än 400 meter till en busshållplats, en något högre andel än åren innan.

I december 2021 beslutade Region Örebro län om nytt linjenät för stadsbussarna i Örebro. Bakgrunden är en analys av det befintliga nätet som pekar på behovet av att öka bussarnas medelhastighet för att göra bussresandet mer attraktivt – i dagsläget tillhör Örebro en av städerna med långsammast stadstrafik i Sverige.⁴⁸

Med det nya linjenätet, som kommer att sjösättas i december 2024 och där även de nya snabbbussarna ingår, kommer 7 000 personer fler personer att bo med längre än 400 meter till busshållplats.⁴⁹ Fortfarande har dock de allra flesta, ca 85 procent, kortare än 400 meter. I gengäld ökar både hastigheten och turtätheten på kvarvarande linjer, vilket sammantaget bedöms ge en stor förbättring av bussarnas konkurrenskraft.

Restiden med buss minskar inte bara genom ett ”rakare” linjenät och något längre avstånd mellan hållplatser, utan även genom att bussarna får prioritet i trafiksignalerna (infördes under 2021) och, i fallet med snabbbussarna, egna körfält (som även regionbussar och räddningstjänst får använda).

Regiontrafiken

Tillgången till kollektivtrafik regionalt har förändrats en del sedan föregående temarapport, främst på grund av budgetnedskärningar hos Region Örebro län. Nedlagda linjer med få resenärer har berört glesbefolkade delar av Örebro kommun och har fått stor medial uppmärksamhet. Bland annat har Kilsmo och

⁴⁸ Nytt stadslinjenät i Örebro – slutversion. Utredningsrapport november 2021. Region Örebro län, 2021. <https://www.regionorebrolan.se/sv/resor-och-kollektivtrafik/vi-utvecklar-kollektivtrafiken/nytt-stadslinjenat/>

⁴⁹ De delar av Örebro som får längre än 400 meter till en busshållplats är västra Baronbackarna, södra Adolfsberg, Nyponlunden, delar av Aspholmen, östra delarna av Holmen, Karlslund och Naturens hus. De områden som redan har längre än 400 meter till en busshållplats och fortsatt får det är centrala Sörby, Lindhult, västra Vivalla, nordöstra Lillån.

Brevens bruk blivit utan busstrafik och trafiken till Ånnaboda har koncentrerats till helgerna.

Mindre uppmärksammat är det faktum av trafiken också förstärkts på reserelationer med stor potential för ökat resande. Det gäller bland annat Örebro-Lindesberg, Örebro-Hällefors och Lanna-Örebro, det senare underlättar även för arbetspendling med buss till verksamhetsområdena Pilängen och Bista.

Andelen av kommunens befolkning utanför Örebro tätort som bor inom en kilometer från en busshållplats uppgick till 71 procent 2023, räknat på aktuellt nät men 2022 befolkning. Det är en minskning från 77 procent 2019.

Under 2022 infördes den så kallade närtrafiken. Det är en form av anropsstyrd kollektivtrafik som innebär att fordonet kör på beställning och inte enligt en förbestämd tidtabell eller linjesträckning. Närtrafiken möjliggör resor med Länstrafiken till och från bostadsadresser som tidigare saknat tillgång till kollektivtrafik. I nuläget går det bara att resa med närtrafiken på vardagar, men tjänsten kommer även att omfatta lördagar och söndagar med start under 2023.

Förbindelserna mellan Örebro och andra regioner och större städer varierar. Norrut och i riktning Göteborg är de generellt sett goda. Både infrastrukturen och kollektivtrafiken är mindre välutvecklad till viktiga nodstäder som Linköping och Norrköping, vilket gör att restiderna blir långa i förhållande till avståndet. Förbindelserna österut är bra, men enkelspår på delar av Mäljarbanan begränsar möjligheterna för tågtrafiken. I västlig riktning saknas Nobelbanan, en tågförbindelse mellan Örebro och Kristinehamn som skulle knyta Örebro närmare Karlstad och Oslo. Sedan 2020 finns ett biljettsamarbete med en kommersiell operatör som gör det möjligt att resa direkt Örebro-Karlstad med Länstrafikens biljetter.

Tillgång till cykel, cykelservice och delade fordon

Tillgång till cyklar och elsparkcyklar

En nu ganska gammal resvaneundersökning, från 2000, visar att praktiskt taget alla vuxna örebroare (92 procent) då hade tillgång till cykel.

I början av 2010-talet satsade kommunen på att utveckla ett eget elektroniskt hyrcykelsystem, i samarbete med KTH och med ekonomiskt stöd från Vinnova. Systemet omfattade 150 cyklar fördelade på tio platser i centrala Örebro, med pendlare som främsta målgrupp. Kostnaderna var dock höga och systemet svåradministrerat, varför försöket efter ett par säsonger avslutades 2013. Sedan dess har endast cykeluthyrning riktad mot turister bedrivits av Örebrokompaniet.

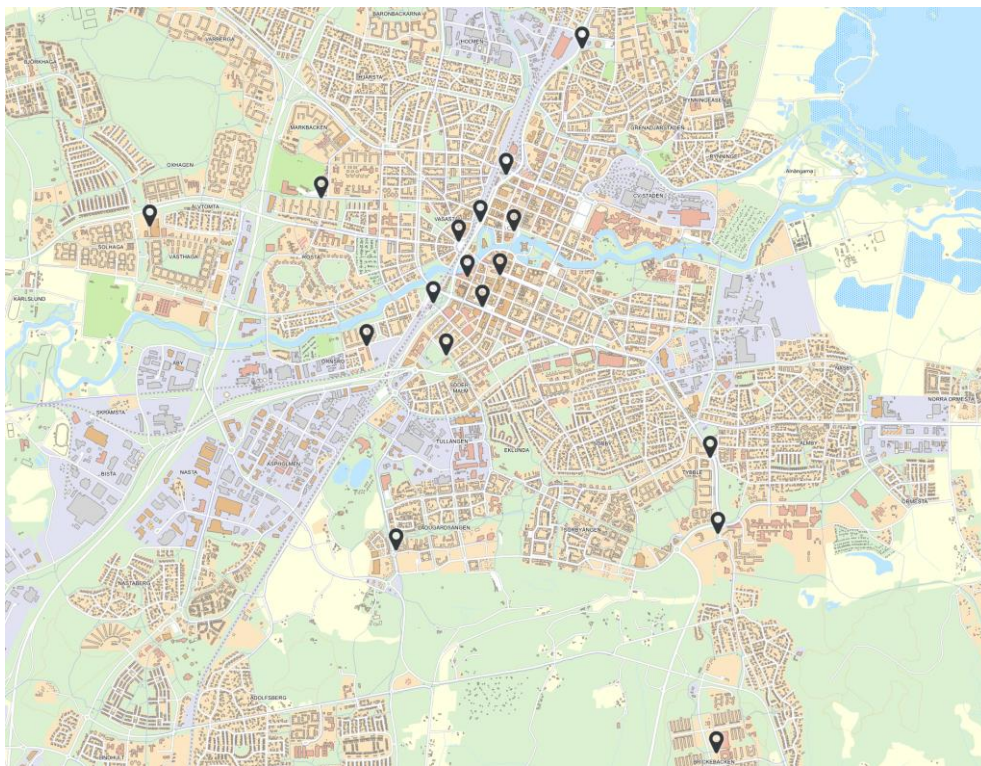
En stor förändring i utbudet av s.k. mikromobilitet var när ett par elsparkcykelföretag etablerade sig i Örebro hösten 2019. Dessa fordon kan köras inom stora delar av tätorten. Under 2022 var tre operatörer verksamma i staden och under sommarhalvåret fanns som mest 1 800 elsparkcyklar i trafik.

Under 2022 beslöt regeringen om en ändring i trafikförordningen som innebär att elsparkcyklar från och med 1 september 2022 måste parkeras i cykelställ eller på särskilt avsedda uppställningsplatser. Hösten 2022 beslöt Tekniska nämnden om

att göra undantag från lagen utanför parkeringszon 1 och resecentrum.⁵⁰ Inom zon 1 och vid resecentrum måste elsparkcyklarna tills vidare parkeras i vanliga cykelställ, eftersom inga andra platser pekats ut i Örebro.

Cykelpumpar, vägvisning och annan service

Cykelpumpar på stan är en uppskattad service som successivt byggts ut. Idag tillhandahåller kommunen luft på 17 platser, i de flesta fall med tryckluft, se Figur 21. Det är en ökning med två jämfört med föregående temarapport. Pumparna vid Tybble centrum och Haga centrum har kommunen medfinansierat, men de ägs och drivs av Öbo, och pumpen vid Kulturkvarteret tillhör Örebroporten. Därtill finns tryckluft för cyklar att tillgå vid USÖ, på universitetsområdet, vid ICA Maxi Universitetet samt, under öppettid, vid flera cykelaffärer och drivmedelsstationer. Det finns platser med långt avstånd till pump, i synnerhet ett stycke ut från stadens centrala delar. Många av de befintliga pumparna har numera också ett antal år på nacken och står inför ett reinvesteringsbehov.



Figur 21. Cykelpumpar som drivs av Örebro kommun eller dess bolag.

Sedan början av 2000-talet har Örebro kommun vägvisning för gång- och cykeltrafik som täcker större delen av gång- och cykelnätet. En annan åtgärd som underlättar för cyklister är detektorer som känner av när cyklar närmar sig trafiksignaler och då aktiverar cykelsignalen redan innan cyklisten är framme, vilket ökar bekvämlighet och framkomlighet.

En negativ utveckling för cyklisterna, men som effektiviserar kollektivtrafiken, är att möjligheten att ta med cykel på de regionala bussarna försvann i och med Svealandstrafikens nya bussar hösten 2019. I gengäld är det nu möjligt att, i mån

⁵⁰ Undantaget gällde till 31 december 2022 men har sedan förlängts till halvårsskiftet 2023.

av plats, ta med cykeln på Mälartågen sedan hösten 2019. Det finns plats för upp till sex cyklar i varje tågsätt, och det är tillåtet att ta med en cykel per resenär.

Tillgång till bilpool

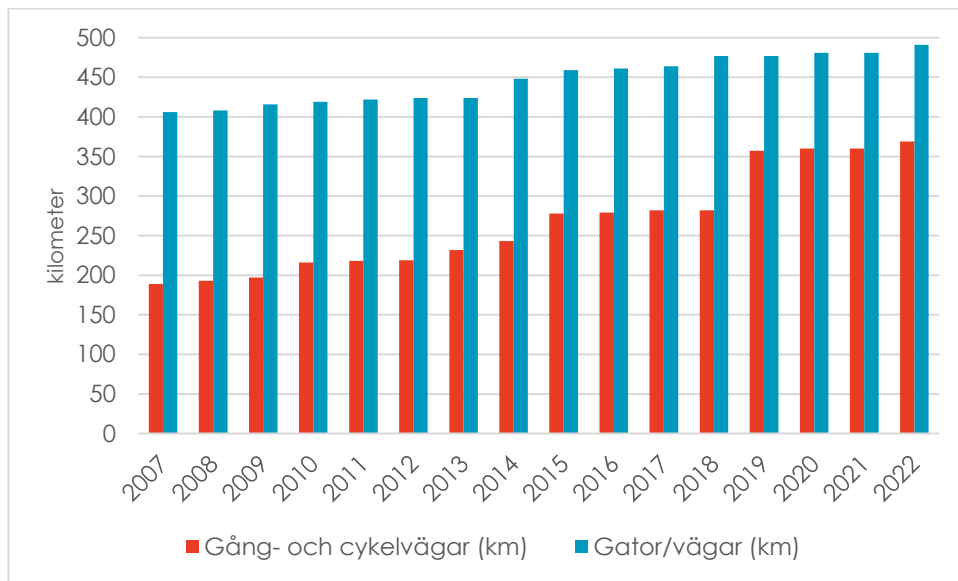
Tillgången till öppna bilpooler har minskat kraftigt sedan förra temarapporten, då en stor kommersiell operatör avvecklade sin verksamhet i Örebro 2020. I dagsläget finns såvitt känt två öppna bilpooler i staden, medlemsägda Ekobil med bas i Södergaraget och en bilpool i Svenska kyrkans regi vid Kyrkans hus på Norr. Drygt 8 000 personer, ca 5 procent av kommunens befolkning, har mindre än fem minuters promenad (400 meter) till en av dessa bilpooler. Utökas radien till 800 meter ökar antalet till 25 000 och andelen till 16 procent.

Framkomlighet för gående och cyklister

Gång- och cykelvägnätet

Gågator finns bara i begränsad utsträckning i Örebros centrala delar, och dessa har inte utvidgats på senare år.

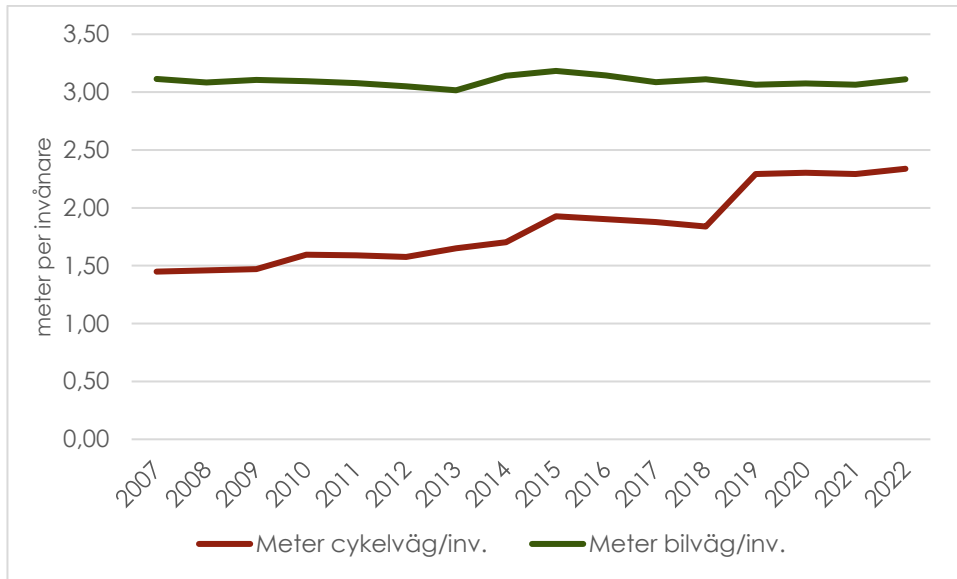
Längden på det kommunala nätet av gång- och cykelbanor uppgick till 369 km vid utgången av 2022.⁵¹ Det är i det närmaste en fördubbling sedan 2007, se Figur 22, som även visar det kommunala gatu- och vägnätet. Som framgår av Figur 23 har längden bilväg per invånare i det närmaste varit oförändrad sedan 2007, medan längden cykelväg per invånare ökat med drygt 60 procent.



Figur 22. Kommunens gång- och cykelvägar respektive gator och vägar, perioden 2007–2022.

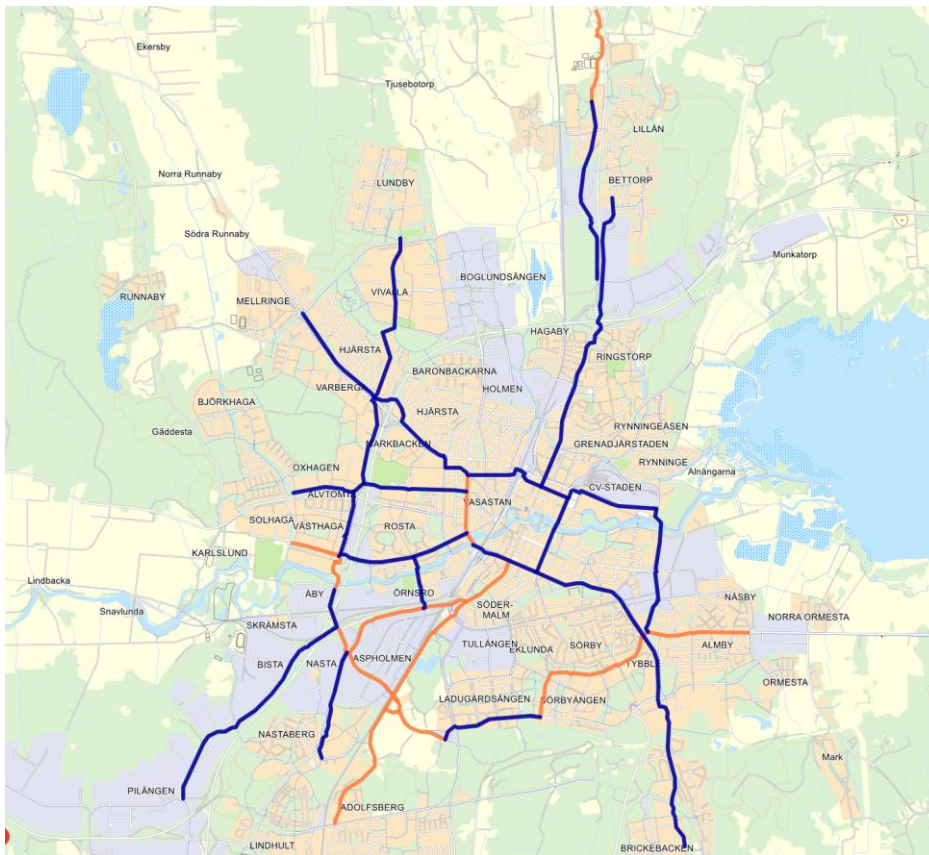
Utöver de cykelvägar som redovisas ovan finns sträckor med annan väghållare än kommunen, som vi uppskattar till ca 58 km. Det senaste tillskottet är sträckan Örebro-Glanshammar, som bekostats via länstransportplanen och färdigställdes 2020. Örebro kommun har medfinansierat sträckan inom Glanshammars tätort.

⁵¹ Tekniska nämndens årsberättelse 2022. Den beläggningsinventering som genomfördes 2022 gav dock delvis andra siffror så dessa kan komma att revideras.



Figur 23. Kommunal cykelväg respektive bilväg per invånare under perioden 2007–2022.

Kommunens satsning på huvudcykelstråk inleddes 2012. Huvudcykelstråken är prioriterade vid vinterväghållning och utmärks av en bred och rak linjedragning med god belysning och tydlig orange markering. Den sammanlagda längden huvudcykelstråk uppgick till ca 34 km i början av 2023, se Figur 24. Under våren 2023 kommer även Brunnsleden att färdigställas, vilket innebär ytterligare 1,7 km huvudcykelstråk detta år.



Figur 24. Huvudcykelstråk i Örebro tätort. Blå streck är klara stråk och orange planerade.

En ny regional cykelplan antogs av Region Örebro län 2022. I närtid innehåller den en ny cykelväg mellan Almbro och Norra Bro och längre fram under 2020-talet förbättringar utmed väg 207 kring Stora Mellösa och i Odensbacken.⁵²

Cykelparkeringar

Från 2014 och framåt har en omfattande satsning gjorts på att förbättra cykel-parkeringarna i centrala Örebro, framför allt vid viktiga bytespunkter såsom vid resecentrum och Örebro S. Det har handlat om att både utöka antalet platser, ersätta gamla ställ med nya som erbjuder läsbarhet mot ram och att ordna väderskyddade parkeringar. Det har finansierats dels via kommunens egen budget, dels med pengar från länstransportplanen och de s.k. citybanepengarna.

Sedan 2014 finns ett cykelhus med plats för 50 cyklar vid resecentrum. Månads-kostnaden för en plats i cykelhuset är 80 kr, vilket varit oförändrat sedan 2014. Alla platser är sedan flera år uthyrda.

Det saknas exakta siffror på antal cykelställ som Örebro kommun tillhandahåller men en uppskattning i föregående temarapport var att det fanns ca 6 000 cykelparkeringsplatser i början av 2020. Sedan dess har ett hundratal nya parkeringsplatser tillkommit, bland annat vid södra station och Klostergatan (nära Teaterplan). Många nya parkeringar har även tillkommit kring Kulturkvarteret, i Örebroportens regi.

Med undantag för vissa punkter är cyklisternas parkeringssituation i centrala Örebro godtagbar, men det finns behov av utökningar, att ersätta gamla ställ med sådana som erbjuder läsbarhet mot ram och därtill ett underhållsbehov som inte alltid är tillgodosett. Mer stödsäkra ställ är bredare än de enkla standardställ, varför utbyte på en plats kan leda till att antalet platser just där minskar.

Sedan 2016 finns kommunala riktlinjer för cykelparkeringar⁵³ som slår fast att alla nya ställ ska möjliggöra läsbarhet mot ram. Att det ska finnas god tillgång på cykelparkeringar vid nybyggnation är en viktig del i kommunens flexibla parkeringsnorm, som beslutades 2016.

Regelbunden rensning av skrotcyklar är viktig för att upprätthålla god tillgänglighet och bidra till känslan av trygghet. Rutinen vid Teknik- och serviceförvaltningens parkeringsverksamhet är att rensning ska ske en gång per halvår, eller om specifika behov uppstår.

I april 2022 genomfördes en inventering av de ca 900 cykelställ som finns vid resecentrum, som alla erbjuder läsbarhet mot ram. Beläggingsgraden mitt på dagen var 54 procent. I genomsnitt nyttjade 59 procent av cyklisterna möjligheten att låsa fast sina cyklar. Cykelstölder handlar således inte bara om bra cykelställ utan också om beteende – fyra av tio cyklister valde att inte låsa fast sina cyklar trots att bra möjlighet fanns.

Flera kommunala besöksmål, t.ex. Naturens hus, Eyrabadet och många tätortsnära naturreservat, saknar cykelställ med möjlighet till läsbarhet mot ram. Möjlighet till fastlåsning är ett behov som ökar i takt med allt fler elcyklar.

⁵² Regional cykelplan för Örebro län. Region Örebro län 2022.

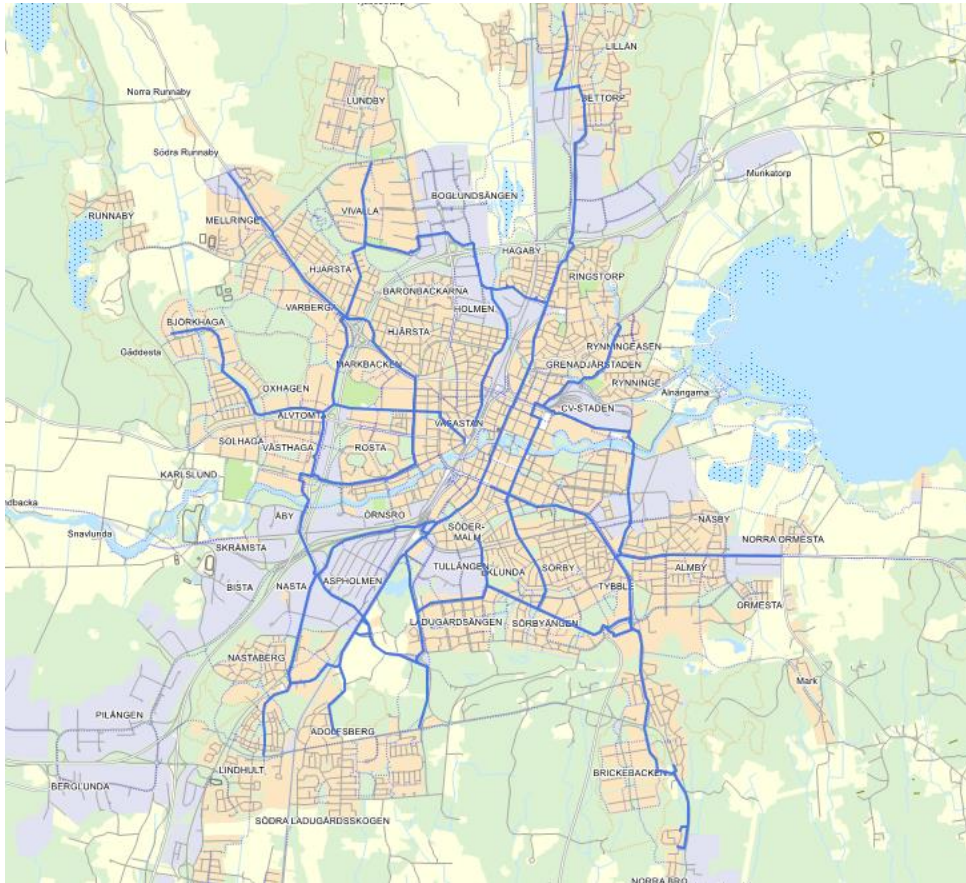
⁵³ Cykelparkering. Riktlinjer för Örebro kommun. Sam 10/2016.

Drift- och underhåll av kommunala gång- och cykelvägar

För cyklisternas säkerhet och framkomlighet är vägbanans beskaffenhet viktig. Förutom ojämnheter och hinder handlar det om lövsopning på hösten, snö- och halkbekämpning på vintern och sandupptagning på våren.

Under 2022 genomfördes en inventering av statusen på den asfalterade delen av gång- och cykelnätet, som visade på ett eftersatt underhåll på 30 miljoner kr. Nuvarande budget för beläggning är 7 miljoner kr årligen. Dessa medel ska dock även räcka till gatunätet, vars eftersatta underhåll i samma inventering bedömdes till 107 miljoner kr. Sprickbildning, ojämnheter och sättningar var de vanligaste skadetyperna i gång- och cykelvägnätet.⁵⁴

En stor förbättring för cyklisterna i Örebro är sopsaltnings av de mest trafikerade gång- och cykelbanorna, som infördes i större skala vintern 2015–2016. Vintern 2022–2023 sopsaltades ca 60 km cykelbana, med prioritet inte bara på huvudcykelstråken utan även andra med mycket trafik, se Figur 25.



Figur 25. Cykelbanor i Örebro tätort som sopsaltas vintern 2022–2023.

En bra sidoeffekt av sopsaltningsen är att problemet med löst grus om våren försvinner. Sopsaltningsens största nackdel är höga kostnader, främst eftersom maskinerna behöver ut oftare.

⁵⁴ Underhållsutredning GC-vägar 2022. Sammanfattande teknisk redovisning. Ramböll, 2022. TN 408/2022.

Alla större gång- och cykelbanor som leder in mot centrum – utöver de sopsaltade stråken som underhålls oftare – börjar snöröjas när det slutat snöa och det har fallit 3–5 cm snö vid samma tillfälle. Alla övriga cykelvägar röjs när det fallit 5–7 cm snö vid samma tillfälle.

Örebroarna är något mer nöjda med snöröjningen av gång- och cykelbanorna än boende i andra kommuner av samma storlek, även om andelen minskade från 70 till 68 procent mellan 2021 och 2022. Klart färre, 62 procent, är nöjda med snöröjningen av gator och bilvägar.⁵⁵

På kommunens hemsida uppdateras löpande pågående arbete med snöröjning, halkbekämpning och sandupptagning via Vinterdagboken. Alla snöröjningsfordon är utrustade med GPS, det är dock inte möjligt att i realtid se vilka stråk som är snöröjda eller inte.

Framkomlighet med motorfordon

Ny infrastruktur

Perioden 2007–2022 har längden på det kommunala vägnätet ökat med 21 procent, från 406 till 491 km. Det är lika mycket som befolkningsökningen under samma period, varför längden gata per invånare är oförändrad under perioden. Se Figur 23 i avsnittet om gång och cykel ovan.

De ca 85 km ny kommunal väg som tillkommit återfinns främst i nya stadsdelar och verksamhetsområden. Ett par nya större investeringar som färdigställdes kring 2010 och som gjort det lättare att köra bil i Örebro är Söderleden och Gustavsviksbron samt CV-gatan och Skebäcksbron. Den senare breddades 2019 för att öka trafiksäkerheten med bibehållen framkomlighet för alla trafikslag.

En annan förändring som har underlättat för biltrafiken är den satsning på att öppna tidigare avstängda gator som pågått sedan trafikprogrammet antogs 2014.

I tätorten Örebro har hastigheten för bilar sänkts på många gator den senaste tioårsperioden, se Figur 26. Detta bedöms dock inte ha påverkat framkomligheten med bil nämnvärt. En regional investering, men som påverkar trafiken i Örebro, är Södra tvärleden (riksväg 51 Almbro-Marieberg), som också färdigställdes 2010.

Kollektivtrafikens framkomlighet

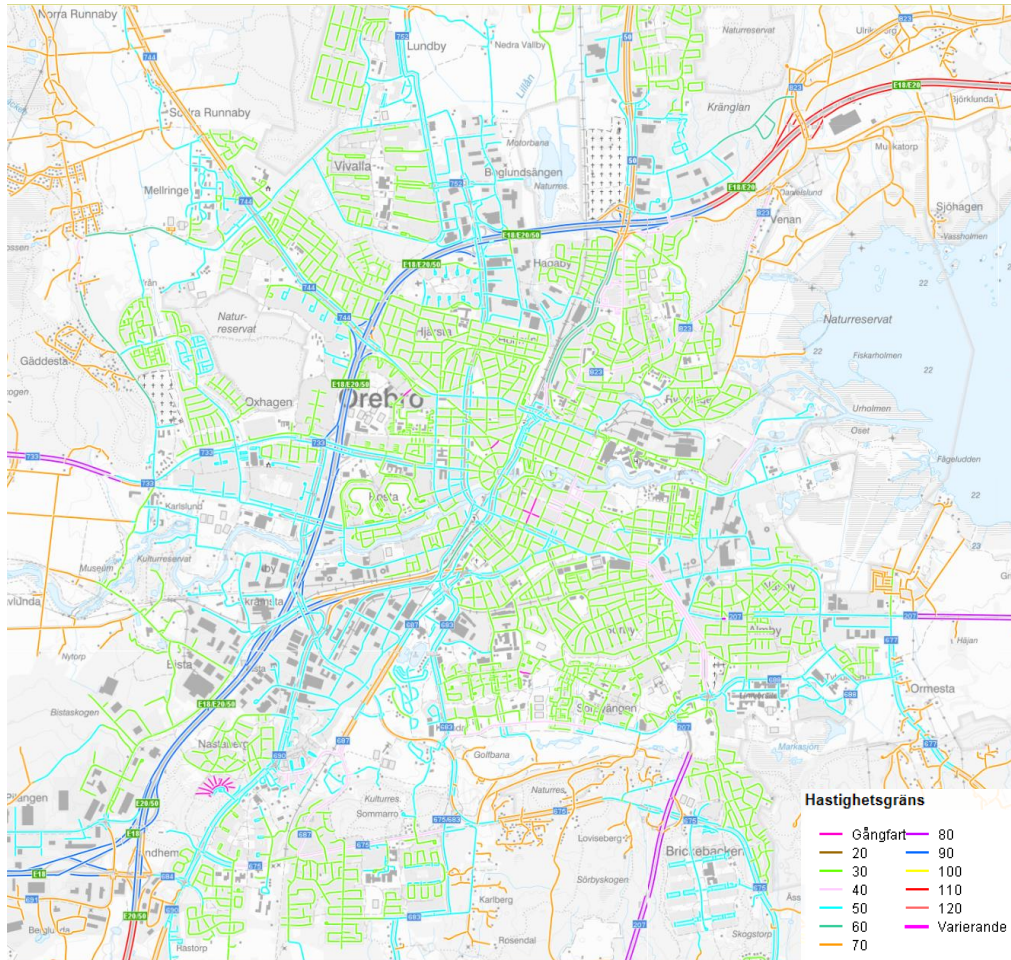
Stadsbussarnas medelhastighet är, i jämförelse med andra städer, låg.

Regionbussarna fastnar i samma köer som bilarna på väg in och ut ur Örebro under rusningstrafik. Det innebär att det i regel tar 40–60 procent längre tid att ta buss jämfört med bil till Örebro resecentrum från Odensbacken, Vintrosa, Garphyttan, Fjugesta och Karlskoga. Mellan Örebro och Glanshammar tar bussresan nästan dubbelt så lång tid.

Region Örebro län har som mål att det inte ska ta mer än 30 procent längre tid att åka regionbuss jämfört med bil (för expressbussar max 20 procent). För att det

⁵⁵ www.kolada.se

ska kunna uppnås krävs sannolikt åtgärder som ger bussen förtur på väg in och ut ur Örebro.



Figur 26. Hastighetsbegränsningar i Örebro tätort. Karta från Nationella vägdatabasen, hämtad 2022-12-09.

Införande av snabbussar (BRT) kommer att öka framkomligheten för regionbussarna inom staden, eftersom det innebär särskilda körfält för kollektivtrafiken. De första delsträckorna färdigställdes 2021–2022. Det finns också planer på ett busskörfält på Östa Bangatan söder om korsningen med Rudbecksgatan, vilket gynnar de bussar som kommer in från Södra infarten.

Utöver busskörfält finns nu även teknik för signalprioritering i alla våra trafiksignaler, med möjlighet att ge kollektivtrafiken förtur. Preliminära data från Region Örebro län visar att bussarnas körtid minskar med upp till 12 procent på sträckor med signalprioritet, jämfört med samma sträcka utan. Stadsbussarnas medelhastighet kommer också att öka med det nya linjenät som nu förbereds och som kommer att sjasättas i december 2024.

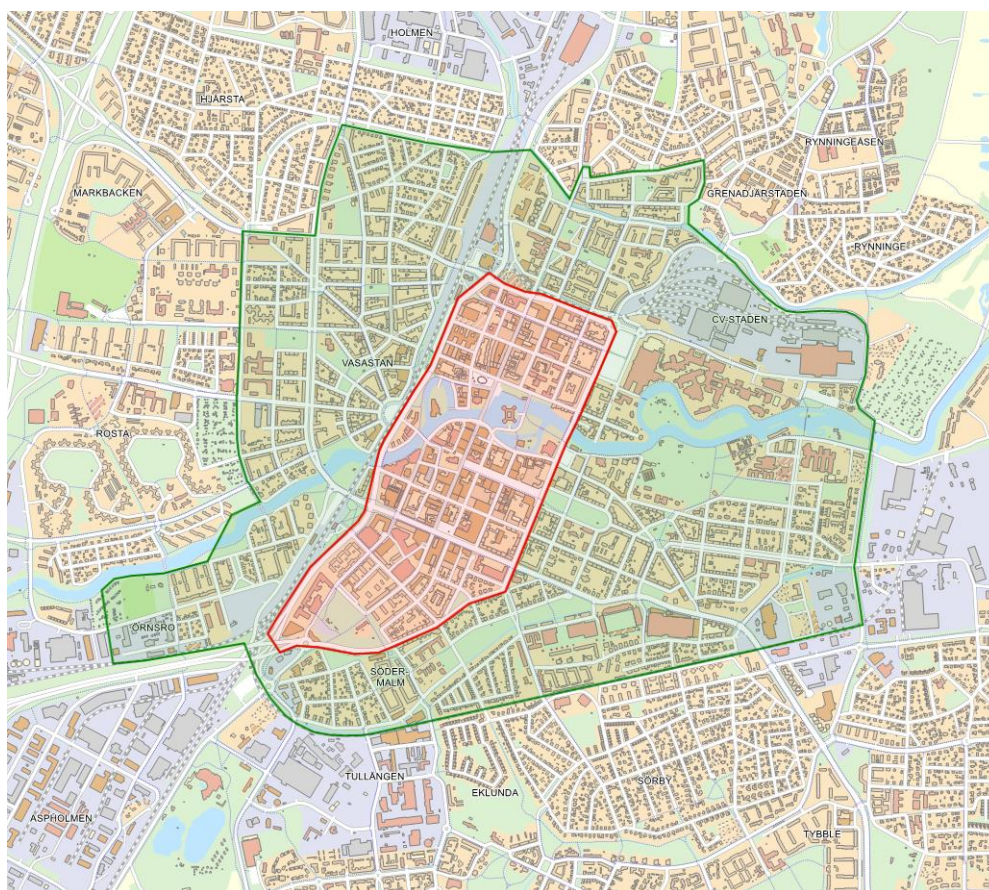
Bilparkering

En färsk uppföljning av de parkeringsriktlinjer som antogs 2013 visar att kommunen genomfört stora delar av den samtidigt beslutade handlingsplanen. Trots det är det långt till måluppfyllelse.⁵⁶

Vid den föregående uppföljningen 2020 bedömdes fyra av fem mål vara delvis uppnådda och ett mål inte uppnått. Denna bedömning kvarstår 2023. Dock är betydligt fler åtgärder påbörjade eller genomförda.

Den enskilt viktigaste åtgärden sedan riktlinjerna antogs är framtagandet av flexibla parkeringstal, som innebär att det byggs färre parkeringar än tidigare, åtminstone i de centrala delarna av staden. Med de flexibla parkeringstalen har det också blivit lättare att tillämpa parkeringsköp och samnyttja parkeringsplatser. De flexibla p-talen har även gynnat etablerandet av bilpooler.

Dock har kommunen inte fullt ut hanterat flera av de åtgärder som är viktiga för måluppfyllelse, nämligen att synliggöra kostnaden för parkering och att successivt anpassa antalet allmänt tillgängliga parkeringsplatser i stadskärnan. Åtgärden att anpassa tids- och avgiftsreglering så att avsedd kundgrupp prioriteras har delvis hanterats genom de nya avgifter som började gälla 2021, se Figur 27.



Figur 27. Parkeringszoner som infördes 2021, zon 1 (röd) i de inre delarna av staden och zon 2 (grön) utanför. I zon 2 är det även möjligt att ansöka om tillstånd för boendeparkering.

⁵⁶ Uppföljning av parkeringsriktlinjer för Örebro kommun 2023. Moe 498/2023.

Vi har inte någon fullständig bild av parkeringssituationen i Örebro. Beläggningsgraden på kommunens egna parkeringar har dock räknats ett antal gånger för att undersöka effekten av den avgiftshöjning som genomfördes under 2021. Många parkeringar på gatumark är relativt ofta fullbelagda, varför regleringen av dessa bör justeras. Data från parkeringsledningssystemet visar att de anslutna p-husen aldrig har full beläggning, inte ens vid besökstoppar till staden, såsom marknadsafton i juni och Black Friday i oktober.

Här följer några slutsatser från uppföljningsrapporten:

- Trots nya avgifter 2021 är det ofta lägre avgifter på kommunens markparkeringar än vad som tas ut i parkeringshusen. Det är därför ofta fullt på markparkeringarna i city – som i första hand ska vara tillgängliga för tillfälliga besökare – och gott om plats i p-anläggningarna.
- Trots ledig kapacitet i p-husen har inget arbete bedrivits för att reducera antalet gatumarksparkeringar i stadskärnan.
- De nya avgifter som infördes 2021 innebär att det blivit väsentligt dyrare att parkera på gatan i zon 2. Dock erbjuds boendeparkering till starkt rabatterat pris, vilket delvis underminerar effekten och tycks flytta ut bilar från kvarters- till gatumark.
- Sedan fem-tio år tillbaka har kommunens anställda inte längre fri parkering vid arbetsplatsen, om den ligger inom avgiftsbelagt område. Avgifterna inom zon 2 har dock inte justerats efter förändringen på gatumark.
- Det faktum att kommunen tillhandahåller parkeringar till låg eller ingen kostnad inom gångavstånd från citykärnan motverkar möjligheten att nå de mål kommunen har för trafikens utveckling.⁵⁷

Områdesvisa parkeringsplaner har visat sig vara ett bra verktyg för att kartlägga och belysa behov av förändringar. En genomlysning av de södra stadsdelarna visar på en omfattande subventionering av bilparkering, inte minst på allmän plats eftersom det vanligtvis är fri parkering utmed gatorna utanför nuvarande parkeringszoner.⁵⁸

Pendlarparkeringar är en pusselbit i ett framtida hållbart transportsystem. En utredning som presenterades 2019 (Sam 25/2019) påtalade dock svårigheten att tillskapa parkeringar som uppfyller sitt syfte, nämligen att få bilister att lämna bilen utanför staden, eller allra helst längre ut i systemet, och där övergå till kollektivtrafik. I utredningen pekades ett mindre antal platser ut som pilotprojekt och under 2022 påbörjades ett pilotprojekt i Björkhaga. Samma år tillkom utredningen ”Mobilitetshubbar: Fördjupning och prioritering” (Sam 549/2022)

⁵⁷ Resvaneundersökningar visar på ett tydligt samband mellan tillgång till, och kostnad för, bilparkering vid arbete/skola och val av färdmedel. Bland dem som har tillgång till gratis parkering görs tre av fyra resor med bil. Är parkeringen avgiftsbelagd är motsvarande andel endast 40 procent.

⁵⁸ Förutsättningar för parkering i södra delarna av Örebro. En utredning för en samlad hantering av parkeringsfrågan i Sörby/Eklunda, Sörbyängen och Ladugårdsängen. Moe 356/2023.

som bland annat beskriver vilka platser som skulle kunna vara aktuella att utveckla de närmaste åren.

Laddplatser för elfordon

Kommunens riktlinjer för laddinfrastruktur⁵⁹ förespråkar att kommunen ska vara möjliggörare men att privata aktörer ska driva utvecklingen.

Sedan dokumentet antogs 2017 har antalet offentliga laddplatser i Örebro ökat kraftigt.⁶⁰ En bedömning utifrån EU-kommissionens kriterier är dock att laddpunkterna i närtid behöver bli väsentligt fler för att inte begränsa elektrifieringen av fordonsflottan. Här krävs att framför allt fastighetsägare – både privata och offentliga – tar sitt ansvar.

En utredning från kommunledningsförvaltningen hösten 2022 pekar på behov av att revidera riktlinjerna, ett arbete som sannolikt kommer att bedrivas under 2023.

Sedan 2020 finns nya lagkrav i Plan- och byggförordningen⁶¹ som innebär att:

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) till alla parkeringsplatser.
- Byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 10 p-platser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 procent av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.

Därutöver ställs retroaktiva krav, som innebär att för befintliga uppvärmda lokaler som inte är boningshus med mer än 20 parkeringsplatser ska det från 1 januari 2025 finnas minst en laddpunkt. För kommunens del innebär det retroaktiva kravet att ett tjugotal parkeringar behöver förses med laddplats för elfordon. Under 2022 uppfördes sammanlagt åtta publika laddpunkter vid Trängen och i Ånnaboda.

För att stimulera utbyggnaden av laddplatser för tunga fordon har staten, genom Energimyndigheten, erbjudit ett investeringsstöd på 100 procent till så kallade ”regionala elektrifieringspiloter”. En sådan kommer att etableras i Örebro. Trafikverket kommer även att bygga elväg – där tunga fordon ska kunna laddas under färd – på E20 mellan Brändåsen och Adolfsberg med start 2025.

Drift- och underhåll av kommunala gator och vägar

Under 2022 genomfördes en inventering av statusen på den asfalterade delen av gatunätet, som visade på ett eftersatt underhåll på 107 miljoner kr. Nuvarande budget för beläggning är 7 miljoner kr årligen. Dessa medel ska dock även räcka

⁵⁹ Riktlinjer för laddinfrastruktur i Örebro kommun. Ks 242/2017.

⁶⁰ Under 2021 fanns det 74 laddplatser med en sammanlagd effekt på 814 kW i Örebro kommun, enligt en utredning vid kommunledningsförvaltningen. Antalet elbilar registrerade i Örebro kommun uppgick vid slutet av 2022 till 4 926, varav 2 270 rena elbilar.

⁶¹ Boverket (2021). Regler för laddning av elfordon. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/laddning-av-elfordon/> Hämtad 2022-10-24.

till gång- och cykelnätet, vars eftersatta underhåll i samma inventering bedömdes till 30 miljoner kr.⁶²

Sprickor var den vanligaste registrerade skadetyper i gatunätet, med en förekomst längs drygt 37 procent av de inventerade sträckorna. Oxidation/stensläpp, en primärt åldersrelaterad skada, hade en motsvarande förekomst på knappt 36 procent. Lagningar efter grävarbeten, som orsakar en lokal försämring av vägkonstruktionen, följde därefter med en förekomst på närmare 27 procent.

Tillgång till digitala lösningar

Digitala lösningar är ett sätt att nå tillgänglighet utan att behöva förflytta sig och som överbryggar långa avstånd. Den digitala infrastrukturen i kommunen är väl utbyggd. Enligt uppgift från Region Örebro län hade 97 procent av hushållen i Örebro kommun tillgång till fast bredband om minst 1 Gbit/s eller fiber i absoluta närheten av bostaden i oktober 2020.⁶³

Det är snarare arbetsuppgifterna än infrastrukturen som avgör hur många arbetsresor som kan ersättas med distansarbete. Enligt en studie från WSP kan 28 procent av den yrkesarbetande befolkningen i Örebro kommun arbeta på distans.⁶⁴ Detta påverkar dock trafikarbetet mindre än man kanske tror: Om de som kan distansarbeta gör det i genomsnitt varannan dag minskar trafikarbetet teoretiskt med omkring 5 procent, om vi antar att syftet med var tredje resa är att ta sig till och från jobbet. Och eftersom varannan resa görs med gång, cykel och kollektivtrafik minskar resandet med privatbil bara drygt 2 procent. Men effekten kan ändå bli märkbar, särskilt under rusningstid, då de flest arbetsresor görs.

Som en effekt av pandemin skedde en snabb utveckling av e-handeln, som också påverkar behovet av transporter. Det finns i dagsläget inget som talar för att trafiken till följd av e-handeln har minskat, men med tanke på alla ineffektiva bilresor mellan butik och bostad är potentialen betydande. Det tillkommer successivt fler leveransboxar och likande som medger att beställda varor kan hämtas fastighetsnära.

⁶² TN 408/2022. Underhållsutredning gator 2022. Sammanfattande teknisk redovisning. Ramböll, 2022.

⁶³ Region Örebro län, <https://utveckling.regionorebrolan.se/sv/samhallsplanering/digital-infrastruktur/> Hämtat 2023-04-12.

⁶⁴ Ökat distansarbete – så påverkas svenska städer och kommuner. En risk/möjlighetsanalys. WSP, 2021. <https://www.wsp.com/sv-se/insikter/okat-distansarbete-sa-paverkas-svenska-stader-och-kommuner>.

Social hållbarhet i transportsystemet

I detta kapitel beskrivs trafiksäkerhet, trygghet, folkhälsa, barnperspektivet, tillgänglighet, ekonomiskt utsatta grupper och jämställdhet.

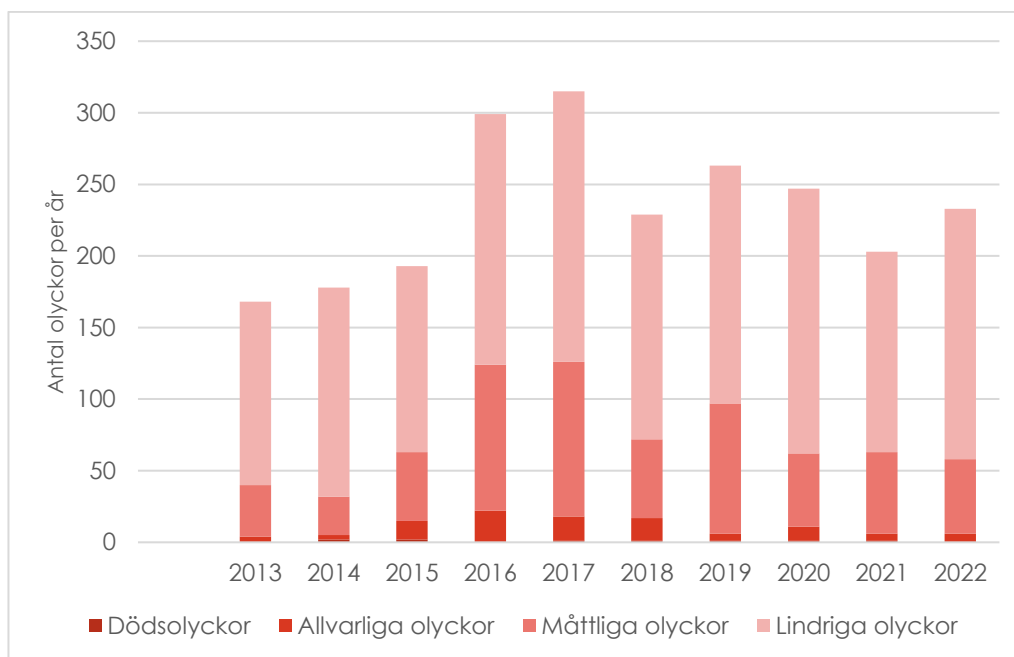
Trafiksäkerhet

Örebro kommun arbetar på olika sätt med ökad trafiksäkerhet för alla. Målet är nollvisionen, att inga människor ska skadas svårt eller dödas i trafiken.

Olyckor som resulterar i dödsfall eller svårt skadade är ovanliga på det kommunala vägnätet. Teknik- och servicenämnden (tidigare tekniska nämnden) har en årlig budget för trafiksäkerhetsåtgärder. Dessa prioriteras på platser där oskyddade trafikanter har behov av att korsas gatan och där hastigheterna är höga, det är stor andel motorfordonstrafik eller i närhet till skolor.

Kommunen har under många år arbetat för hastighetsgränsen 30 km/tim i bostadsområden och under 2010 fick stora delar av de tätbebyggda områdena i Örebro nya hastighetsgränser (se Figur 26).

Både polis och sjukvård rapporterar in trafikolyckor till den nationella databasen för trafikolyckor, STRADA.⁶⁵ Registrerade olyckor på det kommunala vägnätet framgår av Figur 28. Det finns dock ett stort mörkertal, speciellt för lindrigare olyckor, som varken tas hand om av sjukvården eller rapporteras till polisen.



Figur 28. Antal polis- och sjukhusrapporterade trafikolyckor på samtliga gator i Örebro tätort, inklusive Hovsta och Marieberg, perioden 2013–2022. Källa: STRADA.

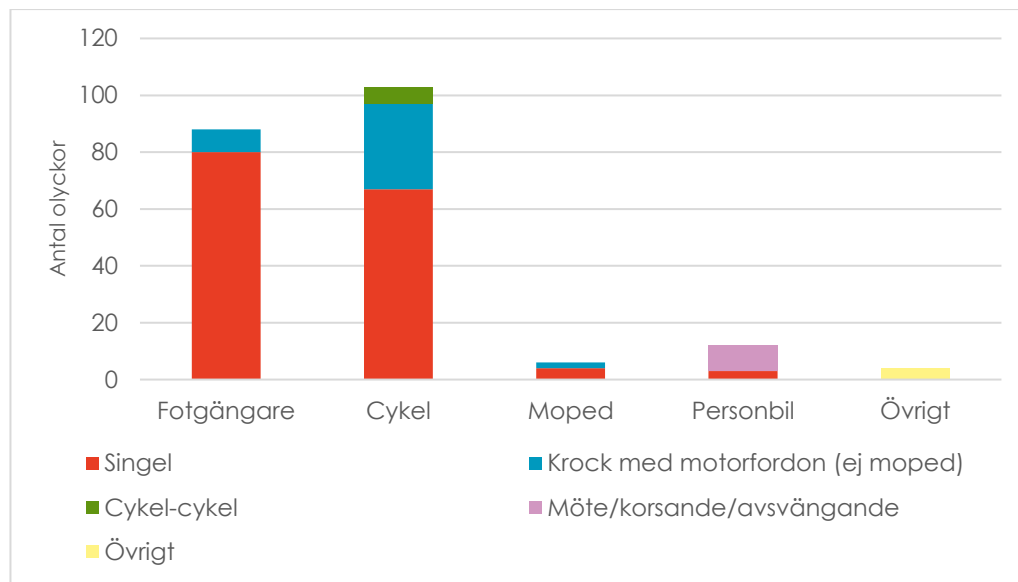
⁶⁵ STRADA = Swedish Traffic Accident Data Acquisition, se <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/Olycksstatistik/om-strada/>

Figur 29 är en sammanvägning av måttliga, allvarliga och dödsolyckor de senaste fem åren, per trafikslag och olyckstyp. Av de totalt 214 olyckorna var en dödsolycka, där en cyklist blev påkörd av en bilist med väjningsplikt. Singelolyckor är en mycket vanlig olyckstyp. Av de 29 allvarliga olyckorna var två tredjedelar singelolyckor bland fotgängare och cyklister. Av de åtta allvarliga fotgängarolyckorna under perioden anges i fem av fallen snö, is eller ojämnt underlag som orsak till olyckan.

Sedan vintern 2014–15 har kommunen påtagligt förbättrat vinterväghållningen för gående och cyklister genom att sopsalta de viktigaste stråken (se Figur 25).

Ökad trafiksäkerhet handlar inte enbart om fysiska åtgärder. Teknik- och serviceförvaltningen arbetar även löpande med information till skolorna.

Örebro kommun saknar för närvarande en strategi med tydliga mål och prioriteringar för trafiksäkerhetsarbetet.



Figur 29. Alla måttliga, allvarliga och dödsolyckor, fördelade på trafikslag och olyckstyp, på samtliga gator i Örebro tätort, inklusive Hovsta och Marieberg perioden 2018–2022. Lindriga olyckor ingår inte. Källa: STRADA, data hämtat 2023-02-11.

Trafiksäkerhetsorganisationen NTF har under 2020 och 2021 räknat andelen cyklister med hjälm i Örebro kommun. Resultaten är inte statistiskt säkerställda med indikerar att hjälmanvändningen ligger på en låg nivå jämfört med riksgenomsnittet och ett gott stycke under det mål Trafikverket formulerat för 2020.

Trygghet

Trygghet är viktigt för att alla invånare ska vilja röra sig fritt i staden. Kommunen arbetar med trygghet på många olika plan. Örebro brottsförebyggande råd (ÖreBRÅ) arbetar kontinuerligt med trygghetsfrågor. Genom trygghetsvandringar i olika aktörers regi identifieras åtgärdsbehov på olika platser, vilket kan handla om bättre belysning och röjning av buskar.

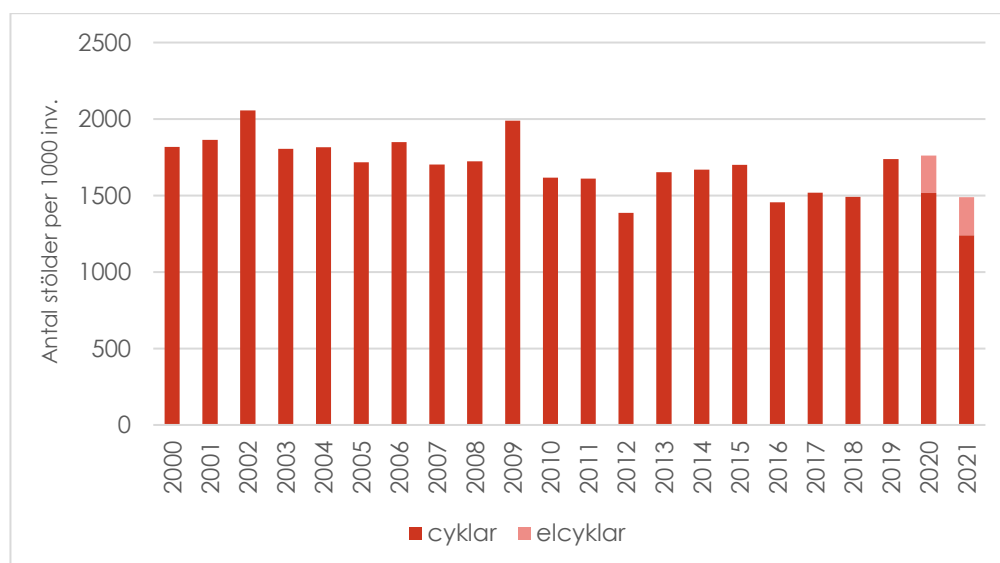
En nationell undersökning visar att två av tre kommuninvånare (67 procent) känner sig trygga utomhus i området där de bor när det är mörkt ute, vilket är under riksgenomsnittet 73 procent.⁶⁶

Vid trafikplanering strävar kommunen efter att öka tryggheten genom att öka den sociala närvaron, till exempel att frångå trafikseparering, ta bort barriärer, öka tryggheten på otrygga platser och skapa överblickbarhet.

Kommunen arbetar löpande med utbyte av armaturer och förbättrad belysning på otrygga platser. När det gäller belysning finns ett omfattande och eftersatt underhållsbehov, där budgeten tillfälligt förstärktes under 2022.

Satsningen på bättre cykelställ med låsbarhet mot ram, och vid större parkeringar bättre belysning, är också en satsning på ökad trygghet. Stora investeringar har gjorts från 2015 och framåt. Figur 30 visar antalet anmälda cykelstölder per invånare från år 2000 och framåt, där Örebro kommun dessvärre tillhör toppskiktet i Sverige. Det finns viss variation mellan åren men trenden är relativt stabil och möjligen svagt nedåtgående. Det finns dock ett mörkertal i cykelstölder som aldrig polisanmäls. Uppklaringsgraden nationellt ligger på 0–1 procent.

Elcyklar klassas sedan 2020 som en egen brottskategori, vilket framgår av diagrammet. Ungefär var sjätte anmäld cykelstöld gäller en elcykel, vilket betyder att risken för att en elcykel blir stulen är avsevärt högre än för en vanlig cykel.



Figur 30. Antal anmälda cykelstölder i Örebro kommun 2000-2021.⁶⁷ Sedan 2020 är elcyklar en egen brottskategori, tidigare är räknas de in bland andra cyklar

Ett omfattande trygghetsarbete har också bedrivits i Örebros stadskärna, i samverkan med City Örebro och ÖreBRÅ, vilket resulterade i en s.k. Purple Flag-certifiering 2017, som förnyades 2020.⁶⁸

⁶⁶ Sveriges kommuner och regioner, Öppna jämförelser: trygghet och säkerhet 2022.

⁶⁷ Brottsförebyggande rådet, statistik.bra.se, hämtat 2022-12-08.

⁶⁸ För att bli Purple Flag-certifierad krävs att staden uppfyller kriterier utifrån fem fokusområden: säkerhet, tillgänglighet, utbud, plats och policy.

Folkhälsa

Insikten om den fysiska aktivitetens betydelse för folkhälsan växer sig allt starkare i takt med att nya forskningsrön presenteras.

Hur transportsystemet är utformat har stor betydelse för val av färdmedel och därmed invånarnas vardagsmotion. En planering som inte glesar ut staden och som gynnar gång och cykel är en planering för bättre folkhälsa, med stora samhällsekonomiska vinster som följd.

Fler människor 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. Dessutom är detta ett tidsbesparande sätt att ägna sig åt fysisk aktivitet eftersom man transporterar sig och motionerar samtidigt. En positiv sidoeffekt kan vara att bilanvändningen minskar, vilket i sin tur ökar folkhälsan ytterligare genom minskning av föroreningar, buller och olyckor.

Den nationella rekommendationen om vardaglig fysisk aktivitet minst 60 minuter per dag för barn och unga och 150–300 minuter per vecka för vuxna, på en nivå där pulsen och andningen ökar.

Enligt enkäten ”Liv & hälsa ung” 2020 var det ungefär 50 procent av högstadiel eleverna i Örebro kommun som rörde på sig mer än 60 minuter per dag.⁶⁹ Det framgår dock inte i vilken utsträckning aktiviteten var av sådan intensitet att det räknas. Nationellt beräknas bara två av tio barn nå upp till den rekommenderade nivån.

Många vuxna kommuninvånare når heller inte upp till de rekommenderade nivåerna. I enkäten ”Liv och hälsa” 2022 är det bara 40 procent av kvinnorna och 33 procent av männen som rör på sig (promenad, cykling, trädgårdsarbete) mer än 150 minuter i veckan. Än färre, 18 respektive 24 procent, ägnar sig åt träning med förhöjd puls mer än 120 minuter per vecka.⁷⁰

Det aktiva resandets positiva inverkan på folkhälsan är stor. Gång- och cykelresor beräknas varje år förhindra cirka 3 000 förtida dödsfall. Samhällskostnaden för bristande fysisk aktivitet är också betydande. Enbart kostnaden för fetma uppskattas nationellt till 70 miljarder kronor per år.⁷¹ Om effekten på minskad dödlighet fördelas över landet och örebroarna cyklar dubbelt så mycket som genomsnittet betyder det att gång och cykel sparar ungefär 90 liv i kommunen varje år. Med samma sätt att räkna blir samhällskostnaden för fetma i Örebro kommun ungefär en miljard kr per år.

Världshälsoorganisationen WHO har tagit fram verktyget HEAT för att beräkna samhällsekonomiska effekter av olika färdmedelsval. Faktorer som fysisk aktivitet, luftföroreningar och trafikolyckor är med i beräkningen. Örebro kommun har bland annat använt verktyget för att beräkna nyttan med en

⁶⁹ Liv & hälsa ung. Region Örebro län 2020. Databasen kan nås via regionens hemsida.

⁷⁰ Liv & hälsa 2022. <https://utveckling.regionorebrolan.se/sv/valfard-och-folkhalsa/folkhalsan-i-siffror/liv--halsa/> Data hämtade 2023-03-01.

⁷¹ Utredning av mål för ökad cykling i Sverige – ett regeringsuppdrag. VTI rapport 1125. Väg- och transportforskningsinstitutet, 2022.

kampanj för ökad andel vintercyklister. Folkhälsovinster var 20 gånger större än vad kampanjen kostade att genomföra.

En annan beräkning har gjorts inom ramen för PASTA-projektet. Här kom man fram till att om färdmedelsandelarna i Örebro ändras så att målen i trafikprogrammet uppnås – det vill säga att 60 procent av resorna sker med gång, cykel eller kollektivtrafik – så skulle 44 liv kunna sparas varje år. Det ger en samhälls-ekonomisk vinst på 1,75 miljarder kronor per år, flera andra vinster oräknade.⁷²

Barnperspektivet

Den 1 januari 2020 blev barnkonventionen lag i Sverige, vilket bland annat innebär att barnets rättigheter ska beaktas vid avvägningar och bedömningar som görs i beslut som rör barn. Det betyder att kommunen i samtliga trafikprojekt ska beakta barnperspektivet och fundera kring hur projektet påverkar barn och deras närmiljö. Där det är möjligt ska kommunen bjuda in till dialog med barn. I några projekt, bland annat i gångstrategin och i arbetet med Hertig Karls allé, har det gjorts en barnkonsekvensanalys.

Kommunen genomför löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder i anslutning till skolor. Aktuella exempel är Norrbyskolan, Ekersvägen vid Åkerbärsgatan, Hjälmarvägen vid Erik Rosenbergs väg, Sörbyskolan och Tybblelundsskolan.

Kommunen har tagit fram tips kring utformning av trafikmiljön kring skolor, informationsmaterial till skolornas hemsidor och till vårdnadshavare och även en rutin för hur trafikproblem kring skolor ska hanteras. På vissa skolor delas även material ut direkt till eleverna. På webbplatsen Pedagog Örebro finns även pedagogiskt material för olika åldersgrupper.⁷³

För att möjliggöra cykelutflykter i skolor även i de fall inte alla barn har tillgång till egen cykel tillhandahåller kommunen kostnadsfritt 80 skolcyklar, vilka i allmänhet är fullbokade månaderna före och efter sommaruppehållet.

Det är värt att notera att vi har bristande kunskaper om resvanor för invånare under 16 år, eftersom de inte ingår i kommunens och regionens resvaneundersökningar. I den undersökning som genomförs våren 2023 ställs dock frågor från sex år och uppåt.

Tillgänglighetsanpassning

Att tillgodose tillgänglighet för personer med funktionshinder är viktigt vid investeringar och vid om-/nybyggnation av gaturum. Teknik- och servicenämnden (tidigare tekniska nämnden) har även en särskild budget för tillgänglighetshöjande åtgärder på befintliga gator och vägar.

Inom kollektivtrafiken ansvarar kommunen för att busshållplatserna är tillgängliga i de fall där kommunen är väghållare, vilket främst är inom Örebro

⁷² 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

⁷³ Pedagog Örebro, <https://extra.orebro.se/pedagogorebro/>

tätort.⁷⁴ Andelen tillgänglighetsanpassade busshållplatser i tätorten har ökat och uppgick till 45 procent 2022 (85 av 189 hållplatslägen).⁷⁵

Regionalt påbörjades ett arbete 2022 med att tillgänglighetsanpassa tolv busshållplatser utmed det regionala nätet, två av dem finns i Örebro kommun: Vintrosa samt Trådvägen i Garphyttan. Av de övriga är det flera som används av pendlare in till Örebro, bland andra Lanna centrum och Rävabacken i Ekeby (Kumla kommun).⁷⁶

Ekonomiskt utsatta grupper

Som framgår av avsnittet kring örebroarnas resvanor finns det stora skillnader mellan stadsdelar, som i stor utsträckning samvarierar med socioekonomiska förhållanden. Många hushåll har inte råd med bil och där kan även kollektivtrafikens kostnader utgöra ett hinder, till exempel för barn och ungdomar att ta sig till olika aktiviteter.

Det som underlättar resandet för ekonomiskt utsatta grupper ökar också möjligheten för barn och ungdomar att röra sig på egen hand. Att inte sprida ut bebyggelsen och att prioritera gående och cyklister ökar jämlikheten i staden. Även åtgärder som prioriterar kollektivtrafikens framkomlighet bidrar till jämlikhet eftersom privatbilar – som inte alla har råd med – orsakar köer och därmed längre restider för alla. Med satsningen på egna körfält och prioritet för bussarna i trafiksignalerna minskar restiderna i kollektivtrafiken.

Kommunen arbetar med att skapa gena cykelförbindelser mellan stadsdelar och centrum i syfte att öka integrationen och människors mobilitet. Att öppna bilgator mellan områden som idag är avskilda från varandra kan vara ett sätt att minska rumslig segregation, även om effekterna kanske inte syns förrän på sikt.

Kommunen har under en lång följd av år arrangerat cykelskolor för vuxna, som främst vänt sig till personer med utländsk bakgrund. Verksamheten har bedrivits i olika regi, bland annat av Partnerskap Örebro i Brickebacken och Oxhagen och sommaren 2022 av Folkets hus i Vivalla. Genom åren har många hundra personer lärt sig cykla och därmed ökat sin rörlighet, personliga frihet och anställningsbarhet.

Frågor kring mobilitetsrättvisa har på senare år dykt upp som ett forskningsfält och Örebro kommun har ingått i en referensgrupp i ett projekt med forskare från bland annat Örebro universitet.

⁷⁴ På övriga vägar ansvarar Trafikverket för hållplatserna. Regionen ansvarar för att fordonen uppfyller kraven.

⁷⁵ Uppgift från region Örebro län, avser läget i mars 2022. Med tillgänglighetsanpassning avses busskantstöd, taktillstråk och visuellt stråk. En högre andel angavs i förra temarapporten, men då hade kommunen ansvar för ett mindre antal hållplatser.

⁷⁶ Kriterier för att en hållplats ska klassas som tillgänglig är: Bussen ska ha ett säkert ställe att stanna på, det ska finnas en förhöjd kantsten så det är lätt att gå av och på bussen, det ska finnas skyddsstråk för synnedsetta, rörelsenedsetta ska ha tillgång till hållplatsen och det ska gå att använda barnvagn. Beroende på antalet passagerare och regionala överenskommelser ska det finnas väderskydd.

Jämställdhet

Ett viktigt mål är att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

För att kunna utvärdera vad som händer på området behövs tillgång till könsuppdelad statistik. En del sådan finns i våra resvaneundersökningar. Generellt kan sägas att skillnaderna i resmönster är ganska små: Män gör något fler bilresor än kvinnorna, som i gengäld cyklar, går och åker buss i något högre utsträckning. Den största skillnaden är att männens bil- och cykelresor i regel är längre. Vid bilresor är kvinnorna oftare passagerare och män oftare förare.

Enligt resvaneundersökningen 2011 hade 86 procent av männen och 79 procent av kvinnorna tillgång till bil i Örebro kommun. Män hade körkort i något högre utsträckning än kvinnor, 85 respektive 81 procent. Se vidare avsnittet ”Så reser örebroarna”.

I medborgarenkäter framgår hur män och kvinnor upplever transportsystemet. Resultat från SCB:s medborgarundersökningar⁷⁷ redovisas mer utförligt i avsnittet ”Återkopplingar och granskningar”, men det är ganska få punkter med betydande skillnader mellan könen. I båda dessa fall är dock kvinnorna påtagligt nöjdare än männen:

- Möjligheten att enkelt använda kollektivtrafiken för vardagliga resor.
- Möjligheten att på enkelt sätt kunna göra längre resor från kommunen utan att använda bil.

Den ökande regionala pendlingen har enligt en del forskning negativa effekter på jämställdheten. Mycket tyder på att långpendling både kan bevara och förstärka könsskillnader i hemmet och på arbetsmarknaden. Inkomsten ökar mest för långpendlande män. För deras partners minskar i stället inkomsten, samtidigt som de får ett större ansvar för barn och familj.⁷⁸

En så kallad könskonsekvensanalys genomfördes för huvudcykelstråket Universitetsleden 2018. Resultatet visade att investeringen var relativt jämställd eftersom leden användes av män och kvinnor i lika stor utsträckning. Dock var andelen kvinnor som använde leden lägre under kvällstid, vilket kopplades till allmän otrygghet. Könskonsekvensanalys kan vara relevant att göra vid större förändringar och investeringar i infrastrukturen.

En faktor som följs upp nationellt är fördelningen mellan män och kvinnor i styrelser och ledningsgrupper på trafikområdet. Mandatperioden 2019–2022 var könsfördelningen i Örebro kommun jämn i Programnämnd samhällsbyggnad (åtta kvinnor/sju män) och Tekniska nämnden (sju kvinnor/åtta män). Perioden 2023–2026 är fördelningen jämn i markplanerings- och exploateringsnämnden (sju kvinnor/åtta män), medan teknik- och servicenämnden till 73 procent består av män (fyra kvinnor/elva män).

⁷⁷ SCB:s statistikdatabas, uppgifter hämtade 2023-01-31.

⁷⁸ Fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Trafikanalys, rapport 2019:11. www.trafa.se

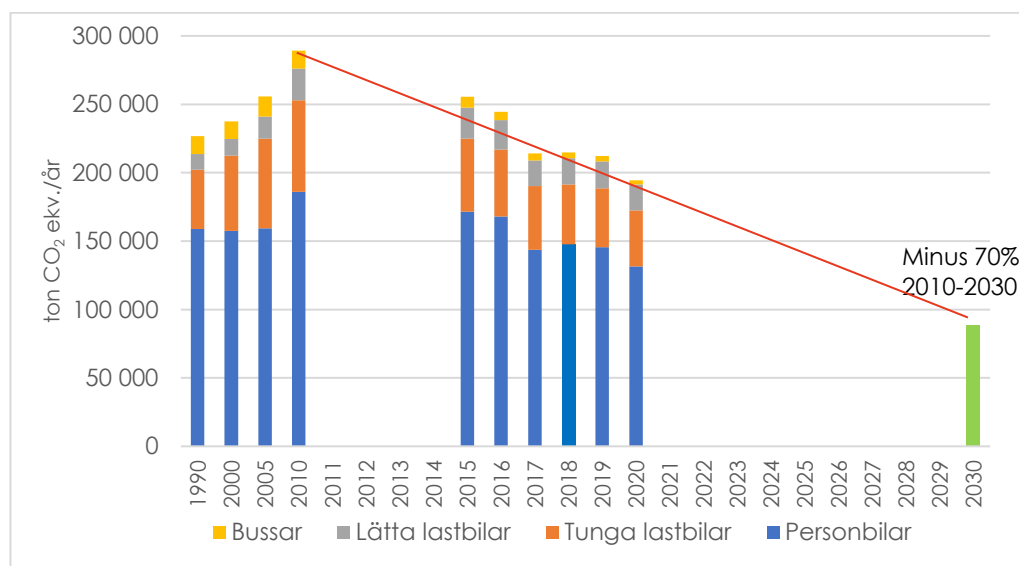
Trafikens miljöpåverkan

I detta kapitel beskrivs klimatpåverkan, buller, luftkvalitet och dagvatten.

Klimat

Vägtrafikens klimatbelastning är ett resultat av faktorerna körsträckor, fordonens drivmedelsförbrukning och drivmedlens innehåll av fossilt kol.

Figur 31 visar hur de beräknade utsläppen av växthusgaser från fordonstrafik inom kommunens gränser har förändrats sedan 1990. Trenden är sedan 2010 nedåtgående, främst på grund av lagstiftning som tvingat fram effektivare fordon och en ökad andel biodrivmedel. Minskningen inom Örebro kommun sedan toppåret 2010 fram till 2020 är 32 procent, vilket är något mer än nationellt för samma period, minus 27 procent. Både lokalt och nationellt står personbilarna för ungefär två tredjedelar av utsläppen och lastbilar och bussar för en tredjedel. Det bör noteras att siffrorna för 2020, som är de senast tillgängliga på kommun-nivå, sannolikt påverkas av dämpad trafik till följd av pandemirestriktioner.



Figur 31. Utsläpp av växthusgaser från trafiken inom Örebro kommuns gränser 1990–2020. Den gröna stapeln visar totala utsläppen om målet för perioden 2010–2030 ska uppnås.⁷⁹

Beräkningar från Trafikverket visar att det nationella målet minus 70 procent perioden 2010 till 2030 hade varit inom räckhåll, även med viss fortsatt trafiktillväxt – mycket tack vare den snabba elektrifieringen – om den så kallade reduktionsplikten för drivmedel hade bibehållits. Reduktionsplikten sänktes dock av den ny tillträdde regeringen hösten 2022 i ett försök att dämpa prisökningen på drivmedel. En fortsatt snabb elektrifiering av fordonsflottan är en viktig nyckel för att närma sig målet men räcker inte till ens om samtliga bilar från 2023 och

⁷⁹ Uppgifter från Nationella emissionsdatabasen, hämtade 2022-11-30.

<https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>

framåt är elbilar.⁸⁰ Även effektivare fordon och minskat transportarbete krävs för att nå måluppfyllelse.⁸¹

Det bör noteras att utsläppen av växthusgaser från trafiken i ganska liten utsträckning går att påverka lokalt. I viss utsträckning kan vi lokalt möjliggöra för fler elbilar genom att verka för fler laddplatser och påverka körsträckorna, men beräkningar som gjordes i kommunens klimatplan 2010 visar att endast 25 procent av trafikens klimatpåverkan sker på det kommunala vägnätet, 13 procent på det regionala och 60 procent på det nationella vägnätet.

Korta bilresor, som är lättast att flytta till cykel eller gång, står för en ganska liten del av klimatbelastningen. Om samtliga bilresor under 5 km flyttades över till cykel skulle klimatnyttan högt räknat bli ca 15 000 ton per år, vilket inte är mer än drygt 10 procent av personbilarnas totala utsläpp.

Grovt räknat står längre bilresor, över 30 km, för ungefär två tredjedelar av privatbilarnas trafikarbete.⁸² För att minimera klimatbelastningen bör kommunens huvudfokus vara att förändra det mer långväga resandet, till exempel den regionala pendlingen, t.ex. genom åtgärder som ökar bussarnas framkomlighet i staden och höjda parkeringsavgifter för arbetspendlare, som gör det mindre attraktivt att ta bilen. Så gott som alla åtgärder som gör trafiken mer hållbar lokalt har som sideeffekt att klimatpåverkan i någon utsträckning också minskar.

Buller

Buller från trafiken är ett allvarligt samhällsproblem med höga samhälls-ekonomiska kostnader. Bland annat orsakar höga bullernivåer koncentrations-svårigheter, sömnsvårigheter och ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar.

De riktvärden som finns avser i första hand ljudnivåer vid bostädernas fasad, alltså inte inomhus. Enligt Naturvårdsverkets riktlinjer ska nivån utomhus vid fasad inte överskrida 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå som dygnsmedelvärde. För spårbunden trafik bör inte 60 dB(A) överskridas.

Örebro kommun har genomfört bullerkartläggningar 2012, 2017 och 2022. Kartläggningen 2022, som metodmässigt är jämförbar med den 2017, visar att det har skett en fördubbling av antal exponerade över Naturvårdsverkets riktvärden avseende vägtrafik och en ökning med 20 procent för den spårbundna trafiken, se Figur 32.⁸³

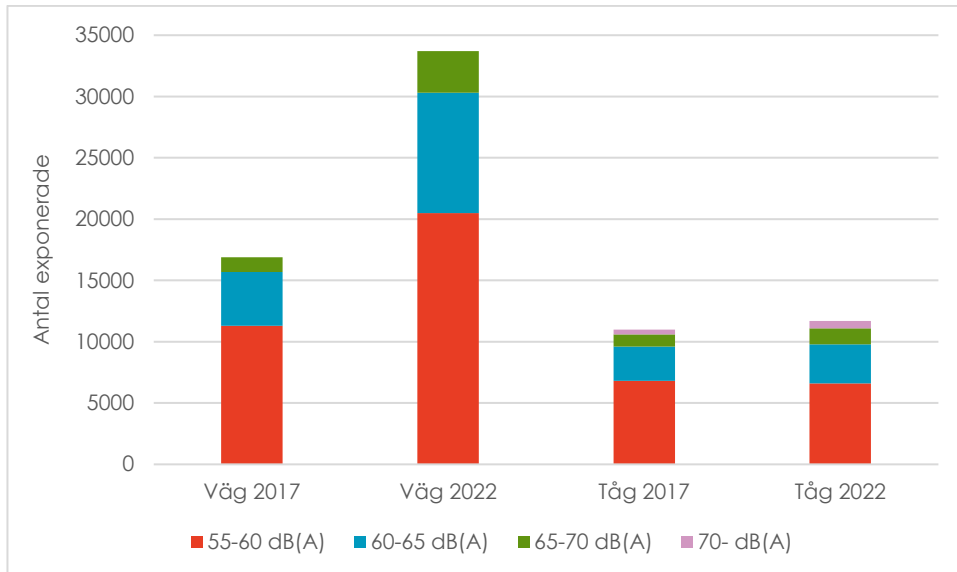
I enkäten Liv & hälsa 2022 uppger 12 procent av kvinnorna och 8 procent av männen i Örebro kommun att de besväras mycket eller väldigt mycket av trafikbuller i eller i närheten av sin bostad.

⁸⁰ Uppgifter från Energimyndigheten, refererade i Dagens Nyheter 2022-11-27.

⁸¹ Observera att eldrivna fordon ger upphov till betydande klimatpåverkan vid tillverkning. De räknas dock som utsläppsfria och klimatbelastningen bokförs i stället på industrisektorn.

⁸² Jonas Eliasson, Trafikverket, Region Örebro läns Fredagsakademi 2022-09-30.

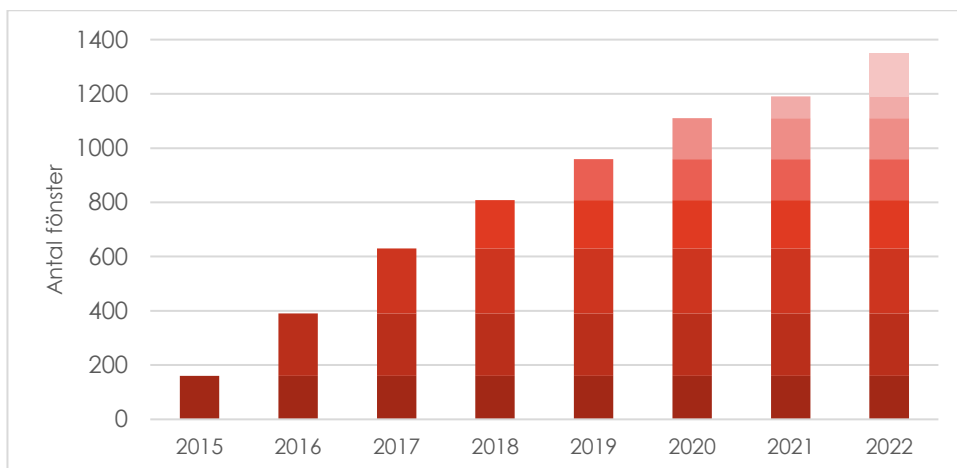
⁸³ Bullerkartläggning med nordiska beräkningsmodellen över Örebro kommun år 2022. Efterklang (Afrý) 2023.



Figur 32. Antal boende i Örebro kommun som exponeras för buller från väg- respektive spårbunden trafik vid kartläggningarna 2017 och 2022. Värden avser ekvivalenta ljudnivåer vid fasad.

Kommunen erbjuder bullerskyddsbidrag när vägbullret vid fasad överstiger 60 dB(A). Sedan det första åtgärdsprogrammet antogs 2013 har sammanlagt 1 350 fönster åtgärdats med hjälp av bidrag från kommunen, se Figur 33. Därtill har skärmar och bullervallar tillkommit på några platser, både genom kommunens och Trafikverkets försorg. Under 2022 höjdes bullervallarna utmed Universitetsallén (vid Norensbergsgatan) och vid Rättarevägen (Hjärsta, mot motorvägen), för förbättrat bullerskydd.

Någon uppföljning av kommunens åtgärdsprogram mot buller har inte gjorts, men ett arbete påbörjats med en handlingsplan för att minska bullerproblemen vid förskolor och skolor.⁸⁴



Figur 33. Ackumulerat antal fönster som åtgärdats med bidrag från kommunen.

⁸⁴ Åtgärdsprogram buller Örebro kommun 2018–2025. Antaget av Kommunfullmäktige 2018-05-22. Sam 169/2017.

En viktig metod för att minska bullret vid källan är sänkta hastigheter för fordonstrafiken. 2020 sänktes hastigheten på Gustavsgatan mellan Västra Nobelgatan och Långgatan från 50 till 30 för att reducera bullret och minska vibrationer från trafiken. I samband med ombyggnaden för snabbussar på Rudbecksgatan sänktes hastigheten från 50 till 40 km/tim.

Andra vägbeläggningar, s.k. tyst asfalt, dämpar också bullret vid källan. Ett försök med tyst asfalt genomfördes på Östra Bangatan i höjd med Svampen och norrut 2017. En sträcka på 600 meter fick ny ytbeläggning och samtidigt sänktes hastigheten från 70 till 60 km/tim. Resultatet blev lägre nivåer uppmätt buller, men också påtagligt minskade bullerstörningar för de kringboende, enligt den utvärdering som gjordes av Arbets- och miljömedicin vid USÖ.⁸⁵

En stor fördel med åtgärder som dämpar bullret vid källan, såsom tysta beläggningar och lägre hastigheter, är att det blir en positiv effekt även utomhus, exempelvis i parker och på skolgårdar. Sänkta hastigheter bidrar också positivt till en rad andra mål för trafiken, bland annat lägre olycksrisk och bättre luftkvalitet.

Luftkvalitet

Luftföroreningar beräknas orsaka mellan 4 700 och 6 700 förtida dödsfall i Sverige varje år, enligt två färskas studier gjorda på uppdrag av Naturvårdsverket. Varje dödsfall uppskattas motsvara en förlust av tio levnadsår. Med den högre siffran för dödsfall beräknas de sammanlagda hälsoeffekterna kosta samhället motsvarande 168 miljarder kronor varje år.⁸⁶ En stor del av dessa luftföroreningar är transporterade från andra delar av Europa och förväntas minska i takt med att förbränningen av fossila bränslen fasas ut.

Örebro kommun följer utvecklingen för kvävedioxid, bensen och partiklar.

Kvävedioxid

Kvävedioxid är en gas som kan vara irriterande för luftvägarna, särskilt för känsliga grupper som astmatiker. Den bildas i samband med förbränningsprocesser och halterna är höga främst i trafikmiljöer.

Mätningarna visar dock att halterna i Örebro ligger klart under miljökvalitetsnormen för årsmedel, och i närheten av miljökvalitetsmålet. Halterna varierar något mellan enskilda år, främst beroende på vädret. Problemet kan förväntas minska i takt med att antalet fordon med förbränningsmotor minskar.

Bensen

Bensen är ett cancerframkallande ämne som finns i fossila drivmedel men också bildas vid förbränning. Renare fordon och drivmedel har bidragit till att halten i luften sjunkit sedan början av 1990-talet. Enligt miljökvalitetsnormen får halten

⁸⁵ Effekter av vägtrafikbuller före och efter anläggning av bullerreducerande asfalt och hastighetssänkning i Örebro. Arbets- och miljömedicin USÖ, Örebro 2019.

www.regionorebrolan.se/amm

⁸⁶ Quantification of population exposure to NO₂, PM₁₀ and PM_{2.5}, and estimated health impacts 2019. No. B 2446, IVL 2022. Quantification of population exposure to PM₁₀, PM_{2.5} and NO₂ and estimated health impacts for 2019 and 2030. Rapport RMK 119, SMHI 2023.

bensen i gatumiljö inte överskrida 5 mikrogram per kubikmeter luft ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) som årsmedelvärde. Enligt Sveriges nationella miljömål ska halten 2020 inte överskrida $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ som årsmedelvärde.

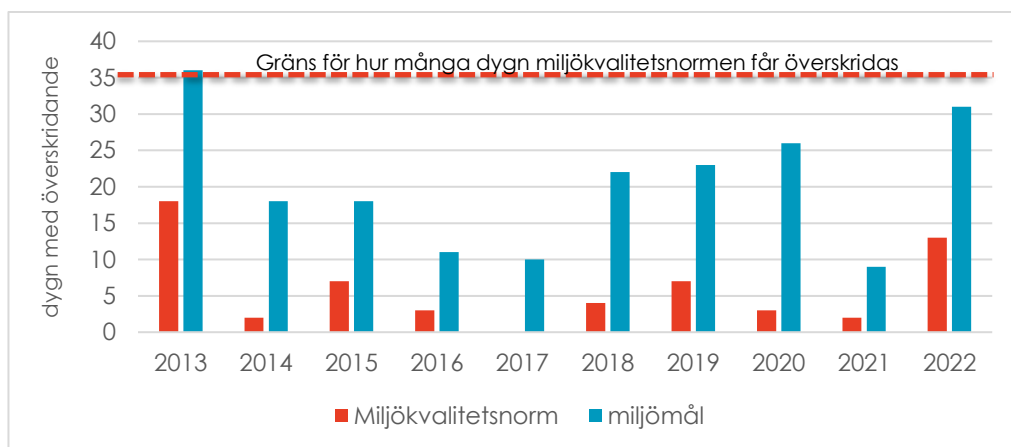
I mitten av 1990-talet, då mätningar inleddes, var halten i Örebro 3–4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som årsmedel, medan den idag ligger stabilt under miljömålet $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Trenden med sjunkande halter väntas fortsätta, tack vare renare drivmedel, bättre avgasrening och ett minskat antal fordon med förbränningsmotor.

Partiklar – PM10

Partiklar är den luftförorening som har störst betydelse ur hälsosynpunkt. När halten små partiklar i luften stiger ökar dödligheten i luftvägs-, hjärt- och kärlsjukdomar och fler söker sjukhusvård för bronkit och astma. Exponering för låga halter under lång tid anses också medföra en ökad cancerrisk.

Halten partiklar mätt som PM10 (diameter mindre än 10 mikrometer) mäts vid Rudbecksskolan. Mätpunkten har valts för att representera en plats med höga halter där det samtidigt varit möjligt att etablera en mätstation. Modellberäkningar visar dock att halterna kan vara högre utmed andra gatuavsnitt, något som kan behöva utredas vidare.⁸⁷

Figur 34 visar antalet överskridanden per dygn av miljö kvalitetsnormen och miljömålet vid mätplatsen perioden 2013–2022. Miljö kvalitetsnormen, som är bindande, är uppfylld om antalet dygn med överskridande av halten $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ är max 35 per år. För miljömålet gäller max 37 överskridanden av halten $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per år. Det betyder att miljö kvalitetsnormen uppfylls med god marginal och att halterna även ligger ett stycke under det nationella miljö kvalitetsmålet. Under 2021 publicerade dock WHO skärpta riktlinjer, vilket kan resultera i att miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål kan komma att skärpas de kommande åren.



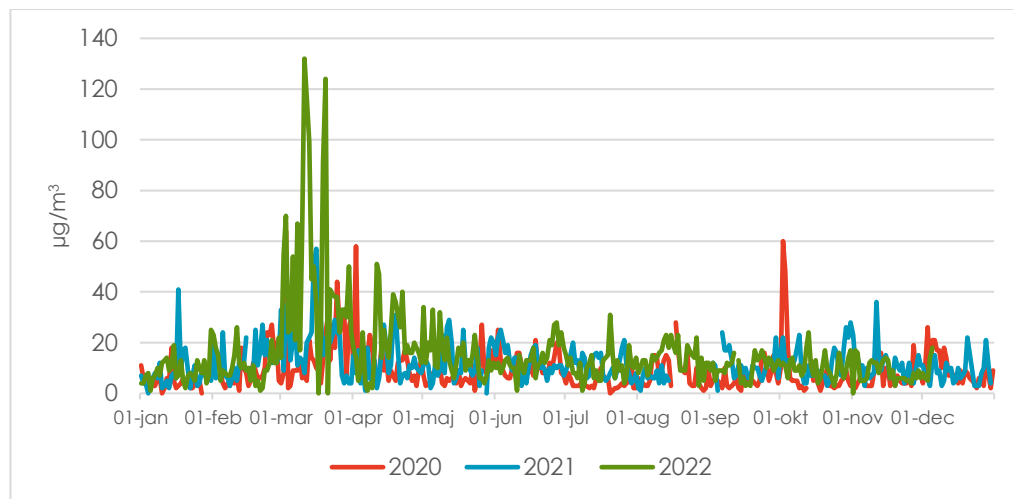
Figur 34. Antal dygn då halten partiklar (PM10) överskridit miljö kvalitetsnormen ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) respektive det nationella miljö kvalitetsmålet ($30 \mu\text{g}/\text{m}^3$).⁸⁸ Miljö kvalitetsnormen är uppfylld om halten överskrids max 35 dygn per år. För miljömålet är gränsen 37 dygn.

⁸⁷ Mätprogram för samverkansområde tätortsluft i Örebro och Värmlands län. SLB 37:2021. Finns tillgänglig på www.orebro.se

⁸⁸ Egna mätningar vid Rudbecksskolan. Resultaten finns tillgängliga som öppna data och uppdateras varje dygn på www.orebro.se

Variationen mellan enskilda år kan troligen förklaras med olika väderleksförhållanden. Återkommande är dock perioder med höga halter i mars-april, då vägbanorna torkar upp och partiklar som ansamlats under vintern virvlas upp av fordonen, se Figur 35.

För PM10-halten i stadsluften är det inte avgaser som är huvudproblemet, utan slitagepartiklar från däck och vägbanan. Detta problem kommer därför i huvudsak att kvarstå vid en övergång till eldrivna fordon. Antalet fordon, vilka däck de har och i vilken hastighet de kör är de tre viktigaste faktorerna som påverkar halten.



Figur 35. Uppmätta halter partiklar (PM10) vid mätstationen på Rudbecksgatan under tre år, 2020–2022. Gränsvärde för miljö kvalitetsnormen är 50 µg/m³ och för det nationella miljö kvalitetsmålet 30 µg/m³. Miljö kvalitetsnormen är uppfylld om halten överskrider max 35 dygn per år. För miljömålet är gränsen 37 dygn.

Dagvatten

Dagvatten från hårdgjorda ytor bidrar till att förorena ytvattnet. Gator och vägar är viktiga i sammanhanget eftersom slitagepartiklar från fordon och vägbanan spolas med vid nederbörd och är en av de största källorna till miljögifter från dagvatten.

En viktig åtgärd i kommunens vattenplan är att i samband med ombyggnation av gator med mer än 5 000 fordon per dygn ta hand om och rena förorenat dagvatten lokalt. I nästa steg ska det tas fram en handlingsplan för rening av dagvatten från hårt trafikerade gator, där även befintligt gatunät inkluderas.⁸⁹ Under 2022 har arbete bedrivits med nya dagvattenriktlinjer, som enligt planen ska skickas ut på remiss under 2023.

Exempel på lokalt omhändertagande av dagvatten från gatorna på senare år är åtgärder i samband med ombyggnad av Rudbecksgatan för snabbussar, där flera så kallade regnbäddar har anlagts. Andra exempel är Karlsdalsallén och i rondellen vid Stenbackevägen, liksom en regnbädd på Hagmarksgatan.

⁸⁹ Vattenplan för Örebro kommun. Antagen av kommunfullmäktige 2019.

Kommunens egen verksamhet

Ungefär var femte förvärvsarbetare i kommunen är anställd av kommunen eller dess bolag. Kommunens egen verksamhet har därför påtaglig betydelse för hur transportsystemet fungerar. Därtill är det viktigt att kommunen föregår med gott exempel i dialog med andra stora aktörer.

Resor i tjänsten

Kommunen har sedan 2008 reseriktlinjer⁹⁰ som säger att resfria möten alltid bör övervägas och att hållbara färdmedel ska prioriteras. Reseriktlinjerna slår även fast att privata fordon inte ska användas i tjänsten, bland annat på grund av arbetsmiljöansvar och klimat. Reviderade reseriktlinjer kommer sannolikt att skickas ut på remiss våren 2023. Ingen systematisk uppföljning har gjorts av de egna resorna, men följande är känt:

- Med införandet av Office 365 har förutsättningarna att genomföra resfria möten förbättrats väsentligt.
- För tjänsteresor inom tätorten erbjuder de flesta kommunala arbetsplatser tjänstecyklar (på några ställen även elcyklar). Totalt finns ca 600 tjänstecyklar till kommunens verksamheter.
- För längre tjänsteresor som inte kan ske med kollektivtrafik finns bilpoolsbilar att tillgå. Verksamheter som använder bil dagligen har dock egna fordon.
- Flygresandet, så som det kan följas upp i ekonomisystemet, varierar mellan åren och visar ingen tydlig trend, men minskade kraftigt under pandemiåren 2020–2021.

Resandet i tjänsten har minskat markant till följd av Corona-pandemin. I gengäld har användningen av resfria möten ökat närmast explosionsartat. I kommunens digitala plattform Teams skedde en sjudubbling mellan januari och maj 2020.

Egna fordon

Enligt kommunens riktlinjer för fordon⁹¹ ska förmånsbilar inte förekomma i kommunen eller dess bolag.

Riktlinjerna anger också att samtliga av kommunkoncernens personbilar ska vara fossilfria senast 2025, minibussar och lätta lastbilar senast 2027. För egna tunga lastbilar och arbetsfordon gäller att minst 50 procent ska drivas med biogas, el eller vätgas senast 2027, samtidigt som volymen drivmedel som förbrukas av tunga lastbilar och arbetsfordon ska vara fossilfria till minst 90 procent. Senast år 2030 ska enbart fossilfria drivmedel användas i tunga lastbilar och arbetsfordon i

⁹⁰ Reseriktlinjer för Örebro kommun. Beslutad av kommunstyrelsen 2008-10-28.

⁹¹ Fordonsriktlinjer för Örebro kommunkoncern. Ks 1030/2020, beslutad 2022-05-06.

kommunkoncernen. Liknande mål finns för upphandlade entreprenader. Kommunen ska även välja dubbfria däck med goda energi- och bulleregenskaper.

Av Tekniska nämndens årsberättelse 2022 framgår att:

- Utsläppen av fossil koldioxid från kommunala fordon har varit relativt stabila de senaste åren.
- Andelen biogasdrivna personbilar var 73 procent, 2 procent var eldrivna.
- Andelen personbilar som körs på dubbfria däck vintertid har de senaste åren varit 66 procent.

Sedan 2016 har kommunen samordnad varudistribution till egna verksamheter.

Resor till och från jobbet

Resorna till och från jobbet är viktiga eftersom de i stor utsträckning avgör vilken kapacitet som behövs i trafiksystemet, både i form av vägar och parkeringsytor. Dessa resor står dessutom för en klart större klimatbelastning än tjänsteresorna.

Det är den enskildes ensak att bestämma hur hen tar sig till och från jobbet, men kommunen kan påverka förutsättningarna. Förutom miljövinster finns det stora folkhälsovinster om de anställda väljer fysiskt aktiva färdmedel, något som också kommer arbetsgivaren till del.

Fri parkering vid arbetsplatsen är ett sätt att stimulera bilpendling. Denna förmån började avvecklas 2012 och sedan 2018 ska det inte finnas någon kommunal arbetsplats inom det avgiftsbelagda området som erbjuder fri parkering. Avgifterna vid flera arbetsplatser höjdes dock inte i samband med att det sommaren 2021 blev betydligt dyrare att parkera på allmän plats i staden, varför många kommunanställda idag har en kraftigt subventionerad parkering.

Sedan våren 2017 har Örebro kommun erbjudit alla tillsvidareanställda möjligheten att leasa förmånscykel. Vid utgången av 2021 hade över 4 000 anställda i kommunen, mer än var tredje tillsvidareanställd, nappat på erbjudandet om förmånscykel och sammanlagt tagit ut 4 695 cyklar. Av dem som utnyttjat erbjudandet var 67 procent kvinnor. Andelen elcyklar uppgick till ca 50 procent. En utvärdering som gjordes hösten 2020 visade att arbetspendlingen med bil, men i någon mån även buss, hade minskat påtagligt bland dem som svarade på enkäten, till förmån för elcykel.⁹²

När flera kommunala förvaltningar flyttade från Örnstros till Citypassagen 2019 innebar det också en förändring i villkoren för resande – dels fick många bättre tillgång till kollektivtrafik, dels försvann nära nog samtliga arbetsplatsparkeringar för bil. En uppföljning som gjordes hösten 2020 visade att andelen som tog bilen till jobbet sjönk från 34 till 21 procent, medan andelen som cyklade ökade från 47 till 52 procent. Gång som färdmedel ökade från 5 till 11 procent och även det kollektiva resandet ökade.⁹³

⁹² Resvaneundersökning förmånscyklar Örebro Kommun, 2020. Finns tillgänglig på www.orebro.se

⁹³ Resvaneundersökning Citypassagen 2020. Finns tillgänglig på www.orebro.se

Kommunikation om trafik

Örebro kommun genomför löpande aktiviteter riktade till invånarna för att främja hållbart resande, här ett axplock:

- Hållbar mobilitet har varit en bärande del i kommunens kommunikationsplattform ”Klimatsmart vardag”, som startade 2014. Fler hundra örebroare har erbjudits att testa elcykel, prova på vintercykling med dubbdäck, och gratis provmedlemskap i bilpool. I samarbete med Länstrafiken har även test av kollektivtrafiken erbjudits.
- Inom ramen för det EU-finansierade projektet ”Rena resan” har olika aktiviteter bedrivits de senaste åren, bland annat ett erbjudande att testa vikcykel vid regional pendling och en utmaning riktad till företag. Sommaren 2022 erbjöds även gratis cykelservice i en rad olika stadsdelar.
- Under den europeiska trafikantveckan 2017 spreds cykelkartor vid större kollektivtrafikknutpunkter. Samma år deltog kommunen i Örebro cykelfestival, för att uppmärksamma cykeln som transportmedel.

Satsningen på snabbussar (BRT) tillsammans med Region Örebro län har varit den överlägset största informationsinsatsen kring trafik de senaste åren, bland annat med en egen webbplats.⁹⁴ Därutöver har kommunens hemsida orebro.se använts för att informera om pågående arbeten som påverkar framkomligheten, snöröjning, huvudcykelstråk och annat. Hemsidan är också en viktig kanal för att ta emot felanmälningar och synpunkter från invånarna. Sociala medier är en annan kontaktyta med invånarna som används frekvent, både vid kampanjer och vid andra tillfällen.

En cykelkarta har funnits sedan många år tillbaka. Den tryckta upplagan delas ut kostnadsfritt. En tryckt karta är fortfarande efterfrågad och dessutom användbar för utdelning vid olika evenemang, men med allt fler smarta telefoner är den digitala kartan på orebro.se också viktig att hålla aktuell.

Förutom allmän kommunikation om trafik har insatser också gjorts gentemot specifika målgrupper:

- Sedan 2016 finns en inspirations- och idéskrift för hållbart resande, med fastighetsägare och byggherrar som målgrupp.
- En cykelparkeringsguide riktad till fastighetsägare/byggherrar finns tillgänglig på webben.
- Tekniska förvaltningen informerar regelbundet om trafiksäkerhet som en del av SFI-undervisningen.

Örebro kommuns arbete med hållbar mobilitet uppmärksammas även utanför kommunens gränser och vi försöker även marknadsföra det externt vid konferenser och workshops.

⁹⁴ <https://snabbussar.regionorebrolan.se/>

Återkopplingar och granskningar

SCB:s medborgarundersökningar

Databasen Kolada⁹⁵ redovisar en mängd jämförande kommundata, däribland resultaten från SCB:s medborgarsundersökningar. På trafikområdet återfinns följande, avseende 2022:

Av de tillfrågade var 86 procent nöjda med möjligheten att **enkelt kunna transportera sig med bil** i kommunen. Det är en ökning från 79 procent året innan men en lägre siffra än övriga kommuner i samma storleksintervall.

Andelen nöjda med **skötseln av gator och vägar i kommunen** har ökat från 50 till 56 procent mellan 2021 och 2022. Dock är siffran långt under genomsnittet för kommuner i samma storlek.

Hela 93 procent av örebroarna är nöjda med **tillgången till gång- och cykelvägar**. Andelen är omkring 5 procentenheter högre än övriga kommuner i samma storleksintervall. Det är små skillnader mellan könen.

Andelen som är nöjd med **underhåll och skötsel av gång- och cykelvägar** ökade från 73 till 76 procent mellan 2021 och 2022 och är i nivå med jämförbara kommuner. Andelen nöjda med **trafiksäkerheten på gång- och cykelvägar** uppgick till 74 procent 2022.

Örebroarna är något mer nöjda med **snöröjningen av gång- och cykelbanorna** än boende i andra kommuner av samma storlek, även om andelen minskade från 70 till 68 procent mellan 2021 och 2022. Klart färre, 62 procent, är nöjda med **snöröjningen av gator och bilvägar**.

När det gäller **möjligheten att enkelt använda kollektivtrafiken för vardagliga resor** var 62 procent nöjda 2022, en nedgång från 66 procent året innan. När det gäller **möjligheten att på enkelt sätt kunna göra längre resor från kommunen utan att använda bil** är 60 procent nöjda 2022, något lägre än året innan. I båda fall är kvinnorna påtagligt nöjdare än männen.

Utbudet av **pendlarparkeringar i kommunen** bedöms vara ganska eller mycket bra av 37 procent av de tillfrågade och 36 procent tycker att **utbudet av bilpooler** är bra.

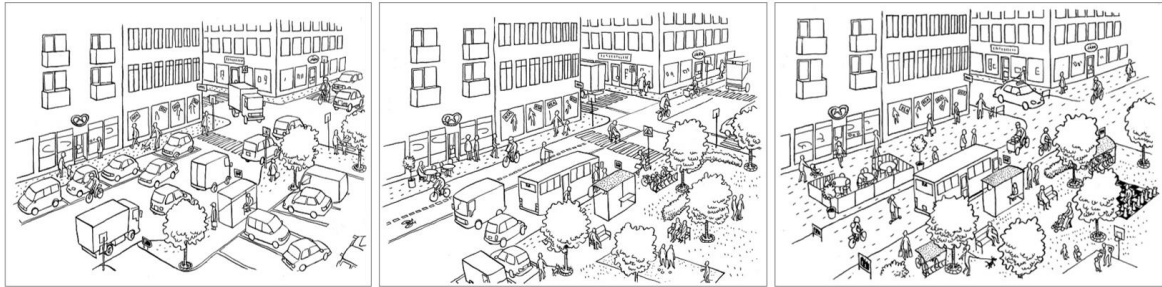
Hur vill invånarna ha staden?

Våren 2022 genomfördes en enkätundersökning där slumpvis utvalda kommuninvånare i åldern 18–85 år fick välja mellan tre olika framtidsscenarioer, som beskrevs i text och bild, se Figur 36.⁹⁶ Enkätens tre scenarier innebär i korthet:

⁹⁵ www.kolada.se samt SCB:s statistikdatabas, uppgifter hämtade 2023-01-31.

⁹⁶ Vad tycker invånarna om trafiken i Eskilstuna, Linköping, Norrköping och Örebro? Resultat från enkätstudie om trafiken i städerna 2022. Institutet för kvalitetsindikatorer (Indikator), 2022. Finns tillgänglig på www.orebro.se

- A. Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i stadens centrala delar.
- B. Lägre hastigheter inom stadens centrala delar, prioritet för gång, cykel och kollektivtrafik och minskat utrymme för biltrafiken.
- C. Mer långgående förändringar än scenario B, där gatuutrymmet i princip helt tas över av fotgängare, cyklister och busstrafik och där privat biltrafik utgör ett undantag.



Figur 36. De tre scenarierna A, B och C som de illustrerades i enkäten.

Svaren fördelade sig ganska lika på de tre scenarierna, vilket innebär att det finns en stabil majoritet – två av tre – som är för en stadsutveckling där privatbilarna tillåts ta mindre plats jämfört med idag.

Kvinnor och män valt de olika alternativen i nästan samma utsträckning, men det finns andra intressanta skillnader:

- I svarsgrupperna yngre än 30 år och äldre än 70 år vill tre av fyra se begränsningar för biltrafiken, medan en av fyra vill ge bilarna bättre framkomlighet i staden. Den bilvänligaste åldersgruppen är 45–59 åringarna.
- Bland boende utanför staden, liksom i hushåll med två eller flera bilar, vill varannan svarande se bättre framkomlighet för biltrafiken i stadens centrala delar.
- I gruppen som kör bil i staden ”nästan varje dag” finns en majoritet, 60 procent, för mer utrymme åt bilarna. Denna grupp utgör dock mindre än 20 procent av alla svarande.
- En lika stor grupp är de som kör bil i staden ”aldrig eller någon enstaka gång”. Här önskar i gengäld över 60 procent en stad där gatuutrymmet i princip helt tas över av fotgängare, cyklister och busstrafik och där privat biltrafik utgör ett undantag. Endast 17 procent önskar bättre framkomlighet för biltrafiken.

Kritik på teknik

”Kritik på teknik” är en nationell medborgarenkät där Örebro kommun deltog 2022 och dessförinnan 2019.⁹⁷ Bland resultaten på trafikområdet kan nämnas:

- Mindre än hälften av de tillfrågade, 44 procent, är positivt inställda till standarden på gång- och cykelbanorna. Det är en kraftig minskning sedan 2019, då 57 procent var nöjda.
- Endast 19 procent är nöjda med standarden på kommunens gator och vägar, att jämföra med 24 procent 2019.
- En knapp majoritet av kommuninvånarna, 56 procent, är positivt inställda till hur snöröjning och halkbekämpning sköts i kommunen, vilket är oförändrat jämfört med 2019. Andelen är högst bland dem som cyklar vintertid.
- Av de som är negativt inställda till hur snöröjning och halkbekämpning sköts anser tre av fyra att det är halka och isbildning som är orsaken till deras missnöje. Närmare hälften tycker det är för högt snödjup innan snöröjning sker.
- En bred majoritet, 68 procent, anser att det är svårt att hitta en ledig p-plats för bil i centrala Örebro när affärerna har öppet. Det är en ökning med 7 procentenheter jämfört med undersökningen 2019.

De tillfrågade har även fått ange vad de tycker är mest angelägna åtgärder för att förbättra villkoren för cyklister. Flest vill satsa på bättre underhåll av cykelvägar till exempel åtgärda gropar och ojämnheter), följt av bättre vinterväghållning, bättre belysning och att binda ihop olika cykelvägar.

På frågan om vad som ska prioriteras om budgeten för underhåll av vägar och gator minskar anser flest, 54 procent, att underhåll av asfalten är viktigast. Störst förändring sedan 2019 är att drygt dubbelt så många nu vill prioritera gatubelysning (från 12 till 26 procent). Underhåll samt vinterväghållning på gator och gång/cykelvägar kommer också högt på listan.

Externa granskningar

Kommunens arbete med trafikfrågor blir emellanåt granskat av externa parter:

Konsultföretaget Trivector har under flera år rankat Sveriges 40 största kommuner med hjälp av **EcoMobility SHIFT**, ett europeiskt benchmarkingverktyg för hållbara transporter i städer. Örebro kommun har befunnit sig bland topp-fem de flesta åren, med en andraplats 2018 (efter den

⁹⁷ Kritik på teknik, Örebro kommun. Institutet för kvalitetsindikatorer AB, 2022.

Undersökningen gjordes i åldersintervallet 18–74 år i feb-maj 2022, med 2000 tillfrågade och svarsfrekvens 47 procent.

ständiga ettan Lund) som hittills bästa resultat. Rankingen omfattar många olika aspekter, från styrdokument till infrastruktur och faktiska resultat.⁹⁸

Kommunen deltog 2020 för tredje gången i Cykelfrämjandets ranking ”**Kommunvelometern**”.⁹⁹ Kommunen hamnade på plats 13 bland de 40 som deltog, en bit upp från plats 22 året innan, men ändå sämre än förväntat. I gruppen ”stora kommuner”, där Örebro ingår, kom vi på plats 9 av 14. På flera områden fick kommunen maxpoäng i bedömningen, men lågt betyg för att vi avsatt små belopp för dessa aktiviteter (ca 2 kr per invånare, att jämföra med 7,6 kr per invånare i genomsnitt för större kommuner).

Cykelfrämjandet genomför också rankingen ”**Cyklistvelometern**”,¹⁰⁰ där cyklister får tycka till om hemkommunens cykelvänlighet. Den bygger på en självrekryterad panel och svaren är därför inte representativa för invånarna i genomsnitt. Örebro kom dock på förstaplats 2021 och på tredje plats 2022, efter Linköping och Malmö. Generellt är de som svarat mycket nöjda med villkoren för cyklister i Örebro. Bland förbättringsområden toppas listan av ett mer sammanhängande nät, säkrare korsningar och bättre drift. Svårighet att transportera varor, dåligt väder och otrygga trafikmiljöer är de tre faktorer som flest nämner som hinder för att cykla mer än idag. De största otrygghetsmomenten är bilister, elsparkcyklar och lastbilar.

I en bredare jämförelse av hur invånarna ser på arbetet med stadsplanering och hållbarhet i Sveriges tolv största kommuner, **Samhällsbarometern**¹⁰¹, hamnade Örebro i topp inom delområdet stadsplanering 2021, men på sjätteplats 2022. I undersökningen instämmer 84 procent av de tillfrågade i Örebro i påståendet ”Det är lätt att ta sig fram till cykel och fots”. Det var 52 procent som upplevde att kollektivtrafiken fungerar bra, vilket är sämst resultat bland de ingående städerna. På frågan om pandemi-erfarenheterna har påverkat inställningen till pendlingsavstånd svarade 72 procent nej, medan 24 procent svarade att de vill pendla mindre. Bara fyra procent kan tänka sig att pendla mer.

Örebro behåller sin position som en attraktiv region för transport- och logistikföretag. Flera transportintensiva svenska och internationella storföretag har valt att lägga sina lager här och alla landets stora speditörer har terminaler inom regionen. Örebroregionen utnämndes 2018 till **Sveriges bästa logistikläge** (delad förstaplats med Stor-Göteborg), av tidningen Intelligent Logistik. Därefter har kriterierna ändrats något och rankingen 2022 innebar en sjundeplats, men ”läget behåller sin ställning som ett absolut toppläge för logistik” enligt tidningen.¹⁰²

⁹⁸ SHIFT2021 – Rankning av städers arbete med hållbara transporter. Trivector 2021, www.trivector.se

⁹⁹ Kommunvelometern 2020, <https://cykelframjandet.se/kommunvelometern-2020/>

¹⁰⁰ Cyklistvelometern 2022, <https://cykelframjandet.se/cyklistvelometern-2022/>

¹⁰¹ Samhällsbarometern 2022. PE Teknik & Arkitektur, 2022, www.pe.se. Undersökt befolkningsgrupp var kvinnor och män 16–74 år.

¹⁰² <https://intelligentlogistik.com/logistiklagen/>

Nätverk och samverkan

Örebro kommun samverkar och samarbetar med olika aktörer inom trafik och mobilitet på flera nivåer.

Inom kommunkoncernen sker ett löpande samarbete och utbyte av information, främst med Örebro Parkering AB och Örebrobostäder (Öbo).

Lokalt är räddningstjänsten, Brottsförebyggande rådet, Tillgänglighetsrådet och City Örebro viktiga samarbetsorganisationer.

Regionalt har vi nära samarbete med Region Örebro län kring hållbart resande, infrastruktur och kollektivtrafik. Trafikverket region Öst är också en viktig partner. I arbetet för en bättre regional infrastruktur är kommunen aktiv i flera forum, där de viktigaste är:

- Oslo-Stockholm 2.55 AB, som arbetar för en snabb järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm. Kommunen är en av sex grundare och ägare.
- En bättre sits, som samlar alla kommuner och regioner i Stockholm-Mälardalen. Producerar bland annat en gemensam systemanalys med prioriteringar som inspel till Trafikverkets nationella transportplanering.
- E18-gruppen, som samlar alla kommuner på sträckan Karlstad-Örebro, och där arbetet främst handlar om möjligheter till kollektivt resande.

Viktiga nationella kontaktytor och nätverk är:

- Klimatkommunerna och Svenska Cykelstäder, som båda är nätverk för erfarenhetsutbyte mellan engagerade kommuner och även plattformar för att driva frågan om behovet av nationella styrmedel på området.
- MMMiS-nätverket (Möjligheter med mobility management i samhällsplaneringen), som samlar drygt tio större städer i Sverige kring frågor som rör hållbart resande.
- Viable Cities, där Örebro sedan 2021 är en av 23 utvalda kommuner i satsningen ”Klimatneutrala städer 2030”.
- BRT-nätverket, som samlar kommuner och regioner som arbetar med BRT-projekt/snabbussar.
- CLOSER, ett nätverk som främst arbetar med godstransporter och citylogistik.
- Grupp för nationell samverkan för säker gång och säker cykling, ett nätverk som leds av Trafikverket.
- Svenska parkeringsföreningen (Svepark), som är en sammanslutning av kommuner samt kommunalt och privat ägda parkeringsföretag.
- Sveriges Kommuner och Regioner (SKR).

Internationellt är Örebro en av de mer aktiva svenska kommunerna avseende trafikfrågor. Som en av tre svenska kommuner är vi medlem i nätverket POLIS, som arbetar med frågor om hållbar mobilitet. Sedan 2022 är kommunen representerad i EU-kommissionens expertgrupp för urban mobilitet.

Slutsatser och framtidsspaning

Stabila resvanor

Som framgår av temarapporten har inte så mycket hänt med resvanorna på senare år. Fördelningen på olika färdmedel ser likartad ut, men eftersom befolkningen har växt har vi nu ”mer av allt”. Även om mätresultaten är osäkra tyder det mesta på att vi idag har färre bilar (och troligtvis färre tunga fordon) i centrala Örebro jämfört med innan nya vägar öppnades i stadens periferi kring år 2010. Den ökning som skett av bilresandet, som i huvudsak beror på att vi har blivit fler, har i första hand skett utanför centrala staden.

Hur kommer det sig då att förändringarna i resvanor är så pass små, trots alla satsningar på framför allt cykel och kollektivtrafik som gjorts under 2000-talet?

Det finns inget enkelt svar på den frågan, vi vet till exempel inte hur det hade sett ut utan åtgärder. Men huvudförklaringen är ändå att de förändringar som gjorts är ganska små och att det fortfarande är enkelt att köra bil. Vi har helt enkelt inte haft så stor orsak att ändra oss. Vill vi få till stånd stora förändringar måste vi också genomföra stora förändringar.

En del av beslutsunderlaget för snabbussarna (BRT) illustrerar vad det handlar om. Snabbussarna innebär visserligen en stor förändring, men enbart den utbyggnaden – och den något reducerade framkomligheten för biltrafiken som uppstår därav – räcker inte för att nå trafikprogrammets mål. Först om åtgärden kompletteras med 1) ett snabbare och effektivare busslinjenät i staden, 2) sänkta biljettpriiser i kollektivtrafiken och 3) fördubblade parkeringsavgifter i centrum och vid universitetet, blir effekten så pass påtaglig att vi *närmar oss* trafikprogrammets mål om minst 60 procent hållbara transporter.¹⁰³

Trafiken i Örebro 2040

Enligt kommunens prognos kan befolkningen öka från dagens 158 000 invånare till ett stycke över 170 000 år 2030 och till 200 000 mellan 2040 och 2050.

Om prognoserna stämmer och färdmedelsandelar och reslängder inte förändras ökar varje trafikslag lika mycket som befolkningen. Det betyder att vi måste ändra resvanor och börja resa mer yteffektivt än i privatbilar för att bibehålla god tillgänglighet till staden – också för bilisterna.

Det är värt att notera att även om vi genomför så stora förändringar att trafikprogrammets mål om färdmedelsandelar uppnås, kommer det kring 2040 att göras ungefär lika många bilresor som idag, eftersom befolkningen ökar. Mot bakgrund av detta är det viktigt att successivt skärpa målen och att prioritera utrymmeseffektiva, kapacitetsstarka och hållbara transportslag. Och ju bättre vi är på att inte sprida ut stadens bebyggelse, desto lättare kommer denna nödvändiga omställning att ske.

¹⁰³ Analys av BRT & stadsbussar i Örebro tätort, Urbanet Analys AB, 2018-03-19.

Bilaga 1. Restidskvoter

Trafikprogrammets mål är att det inom Örebro tätort ska ta maximalt dubbelt så lång tid att ta buss jämfört med bil, och maximalt 1,5 gång så lång tid att cykla jämfört med bil.

En vanlig metod att räkna restidskvoter är följande:

- Cykelns restid består av effektiv restid, medelhastighet 15–18 km/tim. Två minuter adderas till den effektiva restiden för parkering av cykeln, men man förväntas kunna resa från dörr till dörr.
- Bilens restid består av effektiv restid (baserat på skyltad hastighet, med anpassningar pga. köer när så är aktuell), parkeringssökande (bedöms allmänt som 5 minuter), gång till bilen samt starta bilen, gång från parkering till målpunkt.
- Kollektivtrafikens restid består av effektiv restid, gångtid till hållplats, väntetid (= halva turtätheten), bytestid (= halva turtätheten), gångtid från hållplats till målpunkt.

Lättast att beräkna är restid med cykel, som i princip bara varierar med avståndet.

Bilens körtid kan beräknas med Google Maps, där det också går att jämföra restiden vid hög- och lågtrafik. Att uppskatta rimliga tilläggstider är svårare. Ofta används ett tidstillägg på 10 minuter för alla resor. Men eftersom det generellt inte är brist på parkeringar i Örebro och dessutom lätt att parkera nära de flesta målpunkter har vi räknat på tidstillägg på 5 minuter vid alla resor.

Kollektivtrafikens restider är svåra att beräkna. Uppgifter om körtid och turtäthet har hämtats från Länstrafikens reseplanerare och vi räknar med 10 minuters tilläggstid för anslutande promenad vid start och målpunkt. Det bör noteras att restiden för bussen i rusningstrafik ofta är längre än vad tidtabellen anger (dvs. bussen är ofta försenad) och att restiden därför borde räknas något högre.

Resultat cykel/bil

Cykelns konkurrenskraft mot bilen är i allmänhet god. Med ett tidstillägg på 5 minuter för bilresan uppnås restidskvoten 1,5 på resor upp ca 7 km när bilens framkomlighet är god och över 10 km när bilresan går långsammare:

Sträcka	Avstånd	Kvot cykel/bil lågtrafik	Kvot cykel/bil högtrafik
Ladugårdsängen – Stortorget	3,3 km	1,1	0,8
Lundby – Stortorget	6,4 km	1,4	0,8
Mellringeskolan – Universitetsplatsen	8,5 km	1,8	1,1
Hovsta – Universitetsplatsen	12,3 km	2,0	1,5
Hovsta – Brickebackens centrum	15,3 km	2,0	1,6

Vill vi stärka cykelns konkurrenskraft mot bilen är det – förutom att ha en cykelinfrastruktur i topptrim – viktigt att det också finns ett visst inbyggt

motstånd mot att ta bilen. Ett sätt kan vara att sänka hastigheterna och placera bilparkeringarna ett stycke från start- och målpunkterna.

Resultat buss/bil

Målet är en restidskvot under två inom tätorten. Med de förhållanden som råder i Örebro är det nästan alltid enklare att gå till bilen och från bilen till slutdestinationen än att gå till och från busshållplatsen. Det visar sig att bussen har svårt att konkurrera med bilen:

Sträcka	Avstånd	Bussbyten	Kvot buss/bil lågtrafik	Kvot buss/bil högtrafik
Ladugårdsängen – Järntorget	3,3 km	0	2,8	2,1
Lundby centrum – Järntorget	6,4 km	0	2,2	1,7
Adolfsbergsskolan – Universitetsplatsen	5,1 km	1	4,2	3,6
Hovsta centrum – Universitetsplatsen	12,3 km	1	3,4	2,3

Slutsatsen är att restidskvoten buss/bil kan uppnås under vissa förutsättningar, som i de flesta reserelationer dock knappast är uppfyllda:

- Bilparkeringen ligger inte väsentligt närmare start och målpunkten än busshållplatsen.
- Resan sker utmed de radiella stråken in och ut från staden där kollektivtrafiken är god.
- Bussresan är utan byten.

En kritisk punkt för restidskvoten är hur långt man har till bilparkering respektive busshållplats, där det i de allra flesta fall är väsentligt kortare avstånd för bilen.

Här ska understrykas att målet dessutom är generöst, eftersom det är uppnått redan när bussen tar dubbelt så lång tid som bilen. Enligt en undersökning från dåvarande Region- och trafikplanekontoret vid Stockholms läns landsting har restidskvoten mellan bil och kollektivtrafik en *mycket* stark inverkan på valet av färd sätt. Undersökningen visar att andelen kollektivtrafikresenärer minskar dramatiskt så fort restidskvoten överskrider 1. Benägenheten att välja kollektivtrafiken är halverad när restidskvoten uppgår till 1,5.¹⁰⁴

Eftersom fler faktorer än total restid spelar in i valet mellan bil och buss kan det vara värt att frångå restidskvoten och istället utgå från begreppet generaliserad kostnad. Då ingår även faktorer som biljettpris i kollektivtrafiken och nivån på parkeringsavgifterna i beräkningarna, vilket bättre speglar den faktiska valsituation vi ställs inför.

Restidskvoter för nya områden

Här beskrivs möjligheten att ta sig till Våghustorget från fyra nya eller blivande bostadsområden, utifrån det mål som finns i trafikprogrammet. Observera att

¹⁰⁴ Undersökningen refereras i rapporten "Utvärdering av stadsbusstrafiken i Örebro", Region Örebro län 2016-10-25. Dnr: 16RS5561

samtliga exempel utgår från att målpunkten nås utan byte i kollektivtrafiken och att bilparkering vid målpunkten förutsätts ske i parkeringshus, varför det är lite av ”glädjesiffror” när det kommer till måluppfyllelse – vid de flesta resor har bilen betydligt bättre konkurrenskraft.

Nyponlunden, 5 km från Våghustorget

Vid högtrafik, då bilresan tar längre tid än annars, går det totalt sett snabbare att cykla än att ta bilen. Vid lågtrafik är bilen totalt sett snabbare än cykeln, men kvoten är ändå inom det mål som finns i trafikprogrammet.

Nyponlunden ligger nära en stomlinje i kollektivtrafiken, med turtäthet 15 minuter vid högtrafik och 20 min mitt på dagen. Vid lågtrafik tar det nästan tre gånger så lång tid att åka buss som att ta bilen och vid högtrafik ungefär dubbelt så lång tid.

Runnaby, 7 km från Våghustorget

Det tar 20–70 procent längre tid att cykla än ta bilen in till Våghustorget, i hög- respektive lågtrafik. Det är på gränsen till vad som bedöms acceptabelt i trafikprogrammet, där målet är att cykelresan får ta max 50 procent längre tid än bilresan.

Det är ca 2 km från Runnaby till närmaste busshållplats (Mellringevägen). Med antagandet att man cyklar till busshållplatsen tar det två till tre gånger så lång tid att åka kollektivt som att ta bilen, vilket inte är i linje med målet.

Norra Ormesta, 4 km från Våghustorget

Det tar ungefär lika lång tid att cykla som att ta bilen på sträckan. Vid högtrafik tar bussresan totalt sett 50 procent längre tid än bilresan, vid lågtrafik dock tre gånger så lång tid (bussens lägre turtäthet påverkar kvoten negativt). På det hela taget är det dock en lokalisering som kan sägas uppfylla trafikprogrammets mål.

Tamarinden, 3 km från Våghustorget

I det blivande området Tamarinden kommer det att ta något längre tid att gå till bilen innan resan påbörjas än i de föregående exemplen, eftersom bilparkeringarna inte finns i omedelbar anslutning till bostäderna. Det, och det korta avståndet till staden, gör att det går ungefär dubbelt så fort att cykla som att ta bilen på sträckan.

Det snabbaste sättet att åka buss från Tamarinden till Våghustorget är att promenera ca 1 km till Universitetsplatsen. Den totala restiden blir trots promenaden inte mer än 10–60 procent längre med buss än med bil. Satsningen på snabbussar (BRT) kommer att förändra det till bussresans fördel. Lokaliseringen uppfyller med god marginal trafikprogrammets mål.