



Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Maja Eriksson

Sammanträdesdatum
2024-02-28

Beteckning
Dnr: 23RS12933

Er beteckning:
Moe 127/2023

Örebro kommun
Box 33400
701 35 Örebro

Svar på remiss gällande trafikstrategi för Örebro kommun

Region Örebro län tackar för möjligheten att lämna synpunkter på förslaget till trafikstrategi för Örebro kommun och vill framföra följande.

Generellt

Region Örebro län (regionen) anser att Örebro kommun har gjort ett gediget arbete i sitt framtagande av strategin och ställer sig till stora delar positiv till förslaget.

Regionen vill framför allt lyfta att strategins avgränsning har en bra och relevant bredd och att strategins upplägg och struktur gör den tydlig. Vidare vill regionen poängtera att det är positivt att strategin ska uppdateras en gång per mandatperiod. Det skapar möjlighet att synka processen med Länsplan för regional transportinfrastruktur, nationell plan och regionens trafikförsörjningsprogram som både är strategiska dokument och åtgärdsplaner.

Strategins övergripande och kompletterande mål

Region Örebro län anser att Örebro kommun har tagit fram tydliga och ambitiösa mål. Strategins övergripande mål om ökade resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik går hand i hand med det önskvärda läget som presenteras i Region Örebro läns utvecklingsstrategi 2030. Även flera av de kompletterande målen som kommunen satt upp går i linje med regionala visioner och mål och regionen anser att det är positivt att båda organisationerna arbetar åt samma håll.

Vidare anser Region Örebro län att det är bra att målen har kopplade indikatorer för att kunna följa att utvecklingen går åt önskvärt läge och att

kommunen kontinuerligt planerar att följa upp strategins mål. Regionen frågar sig dock om det hade varit lämpligt att kvantifiera indikatorerna i strategin i stället för i ett separat dokument. En kvantifiering skulle kunna skapa högre legitimitet till strategin genom att det direkt framgår hur ambitiösa mål kommunen sätter upp.

Avseende det kompletterande målet om hållbar mobilitet vill regionen framföra att landsbygdens förutsättningar för hållbar mobilitet varierar både utifrån geografiska och infrastrukturella förutsättningar samt är beroende av politiska beslut hos regionen om trafikering med kollektivtrafik. Regionen vill lyfta att ett gott samarbete i dessa frågor är viktigt för att nå färdmedelsmålen, framför allt på landsbygden där mandat över infrastruktur och kollektivtrafik ligger på andra aktörer än kommunen.

Kopplat till det kompletterade målet ”attraktiv stad” ställer sig Region Örebro län frågande till om ett bra alternativ hade varit att mäta restidskvoten/körtidskvoten i stället för restiden? Anledningen är att man då ser förhållandet mellan olika trafikslag. Kopplat till samma mål anser Region Örebro län att det generellt är bra att det finns ett mål som är kopplat till Örebros centrala delar. Regionen saknar dock relationen mellan andra stadsdelar i tätorten och det hade varit önskvärt om kommunen pekade ut någon form av inriktning för relationer mellan dessa.

För att skapa en jämlik, attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik i länet arbetar Region Örebro län aktivt med att tillgänglighetsanpassa hållplatslägen runt om i länet, både längs statligt vägnät och i samverkan med kommunerna där regionen inte har rådighet över vägnätet. Region Örebro län vill föreslå att antalet eller andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser hade varit en bra indikator kopplat till exempelvis målet ”användbarhet för alla” eller ”regionala resor”.

Kommunen skriver i bilaga tre att särskilt utsatta för olyckor i tätorter är oskyddade trafikanter som i mycket högre utsträckning än trafikanter i bil dör eller skadas allvarligt, men ändå i låg utsträckning i jämfört med det statliga vägnätet. Det kompletterande målet i strategin om nollvisionen bör på något sätt förmedla detta, så att åtgärder kopplade till målet om nollvisionen i första hand hanterar det allvarligaste problemet.

Sist, kopplat till strategins kompletterande mål vill Region Örebro län lyfta att det är positivt att kommunen inkluderar viktiga mål kopplat till folkhälsa gällande avstånd till service, grönska samt luft- och ljudföroreningar. Det är också bra att rättvisaspekten inryms gällande kostnad per resa. Satsningar i

infrastruktur bör ha en socioekonomisk viktning för att jämna ut skillnader mellan områden både inom Örebro tätort som inom Örebro kommun. Region Örebro län samarbetar gärna inom dessa frågor.

Övergripande strategisk planering

Region Örebro län delar bilden av att det är viktigt att skapa god tillgänglighet, ur alla tre perspektiv eftersom det är en grundförutsättning för att utveckla samhället på flera olika plan.

Vid planering för digital tillgänglighet är det viktigt att fundera över vilka fysiska förflyttningar som man avser att kunna minska. Vissa åtgärder leder enbart till att trafikarbetet växlar mellan vem som är utförare, liksom att vissa åtgärder bidrar till minskad fysisk aktivitet och social distansering hos länets invånare. Att den framtida kommunala planeringen fokuserar på alla dimensioner av tillgänglighet blir därför viktigt för att utfallet inte ska bli kontraproduktivt och försvåra måluppfyllelsen av kommunala och regionala mål.

Prioriterade insatsområden

Strategin belyser att den fysiska planeringen ska sträva efter att skapa korta avstånd till vardagliga målpunkter och att potentialen för att utveckla staden utan att öka dess geografiska yta ska utredas. Korta avstånd kan vara både rumsliga och tidsmässiga. Här krävs det en dialog om kollektivtrafik tillsammans med Region Örebro län i tidiga skeden och på olika nivåer. Dialogen behöver finnas både på strategisk nivå, vid planering (detaljplan) samt vid exploatering. Regionen har tidigare påpekat styrning via detaljplaner för att verksamheter ska kunna etableras på varandra snarare än att ta mer mark i anspråk. Region Örebro län ser därför positivt på att kommunen prioriterar att undersöka hur den geografiska ytan inte ska behöva öka för att staden ska kunna utvecklas.

Vidare anser Region Örebro län att det är positivt att kommunen prioriterar att verka för en hög bebyggelsetäthet nära kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk och att verksamhetsområden placeras så att det blir möjligt att försörja med kollektivtrafik.

Kopplat till avsnittet om aktiva resor med gång och cykel anser Region Örebro län att kommunen även skulle kunna inkludera att det ska finnas säkra gång- och cykelvägar till kommunens förskolor. På grund av det fria skolvalet går barnen inte alltid i närmsta skola, men med förskolor så bor man generellt närmre. Gång- och cykelvägar till och från förskolor kan få fler vuxna att gå eller cykla med sina barn till och från förskolan vilket kan bidra till en kultur

att när barnet sen börjar skolan vill de fortsätta att resa aktivt dit på egen hand snarare än att bli skjutsad till skolan av förälder.

Cykelvägnätet i Örebro är väl utbyggt och enligt kommunen själva har många företag goda villkor för cyklister, det finns generellt bra cykelparkering och det finns en acceptans hos befolkningen att staden byggs om till att bli mer cykelvänlig. Det som dock saknas enligt Region Örebro län är underhållsfrågan. Det står i trafikstrategin att det ska säkras medel för att bibehålla bra underhåll, inkluderat sopsaltning av huvudstråk. Om kommunen vill nå målet om ökad cykling borde just underhållsbiten satsas på extra mycket, det krävs att underhållet är bra och tillförlitligt året om för att människor ska kunna cykla säkert.

Kopplat till cykel så nämner kommunen citylogistik i bilaga två men i trafikstrategin tar avsnittet ingen större plats. Region Örebro län föreslår att kommunen stärker skrivningarna om godstransporter med cykelfordon i trafikstrategins huvuddokument. Det är ett fordonsslag på stor framfart eftersom det är billigt och det krävs körkort för den form av fordon vilket bidrar till att lättare kunna kompetensförsörja. Om kommunen börjar planera för godstransporter med cykel kan det skapa incitament för fler transporter att framföras med cykelfordon, framför allt till innerstaden.

Bilagor

På sida 35, stycke två skriver Örebro kommun att kapaciteten på vägnätet är god och därför behöver den inga förbättringar kapacitetsmässigt. Däremot lyfts också kapacitetsbrister på nationell infrastruktur genom Örebro, på grund av lokal trafik. För Örebros konkurrenskraft och Örebro läns varumärke som logistiklän kan det på sikt skada om det blir känt att Örebro är en flaskhals. Det är viktigt att kommunala mål synkar med regionala, nationella och internationella mål vilket kan motivera avsteg från de kommunala målen om de går emot övriga mål, likt kommunen skriver om i avsnittet "Örebroregionen som logistiknav".

Vidare på sida 35 anser Region Örebro län att det är positivt att Örebros tågstationer tas upp. En tydligare motivering och resonemang hade dock kunnat läggas till detta, exempelvis förklaring kring problematik kring spårspjängning och trygghetsaspekten på stationerna.

Vid flera tillfällen i strategin, kopplat till järnväg och tågtrafik finns det ett fokus på utbyggnad av Mälarbanan och Nobelbana. Region Örebro län vill

också uppmärksamma kommunen för det starka pendlarstråket Lindesberg-Örebro-Kumla/Hallsberg.

Gällande kollektivtrafik står det i bilaga två att framkomligheten generellt är god. Utifrån kollektivtrafikens perspektiv och behov finns det dock potential för förbättring, till exempel genom andra farthinder och underhåll av vägnätet. Utifrån ett kollektivtrafikperspektiv är det också viktigt med god framkomlighet under vintertid kopplat till underhåll och snöröjning. På sidan 11 i strategin finns en skrivelse om drift, Region Örebro län föreslår att ett förtydligande skulle kunna ske i den skrivningen att det även gäller väglaget vintertid.

Region Örebro län vill slutligen åter igen tacka för möjligheten att lämna synpunkter på Örebro kommuns förslag till trafikstrategi.

För Region Örebro län

Andreas Svahn
Regionstyrelsens ordförande

Rickard Simonsson
Regiondirektör