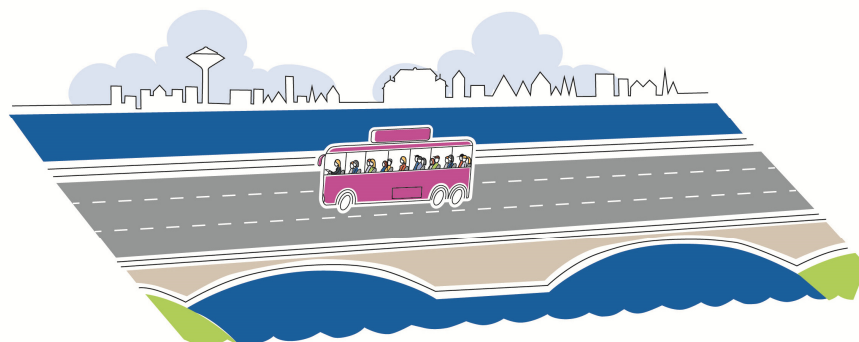
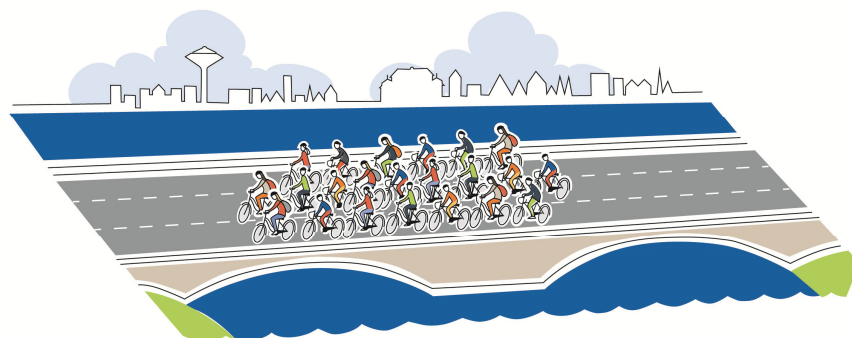
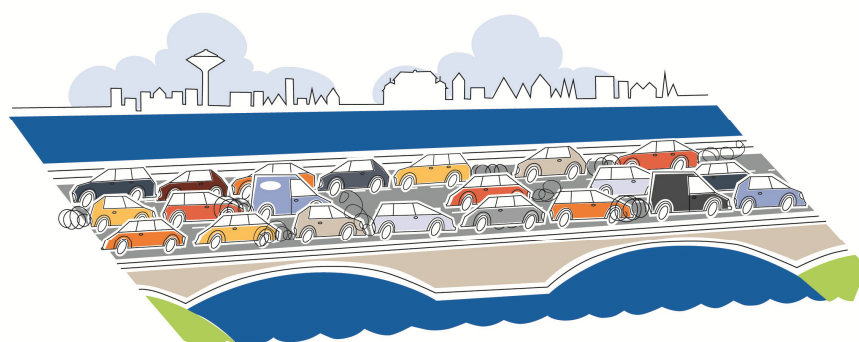




# Trafikprogram för Örebro kommun



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





## Innehållsförteckning





Bakgrund.....	3
Trafikprogrammets olika delar.....	3
Uppföljning och revidering.....	3
Målsättningar .....	3
Utgångspunkter för trafiken i staden.....	4
Vi ska stadsplanera istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera .....	4
Trafikanten ska vara i fokus.....	4
Trafik är människor och gods som rör sig, inte fordon.....	4
Örebro växer, utrymmessnåla trafikslag behöver prioriteras .....	4
Trafikplaneringen skall bidra till en attraktiv kommun och stadskärna.....	5
Trafikplaneringen ska bygga på viljeinriktningen om hållbar trafik – planeringen ska inte utgå från prognoser .....	5
Trafikplaneringen ska utgå från den hållbara utvecklingens tre dimensioner och barnperspektivet.....	5
Trafikplaneringen ska bygga på en realistisk – men optimistisk – tilltro till teknikutveckling i 20-årsperspektivet .....	5
Principer vid utbyggnader och andra förändringar: .....	6
Dokumentöversikt.....	7

### Dokumenthistorik:

Beslutat av Programnämnd Samhällsbyggnad 214-05-06

Beslutat av kommunfullmäktige 2014-10-22

**Dokumentansvar:** Stadsbyggnadskontoret.

-  PROGRAM/PLANER uttrycker värdegrund och önskvärd utveckling av verksamheten inom Örebro kommun.
-  POLICY uttrycker ett värdegrundsbaserat förhållningssätt för arbetet i Örebro kommun.
-  RIKTLINJE säkerställer ett riktigt agerande och en god kvalitet vid handläggning och utförande i Örebro kommun.
-  HANDLINGSPLAN anger strategier och konkreta åtgärder för att nå den politiska viljeinriktningen och fastställda mål på olika nivåer i organisationen.



## Bakgrund

Det trafikpaket för Örebro som beslutades av kommunfullmäktige 2000 innebar en stor satsning på väg, kollektivtrafik och cykel. Trafikpaketet följdes efter några år av en transportplan som antogs av kommunfullmäktige 2008.

Eftersom de flesta åtgärder i transportplanen nu är genomförda, och eftersom vi under tiden skaffat mycket ny kunskap om trafiksystemet i Örebro, är det dags att ersätta transportplanen med ett nytt trafikprogram för Örebro kommun.

### Trafikprogrammets olika delar

Trafikprogrammet innehåller mål och utgångspunkter för trafiken i staden. Det fungerar även som paraply för en rad fristående dokument som i de flesta fall innehåller egna uppföljningsbara mål och/eller preciserade åtgärder. Dessa beskrivs i korthet i slutet av dokumentet.

### Uppföljning och revidering

Trafikprogrammet ska från och med 2015 följas upp årligen i form av ett trafikbokslut, där det befintliga cykelbokslutet kan integreras. Trafikbokslutet ska redovisa ett antal lämpliga nyckeltal som också följer upp de fristående dokument som finns under trafikprogrammets paraply. Kommunledningskontoret kommer att ge utarbeta ett förslag till vilka nyckeltal som ska ingå i Trafikbokslutet.

Trafikprogrammet tar sikte på att skapa den hållbara staden. Dess mål och utgångspunkter har lång tidshorisont, men dokumentet bör ses över och aktualiseras varje mandatperiod.

## Målsättningar

- ❖ Av det totala antalet resor i Örebro kommun ska andelen gång, cykel och kollektivtrafik utgöra 60 procent år 2020 (andelen var 44 procent år 2011).
- ❖ Den totala mängden fossilbränsle driven biltrafik ska minska i absoluta tal fram till 2020.
- ❖ 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.



## Utgångspunkter för trafiken i staden

### **Vi ska stadsplanera istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera**

Staden och trafiken är inte motpoler, de förutsätter varandra. Tillgängligheten i staden måste därför lösas genom att anlägga en helhetssyn. Vi måste stadsplanera istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera. Målet är den blandade och attraktiva staden för alla, en gång- och cykelstad med effektiv kollektivtrafik och fungerande biltrafik.

Genom att skapa en omväxlande bebyggelse, där ett stort och varierat utbud av arbetsplatser, butiker, skolor och fritidsaktiviteter kan nås med gång eller cykel, skapas tillgänglighet. Behovet av att använda bilen som transportmedel minskar, samtidigt som en tät stad kan ge underlag till en frekvent och kapacitetsstark kollektivtrafik.

### **Trafikanten ska vara i fokus**

Bilen är en förutsättning för att vardagen ska gå ihop för många hushåll, men ju bättre trafiksystemet kan möta behovet av tillgänglighet med andra lösningar, desto mindre blir behovet av att äga och köra bil. Det är inte bara myndigheter som påverkar trafiken, den påverkas också starkt av hur vi som enskilda trafikanter väljer att resa. Individens resval får konsekvenser för hela samhället.

En del av lösningen är en tät blandstad där det är lätt att nå ”allt” till fots eller med cykel, en annan är en attraktiv kollektivtrafik kompletterad med andra mobilitetstjänster. Att ha trafikanten i fokus innebär också att arbeta med kunskap, attityder och beteende kring det egna resandet.

### **Trafik är människor och gods som rör sig, inte fordon**

Människor reser för att nå målpunkter som arbete, skola, fritidsaktiviteter och service, inte för att ta sig fram. Rörlighet och framkomlighet är inga självändamål, det viktiga är en god tillgång till det man behöver. En orsak till att många bor i städer är att ha nära till mycket – jobb, skolor, affärer, nöjen m.m. Vi måste även underlätta för människor som bor i kommunens ytterområden att nå sina målpunkter genom att gå, cykla eller åka kollektivt.

### **Örebro växer, utrymmessnåla trafikslag behöver prioriteras**

Örebro kommun växer med ungefär 1 500 personer per år, vilket innebär att kommunen kommer att ha över 150 000 invånare 2020. För att trafiksystemet ska fungera effektivt, och för att stadens centrala delar ska vara attraktiva att vistas i och ge möjlighet till ett rikt stadsliv, måste den andel av våra förflyttningar som sker med bil minska.

Stadens gator ska ge rum åt många olika funktioner och intressen. Människor ska kunna förflytta sig med flera olika sorters färdmedel, gods ska transporteras,



det ska finnas plats för affärer, möten och andra sociala funktioner samt för parkering, lastning och lossning, städning m.m.

Att prioritera för de mer kapacitetsstarka färdmedlen gång, cykel och kollektivtrafik kommer fler människor till nytta utan att en större yta tas i anspråk.

### **Trafikplaneringen skall bidra till en attraktiv kommun och stadskärna**

I en tät och sammanhållen stad måste en stor del av den värdefulla marken användas till mötesplatser, bostäder, kontor och grönområden, istället för till vägar och parkeringar. Biltrafiken måste planeras efter stadslivets villkor. Att vara en attraktiv kommun handlar inte bara om stadskärnas utveckling utan innebär också att vi måste stärka den regionala kollektivtrafiken och förbättra förutsättningarna för regional cykelpendling.

### **Trafikplaneringen ska bygga på viljeinriktningen om hållbar trafik – planeringen ska inte utgå från prognoser**

Att genom prognoser försöka förutse framtida trafiknivåer och sedan tillgodose dem med ökad kapacitet kallas prognosstyrd planering. Men prognoserna som bygger på framskrivning av historiska trender ger inte den stad vi vill ha. Planeringen ska istället inriktas på att nå målsättningar och ställningstagande i trafikprogram och översiktsplan. Det medför att större tonvikt och hänsyn måste tas till de hållbara transportslagen gång, cykel och kollektivtrafik.


### **Trafikplaneringen ska utgå från den hållbara utvecklingens tre dimensioner och barnperspektivet**

Trafikplaneringen ska bidra till att minska vår negativa miljöpåverkan, minska de sociala spänningarna i samhället och skapa förutsättningar för en hållbar social och ekonomisk utveckling. Det kan till exempel ske genom att bygga ihop staden och öka rörligheten mellan stadens delar. Planeringen ska också ta hänsyn till skillnader i rörelsemönster mellan kvinnor och män, med målet att uppnå ett jämställt transportsystem.

Utvecklingen av trafiken i centrala Örebro måste utgå ifrån att även barnfamiljer vill bosätta sig där. Möjligheten för barn och unga att röra sig i hela staden bör vara en av de viktigaste faktorerna. Därför är det viktigt att i planeringen tydligt framhålla trafiksäkerhetsperspektivet och öka ambitionerna i områden runt tex. skolor.

### **Trafikplaneringen ska bygga på en realistisk – men optimistisk – tilltro till teknikutveckling i 20-årsperspektivet**

Om klimatpåverkan ska begränsas innan 2030 menar Trafikverket att efterfrågan på vägtransporter snarare måste minska än öka. Vi ska vara öppna för nya innovationer som kan förbättra möjligheten för människor och gods att förflytta sig. Vi ska stimulera användningen av klimatsmarta och effektiva



persontransporter i form av till exempel spårtaxi och/eller mer effektiva kollektivtrafiksystem.

### **Principer vid utbyggnader och andra förändringar:**

- Rörligheten ska i högre grad ske med kapacitetsstarka och utrymmessnåla transportmedel som kollektivtrafik, gång och cyklar. Därför ska transportsystemet och infrastrukturen utformas så att det blir rationellt att resa på ett hållbart sätt.
- Vid alla förändringar i stadskärnan och i Örebro centrala delar ska det prövas hur attraktivitet, tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet för gående, cyklister och kollektivtrafikanter kan förbättras. Tillgängligheten för bil är också viktig. Biltransporter ska dock, så ofta som är praktiskt möjligt, ske i låg hastighet och på gåendes och cyklisters villkor.
- Nya cykelstråk ska byggas och befintliga förbättras. Cykelvägar ska hålla hög kvalitet. Oskyddade trafikanter ska skyddas och barns gång och cykelvägar ska prioriteras. Huvudcykelstråken och övriga cykelvägar ska ha god framkomlighet och god komfort. Alla cykelvägar ska vara trygga, lätta att hitta och att följa. Åtgärder ska genomföras för att öka cyklisters framkomlighet i korsningar.
- Längs de gator som trafikeras av kollektivtrafikens stomlinjer ska möjligheten att göra busskörfält bevaras. Bussarna ska ha prioritet vid trafiksignaler där det har avgörande betydelse och kan genomföras.
- Gatunätet i Örebro ska utgå ifrån det traditionella gatunätet som bygger på en rundrutnätsstruktur. Via rutnätet fördelas trafiken genom stadsdelarna. En bedömning av trafikens påverkan på människors livsmiljöer och barns trygghet ska alltid göras. Det är också lätt att orientera sig i en sådan bebyggelse som har ett rutnät, även om det finns variationer i mönstret



## Dokumentöversikt

Följande planer, program och riktlinjer har trafikprogrammet som utgångspunkt och ryms under dess paraply:

**Parkeringsriktlinjer:** Beskriver hur en genomtänkt av hantering av parkeringsfrågorna skapar tillgänglighet och bidrar till en utveckling som stödjer de mål som finns för stadens utveckling. Till riktlinjerna finns en handlingsplan som beskriver de åtgärder som bör utföras de närmaste åren. Båda dokumenten beslutades av programnämnd Samhällsbyggnad 2013-10-08.

**Handlingsplan för ändrade resvanor.** Beskriver hur kommunen ska arbeta för att påverka resvanorna i en riktning som minskar behovet av ny infrastruktur, bidrar till bättre folkhälsa och stödjer målen i trafikprogrammet. *Utarbetas under 2104, ansvarig nämnd: PNS.*

**Kollektivtrafikprogram för Örebro kommun.** Sammanfattar kommunens ambitioner för kollektivtrafiken, som underlag för dialogen med trafik huvudmannen (landstinget). Beslutad av programnämnd Samhällsbyggnad 2012-04-03.

**Handlingsplan för ökat cyklande.** En samlad redovisning av vad som behöver göras kring infrastruktur, påverkansåtgärder, information och marknadsföring m.m. Beslutad av kommunstyrelsens utskott för näringsliv och tillväxt 2013-10-22.

**Cykelvägplan.** Anger hur cykelvägnätet i Örebro kommun ska vara utformat, med fokus på tätorten. Beslutad av programnämnd Samhällsbyggnad 2014-xx-xx.

**Gångstråksplan.** En motsvarighet till handlingsplan för ökat cyklande, men för gångtrafiken, med syfte att skapa ökad tillgänglighet, trygghet och säkerhet. *Tas fram under 2014, ansvarig nämnd: PNS.*

**Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller.** Beskriver de trafikrelaterade bullerproblemen inom kommunens gränser, mål och åtgärder fram till 2020. Beslutad av kommunfullmäktige 2013-06-20.

**Trafiksäkerhetsprogram.** Beskriver utmaningar, mål och åtgärder för att nå nollvisionens mål om inga dödade eller svårt skadade i trafiken i Örebro kommun. *Tas fram under 2014, ansvarig nämnd: TN.*

**Hastigheter och gestaltning av huvudgator.** *Tas fram i parallellt med trafik-säkerhetsprogrammet under 2014.*

Andra kommunala planer och program påverkar också hur trafiksystemet utvecklas, bl.a. **översiktsplanen** (hur staden byggs för att minska behovet av förflyttningar, prioriterade busstråk m.m.) **klimatplanen** (resvanor, fordon, drivmedel), **vattenplanen** (när det gäller dagvatten från gator, vägar och parkeringsplatser).



Viktiga dokument på regional nivå är Länsplan för regional transportinfrastruktur och Energi- och klimatprogram för Örebro län.