

Från: robert.lindby@orebro.se
Till: obo@obo.se; info@futurumfastigheter.se; info@cityorebro.com; [Region Örebro län](#); registrator.bergslagen@polisen.se
Ärende: Remiss - Gångstrategi för Örebro kommun
Datum: den 3 april 2020 14:36:55
Bilagor: [Gångstrategi foliebrev remissutskick.pdf](#)
[Programnämnd samhällsbyggnad 2020-04-02 \(2020-04-02 Sam S59\).docx](#)
[Gångstrategi remissversion.pdf](#)
[Gångstrategi underlagsrapport remissversion.pdf](#)
[Tjänsteskrivelse med bilagd sändlista.pdf](#)

Hej!

Programnämnd samhällsbyggnad lämnar möjlighet att inkomma med synpunkter på förslag till ny gångstrategi för Örebro kommun.

Bifogat återfinns förslaget till gångstrategi med tillhörande handlingar.

Synpunkter ska inkomma senast den 30 september 2020.
Märk ert svar med ärendenummer Sam 331/2018.

Vänliga hälsningar
Robert Lindby
Nämndsekreterare
Programnämnd samhällsbyggnad

Till sändlista

Möjlighet att lämna synpunkter på förslag till ny gångstrategi för Örebro kommun

Syftet med den nya gångstrategin är att beskriva mål och ställningstaganden samt peka ut prioriterade insatsområden för att stärka gång som transportmedel.

Örebro kommun ska arbeta för gångvänlighet genom att planera för korta avstånd mellan målpunkterna och skapa ett sammanhängande gångnät med god orienterbarhet, framkomlighet, tillgänglighet, trygghet och säkerhet. Gångmiljöerna ska dessutom vara attraktiva att vistas i.

I gångstrategin beskrivs strategiska inriktningar för gångvänlig planering samt utgångspunkter inom åtgärdsområden för att förbättra gångnätet. Uppföljning ska ske via indikatorer för att säkerställa att det fortlöpande arbetet bidrar till måluppfyllelse.

Remissperioden pågår 3 april 2020 till 30 september 2020.

Vi ser gärna att synpunkter skickas med e-post, använd adressen prod_samhallsbyggnad@orebro.se. Ange ärendenummer Sam 331/2018 som rubrik. Remissvar med vanlig post skickas till Örebro kommun, Box 334 00, 701 35 Örebro. Kontakta Servicecenter om du behöver ett tryckt exemplar.

Sändlista för samrådet och remissversion av gångstrategi bifogas i separat bilaga.

Med vänlig hälsning,

Linnéa Lorinius

Trafikplanerare på Stadsmiljö- och trafikenheten,
Stadsbyggnad, Örebro kommun.

Tel. 019 21 35 36, e-post linnea.lorinius@orebro.se

Programnämnd samhällsbyggnad

Sammanträdesdatum: 2020-04-02

Justeringsdatum: 2020-04-02

Anslagsdatum: 2020-04-03

§ 59 Remittering av Gångstrategi för Örebro kommun

Ärendenummer: Sam 331/2018

Handläggare: Per Elvingson och Linnéa Lorinius

Ärendebeskrivning

Syftet med gångstrategin är att beskriva mål och ställningstaganden samt peka ut prioriterade insatsområden för att stärka gång som transportmedel.

Örebro kommun ska arbeta för gångvänlighet genom att planera för korta avstånd mellan målpunkterna och skapa ett sammanhängande gångnät med god orienterbarhet, framkomlighet, trygghet och säkerhet. Gångmiljöerna ska dessutom vara attraktiva att vistas i.

I gångstrategin beskrivs strategiska inriktningar för gångvänlig planering samt utgångspunkter inom åtgärdsområden för att förbättra gångnätet. Uppföljning ska ske via indikatorer för att säkerställa att det fortlöpande arbetet bidrar till måluppfyllelse.

Beslutsunderlag

Remissversion av Gångstrategi för Örebro kommun, april 2020

Gångstrategi för Örebro kommun - underlagsrapport

Stadsbyggnads tjänsteskrivelse, 2020-03-20

Följebrev, 2020-04-02

Förslag till beslut

Stadsbyggnads förslag till Programnämnd samhällsbyggnad:

1. Förslaget till Gångstrategi för Örebro kommun sänds på remiss till mottagare enligt sändlista.
2. Remissvaren ska vara inkomna till Stadsbyggnad under perioden den 3 april–30 september 2020.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Beslut

Programnämnd samhällsbyggnad beslutar:

- Enligt Stadsbyggnads förslag.

Gångstrategi för Örebro kommun

REMISSVERSION APRIL 2020

PROGRAM

Uttrycker värdegrund och önskvärd utveckling av verksamheten.

POLICY

Uttrycker ett värdegrundsbaserat förhållningsätt och principer för vägledning.

STRATEGI

Konkretiserar ett program eller en policy och utgör en grund för Prioritering.

HANDLINGSPLAN

Beskriver konkreta mål och åtgärder.

RIKTLINJER

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

Beslutad av Kommunstyrelsen, den XX månad 201X, § XX
(Alltså beslutande instans, datum och paragraf.)

Dokumentansvarig på politisk nivå: Programnämnd samhällsbyggnad
Dokumentansvarig på tjänstemannanivå: Stadsmiljö- och Trafikenheten,
Stadsbyggnadsförvaltningen

Sammanfattning

Gång är ett trafikslag i staden som ska erkännas som ett transportsätt. Gång är hållbart, miljövänligt och positivt för folkhälsan. Fotgängare bidrar dessutom till liv och rörelse i staden.

Syftet med gångstrategin är att beskriva mål och ställningstaganden samt peka ut prioriterade insatsområden. Genom att betrakta gång som ett trafikslag synliggörs de särskilda behov som gångtrafikanten har. Att skapa en gångvänlig stad går hand i hand med de mål Örebro kommun slår fast i gångstrategin – i Örebro vågar, vill och kan alla gå.

Örebro kommun ska arbeta för gångvänlighet genom att planera för korta avstånd mellan målpunkterna och skapa ett sammanhängande gångnät med god orienterbarhet, framkomlighet, trygghet och säkerhet. Gångmiljöerna ska dessutom vara attraktiva att vistas i.

I gångstrategin beskrivs strategiska inriktningar för gångvänlig planering samt utgångspunkter inom åtgärdsområden för att förbättra gångnätet. Uppföljning ska ske via indikatorer för att säkerställa att det fortlöpande arbetet bidrar till måluppfyllelse.

Innehåll

1. Inledning	5
1.1. Varför jobba med fotgångarfrågor?.....	5
1.2. Vad är en gångstrategi?	5
1.3. Fotgängares behov och förutsättningar.....	6
1.4. Termer och begrepp	6
2. Nulägesbeskrivning	7
2.1. Dagens gångflöden	7
2.2. Olyckor	7
2.3. Gångnätsanalys	8
2.4. Nuvarande mål och ställningstaganden	9
3. Mål	11
4. Strategi för en gångvänlig planering	12
4.1. Närhet.....	12
4.2. Tillgänglighet.....	12
4.3. Orienterbarhet.....	13
4.4. Trygghet	13
4.5. Jämställdhet och jämlikhet.....	14
4.6. Trafiksäkerhet	15
4.7. Framkomlighet.....	15
4.8. Attraktivitet.....	16
4.9. Hela resan perspektivet.....	17
5. Åtgärdsområden	18
5.1. Förtätning	18
5.2. Prioritera fotgångarna i stads kärnan	18
5.3. Inventering & investering.....	18
5.4. Information- och påverkansåtgärder.....	19
5.5. Drift och underhåll	20
5.6. Uppföljning.....	20
Referenser	21

1. Inledning

1.1. Varför jobba med fotgängarfrågor?

Att gå ska betraktas som ett trafikslag

Att betrakta gång som ett eget transportsätt är det första steget att erkänna fotgängarens roll i staden. Likt andra transportslag har gångtrafikanten särskilda behov som måste synliggöras.

Att gå är bra för miljön, folkhälsan, sparar pengar och skapar liv i staden

Fotgängare kräver inte något fordon för att röra sig vilket gör det till ett hållbart och miljövänligt transportslag. Färre bilar och fler gående bidrar till minskat buller, mindre trängsel och bättre luftkvalitet i staden.

En gångvänlig stad innebär fler möjligheter till ökad fysisk aktivitet vilket bidrar till en förbättrad folkhälsa genom ett längre liv och minskad långtidssjukfrånvaro¹. Gångvänliga stadsrum och gångstråk bidrar också till rörelsefrihet för människor med olika funktionaliteter och ålder vilket bidrar till jämlikhet och bättre tillgänglighet.

Stadsrummet blir mer socialt i en gångvänlig stad. Fotgängare möter varandra i en helt annan skala än andra trafikanter. Gångvänlighet i stadsrummet innebär mer attraktiva, detaljrika och växlande miljöer än för transportslag som transporterar sig i högre hastigheter.

Gång som transportsätt är yteffektivt och passar bra in i en växande stad. Att planera gångvänligt är att planera täta stadskärnor och med närhet mellan målpunkter.

1.2. Vad är en gångstrategi?

Syfte

Syftet med gångstrategin är att beskriva mål och ställningstaganden samt peka ut prioriterade insatsområden. En mer utförlig beskrivning av utgångspunkter och nuläge finns i en separat underlagsrapport.

Avgränsningar

Gångstrategin inriktar sig på stråk där många människor rör sig eller där vi vill att många människor ska gå. Gångstrategin fokuserar på transportgående, där syftet är att ta sig till eller från en viss målpunkt, till skillnad från gång i rekreativt syfte.

Strategin innehåller inte detaljerade åtgärdsplaner för specifika stråk utan belyser viktiga principer för ökad gångvänlighet generellt.

¹ Evaluating Active Transport Benefits and Costs. 2017. Victoria Transport Policy Institute

Ansvar för genomförande

Strategin berör främst Programnämnd samhällsbyggnad och Tekniska nämnden. Den ska fungera som underlag för verksamhets- och budgetplanering i berörda nämnder.

Förankring

Strategin har utarbetats vid enheten Stadsmiljö & trafik på Stadsbyggnadskontoret, i samråd med framför allt Tekniska förvaltningen men också med Vård- och omsorgsförvaltningen, Social välfärd och säkerhetsavdelningen på Kommunstyrelseförvaltningen. Denna remissversion av dokumentet beslutades av Programnämnd samhällsbyggnad 2 april 2020.

1.3. Fotgängares behov och förutsättningar

Som gående används oftast muskelkraft för att ta sig fram och fotgängare är därför känsliga för längre avstånd och nivåskillnader. Ett tillgängligt och gent gångnät utan störande barriärer är därför viktigt.

Fotgängare tar liten plats, är oskyddade och syns dåligt jämfört med andra trafikslag. En säker och trygg trafikmiljö präglas av låga fordonshastigheter, god exponering och belysning samt närhet till byggnader och närvaro av andra människor.

Den förhållandevis låga hastigheten medför att gående har betydligt större krav på attraktiva miljöer än andra trafikslag.

Tre grupper kräver särskild omtanke och bör vara dimensionerande vid utformning av gångnätet: barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

1.4. Termer och begrepp

Begreppet *gångstråk* syftar på bestämda stråk där fotgängare rör sig mellan målpunkter. Det gäller främst stråk för att ta sig till målpunkter, inte rekreativa stråk där syftet med rörelsen är promenaden i sig. Ett gångstråk kan vara utformat på olika sätt, men vanligtvis är det en trottoar eller gångbana.

Gångvänlighet innebär hög standard och goda kvaliteter för gångtrafikanter. Det kan handla om släta och jämna asfalterade ytor, god belysning, finmaskighet i gångnätet, upplevelserikt och gröna kvaliteter.

Fotgängare avser människor som transporterar sig främst genom att gå, men det kan också vara människor som rör sig framåt med ett hjälpmedel.

2. Nulägesbeskrivning

2.1. Dagens gångflöden

Det är svårt att mäta gåendets omfattning i staden. Det finns sedan några år tillbaka kontinuerlig mätning av antalet passerande fotgängare vid några fasta punkter i centrala Örebro, men det är ännu svårt att dra några slutsatser om trender i gångflödet från detta underlag. I parker och naturområden finns det också besöksräknare för gång men där är det främst det rekreativa gåendet som räknas.

Enligt resvaneundersökningen 2017 står gång för 13 procent av antalet resor i Örebro kommun. Det kan vara en ökning sedan undersökningen 2011 då andelen uppgick till 11 procent, men metodskillnader och statistisk osäkerhet kan också förklara skillnaden.

Att andelen gång är ganska liten är en sanning som kräver viss modifikation. Det som redovisas är huvudresor. I princip alla färdsätt inkluderar ju en gångsträcka vid start och målpunkt, men gående till och från de övriga färdsätten räknas inte med. När det gäller cykel och bil är gångsträckan i regel så kort att det knappast kan räknas som en resa, men när det gäller kollektivtrafik kan gångsträckan till hållplats vara upp till 400 meter, ibland mer. Om vi räknar med att varje resa i kollektivtrafiken innebär en gångresa till och från hållplats är drygt var fjärde resa en gångresa.

Det bör noteras att nya sätt att göra resvaneundersökningar med hjälp av en app i mobilen visar att antalet resor underskattas i de traditionella resvaneundersökningarna. Fram för allt är det gångresor som registreras i för liten utsträckning.

Hur invånarna förflyttar sig varierar mellan stadsdelarna. Boende i city gör 30 procent av resorna till fots, medan andelen i Mosås bara är 2 procent. Generellt är gångresorna korta.

Resvaneundersökningen 2017 redovisar inte kommunsiffror uppdelade på män och kvinnor, men enligt undersökningen 2011 har kvinnor en högre andel förflyttningar till fots än män: 12 respektive 9 procent.

2.2. Olyckor

Flertalet av de olyckor som sker i Örebro med fotgängare sker i de centrala delarna av tätorten. Majoriteten av olyckorna är singelolyckor som oftast innefattas av att personen i fråga halkar eller snubblar. Singelolyckorna resulterar vanligen i måttliga eller lindriga olyckor, i värsta fall benbrott. År 2017 och 2018 skedde enligt officiell statistik två dödsolyckor mellan fotgängare och motorfordon. För 2019 finns ingen inrapporterad dödsolycka.

2.3. Gångnätsanalys

Eftersom vi inte vet hur människor faktiskt förflyttar sig till fots i staden har vi genom en gångnätsanalys skapat en bild av vilka stråk som bör vara de mest använda. Utgångspunkten är viktiga målpunkter såsom hållplatser, grund- och gymnasieskolor, arbetsplatser, bostäder och samlingslokaler. Dessa antas representera ett urval av de samhällsfunktioner som stadens invånare behöver ta sig till vardags.

Gångnätsanalysen pekar ut fyra starka stråk som binder samman centrum med tätortens yttre delar:

- Rudbecksgatan från centrum mot Universitetsområdet,
- Hagagatan från centrum mot stadsdelen Haga,
- Västra och Östra Nobelgatan mot Ekersvägen och stadsdelen Varberga,
- Storgatan och Hovstavägen mot Norr.

I centrala Örebro finns ett antal starka stråk där ett stort antal människor rör sig dagligen, se karta. Det är bland annat Slottsgatan som binder samman Olaigatan med Järnvägs-gatan samt Fredsgatan och Drottninggatan mot Storgatan. Även Olaigatan mot Kilsgatan pekas ut ihop med Södra Strandgatan via Engelbrekts-gatan och området runt Slottet med Kansligatan.

Av gångnätsanalysen framgår att det finns ett antal barriärer som innebär att fotgängare får en längre väg mellan målpunkter än fågelvägen. Dessa består bland annat av järnväg, motorväg och Svartån. Vissa stadsdelar är dessutom isolerade från varandra, vilket innebär långa avstånd och mindre attraktivt att gå. Områden med glesare befolkning och färre antal målpunkter kan i analysen tolkats att ha svagare gångstråk, men det betyder inte att de inte används och är av prioritet för den lokala befolkningen.

Hela gångnätsanalysen finns som bilaga i gångstrategins underlagsrapport.

Barnperspektiv i gångnätsanalysen

För barn är gångnätet en viktig del av den dagliga rörelsen. De flesta målpunkter för barn finns i närområdet runt bostaden där deras rörelsefrihet antingen möjliggörs eller begränsas utifrån dess nätverk för gång. Även om Örebro tätort till stor del har goda kopplingar för gång så präglas stadsstrukturen av storskaliga trafik- och järnvägsstråk som skapar barriäreffekter och skiljer stadsdelar från varandra. För ett barn blir betydelsen av de bristfälliga kopplingarna mellan stadsdelar extra stor då rörelsefriheten, att på ett enkelt och orienterbart sätt ha möjlighet att röra sig mellan stadsdelar i staden till fots, hämmas.

Många stadsdelar i Örebro präglas av trafikseparering, som till stor del infördes i trafikplaneringen under 1970- och 80 talet, vilket innebär både för- och nackdelar för såväl barn som vuxna. Även om trafiksepareringen har goda effekter på trafiksäkerhet innebär det negativa konsekvenser för orienterbarhet och trygghet. Exempel på stadsdelar med många barn där trafiken är separerad är Vivalla, Lundby, Oxhagen och Brickebacken.

God orienterbarhet och trygghet är i synnerhet viktigt för barn som rör sig långsammare än vuxna och har en annan ögonhöjd vilket påverkar hur de förstår sin omgivning som försvåras då det är mörkt. Den upplevda tryggheten i en trafikseparerad miljö försvåras också av bristen på social närvaro, platser som tunnlar, broar och stora grönytor där det kan kännas ensamt. Exempelvis sträcker sig ett gångstråk genom ett stort skogsparti via en gångtunnel mellan Vivalla och Varberga som kan upplevas som otryggt.

Det finns även stora skillnader i risken för att utsättas för trafikolyckor mellan kön och socioekonomisk status. Till exempel löper 6–9 åringar i åldersgruppen 0–14 störst risk att drabbas och pojkar är mer utsatta än flickor i statistiken. Socioekonomiskt utsatta barn löper 20–30 procent högre risk att utsättas för en trafikolycka jämfört med barn i hushåll med hög socioekonomisk status. Barn som bor i flerfamiljshus har 5,5 gånger större risk att råka ut för en trafikolycka som fotgängare än barn som bor i villa.

Hastighetsbegränsning för biltrafiken är ett effektivt sätt att reducera olyckor. Av de fyra viktiga stråken som i analysen pekas ut som sammanbindande mellan centrum och Örebros yttre områden går tre utmed gator med hastighetsbegränsningen 50 km/h.

Gång i mindre tätorter

En gånganalys för de mindre tätorterna i Örebro kommun visar dels var kommunen är väghållare, dels var större målpunkter finns.

De mindre tätorterna Vintrosa, Odensbacken, Glanshammar och Garphyttan har av ett mindre utbrett gångvägnät med en del gång i blandtrafik, men i gengäld korta avstånd mellan målpunkterna.

I Vintrosa är kommunen väghållare för huvuddelen av vägnätet, medan övriga mindre mestadels har enskilt eller statligt väghållarskap.

Gånganalysen för de mindre tätorterna finns som bilaga i gångstrategins underlagsrapport.

2.4. Nuvarande mål och ställningstaganden

I Örebro kommuns **trafikprogram**² finns mål, utgångspunkter och principer för trafiken i kommunen. Ett målen är att gång, cykel och kollektivtrafik ska stå för 60 procent av antalet resor 2020. Färdmedelsmålet och trafikprogrammets innehåll visar en tydlig inriktning mot att fler resor måste ske till fots och att en målinriktad planering där bebyggelsens lokalisering och sammansättning är en viktig förutsättning för att få en struktur där man vill, kan och vågar gå.

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

Kommunens översiktsplan³ innehåller ställningstaganden för att göra det mer attraktivt att gå:

- Fotgängare ses som ett eget transportslag som ska ha en god tillgänglighet i hela staden, i tätorterna och på landsbygden.
- Det ska finnas ett väl utbyggt gångvägnät i staden och i de mindre tätorterna som ger möjlighet att gå den kortaste vägen.
- Gångvägarna ska upplevas säkra, trygga och trivsamma för alla, oavsett ålder, kön och fysisk förmåga.
- Fotgängare ska kunna röra sig längs huvudnätet för cykel. En separering mellan gående och cyklister ska eftersträvas.
- Vid planering, nybyggnad och ombyggnad av gator, allmän plats och nya områden ska gåendes perspektiv vara en viktig utgångspunkt.
- Särskilt fokus ska läggas på att tillhandhålla säkra gångvägar till och från skolor och fritidsaktiviteter.
- För att skapa trygghet under såväl dag som kväll ska det finnas alternativa vägar till olika målpunkter.
- I stora stadskvarter (längre än cirka 200 meter) bör man vid detaljplanering skapa möjlighet för fotgängare att passera genom kvarteret.
- Drift och underhåll av gångvägar och gångtor ska hålla hög kvalitet året runt.

Mycket viktigt för kommunens gångvänlighet är även översiktsplanens tydliga fokus på funktionsblandning, satsning på utpekade lokala kärnor och fortsatt förtätning, som sammantaget bidrar till korta avstånd mellan målpunkterna.

Även kommunens **hållbarhetsprogram**⁴ behandlar hållbar resande. Gång som färdmedel bidrar positivt till flera av de 17 målen i Agenda 2030, bl.a. ökad jämställdhet, minskad ojämlikhet, bekämpa klimatförändringarna och hållbara städer.

³ Översiktsplan för Örebro kommun, 2018.

⁴ Xxx. Remissversion.

3. Mål

Örebro ska vara en gångvänlig kommun där gång betraktas som ett eget trafikslag. Gångstrategins mål är att alla i Örebro vågar, vill och kan gå. Alla ska ha möjlighet att gå i ett sammanhängande gångnät som är enkelt att orientera sig i. Gångstråken ska ha god framkomlighet, upplevas som trygga och säkra. Gångmiljöerna ska vara trevliga och attraktiva att vistas i. Kommunens mål ska vara att gångvänligheten i stadens gångstråk ska öka och att andelen gång ska bidra till att nå trafikprogrammets målsättning om minst 60 procent hållbara resor.



- Andelen gångresor ska bidra till att uppnå trafikprogrammets målsättning om minst 60 procent hållbara resor
- Den positiva upplevelsen av gångvänligheten i närmiljön och i de olika stadsdelarna ska öka.

Målen är i linje med trafikprogrammet. Uppföljning ska ske genom resvaneundersökning och regelbundna attitydundersökningar.

4. Strategi för en gångvänlig planering

För att göra staden attraktiv för gående måste ett flertal aspekter beaktas. De är här grupperade under nio rubriker, som måste beaktas i allt löpande arbete. De beskrivs mer utförligt i gångstrategins underlagsrapport.

4.1. Närhet

Den enskilt viktigaste faktorn för en hög andel gående i en stad är närhet mellan målpunkterna. Placering av ny bebyggelse har en direkt påverkan på färdmedelsval och gångvänlighet. Här är det viktigt att följa översiktsplanens intentioner och fortsätta bygga en tät och funktionsblandad stad. Det finns en stor potential för förtätning av staden som inte inkräktar på grönområden med sociala kvaliteter och denna fråga bör belysas mer i detalj.

Gångnätet ska bidra till att knyta samman staden och minska de upplevda avstånden. Ett mer finmaskigt och sammanhängande gångnät skapar valmöjligheter, men också närhet till målpunkter, såsom till kollektivtrafik och omgivande stadsdelar. Genheten i gångnätet skapar variation av gångförbindelser och gör det lättare att förflytta sig.

4.2. Tillgänglighet

God tillgänglighet är en förutsättning för att skapa gångvänliga miljöer. Genom att fortsätta arbetet med att bygga bort enkelt avhjälpna hinder blir det lättare för alla att ta sig fram på trottoarer, gångvägar, övergångsställen, parker och torg och därefter ta sig in i byggnader för att använda lokaler.



Figur 1. Exempel på en otillgänglig bänk längs en gång- och cykelstråk.

Att göra rätt från början är inte bara kostnadseffektivt utan också ett sätt att tillgängliggöra staden på ett systematiskt sätt, främst vid nybyggnation. Det innebär exempelvis att tillgodose en jämn markbeläggning och använda markmaterial som ger god visuell och tydlig kontrast såsom taktila plattor, åtgärder som minskar risken för att snubbla och skapar enklare framkomlighet.



Figur 2. Gång-och cykelbana med taktil avgränsning på Karlsdalsallén

4.3. Orienterbarhet

En god orienterbarhet understöds av ett finmaskigt gångvägnät bestående av större parallella gator och mindre gator som sammankopplar dessa i ett översiktligt nätverk. På vissa platser i staden kan det behövas fler kopplingar och en omprioritering mellan trafikslagen för att gångnätet ska förbättras. En rutnätsstruktur ger god orienterbarhet och trygghet.

För gångtrafikanterna är det viktigt att gångnätet är kontinuerligt. Genom att åtgärda svaga kopplingar där gångtrafikanterna inte är prioriterade över andra trafikslag eller där gångnätet leder till en återvändsgata, uppnås ett mer sammanhängande gångvägnät.

God vägvisning kan öka gåendet. Vid ombyggnationer är det särskilt viktigt att genom vägvisning informera om eventuell omledning av gångtrafiken.

4.4. Trygghet

För en gångtrafikanter är trygghet en särskilt viktig aspekt i rörelsen genom staden. Att förebygga känslan av otrygghet handlar till stor del om reella insatser i miljön.

Kvinnor upplever i högre grad rädsla för att vistas i det offentliga rummet än män, kopplat till att bli utsatt för sexuellt våld. Det är viktigt att förstå vilka

aspekter som gör att en plats uppfattas som otrygg för att sedan implementera åtgärder. Dialog med flickor och kvinnor för att få deras perspektiv kan ge underlag för trygghetsinsatser på specifika platser.

Trygghet handlar till stor del om överblickbarhet och att som gångtrafikanter ha ett brett, överskådligt och öppet synfält. För att skapa en trygg stad och i synnerhet trygga gångstråk är god belysning grundläggande. Platser med undermålig belysning skapar brist på överblickbarhet vilket i sin tur skapar otrygghet.

Många upplever en känsla av trygghet där det finns liv, rörelse och mycket människor. Således ökar tryggheten när vi skapar en god funktionsvariation med social närvaro de flesta tider på dygnet. Även gångstråk utmed bilvägar är att föredra i detta perspektiv. Flera valmöjligheter och gena kopplingar mellan målpunkter skapar också trygghet för gångtrafikanterna.

Snabb sanering av klotter och åtgärder för att minska skadegörelse och nedskräpning kan också ha en god effekt på trygghetskänslan.

4.5. Jämställdhet och jämlikhet

Att urskilja och prioritera gång som ett trafikslag är positivt för jämställdhet och jämlikhet. Eftersom kvinnor till större del än män reser hållbart bidrar ett ökat fokus på gångtrafik till ett mer jämställt samhälle.

Det finns grupper i samhället som av olika anledningar inte kan eller får äga och/eller köra bil, till exempel barn, människor med funktionsnedsättning av olika slag och grupper med en låg socioekonomisk status. Att skapa gångvänliga miljöer med gena och framkomliga gångstråk är positivt för alla.



Figur 10. Barn är ett exempel på en grupp i samhället som gynnas av god gångvänlighet.

För att skapa ett mer jämställt samhälle är det viktigt med riktade dialoger för att nå marginaliserade grupper i samhället. En könkonsekvensanalys är ett användbart verktyg för att analysera hur en investering påverkar könen. En genderbudgetanalys kan användas för att efterhand analysera hur resurserna har tilldelats könen vid en genomförd investering.

4.6. Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet kopplat till gångtrafik handlar till stor del om drift och underhåll, men också om utformning av gångbanor. Ytskikt med sprickor, sättningar, dåliga lagningar och andra ojämnheter bidrar till en sämre gångvänlighet. Det är viktigt att gångytorna i staden håller en hög standard, i synnerhet vid prioriterade gångstråk. Växtlighet ska hållas efter för god sikt och reparationer av gångytor ska helst ske snabbt. Det ska finnas god belysning längs gångbanor med höga flöden och längs prioriterade stråk. Särskilt viktigt är god belysning vid korsningar och passager.

Vinterväghållning, inklusive sopning, sandupptagning och snöröjning, är centralt. Om en gångbana har god framkomlighet och underhålls regelbundet vågar fler gå, vilket resulterar i att även tryggheten höjs när säkerheten blir bättre. Det är viktigt att informera och påminna fastighetsägare om deras ansvar att renhålla och ploga utanför deras fastigheter.



Figur 3. Sopsaltning gör det enklare för oskyddade trafikanter att både gå och cykla under vintern.

Vid prioriterade gång- och cykelbanor, främst huvudecykelstråk, ska gångtrafikanter och cykeltrafikanter separeras från varandra. Gångbanan ska underhållas likvärdigt med cykelbanan för att minska konflikter mellan trafikslagen. Separeringslinjerna i marken ska hållas i gott skick och regleringen ska vara enkel att förstå i form av skyltning och märken i marken.

Tekniska lösningar kan förbättra trafiksäkerheten för gående, främst genom smart belysning och bättre signaler vid övergångar. Information på kommunens hemsida, sociala medier eller en applikation kan vara till hjälp för att fler medborgare ska hitta och anmäla problem i det fysiska gångnätet.

4.7. Framkomlighet

Framkomligheten för gående påverkas negativt av olika typer av barriärer. I Örebro utgör bland annat motorvägen E18/E20, järnvägen och Svartån stora barriärer. Framkomligheten kan även begränsas av stora trafikmängder, höga

hastigheter och tung trafik. Det finns även mindre barriärer som är lättare att avhjälpa, till exempel saknade länkar i gångstråk eller kantstenar som kan sänkas.

Utrymmet som krävs för gående kan variera beroende på flöden, men ska vara tillräckligt för människor med funktionsnedsättning.

I stadskärnan ska fotgängare prioriteras före andra transportslag. På viktiga gångstråk, främst i centrala delar av staden samt längs barns skolvägar ska hastighetssäkrade övergångsställen förordas framför gångpassager. Övergångsställen har en högre väjningsandel av bilar än gångpassager, särskilt de gångpassager som inte är upphöjda. Även en upphöjd gångpassage ger ofta upphov till förvirring och osäkerhet där det inte finns en samstämmighet mellan fordonsförare och gående. Väjningsandelen tenderar också att öka med lägre hastighet.⁵

Genom att prioritera gående i trafiksignaler kan de få en högre status gentemot andra trafikslag, framförallt biltrafiken. I stråk med höga flöden av gående kan detektorer känna av och ge prioritet, vilket ökar bekvämligheten.



Figur 5. Barriärbryggande passage genom gång-och cykelbana under Hedgatan, Örebro.

4.8. Attraktivitet

Den som går rör sig långsammare än övriga trafikslag och uppfattar därmed mer av den omgivande miljön under en längre tid. En innehållsrik omgivning är därför viktig för gångtrafikanten. Möblering i gaturummet och längs gångstråk,

⁵ Övergångsställen och gångpassager. En studie av utformning och trafiksäkerhet. SKL, 2015.

till exempel sittmöjligheter, kan också ha betydelse för människors vilja att gå utifrån om man orkar att gå en hel sträcka utan att ta en paus eller inte.



Figur 4. Gångstråk i centrala Örebro med attraktiv omgivning som ger mervärde

4.9. Hela resan perspektivet

När vi reser vill vi vanligtvis komma från start- till målpunkt så snabbt och smidigt som möjligt. På avstånd upp till 1–2 kilometer är det ofta rationellt att gå hela vägen, särskilt om man beaktar den vardagsmotion som fås på köpet. Med



Figur 5. För fotgängare är genbet och framkomlighet till kollektivtrafikpunkter viktigt.

bättre förutsättningar att gå till stationer och hållplatser gynnas kollektivtrafiken eftersom upptagningsområdet ökar.

5. Åtgärdsområden

5.1. Förtätning

Placering av ny bebyggelse har en direkt påverkan på färdmedelsval och gångvänlighet. Andelen gående avtar snabbt vid avstånd över 1–2 km. Det enskilt viktigaste sättet att gynna gång som transportmedel är därför att bygga en tät och funktionsblandad stad, med korta avstånd mellan målpunkterna.

Översiktsplanen ger starkt stöd för detta och av utvecklingsstrategin för staden framgår bland annat:

- Örebro ska vara en tät växande stad i alla väderstreck.
- Örebro ska vara en stad med boendemiljöer med stor närhet till natur, parker, fritid, service och till stadskärnan.
- Örebro ska vara en sammanhållen stad med stadsdelar som kompletterar varandra och stadsområden som sitter ihop.
- Mötesplatser och fungerande vardagsliv i stadsdelarna skapas genom att tillkommande dagligvaruhandel, offentlig service, kultur- och fritidsaktiviteter etc. i stor utsträckning lokaliseras till vissa stråk och befintliga eller nya lokala centrum.
- Det område som uppfattas som innerstad kommer att växa genom förtätning och omgestaltning av huvudgator.

Inriktningen i översiktsplanen är även att förtäta landsbygden, genom att prioritera bebyggelseutveckling i tätorter, de småorter som är viktiga i sin bygd och de områden som förbinder dem med staden.

Det finns en stor potential för förtätning av staden som inte inkräktar på grönområden med sociala kvaliteter och denna fråga bör belysas mer i detalj, för att lyfta vinsterna för gångvänlighet och hållbar stadsplanering i stort.

5.2. Prioritera fotgängarna i stadskärnan

I stadskärnan ska alla kunna vistas i en trygg, trafiksäker och attraktiv miljö. Det betyder att kommunen ska verka för fler bilfria zoner, minskat antal markparkeringar för bil i för stadsmiljön attraktiva lägen, lägre hastighet för fordonstrafik och företräde för gående i alla konfliktpunkter med andra transportslag.

5.3. Inventering & investering

Prioritering av investeringar i gångnätet ska baseras på stråkanalyser, som kompletteras med olycksstatistik, synpunkter från riktade dialoger och attitydundersökningar.

Gångstråksanalysen för Örebro tätort pekar ut flera starka stråk som binder samman centrum med tätortens yttre områden. Åtgärder för att gynna gångtrafik utmed dessa ska utredas mer i detalj. Längs stråk där färre människor rör sig kan det vara angeläget att investera i trygghetsskapande åtgärder. Gångstråken bör även inventeras ur ett barnperspektiv.

Möjligheten att överbygga barriärer mellan stadsdelar för att förenkla fotgängares resa mellan målpunkter behöver också utredas vidare.

Trygghetsåtgärder är aktuellt i stadsdelar där det bor många barn och där det finns starka gångstråk. Trygghetsinsatser är också aktuella i stråk där det finns behov av belysning eller andra former av fysiska åtgärder för att öka tryggheten, i synnerhet vid tunnlar/broar. Könskonsekvensanalys är ett användbart verktyg inför en investering för att säkerställa att den gagnar båda könen. Stadsdelar där trafiken är separerad kan vara problematiska för trygghet, genhet och orienterbarhet, i synnerhet för barn. Vivalla, Lundby, Oxhagen och Brickebacken är exempel på sådana stadsdelar.

Inventering av gångnätet intill skolor och fritidsaktiviteter där många barn rör sig kan ligga till grund för framtida åtgärdsplaner där man med fördel kan samarbeta med skolor genom dialog.

Även inventering av gångnätet intill vård- och omsorgsbostäder och andra bostäder riktade till äldre, kan ligga till grund för framtida åtgärdsplaner då äldre ofta råkar ut för olyckor.

Förbättringspotential för gående finns även i de mindre tätorterna, men behöver utredas närmare för att formulera åtgärder. Potentiella åtgärder försvåras av att kommunen ibland inte är väghållare, exempelvis i Odensbacken.

5.4. Information- och påverkansåtgärder

Information- och påverkansåtgärder kan öka andelen fotgängare. Störst effekt fås genom att kombinera information med fysiska förändringar. Exempel på aktiviteter för att öka gåendet kan vara:

- Information om möjligheter till gång till nyinflyttade.
- Kommunikation vid ny- och ombyggnation kopplat till gång, t.ex. en ny gång- och cykelbana eller omprioritering av gaturum.
- Kampanj för att uppmärksamma trafikslaget gång och uppmuntra till att fler går.
- Kommunikation med fastighetsägare om drift av trottoarer och gångbanor.
- Information om hur medborgare gör en felanmälan i den fysiska miljön

5.5. Drift och underhåll

Drift och underhåll av gångbanor, trottoarer och andra gångytor är en av de viktigaste åtgärderna för att gångvänligheten främst kopplat till trygghet och säkerhet i Örebro kommun ska öka. Särskilt viktiga frågor är:

- Vinterunderhåll av gångbanor vintertid
- God belysning, i synnerhet längs gångstråk med höga flöden, i centrum och vid broar/tunnlar/passager
- Jämn beläggning
- Røjning av sly och annan växtlighet för ökad trygghet och trafiksäkerhet
- Tillgänglighet längs gångstråk med ledstråk och taktila avgränsningar
- God omledning vid gatuarbeten och att felanmälningar åtgärdas
- Fortsätta förbättra tillgängligheten i den fysiska miljön på allmän plats genom att undanröja enkelt avhjälpna hinder
- Påminna fastighetsägare om sitt ansvar för underhåll av trottoarer och tillhandahålla avtal med fastighetsägare för snörøjning
- Vara öppna för att testa innovationer inom gång

5.6. Uppföljning

Uppföljning via indikator	Hur ofta?
Gångtrafikens omfattning	
Resvaneundersökning	Var fjärde år
Årliga fotgängarräkningar ⁶	Varje år
Trafiksäkerhet via STRADA	Varje år
Trygghet	
Ta del av nationella trygghetsundersökningen (NTU)	Varje år
Ta del av information från trygghetsvandringar (BRÅ)	Varje år
Insatser	
Dialog med medborgare för riktade åtgärder	Varje år
Attitydundersökning genom medborgarenkät	Vart fjärde år
Genderbudgetanalys på investeringar	Vart fjärde år

⁶ Potential finns att utveckla mätmetod för fotgängarräkningar och utreda hur vi kan komma fram till slutsatser som stämmer överens med det verkliga gångflödet över tid.

Referenser

Litteratur

Evaluating Active Transport Benefits and Costs. 2017. Victoria Transport Policy Institute

Gånganalys Örebro. ÅF. 2019

Gångstrategi för Örebro kommun – underlagsrapport.

Resvaneundersökning i Mälardalen hösten 2011. En gemensam undersökning av tågresandet mellan sju län, Markör och ÅF, mars 2012.

Resvaneundersökningen 2011

Resvaneundersökningen 2017.

Trafikverket och SKL 2013. *Gångbar stad. Att skapa nät för gående*, Stockholm och Borlänge: Trafikverket och SKL.

Trafikprogram för Örebro kommun, 2014

Vägar och gators utformning. Trafikverket, 2015.

Övergångsställen och gångpassager. En studie av utformning och trafiksäkerhet. SKL, 2019.

Översiktsplan för Örebro kommun, 2018

Gångstrategi för Örebro kommun – underlagsrapport

REMISSVERSION APRIL 2020

PROGRAM

Uttrycker värdegrund och önskvärd utveckling av verksamheten.

POLICY

Uttrycker ett värdegrundsbaserat förhållningsätt och principer för vägledning.

STRATEGI

Konkretiserar ett program eller en policy och utgör en grund för Prioritering.

HANDLINGSPLAN

Beskriver konkreta mål och åtgärder.

RIKTLINJER

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

Underlagsrapporten är framtagen vid enheten Stadsmiljö & Trafik, Stadsbyggnad, under våren 2020.

Dokumentansvarig på tjänstemannanivå: Stadsmiljö- och Trafikenheten, Stadsbyggnadsförvaltningen

Sammanfattning

Gång är ett trafikslag i staden som skall erkännas som ett transportsätt. Gång är hållbart, miljövänligt och positivt för folkhälsan. Fotgängare bidrar dessutom till liv och rörelse i staden.

Syftet med gångstrategin är att beskriva mål och ställningstaganden samt peka ut prioriterade insatsområden. Genom att betrakta gång som ett trafikslag synliggörs de särskilda behov som gångtrafikanten har. Att skapa en gångvänlig stad går hand i hand med de mål Örebro kommun sätter i gångstrategin- i Örebro vågar, vill och kan alla gå.

Örebro kommun ska arbeta för att skapa gångvänlighet genom sammanhängande gångnät med god orienterbarhet, framkomlighet, trygghet och säkerhet. Gångmiljöerna ska dessutom vara attraktiva att vistas i.

I gångstrategin beskrivs strategiska inriktningar för gångvänlig planering samt utgångspunkter inom åtgärdsområden för att förbättra gångnätet. Uppföljning ska ske via indikatorer för att säkerställa det fortlöpande arbetet.

Innehåll

Sammanfattning	3
Inledning	6
1.1. Varför jobba med fotgängarfrågor?	6
1.2. Vad är en gångstrategi i Örebro kommun?	7
1.3. Avgränsningar	7
1.4. Termer och begrepp	8
2. Utgångspunkter.....	9
2.1. Fotgängarens olika behov och förutsättningar	9
2.1.1. Särskild viktiga fotgängargrupper.....	9
2.2. Gångresans olika syften	10
2.3. Gångvänlighet i staden.....	10
3. Nulägesbeskrivning – att gå i Örebro	11
3.1. Resvanor och fotgängarmätningar.....	11
3.1.1. Resvaneundersökningar.....	11
3.1.2. Resvaneundersökningen 2011.....	11
3.1.3. Resvaneundersökningen 2017.....	12
3.1.4. Fotgängarräkningar.....	13
3.1.5. Olycksstatistik från STRADA.....	14
3.1.6. Gångnätsanalys av Örebro kommun.....	16
Barnperspektiv i gångnätsanalysen.....	17
3.1.8 Gång i mindre tätorter.....	18
3.1.9 Attitydundersökning.....	18
3.2. Hur jobbar vi med gångfrågor idag?	20
3.2.1. ÖP och trafikprogram	20
3.2.3. Agenda 2030 i Örebro kommun	21
3.2.4. Organisation och ansvarsfördelning.....	21
3.2.5. Investeringar, utredningar och löpande arbete	22
3.2.6. Planläggning och bygglovshantering.....	22
3.2.7. Mått för gatusektioner för gång.....	23
3.3. Identifierade brister och behov.....	24
4. Mål	25
5. Strategi för en mer gångvänlig planering.....	26
5.1. Närhet.....	26
5.2. Tillgänglighet.....	26
5.3. Orienterbarhet.....	28
5.4. Trygghet	29
5.5. Jämställdhet och jämlikhet.....	31
5.6. Trafiksäkerhet	32
5.7. Framkomlighet.....	33
5.8. Attraktivitet.....	35
5.9. Hela resan perspektivet.....	37
5.10. Informations- och påverkansåtgärder.....	37
6. Åtgärdsområden.....	39

6.1.	Förtätning	39
6.2.	Prioritera fotgängarna i stadskärnan	41
6.3.	Prioriterade gångstråk	41
6.4.	Datainsamling.....	41
6.5.	Trygghet och attityd	41
6.6.	Investeringar	42
6.7.	Information- och påverkansåtgärder.....	42
6.8.	Drift och underhåll	42
6.9.	Uppföljning.....	43
Referenser		44
Litteratur		44
Bilagor		45

Inledning

1.1. Varför jobba med fotgängarfrågor?

Att gå ska betraktas som ett trafikslag

Nästan alla gör minst en resa till fots varje dag i syfte att ta sig till olika målpunkter. Även om gång kan tyckas vara en självklar del av vardagen så är det oftast ett transportsätt som många räknar med i skapandet av en hållbar stad. Det finns flera anledningar till varför vi ska arbeta och planera för ett mer gångvänligt Örebro. Väljer fler att gå bidrar det till en rad fördelar, inte endast för individen själv men också för hela samhället.

Att betrakta gång som ett eget transportsätt är det första steget att erkänna fotgängarens roll i staden. Likt andra transportslag har gångtrafikanten behov som endast kan tillgodoses genom att planeringen synliggör fotgängare. Gångtrafiken är ett transportsätt som länge har varit mindre prioriterad i jämförelse till exempel, biltrafiken. Det har i sin tur medfört att vi har byggt ett samhälle med ett tydligt bilvägnät som fungerar som barriärer för fotgängare som rör sig i mindre tydliga vägnät.

Både för Trafikprogrammet och dess underliggande dokument är syftet att lyfta fram samt att prioritera fotgängare som ett eget trafikslag. Genom att ta ett brett grepp i fotgängarfrågan och förtydliga fotgängarnas olika behov och anspråk är förhoppningen att kunna genomsyra kommunens arbete från planering till faktiska åtgärder. Målet är att bidra till ett mer gångvänligt Örebro för alla.

Ökad gångtrafik har goda miljömässiga effekter

Gång har många goda kvaliteter eftersom det kan kombineras med andra transportsätt men också fungera helt självständigt. Fotgängare kräver inte heller ett fordon av något slag för att röra sig vilket gör det till ett hållbart och miljövänligt transportslag. En övergång från motorfordon till gångtrafik bidrar till minskat buller, mindre trängsel och bättre luftkvalité i staden.

Fotgängare är också unika på så sätt att de inte endast transporterar sig. Fotgängare vistas och använder stadens rum genom att flanera, sitta, umgås eller leka etc. Ju fler fotgängare som befolkar stadens rum, desto mer levande och trygga stadsrum skapas och desto mer yta till gångtrafikanter i staden innebär mer yta för gröna kvaliteter och vistelse.

Att gå är bra för folkhälsan, sparar pengar och skapar liv i staden

En gångvänlig stad innebär fler möjligheter till ökad fysisk aktivitet vilket bidrar till en förbättrad folkhälsa genom exempelvis förlängd

levnadslängd och minskad långtidssjukfrånvaro¹. Gångvänliga stadsrum och gångstråk bidrar också till rörelsefrihet för människor med olika funktionaliteter eller ålder vilket bidrar till jämlikhet och bättre tillgänglighet. I en mer gångvänlig stad förändras också stadsrummet i den aspekten att fler människor möts, ser varandra och umgås. Stadsrummet blir mer socialt. Fotgängare i en gångvänlig miljö möter varandra i en helt annan skala än andra trafikanter och upplever sin omgivning med högre krav på detaljrika omgivningar. Gångvänlighet i stadsrummet kan därför bidra till mer attraktiva, detaljrika och växlande miljöer än för transportslag som transporterar sig i högre hastigheter.

Då Örebro växer och befolkningen ökar krävs effektiva ytmässiga lösningar. Gång som transportsätt tar upp lite yta i relation till andra transportsätt och genom att fler går hela eller delar av resan frigörs yta i staden till andra samhällsfunktioner. Att planera för en gångvänlig stad går i linje med att planera täta stadskärnor och med målpunkter som är nära varandra eftersom fotgängare ställer högre krav på närhet mellan målpunkter.

1.2. Vad är en gångstrategi i Örebro kommun?

Gångtrafik utgjorde hösten 2011 en andel på 11 % av alla resor med olika färdssätt i Örebro kommun. I den senaste resvaneundersökningen 2017 har andelen resor till fots ökat till 15 %. Ett av målen i Örebro kommuns trafikprogram som antogs i oktober 2014 är att ”Av det totala antalet resor i Örebro kommun ska andelen cykel, gång och kollektivtrafik utgöra 60 % år 2020 (andelen var 44 % år 2011)”. För att arbeta vidare med gång som ett av de prioriterade trafikslaget behövs en gångstråksstrategi finnas där mål och åtgärder för gångtrafiken lyfts fram. En gångstråksstrategi är också ett viktigt steg i Örebro kommuns arbete att behandla gång som ett eget trafikslag.

Syftet med gångstrategin är att beskriva mål och ställningstaganden samt peka ut prioriterade insatsområden. En mer utförlig beskrivning av utgångspunkter och nuläge finns i en separat underlagsrapport.

Åtgärderna berör programnämnd Samhällsbyggnad och Tekniska nämnden. Gångstråksstrategin ska fungera som underlag för verksamhets- och budgetplanering för berörda nämnder.

1.3. Avgränsningar

Gångstråksstrategin inriktar sig på stråk där många människor rör sig eller där vi vill att många människor ska gå. Det betyder att stora

¹ Evaluating Active Transport Benefits and Costs. 2017. Victoria Transport Policy Institute

delar av gångnätet inte berörs. Gångstråksstrategin föreslås fokusera på främst transportgåendet där syftet är att ta sig till eller från en viss målpunkt, till skillnad från gång i rekreativt syfte, även om olika typstråk kan komma att beskrivas. Gångstråk som generellt begrepp i gångstråksstrategin innefattar därmed i första hand inte rekreativa gångstråk.

Gångstråksstrategin är ett strategiskt dokument för planering av ökad gångvänlighet i hela kommunen och behandlar principiella utgångspunkter för planering av gångstråk. Gångstråksstrategin behandlar inte detaljerade åtgärdsplaner för specifika stråk utan belyser viktiga principer för planering och åtgärder för ökad gångvänlighet generellt. Arbetet med att utveckla specifika gångstråk behandlas i separata investeringsprojekt.

Planen tar inte upp åtgärder som redan finns i Grönstrategin, eller grönstrukturplan.

Inga ändringar föreslås i teknisk handbok.

1.4. Termer och begrepp

Gång i gångstråksstrategin behandlar i första hand gång som ett nödvändigt transportsätt som människor använder för att ta sig till eller från olika platser.

Gångstråksstrategin kommer att använda begreppet *gångstråk* genomgående i dokumentet vilket syftar till förbestämda stråk där vi vill att människor ska gå och där fotgängare rör sig mellan målpunkter. Det gäller främst stråk där människor transporterar sig för att ta sig till målpunkter och inte rekreativa stråk där syftet med rörelsen är promenaden i sig. Ett gångstråk kan vara utformade på olika sätt, men vanligtvis är det en trottoar eller gångbana.

Gångvänlighet beskrivs i gångstråksstrategin som gångstråk med hög standard och goda kvaliteter för gångtrafikanter. Det kan handla om exempelvis släta och jämna asfalterade ytor, god belysning, finmaskighet i gångnätet och gröna kvaliteter.

Fotgängare definieras i dokumentet som människor som transporterar sig främst genom att gå men det kan också vara människor som rör sig framåt med ett hjälpmedel.

2. Utgångspunkter

2.1. Fotgängarens olika behov och förutsättningar

Fotgängare är individer med olika förutsättningar och behov att nyttja gånginfrastrukturen vilket gör det inaktuellt att prata om den genomsnittliga gångtrafikanter. Till exempel är andelen gång högre storstäder än i mindre orter, kvinnor går mer än män, ungdomar går mer än vuxna och gånghastigheten kan varieras mellan allt från 2 km/h till 7 km/h. Trots detta finns ett antal egenskaper som är generella för samtliga gångtrafikanter.

Som gående används oftast muskelkraft för att ta sig fram. Detta gör fotgängare känsliga för längre avstånd och nivåskillnader. Att se till att gångnätet är tillgänglighet och gent utan störande barriärer är därför viktigt.

Fotgängare tar liten plats och syns dåligt jämfört med andra trafikslag. De saknar ett skyddande skal och är därför mer utsatta för skador vid eventuell kollision eller olycka. En säker och trygg trafikmiljö präglad av låga fordons hastigheter, god exponering och belysning samt närhet till byggnader och närvaro av folk är mycket viktigt. Som gående är man dessutom direkt utsatta för väder och vind, vilket ställer ökade krav på drift- och underhållsåtgärder.

Avsaknaden av skyddande skal möjliggör möten med andra trafikanter och ger den gående en mer direkt upplevelse av den omgivande miljön. Detta medför att gående har betydligt större krav på attraktiva och tilltalande trafikmiljöer jämfört med andra trafikslag.

2.1.1. Särskild viktiga fotgängargrupper

Tre grupper av gångtrafikanter som kräver särskild omtanke och som bör vara dimensionerande vid utformning av gångnätet är barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Barn anses vanligtvis inte vara trafikmogna förrän vid 12-års åldern, men det kan variera beroende på hur erfaren barnen är i trafikmiljön. Det är dock viktigt att komma ihåg att barns fysiska begränsningar skiljer sig från en vuxens förmågor. Barn är kortare än vuxna och har ett snävare synfält, de har dessutom svårt att göra hastighets- och avståndsbedömningar samt lokalisera ljud. Barnens egenskaper ställer särskilda krav på säkra närmiljöer, speciellt vägar till skolan och till fritidsaktiviteter, där separering från bil- och cykeltrafik och hastighetssäkrade korsningspunkter är av stor betydelse.

Att bli äldre medför med tiden att man drabbas av fysisk så som kognitiv funktionsnedsättning. Många får svårigheter att röra sig i

normal takt, att kunna se och få överblick över trafiken samt fatta beslut i komplicerade trafiksituationer. Åldrandet ger dessutom ofta upphov till en ökad osäkerhet i trafikmiljön varför tydlighet och säkerhet är viktigt. Att se till att gröntiden i gångsignaler är tillräckligt lång och att det finns sittplatser att vila på är några exempel på äldre fotgängares särskilda behov. Äldre har också svårt att känna sig trygga utanför sin hemmiljö utav rädsla för brott och halkolyckor, i synnerhet under vintern.

Beroende på en persons funktionsnedsättning (rörelsehinder, synskador, hörselskador, mm.) finns olika svårigheter med att ta sig fram som gående. Synnerligen ställs krav på tillgänglighet med t.ex. jämna och halkfria ytor, renhållning, god omledning vid trafikarbeten, tydliga ledstråk i gångbanan och borttagning av enkelt avhjälpta hinder.

2.2 Gångresans olika syften

Anledningen till att vi går kan generellt delas in i två olika typer av gående, det rekreativa gåendet och det nödvändiga gåendet. De olika typerna av gående ställer olika krav på gångnätets utformning och funktion.

Det nödvändiga gåendet är en resa vars syfte är att ta sig från en plats till en annan. Resan kan antingen utgöras av en huvudresa (t.ex. resa till arbete, skola, handel eller fritidsaktiviteter), eller som en del av en resa (t.ex. till bussen eller till bilen). Det rekreativa gåendet avser en resa där syftet med promenaden är själva promenaden i sig.

En gångresa är ofta en del av en reskedja där andra transportslag är inblandande. En delresa är i sin tur det huvudsakliga färd sättet i en reskedja. Gång kan vara ett transportslag som oftast glöms bort men oftast en central del av människors reskedja.



Figur 1 Gång är ibland en hel resa och ibland en del av en resa

2.3 Gångvänlighet i staden

Eftersom alla i princip är fotgängare och rör sig mer eller mindre dagligen är det viktigt att fokusera på gångvänlighet i stadsplaneringen. Oavsett förutsättningar är det lika viktigt att

staden är gångbar för alla. Följande kriterier bör uppfyllas för att skapa ett gångvänligt nät enligt Trafikverket och SKL² och kan fungera som underlag för gångvänlighet i Örebro.

- Sammanhängande gångnät, både lokalt och i staden som helhet
- Kopplingar till kollektivtrafiken
- Trygghet och säkerhet
- Utformning och utrustning, t.ex. bredder, passager, beläggning, vägvisning och belysning
- Varierad markanvändning
- En omgivning som innefattar gatudesign, intressant byggd miljö, rumslighet, utblickar och grönska

3. Nulägesbeskrivning – att gå i Örebro

3.1. Resvanor och fotgängarmätningar

3.1.1. Resvaneundersökningar

3.1.2. Resvaneundersökningen 2011

2011 utfördes en resvaneundersökning riktad mot Örebro kommun och Kumla kommun. I rapporten delas resultatet av den procentuella färdmedelsfördelningen upp på vardagar och helger.

Fördelning över huvudfärdsätt på vardagar i %	
Bil	54
Buss	9
Cykel	25
Till fots	11
Övrigt	2

På lördagar och söndagar minskade istället hållbara färdmedelsval till förmån för bilen. På lördagar reste 69 procent med bil samtidigt som alla andra färdmedelsval minskade. På söndagar ökade bilens procentuella andel ytterligare till 75 procent samtidigt som 3 procent åkte buss, 11 procent cyklade, 9 procent rörde sig till fots och 2 procent valde övriga färdmedel.

Sett till antal resor per person och vardag med olika färdsätt stod gång för 0,3 resor per person i Örebro kommun, vilket är relativt lågt i jämförelse till antal bilresor per person där den procentuella siffran låg på 1,4 i Örebro kommun. Cykel låg på det dubbla jämförelsevis till gångresorna, 0,6 resor per person. Rapporten

² Trafikverket och SKL 2013. *Gångbar stad. Att skapa nät för gående*, Stockholm och Borlänge: Trafikverket och SKL.

visade också att andelen som använde gång som ett färdmedel, beräknat på vardagar, ökade desto mer centralt människor befann sig. I Örebro innerstad rörde sig 17 procent till fots, i Örebro ytterstad minskade detta till 9 procent och på Örebro landsbygd minskade det ytterligare till 2 procent. Enligt resvaneundersökningen från 2011 visade det sig också att kvinnor reste mer hållbart än män. Exempelvis reste 57 procent av män med bil jämfört med 52 procent av kvinnor. 9 procent av män reste till fots där andelen för kvinnor var 12 procent.

3.1.3. Resvaneundersökningen 2017

Enligt Region Örebro läns resvaneundersökning i Örebro län från 2017 reser över 80 procent av invånarna i Örebro kommun under en vanlig vardag. Av dessa resor står gång och cykel för sex procent av det totalt producerade trafikarbetet, vilket är en hög siffra jämfört med de andra kommunerna i länet. Utav det totalt producerade trafikarbetet i person- km per dygn står gång för 1 procent. Tittar vi istället på resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt så står gång för 13 procent av alla resor till fots i Örebro kommun. På helgen ökar andelen bilresor (jämfört med vardagar) från 50 till 60 procent i Örebro kommun, främst påverkas cykel och buss.

I Örebro tätort, gällande resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt står gång för 15 procent vilket räknat tillsammans med cykeltrafiken når upp till hela 50 procent av alla resor. Hur medborgare väljer att resa och hur stor andel som är till fots varierar mellan stadsdelarna. I City rör sig flest människor till fots, 30 procent, och i Mosås är den siffran som lägst, 2 procent.

Fördelning över huvudfärdsätt i Örebro tätort i %	
Bil	50
Buss	7
Cykel	25
Till fots	15
Övrigt	1

Gällande det totalt producerade trafikarbetet över hela veckan i person- km per dygn står gång som färdmedel för 2 procent i Örebro tätort. Här ser statistiken liknande ut för samtliga stadsdelar men sticker ut något i Ladugårdsängen där det gång som färdmedel når upp till 5 procent av det totalt producerade trafikarbetet i person-km per dygn, samtidigt som bland annat Brickebacken, Vivalla och Lillån producerar 1 procent trafikarbete över hela veckan i respektive stadsdel. Bilen är fortfarande det färdslag som dominerar totalt sett, sett till både totalt producerat

trafikarbete över veckan räknar i person- km per dygn och resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt. Statistiken i resvaneundersökningen från 2017 visar inget när det kommer till fördelningen mellan kön.

Jämförelsevis går det att konstatera att även om de hållbara färdsätten minskar på helgerna och bilresorna ökar så minskar inte den procentuella andelen som väljer att gå (15 procent både vardagar och helger). Det går också att konstatera att de hållbara färdsätten inte tappar lika mycket procentuella andel till bilen år 2017 jämfört med år 2011 och att gång som färdmedel ökar.

De viktigaste omstigningspunkterna i Örebro är våra två järnvägsstationer. Hur resecentrum ska utformas i framtiden är för närvarande under utredning. En resandeundersökning som genomfördes hösten 2011 visar att 69 procent respektive 28 procent som reser med tåg från Örebro C eller Örebro S går till stationen³.

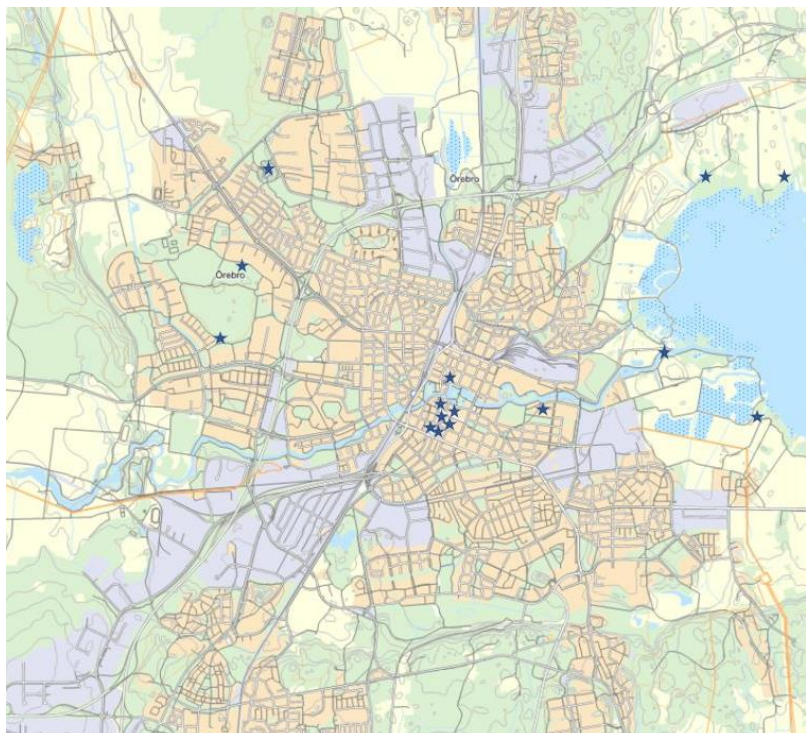
Hur tog du dig till stationen? (Sista färdmedlet)		
S	Plats för intervjun	
	Örebro C	Örebro S
Bil	30%	16%
Buss	29%	4%
Tåg	5%	1%
Cykel	9%	11%
Till fots	28%	69%

För busstrafiken finns fyra större bytespunkter: resecentrum, USÖ, Konserthuset (Fabriksgatan) och Våghestorget. På regional nivå finns många viktiga omstigningspunkter, där järnvägsstationer och resecentrum ofta har en framträdande roll.

3.1.4. Fotgängarräkningar

I Örebro tätort räknas fotgängare på 8 platser genom 13 fasta mätpunkter i stadsmiljö i centrala Örebro. Förutom dessa mätillfällen har också mer specifika räkningar genomförts när behov uppstått, t.ex. inför och efter ombyggnader eller avstängningar. Trenden ser olika ut beroende på mätpunkt och år, men det går överlag att konstatera att andelen fotgängare är som högst fredagar och lördagar och som minst på söndag. December månad innehar oftast flest besökare under året.

³ Resandeundersökning i Mälardalen hösten 2011 – En gemensam undersökning av tågresandet mellan sju län, Markör och ÅF, mars 2012.



Figur 2 Placering av besöksräknare för gångtrafik

I parker och naturområden finns det också besöksräknare för gång och där är det främst det rekreativa gäendet som räknas. Det finns fem besöksräknare i Oset och två besöksräknare i Varbergsgaskogens naturreservat. Det finns också tre besöksräknare vid Vivallakullen.

3.1.5. Olycksstatistik från STRADA

Flertalet av de olyckor som sker i Örebro med fotgängare sker i de mer centrala delarna av tätorten. Majoriteten av olyckorna är singelyckor som oftast innefattas av att personen i fråga halkar eller snubblar. Singelyckorna resulterar i de flesta fall i måttliga eller lindriga olyckor, i de allra värsta fall, benbrott. För 2019 finns det ännu ingen inrapporterad dödsolycka. År 2017 och 2018 skedde två dödsolyckor enligt officiell statistik mellan fotgängare och motorfordon. Statistiken i tabellerna nedan är baserat på inrapportering i STRADA från polis och/eller sjukvård.

År	Dödsolyckor	Dödsolyckor (ej officiell statistik)	Allvarliga olyckor (ISS 9-)	Måttliga olyckor (ISS 4-8)	Lindriga olyckor (ISS 1-3)	Osäker eller okänd svårhetsgrad	Ej personsk adeolyckor	Totalt
2016	0	0	1	28	21	1	2	53
2017	1	0	11	78	65	0	5	160
2018	1	1	9	40	51	5	4	111
2019	0	0	5	50	26	0	1	82
Totalt	2	1	26	196	163	6	12	406

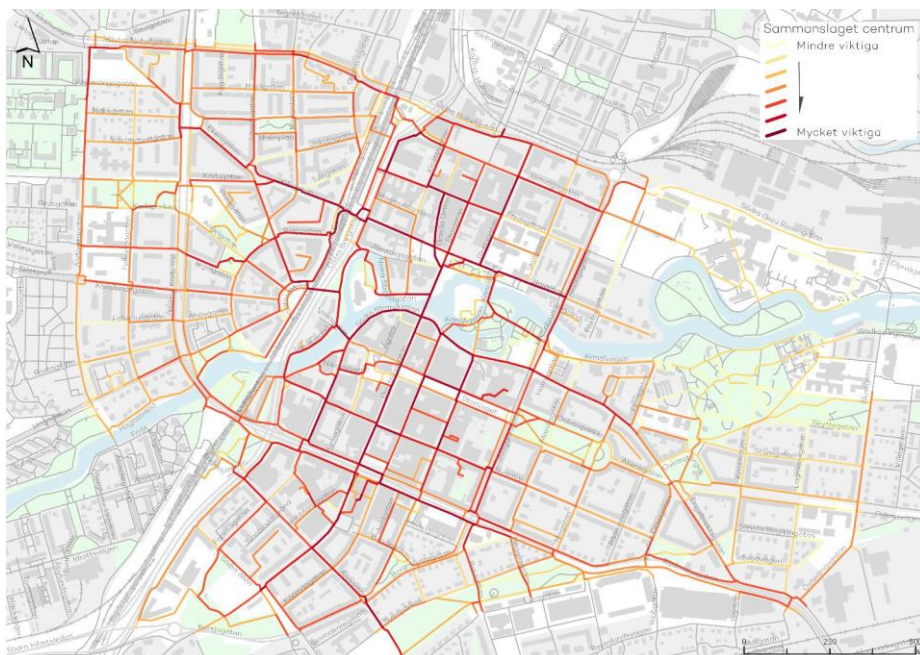
Platstyp, 2019	Dödsolyckor	Dödsolyckor (ej officiell statistik)	Allvarliga olyckor (ISS 9-)	Måttliga olyckor (ISS 4-8)	Lindriga olyckor (ISS 1-3)	Totalt
Gatu- eller vägsträcka	2	0	6	36	40	84
Gatu- eller vägkorsning	0	0	0	7	11	18
Cirkulationsplats	0	0	0	0	2	2
Trafikplats	0	0	0	0	0	0
Gång- och cykelbana/ väg	0	1	8	54	48	111
Gånghana/ trottoar	0	0	8	73	43	124
Övriga platstyper i trafik	0	0	4	26	19	49
Platstyper ej i trafik	0	0	0	0	0	0
Totalt	2	1	26	196	163	388

Olyckstyp, 2019	Dödsolyckor	Dödsolyckor (ej officiell statistik)	Allvarliga olyckor (ISS 9-)	Måttliga olyckor (ISS 4-8)	Lindriga olyckor (ISS 1-3)	Totalt
C (cykel/ moped- motorfordon)	0	0	1	0	0	1
F (fotgängare- motorfordon)	2	1	2	9	21	35
G0 (fotgängare singel)	0	0	21	185	134	340
G1 (cykel singel)	0	0	0	0	0	0
G2 (moped singel)	0	0	0	0	0	0
G3 (fotgängare- cyklist)	0	0	2	1	8	11
Totalt	2	1	26	196	163	388

3.1.6. Gångnätsanalys av Örebro kommun

En analys av nuläget i Örebro tätorts gångnät visar en varierad bild av stadens gångstråk med mer och/eller mindre starka stråk baserat på avstånd mellan målpunkter. De målpunkter som har använts för att identifiera de starkaste gångstråken är hållplatser, grund- och gymnasieskolor, arbetsplatser, bostäder och samlingslokaler. Dessa antas representera ett urval av de samhällsfunktioner som stadens invånare behöver ta sig till vardags. Analysen pekar främst ut fyra starka, längre och sammanhängande stråk som binder samman centrum med tätortens yttre områden. Dessa är Rudbecksgatan från centrum mot Universitetsområdet, Hagagatan från centrum mot stadsdelen Haga, Västra och Östra Nobelgatan mot Ekersvägen mot stadsdelen Varberga samt Storgatan och Hovstavägen mot stadsdelen Norr⁴.

För centrala Örebro finns det ett antal starka stråk där ett stort antal människor rör sig dagligen, bland annat Slottsgatan som binder samman Olaigatan med Järnvägsgatan och Fredsgatan och Drottninggatan mot Storgatan. Även Olaigatan mot Kilsgatan pekas ut ihop med Södra Strandgatan via Engelbrektskatan ner mot korsningen vid Sturegatan och området runt Slottet med Kansligatan har potential att pekat ut viktiga gångstråk i stadens yttre områden.



Figur 3. Sammanslaget resultat av gångnätsanalysen för centrala Örebro

I gångnätsanalysens resultat framgår det att det finns ett antal kopplingar för gångnätet över barriärer som innebär att fotgängare får en längre väg mellan målpunkter än fågelvägen. Dessa barriär

⁴ Se bilaga Gånganalys, ÅF, 2019.

består bland annat av järnväg, motorväg och Svartån som rinner genom staden. Det går också att problematisera att vissa stadsdelar är isolerade från varandra vilket innebär långa avstånd emellan dem vilket påverkar fotgängare negativt och andra färdmedel används. Områden med glesare befolkning och färre antal målpunkter kan i analysen tolkats att ha svagare gångstråk, men det betyder inte att de inte används och är av prioritet för den lokala befolkningen.

Trygghetsåtgärder längs längre, isolerade stråk och där färre människor rör sig längs med stråken kan vara angeläget att investera i trygghetsskapande åtgärder. Gångnätsanalysen påvisar att hållplatser för buss är viktiga målpunkter för fotgängare. Busstrafiken kör i sin tur oftast längs vägar med högt trafikflöde och sammanfaller med ett flertal viktiga gångstråk. Ur ett trafiksäkerhet-, trygghet- och barnperspektiv är det viktigt att ta hänsyn till.

Barnperspektiv i gångnätsanalysen

För barn är gångnätet en viktig del av den dagliga rörelsen och de flesta målpunkter för barn finns i närområdet runt bostaden där deras rörelsefrihet antingen möjliggörs eller begränsas utifrån dess nätverk för gång. Även om Örebro tätort till stor del har genomgående goda kopplingar för gång så präglas stadsstrukturen av storskaliga trafik- och järnvägsstråk som skapar barriäreffekter och skiljer stadsdelar från varandra. För ett barn blir betydelsen av de bristfälliga kopplingarna mellan stadsdelar extra stor då rörelsefriheten, att på ett enkelt och orienterbart sätt ha möjlighet att röra sig mellan stadsdelar i staden till fots, hämmas.

Då många stadsdelar i Örebro präglas av trafikseparering som till stor del infördes i trafikplaneringen under 1970- och 80 talet innebär det både för- och nackdelar för såväl barn som vuxna. Även om trafiksepareringen har goda effekter på trafiksäkerhet innebär det negativa konsekvenser för orienterbarheten och tryggheten. Några stadsdelar där många barn bor i Örebro där trafiken är separerad är Vivalla, Lundby, Oxhagen och Brickebacken.

God orienterbarhet och trygghet är i synnerhet viktigt för barn som rör sig långsammare än vuxna och har en annan ögonhöjd vilket påverkar hur de förstår sin omgivning som försvåras då det är mörkt. Den upplevda tryggheten i en trafikseparerad miljö försvåras också av bristen på social närvaro, platser som tunnlar, broar och stora grönytor där det kan kännas ensamt. Exempelvis sträcker sig ett gångstråk genom ett stort skogsparti via en gångtunnel mellan Vivalla och Varberga som kan upplevas som otryggt.

Det finns även stora skillnader i risken för att utsättas för trafikolyckor mellan kön och socioekonomisk status. Till exempel löper 6–9 åringar i åldersgruppen 0–14 störst risk att drabbas och pojkar är mer utsatta än flickor i statistiken. Socioekonomiskt utsatta

barn löper 20–30 procent högre risk att utsättas för en trafikolycka jämfört med barn i hushåll med hög socioekonomisk status. Barn som bor i flerfamiljshus har 5,5 gånger större risk att råka ut för en trafikolycka som fotgängare än barn som bor i villa.

Hastighetsbegränsning anses vara ett effektivt sätt att reducera olyckor där gator med höga hastighetsbegränsningar lyfts fram som problematiska ur ett barnperspektiv. Av de fyra viktiga stråken som i analysen pekas ut som sammanbindande mellan centrum och Örebros yttre områden går tre gator med hastighetsbegränsningen 50 km/h. Dessa är Rudbecksgatan från centrum mot Universitetsområdet, Hagagatan från centrum mot stadsdelen Haga och Västra och Östra Nobelgatan mot Ekersvägen mot stadsdelen Varberga.

3.1.7. Gång i mindre tätorter

En gånganalys för de mindre tätorterna i Örebro kommun visar dels var kommunen är väghållare, dels var större målpunkter finns⁵.

De mindre tätorterna Vintrosa, Odensbacken, Glanshammar och Garphyttan har av ett mindre utbrett gångvägnät med en del gång i blandtrafik, men i gengäld korta avstånd mellan målpunkterna.

I Vintrosa är kommunen väghållare för huvuddelen av vägnätet, medan övriga mindre mestadels har enskilt eller statligt väghållarskap.

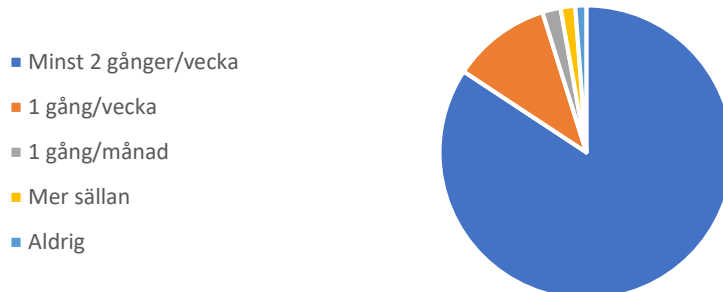
3.1.8. Attitydundersökning

Örebro kommun genomförde 2019 en attitydundersökning i form av en digital enkät som riktade sig till Örebro kommuns invånare. Frågorna i enkäten handlade om gångvänlighet, dels i de centrala delarna av Örebro men också i de olika stadsdelarna beroende på var den svarande bor.

Syftet med enkäten var att samla in synpunkter som sedan mera kan ge en indikation på hur gångvänlig staden är. En dialog är ett sätt att fokusera på vad örebroarna själva tycker om gångvänligheten i Örebro kommun. Fler attitydundersökningar kan göras i framtiden.

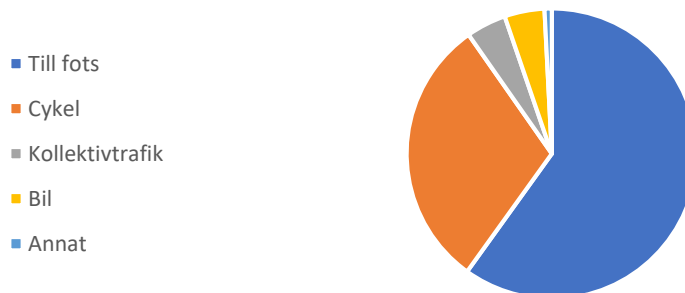
⁵ Gånganalys mindre tätorter, Örebro kommun, 2019.

En normal vecka under april till september, hur ofta brukar du vanligen transportera dig till fots?



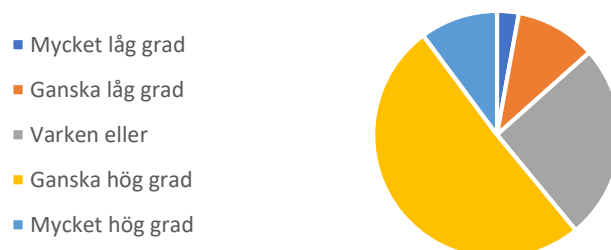
Figur 4. Attitydundersökningen visar att 84% av de svarande örebroarna i attitydundersökningen transporterar sig till fots minst 2 gånger per vecka.

Hur förflyttar du dig helst när du befinner dig i centrala staden?



Figur 5. 60% av de svarande örebroarna i attitydundersökningen rör sig helst till fots i den centrala staden

I vilken grad upplever du att det är attraktivt att ta sig fram till fots i centrala staden?



Figur 6. En stor del av de svarande örebroare i attitydundersökningen upplever den centrala staden som attraktiv när de tar sig fram till fots. Drygt 51% upplever det som attraktivt i ganska hög grad varav 25% tycker det är varken eller.

3.2 Hur jobbar vi med gångfrågor idag?

Örebro kommun har planerat miljöer för fotgängare sedan lång tid tillbaka, men det är först 2014, i samband med att Trafikprogrammet beslutades, uppkom behovet av att se fotgängare som ett eget trafikslag och att ta fram styrdokument för gåendet påkallades. Frågor rörande bl.a. trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet, barns skolvägar och rekreativa stråk, är områden som kommunen aktivt jobbar med i den dagliga verksamheten, men som behöver sättas i ett större sammanhang och ges en tydligare inriktning för att kunna bidra till bättre planeringsunderlag och i slutändan bidra till en mer gångvänlig kommun.

3.2.1. ÖP och trafikprogram

I Trafikprogrammet finns mål, utgångspunkter och principer för hur trafiken i kommunen ska planeras. Ett av målen är att gång, cykel och kollektivtrafiken ska stå för 60% av alla resor år 2020 (andelen var 44% år 2014). Färdmedelsmålet och trafikprogrammets innehåll visar en tydlig inriktning mot att fler resor måste ske till fots och att en målinriktad planering där bebyggelsens lokalisering och sammansättning är en viktig förutsättning för att få en struktur där man vill, kan och vågar gå.

I Örebro kommuns översiktsplan lyfts fotgängare fram som en viktig förutsättning för folkliv och en viktig del i utvecklingen av ett hållbart Örebro, både ekonomiskt, socialt och ekologiskt. Fysisk aktivitet i vardagen är positivt för folkhälsan varför kommunens fysiska planering ska inriktas på att göra det mer attraktivt att gå. En mer gångvänlig kommun skapas genom att planera för en tät och funktionsblandad bebyggelsestruktur med ett finmaskigt gatunät. Samtidigt som ett allt större fokus behöver läggas på att planera för god säkerhet, trygghet, genhet, underhåll, tillgänglighet och orienterbarhet för att fler ska välja att gå.

I Översiktsplanen har ett flertal ställningstaganden fastställs för gång, vilket ska genomsyras av den fysiska planeringen.

- Fotgängare ses som ett eget transportslag som ska ha en god tillgänglighet i hela staden, i tätorterna och på landsbygden.
- Det ska finnas ett väl utbyggt gångvägnät i staden och i de mindre tätorterna som ger möjlighet att gå den kortaste vägen.
- Gångvägarna ska upplevas säkra, trygga och trivsamma för alla, oavsett ålder, kön och fysisk förmåga.
- Fotgängare ska kunna röra sig längs huvudnätet för cykel. En separering mellan gående och cyklister ska eftersträvas.
- Vid planering, nybyggnad och ombyggnad av gator, allmän plats och nya områden ska gåendes perspektiv vara en viktig utgångspunkt.
- Särskilt fokus ska läggas på att tillhandhålla säkra gångvägar till och från skolor och fritidsaktiviteter.

- För att skapa trygghet under såväl dag som kväll ska det finnas alternativa vägar till olika målpunkter.
- I stora stadskvarter (längre än cirka 200 meter) bör man vid detaljplanering skapa möjlighet för fotgängare att passera genom kvarteret.
- Drift och underhåll av gångvägar och gångytor ska hålla hög kvalitet året runt.
- En gångstråksstrategi tas fram för Örebro och de mindre tätorterna.

3.2.3. Agenda 2030 i Örebro kommun

Agenda 2030 och dess 17 globala mål är även viktiga för Örebro kommun som ska bygga en långsiktig hållbar utveckling genom att kommunens styrmodell tar sin utgångspunkt i Agenda 2030. Ett hållbarhetsprogram kommer att utformas som kommer tydliggöra hur Örebro kommun ska arbeta för att uppfylla målen. Att skapa förutsättning för hållbart resande, också genom att främjar färd sättet gång är en positiv åtgärd för att uppfylla både nationella och globala miljömål. Mål i Agenda 2030 som kan kopplas direkt till arbetet med att se gång som ett eget transportslag samt arbeta för att främja gång är b.la ökad jämställdhet, minskad ojämlikhet, bekämpa klimatförändringarna och hållbara städer.

3.2.4. Organisation och ansvarsfördelning

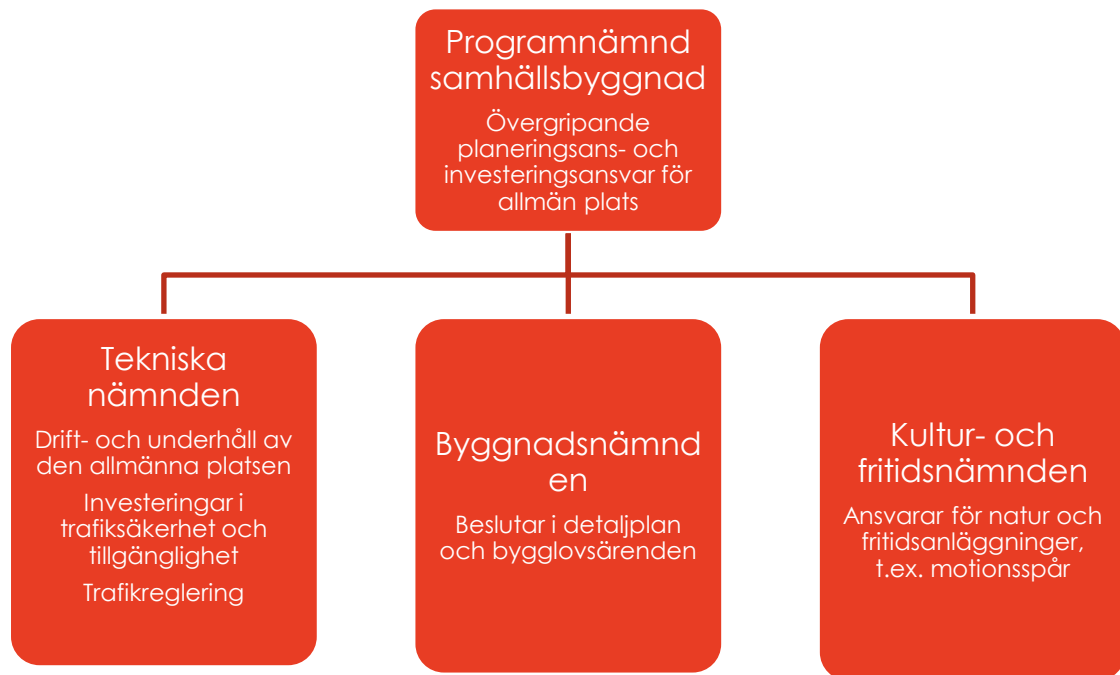
Ansvar för gångfrågor är idag delat mellan olika nämnder där Programnämnd samhällsbyggnad och Tekniska nämnden är de två som har det yttersta ansvaret.

Programnämnd samhällsbyggnad ansvarar för den fysiska planeringen, från översiktsplan till detaljplan där såväl trafikplanering och bebyggelseplanering ingår. Nämnden har det yttersta ansvaret för trafikplanering i kommunen och beslutar och ger uppdrag om såväl styrdokument som för de årliga stadsmiljö- och trafikinvesteringarna, vilka bl.a. innehåller åtgärder som gynnar fotgängare. De senaste åren har det funnits en specifik pott avsatta till gångstråk, men ett flertal andra pottor och projekt med gånginvesteringar.

Tekniska nämnden är väghållare och ansvarar för drift och underhåll av den befintliga allmänna platsen. Nämnden har dessutom ansvar för trafiksäkerhet och tillgänglighet, till vilka det årligen beslutas investeringsmedel. Nämnden är dessutom ansvarig för kommunens parker.

Kultur- och fritidsnämnden ansvarar för motions- och rekreationsområden, vilka är viktiga för det rekreativa gåendet i kommunen. Byggnadsnämnden ansvarar för detaljplaner och bygglov, och har därigenom ett ansvar att se till att det som byggs följer plan och bygglagen och att frågor rörande bl.a. tillgänglighet

tillgodoses, samt att det tillskapas infrastruktur för gående.



3.2.5. Investeringar, utredningar och löpande arbete

Investeringar för gångtrafik sker inom olika förvaltningar inom samhällsbyggnad dels via Stadsbyggnad genom Stadsmiljö- och Trafikenhetens investeringsbudget (gångstråkspott) och Tekniska förvaltningen för trafiksäkerhet. Även stadsmiljö har potter kring utveckling av platser och torg där satsningar på gångtrafik och vistelseytor är aktuellt. Med anledning av gångstråksstrategin kan det bli aktuellt att investeringsmedel ses över och att de delar och objekt som berör gångtrafik beskrivs mer detaljerat.

3.2.6. Planläggning och bygglovshantering

Örebro kommun arbetar ständigt med planering för framtiden, i olika avseenden och på olika nivåer. På en övergripande nivå, i översiktsplanen, redovisas de allmänna intressen som bör beaktas vid användning av mark och vatten. Syftet med planläggningen är att strukturera samhällsfunktioner genom att exempelvis reservera mark för vägar, boende, handel, industri och värdefulla naturområden. Vid planläggning av vägar beaktas alla olika transportslag och särskilt hur oskyddade trafikanter ska ta sig fram i sin rörelse genom det offentliga rummet.

I en fördjupad översiktsplan kan tydligare vägledning beskrivas, oftast handlar det om ett specifikt område där avsikterna behöver

redovisas mer detaljerat. Här kan också huvuddragen i en kvartersstruktur eller ett gatunät förklaras vilket bidrar till en mer noggrann vägledning vid nyttjande av mark. På en mer detaljerad nivå, i detaljplanen, regleras markens användning i detalj och det först i en detaljplan som har vunnit laga kraft som planen blir juridiskt bindande. I en detaljplan kan alltså vägnätverkets struktur på en detaljerad nivå studeras och i relation till hur platsens sammansättning förordas olika typer av lösningar. I planläggningen kan vägar och gators struktur skilja sig åt beroende på dess geografiska lokalisering.

I bygglovshandlingen tar Örebro kommun hänsyn till samtliga transportslag. Eftersom Trafikprogrammets mål syftar till att öka det hållbara resandet och med vetskapen att gångtrafikantens situation i trafiken är särskilt utsatt blir det viktigt att beakta gångtrafikantens behov. Detta gäller i synnerhet längs skolvägar där många barn går eller cyklar till skolan. När en bygglovsansökan kommer in till Bygglövsenheten kan ärendet sedan remitteras till andra berörda enheter. När en remiss kommer till Stadsmiljö- och Trafikenheten startar en intern utredning om bygglovs lämplighet. I bygglovshandlingen kan Stadsmiljö- och Trafikenheten påpeka och lämna erinran på olämpliga bygglovsansökningar vad det gäller trafiksäkerhet men också andra aspekter som bland annat framkomlighet, genhet och trygghet för gångtrafikanter.

3.2.7. Mått för gatusektioner för gång

Stadsbyggnad Trafik har riktlinjer vid planläggning, ny- och ombyggnation gällande gatusektioner. Mått för gatusektioner fungerar som en utgångspunkt och vidare analys krävs alltid utifrån omständigheterna i olika projekt. Omständigheter som kräver analys av mått kan vara exempelvis, omgivande bebyggelse, trafikflöde och funktion i gatunätet. Samtliga bredder bygger på VGU⁶.

För gång och cykelbana gäller måtten nedan, där * är bredden på huvudcykelstråk beror av flödet av cyklister. För huvudcykelstråk är framkomligheten för cyklisten i fokus, vid små flöden av både gång och cykel är en mindre bredd acceptabel. Sopsaltning kräver minst 3m.

Gång- & cykelbana	
Huvudcykelstråk*	≥4,5m
Stora flöden	≥4m
Små flöden	≥3,5m
Rekreativnät som del av huvudnät för cykel (små flöde)	≥3m

⁶ Vägar och gators utformning. Trafikverket, 2015.

Separering av gående från cyklister kräver minst en bredd på 3,5 meter på en gång- och cykelbana. I första hand ska separering ske med plattor för gång och asfalt för cykel för bäst taktila avgränsning mellan trafikslagen, annars är målning acceptabelt.

Bredd	Utan plattor		Med plattor	
	G	C	G	C
3,5 m	1,80	1,70	1,925	1,575
4,0 m	1,80	2,20	1,925	2,075
4,5 m	2,00	2,50	2,10	2,40

För endast gångbana eller trottoar gäller måtten nedan där Örebro kommun förväntas snöröja eller sköta driften.

Gångbana/trottoar	
Gångbana exkl. stolpar och hinder	≥2,25m
<i>ALM 7§ Allmänna råd: Gångytor ska vara 2,0m bred eller 1,8m bred och förses med vändytor</i>	

3.3. Identifierade brister och behov

I trafikprogrammet finns det generella mål som berör gångtrafik, exempelvis att det hållbara resandet ska öka till 60 procent år 2020. Brist på tydligt definierade mål för specifikt gångtrafik bidrar till negativa konsekvenser för gång som trafikslag då det finns risk för att gång inte uppmärksammas. Det är i sin tur sammanlänkat med behovet av att se gång som ett trafikslag i sin helhet. Utan mål för gångtrafik är det dessutom svårare med uppföljning eftersom det inte finns några indikatorer. Kontinuerlig uppföljning av data gällande gångtrafik är också en indikator som är behjälplig i uppföljningsskedet.

Dialog med fokus på gångtrafikanter sker idag inom gångstråkspotten, en pott där investeringsmedel är avsatta för just gående. Dock saknas ett metodiskt tillvägagångssätt där investeringar kopplat till både byggnation och drift utgår från riktade dialoger med särskilt viktiga målgrupper, med stöd från gångstråksstrategin. Investeringar gentemot gående har bäst resultat i kombination med var insatser främst behövs baserat på riktade dialoger, attitydundersökningar, stråkanalys och olycksstatistik från STRADA.

4. Mål

Örebro ska vara en gångvänlig kommun där gång betraktas som ett eget trafikslag. Gångstrategins mål är att alla i Örebro vågar, vill och kan gå. Alla ska ha möjlighet att gå i ett sammanhängande gångnät som är enkelt att orientera sig i. Gångstråken ska ha god framkomlighet, upplevas som trygga och säkra. Gångmiljöerna ska vara trevliga och attraktiva att vistas i. Kommunens mål ska vara att gångvänligheten i stadens gångstråk ska öka och att andelen gång ska bidra till att nå trafikprogrammets målsättning om minst 60 procent hållbara resor.



- Andelen gångresor ska bidra till att uppnå trafikprogrammets målsättning om minst 60 procent hållbara resor
- Den positiva upplevelsen av gångvänligheten i närmiljön och i de olika stadsdelarna ska öka.

Målen är i linje med trafikprogrammet. Uppföljning ska ske genom resvaneundersökning och regelbundna attitydundersökningar.

5. Strategi för en mer gångvänlig planering

För att skapa ett attraktivt gångnät måste ett flertal aspekter beaktas. Här förklaras viktiga strategier som tillsammans är avgörande för att skapa bra förutsättningar för ett ökat gående. Strategierna ska återspeglas i det löpande arbetet i kommunen och ska genomsyra hela stadsbyggnadsprocessen, från ÖP till bygglov, trafik- och stadsmiljöinvesteringar.

5.1. Närhet

Gångstråksnätet ska tillgodose och bidra till att knyta samman staden och minska de upplevda avstånden. Ett mer finmaskigt och sammanhängande gångstråk med struktur skapar valmöjligheter, tillgång men också närhet till målpunkter, såsom till kollektivtrafik och omgivande stadsdelar. Genheten i gångnätet skapar variation av gångförbindelser och gör det lättare att förflytta sig. Således är både genhet och närhet viktiga faktorer som länkar samman staden, skapar en användbar kvartersstruktur med möjlig variation av långa och korta länkavstånd till olika målpunkter. Variationen av gångförbindelser bidrar inte bara till att enkelt hitta en direkt färdväg till ett mål och fler möjligheter till att välja mellan olika färdvägar, utan bidrar också till att gångstråken är varierande och sammanhållande som stimulerar till promenader och motion.

5.2. Tillgänglighet

Örebro kommun följer övergripande internationella och nationella mål, att verka för alla människors lika värdes, stärkt jämställdhet och för att de mänskliga rättigheterna respekteras och efterlevs. En tydlig utgångspunkt är Agenda 2030, handlingsplanen Agenda 2030 som arbetar för att nå en inkluderande och hållbar stadsutveckling för alla. Likaså FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (prop. 2008/09:28). FN-konventionen tillförsäkrar människor med funktionsnedsättning full delaktighet och jämlikhet med tillgänglighet till hela samhället och alla samhällsfunktioner.

Kommunen arbetar kontinuerligt för att öka tillgängligheten, både fysisk tillgänglighet och bemötande samt delaktighet. I arbetet om undanröjande av enkelt avhjälpta hinder (17 kap 21 a § PBL) i den fysiska miljön, skapas ett mer tillgängligt samhälle för alla. För den med funktionsnedsättning är tillgänglighet extra viktigt, eftersom tillgängligheten är en förutsättning för att kunna delta i samhällslivet fullt ut.

Genom att bygga bort enkelt avhjälpta hinder blir det lättare för alla att ta sig fram på trottoarer, gångvägar, övergångsställen, parker och torg och därefter ta sig in i byggnader för att använda lokaler. Det innebär ett självständigare liv i flera avseenden, gör det lättare att bland annat delta i samhällets aktiviteter och ta del av samhällsfunktioner, träffa människor och besöka rekreationsområden samt möjlighet till en mer oberoende vardag. Det bidrar också till en högre grad av rörelsefrihet och bättre folkhälsa, både fysiskt och psykiskt.



Figur 6. Exempel på en otillgänglig bänk längs ett gång- och cykelstråk.

En god tillgänglighet är en förutsättning för att skapa gångvänliga miljöer. I gångstråksstrategin ska tillgängligheten för gångtrafikanter tillgodoses och flera faktorer behöver samverka för att göra gångstråken tillgängliga, som ska ske i en trafiksäker, trygg och estetiskt tilltalande miljö. I kommunal planering innebär det att tillgänglighetsskapande åtgärder ska tillämpas, och när det byggs nytt ska det alltid vara tillgängligt och byggas så bra, rätt och riktigt som det går. En tillgänglig stad gör det oftast bättre för alla och ökar gångvänligheten. Att göra rätt från början, är inte endast kostnadseffektivt men också ett sätt att tillgängliggöra staden på ett systematiskt sätt, främst vid nybyggnation. Det innebär exempelvis att tillgodose en jämn markbeläggning och använda markmaterial som ger god visuell och tydlig kontrast såsom taktila plattor, åtgärder som minskar risken för att snubbla och skapar enklare framkomlighet. En taktill avgränsning mellan gång och cykel används till fördel som tillgänglighetsskapande åtgärd, främst för

personer med nedsatt syn där det är viktigt att kunna känna av sin omgivning.



Figur 7 Gång-och cykelbana med taktil avgränsning- Karlsdalsallén

En god tillgänglighet innebär också att gångnätet är gent, att det är orienterbart nog för att kunna ta sig till målpunkter så smidigt som möjligt, att det innehåller alternativa vägar och att gångstråken är fria från barriärer som kan påverka fotgängarnas framkomlighet. I gångstråksstrategin ska det vara möjligt för alla att förflytta sig och vistas i gångnätet.

5.3. Orienterbarhet

Orienterbarhet handlar om samspelet mellan människan och omgivningen. En god orienterbarhet understöds med fördel av ett finmaskigt gångvägnät bestående av större parallella gator men även mindre gator som sammankopplar dessa i ett översiktligt nätverk. På vissa platser i staden kan det innebära att fler kopplingar och en omprioritering mellan trafikslagen behöver genomföras för att gångnätverket ska förbättras. En god orienterbarhet underlättar människans orienteringsförmåga samt förståelse för stadens uppbyggnad. Det finns i sin tur också aspekter som kan försämra orienterbarheten, bland annat barriärer i form av större gator med mycket biltrafik, större fastigheter, vattendrag och järnvägar. Örebro kommun arbetar bland annat med en rutnätsstruktur i sitt gatunät, vilket är en fördel sett till aspekter som är positiva för god orienterbarhet och trygghet.

Det ska vara enkelt att hitta rätt och orientera sig i staden som

gångstrafikant. Ett lättförståeligt gatunät ska bygga på att man på förhand inte behöver veta hur man ska orientera sig. Detta förebyggs av god vägvisning och ett finmaskigt och sammanhängande gatunät. För turister och andra besökare i staden blir en god vägvisning i synnerhet viktig för att dels visa vägen till olika målpunkter samt för att visa det verkliga avståndet mellan olika platser. Genom en god vägvisning kan fler välja att gå till olika målpunkter vilket i sin tur avlastar andra trafikslag. Vägvisningen kan bestå av vägvisningsskyltar men också till exempel kartor för att visuellt vara behjälpliga för gångtrafikanten. Vid ombyggnationer är det särskilt viktigt att genom vägvisning kommunicera och informera om eventuell omledning av gångtrafiken. Det är också viktigt att informera om förändringen i gångnätet på ett enkelt sätt så även barn och personer som för olika anledningar har svårt att orientera sig i staden förstår. Vissa kommuner har även arbetat fram applikationer med realtidsinformation som kan stötta gångtrafikanten innan, under och efter en resa till fots. Vägvisning är överhuvudtaget ett bra verktyg för gångtrafikanten att hitta i staden men signalerar också om att gångtrafikanten hör hemma i stadens miljö. Även om vägvisning kan bidra till en bättre orienterbarhet så behöver gatunätet i sig vara självförklarande.

Gångtrafikanter vill röra sig den genaste vägen till sin målpunkt och gör helst inte omvägar, även om det kan innebära att korsa vägen där bilar kör. Det ska var enkelt att orientera sig och förstå sin omgivning som gångtrafikant men det kan försvåras av barriärer och en dålig överblickbarhet. Genom att skapa god överblickbarhet över gatunätet där gångtrafikanten ser framför sig olika alternativ blir det enklare att hitta i staden. En god överblickbarhet skapar också trygghet. En kombination av visuell information, goda siktlinjer som överblickar stadsrummet och flera möjliga vägval är viktiga för gångtrafikanten.

För gångtrafikanten är det också viktigt att gångnätet är kontinuerligt. Genom att åtgärda svaga kopplingar där gångtrafikanten till exempel inte är prioriterad över andra trafikslag eller där gångnätet leder till en återvändsgata uppnås ett mer sammanhängande gångvägnät.

En flödesanalys eller gångnätsanalys kan hjälpa till att analysera gatunätet och se rörelsemönster i staden genom att mäta täthet, genhet och rymlighet. Det kan med fördel användas för att bedöma olika typer av stråk och vad de används till. Genom flödesanalys kan man till exempel också mäta korsningstätheten, som påverkar hur lätt det är att ta sig runt i ett område.

5.4. Trygghet

För en gångtrafikant är trygghet en särskilt viktig aspekt i rörelsen genom staden. En känsla av otrygghet och rädsla är oftast kopplad till risken att råka ut för olyckor eller bli utsatt för brott i det offentliga rummet. Risken att råka ut för olyckor kopplas till stor

del till trafiksäkerhet i trafikmiljön. Otrygghet handlar istället om en subjektiv upplevd trygghetskänsla. En känsla av otrygghet kan likväl vara föreställningen om ett yttre hot som ett faktiskt hot. Hur människor tolkar sin omgivning påverkar i sin tur den upplevda tryggheten och det är genom åtgärder i miljön som den upplevda tryggheten på en plats kan stärkas.

Att förebygga känslan av otrygghet handlar till stor del om reella trygghetsinsatser i miljön. Det är viktigt att bära med sig kunskap om skillnaden mellan hur män och kvinnor uppfattar det offentliga rummet, vad som tolkas som tryggt respektive otryggt. Kvinnor upplever i högre grad en större rädsla när det kommer till att vistas i det offentliga rummet, kopplat till rädsla att bli utsatt för sexuellt våld. Genom att kvinnor upplever platser som otrygga tar de istället omvägar eller undviker vissa platser i det offentliga rummet, i synnerhet när det är mörkt. Det är viktigt att förstå vilka aspekter som gör att en plats uppfattas som otrygg för att sedan implementera åtgärder. Till exempel kan en park under dagtid uppfattas som trevlig och ha ett stort rekreativt värde men kvällstid, när det är mörkt, undviks platsen. Dialog med flickor och kvinnor kan ge underlag för trygghetsinsatser på specifika platser.

För att skapa en trygg stad och i synnerhet trygga gångstråk är god belysning som lyser upp gångstråket och den närliggande omgivningen grundläggande. Platser med undermålig belysning skapar brist på överblickbarhet vilket i sin tur skapar otrygghet för gångtrafikanten. Således har belysning och dess strategisk placering stor betydelse för den upplevda tryggheten i det offentliga rummet. I det fortsatta arbetet med belysning blir det också viktigt att ta vara på platsens unika förutsättningar för att utreda vad som behövs på just den specifika platsen. Förstärkning av belysning kan särskilt behövas vid tunnlar, passager och korsningspunkter.

Trygghet handlar till stor del om överblickbarhet och att som gångtrafikant ha ett brett, överskådligt och öppet synfält. Det ska inte finnas hinder i närmiljön som blockerar överblickbarheten. Det kan till exempel handla om att röja buskage eller sly i en park eller längs ett gångstråk. Överblickbarhet kan också handla om att planera och bygga gångvägar med god översikt, i synnerhet i tunnlar som oftast kan uppfattas som otrygga. En tunnel ska förutom att ha god belysning och vara ljus också helst vara så rak som möjligt där gångtrafikanten ser vägen ut på andra sidan samt har en god överblick av vad som finns runt omkring. Till stor del handlar överblickbarhet om att som egen person ha en känsla av kontroll över omgivningen.

Flera valmöjligheter och gena kopplingar mellan målpunkter skapar också trygghet för gångtrafikanten. En sluten stad med brist på alternativa gångvägar kan istället upplevas som otrygg på grund av

att gångtrafikanten således bara har en eller ett fåtal valmöjligheter. En finmaskig gångnätsstruktur är därmed fördelaktig, även i en trygghetsaspekt.

Många upplever en känsla av trygghet där det finns liv, rörelse och mycket människor. Gångstråk som går igenom områden där det är en brist på social närvaro, i synnerhet då det är mörkt, kan istället i hög grad undvikas eftersom det uppfattas som otryggt. Det finns ett värde i att placera gångstråk längs med bilvägar, kollektivtrafikförbindelser och målpunkter som har en hög social närvaro. Således gagnas också trygghetsperspektivet av områden som har en god funktionsvariation till skillnad från funktionsuppdelade områden där vissa platser på vissa tider på dygnet har en låg social närvaro och en hög närvaro en annan. Det är mer fördelaktigt att stadsdelar i sådan stor utsträckning som det går, skapar social närvaro genom platser är levande under de flesta tider på dygnet.

Snabb sanering av klotter och åtgärder för att minska skadegörelse och nedskräpning i staden kan också ha en god effekt på trygghetskänslan. Ju mer skadegörelse, klotter och nedskräpning en plats har, desto sämre är upplevelsen av trygghet.

5.5. Jämställdhet och jämlikhet

Att prioritera och urskilja gång som ett trafikslag är positivt för jämställdhet och jämlikhet. Längre har bilen prioriterats i trafikplaneringen i staden och infrastrukturen vi har byggt upp är än idag anpassad efter bilens framkomlighet. I och med att bilen tidigare varit central i trafikplaneringen har den rumsliga uppdelningen av funktioner med höga hastigheter och avstånd mellan målpunkter för biltrafikens skull skett på bekostnad av gångtrafikanters behov. Eftersom kvinnor till större del än män reser hållbart då fler män kör bil än kvinnor, så bidrar ett ökat fokus på gångtrafikanter ett mer jämställt samhälle.

Det finns också grupper i samhället som av olika anledningar inte kan eller får äga och/eller köra bil, ex. barn, människor med funktionsnedsättning av olika slag, grupper med en låg socioekonomisk status eller människor som på annat sätt inte får eller kan köra bil. Att skapa gångvänliga miljöer med gena och framkomliga gångstråk är i sin tur positivt för alla.



Figur 8. Barn är ett exempel på en grupp i samhället som gynnas av god gångvänlighet.

För att bidra till att skapa ett mer jämställt samhälle är det viktigt att genomföra riktade dialoger för att nå marginaliserade målgrupper i samhället. En könskonsekvensanalys är ett användbart verktyg för att analysera hur en investering påverkar könen. En genderbudgetanalys kan i sin tur användas för att i efterhand analysera hur resurserna har tilldelats könen vid en genomförd investering.

5.6. Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet kopplat till gångtrafik handlar till stor del om drift och underhåll i gångmiljön men också utformning av gångbanor. Ytskikt med sprickor, sättningar, dåliga lagningar och andra ojämnheter i marken bidrar till en sämre gångvänlighet och att fler kan välja att inte gå. Därför är det viktigt att gångytorna i staden håller en hög standard, i synnerhet vid prioriterade gångstråk. Växtlighet ska underhållas för god sikt och reparationer av gångytor ska helst ske snabbt. Beläggningen ska vara jämn och halkfri. Det ska finnas en god belysning längs gångbanor med höga flöden och längs prioriterade stråk. Särskilt viktigt är god belysning vid korsningar och passager.

Vinterväghållning, inklusive sopning, sandupptagning och snöröjning är också centralt för gångtrafikanter då de är ett utsatt trafikslag under vintertid. Om en gångbana har god framkomlighet och underhålls regelbundet så vågar fler gå vilket resulterar i att även tryggheten höjs när säkerheten blir bättre. Det är viktigt att informera och påminna fastighetsägare om deras ansvar att renhålla och ploga utanför deras fastigheter. Satsningar att kommunicera drifthållaransvaret till fastighetsägare och villaägare ska genomföras för att öka standarden, säkerheten och tryggheten längs gångvägnätet.



Figur 9. Sopsaltning gör det enklare för oskyddade trafikanter att både gå och cykla under vintern.

Även vägen till kollektivtrafikhållplatser ska driftas och underhållas väl för gångtrafikanter. Gående ska kunna ta sig till hållplatser och stationer utan omvägar eller hinder i gångmiljön. Gångtrafikanter ställer höga krav på genhet och kan annars försätta sig i farliga situationer när de inte ser en direkt väg till sin målpunkt genom gångvägnätet.

Vid prioriterade gång- och cykelbanor, främst huvudecykelstråk ska gångtrafikanter och cykeltrafikanter separeras från varandra. Detta beror på att ett av de största problemen som gångtrafikanter upplever är konflikten mellan gående och cyklister. Genom att trafikslagen separeras minskar risken för konflikter på gemensamma gång- och cykelbanor. Gångbanan ska underhållas likvärdigt med cykelbanan för att minska konflikter mellan trafikslagen. Separeringslinjerna i marken ska hållas i gott skick och regleringen ska vara enkel att förstå i form av skyltning och märken i marken.

Smarta lösningar i trafiken för gående kan förbättra trafiksäkerheten, främst genom smart belysning och bättre signaler vid övergångar. Information på kommunens hemsida, sociala medier eller en applikation kan vara behjälplig för att fler medborgare ska hitta och även anmäla problem i det fysiska gångnätet. Problem i gångnätet kan lösas snabbare om allmänheten hjälper till att anmäla felande länkar i gångsystemet. På så sätt kan också fler använda gångnätet och väljer inte bort det på grund av ex. underhållsproblem eller undermålig omledning vid byggnation.

5.7. Framkomlighet

Framkomligheten för gående kan påverkas negativt av olika typer av barriärer, det kan vara större vägar, järnväg eller vattendrag. I Örebro utgör bl.a. motorvägen E18/E20, järnvägen Västra stambanan och Svartån stora barriärer. Framkomligheten kan även

begränsas av stora trafikmängder, höga hastigheter och tung trafik. Det finns även mindre barriärer som är lättare att avhjälpa för bättre framkomlighet, det kan vara saknade länkar i gångstråk eller kantstenar som kan sänkas.

Beroende på mängden gående på ett stråk kan utrymmet för gående variera. En utgångspunkt är att utrymmet ska vara tillräckligt för människor med funktionsnedsättning och att enkla hinder som t.ex. kantstenar i fel höjd avhjälps. Människor med full rörlighet gynnas också av att utrymmet och tillgängligheten är bra.

I stadskärnan ska fotgängare prioriteras före andra transportslag. På viktiga gångstråk, främst i centrala delar av staden samt längs barnskolvägar ska hastighetsräddade övergångsställen förordas framför gångpassager. Övergångsställen har en högre väjningsandel av bilar än gångpassager, särskilt de gångpassager som inte är upphöjda. Även en upphöjd gångpassage ger ofta upphov till förvirring och osäkerhet där det inte finns en samstämmighet mellan fordonsförare och gående. Väjningsandelen tenderar också att öka med lägre hastighet.⁷

Fotgängare ska prioriteras i stadskärnan där bilens framkomlighet ska ske på gåendes villkor. Genom att prioritera gående i trafiksignaler kan gående få en högre status gentemot andra trafikslag, framförallt biltrafiken. I stråk med höga flöden av gående kan detektorer känna av och ge prioritet vilket ökar bekvämligheten.

Framkomligheten kan begränsas tillfälligt för gående vid ombyggnationer av gator eller byggnader. Vid vägarbeten och byggnation ska det finnas en tydlig och god omledning. Framkomligheten vid omledning är i synnerhet viktigt för grupperna barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Höga krav ska ställas på återställande efter byggtid. Det är viktigt att gångtrafikanter upplever att gångnätet är tydligt och säkert, i synnerhet vid korsningar och längs gator med stort flöde av trafik.

⁷ Övergångsställen och gångpassager. En studie av utformning och trafiksäkerhet. SKL, 2019.



Figur 10 Barriärbryggande passage genom gång-och cykelbana under Hedgatan, Örebro.

5.8. Attraktivitet

Förutom att transportera sig från punkt A till B, har gång eller promenader för många människor ett egenvärde. Det är härligt att få frisk luft, motionera, återhämta sig, njuta av omgivningen eller bara röra sig bland andra människor.

Den som går rör sig något långsammare i omgivningen än de flesta övriga trafikslag och man uppfattar därmed mer av den omgivande miljön under en längre tid. En innehållsrik omgivning med till exempel varierande fasader, parker och andra aktiviteter är därför viktigt för gångtrafikantens upplevelse. För intrycket av gångstråket kan också annan utrustning till exempel papperskorgar vara nödvändig för att minska nedskräpningen längs stråket.

Möblering i gaturummet och längs gångstråk, till exempel sittmöjligheter, kan ha betydelse för människors vilja att gå utifrån om man orkar att gå en hel sträcka utan att ta en paus eller inte.

Att man som gångtrafikanter är mer utsatt för väder och vind kan både öka och minska attraktiviteten att gå. Även årstiderna kan bidra med ett varierande klimat för den som går.



Figur 13. Gångstråk i centrala Örebro med attraktiv omgivning som ger mervärde

Även luftföroreningar och buller påverkar upplevelsen av att gå. I Örebro mäts luftkvaliteten i korsningen Rudbecksgatan/Trädgårdsgatan. Bullernivåerna är uppskattade i en bullersimulering och ett åtgärdsprogram för buller finns framtaget.

För att skapa levande och människovänliga stadsrum, ska människan vara i fokus när stadens offentliga rum utformas. På så sätt skapas inbjudande platser där människan vill vistas och mötas. Därav är det viktigt att skapa förutsättningar i den fysiska planeringen att kunna främja aktivitet och interaktion i de offentliga rummen. Gångtrafikanter har därför en betydande roll för att främja ett sådant levande stadsliv, och för att kunna skapa funktionella stadsrum för gångtrafikanter behövs en attraktiv utomhusmiljö. Den behöver alltså både vara funktionell och stimulera till aktivitet för att det ska vara möjligt. Så genom att öka gångvänligheten i en stad skapas attraktiva och levande stadsdelar när de är väl integrerade med sin omgivning, det både främjar och uppmuntrar till en social hållbarhet och en fysisk aktiv livsstil⁸.

Hur attraktivt det är att gå och vistas i olika delar av kommunen kan följas upp med hjälp av en attitydundersökning.

⁸ Gehl J., 2011. Life between buildings. Using Public Space.

5.9. Hela resan perspektivet

När vi reser vill vi vanligtvis komma från start till målpunkt så snabbt och smidigt som möjligt. På avstånd upp till 1-2 kilometer är det ofta rationellt att gå hela vägen, särskilt om man beaktar den vardagsmotion som fås på köpet. Men på lite längre avstånd stärks cykelns och kollektivtrafikens attraktivitet om hela resan fungerar smidigt.

Med bättre förutsättningar att gå till stationer och hållplatser gynnas kollektivtrafiken eftersom upptagningsområdet ökar, samtidigt som individens totala restid minskar om man jämför med om denne istället skulle ha promenerat.



Figur 11. För fotgängare är genhet och framkomlighet till kollektivtrafikpunkter viktigt.

5.10 Informations-och påverkansåtgärder

Mobility management (MM) är ett koncept som bygger på att främja hållbara transporter och minska användningen av bilen genom att förändra resenärers attityder och beteende. Effektiva åtgärder inom mobility management kan med fördel påverka människor på ett positivt sätt. Med hjälp av insiktshöjande kampanjer som uppmuntrar människor att gå mer eller på andra sätt öka medvetenheten om gång kan fler påverkas att öka sitt hållbara resande.

MM är en kostnadseffektiv investering i jämförelse till att bygga ny infrastruktur. Även om MM- insatser i de flesta fall ger en marginell effekt själva så fungerar de bra som komplement till fysiska åtgärder eller i ett annat större sammanhang. För att MM ska fungera på bästa sätt är det viktigt att ha en tydlig målgrupp när en kampanj utformas, så även om gångtrafikanter är den stora målgruppen, kan det vara en god idé att fokusera ytterligare och bestämma sig för exakt vem eller vilka som kampanjen ska planeras för.

Fyrstegsprincipen innebär att i första hand försöka påverka resvalet och i sista hand bygga ny infrastruktur;

1. *Tänk om (påverkansåtgärder)*
2. *Optimera (effektivisera nyttjande av infrastruktur)*
3. *Bygg om (begränsade ombyggnationer)*
4. *Bygg nytt (nyinvesteringar)*

Nudging är också ett sätt att påverka målgrupper med beteendevetenskapliga verktyg och ingår i MM-konceptet. Med nudging skapas en valsituation där man styr beslutsprocessen utan att den upplevs som tvingande. För gångtrafikanter kan det till exempel handla om markeringar i gångbanan om var man ska gå eller andra typer av information genom markeringar och skyltar. Nudging kan på ett relativt enkelt sätt bidra till en roligare gångmiljö samtidigt som gångtrafikanter som rör sig i staden tar bättre beslut genom en lätt knuff i rätt riktning.

Exempel på aktiviteter inom MM för att öka gång kan vara:

- Information om möjligheter till gång till nyinflyttade
- Kommunikation vid ny- och ombyggnation kopplat till gång, ex. en ny gång- och cykelbana.
- Kampanj för att uppmärksamma trafikslaget gång och uppmuntra till att fler går
- Kommunikation med fastighetsägare om drift av trottoarer och gångbanor

Det finns också flera nätverk och etablerade organisationer som kan bidra med kunskap och ny forskning som med fördel kan användas vid informationsspridning och i kampanjer. T.ex.:

- Nätverk för säker gångtrafik
- Europeiska trafikantveckan
- Stiftelsen Tryggare Sverige
- MMMiS
- Purple flag

6. Åtgärdsområden

6.1 Förtätning

Placering av ny bebyggelse har en direkt påverkan på färdmedelsval och gångvänlighet. Andelen gående avtar snabbt vid avstånd över 1–2 km. Det enskilt viktigaste sättet att gynna gång som transportmedel är därför att bygga en tät och funktionsblandad stad, med korta avstånd mellan målpunkterna.

Översiktsplanen ger starkt stöd för detta och av utvecklingsstrategin för staden framgår bland annat:

- Örebro ska vara en tät växande stad i alla väderstreck.
- Örebro ska vara en stad med boendemiljöer med stor närhet till natur, parker, fritid, service och till stadskärnan.
- Örebro ska vara en sammanhållen stad med stadsdelar som kompletterar varandra och stadsområden som sitter ihop.
- Mötesplatser och fungerande vardagsliv i stadsdelarna skapas genom att tillkommande dagligvaruhandel, offentlig service, kultur- och fritidsaktiviteter etc. i stor utsträckning lokaliseras till vissa stråk och befintliga eller nya lokala centrum.
- Det område som uppfattas som innerstad kommer att växa genom förtätning och omgestaltung av huvudgator.

Inriktningen i översiktsplanen är även att förtäta landsbygden, genom att prioritera bebyggelseutveckling i tätorter, de småorter som är viktiga i sin bygd och de områden som förbinder dem med staden.

Det finns en stor potential för förtätning av staden som inte inkräktar på grönområden med sociala kvaliteter och denna fråga bör belysas mer i detalj, för att lyfta vinsterna för gångvänlighet och hållbar stadsplanering i stort.

6.2 Prioritera fotgängarna i stadskärnan

I stadskärnan ska alla kunna vistas i en trygg, trafiksäker och attraktiv miljö. Det betyder att kommunen ska verka för fler bilfria zoner, minskat antal markparkeringar för bil i för stadsmiljön attraktiva lägen, lägre hastighet för fordonstrafik och företräde för gående i alla konfliktpunkter med andra transportslag.

6.3 Prioriterade gångstråk

Gångstråksanalysen pekar ut ett flertal starka och sammanhängande stråk som binder samman centrum med tätortens yttre områden.

Stråken som tagits fram i gångnätsanalysen är baserade viktiga samhällsfunktioner så som busshållplatser, grund- och gymnasieskolor, arbetsplatser, bostäder och samlingslokaler. Dessa stråk bör anses viktiga ur fotgängares perspektiv och som en utgångspunkt i vidare utredning och inventering för framtida åtgärder.

I analysens resultat framgår det att fotgängare har svårt att röra sig mellan vissa stadsdelar som är isolerade från varandra. Barriärer som kan överbryggas eller på annat sätt förenkla fotgängares resa mellan målpunkter kan ligga till grund för framtida investeringar.

Trygghetsåtgärder längs längre, isolerade stråk och där färre människor rör sig längs med stråken kan vara angeläget att investera i trygghetsskapande åtgärder. Åtgärdsplaner kan tas fram i ett vidare arbete för respektive stråk som har pekats ut som viktigt i gångstråksanalysen. Här kan även regelbundna attitydundersökningar bidra till att formulera åtgärder i framtida åtgärdsplaner, i centrum såväl som i kommunens andra viktiga gångstråk.

Vidare inventering föreslås av gångstråk ur ett barnperspektiv. Trygghetsåtgärder är aktuellt i stadsdelar där många barn bor och där det finns starka gångstråk. Stadsdelar där trafiken är separerad kan vara problematiska för tryggheten, genheten och orienterbarheten, i synnerhet för barn. Vivalla, Lundby, Oxhagen och Brickebacken är exempel på sådana stadsdelar. Åtgärder kan kombineras av hastighetsbegränsningar längs starka gångstråk för att reducera olyckor där barn rör sig, i analysen pekas exempelvis Rudbecksgatan ut från centrum mot Universitetsområdet, Hagagatan från centrum mot stadsdelen Haga och Västra och Östra Nobelgatan mot Ekersvägen mot stadsdelen Varberga. Inventering av gångnätet intill skolor och fritidsaktiviteter där många barn rör sig kan ligga till grund för framtida åtgärdsplaner där man med fördel kan samarbeta med skolor genom dialog.

Även inventering av gångnätet intill vård- och omsorgsbostäder och andra bostäder riktade till äldre, kan ligga till grund för framtida åtgärdsplaner då äldre pekas ut som en viktig målgrupp bland fotgängare som oftast råkar ut för olyckor.

En gångstråksanalys för mindre tätorter i Örebro kommun⁹ visar dels var Örebro kommun är väghållare samt var större målpunkter finns. Förbättringspotential för gående finns men behöver utredas närmare för att formulera åtgärder. Till exempel nås ett flertal målpunkter genom att gå helt eller delvis i blandtrafik. Potentiella

⁹ Se bilaga 8.3

åtgärder för att förbättra gångvänligheten i de mindre tätorterna försvaras av att kommunen ibland inte alls är väghållare, som exempelvis i Odensbacken.

6.4 Datainsamling och uppföljning

För att hålla oss aktuella i vår statistik över andelen gångtrafikanter är det viktigt med uppföljning. Indikatorer i följande datainsamlingar ska regelbundet kontrolleras.

Uppföljning via indikator	Hur ofta?
Resvaneundersökning	Var fjärde år
Årliga fotgängarräkningar	Varje år
Trafiksäkerhet via STRADA	Varje år

Trafikmodellering kan idag användas för att se fotgängarflöden på en grov nivå. Det kan också användas i målstyrda scenarion där andelen gång totalt sett kan betraktas i staden genom simulerade flöden. Att mäta gångtrafik i modelleringsprogram är svårt och kan skilja sig mycket vid olika undersökningar. Det finns potential för att det i framtiden kan utvecklas men den nuvarande svårighetsgraden kan nog delvis återspegla sig i att gångtrafik tidigare inte varit fokus för trafikplaneringen men också på grund av att fotgängare är svårare att använda i modeller än till exempel bil- eller cykeltrafik.

Trafikutvecklingen i kommunen, inklusive tillgängliga data om gångtrafiken, redovisas i kommunens temarapport trafik, som utkommer vart annat år.

6.5 Trygghet och attityd

Genom att genomföra regelbundna attitydundersökningar, ha dialog med medborgare som resulterar i riktade åtgärder för att undanröja fysiska problem som upplevs som otrygga samt ta del av aktuell information inom området kan trygghetsaspekten för gångtrafikanter öka.

Uppföljning via indikator	Hur ofta?
Ta del av nationella trygghetsundersökningen (NTU)	Varje år?
Ta del av information från trygghetsvandringar (BRÅ)	Varje år
Dialog med medborgare för riktade åtgärder	Varje år?
Attitydundersökning genom medborgarenkät	Var fjärde år

6.6 Investeringar

Investeringar i gågnätet, både trafikinvesteringar samt drift, ska med fokus på brister som uppkommer från riktade dialoger, attitydundersökning, stråkanalys och baserat på olycksstatistik från STRADA bidra till en bättre gångvänlighet i kommunen. Kopplat till investeringar i gågnätet förefaller det sig viktigt att utarbeta ett metodiskt tillvägagångssätt för att uppnå ett arbetssätt som fokuserar på ovanstående punkter. Genderbudgetanalys kan användas för att utvärdera resursfördelningen mellan könen på investeringar. Fysiska åtgärder får även större effekt genom att kombineras med mobility management-insatser.

6.7 Information- och påverkansåtgärder

Information- och påverkansåtgärder kan genomföras för att öka andelen fotgängare och gångvänligheten i kommunen. Störst effekt fås genom att kombinera fysiska åtgärder med mobility management. Fler riktade insatser med fotgängare som målgrupp föreslås.

6.8 Drift och underhåll

Drift och underhåll av gångbanor, trottoarer och andra gångytor är en av de viktigaste åtgärderna för att gångvänligheten i Örebro kommun ska öka. Särskilt viktiga frågor gällande drift och underhåll kopplat till gång är:

- Vinterunderhåll av gångbanor vintertid
- God belysning, i synnerhet längs gångstråk med höga flöden, i centrum och vid broar/tunnlar/passager
- Jämn beläggning
- Röjning av sly och annan växtlighet för ökad trygghet och trafiksäkerhet
- Tillgänglighet längs gångstråk med ledstråk och taktila avgränsningar
- Framkomlighet vid gatuarbeten kräver god omledning och tillsyn av felanmälningar
- Information om hur medborgare gör en felanmälan på den fysiska miljön
- Påminna fastighetsägare om sitt ansvar för underhåll av trottoarer och tillhandahålla avtal med fastighetsägare för snöröjning
- Fortsätta förbättra tillgängligheten i den fysiska miljön på allmän plats, dels genom att undanröja enkelt avhjälpna hinder
- Vara öppna för att testa innovationer inom gång

6.9 Uppföljning

Uppföljning via indikator	Hur ofta?
Gångtrafikens omfattning	
Resvaneundersökning	Var fjärde år
Årliga fotgängarräkningar ¹⁰	Varje år
Trafiksäkerhet via STRADA	Varje år
Trygghet	
Ta del av nationella trygghetsundersökningen (NTU)	Varje år
Ta del av information från trygghetsvandringar (BRÅ)	Varje år
Insatser	
Dialog med medborgare för riktade åtgärder	Varje år
Attitydundersökning genom medborgarenkät	Var fjärde år
Genderbudgetanalys på investeringar	Var fjärde år

¹⁰ Potential finns att utveckla mätmetod för fotgängarräkningar och utreda hur vi kan komma fram till slutsatser som stämmer överens med det verkliga gångflödet över tid.

Referenser

Litteratur

Evaluating Active Transport Benefits and Costs. 2017. Victoria Transport Policy Institute

Gehl J., 2011. *Life between buildings. Using Public Space*. Didcot: Marston Book Services Limited

Gånganalys Örebro. ÅF. 2019

Gångstrategi för Örebro kommun – underlagsrapport.

Resvaneundersökning i Mälardalen hösten 2011. En gemensam undersökning av tågresandet mellan sju län, Markör och ÅF, mars 2012.

Resvaneundersökningen 2011

Resvaneundersökningen 2017.

Trafikverket och SKL 2013. *Gångbar stad. Att skapa nät för gående*, Stockholm och Borlänge: Trafikverket och SKL.

Trafikprogram för Örebro kommun, 2014

Vägar och gators utformning. Trafikverket, 2015.

Övergångsställen och gångpassager. En studie av utformning och trafiksäkerhet. SKL, 2019.

Översiktsplan för Örebro kommun, 2018

Bilagor

Gånganalys Örebro. ÅF. 2019

Enkät Attitydundersökning. Örebro kommun. 2019

Gånganalys mindre tätorter. Örebro kommun. 2019

Programnämnd samhällsbyggnad

Förslag till remiss av gångstrategi för Örebro kommun

Sammanfattning

Syftet med gångstrategin är att beskriva mål och ställningstaganden samt peka ut prioriterade insatsområden för att stärka gång som transportmedel.

Örebro kommun ska arbeta för gångvänlighet genom att planera för korta avstånd mellan målpunkterna och skapa ett sammanhängande gångnät med god orienterbarhet, framkomlighet, trygghet och säkerhet. Gångmiljöerna ska dessutom vara attraktiva att vistas i.

I gångstrategin beskrivs strategiska inriktningar för gångvänlig planering samt utgångspunkter inom åtgärdsområden för att förbättra gångnätet. Uppföljning ska ske via indikatorer för att säkerställa att det fortlöpande arbetet bidrar till målluppfyllelse.

Beslutsunderlag

- Gångstrategi för Örebro kommun, remissversion april 2020.
- Gångstrategi för Örebro kommun, underlagsrapport.

Förslag till beslut

Stadsbyggnad förslag till Programnämnd samhällsbyggnad:

- Att sända förslaget till gångstrategi på remiss till mottagare på bilagd sändlista, med en remisstid på 3 april – 30 september

Ärendet

Gång är hållbart, miljövänligt och positivt för folkhälsan. Fotgängare bidrar dessutom till liv och rörelse. Genom att betrakta gång som ett eget trafikslag synliggörs de särskilda behov som gångtrafikanten har.

Syftet med gångstrategin är att beskriva mål och ställningstaganden samt peka ut prioriterade insatsområden för att skapa en mer gångvänlig kommun. En mer utförlig beskrivning av utgångspunkter och nuläge finns i en separat underlagsrapport.

Viktiga strategier för gångvänlighet är att planera för korta avstånd mellan målpunkterna och skapa ett sammanhängande gångnät med god orienterbarhet, framkomlighet, trygghet och säkerhet. Gångmiljöerna ska dessutom vara attraktiva att vistas i.

I gångstrategin beskrivs strategiska inriktningar för gångvänlig planering samt utgångspunkter inom åtgärdsområden för att förbättra gångnätet. Uppföljning ska ske via indikatorer för att säkerställa att det fortlöpande arbetet bidrar till målluppfyllelse.



Gångstrategin inriktar sig på stråk där många människor rör sig eller där vi vill att många människor ska gå. Gångstrategin fokuserar på transportgående, där syftet är att ta sig till eller från en viss målpunkt, till skillnad från gång i rekreativt syfte.

Strategin berör främst Programnämnd samhällsbyggnad och Tekniska nämnden. Den ska fungera som underlag för verksamhets- och budgetplanering i berörda nämnder.

Konsekvenser

Förslaget till gångstrategi får inga direkta verksamhetsmässiga konsekvenser, eftersom strategin ska fungera som underlag för verksamhets- och budgetplanering i berörda nämnder.

En satsning på gång är en satsning på hållbarhet ur alla perspektiv. Med bättre förutsättningar till gång genom planering för en gångvänlig stad förbättras folkhälsan, klimatet och stadsmiljön. Alla har råd att gå. Med ett tillgängligt och tryggt gångnät blir ingen grupp i samhället diskriminerad.

Beredning

Förslaget till strategi har utarbetats vid enheten Stadsmiljö & trafik på Stadsbyggnadskontoret, i samråd med framför allt Tekniska förvaltningen men också med Vård- och omsorgsförvaltningen, Kommunala tillgänglighetsrådet, Social välfärd och säkerhetsavdelningen på Kommunstyrelseförvaltningen.

Ulrika Jansson
Programdirektör

Linnéa Lorinius
Trafikplanerare
Enheten Stadsmiljö & trafik



Bilaga 1

Sändlista av gångstrategi för Örebro kommun

Gångstrategi för Örebro kommun, remissversion april 2020 samt underlagsrapport skickas på remiss till:

Nämnder:

- Programnämnd samhällsbyggnad
 - Tekniska nämnden
 - Byggnadsnämnden
 - Kultur- och fritidsnämnden
 - Miljönämnden
- Programnämnd Social välfärd
- Programnämnd barn- och utbildning
- Landsbygdsnämnden
- Vuxenutbildnings- och arbetsmarknadsnämnden

Andra instanser:

- Kommunala tillgänglighetsrådet
- Pensionärsrådet
- Jämställdhetsdelegationen
- Polismyndigheten
- Region Örebro län
- City Örebro
- Öbo
- Futurum

7

Remissyttrande över förnyad granskning av förslag till översiktsplan för Kristinehamns kommun 19RS6134

Samhällsbyggnadsnämnden

Remissyttrande över förnyad granskning av förslag till översiktsplan för Kristinehamns kommun

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att förslaget till svar godkänns som Region Örebro läns svar till Kristinehamns kommun.

Sammanfattning

Kristinehamns kommun har remitterat förnyad granskning av förslag till översiktsplan för Kristinehamns kommun med anledning av omarbetningar i innehållet, bl.a. angående förslag till landsbygdsutveckling i strandnära områden. Förvaltningen föreslår att nämnden uttrycker stöd för kommunens strävan kring Vänertrafik samt försvarsmaktens utveckling. Kommunens förslag att exkludera järnvägsreservatet Björneborgspassagen bidrar vidare till kommunal tydlighet om vilka andra alternativ som har störst förutsättningar att bidra till en ny snabb järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm. Kvarvarande järnvägsreservat för detta ändamål har även god samverkan med befintliga motsvarigheter i Karlskoga kommun, vilket ökar förutsättningarna för att förbindelsen kan realiseras genom en stråklösning, varför förvaltningen föreslår att nämnden uttrycker sitt stöd för revideringen av järnvägsreservaten.

Ärendebeskrivning

Kristinehamns kommun har remitterat förnyad granskning av förslag till översiktsplan för Kristinehamns kommun med anledning av omarbetningar i innehållet, bl.a. angående förslag till landsbygdsutveckling i strandnära områden.

Beredning

Ärendet har beretts inom Regional utveckling i dialog med Svealandstrafiken AB och Karlskoga kommun.

Bedömning

Samrådstiden för förslag till översiktsplan medgav inte för samhällsbyggnadsnämnden att överlämna ett yttrande. Därför delgav förvaltningen Kristinehamns kommun tjänstemannasympunkter på förslaget vilka uttryckte att Region Örebro län såg positivt på kommunens intresse för att möjliggöra en återetablering av försvarsmakten i Kristinehamn samt att sådan etablering kunde få stor betydelse även för arbets- och bostadsmarknaden i Örebro län. För den händelse att försvarsmakten skulle återetableras uttrycktes även en positiv hållning till eventuella initiativ till samordning mellan berörda aktörer. Översiktsplanens beredskap för att möjliggöra utökad sjöfart i norra Vänern beskrevs som ett positivt bidrag till näringslivet i Örebro län. Beträffande järnvägsreservatet "M3", den så kallade Björneborgspassagen, samtyckte Region Örebro län till Karlskoga kommuns bedömning att järnvägsreservatet inte var förenligt med att skapa en ny effektiv järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm. För ökad tydlighet vad gäller kommunens prioriteringar framhölls därför att översiktsplanen eventuellt kunna vinna på att reservatet togs bort.

I det omarbetade förslaget har järnvägsreservat M3, även kallat Björneborgspassagen tagits bort vilket i positiv bemärkelse innebär en större tydlighet från Kristinehamn kommun med avseende på hur man väljer att formulera de mer gynnsamma möjligheterna att etablera en ny snabb järnvägsförbindelse. Efter samråd med Karlskoga kommun har även framkommit att förslaget väl anpassats till Karlskogas egen reservatsplanering för samma förbindelse. Förslaget till översiktsplan har därmed i tillfredsställande grad illustrerat kommunens prioriteringar och hänsynstagande till stråkaspekten på en framtida ny förbindelse mellan Oslo och Stockholm. Planen utgör därmed ett tydligt bidrag till en fysisk planering med förutsättningar att stärka de regionala och nationella tillväxtpotentialerna vilket är mycket positivt.

Region Örebro län ber avslutningsvis att få uttrycka tacksamhet för möjligheten att få yttra sig över förslaget.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Region Örebro läns remissyttrande innebär i sig inga konsekvenser för miljö-, barn- eller jämställdhetsperspektiven.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Patrik Ståhl

Sammanträdesdatum
2020-08-26

FöredragningsPM
Dnr: 19RS6134

Ekonomiska konsekvenser

Region Örebro läns remissyttrande har inga förväntade ekonomiska konsekvenser.

Uppföljning

Region Örebro län arbetar för ny snabb förbindelsen mellan Oslo och Stockholm, bl.a. genom delägarskap i bolaget Oslo- Stockholm 2.55. Kristinehamns fysiska planering är därför och inom det pågående arbetets ramar, föremål för naturlig löpande uppföljning.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM samhällsbyggnadsnämnden 2020-09-23

Remisshandlingar från Kristinehamns kommun.

Johan Ljung
Områdeschef

Skickas till:

plan@kristinehamn.se

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Patrik Ståhl

Sammanträdesdatum
2020-08-26

Beteckning
Dnr: 19RS6134

Kommunledningsförvaltningen, Kristinehamns
kommun

681 84 Kristinehamn

Svar på remiss angående förnyad granskning av förslag till översiktsplan för Kristinehamns kommun

Region Örebro län ser positivt på kommunens intresse för att möjliggöra en återetablering av försvarsmakten i Kristinehamn. En sådan etablering kan få stor betydelse även för arbets- och bostadsmarknaden i Örebro län. Om detta blir verklighet ser Region Örebro län också positivt på eventuella initiativ till samordning mellan berörda aktörer.

Översiktsplanens beredskap för att möjliggöra utökad sjöfart i norra Vänern utgör också ett positivt bidrag till näringslivet i Örebro län. Region Örebro län vill därför även uttrycka sitt stöd för kommunens målsättning gällande detta.

Region Örebro län ser positivt på kommunens beslut att exkludera järnvägsreservatet M3, den så kallade Björneborgspassagen. Därigenom ökar kommunens tydlighet beträffande vilka alternativ som kan innebära störst bidrag till en ny framtida tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm. Region Örebro län konstaterar att Kristinehamns fysiska planering för järnvägsstråket har tillkommit med hänsyn tagen till motsvarande i Karlskoga kommun, vilket stärker förutsättningarna för att förbindelsen ska vara möjlig att realisera genom ett sammanhängande stråk.

Region Örebro län vill avslutningsvis be att få tacka för möjligheten att ha fått lämna synpunkter på den förnyade granskningen av förslaget till ny översiktsplan för Kristinehamns kommun.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande
Samhällsbyggnadsnämnden

Skickas till:
plan@kristinehamn.se

Från: Joel Engström <Joel.Engstrom@Kristinehamn.se>

Skickat: den 12 juni 2019 17:29

Till: Region Örebro län <regionen@regionorebrolan.se>

Ämne: Meddelande om utställning av översiktsplan för Kristinehamns kommun

Hej!

Meddelar härmed om utställning av översiktsplan för Kristinehamns kommun.

När du skickar mejl till oss registreras dina personuppgifter för att vi ska kunna handlägga ditt ärende och uppfylla kraven i offentlighets- och sekretesslagen. Läs mer om hur vi behandlar personuppgifter på vår webbplats <https://www.kristinehamn.se>



Planeringsavdelningen
Joel Engström
plan@kristinehamn.se

Kungörelse – utställning av översiktsplan

Kommunstyrelsen har 2019-05-08 beslutat att godkänna utställningshandlingarna för Översiktsplan för Kristinehamns kommun. Utställningstid är **23 maj till 2 september 2019**. Välkomna att lämna synpunkter under utställningen.

Översiktsplanen visar kommunens viljeinriktning och anger kommunens syn på hur den bebyggda miljön ska bevaras och utvecklas genom att redovisa grunddragen i mark- och vattenanvändningen. Översiktsplanen är kommunomfattande och alla som bor och verkar i Kristinehamns kommun har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Resultatet av samrådet, kommunens kommentarer och förändringar som framförda synpunkter gett anledning till, redovisas i en samrådsredogörelse som också utgör en del av planhandlingarna. Större frågor att hantera efter samrådet har varit landsbygdsutveckling i strandnära lägen, hänsyn till översvämningsrisker, handelsstruktur i Kristinehamn, markreservat för järnväg och grönsstruktur.

I samband med att kommunstyrelsen godkände utställningshandlingarna beslutades samtidigt om följande ändringar:

- LIS-område 16, Nore, stryks ur översiktsplanen.
- Att sista punkten i rutan på sidan 119 ersätts med: ”Andra etableringar av vindkraft prövas från fall till fall”.

Den sistnämnda ändringen innebär ett för kommunen nytt förhållningssätt till vindkraftsetableringar som inte är storskaliga. Planhandlingarna har därför uppdaterats för att gå i linje med kommunstyrelsens beslut.

Planprocessen

Kristinehamns kommun har upprättat ett förslag till ny översiktsplan som varit föremål för samråd fr.o.m. 13 december 2017 t.o.m. 28 februari 2018. Utifrån inkomna synpunkter har förslaget därefter varit föremål för bearbetning och fördjupat utredningsarbete. Efter utställningstiden sammanställs åter inkomna synpunkter i ett utlåtande. Därefter tas ett förslag till antagandehandling fram. Tidsplaneringen utgår från målsättningen om att kommunfullmäktige ska kunna anta översiktsplanen i december 2019.

Planhandlingar

Under utställningstiden finns samtliga handlingar som hör till planförslaget utställda på:

Planeringsavdelningen, Kungsgatan 30 (kommunhuset)

Receptionens normala öppettider: mån-tors 07:30 – 12:00 och 13:00 – 16:30, fre. 07:30 – 12:00 och 13:00 – 16:00. Kontakta gärna planeringsavdelningen inför besök så att det finns personal på plats. (Observera att andra öppettider kan förekomma under sommaren)

Kristinehamns bibliotek, Tullportsgatan 13, tidningsrummet

Normala öppettider måndag – torsdag 10:00 – 19:00, fredag 10:00 – 17:00 (Observera att andra öppettider kan förekomma under sommaren)

Kristinehamns kommuns hemsida

kristinehamn.se/oversiktsplan

Översiktsplanens handlingar är:

Utställningshandling Översiktsplan för Kristinehamns kommun

Utställningshandling Miljökonsekvensbeskrivning av Översiktsplan för Kristinehamns kommun

Samrådsredogörelse Översiktsplan för Kristinehamns kommun

Kommunstyrelsen utställningsbeslut av Översiktsplan för Kristinehamns kommun

Under juni kommer vi att ha informationsmöte. Se särskild annonsering.

Upplysningar

Upplysningar om planförslaget lämnas av:

- Samhällsplanerare Joel Engström, 0550-885 49
- Planeringschef Kalle Alexandersson, 0550-880 02

Synpunkter

Har ni synpunkter på planförslaget ska dessa skickas skriftligen till:

Kommunledningsförvaltningen
1. Planeringsavdelningen
681 84 Kristinehamn

Märk kuvertet Översiktsplan

Alternativt per e-post till:

plan@kristinehamn.se

Synpunkter ska vara kommunen skriftligen tillhanda **senast 2019-09-02**.

KOMMUNSTYRELSEN



Kommunstyrelsen

§ 92

Ks/2018:10

Begäran om utställningsbeslut för ny översiktsplan för Kristinehamns kommun

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar om följande ändringar i utställningshandlingen av Översiktsplan för Kristinehamns kommun:

- Lis-område 16, Nore, stryks ur översiktsplanen.
- Att sista punkten i rutan på sidan 199 ersätts med: ”Andra etableringar av vindkraft provas från fall till fall.”

Kommunstyrelsen godkänner i övrigt utställningshandlingen av Översiktsplan för Kristinehamns kommun och de avväganden som gjorts i samrådsredogörelsen och beslutar där med att förslaget till översiktsplan kan ställas ut.

Sammanfattning

Kristinehamns kommun har upprättat ett förslag till ny översiktsplan som varit föremål för samråd fr.o.m. 13 december 2017 t.o.m. 28 februari 2018.

Förslaget är därefter varit föremål för bearbetning och fördjupat utredningsarbete. Begäran om utställningsbeslut ställdes till kommunstyrelsen 2019-04-02, men ärendet återremitterades med anledning av mindre justeringar samt att en färdig utställningshandling önskades som beslutsunderlag. Detta är nu genomfört.

Översiktsplanen visar kommunens viljeinriktning och anger kommunens syn på hur den bebyggda miljön ska bevaras och utvecklas genom att redovisa grunddragen i mark- och vattenanvändningen. Översiktsplanen är kommunomfattande och alla som bor och verkar i Kristinehamns kommun har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Resultatet av samrådet, kommunens kommentarer och förändringar som framförda synpunkter gett anledning till, redovisas i en samrådsredogörelse som också utgör beslutsunderlag. Större frågor att hantera efter samrådet har varit landsbygdsutveckling i strandnära lägen, hänsyn till översvämningsrisker, handelsstruktur i Kristinehamn, markreservat för järnväg och grönstruktur.

För att kunna gå vidare i processen med utställning av kommunens förslag krävs att kommunstyrelsen tar ställning till om planeringsavdelningen har beaktat inkomna synpunkter på ett för kommunstyrelsen acceptabelt sätt. När en översiktsplan upprättas ska kommunen ställa ut planförslaget för granskning



Kommunstyrelsen

§ 92 forts.

under minst två månader enligt plan- och bygglagen. Preliminärt sker utställning fr.o.m. **16 maj 2019** t.o.m. **19 augusti 2019**.

Beslutsunderlag

Förslag till Översiktsplan för Kristinehamns kommun, utställningshandling 2019
Samrådsredogörelse, 2019-04-30

Kommunstyrelsens behandling

Adam Slottnér (C) yrkar att sista punkten i rutan på sidan 199 ersätts med:
”Andra etableringar av vindkraft provas från fall till fall.”

Oscar Askling yrkar att Lis-område 16, Nore, stryks ur översiktsplanen.

Sammanträdet ajourneras 5 minuter.

Beslutsgång

Ordförande Marie Oudin (M) prövar först Adam Slottnérs (C) yrkande mot avslag och finner att kommunstyrelsen beslutat enligt Adam Slottnérs (C) yrkande.

Ordförande Marie Oudin (M) prövar sedan Oscar Asklings (MP) yrkande mot avslag och finner att kommunstyrelsen beslutat enligt Oscar Asklings (MP) yrkande.

Ordförande prövar sedan förslaget i övrigt mot avslag och finner att kommunstyrelsen beslutat enligt förslaget.

Skickas till

Planeringsavdelningen

B/S-19



Kommunstyrelsen

§ 115

Ks/2018:10

Förnyad granskning av översiktsplan för Kristinehamns kommun

Beslut

Kommunstyrelsen godkänner utställningshandlingarna av Översiktsplan för Kristinehamns kommun och de avväganden som gjorts i utställningsutlåtandet och beslutar där med att förslaget till översiktsplan kan ställas ut en andra gång.

Sammanfattning

Planeringsavdelningen har sammanställt synpunkter från utställningen av förslaget till ny översiktsplan. Ändringarna avseende LIS kräver ett förnyat granskningsyttrande från Länsstyrelsen och flera av de andra ändringarna är av stort allmänt intresse, varpå det reviderade förslaget bör ställas ut för på en andra utställning.

Beslutsunderlag

KSAU § 68 2020-05-19

Utställningsutlåtande, översiktsplan för Kristinehamns kommun
Översiktsplan för Kristinehamns kommun, utställningshandling II
Miljökonsekvensbeskrivning – Översiktsplan för Kristinehamns kommun, utställningshandling II

Kommunstyrelsens behandling

Oscar Askling (MP) yrkar att LIS-område L16 (Ölmeviken/Nore) tas bort i förslaget till översiktsplan.

Bjarne Olsson (S) och Ulf Engström (S) yrkar bifall till Oscar Asklings (MP) yrkande.

Eric Hesselius (L) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag.

Paul Brännlund (SD) yrkar på bordläggning till kommunstyrelsens sammanträde 8 september.

Beslutsgång

Ordförande Marie Oudin (M) prövar först om ärendet ska avgöras idag mot Paul Brännlunds (SD) yrkande mo bordläggning och finner att kommunstyrelsen beslutat att ärendet ska avgöras idag.

Ordförande prövar sedan Oscar Asklings (MP) ändringsyrkande mot avslag och finner att kommunstyrelsen beslutat enligt Oscar Asklings (MP) yrkande.



Kommunstyrelsen

§ 115 forts.

Votering begärs

Ja-röst för Oscar Asklings yrkande

Nej-röst för arbetsutskottets förslag

	Ja	Nej
Marie Oudin (M) ordförande		X
Jane Larsson (C) 1:e vice ordf.		X
Bjarne Olsson (S) 2:e vice ordf.	X	
Mats Hahne (M)		X
Marianne Cederhagen Cordes (C)		X
Eric Hesselius (L)		X
Oscar Askling (MP)	X	
Lars Nilsson (S)	X	
Ulf Engström (S)	X	
Björn Johansson (V)	X	
Paul Brännlund (SD)		X
Resultat:	5	6

Ordförande Marie Oudin (M) finner att kommunstyrelsen beslutat enligt arbetsutskottets förslag.

Reservation

Bjarne Olsson (S), Lars Nilsson (S), Ulf Engström (S) och Björn Johansson (V) reserverar sig till förmån för Oscar Asklings (MP) yrkande.

Beslutet sickas till

Planeringsavdelningen



Planeringsavdelningen
Joel Engström
plan@kristinehamn.se

Kungörelse – förnyad utställning av översiktsplan för Kristinehamns kommun

Kommunstyrelsen har 2020-06-02 beslutat om förnyad utställning av Översiktsplan för Kristinehamns kommun. Utställningstid är **12 juni till 28 september 2020**. Välkomna att lämna synpunkter under utställningen.

Översiktsplanen visar kommunens viljeinriktning och anger kommunens syn på hur den bebyggda miljön ska bevaras och utvecklas genom att redovisa grunddragen i mark- och vattenanvändningen. Översiktsplanen är kommunomfattande och alla som bor och verkar i Kristinehamns kommun har åter en möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Resultatet av utställning I, kommunens kommentarer och förändringar som framförda synpunkter gett anledning till, redovisas i ett utställningsutlåtande som också utgör en del av planhandlingarna.

Kristinehamns kommun bedömer att översiktsplanen har ändrats väsentligt när det gäller läge för markreservat för järnväg, förhållningssätt till vindkraftsetableringar, landsbygdsutveckling i strandnära läge och områden för verksamheter och handel i Kristinehamn vilket leder till att planen ska ställas ut på nytt.

Planprocessen

Kristinehamns kommun har upprättat ett förslag till ny översiktsplan som varit föremål för utställning under perioden 23 maj-2 september 2019. Utifrån inkomna synpunkter har förslaget därefter varit föremål för bearbetning och fördjupat utredningsarbete. Kristinehamns kommun bedömer att översiktsplaneförslaget har ändrats i sådan omfattning att ny utställning ska ske. Efter utställningstiden sammanställs åter inkomna synpunkter i ett utlåtande. Därefter tas ett förslag till antagandehandlingar fram. Tidsplaneringen för den fortsatta processen utgår från målsättningen om att kommunfullmäktige ska kunna anta översiktsplanen i januari 2021.

Planhandlingar

Under utställningstiden finns samtliga handlingar som hör till planförslaget utställda på:

Planeringsavdelningen, Kungsgatan 30 (kommunhuset)

Receptionens normala öppettider: mån-tors 07:30 – 12:00 och 13:00 – 16:30, fre. 07:30 – 12:00 och 13:00 – 16:00. Kontakta gärna planeringsavdelningen inför besök så att det finns personal på plats. (Observera att andra öppettider kan förekomma under sommaren)

Kristinehamns bibliotek, Tullportsgatan 13, tidningsrummet

Normala öppettider måndag – torsdag 10:00 – 19:00, fredag 10:00 – 17:00 (Observera att andra öppettider kan förekomma under sommaren)

Kristinehamns kommuns hemsida

kristinehamn.se/oversiktsplan

Översiktsplanens handlingar är:

Utställningshandling II Översiktsplan för Kristinehamns kommun

Utställningshandling II Miljökonsekvensbeskrivning av Översiktsplan för Kristinehamns kommun

Utställningsutlåtande Översiktsplan för Kristinehamns kommun

Kommunstyrelsen beslut om en andra utställning av Översiktsplan för Kristinehamns kommun

Upplysningar

Upplysningar om planförslaget lämnas av:

- Samhällsplanerare Joel Engström, 0550-885 49
- Planeringschef Kalle Alexandersson, 0550-880 02

Synpunkter

Har ni synpunkter på planförslaget ska dessa skickas skriftligen till:

Kommunledningsförvaltningen
1. Planeringsavdelningen
681 84 Kristinehamn

Märk kuvertet Översiktsplan

Alternativt per e-post till:

plan@kristinehamn.se

Synpunkter ska vara kommunen skriftligen tillhanda **senast 2020-09-28**.

KOMMUNSTYRELSEN

8

Förslag till remissyttrande över förslag till planprogram för Holmen, Örebro kommun

20RS5043

Samhällsbyggnadsnämnden

Förslag till remissyttrande över förslag till planprogram för Holmen, Örebro kommun

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att

överlämna förvaltningens förslag till synpunkter som sitt remissyttrande angående förslag till planprogram för Holmen, Örebro kommun

Sammanfattning

Region Örebro län ser positivt på intentionerna med planprogrammet för Holmen som utgör ett centralt beläget område med goda pendlingsmöjligheter, vilket kan stärka såväl den regionala som den storregionala samhällsutvecklingen. Projektets koppling till Bus Rapid Transport (BRT) lyfts liksom det regionala, nationella och Europeiska intresset i planskildhet för korsning med stambanan. För ett snabbare genomförande föreslår Region Örebro län att kommunen överväger att låta kostnaden för planskildheten, till del bäras av exploateringen. Region Örebro län lyfter vikten av att exploateringen sker i sådan takt att befintliga järnvägsreservat inte äventyras i avvaktan på starkare planeringsunderlag för ny järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm.

Ärendebeskrivning

Industriområdet Holmen ligger centralt i Örebro, ca 1-2 km norr om resecentrum och omfattar totalt ca 67 hektar. Området avgränsas i norr till E18/E20, i öster till bostadsområdet Hagaby, samt Östra Bangatan. I söder avgränsar området till Holmens bostadsområde och i väster till Hedgatan. Området inbegriper bl.a. Svampenterminalen där omlastning av gods tidigare har ägt rum.

På Holmen finns idag en stor blandning av verksamheter. Från industri med storskalig verksamhet till småskaliga verksamheter med stor bredd och blandad karaktär. Serviceinriktade företag, transport och logistik, maskinuthyrning, produktion med

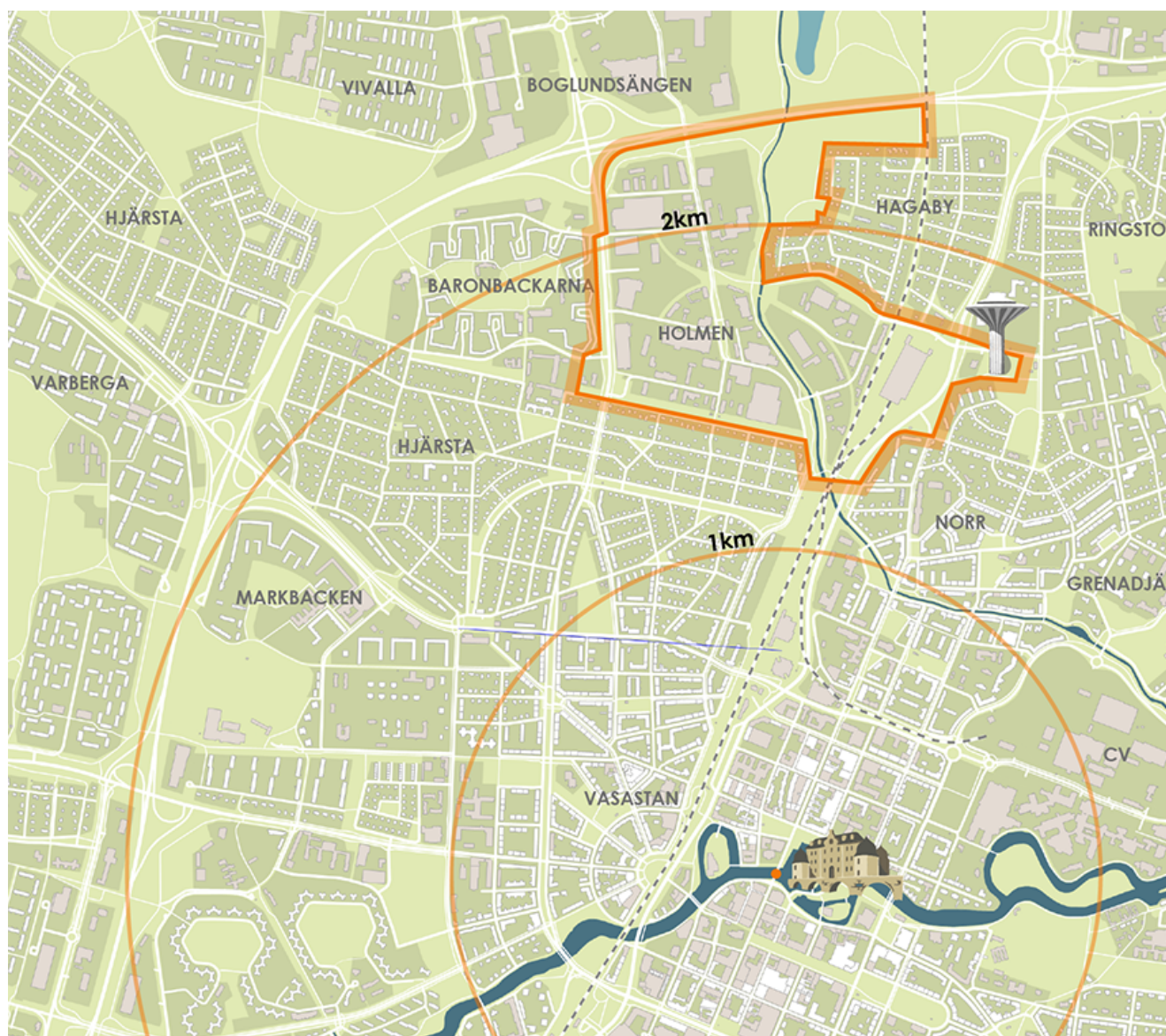
Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Patrik Ståhl

Sammanträdesdatum
2020-09-23

FöredragningsPM
Dnr: 20RS5043

mera Området har även en stor variation inom skötsel av fastigheten och mycket stängslade ytor vilket skapar en otillgänglig miljö som kan upplevas otrygg.

Förslaget är att utveckla Holmens industriområde till en central stadsdel med en mix av arbetsplatser, bostäder, skola, service, parker med mera. Stadsdelen ska också, på ett bättre sätt, kopplas samman med kringliggande stadsdelar.



Syftet med planprogrammet är att ta fram en aktuell helhetsbild över Holmen och utreda förutsättningar för områdets utveckling till en stadsdel med arbetsplatser, bostäder, skola, service, parker med mera.

Målet är att skapa goda förutsättningar för att området ska bli en levande och attraktiv stadsdel på 5, 10 och 30 års sikt.

Förslaget omfattar etablering av planskild järnvägs korsning.

Spårreservat enligt kommunens översiktsplan I översiktsplanen för Örebro kommun finns ett antal nya järnvägssträckningar utpekade. Planprogrammet berörs dels av ett reservat för snabbspår som viker av från stambanan i nordöstlig riktning i en tunnel, dels ett reservat längs med motorvägen i Holmens norra del. Båda reservaten behöver studeras djupare då sträckningarna innebär stora investeringar och områdespåverkan.

Beredning

Ärendet har beretts inom Regional utveckling i dialog med Regionfastigheter och Svealandstrafiken AB.

Bedömning

Region Örebro län ser positivt på intentionerna med planprogrammet för Holmen som utgör ett centralt beläget område med goda pendlingsmöjligheter, vilket kan stärka såväl den regionala som den storregionala samhällsutvecklingen. Genom projektet tillförs listan av framåtsyftande projekt med ytterligare ett område som har förutsättningar att skänka Örebro god framförhållning, bl.a. i relation till behovet av nya bostäder. Mindre uppmärksamhet får eventuellt de miljöföreningar som i samband därmed kan åtgärdas. Men värdet av sådana åtgärder bör också lyftas, bland annat mot bakgrund av den regionala utvecklingsstrategins mål om att åtgärda fler av länets förorenade områden.

Generellt sett bedömer Regionen att den planerade utvecklingen av Holmenområdet bidrar positivt till möjligheten att förflytta sig med kollektiva färdmedel och till Region Örebro läns och kommunens uppställda mål om hållbara persontransporter. Att bebyggelseförtätningen sker i den centrala delen av Örebro och längs med Bus Rapid Transport (BRT)- stråket är också mycket positivt sett ur ett kollektivtrafikperspektiv. Centumbildningen hamnar en bit in i området, 200-300 m från BRT-stråket. Region Örebro län konstaterar att om det lokala centralt försköts närmare Hedgatan skulle ännu fler kunna dra nytta av framtidens kapacitetsstarka kollektivtrafik.

Ett generellt önskemål för planeringen kring BRT-hållplatsen är att en hög exploateringsgrad medges för byggnaderna kring hållplatsen.

En stor utmaning i det befintliga kollektivtrafiksystemet är framkomligheten i de centrala delarna av staden. Regionen värdesätter därför att möjligheten behålls för att, vid behov, tillskapa körfält för kollektivtrafiken på Östra Bangatan. Även om den nya gatan genom Holmen kan ha en positiv effekt på trafikmängden på centrala gator önskar Region Örebro län att, tillsammans med Örebro kommun, genomföra en utredning beträffande behoven för den framtida kapacitetsstarka kollektivtrafiken på Östra Bangatan, inkl. busskörfält.

En viktig förutsättning som beskrivs i planprogrammet är en framtida vändplats för regionbussar vid Holmen/ Svampenterminalen med syftet att säkerställa en effektiv regional förbindelse med Örebro tätort. Region Örebro län vill i sammanhanget informera om att en konsult har givits uppdraget att studera den möjliga utformningen som ett led i, att på sikt, och gemensamt med kommunen, komma fram till en robust lösning.

Att de första etapperna i planprogrammets genomförande omfattar utkanten av Holmenområdet medför att trafikering med kollektivtrafiken kan ske med befintliga linjedragningar initialt. Region Örebro län är samtidigt positiv till att en ny central gata utformas för att kunna trafikera med kapacitetsstark kollektivtrafik på längre sikt, och kommer därför även att studera möjligheterna att trafikera gatan med kollektivtrafik på ett effektivt sätt.

Region Örebro län vill uttrycka en önskan om att kommunen planerar för två lägen där vårdcentraler kan uppföras, gärna i kontakt med vård- och omsorgsboende och familjecentral. Vårdcentralen bör i förekommande fall placeras med övrig handel och service i en kommunal eller lokal kärna med bra kollektivtrafikförbindelser (se bild sid 42). Byggnadsytan bör vara 1500 - 3000 m², om Region Örebro län inte väljer att utveckla ett större närsjukvårdscentrum, vilket kräver en större yta.

Markanvändningskartan ger intryck av att spegla ett ansvarsfullt förhållningssätt till buller och risker förknippade med järnväg och väg, vilket kan innebära att planprogrammets genomförande inte inkräktar på möjligheten att utveckla dessa riksintressen. Ställningstagandena kring trafik och infrastruktur ger också goda förutsättningar för hållbarhet och attraktivitet beträffande trafikslagen gång och cykel.

Region Örebro län ser positivt på att kommunen redan har gjort en utredning för planskild korsning under järnvägen för Mannatorpsvägen eftersom korsningen utgör en barriär för stadsbyggnadsutvecklingen.

Det föreligger samtidigt en nationell och regional vinst med en planskildhet eftersom framkomligheten på Godsstråket genom Bergslagen också kan öka till följd av åtgärden. Godsstråket genom Bergslagen utgör även en viktig länk för godstransporter mellan norra och södra Europa. För ett snabbare genomförande föreslår Region Örebro län att kommunen överväger att låta kostnaden till del bäras av exploateringen.

Planområdet inbegriper delar av i översiktsplanen utpekade reservat för framtida snabbare tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm. Dels i form av ett reservat för snabbspår som viker av från stambanan i nordöstlig riktning i en tunnel, dels ett reservat längs med motorvägen i Holmens norra del. Båda reservaten bör enligt kommunen studeras djupare då sträckningarna innebär stora investeringar och områdespåverkan. Region Örebro län samtycker till vikten av fördjupade studier av reservatens möjlighet att bidra till bättre förbindelsen mellan Oslo och Stockholm med stopp i Örebro. I avvaktan på klarhet kring hur järnvägsstråket i dess helhet genom Örebro kommun och i anslutning till angränsande kommuner är löst, vill Region Örebro län framhålla vikten av att utvecklingen av Holmen sker etappvis och på ett sätt som inte direkt eller indirekt begränsar möjligheten att använda dessa utpekade stråk för deras avsedda syfte.

Region Örebro län ser positivt på att underlaget för planprogrammet omfattar trafikanalyser av flöden och effekter på den till planområdet angränsande infrastrukturen. Analysresultaten utgör en resurs för en tidig dialog mellan berörda parter kring angelägna åtgärder.

Region Örebro län följer med intresse kommunens vidare arbete med planprogram för Holmen och deltar gärna i fördjupade samtal kring de synpunkter som framförts i remissyttrandet.

Region Örebro län ber att få tacka för möjligheten att ha fått yttra sig i ärendet.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Region Örebro läns remissyttrande innebär inga påtagliga konsekvenser för miljö- barn eller jämställdhetsperspektiven.

Ekonomiska konsekvenser

Region Örebro läns remissyttrande innebär inga förutsebara ekonomiska konsekvenser för Region Örebro läns ekonomi.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Patrik Ståhl

Sammanträdesdatum
2020-09-23

FöredragningsPM
Dnr: 20RS5043

Uppföljning

Det finns inget uppenbart skäl till uppföljning av Region Örebro läns yttrande i sig. Dock kommer flera av de framförda synpunkterna att följas upp genom löpande dialog med Örebro kommun inom ramen för respektive sammanhang, t.ex. beträffande genomförandet av Bus Rapid Transport (BRT).

Beslutsunderlag

Remisshandlingar till förslag till planprogram för Holmen, Örebro kommun.

Johan Ljung
Områdeschef

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Patrik Ståhl

Sammanträdesdatum
2020-09-23

Beteckning
Dnr: 20RS5043

Er beteckning
SAM972/2015

Stadsbyggnad Örebro kommun
Box 33400
701 35 Örebro

Remissyttrande över förslag till planprogram för Holmen, Örebro kommun

Region Örebro län ser positivt på intentionerna med planprogrammet för Holmen som utgör ett centralt beläget område med goda pendlingsmöjligheter, vilket kan stärka såväl den regionala som den storregionala samhällsutvecklingen. Genom projektet tillförs listan av framåtsyftande projekt med ytterligare ett område som har förutsättningar att skänka Örebro god framförhållning, bl.a. i relation till behovet av nya bostäder. Mindre uppmärksamhet får eventuellt de miljöföroreningar som i samband därmed kan åtgärdas. Men värdet av sådana åtgärder bör också lyftas, bland annat mot bakgrund av den regionala utvecklingsstrategins mål om att åtgärda fler av länets förorenade områden.

Generellt sett bedömer Regionen att den planerade utvecklingen av Holmenområdet bidrar positivt till möjligheten att förflytta sig med kollektiva färdmedel och till Region Örebro läns och kommunens uppställda mål om hållbara persontransporter. Att bebyggelseförtätningen sker i den centrala delen av Örebro och längs med Bus Rapid Transport (BRT)-stråket är också mycket positivt sett ur ett kollektivtrafikperspektiv. Centrumbildningen hamnar en bit in i området, 200-300 m från BRT-stråket. Region Örebro län konstaterar att om det lokala centrat försköts närmare Hedgatan skulle ännu fler kunna dra nytta av framtidens kapacitetsstarka kollektivtrafik.

Ett generellt önskemål för planeringen kring BRT-hållplatsen är att en hög exploateringsgrad medges för byggnaderna kring hållplatsen. En stor utmaning i det befintliga kollektivtrafiksystemet är framkomligheten i de centrala delarna av staden. Regionen värdesätter därför att möjligheten behålls för att, vid behov, tillskapa körfält för kollektivtrafiken på Östra Bangatan.

Även om den nya gatan genom Holmen kan ha en positiv effekt på trafikmängden på centrala gator önskar Regionen Region Örebro län att, tillsammans med Örebro kommun, genomföra en utredning beträffande behoven för den framtida kapacitetsstarka kollektivtrafiken på Östra Bangatan, inkl. busskörfält.

En viktig förutsättning som beskrivs i planprogrammet är en framtida vändplats för regionbussar vid Holmen/ Svampenterminalen med syftet att säkerställa en effektiv regional förbindelse med Örebro tätort. Region Örebro län vill i sammanhanget informera om att en konsult har givits uppdraget att studera den möjliga utformningen som ett led i, att på sikt, och gemensamt med kommunen, komma fram till en robust lösning.

Att de första etapperna i planprogrammets genomförande omfattar utkanten av Holmenområdet medför att trafikering med kollektivtrafiken kan ske med befintliga linjedragningar initialt. Region Örebro län är samtidigt positiv till att en ny central gata utformas för att kunna trafikera med kapacitetsstark kollektivtrafik på längre sikt, och kommer därför även att studera möjligheterna att trafikera gatan med kollektivtrafik på ett effektivt sätt.

Region Örebro län vill uttrycka en önskan om att kommunen planerar för två lägen där vårdcentraler kan uppföras, gärna i kontakt med vård- och omsorgsboende och familjecentral. Vårdcentralen bör i förekommande fall placeras med övrig handel och service i en kommunal eller lokal kärna med bra kollektivtrafikförbindelser (se bild sid 42). Byggnadsytan bör vara 1500 - 3000 m², om Region Örebro län inte väljer att utveckla ett större närsjukvårdscentrum, vilket kräver en större yta.

Markanvändningskartan ger intryck av att spegla ett ansvarsfullt förhållningssätt till buller och risker förknippade med järnväg och väg, vilket kan innebära att planprogrammets genomförande inte inkräktar på möjligheten att utveckla dessa riksintressen. Ställningstagandena kring trafik och infrastruktur ger också goda förutsättningar för hållbarhet och attraktivitet beträffande trafikslagen gång och cykel.

Region Örebro län ser positivt på att kommunen redan har gjort en utredning för planskild korsning under järnvägen för Mannatorpsvägen eftersom korsningen utgör en barriär för stadsbyggnadsutvecklingen. Det föreligger samtidigt en nationell och regional vinst med en planskildhet eftersom framkomligheten på Godsstråket genom Bergslagen också kan öka till följd av åtgärden. Godsstråket genom Bergslagen utgör även en viktig länk för godstransporter mellan norra och södra Europa.

För ett snabbare genomförande föreslår Region Örebro län att kommunen överväger att låta kostnaden till del bäras av exploateringen.

Planområdet inbegriper delar av i översiktsplanen utpekade reservat för framtida snabbare tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm. Dels i form av ett reservat för snabbspår som viker av från stambanan i nordöstlig riktning i en tunnel, dels ett reservat längs med motorvägen i Holmens norra del. Båda reservaten bör enligt kommunen studeras djupare då sträckningarna innebär stora investeringar och områdespåverkan. Region Örebro län samtycker till vikten av fördjupade studier av reservatens möjlighet att bidra till bättre förbindelsen mellan Oslo och Stockholm med stopp i Örebro.

I avvaktan på klarhet kring hur järnvägsstråket i dess helhet genom Örebro kommun och i anslutning till angränsande kommuner är löst, vill Region Örebro län framhålla vikten av att utvecklingen av Holmen sker etappvis och på ett sätt som inte direkt eller indirekt begränsar möjligheten att använda dessa utpekade stråk för deras avsedda syfte.

Region Örebro län ser positivt på att underlaget för planprogrammet omfattar trafikanalyser av flöden och effekter på den till planområdet angränsande

infrastrukturen. Analysresultaten utgör en resurs för en tidig dialog mellan berörda parter kring angelägna åtgärder.

Region Örebro län följer med intresse kommunens vidare arbete med planprogram för Holmen och deltar gärna i fördjupade samtal kring de synpunkter som framförts i remissyttrandet.

Region Örebro län ber att få tacka för möjligheten att ha fått yttra sig i ärendet.

För Region Örebro län

Nina Höijer
Ordförande
Samhällsbyggnadsnämnden

Skickas till:

samhallsbyggnad@orebro.se

(SAM 972/2015 anges i adressfältet)

Hej!

Nu finns ett förslag till Holmens framtida utveckling!
Samrådet pågår under perioden 7 maj - 30 september 2020.

Bifogat hittar ni samrådsbrev tillhörande Planprogram för Holmen.
I samrådsbrevet finns information om hur ni tar del av handlingarna via kommunens hemsida samt hur ni kan lämna synpunkter på förslaget. Handlingarna finns tillgängliga från och med idag, den 7 maj.

Har du vidare frågor är du välkommen att kontakta Örebro kommuns Servicecenter via telefon 019-21 10 00 eller e-post servicecenter@orebro.se. Ange då ärendenummer Sam 972/2015.

Hälsningar
Christin Gimberger och Anders Lind
Enheten för översiktlig planering
Stadsbyggnad, Örebro kommun

Till närboende, delägare i samfällighet, fastighetsägare och andra berörda inom samrådskretsen för Holmens planprogram.



Samråd

Planprogram för Holmen

Nu finns ett förslag till Holmens framtida utveckling. Vad tycker du? Mellan 7 maj–30 september har du möjlighet att ta del av förslaget och lämna dina synpunkter.

Vad innebär detta?

Ett planprogram tas fram för ett område eller stadsdel som står inför en utveckling. Det visar på kommunens mål och visioner med området, redovisar övergripande förutsättningar för en utveckling och underlättar kommande detaljplanering.

Förslaget är att utveckla Holmens industriområde till en central stadsdel med en mix av arbetsplatser, bostäder, skola, service, parker med mera. Stadsdelen ska också, på ett bättre sätt, kopplas samman med kringliggande stadsdelar.

Hur får jag mer information?

Du hittar mer information och alla handlingar på hemsidan:
orebro.se/holmen

Alla handlingar finns också tillgängliga på kommunens Servicecenter på Drottninggatan 5.

Servicecenter kan hjälpa dig om du vill få fysiska handlingar skickade till dig.

Samrådsmöte

Speciella tider kräver speciella åtgärder. När vi inte kan bjuda in till fysiska samrådsmöten så gör vi oss tillgängliga digitalt. På orebro.se/holmen finns kontaktinformation och löpande uppdateringar om samrådsaktiviteter.