



Uppföljning av parkeringsriktlinjer för Örebro kommun 2023.

Innehåll

Sammanfattning	3
Inledning	4
Styrdokument	4
Parkeringsriktlinjer med handlingsplan	4
Läsanvisning	5
Förankring	5
Uppföljning av parkeringsriktlinjernas mål	6
1. Att stadsutvecklingen sker i balans	6
2. En väl balanserad tillgänglighet	6
3. En attraktiv stadsmiljö	7
4. En god miljö och bättre hälsa	8
5. Ett resurseffektivt parkeringssystem	8
Uppföljning av handlingsplanens åtgärder	9
Planera och samverka för god tillgänglighet	9
Anpassa parkeringen till ett hållbart transportsystem	11
Infoga parkering i ett gott stadsbyggande	20
Utvärdera och följ upp tillgängligheten	21
Förslag på fortsatt arbete	22
1. Höj kunskapsnivån bland offentliga och privata aktörer	22
2. Synliggör kostnaden för parkering	22
3. Utöka avgiftsområdet och justera kostnaderna för bilparkering	23
4. Minska antalet markparkeringar för bil i stadskärnan	24
5. Verka för gemensamma lösningar i nya områden	24
6. Fortsätt arbeta med områdesvisa parkeringsplaner	24
7. Utöka och kvalitetssäkra cykelparkeringarna, peka ut särskilda platser för elsparkcyklar	25
8. Revidera parkeringstalen	25
9. Genomför pilotprojekt kring pendlarparkeringar	26
10. Informera om stadskärnans parkeringsanläggningar	26
11. Skärp p-övervakningen och var mer restriktiv med dispenser	26
12. Organisera regelbunden uppföljning och återkoppling	26

Sammanfattning

Örebro kommuns parkeringsriktlinjer med tillhörande handlingsplan antogs 2013 och följs nu upp för andra gången.

Vid den föregående uppföljningen 2020 bedömdes fyra av fem mål vara delvis uppnådda och ett mål ej uppnått. Denna bedömning kvarstår. Dock är betydligt fler åtgärder påbörjade eller genomförda.

Den enskilt viktigaste åtgärden sedan riktlinjerna antogs är framtagandet av flexibla parkeringstal (åtgärd 1). Med de flexibla parkeringstalen har det också blivit lättare att tillämpa parkeringsköp (åtgärd 2) och samnyttja parkeringsplatser (åtgärd 15). De flexibla p-talen har även gynnat expansionen av bilpooler (åtgärd 12). Kommunen har arbetat ambitiöst med att förbättra cykelparkeringarna (åtgärd 8). Områdesvisa planer (åtgärd 3) har visat sig vara ett bra verktyg för att kartlägga nuläge och belysa behov av förändringar på stadsdelsnivå. Vi är även på väg att hantera frågan om pendlarparkeringar (åtgärd 18).

Dock har vi inte fullt ut hanterat flera av de åtgärder som har stor betydelse för möjligheten att nå måluppfyllelse, nämligen att synliggöra kostnaden för parkering (åtgärd 7), att anpassa tids- och avgiftsreglering så att avsedd kundgrupp prioriteras (åtgärd 13) och att successivt anpassa antalet allmänt tillgängliga parkeringsplatser i stadskärnan (åtgärd 14).

Tabellen nedan sammanfattar alla åtgärder i handlingsplanen. Av totalt 22 åtgärder kan 14 betraktas som genomförda och ytterligare sju som delvis genomförda. Det är en påtaglig förbättring jämfört med förra uppföljningen 2020 då åtta åtgärder inte påbörjats, jämfört med bara en denna gång.

Åtgärd	2020	2023
1. Uppdatera p-normen	JA	JA
2. Utred parkeringsköpet	JA	JA
3. Gör områdesvisa parkeringsplaner	NEJ	JA
4. Koordinera de kommunala aktörerna	NEJ	JA
5. Samverka med enskilda aktörer	NEJ	DELVIS
6. Marknadsför och informera om stadskärnans parkeringsanläggningar	DELVIS	DELVIS
7. Synliggör kostnaden för parkering	DELVIS	DELVIS
8. Utöka och höj kvalitén på cykelparkeringen	JA	JA
9. Gör en fördjupningsstudie av MC-parkering	JA	JA
10. Laddplatser för elbilar bör utredas	JA	JA
11. Ställplatser och uppställningsplatser för husbilar bör utredas	JA	JA
12. Stöd utbyggnad av bilpooler i startläge	JA	JA
13. Anpassa tids- och avgiftsreglering så att avsedd kundgrupp prioriteras	NEJ	DELVIS
14. Anpassa successivt antalet allmänt tillgängliga parkeringsplatser i stadskärnan	NEJ	DELVIS
15. Medverka till samnyttjande av parkering	DELVIS	JA
16. Reducera antal parkeringsplatser vid arbetsplatser där det finns goda alternativ	DELVIS	DELVIS
17. Erbjud mer perifera parkeringsplatser för längre uppställningstider	NEJ	NEJ
18. Infarts- och pendlarparkeringar bör utredas	JA	JA
19. Se över skyltningen till p-platser i city så att de hänvisar bilisterna till rätt plats	JA	JA
20. Var noga med helheten när parkering infogas	JA	JA
21. Bygg gemensamma parkeringsanläggningar och ta bort markparkeringen	NEJ	DELVIS
22. Utvärdera och följ upp tillgängligheten	NEJ	JA

Inledning

Under lång tid har det varit självklart att bereda mer plats för bilen och tillgodose ”parkeringsbehovet” vid bostäder, arbetsplatser och besöksmål.

Men i takt med att staden växer och vi blir allt fler som ska dela på samma yta är en fortsättning på samma spår inte möjlig. I stället för ”behov” måste vi tala om en efterfrågan på parkering, som ju påverkas av tillgången på platser och deras reglering.

Ett mer marknadsorienterat sätt att se på parkering är inte unikt för Örebro utan en utveckling vi ser i alla medelstora och större städer. En viktig drivkraft är strävan att skapa ökad närhet till målpunkter, vilket leder till tätare städer, i kombination med en växande insikt om att parkeringspolitiken är ett effektivt styrmedel i arbetet för en mer attraktiv och hållbar stad.¹

Det är i sammanhanget värt att notera det faktum att vi under lång tid vant oss vid priser för parkering som på de flesta platser ligger långt under den verkliga kostnaden, varför i princip all parkering idag är mer eller mindre kraftigt subventionerad och att efterfrågan därför är konstlat hög.

Styrdokument

Nuvarande parkeringsriktlinjer för Örebro kommun antogs efter en flerårig beredningsprocess 2013.²

Örebro kommuns trafikprogram antogs av kommunfullmäktige 2014 och har samma inriktning som parkeringsriktlinjerna. En av utgångspunkterna lyder ”Trafikplaneringen skall bidra till en attraktiv kommun och stadskärna”, med följande förtydligande:

I en tät och sammanhållen stad måste en stor del av den värdefulla marken användas till mötesplatser, bostäder, kontor och grönområden, istället för till vägar och parkeringar. Biltrafiken måste planeras efter stadslivets villkor.

Därefter har även tillkommit flexibla parkeringstal (2016), en ny översiktsplan (2018), och program för hållbar utveckling (2020) som alla stödjer denna inriktning.

Parkeringsriktlinjer med handlingsplan

Parkeringsriktlinjerna antogs, tillsammans med en separat handlingsplan, av dåvarande Programnämnd samhällsbyggnad 2013.

Parkeringsriktlinjernas syfte är ”att skapa tillgänglighet och bidra till en utveckling som stödjer de mål som finns för stadens utveckling.” Tillgänglighet definieras

¹ Boverket (2020). Parkering som styrmedel. https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/hansyn/miljo_klimat/klimatpaverkan/transport/parkering/ Hämtad 2022-10-24.

² Parkeringsriktlinjer för Örebro kommun. Sam 113/2013. Beslutade av Programnämnd Samhällsbyggnad 2013-10-08.

som ”den lätthet med vilken medborgare och näringsliv kan nå det utbud och de aktiviteter i samhället de har behov av.”

Riktlinjerna inleds med att beskriva olika typer av parkering och utvecklar sedan fem mål för parkeringspolitiken:

1. Att stadsutvecklingen sker i balans
2. En väl balanserad tillgänglighet
3. En attraktiv stadsmiljö
4. En god miljö och bättre hälsa
5. Ett resurseffektivt parkeringssystem

Avslutningsvis beskrivs en strategisk inriktning för fortsatt arbete inom fyra områden, som konkretiseras i den handlingsplan som antogs vid samma tillfälle. Ansvaret för genomförande av handlingsplanens åtgärder hamnade främst på Programnämnd samhällsbyggnad, men även på Tekniska nämnden.

Läsanvisning

En första uppföljning av parkeringsriktlinjerna och handlingsplanen presenterades 2020 (Sam 152/2020). Denna uppföljning beskriver utvecklingen för hela perioden men även förändringar under de tre år som gått sedan förra uppföljningen.

I rapporten beskrivs först utvecklingen i relation till respektive mål i riktlinjerna och sedan vad som har hänt med respektive åtgärd i handlingsplanen. I en avslutande del ges förslag till fortsatt arbete.

Förankring

Uppföljningsrapporten har utarbetats av enheten Stadsmiljö & trafik vid Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen, i samarbete med enheten Gata & trafik vid Teknik- och serviceförvaltningen.

Synpunkter har inhämtats vid trafikverkstad 15 december 2022 och vid ”verkstan” med miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen 12 januari 2023.³

Föreliggande rapport är en sammanvägning av de synpunkter som framkommit. För slutprodukten ansvarar enheten Stadsmiljö & trafik, Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen.

³ **Trafikverkstad** är discussions- och förankringsforum mellan enheterna Stadsmiljö & trafik vid Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen och enheten Gata & trafik vid Teknik- och serviceförvaltningen, där även parkeringsverksamheten deltar i relevanta frågor. **Verkstan** är ett discussions- och förankringsforum inom Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen, där även andra förvaltningar inom roteln samhällsbyggnad är inbjudna att delta.

Uppföljning av parkeringsriktlinjernas mål

Parkeringsriktlinjerna ska bidra till att skapa en attraktiv och hållbar stad. Här följer en redovisning av de fem mål som formuleras i dokumentet (inramad text) samt kommentarer till utvecklingen.⁴

1. Att stadsutvecklingen sker i balans

MÅL: Parkeringsriktlinjerna ska medverka till att göra staden tillgänglig för alla. Örebro ska vara en attraktiv, vacker och trygg stad med en hållbar stadsutveckling – socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Riktlinjer för parkering ska medverka till ett effektivt och väl balanserat resurssnålt transportsystem samt uppmuntra till att fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt. Sammantaget ställs stora krav på såväl en väl balanserad tillgänglighet, en attraktiv stadsmiljö och en god miljö och bättre hälsa för att Örebro ska fortsätta utvecklas positivt och vara en attraktiv etableringsort. Utvecklingen ska ske i balans, där inga särintressen kan tillåtas konkurrera ut de gemensamma intressena.

Status: Delvis uppnått

Örebro kommun växer stadigt och vi blir allt fler som ska dela på samma utrymme. Målet om en stadsutveckling i balans är därför mycket angeläget.

Parkeringspolitikens bidrag till att effektivisera markanvändningen handlar dels om vilka krav som ställs i samband med nybyggnation (detaljplaner och bygglov), dels hur parkeringen ut- och omformas i befintliga stadsdelar.

Flera av de större detaljplaner som utarbetats under senare år styr i riktning mot färre markparkeringar och fler samlade parkeringslösningar, i syfte att skapa mer attraktiva boendemiljöer och hållbara resor. De flexibla parkeringstalen innebär att det antal bilparkeringar som anläggs i centrala lägen totalt sett blir färre. Byggherrarna vill i regel utnyttja flexibiliteten eftersom p-anläggningarna är ett fastighetsekonomiskt sänke – det är sällan eller aldrig möjligt att ta ut den fulla kostnaden från användarna.

I befintlig bebyggelse har flera markparkeringar i centrala staden försvunnit under senare år och i viss utsträckning ersatts av mer yteffektiva parkeringsanläggningar. Det område där parkeringsavgifter tas ut har ökat. Dock är det fortfarande enkelt och förhållandevis billigt att parkera i Örebro, vilket bidrar till att många väljer bilen som färdmedel.

2. En väl balanserad tillgänglighet

MÅL: Utvecklingen av regionen och dess centrum är beroende av att tillgängligheten fortsätter vara god. Örebro är en växande stad och möjligheterna att nå staden är en avgörande konkurrensfaktor. Goda möjligheter att ta sig till olika delar av staden som gående, med cykel, med

⁴ Gul bakgrund = delvis uppfyllt. Röd bakgrund = inte uppfyllt.

kollektivtrafik och med bil är förutsättningar för tillgängligheten. Utgångspunkten för parkeringsriktlinjer för Örebro stadskärna är att arbeta med en väl balanserad tillgänglighet för alla trafikslag, vilket innebär att tillgängligheten för gående, med cykel, med kollektivtrafik och med bil ska vägas samman som ett gemensamt underlag för att bedöma tillgängligheten. Tillgängligheten med bil måste stegvis ersättas av andra trafikslag för att staden ska kunna växa på ett hållbart sätt. Gångavstånden till olika transportlösningar bör utjämnas så att konkurrensen mellan dem likställs.

Status: Delvis uppnått

Mellan 2013 och 2023 har inga större förändringar skett av förutsättningarna att nå staden med olika färdmedel. Parkeringsavgifterna har höjts, framför allt i området utanför den mest centrala staden (zon 2), men stadens tillgänglighet med bil är fortfarande god och det finns god tillgång på gratis parkering på gatumark inom gångavstånd från citykärnan.

En påbörjad större förändring av trafikmiljön är införandet av snabbussar (BRT), som ökar kapaciteten i transportsystemet och innebär en prioritering av kollektivtrafiken på biltrafikens bekostnad. Dock visar utredningar att överflyttningen av resenärer från bil till buss blir mycket större om det också genomförs andra förändringar, till exempel höjda parkeringsavgifter i centrum och/eller andra styrmedel.⁵

3. En attraktiv stadsmiljö

MÅL: Bilparkeringens utveckling ska medverka till att vårda och stärka stadens karaktär och kvalitet. Stadsmiljön behöver förädlas i takt med att staden växer och det är viktigt att återerövra delar av det offentliga utrymmet. Bilparkeringen ska i första hand vara ordnad på kvartersmark eller i gemensamma parkeringsanläggningar som till exempel p-hus och ska vara väl infogade i stadsbilden. Bilparkering på ytor som torg, gröna platser, förgårdar, vissa gator, och innergårdar kan ersättas av mer grönska för att de som lever, arbetar och vistas i staden ska ges möjligheter till rekreation och så att Örebro ska kunna utvecklas som en attraktiv stad.

Status: Inte uppnått

En del markparkeringar har försvunnit i stadens centrala delar, till förmån för ny bebyggelse, till exempel vid kulturkvarteret och kvarteret Fåfången. Dock har knappast någon parkering tagits bort för att göra stadsmiljön mer attraktiv att vistas i, annat än vid temporära sommargator. Det är fortfarande möjligt att parkera bilen mitt i stadens finrum, till exempel utmed Svartån och runt slottet, nedre delen av Stortorget och på Kungsgatan. I dessa centrala och välbesökta miljöer prioriteras privatbilar framför grupper i samhället som inte vill eller kan ta bilen, bland dem barn, ungdomar och socioekonomiskt svaga grupper.

⁵ Analys av BRT & stadsbussar i Örebro tätort, Urbanet Analys AB, 2018-03-19.

4. En god miljö och bättre hälsa

MÅL: Jämfört med dagens planering, som ofta baserats på efterfrågan av parkering, krävs en tydlig riktningförändring för att kunna uppnå en effektivare och mer miljöanpassad trafiksituation. För att kunna uppfylla kommunens miljömål är planering och reglering av bilparkering en viktig åtgärd. Målet är att kommunen uppfyller miljökvalitetsmålen samt medverkar till en bättre hälsa.

Status: Delvis uppnått

Detta mål handlar om att använda parkeringsreglering som styrmedel för att andelen resor med privatbil ska minska, till förmån för mer hållbara färdmedel. Denna utveckling kommenteras under mål 1 och 2.

5. Ett resurseffektivt parkeringssystem

MÅL: Parkeringsystemet är balanserat och flexibelt. Parkeringslösningar är utformade på ett kostnadseffektivt sätt. De är placerade i samlade lösningar som är stora nog att ge grund för samnyttjande. Parkeringen är ordnad i permanenta lösningar för den del som bedöms vara stabil över tid. Vid exploatering träffas avtal där grunden läggs för gemensamma och resurssnåla lösningar. Parkeringsköpet är ett effektivt verktyg. Gatumarken kan användas till parkering för angöring, korttidsparkering och tillståndsparkering. All cykelparkering vid kollektivtrafikens bytespunkter är ordnad på ett säkert och tryggt sätt. Gynnsamma förutsättningar för bilpooler skapas.

Status: Delvis uppnått

Den flexibla parkeringsnorm som antogs 2016 bidrar till måluppfyllelse i centrala staden. Dock finns än så länge få exempel på samlade lösningar av det slag som målet avser, dels p.g.a. att det inte alltid medges i detaljplan, dels eftersom det har saknats en aktör som kan ta på sig rollen att bygga och driva en anläggning.

I mindre centrala områden är det fortfarande vanligt med väl tilltagna markparkeringar, både vid bostäder och besökspunkter. Inte sällan kan bilen parkeras på kvartersmark i omedelbar anslutning till bostadsentréerna. I många stadsdelar är det dessutom ofta möjligt att parkera kostnadsfritt på gatumark i stället för att hyra parkering på tomtmark.

Parkeringsavgifterna och -zonerna utökades och renodlades i en reform 2021, då även ett system med boendeparkering infördes i zonen utan för centrum.

Cykelparkeringarna vid kollektivtrafikens bytespunkter har förbättrats väsentligt sedan 2013 och förutsättningarna för bilpooler har förbättrats, men mer finns att göra på båda områden. Bilpooler i nya områden kan ha svårt att komma i gång så länge det är enkelt att parkera gratis i närheten.

Uppföljning av handlingsplanens åtgärder

Den handlingsplan som antogs 2013 innehåller totalt 22 åtgärder, grupperade efter riktlinjernas fyra strategiska områden. Ansvarig nämnd och förvaltning pekas ut för varje åtgärd, men det finns ingen tidsplan för genomförandet. Nedan följer en sammanfattning av vad som skett kring respektive åtgärd fram till januari 2023.

Planera och samverka för god tillgänglighet

1. Uppdatera parkeringsnormen

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Riktlinjerna pekar på behovet av en ny parkeringsnorm med lägre krav på antal parkeringsplatser i samband med exploatering och ökat inslag av flexibilitet.

En uppdaterad p-norm med flexibel inriktning antogs av Programnämnd samhällsbyggnad 2016 (Sam 768/2014) och har tillämpats sedan dess. Under hösten 2022 genomfördes en uppföljning av de flexibla parkeringstalen som pekar på att det är motiverat med ytterligare en revidering.

2. Utred parkeringsköpet

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Det är ibland svårt och ofta ineffektivt att tillgodose hela efterfrågan på parkeringsplatser för bil inom den egna fastigheten. Parkeringsköp – där fastighetsägaren kan köpa parkeringsplatser på en närliggande fastighet – är en bra metod för att åstadkomma gemensamma, flexibla och samnyttjande parkeringslösningar.

Enligt kommunens parkeringsnorm från 2016 (Sam 768/2014) kan friköp tillämpas inom större delen av centrala Örebro. Friköpsbeloppet för bilparkeringsplats ska följa kostnaden för utbyggnad av garageplats i parkeringshus. I och med detta är åtgärden genomförd. Dock har möjligheten än så länge endast tillämpats i begränsad omfattning.

Enligt parkeringsnormen kan friköp i undantagsfall tillämpas även för cykelparkeringar. Kommunen sätter då upp kompletterande cykelparkeringar inom en radie av max 100 meter från fastigheten. Friköpsbeloppet ska följa kostnaden för utbyggnad av cykelparkering i parkeringshus.

3. Gör områdesvisa parkeringsplaner

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Eftersom parkering i många fall är gratis eller billig är efterfrågan ofta större än utbudet. Tanken med åtgärden är att se över situationen stadsdelsvis och justera utbud och efterfrågan på ett sätt som stödjer utvecklingen av attraktiva stadsmiljöer och ett hållbart transportsystem. Även boendeparkering ska kunna prövas i de områdesvisa parkeringsplanerna.

Under 2021 testades arbetssättet för Brickebacken och hösten 2022 genomfördes en bred genomlysning av parkeringsfrågan i stadsdelarna Ladugårdsängen, Sörbyängen, delar av Tybble samt Eklunda och Sörby (Moe 356/2023).

4. Koordinera de kommunala aktörerna

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Handlingsplanen slår fast att en väl avvägd parkering förutsätter att alla berörda aktörer känner till målbilden och medverkar till den genom sina beslut. Det är därför viktigt att alla delar av kommunen samverkar, även de kommunala bolagen.

Sedan 2013 har samsynen mellan berörda förvaltningar förbättrats och på senare år har Stadsbyggnad och Tekniska förvaltningen haft ett nära samarbete, bland annat kring avgiftsnivåer, zoner och uppföljning. Hösten 2022 startades en förvaltningsövergripande parkeringsgrupp och under 2021–2022 har även flera utbyten kring strategiska parkeringsfrågor hållits mellan Stadsbyggnad och olika funktioner inom Öbo. Även samarbetet med Örebro Parkering AB har varit nära och utvecklande.

5. Samverka med enskilda aktörer

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

För att parkeringen i staden ska göras tillgänglig på ett effektivt och attraktivt sätt pekar handlingsplanen på att kommunen bör samverka med andra ägare av parkeringsanläggningar. Exempel på frågor som handlingsplanen föreslår kan behandlas i en samverkansgrupp är parkeringsledningssystemet⁶, parkeringstaxa i parkeringshus⁷, marknadsföring av parkeringsanläggningar och möjlighet att medverka till samnyttjande.

Kommunen träffar regelbundet fastighetsägare och andra relevanta aktörer i den trafik- och parkeringsgrupp som koordineras av City Örebro. Gruppen har varit vilande i några år, bland annat på grund av pandemin, men träffas sedan april 2022 återigen men ett halvårs intervall. Det kan dock finnas orsak att träffa fastighetsägare och bostadsbolag separat för att bland annat diskutera frågan om prissättning i relation till parkeringens faktiska kostnader, möjligheten att erbjuda gemensamma mobilitetslösningar m.m.

6. Marknadsför och informera om stadskärnas parkeringsanläggningar

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Kommunen driver sedan 2008 ett parkeringledningssystem med digitala skyltar som på 25 platser i staden visar tillgång på parkering i sju parkeringshus,

⁶ Kommunens roll är att verka för att samtliga allmänna parkeringsanläggningar är med i parkeringsledningssystemet.

⁷ Kommunen bör uppmuntra initiativ som gör det mer attraktivt att parkera i parkeringshus än på gatumark.

omfattande sammanlagt ca 1 200 parkeringsplatser.⁸ Parkeringshuset vid USÖ, som invigdes 2020 och totalt rymmer 800 platser, är dock inte med i systemet.

Kommunen har i samband med att nya parkeringsavgifter infördes 2021 förbättrat informationen om parkeringsmöjligheterna på hemsidan och även lyft frågan i sociala medier.

Alla större kommunala och privata parkeringsanläggningar visas på kommunens webbkarta, med länkar till respektive aktör. Sommaren 2021 introducerades även en ny app, Flowbird, för att förenkla parkeringen.

Det är dock svårt att inför ett besök i staden skapa sig en överblick över de olika alternativens kostnader och parkeringshusens öppettider.

Anpassa parkeringen till ett hållbart transportsystem

7. Synliggör kostnaden för parkering

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

I handlingsplanen konstateras att det är mycket vanligt att parkeringsplatser är subventionerade och att bara en mindre del av kostnaden belastar brukarna.

Vi har inga egna uppgifter på vad en parkering ”borde” kosta, men Malmö stad uppger i sin policy för mobilitet och parkering följande kostnader för olika parkeringslösningar.⁹ Priserna är framräknade per plats. Investeringar och anläggningskostnader är omräknade till månadskostnader genom sedvanlig avskrivning:

- Parkering på mark 370 – 2 400 kr/mån¹⁰
- Parkeringshus 1 400 kr/mån
- Garage 2 000 – 2 700 kr/mån¹¹

I fråga om markparkering kan det vara relevant att jämföra med andra avgifter kommunen tar ut för att använda allmän plats, till exempel markupplåtelseavgiften, som tas ut i ett geografiskt område som är ungefär lika stort som parkeringens zon 1 och 2. Kostnaden för att ställa upp till exempel en korvkiosk av samma storlek som en normal bilparkering är 45 000 kr per år. Den senare summan motsvarar en månadsavgift på 3 750 kr.¹²

⁸ De sju p-husen är Conventum, Behrn Center, P-hus City, Krämarens, Vågen Gallerian, Södergaraget och Centralen.

⁹ Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö. Malmö stad 2020. Liknande siffror, också hämtade från Malmö, återges som bilaga i kommunens flexibla parkeringstal.

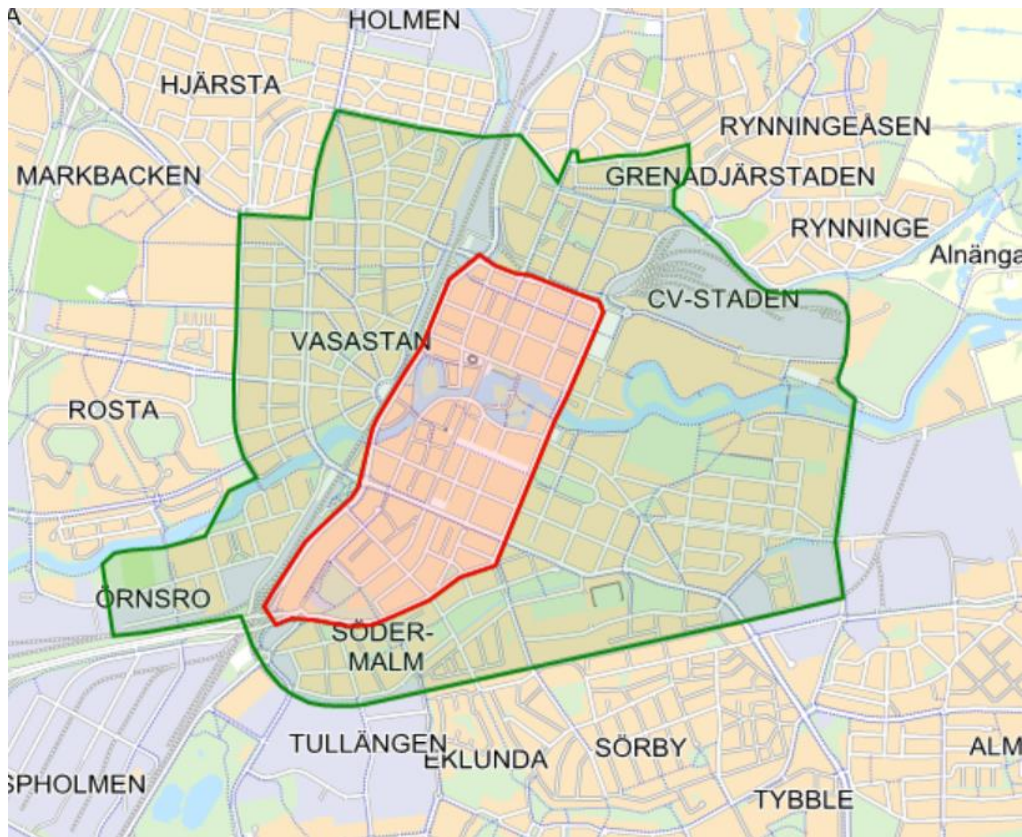
¹⁰ Variationen beror på skillnader i markvärde, från ytterområde till stadskärna.

¹¹ Detta belopp kan vara väsentligt högre vid svåra geotekniska förhållanden.

¹² Avgifter för upplåtelse av offentlig platsmark. Antagen av kommunfullmäktige 2019-10-22. TN 2240/2019. Samma belopp anges i bilagan till Översiktliga strategier och budget för 2023.

Under 2021 genomfördes följande större förändringar av parkeringsavgifterna på allmän plats och kommunägd kvartermark i Örebro, som till många delar följde rekommendationerna i en konsultrapport från 2016:¹³

- Två avgiftszoner med enhetliga avgifter ersatte en tidigare flora av avgifter, i syfte att skapa ökad enkelhet för användarna, se figur 1.
- Avgiften i den inre zonen, zon 1, sattes till 10 kr per timme de två första timmarna, därefter 40 kr per timme. Avgiften tas ut kl. 8-20 vardagar och kl. 8-14 lördagar, söndagen är avgiftsfri.
- Avgiften i den yttre zonen, zon 2, är 10 kr per timme, vardagar kl. 8-18.
- Boende i zon 2 kan ansöka om tillstånd för boendeparkering, månadsbiljett för 420 kr.



Figur 1. Parkeringszoner som infördes 2021, zon 1 (röd) i de inre delarna av staden och zon 2 (grön) utanför. I zon 2 är det även möjligt att ansöka om tillstånd för boendeparkering.

Syftet med avgiftsförändringarna var att skapa enkelhet, god tillgänglighet och ökade incitament att byta till mer hållbara färdssätt i stadens centrala delar.

Systemet med boendeparkering infördes för att skydda boende i zon 2 från de höjda avgifterna. Den avgift för boendeparkering som tas ut ligger klart under

¹³ Översyn av parkeringsregleringen i Örebro. Sweco, 2016. Sweco föreslog dock en högre startavgift i zon 1 (20 kr i stället för 10 kr) och att en tredje avgiftszon skulle utredas efter införande av de två första.

den faktiska kostnaden, i synnerhet om administrationen av systemet räknas med. Avgiften är också väsentligt lägre än vad som skulle krävas för att finansiera en gemensam parkeringslösning på kvarteretsmark. Boendeparkering till låg avgift motverkar därmed målet att synliggöra parkeringens verkliga kostnader.¹⁴

Kostnaden för att parkera i parkeringshus och -garage styrs i stor utsträckning av de privata marknaden, eftersom kommunen och dess bolag bara driver ett fåtal anläggningar.

Såvitt känt har de kommunala bolagen inte fått något uttalat uppdrag att arbeta med avgiftsfrågan i linje med handlingsplanen.

Flera större detaljplaner styr i riktning mot parkering i parkeringsanläggningar, med liten eller ingen markparkering, och den verkliga kostnaden synliggörs för byggherrarna i parkeringsnormen. Det finns dock inte någon garanti för att den verkliga kostnaden blir synlig för parkeringsköparen, i de flesta fall får alla boende vara med och betala en stor del av kostnaden.

8. Utöka och höj kvaliteten på cykelparkeringarna

Ansvarig nämnd: Programnämnd sambällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Sedan 2016 finns kommunala riktlinjer för cykelparkeringar¹⁵ som slår fast att alla nya ställ ska möjliggöra låsbarhet mot ram. Det finns även en guide på samma tema för fastighetsägare och fastighetsförvaltare. Att det ska finnas god tillgång på cykelparkeringar vid nybyggnation är en viktig del i kommunens flexibla parkeringsnorm, som beslutades 2016.

Från 2014 och framåt har en omfattande satsning gjorts på att förbättra cykelparkeringarna i centrala Örebro, framför allt vid viktiga bytespunkter såsom vid resecentrum och Örebro S. Det har handlat om att utöka antalet platser, ersätta gamla ställ med nya som erbjuder låsbarhet mot ram och att ordna väderskyddade parkeringar. Satsningen har finansierats dels via kommunens egen budget, dels med pengar från länstransportplanen och de s.k. citybanepengarna.

Sedan 2014 finns ett cykelhus med plats för 50 cyklar vid resecentrum. Månads-kostnaden för en plats i cykelhuset är 80 kr, vilket varit oförändrat sedan 2014. Alla platser är sedan flera år uthyrda, men en uppföljning hösten 2022 visade att alla cyklar inte används. En översyn av avgifter och villkor pågår för att få till stånd en mer effektiv användning.

Det saknas exakta siffror på antal cykelställ som Örebro kommun tillhandahåller men en uppskattning i föregående uppföljning var att det fanns ca 6 000 cykelparkeringsplatser i början av 2020. Sedan dess har ett hundratal nya parkeringsplatser tillkommit, bland annat vid södra station och Klostergatan (nära

¹⁴ Från handlingsplanen: "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 gatemark för parkering om avgiftsnivån är så låg att den inte kan ge finansiellt stöd för en annan lösning av parkering i området."

¹⁵ Cykelparkering. Riktlinjer för Örebro kommun. Sam 10/2016.

Teaterplan). Många nya parkeringar har även tillkommit kring Kulturkvarteret, i Örebroportens regi.

Med undantag för vissa platser är cyklisternas parkeringssituation i centrala Örebro godtagbar idag, men det finns behov av utökningar, att ersätta gamla ställ med sådana som erbjuder låsbarhet mot ram och därtill ett underhållsbehov som inte alltid är tillgodosett. Mer stödsäkra ställ är bredare än de enkla standardställ, varför utbyte på en plats kan leda till att antalet ställ just där minskar.

Sedan 2016 finns kommunala riktlinjer för cykelparkeringar¹⁶ som slår fast att alla nya ställ ska möjliggöra låsbarhet mot ram. Att det ska finnas god tillgång på cykelparkeringar vid nybyggnation är en viktig del i kommunens flexibla parkeringsnorm, som beslutades 2016.

Regelbunden rensning av skrotcyklar är viktig för att upprätthålla god tillgänglighet och bidra till känslan av trygghet. Rutinen vid Tekniska förvaltningens parkeringsverksamhet är att rensning ska ske en gång per halvår, eller om specifika behov uppstår.

I april 2022 genomfördes en inventering av de ca 900 cykelställ som finns vid resecentrum, som alla erbjuder låsbarhet mot ram. Beläggningsgraden mitt på dagen var 54 procent. I genomsnitt nyttjade 59 procent av cyklisterna möjligheten att låsa fast sina cyklar.¹⁷ Cykelstöder handlar således inte bara om bra cykelställ utan också om beteende – fyra av tio cyklister valde att inte låsa fast sina cyklar trots att möjlighet fanns.

Flera kommunala besöksmål, t.ex. Naturens hus, Eyrabadet och många tätortsnära naturreservat, saknar cykelställ med möjlighet till låsbarhet mot ram. Bra möjlighet till fastlåsning är ett behov som ökar i takt med allt fler elcyklar.

En ny utmaning sedan parkeringsriktlinjerna antogs är parkering av elsparkcyklar. Under 2022 beslöt regeringen om en ändring i trafikförordningen som innebär att elsparkcyklar från och med 1 september 2022 måste parkeras i cykelställ eller på särskilt avsedda uppställningsplatser.

Tekniska nämnden har beslutat om att göra undantag från lagen utanför parkeringszon 1 och resecentrum.¹⁸ Men inom zon 1 och vid resecentrum måste alltså elsparkcyklarna tills vidare parkeras i vanliga cykelställ, eftersom inga andra platser pekats ut i Örebro.

9. Gör en fördjupningsstudie av MC-parkering

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Riktlinjerna pekar på ett behov av ordnade parkeringar för motorcyklar i centrala staden. Vid den tiden (2013) saknades möjligheterna till elektronisk betalning och eftersom det inte finns någonstans att fästa en parkeringsbiljett på en motorcykel behövdes speciella parkeringsplatser.

¹⁶ Cykelparkering. Riktlinjer för Örebro kommun. Sam 10/2016.

¹⁷ En relativt stor andel låste dock bara fast framhjulet, inte ramen, och med klena lås.

¹⁸ Undantaget gällde till 31 december 2022 men har sedan förlängts till halvårsskiftet 2023.

Idag när det går att betala utan pappersbiljett är problemet ur världen och det kan finnas skäl att ta bort den handfulla platsen med MC-parkering som finns i centrala staden och låta motorcyklisterna betala samma parkeringsavgift som bilburna besökare.

10. Laddplatser för elbilar bör utredas

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Handlingsplanen från 2013 pekar på behovet av en tillgänglig infrastruktur för laddning av eldrivna fordon.

Frågan blev utredd av kommunstyrelseförvaltningen i dokumentet ”Riktlinjer för laddinfrastruktur i Örebro kommun” (Ks 242/2017). I denna slås fast att kommunen ska vara möjliggörare, men att främst de privata aktörerna ska driva utvecklingen.

Sedan dokumentet antogs 2017 har antalet elfordon ökat snabbt och det finns numera många offentliga laddplatser i Örebro.¹⁹ En bedömning utifrån EU-kommissionens kriterier är dock att laddpunkterna i närtid behöver bli väsentligt fler för att inte begränsa elektrifieringen av fordonsflottan. Här krävs att framför allt fastighetsägare – både privata och offentliga – tar sitt ansvar.

En utredning från kommunstyrelseförvaltningen hösten 2022 pekar på behov av att revidera nuvarande riktlinjer, ett arbete som sannolikt kommer att bedrivas under 2023.

Sedan 2020 finns nya lagkrav i Plan- och byggförordningen²⁰ som innebär att laddinfrastruktur ska förberedas eller finnas vid nya större parkeringar. Därutöver ställs retroaktiva krav som innebär att det senast 1 januari 2025 ska finnas minst en laddpunkt vid befintliga uppvärmda lokaler som inte är boningshus och som har mer än 20 parkeringsplatser.

För kommunens del innebär det retroaktiva kravet att ett tjugotal parkeringar behöver förses med laddplats för elfordon innan utgången av 2024. Under 2022 uppfördes sammanlagt åtta publika laddpunkter vid Trängen och i Ånnaboda.

11. Ställplatser för husbilar bör utredas

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

En förstudie med viss omvärldsbevakning och förslag på möjliga ställplatser togs fram vid Stadsbyggnad 2020.²¹ Frågan hanteras för närvarande som ett delprojekt i det övergripande projektet Hjälmarens framtida utveckling.

¹⁹ Under 2021 fanns det 74 laddplatser med en sammanlagd effekt på 814 kW i Örebro kommun, enligt en utredning vid kommunstyrelseförvaltningen. Antalet elbilar registrerade i Örebro kommun uppgick vid slutet av 2021 till 3 126, varav 1 142 rena elbilar. Uppgifter för 2022 kommer i februari 2023.

²⁰ Boverket (2021). Regler för laddning av elfordon. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/laddning-av-elfordon/> Hämtad 2022-10-24.

²¹ Förarbete till riktlinjer för ställplatser. Omvärldsbevakning samt förslag till ställplatser för husbilar i Örebro. Stadsbyggnad, 2020.

12. Stöd för utbyggnad av bilpooler i startläge

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Samnyttjande av fordon är bra, eftersom det reducerar efterfrågan på bilparkeringar, ökar resurseffektiviteten och den sociala hållbarheten. Handlingsplanen pekar på att bilpooler bör stödjas i startläget genom att erbjuda attraktiva platser, dock utan att tränga undan prioriterade behov.

I föregående uppföljningsrapport (2020) bedömdes utvecklingen av bilpooler ha tagit fart och börjat bli självgående, tack vare de flexibla parkeringsnormerna som gör det möjligt för fastighetsägare att i samband med exploatering med hjälp av bilpool få minskade krav på det antal parkeringar som måste ordnas på fastigheten. Många anlätade den då ledande operatören Sunfleet, som hade poolbilar på 17 ställen i Örebro. Även kommunen upphandlade bilpoolsbilar från Sunfleet. Bilarna från Sunfleet var bokningsbara för alla.

När företaget avvecklade sin verksamhet under 2020 försvann denna möjlighet och ersattes av en rad mindre bilpooler kopplade till enskilda fastigheter och kommunens öppna bilpool upphörde av samma anledning. En uppföljning hösten 2022 visar att flera av de fastighetsanknutna bilpoolerna fungerar mindre bra och riskerar att läggas ner när åtagandet i samband med bygglovets löper ut efter sex år.

I dagsläget finns såvitt känt endast en öppen bilpool i Örebro, Ekobil, som startades redan 1994. Denna bilpool var länge knuten till Öbos hyresgäster, men är numera en fristående ekonomisk förening. Kommunen har även för avsikt att upphandla en bilpool som ska vara öppen för allmänheten utanför kontorstid. Svenska kyrkan i Örebro har under 2022 på försök startat en bilpool öppen för alla, det är dock inte beslutat om denna ska permanentas eller inte.

Det är fortsatt viktigt att kommunen i detaljplaner för de områden som planeras för lågt bilinnehav beaktar möjligheten att skapa synliga och åtkomliga p-platser för bilpoolsbilar, att kommunen inte erbjuder starkt subventionerad eller gratis parkering i närheten av dessa områden och att parkeringens verkliga kostnader synliggörs, för att bilpool ska upplevas som ett attraktivt alternativ framför privat ägande. En framgångsfaktor är att fastighetsägaren aktivt arbetar med information och stöd till boende för att bilpoolen ska komma igång.

En erfarenhet från Södra Ladugårdsängen är att efterfrågan på bilpool är låg under exploateringstiden eftersom många som flyttar in äger bil och det har erbjudits gratis p-platser på många håll i området. Detaljplanen tillåter heller inte markparkering för bilpoolsbilar i attraktiva lägen.

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

Ansvarig nämnd: Tekniska nämnden. Ansvarig förvaltning: Tekniska förvaltningen.

Fråga är främst aktuell i stadskärnan, där parkeringsriktlinjerna slår fast att besökare är den mest prioriterade kundgruppen. Vid korta besök bör det vara enkelt och jämförelsevis billigt att parkera på allmän plats, medan parkering i samband med längre besök, till exempel vid arbetspendling, bör styras in i parkeringshus, eller över till mer hållbara och yteffektiva färdmedel.

En utredning 2016 visade att det var klart billigare att välja markparkering, även centralt, än att parkera i parkeringshus. Jämfört med andra städer i samma storlek var priserna för besöksparkering i centrala Örebro låga.²²

En förändring genomfördes under 2021 då det infördes en progressiv taxa i hela zon 1 (se figur 1 ovan) som innebär att priset ökar från 10 till 40 kr per timme efter de två första timmarna.²³ Syftet med den progressiva taxan är att stimulera långtidsbesökare, t.ex. arbetspendlare, att välja parkeringshus eller andra färdstätt, och att göra gatuparkeringarna mer tillgängliga för kortare besök. Kostnaden för att parkera i parkeringshus varierar men ligger vanligen i intervallet 20-25 kr per timme.

Analys av data från appar och parkeringsautomater visar på en genomsnittlig uppställningstid i zon 1 på 2,5 timme. Det finns dock indikationer på att det förekommer ett svårkontrollerat fusk, där användare väljer att starta en ny parkering efter två timmar i stället för att betala den högre avgiften, vilket gör det möjligt att parkera centralt till samma kostnad som i zon 2 och till mindre än halva kostnaden jämfört med i parkeringshusen.

Beslutet om taxor 2021 innebar också avgiftsfri parkering efter klockan 14 på lördagar och hela söndagarna inom zon 1. Inventeringar visar att det är hög beläggning och svårt att hitta lediga platser på de avgiftsfria tiderna – många aktiviteter som drar besökare till staden tar inte paus på helgerna.

En vanlig tumregel är att beläggningsgraden inte ska överskrida 80–90 procent på varje enskild parkeringsanläggning eller gatusträckning för att det skapa tillgänglighet och undvika söktrafik.²⁴ De uppföljningar som genomförts hösten 2022 visar på ojämn beläggningsgrad i zon 1 och ett behov av att höja avgiften på de mest attraktiva platserna.

14. Anpassa successivt antalet allmänt tillgängliga parkeringsplatser i stadskärnan

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Konkurrensen om ytorna i centrala staden ökar och riktlinjerna pekar på att tillgänglig mark måste användas på ett för staden optimalt sätt, vilket ofta är att prioritera grönska, cykelbanor, mötesplatser och miljöer för vistelse framför parkerade bilar.

Rörelsehindrades behov och behovet av cykelparkering bör alltid uppfyllas, men bilisternas efterfrågan på billig eller gratis parkering kan inte uppfyllas inom

²² Översyn av parkeringsregleringen i Örebro. Sweco 2016.

²³ Tidigare fanns en progressiv taxa på de mest attraktiva platserna i stadskärnan på 15 kr de två första timmarna och därefter 25 kr per timme. För besök under två timmar blev det alltså billigare att parkera centralt i staden.

²⁴ Enligt skriften "Parkering för hållbara stadskärnor i små och medelstora kommuner" (SKR, 2021) konstateras att optimal beläggningsgrad är ca 85–90 procent. Vi väljer här spannet 80–90 procent, där den lägre siffran är tillämplig för små anläggningar och den högre för större.

tätbebyggt område. Här krävs i stället reglering som gör att tillgång och efterfrågan matchar varandra.

I handlingsplanen sägs att ärenden till stadskärnan ska prioriteras tydligare och arbets- och boendes parkering successivt ska flyttas från de allmänt tillgängliga platserna eller reduceras.

Sedan handlingsplanen antogs har antalet markparkeringar i centrala staden minskat, men främst i samband med exploatering, men i något fall också för att möjliggöra andra stadskvaliteter. Vi har också haft temporärt borttagna bilparkeringar i samband med ”sommargator”. Avgifterna i stadskärnan har höjts för att bibehålla god tillgänglighet för besökare, men de kan behöva justeras ytterligare, se punkt 13.

De inventeringar som gjorts och data från parkeringsledningssystemet visar att det alltid finns lediga parkeringsplatser i city. Dock är det som regel högre beläggning på gatu- och markparkeringarna än i parkeringshusen.²⁵

15. Medverka till samnyttjande av parkering

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Det finns fler än fem parkeringsplatser per bil i Sverige. De flesta parkeringsplatser står därför tomma. Ett skäl till att även p-platser i attraktiva lägen ofta står tomma är att de är reserverade för en person eller för ett bestämt syfte. På många platser skulle ett ökat samnyttjande vara rationellt och yteffektivt.

Kommunen arbetar främst med frågan genom att i de flexibla parkeringstalen ge rabatt på krav om minsta antal parkeringsplatser i de fall samnyttjande kan påvisas. Här finns dock potential att effektivisera mer, till exempel att bättre kombinera verksamheter med parkeringsbehov vid olika tider.

16. Reducera antalet p-platser vid arbetsplatser där det finns goda alternativ

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Åtgärden är tillgodosedd i nyproduktion, eftersom de flexibla parkeringstalen innebär att kommunen ställer lägre krav på antal parkeringar vid arbetsplatser om de ligger i centrala lägen eller vid hög turtäthet i kollektivtrafiken, eller om företagen tar fram en grön resplan.

I handlingsplanen slås fast att arbetsgivare inte bör erbjuda sina anställda gratis parkering, eftersom det uppmuntrar till bilanvändning och tar stora ytor i anspråk. Kommunen och andra offentliga arbetsgivare bör vara förebilder och ta ut ett marknadsmässigt pris av sina anställda, helst i form av en avgift som betalas varje dag. Handlingsplanen påtalar också att fri parkering vid arbetsplatsen är en beskattningsbar förmån och att kommunen i dialog med Skatteverket bör arbeta för att denna redovisas av arbetsgivarna.

²⁵ Stadskärnan har många besökare på Black Friday. När de parkeringshus som är anslutna till parkeringsledningssystemet, med sammanlagt ca 1 200 platser, hade högst beläggning denna dag 2022 var ändå mer än en tredjedel av platserna (430 stycken) tomma.

Redan när handlingsplanen antogs 2013 hade flera gratisparkeringar för kommunanställda avgiftsbelagts och i flera fall omvandlats till allmänt tillgängliga parkeringsplatser. Denna utveckling har sedan fortsatt och de flesta kommunala arbetsplatser inom de zoner där avgifter tas ut för parkering på gatumark har idag avgiftsbelagd personalparkering (och även en del arbetsplatser utanför zon 2). Avgifterna har dock inte följt med den höjning av kostnaden som infördes inom zon 2 under 2021. Det gäller främst för verksamheter där det är möjligt att lösa biljett för en hel månad, något som dessutom ökar incitamentet att ta bilen då avgiften väl är betald. Men även parkeringarna vid stadsbyggnadshusen på Åbylundsgatan ligger kvar på den gamla kostnaden.

Region Örebro län har också infört och/eller höjt avgifter på personalparkeringar på senare år. Detsamma gäller Örebro universitet.

Kommunen har ingen möjlighet att styra avgifter på privata arbetsplatsparkeringar. Men eftersom det i regel är gratis att parkera på gatumark utanför zon 2 tillhandahåller kommunen ett stort antal kostnadsfria arbetsplatsparkeringar inom gångavstånd från centrala staden och många stora arbetsplatser.

Kommunen har inte haft någon dialog med Skatteverket eller andra arbetsgivare om att redovisa subventionerad parkering som en beskattningsbar förmån.²⁶

17. Erbjud mer perifera parkeringsplatser för längre uppställningstider

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

När stadskärnan förtätas och tillgängligheten ökar för de yteffektiva transportslagen försvinner allt fler parkeringsytor. De bilnehavare som bor eller arbetar centralt behöver då parkera längre från målpunkterna.

I handlingsplanen sägs att kommunen bör inventera och avsätta mark för framtida parkeringsbehov en bit från stadskärnan, med möjlighet för längre parkeringstider. Något sådant arbete har inte genomförts.

18. Infarts- och pendlarparkeringar bör utredas

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Parkeringsriktlinjerna pekar på att infarts- och pendlarparkeringar behöver utredas, men att de bör ingå i kollektivtrafikbiljetten för de som brukar dem och därmed inte inbjuda till annan användning än vad de är avsedda för: ”Andelen som använder infartsparkeringarna i enlighet med avsett ändamål kan bli låg om platsen inte regleras på lämpligt sätt, utan bara erbjuder gratis parkering.”

En utredning av förutsättningarna för pendlarparkeringar presenterades för Programnämnd samhällsbyggnad 2019 (Sam 25/2019). Utredningen påtalade svårigheten att tillskapa parkeringar som uppfyller sitt syfte, nämligen att få

²⁶ En regional resvaneundersökning i Skåne 2013 visar att ca 70 procent av alla anställda tog bilen till jobbet vid fri parkering, vid avgiftsbelagd parkering ca 40 procent. Vid arbetsplatser med förmånsbeskattad parkering var andelen ca 60 procent. Källa: ”Planera för attraktiv parkering”, utgiven av Region Skåne, Avdelningen för regional utveckling, 2019.

bilister att lämna bilen utanför staden, eller allra helst längre ut i systemet, och där övergå till kollektivtrafik.

I utredningen pekades ett mindre antal platser ut som pilotprojekt, som bör genomföras och utvärderas innan beslut fattas om ytterligare åtgärder. Under 2022 påbörjades ett pilotprojekt i Björkhaga. Samma år tog Stadsbyggnad fram dokumentet ”Mobilitetshubbar: Fördjupning och prioritering” (Sam 549/2022) som bland annat beskriver vilka platser som skulle kunna vara aktuella att utveckla de närmaste åren.

19. Se över skyltningen av p-platser i city

Ansvarig nämnd: Tekniska nämnden. Ansvarig förvaltning: Tekniska förvaltningen.

”Se över skyltningen till p-platser i city så att de hänvisar bilisterna till rätt plats” är det enda som förtydligas kring denna åtgärd i handlingsplanen.

Frågan om skyltning bedöms inte utgöra något större problem. Däremot finns det behov av att utveckla parkeringsledningssystemet och utreda möjligheten att via mobil eller dator kunna se tillgång på lediga platser och deras kostnad.

Infoga parkering i ett gott stadsbyggande

20. Var noga med helheten när parkering infogas

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Handlingsplanen framhåller att parkering måste infogas i staden på ett sätt som gör att den tillför tillgänglighet utan att andra stadsbyggnadsintressen blir oacceptabelt tillbakatryckta. Det föreslås att ett gestaltungsprogram tas fram för parkeringsanläggningar i Örebro.

Sedan handlingsplanen antogs 2013 har kommunen tagit fram en strategi för arkitektur och byggande i Örebro kommun (beslutad av Programnämnd samhällsbyggnad 2018-05-31). Strategin skriver inte explicit om parkeringsanläggningar men frågan bedöms ändå vara hanterad.

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

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Kommunen startade ett eget parkeringsbolag 2018, med bland annat detta som uppdrag. Några parkeringshus med den inriktning som handlingsplanen beskriver har ännu inte byggts i kommunal regi. På flera ställen har dock stora markparkeringar försvunnit och flyttat bilarna till parkeringshus eller ut från staden, bland annat vid Kulturkvarteret och USÖ. Det finns även flera privata parkeringshus med lediga platser om/när antalet markparkeringar reduceras. Något systematiskt arbete med att successivt plocka bort markparkeringar har dock inte genomförts.

För att kunna bygga både tätt och grönt i nya stadsdelar är det viktigt att undvika ytkrävande markparkeringar. I regel är det mest hållbart och kostnadseffektivt att

organisera parkeringen i gemensamma anläggningar. Än så länge finns få exempel på denna typ av lösningar i Örebro, med undantag för Södra Ladugårdsängen där det finns två parkeringshus och ett tredje planeras (det senare av kommunala Örebro Parkering AB), samt ett parkeringshus vid Österplan. Vanligen har frågan istället lösts på fastighetsnivå, antingen för att det saknats en aktör som velat eller kunnat bygga och driva en gemensam p-anläggning eller för att detaljplanen inte tagit höjd för en sådan lösning.

Utvärdera och följ upp tillgängligheten

22. Utvärdera och följ upp tillgängligheten

Ansvarig nämnd: Programnämnd samhällsbyggnad. Ansvarig förvaltning: Stadsbyggnad.

Handlingsplanen slår fast att de mål som satts upp för parkeringen behöver följas upp och redovisas för ansvariga nämnder, för att korrigerande åtgärder ska kunna vidtas. Antal, placering och reglering av parkeringsytorna samt dess användning bör regelbundet inventeras och analyseras för att stödja en optimal utveckling.

En större inventering av parkeringssituationen i staden gjordes hösten 2015, men har sedan dess inte upprepats. Dock genomfördes 2016 en nummerskrivningsstudie för att ta reda på hur länge p-platserna i city användes och därtill en studie av kantstensparkeringarnas beläggningsgrad utifrån olika prisnivåer.²⁷

Under 2020 och 2021 gjordes en bred uppföljning av bilparkering på allmän plats i samband med att nya parkeringszoner och -avgifter infördes.

Beläggningsdata kan även hämtas från de parkeringshus som är anslutna till parkeringsledningssystemet.

Cykelparkering har bara följts upp i en mindre studie vid resecentrum våren 2022.

Sedan 2022 finns en förvaltningsövergripande parkeringsgrupp som bland annat kommer att hålla fokus på uppföljning.

²⁷ Rapport parkeringsinventering 2015. Sweco, på uppdrag av Örebro kommun, 2015-12-16. Översyn av parkeringsregleringen i Örebro. Sweco 2016.

Förslag på fortsatt arbete

Tillgång till och kostnad för bilparkering är en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för resmönstren i en stad. Det innebär att det finns stora möjligheter att använda parkering som ett styrmedel för hållbar stadsutveckling.²⁸

Här följer ett förslag på tolv angelägna åtgärder att arbeta med de närmaste åren, för att bidra till att uppfylla de mål och den inriktning som formulerats i parkeringsriktlinjer, trafikprogram, program för hållbar utveckling och översiktsplan. De föreslagna åtgärderna kan ligga till grund för fortsatt arbete i väntan på en ny trafikstrategi och därefter framtagande av handlingsplaner.

1. Höj kunskapsnivån bland offentliga och privata aktörer

Ett förändringsarbete för att förverkliga parkeringsriktlinjernas mål handlar om att utveckla ett transportsystem som är hållbart och rättvist, samt stads- och boendemiljöer som är tillgängliga och upplevs attraktiva av besökare och boende. Utan bredare förståelse för denna komplexa helhet är det svårt att gå vidare med övriga åtgärder. Här krävs ett löpande arbete i olika kanaler samt riktade insatser till specifika målgrupper. En separat kommunikationsplan bör tas fram.

Ansvarig nämnd: Markplanerings- och exploateringsnämnden.

Ansvarig förvaltning: Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen.

2. Synliggör kostnaden för parkering

Det kostar alltid att tillhandahålla parkering – frågan är bara vem som ska betala och hur mycket. Vi är idag vana vid avgifter som i regel ligger långt under den faktiska kostnaden. Det skapar en kraftig subvention till bilägarna och därmed konstlat hög efterfrågan på parkering, vilket glesar ut bebyggelsen och minskar attraktiviteten i staden (se uppföljning av åtgärd 7 för detaljer).

Kommunen kan bidra till att den verkliga kostnaden synliggörs genom:

- att inte erbjuda fri parkering på gatumark eller tomtmark,
- att låta prissättningen på kommunal mark (inklusive arbetsplats-parkeringar och de parkeringar som ägs av de kommunala bolagen) som en lägstanivå svara mot faktisk kostnad,
- att verka för lösningar som leder i denna riktning i samband med detaljplanering och bygglov. I detta ingår att inte tvinga fram byggande av parkeringslösningar som brukarna inte är beredda att betala för.

En effekt av att bilägarna exponeras för en större del av den verkliga kostnaden är att efterfrågan på parkering minskar, resandet blir mer hållbart och att det blir mer attraktivt att välja resurseffektiva alternativ till egen bil, till exempel hyrbil eller medlemskap i bilpool.

²⁸ Parkering – ett effektivt verktyg för hållbar stadsutveckling Boverket, 2018.

www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/

Ansvariga nämnder: Markplanerings- och exploateringsnämnden + Teknik- och servicenämnden.

Ansvariga förvaltningar: Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen + Teknik- och serviceförvaltningen.

3. Utöka avgiftsområdet och justera kostnaderna för bilparkering

Som framgår av föregående punkt sker kraftiga subventioner till nära nog all bilparkering. Att bilparkeringarna ska bära sina kostnader är ett rättviseargument för att höja avgifterna, men lika viktigt är det faktum att regleringen kan användas som ett kraftfullt styrmedel för att åstadkomma en mer tillgänglig, attraktiv och hållbar stad.

De uppföljningar som gjorts av parkeringen i stadens centrala delar visar att kommunen behöver höja avgifterna, utöka området och även den tid avgifterna tas ut. En målbild för god tillgänglighet och minimerad söktrafik bör vara en beläggningsgrad för bilparkeringarna på max 80–90 procent på anläggningsnivå. Subventionerna bör i möjligaste mån upphöra, vilket bland annat innebär att avgiften för boendeparkering behöver öka. Det är även angeläget att stoppa möjligheten att starta ny parkering efter två timmar för att kringgå den progressiva taxan i zon 1.

Bäst styrning uppnås vid ett parallellt arbete med parkering vid bostäder och målpunkter. Parkeringsplatser vid bostäder som är avgiftsreglerade enbart dagtid kan visserligen minska bilinnehavet, men riskerar samtidigt att skapa incitament att arbetspendla med bil om parkeringen är gratis vid arbetet. Den ideala situationen är en månadsavgift för parkering vid bostaden och en dygnsavgift för parkering vid arbetet, så att parkeringens kostnader synliggörs samtidigt som det finns ett tydligt incitament att varje dag överväga andra färdmedel till arbetet än bil.

Förutom en översyn av kommunens reglering krävs dialog med privata aktörer. Kommunen bör även vara beredd på att justera sin reglering när avgifter införs på parkeringar vid större arbetsplatser, då det kan bli billigare för den anställda att i stället parkera på allmän plats än på kvartersmark.

Det kan vara motiverat att i ökad grad synliggöra och kommunicera vad parkeringsintäkterna används till, för att skapa större acceptans för högre avgifter.

Det bör nämnas att en av de utredningar som ligger till grund för beslutet om satsningen på snabbussar (BRT) i Örebro också pekar på behovet av ytterligare styrmedel, till exempel höjda parkeringsavgifter, för att nå de mål som finns i kommunens trafikprogram.²⁹

Ansvarig nämnd: Teknik- och servicenämnden.

Ansvarig förvaltning: Teknik- och serviceförvaltningen.

²⁹ Analys av BRT & stadsbussar i Örebro tätort. Urbanet Analys AB, 2018-03-19. Här räknar man med fördubblad p-kostnad i centrum och vid universitetet.

4. Minska antalet markparkeringar för bil i stadskärnan

Inventeringar och insamlade data från parkeringsledningssystemet visar att det finns ett överskott på parkeringsplatser i centrala staden, om platserna i parkeringshusen räknas in.

I centrala staden konkurrerar parkerade bilar på många ställen med annan markanvändning som bättre skulle öka stadens attraktivitet. Det kan handla om att skapa utrymme för mer grönska eller rena skönhetsvärden i stadens finrum, till exempel miljön runt slottet och utmed Svartån. Mer växtlighet i stenstaden behövs också för att hantera extrema vädersituationer, som i framtiden kommer att bli allt vanligare. Färre bilparkeringar utmed gator och på trottoarer skapar också en tryggare miljö för gående och cyklister samt bättre framkomlighet för kollektivtrafiken. En plan bör tas fram för att successivt minska antalet markparkeringar i stadskärnan, till förmån för andra värden.

Förbättrad framkomlighet för övriga färdstätt, i kombination med bättre efterfrågestyrning och befintligt p-överskott, gör sammantaget att stadens tillgänglighet inte försämras även om markparkeringarna blir färre. Tillgängligheten kan tvärtom förbättras – på en bilparkering ryms minst sju parkerade cyklar.

Ansvarig nämnd: Markplanerings- och exploateringsnämnden.

Ansvarig förvaltning: Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen.

5. Verka för gemensamma lösningar i nya områden

Vid planering av nya stadsdelar inom Örebro tätort bör bilparkeringar för boende och verksamheter styras mot gemensamma, trygga parkeringsanläggningar, där friköp tillämpas i linje med de flexibla parkeringstalen. Markparkering bör endast tillåtas för angöring och för fordon med särskilt tillstånd. Det kan även övervägas för bilpoolsbilar.

Samlade parkeringslösningar skapar inte bara mer attraktiva boendemiljöer. När bilen inte är tillgänglig i omedelbar anslutning till bostaden påverkas också valet av färdmedel i riktning mot ökad hållbarhet, liksom underlaget för bilpooler, cykelpooler och andra tjänster i så kallade mobilitetshubbar.³⁰

Ansvarig nämnd: Markplanerings- och exploateringsnämnden.

Ansvarig förvaltning: Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen.

6. Fortsätt arbeta med områdesvisa parkeringsplaner

I takt med att staden byggs till och om behöver parkeringsfrågan hanteras på en nivå som ligger över enskilda detaljplaner och planprogram, eftersom en resurseffektiv och hållbar parkeringspolitik i ett område i regel påverkar efterfrågan i angränsande stadsdelar. Det kan även handla om att hantera konsekvensen av att markparkeringar byggs bort i den befintliga staden. Arbetet med områdesvisa parkeringsplaner behöver fortsätta.

³⁰ En vanlig tumregel är att det inte bör vara närmare till bilparkeringen än till busshållplatsen. I kommunens parkeringsriktlinjer bedöms ett gångavstånd på 400–600 meter till en parkeringsanläggning som acceptabelt.

*Ansvarig nämnd: Markplanerings- och exploateringsnämnden.
Ansvarig förvaltning: Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen.*

7. Utöka och kvalitetssäkra cykelparkeringarna, peka ut särskilda platser för elsparkcyklar

Möjligheten att parkera cykeln tryggt i Örebro har kraftigt förbättrats, men det finns all orsak att fortsätta arbetet, inte minst mot bakgrund av att vi blir allt fler örebroare och att en större andel förväntas cykla. Cykelparkeringar ska vara trygga, av god kvalitet, gärna ha väderskydd och det ska finnas möjligheter att låsa in eller fast cykeln.

Drift- och underhållsfrågan är också av stor vikt. Befintliga ställ måste inventeras och minst en gång om året ses över och vid behov åtgärdas. För att inte minska tillgängligheten behöver så kallade skrotcyklar identifieras och bortforslas minst en gång per halvår, i stadskärnan och vid resecentrum med oftare. Ett tillräckligt stort antal cykelställ på strategiska platser behöver snöröjas vintertid.

En ändring i trafikförordningen 2022 innebär att elsparkcyklar nu måste parkeras i cykelställ eller på särskilt avsedda uppställningsplatser. För att inte ytterligare öka trängseln i cykelställen i centrala staden behöver andra platser skyndsamt pekas ut.

*Ansvariga nämnder: Markplanerings- och exploateringsnämnden + Teknik- och servicenämnden.
Ansvariga förvaltningar: Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen + Teknik- och serviceförvaltningen.*

8. Revidera parkeringstalen

Under hösten 2022 gjordes en uppföljning av kommunens flexibla parkeringstal. Uppföljningen visar att de flexibla talen på många sätt fungerat bra, men också att det finns behov av revidering. Än mer flexibla lösningar kan behövas för att hantera en osäker framtid.³¹

Kommunen bör inte tvinga fram anläggning av parkering som ingen är beredd att betala den fulla kostnaden för, eftersom det leder till högre byggkostnader och antingen överkapacitet eller kraftiga subventioner till bilägarna. Innovativa lösningar från andra kommuner bör granskas och prövas.

*Ansvarig nämnd: Markplanerings- och exploateringsnämnden.
Ansvarig förvaltning: Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen.*

³¹ Utvecklingen mot nya mobilitetslösningar, synliggörande av parkeringens faktiska kostnader och större inslag av delandekonomi gör att kommunen riskerar att tvinga fram dyra lösningar som vid bristande efterfrågan är svåra att ställa om till annan användning, till exempel underjordiska p-garage i varje fastighet, som dessutom medför en kraftig klimatbelastning. Det är i regel bättre att styra mot större gemensamma anläggningar som kan nyttjas effektivare och som lättare kan ställas om till annan användning.

9. Genomför pilotprojekt kring pendlarparkeringar

Mycket talar för att det kommer bli dyrare och svårare att ta bilen in i staden i framtiden.³² Till följd av det ökar sannolikt efterfrågan på parkeringar för pendlare i omgivande mindre tätorter och i stadens utkant. Ett antal pilotprojekt identifierades i en utredning 2019 (Sam 25/2019) och förfinades i en ny genomgång 2022 (Sam 549/2022). Ett antal av dessa bör genomföras och utvärderas för att kommunen ska ha god beredskap inför kommande förändringar. Det är även viktigt att fortsätta samarbetet med Region Örebro län och grannkommunerna i denna fråga. I planprogram och detaljplaner är det angeläget reservera ytor för mobilitetshubbar i attraktiva lägen.

Ansvarig nämnd: Markplanerings- och exploateringsnämnden.

Ansvarig förvaltning: Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen.

10. Informera om stadskärnans parkeringsanläggningar

Det räcker sannolikt inte att förändra avgifter och annan reglering för att fler ska välja att parkera i parkeringshusen. Det måste också bli lättare att få en bild av var det finns parkeringsmöjligheter, vad det kostar och hur man betalar. Det befintliga parkeringsledningssystemet behöver uppdateras och om möjligt utvidgas. Det bör även bli lättare att digitalt få uppgifter om det aktuella utbudet, om möjligt i realtid. Även informationen i kommunens webbkarta kan behöva ses över.

Ansvarig nämnd: Teknik- och servicenämnden.

Ansvarig förvaltning: Teknik- och serviceförvaltningen.

11. Skärp p-övervakningen och var mer restriktiv med dispenser

Frågan är särskilt angelägen i centrala staden och är ett viktigt verktyg för att öka framkomligheten för cykel och kollektivtrafik samt ett led i arbetet att skapa en mer trygg, attraktiv och hållbar stadskärna. Avgifterna för felaktig parkering bör alltid vara högre än kostnaden för parkering.

Ansvarig nämnd: Teknik- och servicenämnden.

Ansvarig förvaltning: Teknik- och serviceförvaltningen.

12. Organisera regelbunden uppföljning och återkoppling

Parkeringssituationen i staden bör inventeras årligen, för att kunna vidta åtgärder som säkerställer en utveckling i riktning mot målen. En särskild uppföljningsplan bör upprättas.

Ansvarig nämnd: Teknik- och servicenämnden.

Ansvarig förvaltning: Teknik- och serviceförvaltningen.

³² Detta kan bli en följd av att marken kommer att behövas till andra ändamål, bland annat mer kapacitetsstarka transportslag, men elbilarnas intåg gör även att beskattningen av trafiken kommer att behöva förändras inom det närmaste decenniet, från dagens drivmedelsskatter till en kilometeravgift. Det finns goda skäl att anta att den kommer kunna differentieras på ett sätt som gör det dyrare att köra bil i staden än på landsbygden.