



2013-10-08

Handlingsplan för parkering Örebro kommun

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









Innehållsförteckning

Inledning	3
Planera och samverka för god tillgänglighet	4
1. Uppdatera p-normen	4
2. Utred parkeringsköpet.....	4
3. Gör områdesvisa parkeringsplaner.....	4
4. Koordinera de kommunala aktörerna.....	5
5. Samverka med enskilda aktörer	5
6. Marknadsför och informera om stadskärnans parkeringsanläggningar	5
Anpassa parkeringen till ett hållbart transportsystem	5
7. Synliggör kostnaden för parkering.....	5
8. Utöka och höj kvalitén på cykelparkeringen.....	6
9. Gör en fördjupningsstudie av MC-parkering	6
10. Laddplatser för elbilar bör utredas	6
11. Ställplatser och uppställningsplatser för husbilar bör utredas.....	7
12. Stöd utbyggnad av bilpooler i startläge.....	7
13. Anpassa tids- och avgiftsreglering så att avsedd kundgrupp prioriteras.....	7
14. Anpassa successivt antalet allmänt tillgängliga parkeringsplatser i stadskärnan.....	7
15. Medverka till samnyttjande av parkering.....	8
16. Reducera antal parkeringsplatser vid arbetsplatser där det finns goda alternativ	8
17. Erbjud mer perifera parkeringsplatser för längre uppställningstider	9
18. Infarts- och pendlarparkeringar bör utredas.....	9
19. Se över skyltningen till p-platser i city så att de hänvisar bilisterna till rätt plats.....	9
Infoga parkeringen i ett gott stadsbyggande	9
20. Var noga med helheten när parkering infogas	9
21. Bygg gemensamma effektiva, trygga, säkra och attraktiva parkeringsanläggningar och ta bort markparkeringen.....	9
Utvärdera och följ upp tillgängligheten	9

Beslutat av Programnämnd Samhällsbyggnad 2013-10-08

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



Inledning

De åtgärder som krävs för att Örebro ska få en väl balanserad tillgänglighet genomförs successivt men måste ha en sammanhållen handlingsplan för att resultatet ska bli det önskade. Delarna i denna plan redovisas nedan och finns sammanställda i följande tabell.

Tabell 1 Sammanställning av åtgärder.

	Planera och samverka för god tillgänglighet	Ansvarig nämnd	Ansvarig förvaltning
1	Uppdatera P-normen	PNS	SBK
2	Utred parkeringsköpet	PNS	SBK
3	Gör områdesvisa parkeringsplaner	PNS	SBK
4	Koordinera de kommunala aktörerna	PNS	SBK
5	Samverka med enskilda aktörer.	PNS	SBK
6	Marknadsför och informera om stadskärnas parkeringsanläggningar	PNS	SBK
	Anpassa parkeringen till ett hållbart transportsystem		
7	Synliggör kostnaden för parkering	PNS	SBK
8	Utöka och höj kvalitén på cykelparkering	PNS	SBK
9	Gör en fördjupningsstudie av MC-parkering	PNS	SBK
10	Laddplatser för elbilar ska införas	PNS	SBK
11	Ställplatser och uppställningsplatser för husbilar bör utredas	PNS	SBK
12	Stöd utbyggnad av bilpooler i startläge	PNS	SBK
13	Avpassa tids- och avgiftsreglering så att avsedd kundgrupp prioriteras	TN	TF
14	Anpassa successivt antalet allmänt tillgängliga parkeringsplatser i stadskärnan	PNS	SBK
15	Medverka till samnyttjande av parkering	PNS	SBK
16	Reducera antalet p-platser vid arbetsplatser där det finns goda alternativ.	PNS	SBK
17	Erbjud mer perifera parkeringsplatser för längre uppställningstider	PNS	SBK
18	Infarts- och pendlarparkeringar bör utredas	PNS	SBK
19	Se över skyltningen av p-platser i city.	TN	TF
	Infoga parkering i ett gott stadsbyggande		
20	Var noga med helheten när parkering infogas	PNS	SBK
21	Bygg gemensamma effektiva, trygga, säkra och attraktiva parkeringsanläggningar och ta bort markparkeringen	PNS	SBK
	Utvärdera och följ upp tillgängligheten	PNS	SBK



Planera och samverka för god tillgänglighet

1. Uppdatera p-normen

Örebros parkeringsnorm bör uppdateras. Kommunen bör pröva bestämmelser som begränsar antalet parkeringsplatser i nya projekt. Maxnormer kan anges för att locka till samnyttjande och påverka exploitörens lokalisering i förhållande till alternativa transportsätt och tillgänglighet. Mer flexibilitet bör tas med i parkeringsnormen så att alternativa lösningar av PBL:s tillgänglighetskrav kan prövas.

2. Utred parkeringsköpet





I stadskärnan är det ofta svårt eller dyrt att lösa parkeringen inom fastigheten. Dessutom riskerar dessa lösningar att bli statiska sÄrlösningar utan möjlighet till samnyttjande. Formerna för parkeringsköp bör utvecklas. Kommunen kan få mer inflytande över framtida parkeringsplatsutbud genom att aktivt arbeta med parkeringsköp. Parkeringsköp är en av förutsättningarna för gemensamma, flexibla och samnyttjande parkeringslösningar.

3. Gör områdesvisa parkeringsplaner

Områdesvisa parkeringsplaner för Örebros olika delar skulle ge medborgarna en bättre anpassad tillgänglighet och stöd för att arbeta med gemensamma parkeringslösningar i områden som byggts och planerats innan bilen blev vanlig.

Inom ramen för de områdesvisa parkeringsplanerna kan närbarhetsstudier för de olika transportslagen genomföras. Närbarhetsstudier av acceptabla gångavstånd från parkering till stadens olika målpunkter skulle ge stöd för att justera utbud och användning av de olika parkeringsplatserna så att de gav en effektiv tillgänglighet. Den som vill förflytta sig inom staden ska ha flera alternativ. Bilen har tills nu haft en stor fördel. Utbyggnaden av gång-, cykel- och kollektivtrafik samt en mer prioriterad hantering av parkering för bilar bör medverka till ett mer balanserat utbud. Genom närbarhetsstudier kan skillnaden mellan transportslagen klarläggas och åtgärder vidtas.

Även boendeparkering kan prövas i de områdesvisa parkeringsplanerna. Behovet att parkera sin bil bör tillgodoses inom tomtmark på acceptabelt avstånd till bostaden. Kommunens parkeringspolicy ska ge stöd för att kunna ha bilen parkerad vid bostaden. Boendezonsparkering bidrar till att begränsa främmande parkering i området, t.ex. arbetsplatser, skolor eller pendlare. Regleringen gör det möjligt att lämna kvar bilen hemmavid för att ta ett annat fÄrdmedel. Boendeparkering kan dock konservera en stor användning av gatumark för parkering om avgiftsnivån är så låg att den inte kan ge finansiellt stöd för en annan lösning av parkering i området.

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



4. Koordinera de kommunala aktörerna

En väl avvägd parkering förutsätter att alla berörda aktörer känner till målbilden och medverkar till den genom sina beslut. Kommunens egna åtgärder bör samordnas så att exploateringsavtal, bygglov, etappindelning, trafikering etc. samordnas så att en resursnål parkering kan ordnas. De kommunala aktörerna som tecknar exploateringsavtal, markförvärv, detaljplan och bygglov behöver alla samordnas så att de principer och tillämpningar som anges i avtal etc. följer de intentioner som anges i parkeringsriktlinjerna. Även kommunens egna bolag är viktiga aktörer i sammanhanget.

5. Samverka med enskilda aktörer

De ägare av parkeringsanläggningar som är verksamma i Örebro bör knytas samman i en parkeringssamverkan. Avsikten med detta är att den parkering som staden behöver ska göras tillgänglig på ett attraktivt och effektivt sätt. Genom samverkan kan den gemensamma nyttan lyftas fram. Parkeringssamverkan kan resultera i olika samverkansformer, beroende av vilka åtaganden som de olika aktörerna är beredda att medverka till. P-samverkan avser att klarlägga och ge stöd för detta.

Exempel på frågor som kan behandlas i denna samverkansgrupp är:

Parkeringsledningssystemet

Kommunens roll blir att verka för att samtliga allmänna parkeringsanläggningar ska vara med i parkeringsledningssystemet.

Parkeringsstaxa i parkeringshus

Kommunen bör uppmuntra initiativ som sänker parkeringstaxan i parkeringshusen. Marknadsföring och information ang. stadskärnans parkeringsanläggningar

Marknadsföring och information om parkeringsanläggningar

Medverka till samnyttjande av parkering

Parkeringsövervakning

6. Marknadsför och informera om stadskärnans parkeringsanläggningar

Anpassa parkeringen till ett hållbart transportsystem

7. Synliggör kostnaden för parkering

Det är mycket vanligt att parkeringsplatser är subventionerade och att bara en mindre del av den verkliga kostnaden belastar brukarna. Detta leder till en konstlat hög efterfrågan på parkering och innebär dessutom att alla är med och betalar för den, oavsett om de har bil eller inte. Kommunen ska verka för att den verkliga kostnaden synliggörs genom att inte erbjuda fri parkering på gatumark, att förändra prissättningen i det egna beståndet (inklusive de parkeringar som ägs av de



kommunala bolagen) och genom att verka för lösningar som leder i denna riktning i samband med detaljplanering och bygglov.

8. Utöka och höj kvalitén på cykelparkeringen

Väl ordnade cykelvägar och säker cykelparkering vid kollektivtrafik och målpunkter och är viktigt. Cykel kan användas från dörr till dörr och ger därigenom användaren kortare gångavstånd till målet än vad andra transportslag ger. Cykelparkering bör även ordnas vid infarts- och pendelparkeringar samt alla större kollektivtrafikhållplatser. Cykelparkering på kvartermark bör ordnas vid bostäder och arbetsplatser. Cykelparkering ska vara trygga, av god kvalitet, ha väderskydd och det ska finnas möjligheter att låsa in eller fast cykeln. Följande frågeställningar behöver prövas; Utreda p-tal för cykel, inte bara en fråga om hur många, går det även att styra upp placering och kvalitet? Var finns behov av flera cykelparkeringar? Och med vilken kvalitet? Vilka bilparkeringar kan bli cykelparkeringar, fasta eller säsongsbundna? Ett särskilt problem är möjligheten att parkera cykeln vid riklig snötillgång. Visserligen är antalet cyklister markant färre då, men å andra sidan är det många cykelställ som inte snöröjs. Se över design med snöröjning i åtanke. Utforma strategi med prioriteringar. Rutiner för upprepning av gamla cyklar behövs.

9. Gör en fördjupningsstudie av MC-parkering

Mc-parkeringar har ett ökande intresse. I takt med att olika slags av el- och motordrivna smärre fordon tillkommer, ökar behov och intresse för ordnade MC-parkeringar.

10. Laddplatser för elbilar ska införas

Fordon med behov av laddningsplatser är ännu få men kan förväntas öka. Kommunen ska se till att offentliga laddplatser kommer till stånd, dels för att inte försvåra introduktionen av elfordon och dels för att marknadsföra ”den gröna staden”. Huvudsstrategin ska vara att ordna laddningsmöjligheter i parkeringshusen, då dessa är mycket enklare att ordningsställa än på allmän platsmark.

I framtiden kan det uppstå ett större behov av offentliga laddpunkter. Det kan även bli aktuellt att samverka med näraliggande kommuner och den regionala kollektivtrafikmyndigheten om laddinfrastruktur, exempelvis vid pendelparkeringar.



11. Ställplatser och uppställningsplatser för husbilar bör utredas

12. Stöd utbyggnad av bilpooler i startläge

Samnyttjande av fordon är eftersträvansvärt. Av det skälet bör bilpooler stödjas i startläget genom att erbjuda attraktiva platser där de inte tränger undan prioriterade behov.

13. Anpassa tids- och avgiftsreglering så att avsedd kundgrupp prioriteras

I stadskärnan är det besökarna som är prioriterade. För alla andra platser bör en anpassning ske mellan hur stor parkering som går att ordna och vem det är som mest behöver den. Parkeringsavgiften på gatumark bör inte vara högre än i parkeringshusen. Avgiften på gatan kan lätt bli marknadsledande. Allmän tillgänglig parkering bör regleras med tid och avgift. Kombinationen ger en tydlig signal till den som parkerar vad platsen är avsedd för. Avgift är ett bra stöd för att påverka användningen av bilen och valet av transportmedel. Avgiftsnivåer bör sättas så att de ger önskad efterfrågan och beläggning av platserna. Tidsreglering är ett bra sätt att säkerställa att långtidsparkering undviks och att ärenden och besöks underlättas. Parkering på allmänt tillgängliga platser ger korta gångavstånd och därmed hög attraktivitet. Dessa parkeringsplatser bör användas till de mest prioriterade kundgrupperna, de som besöker eller har ärenden som är kortare än en halv dag. Då regleringarna ses över kan också möjligheterna att ge avgiftsfri parkering för de boende under nätter och helger prövas.

14. Anpassa successivt antalet allmänt tillgängliga parkeringsplatser i stadskärnan

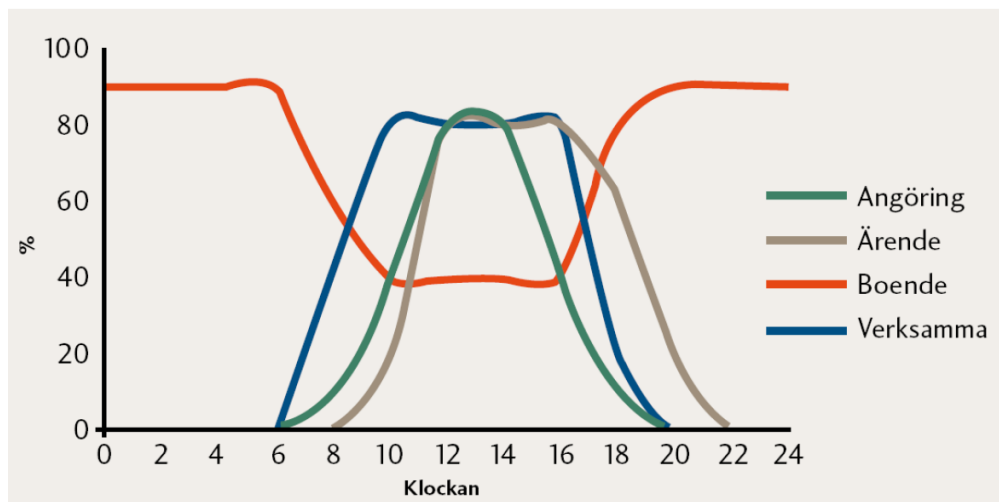
Konkurrensen om stadens mark ökar. Ett mer effektivt transportsystem ska använda de tillgångar det har på ett optimalt sätt. Genom att förändra regleringen kan prioriterade kundgrupper ges fördel, genom att reglera så att boende och verksamma stegvis får lite längre att gå till sin bil kommer en del av dem efterhand att välja andra alternativ, genom att ta ut den reella kostnaden kommer fler objektiva val att ske. Efterfrågan på och behov av parkering är två skiljda saker. De rörelsehindrades behov och behovet av cykelparkering bör uppfyllas. Bilparkeringens behov är inte möjliga att uppfylla inom tätbebyggt område. Behovet bör hanteras så att efterfrågan matchas med reglering, pris och alternativ så att en väl avvägd balans mellan tillgång och efterfrågan uppstår. Markparkering i stadskärnan tar värdefull mark i anspråk. Mark som kan användas på ett för staden mer värdefullt sätt. En successiv förändring av användningen av parkering bör ske så att prioriteringen av ärenden till stadskärnan prioriteras tydligare och



arbets- och boendes parkering flyttas från de allmänt tillgängliga platserna eller reduceras.

15. Medverka till samnyttjande av parkering

Det finns fler än fem parkeringsplatser per bil i Sverige. De flesta parkeringsplatser står därför tomma. Ett av skälen till att de är många och står tomma är att de är reserverade för en person eller för ett bestämt syfte. Det är mer rationellt om platserna kan användas för flera syften. En förutsättning för samnyttjande är att brukargrupper med olika behov finns inom acceptabelt gångavstånd. Boende och verksamma är två grupper som skulle kunna samnyttja en grupp av platser med ökad verkningsgrad som följd. Samnyttjande är också möjligt mellan andra grupper där användningstiden skiljer sig över dygnet, t.ex. infartsparkering, fritidsaktiviteter, etc.



Figur 1 Belägningsgrad för olika kundgrupper

16. Reducera antal parkeringsplatser vid arbetsplatser där det finns goda alternativ

Arbetsgivare bör inte erbjuda sina anställda gratis parkering. Ett sådant erbjudande uppmuntrar bilanvändning och tar stora ytor i anspråk. Kommunen och andra offentliga arbetsgivare bör vara förebilder och ta ut ett marknadsmässigt pris av sina anställda och helst i form av en avgift som betalas varje dag. När arbetsplatsparkeringar avgiftsbeläggs behöver fri gatuparkering fasas ut i motsvarande områden. Fri parkering vid arbetsplatser är en beskattningsbar förmån. Kommunen bör i dialog med Skatteverket arbeta för att denna redovisas av arbetsgivarna.



17. Erbjud mer perifera parkeringsplatser för längre uppställningstider

Parkering en bit från stadskärnan behöver inte innebära en negativ inverkan på tillgängligheten. Om gångavstånden är acceptabla till målpunkterna kan ökad gångtrafik stimulera folkliv och omsättning i butikerna. Örebro bör inventera och avsätta mark för framtida parkeringsbehov en bit från stadskärnan. När stadskärnan förtätas och parkeringsytor tas i anspråk bör det finnas alternativa parkeringsplatser en bit från stadskärnan för de som bor och arbetar där. Tillgängligheten med andra transportmedel, gång, cykel och buss, är också en del av tillgängligheten. Platser för rörelsehindrade måste naturligtvis alltid reserveras nära målpunkterna.

18. Infarts- och pendlarparkeringar bör utredas

19. Se över skyltningen till p-platser i city så att de hänvisar bilisterna till rätt plats

Infoga parkeringen i ett gott stadsbyggande

20. Var noga med helheten när parkering infogas

Parkering kan vara en väl infogad del av stadsbyggandet. Den kan också vara ett förfulande inslag. Ibland har mark tagits i anspråk för parkering där andra aktiviteter då har trängts undan. Helheten är viktig. En avvägning mellan olika intressen bör ske så att parkering infogas på ett sätt som gör att den tillför tillgänglighet utan att andra stadsbyggnadsintressen blir oacceptabelt tillbakatryckta. Ett gestaltungsprogram för hur parkeringsanläggningar i Örebro kan utformas är ett sätt att ange hur frågan ska behandlas.

21. Bygg gemensamma effektiva, trygga, säkra och attraktiva parkeringsanläggningar och ta bort markparkeringen

Gemensamma parkeringsanläggningar kan göras så stora att de kan ge stöd för samnyttjande. De ger också möjlighet till flexibilitet. När efterfrågan ändras kan användningen av dem justeras.

Utvärdera och följ upp tillgängligheten

De mål som satts upp för parkeringssystemets utveckling i Örebro behöver följas upp. Uppföljningen bör integreras med Örebros sätt att hantera kvalitetssäkringen av sin planering. Antal, placering och reglering av parkeringsytorna samt dess användning bör regelbundet inventeras och analyseras så att en optimal användning kan stödjas. Resultatet av denna analys bör, återkommande redovisas för ansvarig nämnd, så att stöd för korrigerande åtgärder kan vidtas.