



ÖREBRO

2013-03-04

Ks 429/2011

Att cykla i Örebro – nuläget

Underlagsrapport till handlingsplan för ökat
cyklande i Örebro kommun

Januari 2013

Innehållsförteckning

1	Att cykla i Örebro – nuläget	3
1.1	Så reser Örebroarna.....	3
1.2	Så tycker Örebroarna.....	19
1.3	Trafiksäkerhet för cyklister	23
1.4	Cykelstölder	24
1.5	Resultat av oberoende granskningar	25
2	Potential för ökad cykling	27

Denna text utgör underlag för handlingsplan för ökat cyklande i Örebro kommun. Materialet är sammanställt av Anna Åhlgren, enheten för hållbar utveckling, Örebro kommun, januari 2013.

1 Att cykla i Örebro – nuläget

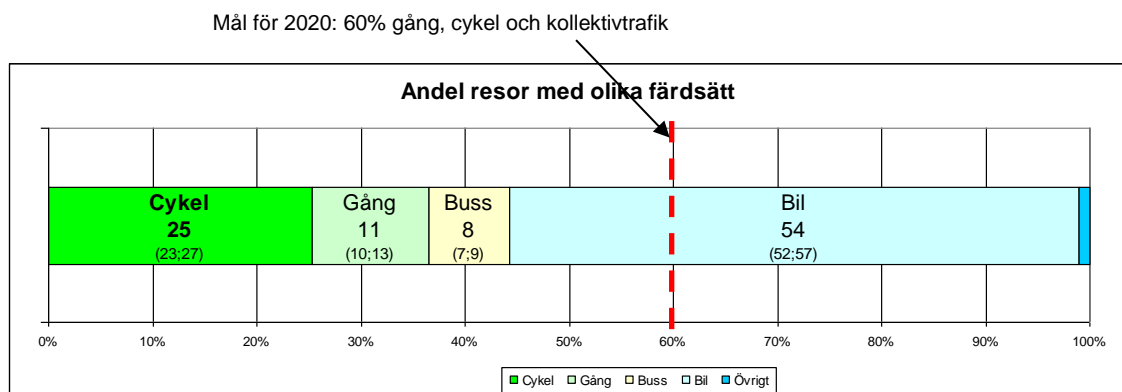
I Örebro sker var fjärde resa¹ med cykel, vilket är en hög andel jämfört med många andra städer. Örebro har samma andel cyklister som exempelvis Malmö, som de senaste två åren utsetts till årets cykelstad av Cykelfrämjandet. Andelen som cyklar av de boende i Örebros innerstad är lika hög som i Köpenhamn som anses vara en mycket framgångsrik cykelstad. På nationell nivå sker bara var tionde resa med cykel². Örebro fick Cykelfrämjandets utmärkelse ”Årets cykelstad” 2003. Förutsättningarna för att cykla är relativt goda i Örebro. Det finns ett välutbyggt cykelnät med 219 km cykelväg och det är en platt topografi. Det är också relativt korta avstånd inom staden. Men resvanorna har inte förändrats nämnvärt de senaste 20 åren. Oberoende granskningar som gjorts 2009 och 2012 visar att kommunens arbete med frågorna är bra, men att det finns flera områden som kan och bör utvecklas.

1.1 Så reser Örebroarna

Resvaneundersökningar

Enligt en resvaneundersökning³ som genomfördes hösten 2011 sker 25 procent av alla resor i Örebro kommun på cykel, se figur 1.1. Cykel som färdssätt är ungefär lika vanligt i åldrarna upp till pensionsåldern då det minskar. Fler cyklar på veckodagar än på helger.

Figur 1.1 Andel resor med olika färdssätt (resor med start och mål i Örebro kommun, alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).



¹ En resa definieras som en förflyttning där personen haft ett ärende i målpunkten.

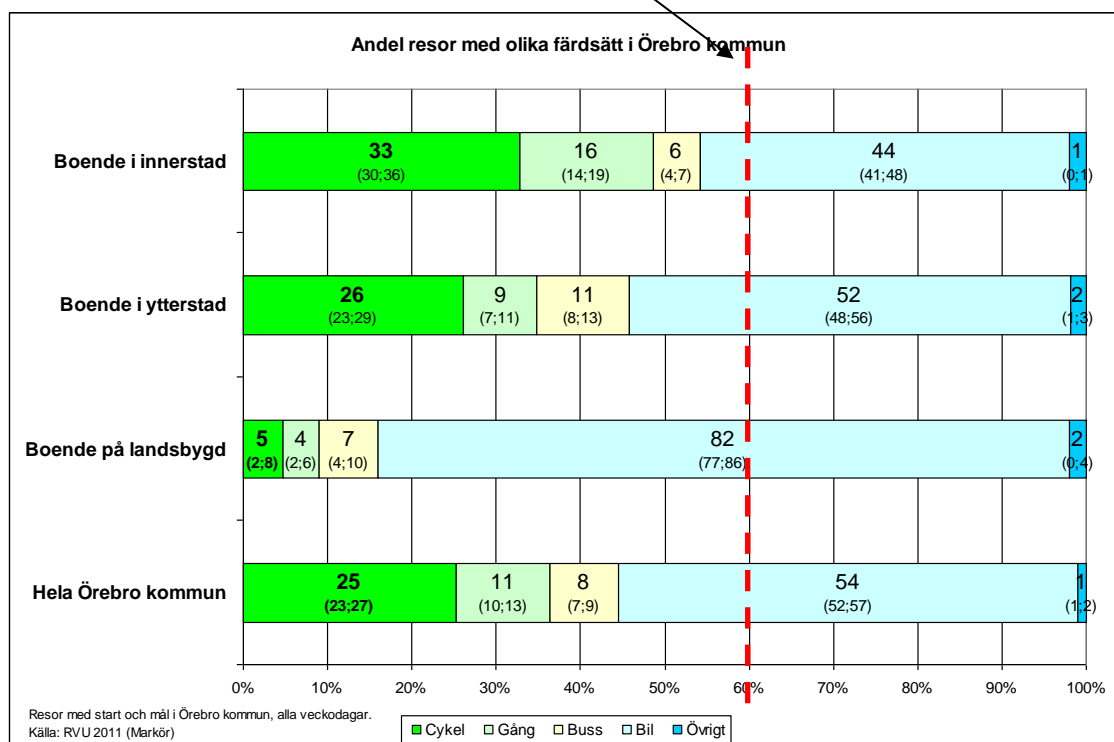
² RES 2005–2006. Den nationella resvaneundersökningen, SIKA, 2007.

³ Resvaneundersökningen genomfördes som en enkätundersökning med telefonuppföljning och omfattade personer i åldern 16-84 år bosatta i Örebro kommun.

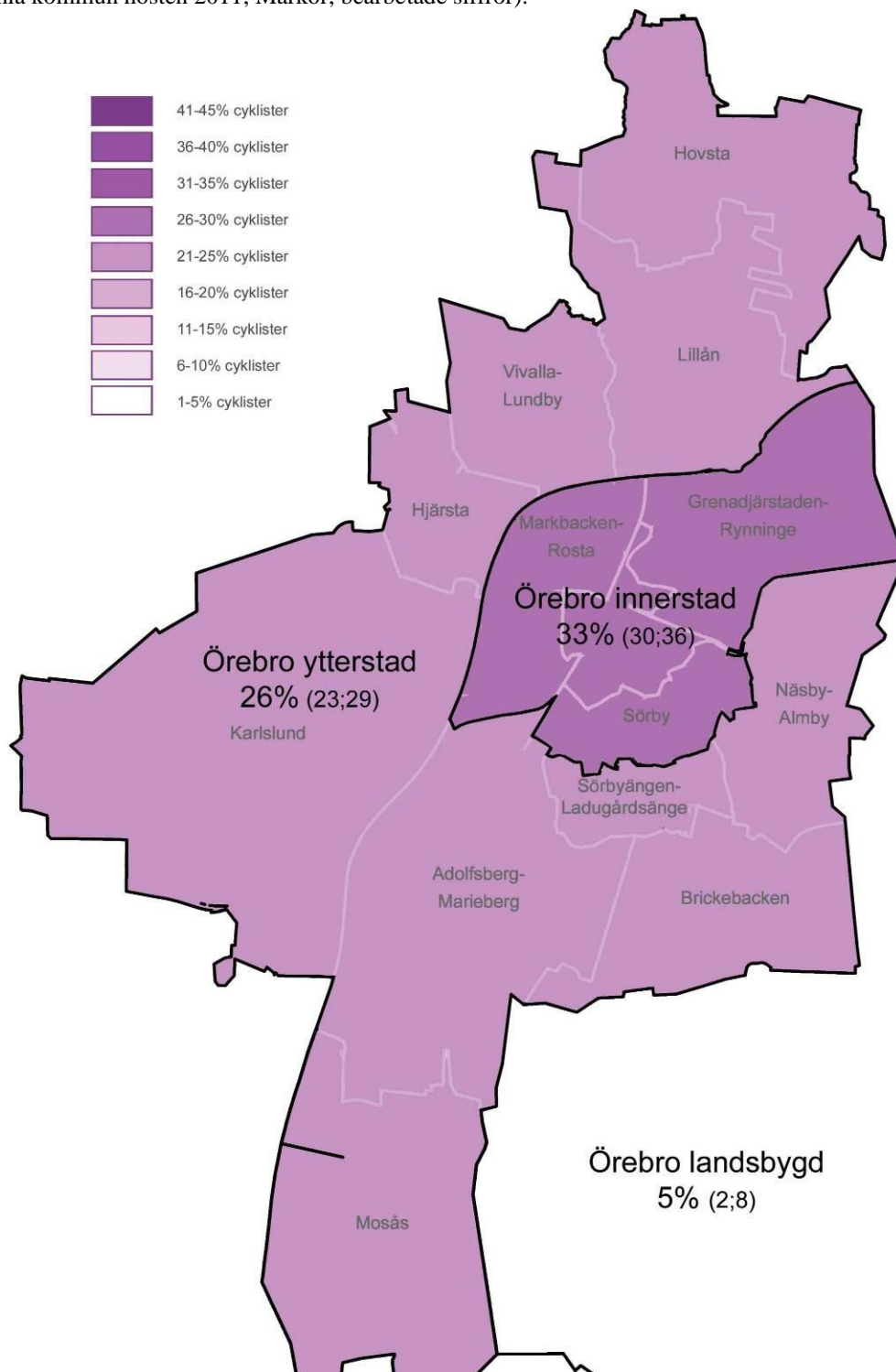
Färdsätt för boenden i olika områden

Boende i tätort cyklar i högre grad än boende på landsbygden, se figur 1.2 och 1.3. Allra mest cyklar de som bor i innerstaden. De som bor i city väljer dock att ta sig fram till fots i högre utsträckning än övriga, vilket förklarar att andelen resor med cykel är lägre där än i områdena runtom, se figur 1.3 och 1.4. Observera att detta inte säger någonting om trafikflödena i de olika områdena utan att det endast beskriver hur de som bor i olika områden reser.

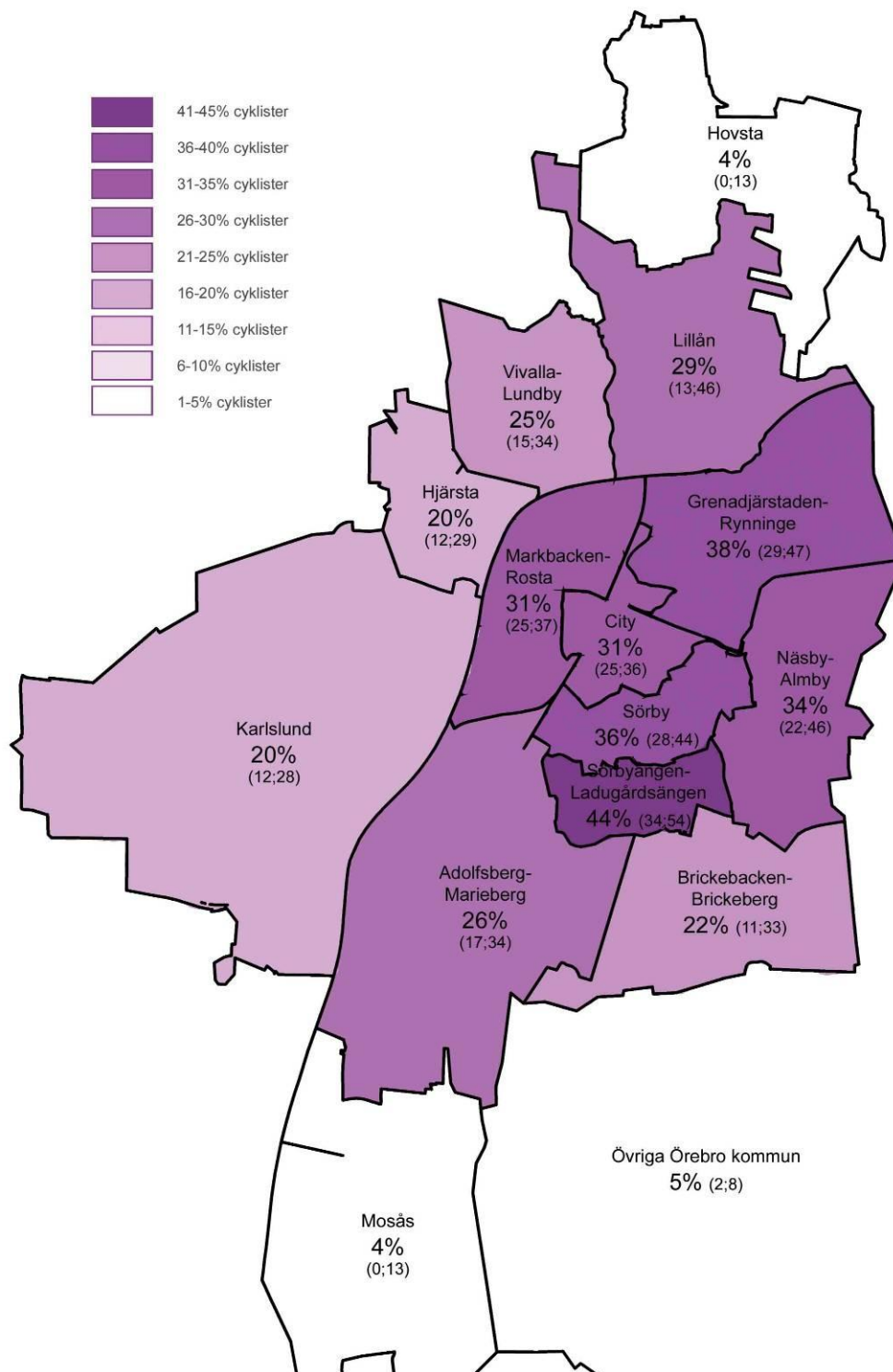
Figur 1.2 Andel resor med olika färdsätt (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror). Mål för 2020: 60% gång, cykel och kollektivtrafik



Figur 1.3 Andel resor med cykel beroende på var man bor (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).



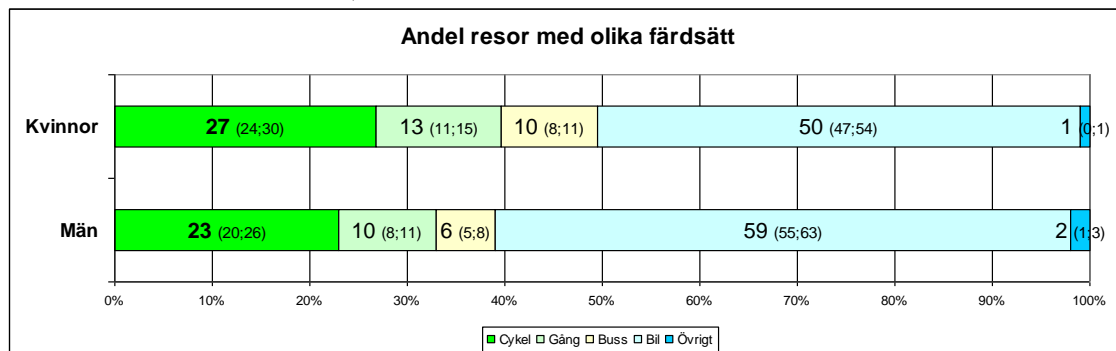
Figur 1.4 Andel resor med cykel beroende på var man bor (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).



Färdsätt efter kön

Kvinnor cyklar i något högre utsträckning och åker mindre bil än vad män gör, se figur 1.5.

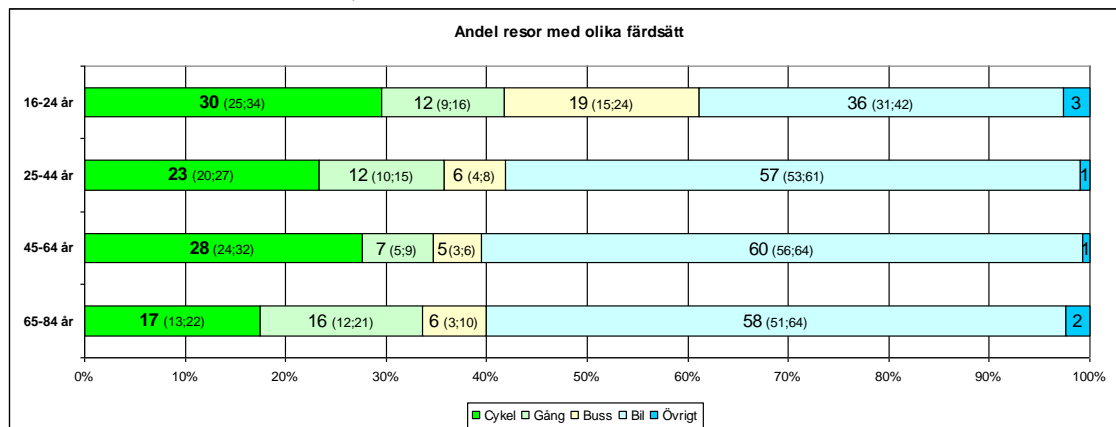
Figur 1.5 Färdsättsfördelning efter kön (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).



Färdsätt efter ålder

Personer i åldrarna 16-24 samt 45-64 cyklar mer än övriga åldersgrupper. Efter pensionsåldern avtar andelen resor som sker med cykel, se figur 1.6.

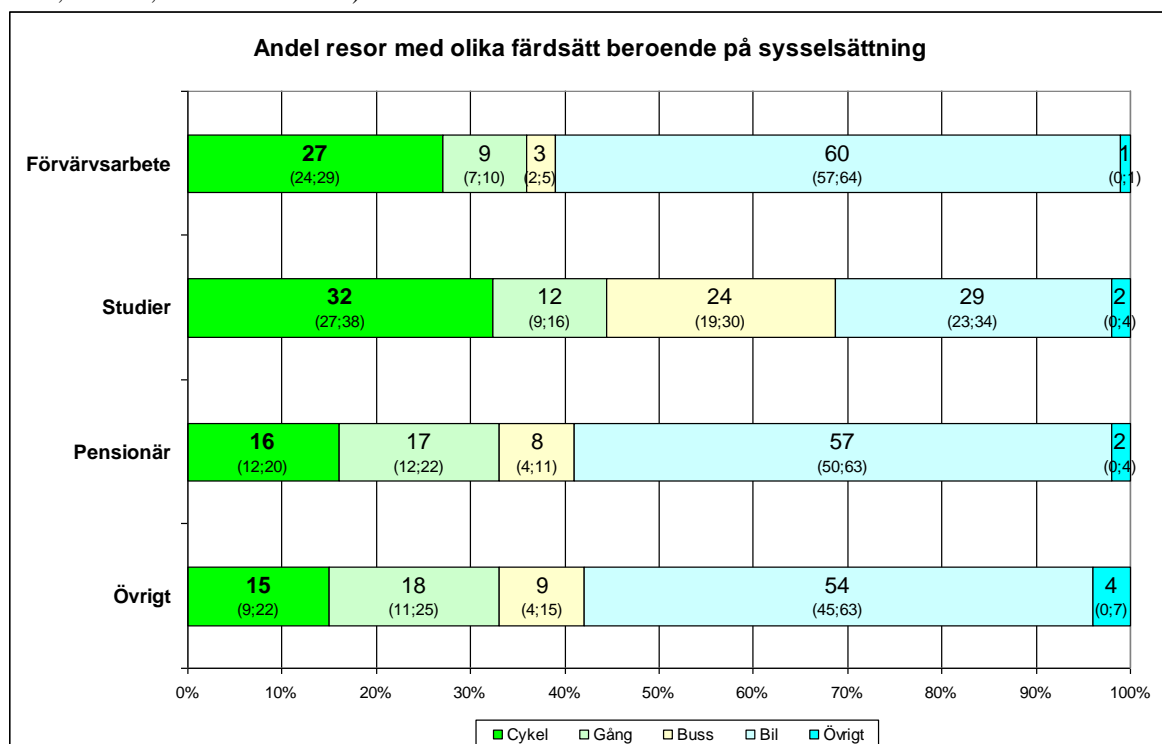
Figur 1.6 Färdsättsfördelning efter ålder (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).



Färdsätt efter sysselsättning

Val av färdmedel är också olika beroende på sysselsättning. De som studerar cyklar i högre utsträckning än andra. Även förvärvsarbetare cyklar relativt mycket, men åker också mycket bil. Pensionärer är de som cyklar minst. Se figur 1.7.

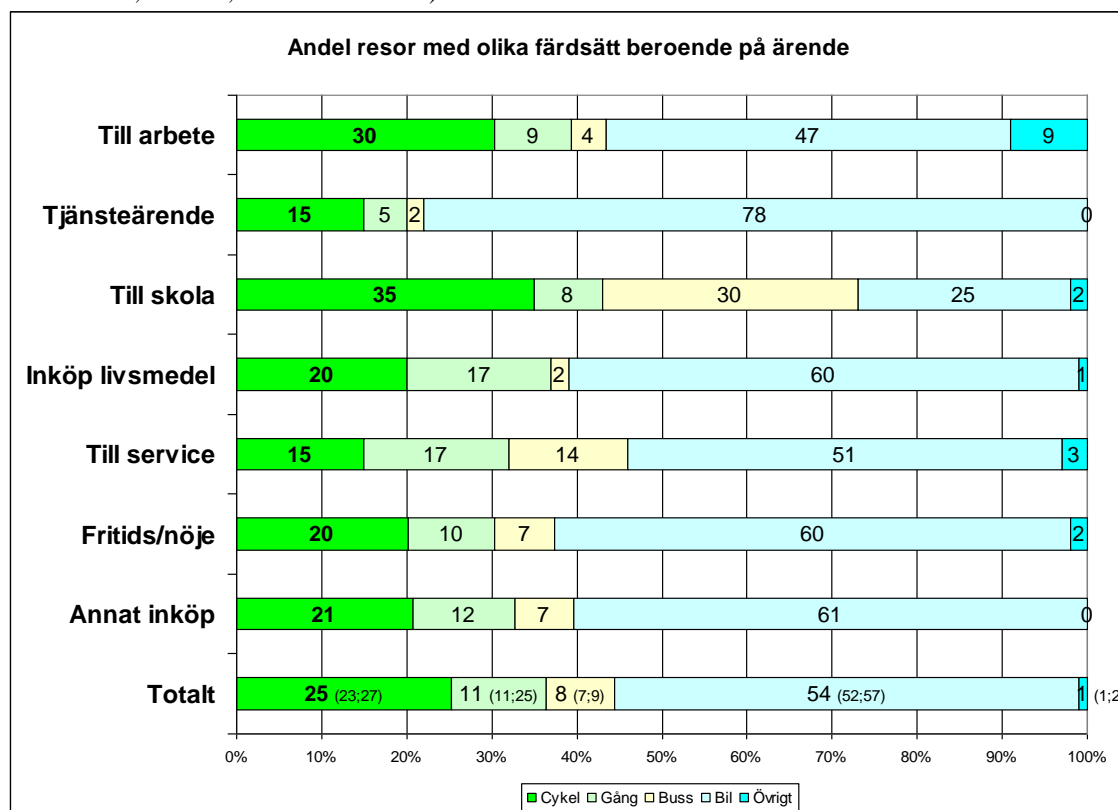
Figur 1.7 Färdsätt efter sysselsättning (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).



Färdsätt efter ärende

Den vanligaste typen av resa är till arbetet (29 procent av alla resor om man bortser från resor till hemmet). Av dessa sker 30 procent med cykel. Den näst vanligaste resan (25 procent av alla resor) är resor för fritid och nöje. Denna typ av resor är mer bildominerade, se figur 1.8. Cykeln är det vanligaste färdmedlet till skolan, men dessa resor utgörs endast åtta procent av alla resor. Tjänsteresor är den typ av resor där man använder cykeln allra minst (15%) och bilen mest (78%), dessa resor utgör dock endast fem procent av alla resor. Se figur 1.8 och 1.9.

Figur 1.8 Färdsättsfördelning efter ärende (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).



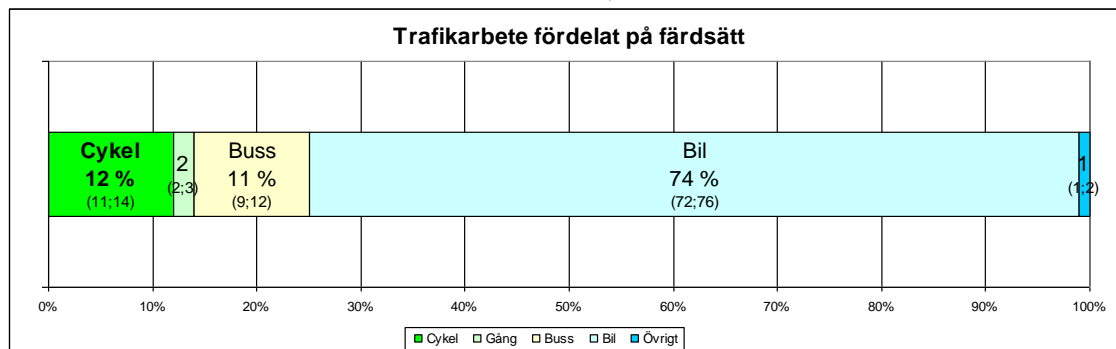
Figur 1.9 Andel resor fördelat på ärende exklusive resor till bostaden (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).

Typ av resa	Andel i procent
Till arbetet	29
Fritid/nöje	25
Inköp av livsmedel	14
Annat inköp	9
Till skola	8
Tjänsteärende	5
Service	3
Övrigt	8
Totalt	100

Reslängd och trafikarbete

Ur klimatsynpunkt är även *reslängd* med olika färdmedel av intresse. Cyklandets andel av det dagliga transportarbetet uppgår till 12 procent. Se figur 1.10.

Figur 1.10 Totala trafikarbetet (km) fördelat på färd sätt (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).



Hälften av alla cykelresor är kortare än 2,1 km och den genomsnittliga längden på alla cykelresor är 3,1 km, se figur 1.11. Vi cyklar ungefär lika långt som vi åker buss, trots att den genomsnittliga bussresan är tre gånger så lång.

Figur 1.11 Medelvärde och median för resor med olika färd sätt (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).

	Medelvärde (km)	Median (km)
Cykel	3,1	2,1
Gång	1,2	1,0
Buss	9,1	6,0
Bil	8,4	5,0
Övrigt	6,0	4,5

Majoriteten av alla resor som sker med cykel är 6 km eller kortare (93,6 procent). Andelen bilresor som är kortare än 6 km är 58 procent. Se figur 1.12.

Figur 1.12 Andel resor uppdelat på olika avstånd för olika färd sätt (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).

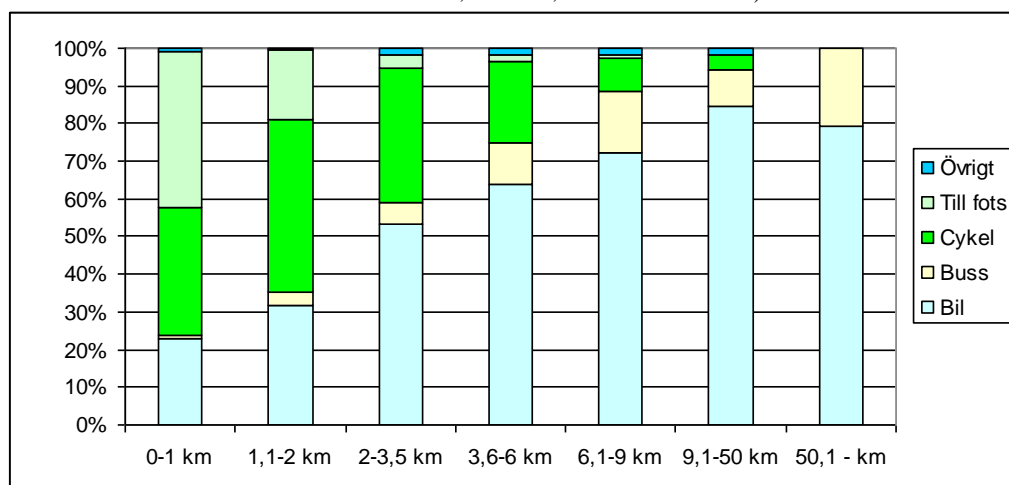
	Bil	Buss	Cykel	Till fots
0,01-1 km	7,1%	1,3%	23,4%	65,0%
1,01-2 km	8,1%	7,0%	26,1%	24,2%
2,01-3,5 km	16,2%	12,7%	24,0%	5,7%
3,51-6 km	26,7%	33,3%	20,1%	4,3%
6,01-9 km	12,1%	20,0%	3,4%	0,7%
9,01-50 km	29,7%	25,4%	3,1%	0,1%
50,01 km-	0,2%	0,3%	0,0%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Om man jämför fördelningen mellan olika färdssätt för olika avstånd så kan man se att andelen gång, cykel och kollektivtrafik är relativt hög upp till 2 km. Nästan hälften av alla resor som är 1.1-2 km görs med cykel. Vid resor 2 km eller längre är bilen dominerande, och andelen resor med bil ökar med avståndet upp till 50 km. Se figur 1.13 och 1.14.

Figur 1.13 Tabell med fördelningen mellan olika färdssätt för olika avstånd (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).

	0-1 km	1,1-2 km	2-3,5 km	3,6-6 km	6,1-9 km	9,1-50 km	50,1 - km	Totalt
Bil	23%	32%	54%	64%	72%	84%	79%	55%
Buss	1%	4%	6%	11%	16%	10%	21%	8%
Cykel	34%	46%	35%	21%	9%	4%	0%	25%
Till fots	42%	19%	4%	2%	1%	0%	0%	11%
Övrigt	1%	0%	2%	2%	2%	2%	0%	1%
Totalt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Figur 1.14 Diagram med fördelningen mellan olika färdssätt för olika avstånd (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).



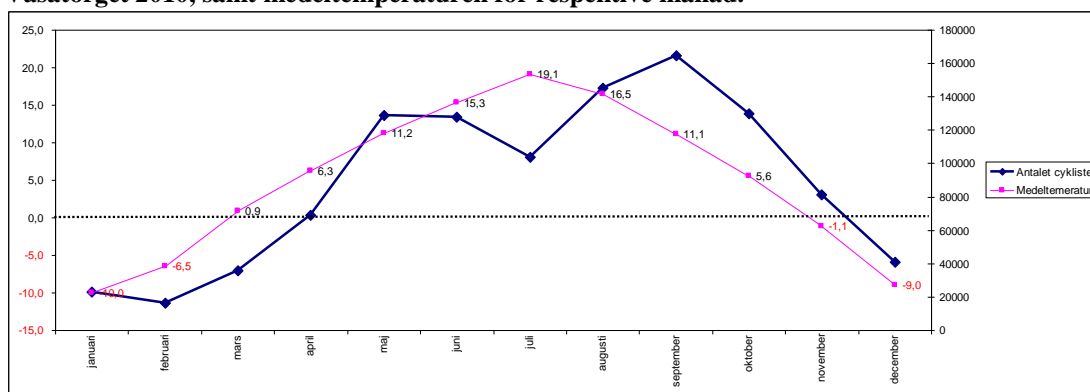
Cyklandets fördelning i tid

Antalet cyklister mäts dagligen vid ett flertal trafiksignaler och två cykelbarometrar i Örebro. Mätningarna ger bland annat en bild av cyklandets fördelning över tid.

Variationer över året

Figur 1.15 visar cyklandets fördelning över året vid Vasatorget. Den visar att vi cyklar mest under försommaren och tidig höst och att det finns ett beroende mellan temperatur och antalet cyklister. Även andra mätplatser uppvisar en liknande variation, med störst antal cyklister under försommar och tidig höst. Både cyklande och bilresande ökar på försommaren, medan resandet med kollektivtrafiken minskar. Det kan tolkas som att det i första hand är bussresenärer, inte bilister, som börjar cykla. Det är också en indikation på att vi rör oss mer utomhus den varma årstiden.

Figur 1.15 Antalet cyklister per månad som passerade cykelbarometern vid Vasatorget 2010, samt medeltemperaturen för respektive månad.



Örebro har en förhållandevis hög andel som fortsätter att cykla även på vintern. Vid en jämförelse med ett flertal städer både i Sverige och i Finland hade Örebro störst andel vintercyklare. Mer än hälften fortsätter att cykla under de tre månaderna lägst antal cyklister jämfört med de tre månader med flest cyklister, se figur 1.16.

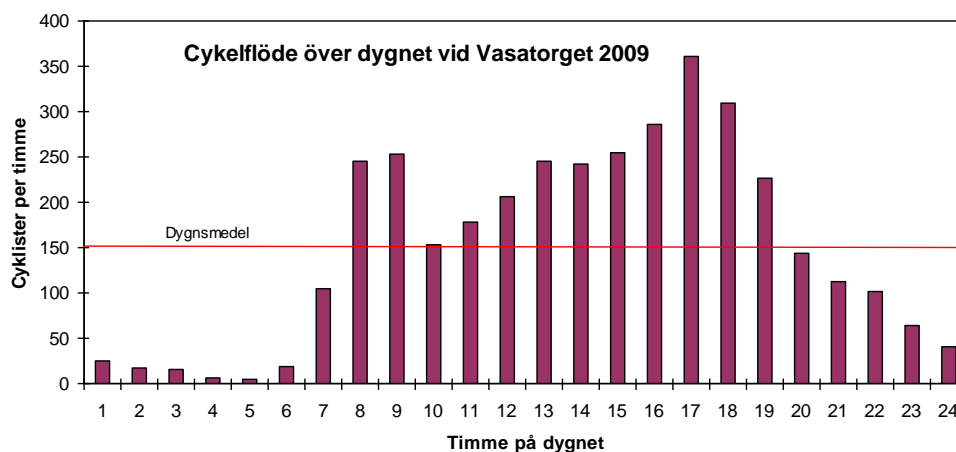
Figur 1.16 Vintercykling Örebro 2012

Vintercykling 2012 (baserat på de tre månaderna med lägst antal cyklister jämfört med de tre med flest cyklister)			
Plats	Min/dygn medel	Max/dygn medel	Andel vintercykling
Oskarstorget	607	1126	53,90%
Stortorget	904	1761	51,30%
Storgatan/S. Grev Roseng	992	1860	53,30%
S. Grev Rosengatan/Skolg	818	1384	59,10%
Hertig Karls plan	1075	2262	47,50%
H.K. Allé/Hagagatan	911	1535	59,30%
Hamnplan	674	1660	40,60%
Olaitunneln	454	1173	38,70%
Totalt			50,50%

Variationer över dygnet

Begreppet rusningstrafik är aktuellt även för cykel, med markant större flöden vid ungefär samma tidpunkter på dygnet som biltrafiken, se figur 1.17.

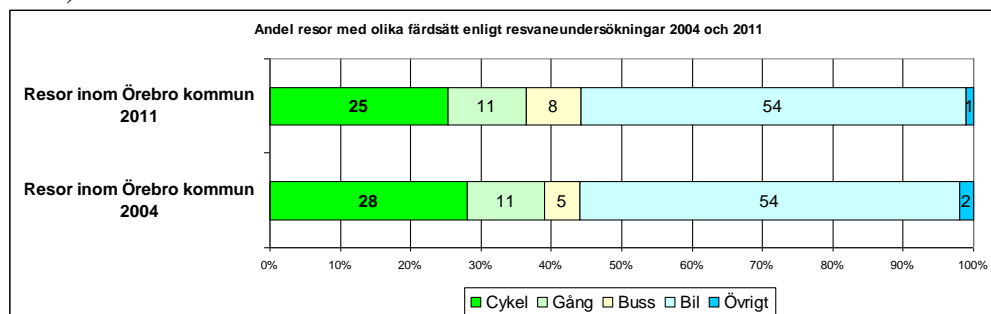
Figur 1.17 Antal cyklister per timme förbi cykelbarometern vid Vasatorget, som ett genomsnitt för 2009. Under maxtimmen vår och höst passerar ofta mellan 400 och 500 cyklister per timme.



Förändringar över tiden

Det är svårt att mäta hur cyklandet utvecklas över tid. En möjlighet är att jämföra resultatet från de resvaneundersökningar som genomförts 1990, 2000, 2004 och 2011. Tyvärr skiljer sig undersökningsmetoden åt för de olika åren och dokumentationen är bristfällig. Detta innebär att det är svårt att dra några säkra slutsatser om hur resandet förändrats. Resvaneundersökningen som genomfördes 2004 är mest jämförbar med den som gjordes 2011. Den tyder möjligen på att andelen cyklister minskat till förmån för en ökad andel bussresor, medan andelen bilresor är oförändrad, se figur 1.18.

Figur 1.18 Andel resor med olika färdssätt (från resvaneundersökning 2004⁴ och 2011⁵).

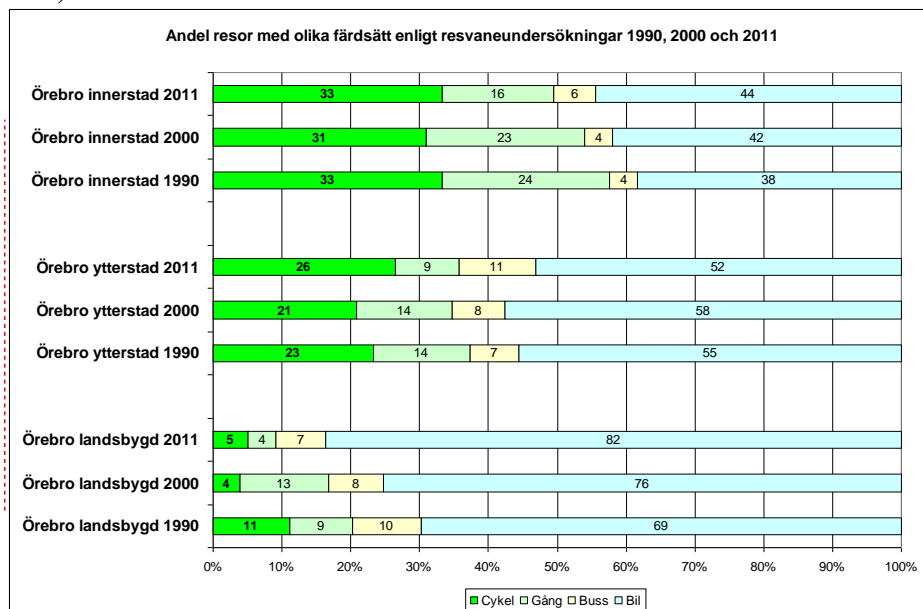


Med reservation för att resultaten inte är helt jämförbara så förstärker en sammanställning av tidigare resvaneundersökningar bilden av att resandet inte har förändrats nämnvärt, inte ens under de senaste 20 åren, se figur 1.19.

⁴ Trivector AB 2005: Attityd och resvaneundersökning RVU 04 – sammanställning av resultat. Trivector rapport 2005:15.

⁵ Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011. Markör 2011 (bearbetade siffror).

Figur 1.19 Andel resor med olika färdssätt (från resvaneundersökning 1990, 2000⁶ och 2011).



För att följa utvecklingen av antalet cyklister från år till år använder Örebro kommun data som samlas in vid trafiksignaler och vid de cykelbarometrar som finns vid Vasatorget och Södra kyrkogården, kompletterat med radarmätningar på några platser.

På nio platser i centrala Örebro har vi statistik från 2002 och framåt. Mätpunkternas placering framgår av figur 1.20. Om cyklandet förbi dessa punkter adderas till ett index blir resultatet en minskning av antalet cykelpassager med drygt 20 procent under perioden 2002-2012. Huvuddelen av nedgången har skett sedan 2008, med en stabilisering 2010-2012, se figur 1.20 och 1.21.⁷ Figur 1.23 visar cyklandets fördelning per månad åren 2008-2011 vid Vasatorget. Den visar bland annat att antalet cyklister minskat under vintermånaderna de vintrar då vi haft mycket snö.

De nio mätpunkter som utgör index ger ingen fullständig bild av hur cyklandet i staden utvecklas, men även andra mätpunkter i staden bekräftar den neråtgående trenden under 2000-talet. Om vi också tar hänsyn till att Örebros befolkning ökade med 11 procent under perioden 2002-2012 blir nedgången i cykelresande per

⁶ Örebro kommun 2000: Resvaneundersökning Örebro kommun (i denna refereras även undersökningen 1990).

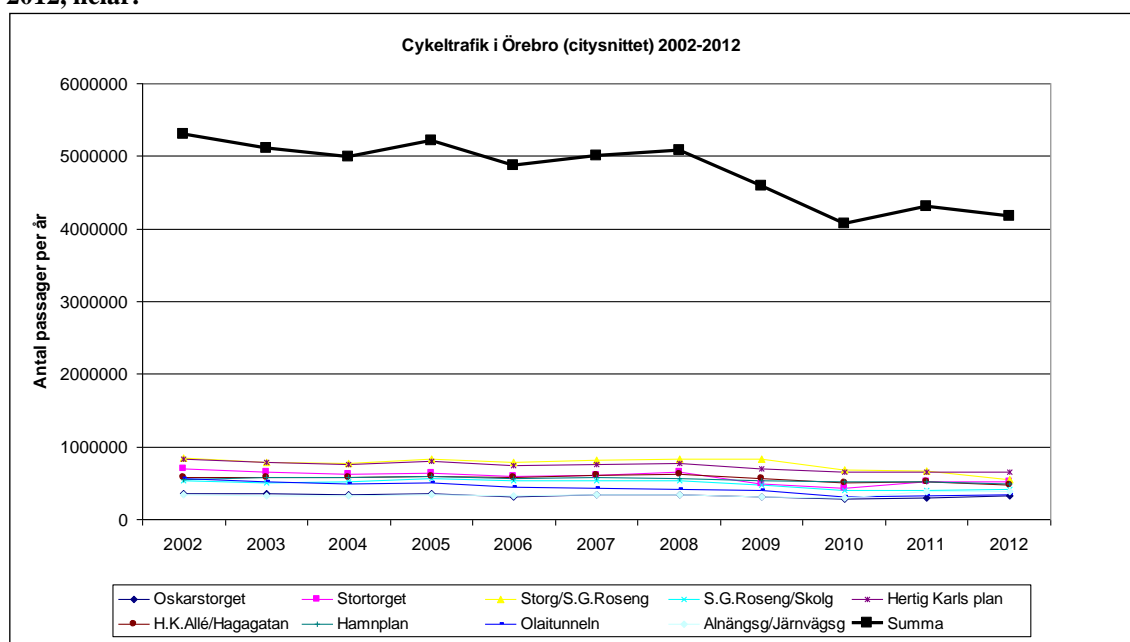
⁷ Mer information: Rutiner för mätning och rapportering av vägtrafikdata i Örebro kommun. Arbetsmaterial, opublicerat.

invånare ännu mer markant.⁸ Någon nedgång för cyklandet syns dock inte i resultaten från resvaneundersökningarna.

Nedgången är svår att förklara, men vi kan dra några slutsatser:

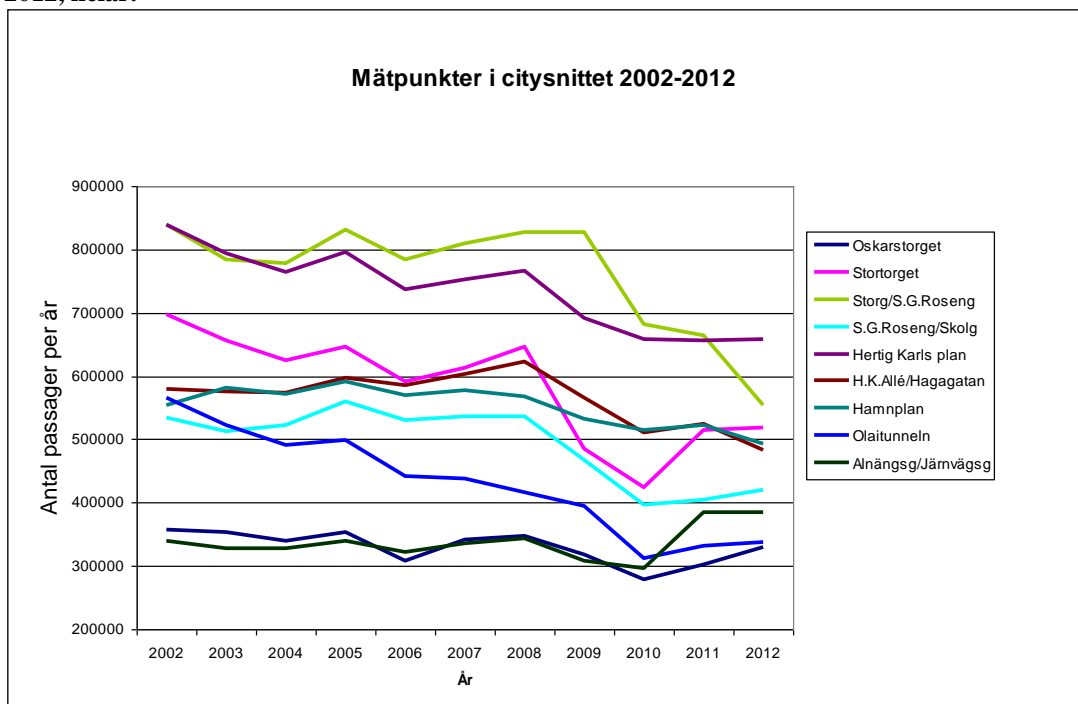
- Det går inte att med säkerhet säga om nedgången är verklig eller om örebroarna valt att cykla andra vägar, t.ex. på grund av ombyggnationer av gator och torg.
- Det är tydligt att kyla, snö och dåligt vinterväglag under de hårda vintrarna dragit ner cyklandet betydligt och att denna effekt hänger kvar en bra bit in på våren.
- En delförklaring till nedgången vintertid kan vara att mätningarna fungerar sämre när detektorerna i marken täcks av snöhögar.
- Eftersom det saknas en nationell standard för att mäta cykeltrender vet vi inte om utvecklingen är unik för Örebro, eller om det speglar en allmän trend.

Figur 1.20 Cykeltrafikens utveckling vid nio mätpunkter i centrala Örebro 2002–2012, helår.

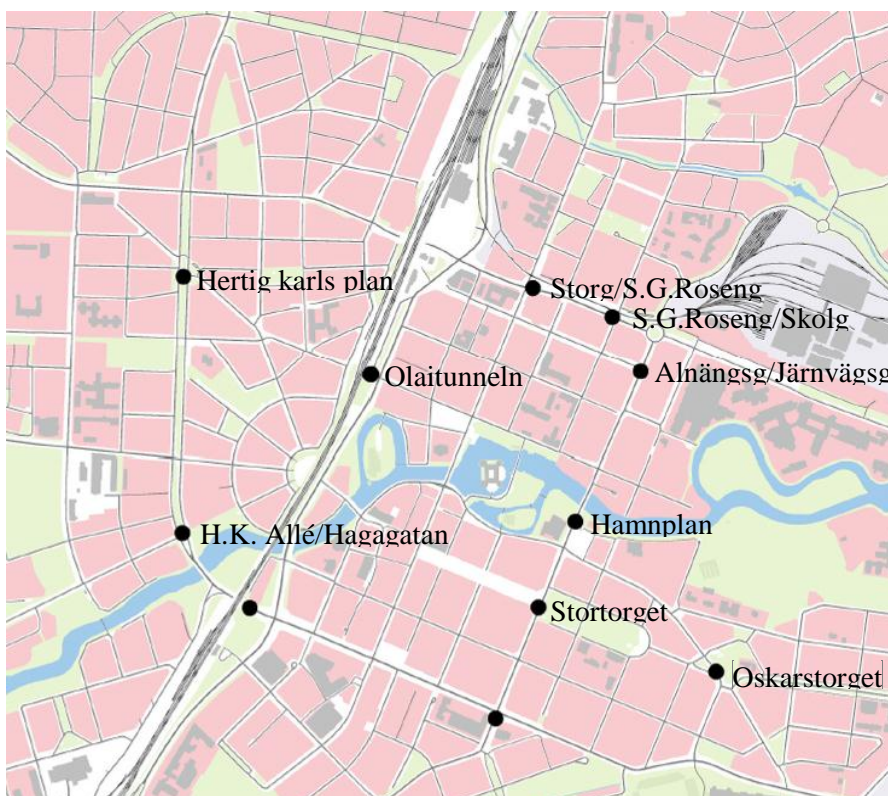


⁸ Örebro hade 125 500 invånare 2002 och 138 952 invånare 2012.

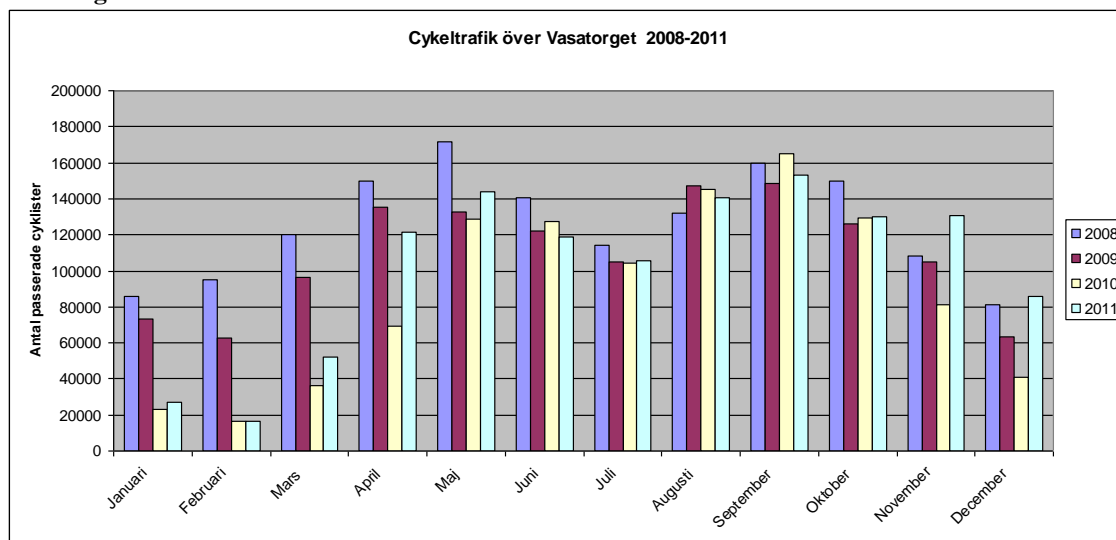
Figur 1.21 Cykeltrafikens utveckling vid nio mätpunkter i centrala Örebro 2002–2012, helår.



Figur 1.22 Mätpunkternas placering.



Figur 1.23 Antalet cyklar per månad som passerade cykelbarometern vid Vasatorget 2008-2011.



1.2 Så tycker Örebroarna

Resvaneundersökningar

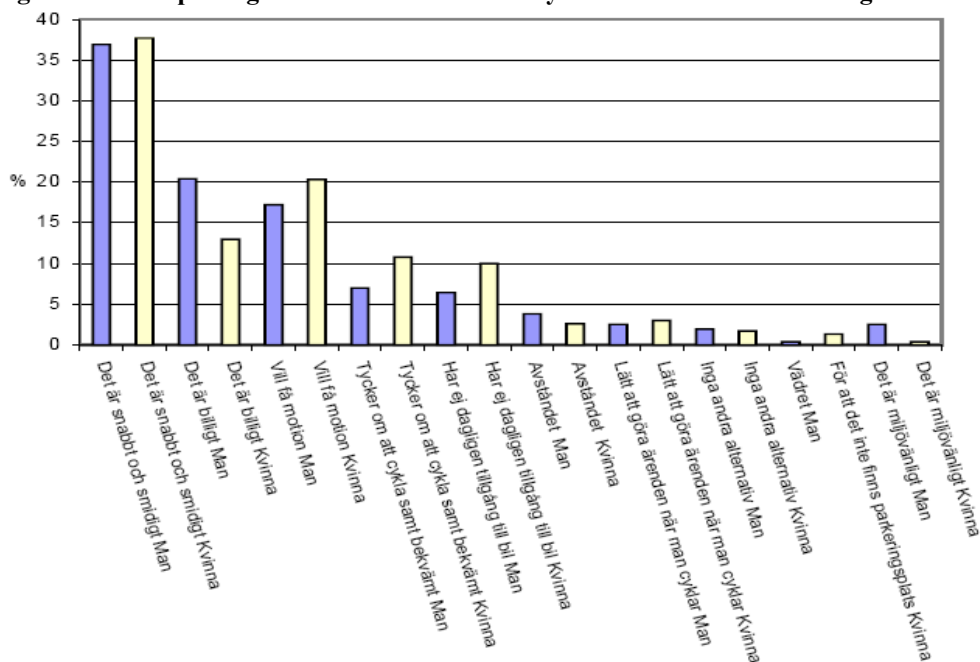
I den resvaneundersökning som genomfördes 2011 ställdes inga frågor om motivet till val av resa, vilket däremot gjordes i resvaneundersökningen 2000⁹. När cyklisterna i undersökningen 2000 tillfrågades om varför de valde cykeln dominerar svaret ”det är snabbt och smidigt”. Att det är billigt och ger motion angavs också som viktiga skäl.

Den vanligaste orsaken till att inte ta cykeln var avståndet och tiden. Relativt många uppgav även att det är bekvämt med bil eller buss. En vanlig förklaring bland män var att de behövde bilen i jobbet. Fler män än kvinnor såg väderleken som ett hinder. Se figur 1.24 och 1.25.

En ganska stor andel av cyklisterna uppgav att de cyklar även vintertid, 74 procent av männen och 64 procent av kvinnorna.

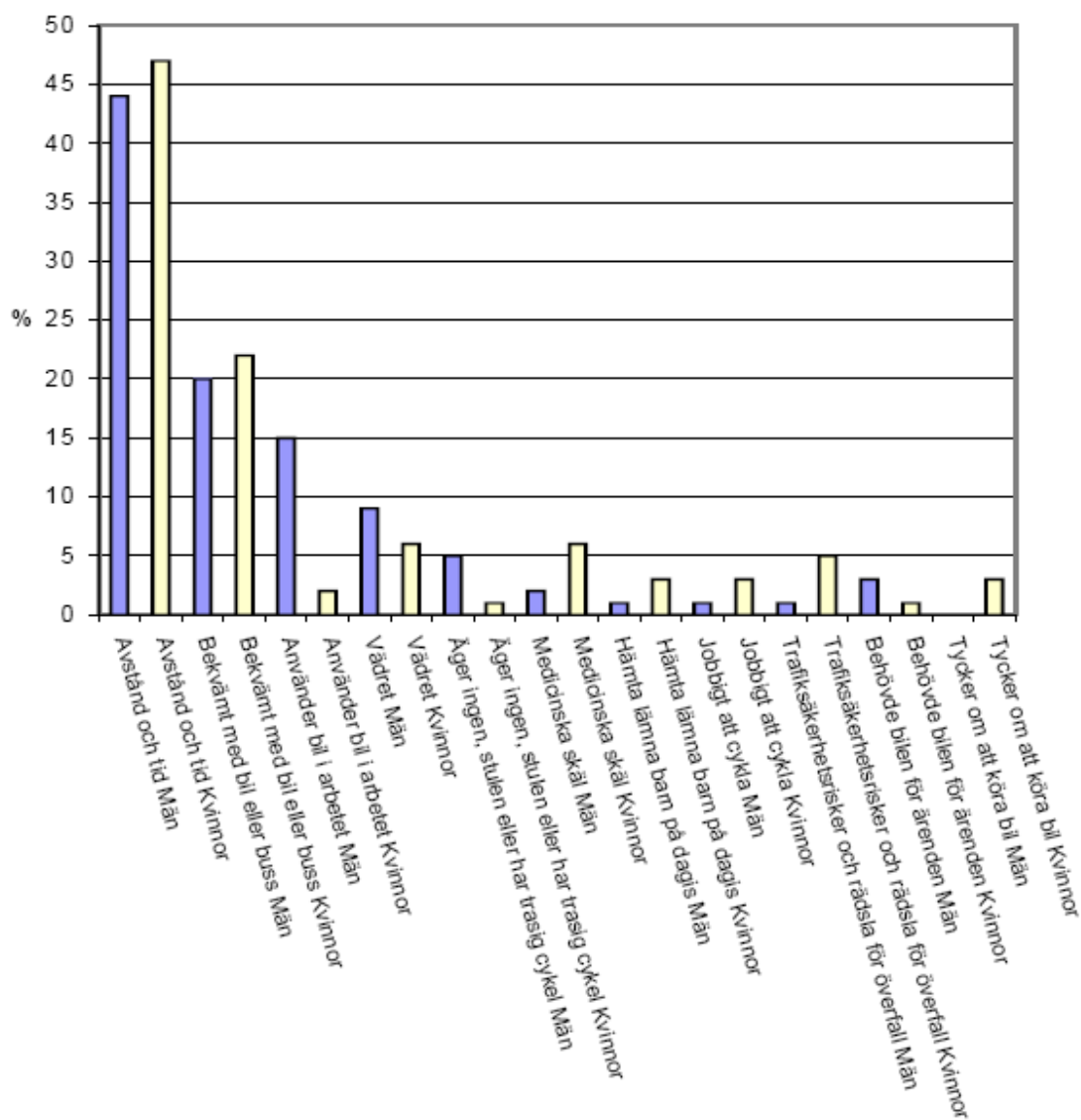
Undersökningen 2000 visade också att 92 procent av örebroarna var ägare till en cykel.

Figur 1.24 Svar på frågan ”Varför valde du att cykla” i resvaneundersökningen 2000.



⁹ Örebro kommun 2000: Resvaneundersökning Örebro kommun (i denna refereras även undersökningen 1990)

Figur 1.25 Svar på frågan ”Varför valde du att inte cykla” i resvaneundersökningen 2000.



I resvaneundersökningen 2004¹⁰ ingick även en fråga om hur viktigt det är att satsa på olika trafikslag i trafikplaneringen. Närmare 70 procent av örebroarna ansåg att det är mycket viktigt att satsa på cykeltrafik, att jämföra med 40 procent för biltrafiken och 50 procent för den lokala kollektivtrafiken. Detta avspeglas inte till fullo i de satsningar som gjorts i kommunen de senaste åren.

¹⁰ Trivector AB 2005: Attityd och resvaneundersökning RVU 04 – sammanställning av resultat. Trivector rapport 2005:15.

Intervjuer maj 2012

I början av maj intervjuades drygt 100 cyklister i de centrala delarna av Örebro. De intervjuade fick svara på frågor om varför man valt att cykla, vad man tycker fungerar bra/mindre bra samt vad man tror att kommunen behöver göra för att få fler att cykla i Örebro. De vanligaste orsakerna till valet av cykeln är enligt denna undersökning hälsan samt att det är snabbt och enkelt. Andra anledningar till att man cyklade var att det är skönt, miljövänligt och billigt. Resultatet från denna undersökning är inte statistiskt säkerställt, men resultatet stämmer väl överens med resultatet från resvaneundersökningen från 2000 förutom att fler angav att det är bra för miljön i denna undersökning.

Många är nöjda med att det finns många bra cykelvägar i Örebro. Det finns dock en hel del förslag till förbättringar. Det som flest har synpunkter på är underhållet, exempelvis att cykelvägarna behöver repareras, att man önskar bättre snöröjning på vintern och att man tar upp gruset tidigare på våren. Ett annat område som många påpekar är att det är svårt för fotgängare, cyklister och bilister att samsas på samma yta, speciellt upplever man att det finns många farliga korsningar. Flera tycker också att det är alldeles för få cykelställ.

Undersökning genomförd av Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet genomförde under mars 2012 en granskning av kommunernas cykelvänlighet. Undersökningen genomfördes med hjälp av en nationell nätpanel med 4757 cyklister som svarade på frågor om kommunens trafikmiljö för cyklister. Örebro hamnade på en femteplats av totalt 54 granskade kommuner. Örebro fick 7,21 i betyg jämfört det genomsnittliga betyget 6,30 för hela landet. Det är dock tveksamt om resultatet är rättvisande eftersom det är relativt få cyklister som svarat på frågorna, samt att metod för urval inte är presenterad. Se figur 1.26.

Figur 1.26 Hur cykelvänlig anser du att din kommun är med avseende på cykelvägar, cykelparkeringar och trafiksäkerhet? Skala 1-10 där 7 och över är cykelvänlig.
Undersökning genomförd av Cykelfrämjandet, mars 2012.

Plats	Kommun	Betyg	Antal svarande
1	Västerås	7,70	119
2	Lund	7,54	104
3	Karlstad	7,37	80
4	Linköping	7,23	180
5	Örebro	7,21	120

Medborgarenkäter

Via SCB:s medborgarundersökning har kommunen under en följd av år frågat örebroarna om hur de ser på möjligheten att cykla och gå.¹¹ Generellt är medborgarna ganska nöjda. Betyget ligger lika eller över genomsnittet för de undersökta kommunerna för tre av de fem parametrarna. Det man är mest nöjd med i Örebro kommun är tillgången till gång- och cykelvägar. Betyget för de övriga parametrarna har gått ner de senaste åren. Den största försämringen står snöröjningen för, vilket kan antas ha ett samband med att det under de senaste åren varit mer snö än vanligt. Även underhåll ligger under medlet jämfört med övriga kommuner. Män är mer nöjda än kvinnor även om skillnaden är liten. Uppdelat på ålder är gruppen 25-34 år mest nöjd och grupperna 18-24 år och 75 år eller äldre minst nöjda, men skillnaderna är mycket små. Se figur 1.27. Det bör dock poängteras att Örebro kommun inte ansvarar för alla gång- och cykelvägar i kommunen, utan att ett flertal av vägarna ägs och driftas av privata fastighetsägare eller Trafikverket. Det är därför svårt att dra några slutsatser om kommunens arbete utifrån resultatet av undersökningen.

Figur 1.27 Medborgarnas betyg på gång- och cykelvägarna i Örebro kommun.

Vad tror eller tycker du om...	Medelvärde på 10-gradig skala från dålig till bra					Örebro 2011	
	Örebro 2008	Örebro 2009	Örebro 2010	Örebro 2011	Medel samtliga kommuner 2011	Andel lågt betyg (1-4)	Andel högt betyg (8-10)
...tillgången till gång- och cykelvägar?	7,7	7,7	7,5	7,6	6,0	9%	61%
...underhåll och skötsel av gång-och cykelvägar i din kommun?	6,9	7,1	6,6	5,7	6,0	30%	23%
...snöröjning av gång-och cykelvägar i din kommun?	6,4	6,5	5,2	4,7	5,1	47%	15%
...trafiksäkerheten på gång-och cykelvägar i din kommun?	6,4	6,7	6,3	5,9	5,9	23%	23%
...belysningen av gång- och cykelvägar i din kommun? (Ny fråga för 2011)	-	-	-	5,9	5,8	25%	24%

¹¹ Mer information: www.scb.se/Pages/List____250932.aspx

1.3 Trafiksäkerhet för cyklister

Örebro kommun har tillgång till statistik från informationssystemet Strada som drivs av Transportstyrelsen. Sedan januari 2003 har polisen i Örebro registrerat olyckor i Strada och från och med april 2011 finns även akutsjukhusen i Örebro län med.

Av figur 1.28 framgår att olyckor som resulterar i dödsfall och svårt skadade är ovanliga på det kommunala vägnätet. Men oskyddade trafikanter är en utsatt grupp. Av de 14 stycken som skadades allvarligt 2012 var fyra fotgängare, sex cyklister samt fyra förare av personbil. För att statistiken ska vara jämförbar med föregående år visas bara de polisregistrerade olyckorna. Eftersom akutsjukvården inte har varit med tidigare innebär det att bortfallet i statistiken är stort, särskilt beträffande lindrigare olyckor med cyklister och gående.¹² Därmed är det svårt att analysera brister i infrastrukturen, att prioritera rätt åtgärder och att följa utvecklingen över tid. Eftersom akutsjukvården nu är med kommer det att vara möjligt att få fram bättre olycksstatistik i framtiden.

Figur 1.28 Polisregistrerade trafikolyckor inom centralorten Örebro med Örebro kommun som väghållare 2004-2012.

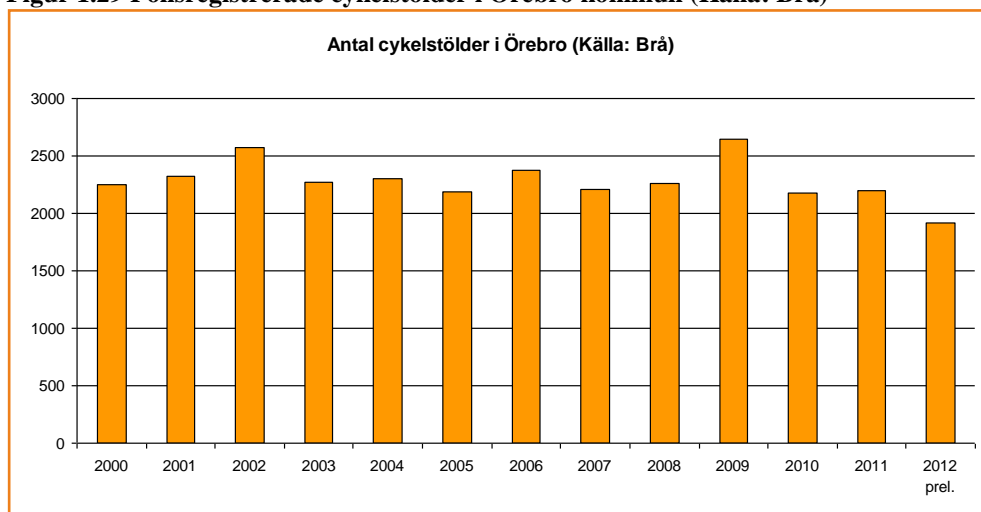
År	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Snitt
Olyckor med personskada	173	218	209	190	174	147	103	126	145	176
Cykel/Moped- Ej motorfordon	23	39	21	30	23	14	15	16	16	25
Cykel/Moped- Motorfordon	43	70	64	60	69	54	34	36	49	60
Avsvängande	15	12	10	14	9	9	4	2	7	10
Upphinnande	24	27	28	20	17	17	14	9	13	21
Fotgängare	22	12	17	14	14	12	7	15	12	16
Korsande	16	18	24	17	17	16	20	16	17	20
Singel	13	17	2	22	12	12	5	22	15	15
Möte	6	7	4	1	1	1	0	4	4	4
Övriga	11	16	19	16	12	12	4	6	12	14
Skadade personer	222	258	285	251	232	181	124	164	179	224
Lindrigt skadade	212	248	264	239	218	173	120	153	164	210
Svårt skadade	7	9	18	12	13	6	4	11	14	12
Dödade	3	1	3	0	1	2	0	0	1	2

¹² För biltrafiken kommer många lindriga olyckor med i statistiken eftersom försäkringsbolagen kräver polisanmälan för att betala ut ersättning för exempelvis plåtskador.

1.4 Cykelstölder

Cykelstöld är det vanligaste egendomsbrottet enligt Brottsförebyggande rådet, Brå. I en undersökning uppger 6,5 procent av hushållen att de utsattes för cykelstöld under 2010. I Örebro rapporterades 1913 stulna cyklar till polisen under 2012. Eftersom många cykelstölder inte anmäls till polisen är det svårt att säga exakt hur många cyklar som faktiskt stjäls. Även förändringar i villkoren hos försäkringsbolagen kan påverka statistiken. Se figur 1.29.

Figur 1.29 Polisregistrerade cykelstölder i Örebro kommun (Källa: Brå)



1.5 Resultat av oberoende granskningar

Bypad

På uppdrag av Örebro kommun genomförde konsultföretaget Trivector AB en så kallad Bypad-revision av kommunens arbete med cykelfrågor 2009¹³. Revisorerna pekade på följande förtjänster och brister i det dåvarande arbetet:

- Vi behöver bli bättre på att involvera ”brukarna”, dvs. cyklisterna, till exempel genom att inrätta ett cykelråd med diverse aktörer och regelbundna träffar, använda webben mer aktivt, t.ex. information om pågående projekt, och arbeta mer systematiskt med uppföljning av inkomna synpunkter.
- På området ”ledarskap” får kommunen högt betyg, bland annat eftersom cykelfrågorna har en tydlig politisk förankring.
- Kommunen saknar ett samlande dokument som beskriver hur vi hanterar cykelfrågorna. Denna brist åtgärdas i och med att handlingsplanen för ökat cyklande i Örebro tas fram.
- Vi får bra betyg på området ”resurser och personal”, men revisorerna anser att bristen på skrivna rutiner är en svaghet.
- Kommunen får ganska lågt betyg när det gäller infrastruktur och säkerhet. Ett väl utbyggt cykelnät framhålls som en styrka, men bland svagheter nämns att det saknas ett huvudcykelnät, att det inte finns någon egen standard för utformning och att det finns problem med växlingar mellan dubbelriktat och blandtrafiksystem i korsningar. Som en svaghet nämns också korsningspunkter och långa väntetider för cyklister vid trafiksignalerna. Man anser att mer borde göras kring bytespunkter och säkra parkeringar. Det saknas även mål och åtgärdsprogram för kommunens arbete med trafiksäkerhet. Sedan revisionen genomfördes har en cykelnätsplan med 15 huvudcykelstråk tagits fram.
- På området information och utbildning är betyget ganska bra, bland annat har vi bra cykelvägvisning (dock med bristande rutiner för uppdatering). Vi får något lägre betyg på delområdet information till medborgarna. Webben borde användas mer.
- Lägst betyg får kommunen för delområdet marknadsföring och partnerskap. Revisorerna menar att kampanjer är viktiga för att få fler att

¹³ Bypad (Bicycle Policy Audit; www.bypad.org) är en europeisk metod för att revidera hur cykelarbetet fungerar i kommunen och hur det kan bli bättre. Metoden har använts i mer än 16 länder och 70 europeiska städer, varav fem svenska. Bypad är ett bra underlag vid framtagande av cykelplan.

cykla och att vi borde satsa mer på detta. Malmös kampanj kring löjligt korta bilresor nämns som ett framgångsrikt exempel. Vi borde som arbetsgivare driva kampanjer riktade till våra anställda, följa upp resultaten och utmana andra. Vi rekommenderas även att se över den kommuninterna hyrcykelverksamheten.

Under 2012 har två kampanjer genomförts, hälsocyklare och cykelutmaningen.

- När det gäller utvärdering är betyget ganska lågt och dras ner av att vi har dålig koll på trafiksäkerhetsdata. Vi rekommenderas även att fråga cyklisterna om hur systemet fungerar.

Granskning inom projektet CHAMP

I april 2012 granskades Örebro som cykelstad som en del i EU-projektet CHAMP¹⁴. En internationell expertgrupp testade cykelmöjligheterna och intervjuade politiker. Några av slutsatserna från den internationella granskningen var följande:

- Jämfört med de flesta andra städer har Örebro goda förutsättningar för cyklisterna.
- Cykelnätet hänger inte alltid ihop, därför är det nya förslaget med ett huvudcykelnät en bra satsning.
- Möjligheten att parkera cyklar behöver byggas ut på flera platser. Särskilt viktigt är det att ha tillräckligt med platser med goda låsmöjligheter i anslutning till stora bytespunkter i kollektivtrafiken.
- Underhållet kan förbättras. På vissa cykelvägar låg gruset fortfarande kvar, trots att snön varit borta i flera veckor.
- Trafiksäkerheten borde ägnas mer uppmärksamhet. Konflikten mellan gående och cyklisterna kan komma att bli en viktig fråga om cyklandet ökar.
- För att få ännu fler att cykla måste cykeln marknadsföras som ett modernt transportmedel som är både snabbt, enkelt och hälsosamt.
- Det är också viktigt att fundera mer över bilens roll i trafiksystemet. Så länge som det är lika enkelt att åka bil som idag kommer det alltid att finnas många som väljer bilen framför cykeln, hur bra cykelbanor som än byggs.

¹⁴ CHAMP - Cycling Heroes Advancing sustainable Mobility Practice www.champ-cycling.eu

2 Potential för ökad cykling

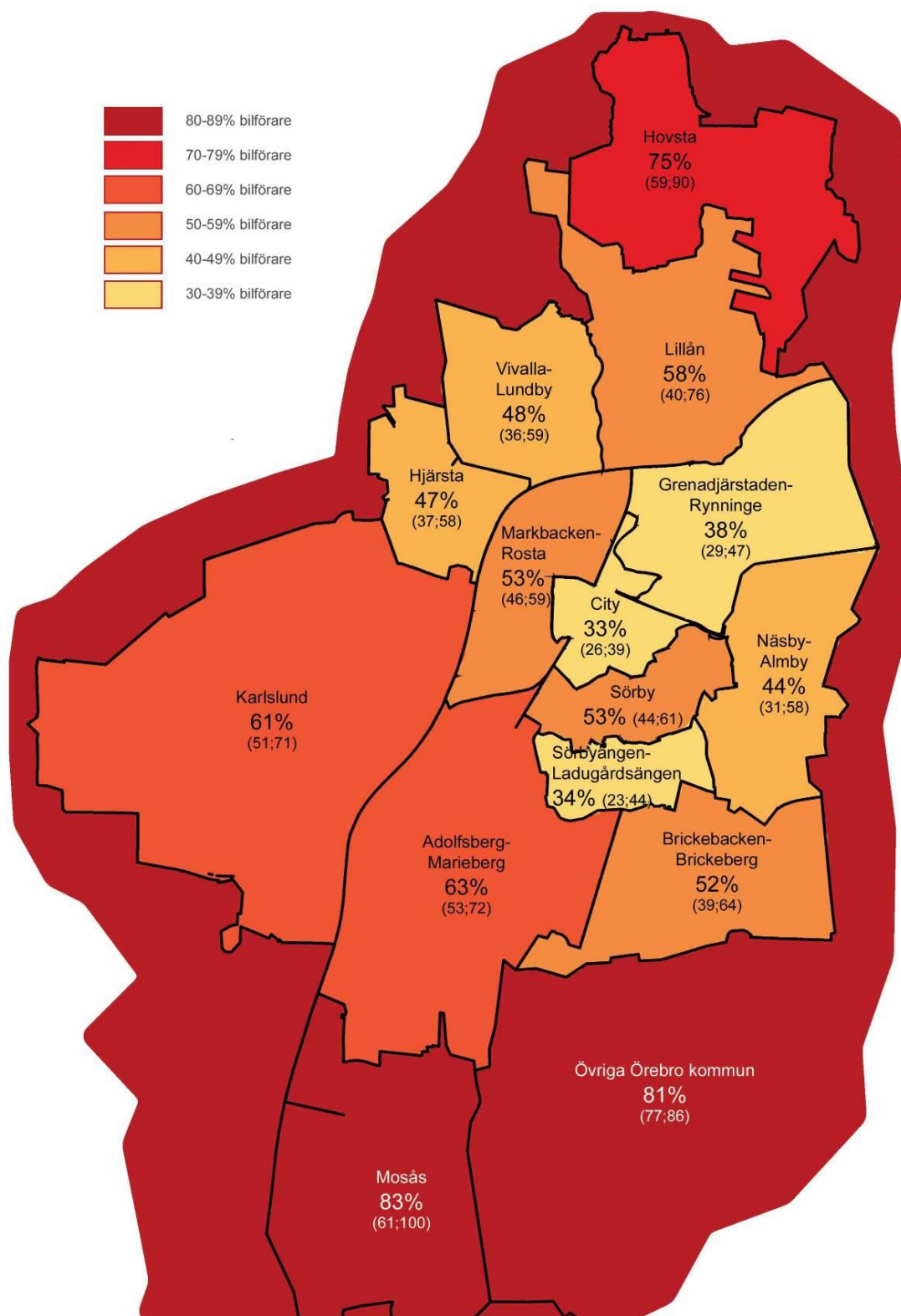
Den är en stor vinst både ur samhällsekonomiskt perspektiv och för klimatet och miljön om fler örebroare väljer att cykla i stället för att åka bil. Från resvaneundersökningen 2011 vet vi att mer än varannan bilresa är 5 km eller kortare (42% kortare än 5 km, 12% är 5 km och 46% längre än 5 km). Se figur 2.1. Om en tredjedel av alla korta bilresor flyttas över till cykel så når vi målet om att var tredje resa ska ske med cykel¹⁵. Vi vet också att 92 procent av örebroarna äger en cykel, så det är inte bristen på cyklar som är problemet. Figur 2.2 och 2.3 visar andelen resor med bil beroende på var man bor.

Figur 2.1. Andel bilresor kortare än 5 km, fördelat på stadsdelar. (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).

	Andel bilresor kortare än 5 km
1. Hovsta	23%
2. Lillån	40%
3. Vivalla-Lundby	40%
4. Hjärsta	57%
5. Karlslund	44%
6. Markbacken-Rosta	66%
7. City	41%
8. Sörbyängen-Ladugårdsängen	40%
9. Brickebacken	49%
10. Grenadjärstaden-Rynninge	50%
11. Adolfsberg-Marieberg	40%
12. Mosås	43%
13. Näsby-Almby	62%
14. Sörby	49%
15. Övrigt Örebro kommun	25%
Hela Örebro kommun	42%

¹⁵ Målet är att cyklandet andel ska öka från 25 till 33 procent, dvs. 8 procentenheter. Andelen korta bilresor av det totala resandet är 27 procent (hälften av alla bilresor). Om andelen korta bilresor minskar med 8 procentenheter så innebär det en minskning av andelen korta bilresor med 30 procent (8/27).

Figur 2.2 Andel resor med bil beroende på var man bor (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).



Figur 2.3 Andel resor med bil beroende på var man bor (resor med start och mål i Örebro kommun alla veckodagar. Källa: Resvaneundersökning i Örebro kommun och Kumla kommun hösten 2011, Markör, bearbetade siffror).

