Förutsättningar för parkering i södra delarna av Örebro

En utredning för en samlad hantering av parkeringsfrågan i Sörby/Eklunda, Sörbyängen och Ladugårdsängen

Örebro kommun | **Moe 356/2023** | | **2023-02-24** |
orebro.se

ÖREBRO

Sammanfattning

Parkeringsfrågan behöver hanteras på en nivå som ligger över enskilda detaljplaner och planprogram. I detta arbete har ett helhetsgrepp tagits över parkeringsförutsättningarna i de södra delarna av Örebro (Sörby/Eklunda, Sörbyängen och Ladugårdsängen) för att bland annat hantera de konsekvenser som uppstår när nya områden med låga p-tal byggs bredvid äldre områden med mer generös parkeringstillgång. Tillgång på parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst påverkan på val av transportmedel och resmönster.

Ladugårdsängen och Sörbyängen är flerbostadshusområden med en äldre och en nyare del, där den nyare i Ladugårdsängen är under uppförande. I de olika delarna finns olika parkeringstillgång och -lösningar som påverkar omkringliggande områden. Sörby/Eklunda är ett småhusområde med stort utbud av gratis gatuparkering, vilket även Sörbyängen har. Alla tre delområden har goda förbindelser både med cykel och kollektivtrafik mot centrum och andra delar av staden.

I dialog med några fastighetsägare och bostadsrättsföreningar i områdena framkom att de flesta har 100 % av parkeringsplatserna uthyrda till boende, med undantag för en fastighet i Sörbyängen med ca 85 % uthyrda. Enligt fastighetsägaren beror det mycket på att boende där istället parkerar på gatan, som är avgiftsfri. Det saknas i allmänhet besöksparkeringar på kvartersmark, trots att det är fastighetsägarens ansvar att ordna dessa. På frågan om vad bilparkering borde kosta svarar några fastighetsägare att avgifterna borde vara högre för att ge högre kostnadstäckning men att högre avgifter riskerar missnöjda hyresgäster. Bilparkering ses som en nödvändighet av många fastighetsägare och bostadsrättsföreningar trots att omkring hälften av hushållen i många stadsdelar inte har egen bil.

För att ta reda på hur mycket av parkeringarnas kostnad som betalas av andra än de som använder parkeringsplatserna gjordes en analys där parkeringsavgifter jämfördes med uppskattad faktisk kostnad. Beräkningarna visar att en stor del av kostnaden betalas av andra än parkörerna. Mellan 41–71 % av kostnaden för parkering på kvartersmark subventioneras. Parkeringen på allmän plats är avgiftsfri vilket innebär att 100 % av kostnaden subventioneras, en summa som uppgår till över 5 miljoner kronor årligen.

Utifrån kartläggningen av parkeringssituationen i de stadsdelar som rapporten omfattar har ett antal problem identifierats. Problemen är både platsspecifika med relativt tydliga lösningar medan andra kräver långsiktigt arbete för att lösa. I rapporten föreslås två lösningar för de befintliga problemen i områdena:

- Införa avgifter på allmän plats – en ny ”zon 3” med avgiftsbelagd gatuparkering.
- Utökad dialog med exploatörer, fastighetsägare och bostadsrättsföreningar för att skapa förståelse i frågan och i förlängningen bidra till höjda parkeringsavgifter på kvartersmark.

Flera lösningar har identifierats för de mer strukturella problemen och för att undvika liknande problem i andra områden, bland dessa finns:

- Bygg inte slentrianmässigt parkering utmed nya gator
- Undvika temporära gratisparkeringar under byggtid
- Värna besöksparkeringar på kvartersmark – tydligare i bygglov och framtida ny p-norm
- Gå från parkeringsnorm till mobilitetsnorm
- Verka för gemensamma parkeringslösningar
- Uppmärksamma och underlätta för bilpooler
- Säkerställ god kvalitet på cykelparkering

Innehåll

Sammanfattning 2

1. Inledning 4

2. Nulägesbeskrivning 5

2.1 Ladugårdsängen 5

2.1.1 Beskrivning av området 5

2.1.2 Förutsättningar för mobilitet 5

2.1.3 Parkeringssituation idag 5

2.1.4 Relation till omkringliggande områden 7

2.2 Sörbyängen 7

2.2.1 Beskrivning av området 7

2.2.2 Förutsättningar för mobilitet 8

2.2.3 Parkeringssituation idag 8

2.2.4 Relation till omkringliggande områden 9

2.3 Sörby/Eklunda 9

2.3.1 Beskrivning av området 9

2.3.2 Förutsättningar för mobilitet 9

2.3.3 Parkeringssituation idag 9

2.3.4 Relation till omkringliggande områden 10

2.4 Dialog med fastighetsägare 10

2.5 Alla är med och betalar bilägarnas kostnader 12

Subventionering av parkering 12

3. Identifierade problem och möjliga lösningar 17

3.1 Problembild 17

3.2 Möjliga lösningar 17

Skapa en fungerande parkeringsmarknad 17

Undvika temporära gratisparkeringar under byggtid 18

Värna besöksparkeringarna 18

Gå från parkeringsnorm till mobilitetsnorm 18

Verka för gemensamma lösningar 19

Bilpooler behöver uppmärksammas mer 19

Cykelparkeringar 19

Se över hur parkeringsfrågan kommuniceras i alla led 20

4. Slutsatser 21

Införa avgifter på allmän plats 21

Utökad dialog med exploatörer, fastighetsägare och bostadsrättsföreningar 21

Lösningar på strukturella problem 21

Bilaga 22

Bilaga 1 – Dialog med fastighetsägare och bostadsrättsföreningar 22

1. Inledning

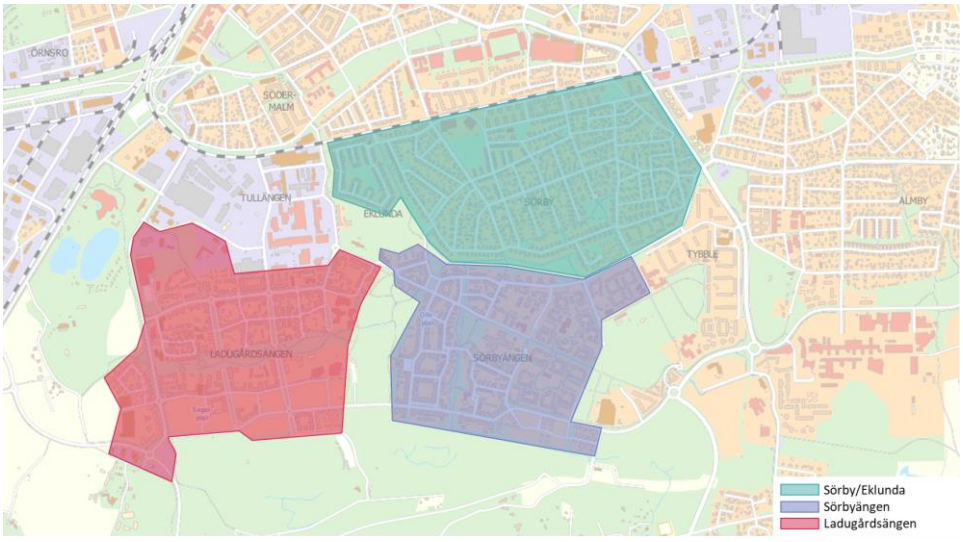
Många delar av staden är planerad och byggd med bilen som utgångspunkt. Även om bilar även i framtiden kommer att spela en viktig roll i våra förflyttningar kommer den inte att kunna få ta lika mycket plats som idag, eftersom vi behöver utrymme för mer yteffektiva och hållbara transportslag samt mer grönska i staden för att öka attraktiviteten och dämpa effekten av extremväder.

För att möjliggöra den hållbara omställningen är parkering ett viktigt styrmedel och behöver hanteras på en nivå som ligger över enskilda detaljplaner och planprogram. För en fungerande parkeringssituation krävs samordning både mellan kvartersmark och allmän plats inom ett område samt mellan stadsdelar eftersom angränsande områden påverkar varandra. Det kan även handla om att hantera förändringar inom stadsdelar, exempelvis möjligheten att skapa utrymme för exploatering eller mer attraktiva stadsmiljöer genom att ta bort markparkeringar.

Områdesvisa parkeringsplaner, eller utredning av förutsättningar för parkering, är en av flera utpekade åtgärder i Örebro kommuns parkeringsriktlinjer och innebär att ett helhetsgrepp tas över ett område för att anpassa parkeringen efter områdets specifika förutsättningar, plats i staden och de mål som önskas uppnås. Den områdesvisa parkeringsplanen ska fungera dels som ett komplement till den befintliga parkeringsnormen och användas som ett stöd i hela planprocessen från planprogram till detaljplan och bygglov, dels som ett verktyg för att förstå behovet av reglering av allmän plats och ligga till grund för framtida utredningar och justeringar.

Denna områdesvisa parkeringsplan omfattar de södra delarna av Örebro, närmare bestämt Sörby/Eklunda, Sörbyängen och Ladugårdsängen. Detta är områden inom vilka det pågår mycket förändring och nybyggnationer med stort fokus på hållbart resande. När nya områden planeras med låga parkeringstal påverkar det omkringliggande områden, speciellt som i de fall där det finns mycket och gratis gatuparkering i äldre områden. Därför krävs en helhetssyn över hela området för att ambitionerna med de nya områdena ska fullföljas och att parkeringssituationen i de befintliga områdena inte ska bli ohållbar.

I rapporten beskrivs områdenas förutsättningar, hur parkeringssituationen ser ut och vilka åtgärder som är möjliga och nödvändiga för måluppfyllelse. Den fullständiga nulägesbeskrivningen av respektive område finns som separata dokument.



Figur 1. De tre geografiska områdena som studerats i denna områdesvisa parkeringsplan. Industrispåret norr om den gröna ytan utgör gränsen för nuvarande avgiftzon (zon 2) för allmän parkering.

2. Nulägesbeskrivning

I detta kapitel beskrivs befintliga förutsättningar för områdena, till exempel typ av område, läge i staden, hur förutsättningar för mobilitet ser ut samt beskrivning och analys över parkeringssituationen. Kapitlet är i stor utsträckning en sammanfattning av de underlag som tagits fram och som finns i sin helhet som separata dokument.

2.1 Ladugårdsängen

2.1.1 Beskrivning av området

Ladugårdsängen är ett bostadsområde som nästan uteslutande består av flerbostadshus med hyres- och bostadsrätter. Norra delen av området färdigställdes till bomässan 1992 och har sedan dess kompletterats med bostäder norr om Landbotorpsallén. Den södra delen påbörjades under 2010-talet och genomförande pågår fortfarande. I den norra delen tillåts bilen fortfarande ta mycket plats, även om parkeringstalen var låga med den tidens mått mätt. Den södra delen har dock planerats med helt andra förtecken – här prioriteras grönska, stadsliv, gång och cykel, medan bilparkeringar är helt hänvisade till parkeringshus eller -garage.

I dagsläget (2022) finns ca 1500 bostäder i den norra delen och 2200 i den södra. Fortsatt genomförande av befintlig detaljplan för Södra Ladugårdsängen kommer medföra ytterligare 1 500 bostäder. I östra delen av området finns två grundskolor och det finns fyra förskolor på olika ställen i området. I områdets västra del finns en kommunal kärna utpekad i översiktsplanen som innebär att ett stadsdelscentrum som betjänar mer än den egna stadsdelen ska kunna utvecklas. I den delen som är färdigbyggd finns en större matvarubutik, ett gym, flera restauranger samt några mindre verksamheter. För boende i Ladugårdsängen finns många vardagliga målpunkter, inklusive vårdcentral, inom gång- eller cykelavstånd. Det är heller inte långt till större arbetsplatser, enligt en kartläggning 2018 hade två av tre yrkesverksamma boende i området mindre än fem km till sin arbetsplats. Fotbollsplanerna vid Ekäng i områdets nordöstra hörn drar tidvis många besökare från andra delar av staden.

2.1.2 Förutsättningar för mobilitet

Ladugårdsängen har god kollektivtrafik, nästan alla i området bor inom 400 m från en busshållplats som har avgångar varje kvart i högtrafik. Området ligger ungefär 1,5–2 km från stadens centrala delar och det tar ungefär lika lång tid att cykla, åka buss och åka bil till centrum. Dock är buss inte så konkurrenskraftigt mot bil och cykel eftersom det för många är längre till en busshållplats än bil- eller cykelparkering, varför det i total restid är längre att åka buss än bil eller cykel. Cykelvägnätet i området är finmaskigt och av bra standard, liksom kopplingarna mot näraliggande stadsdelar och till centrala staden. Det finns ett huvudcykelstråk längs området södra del (längs Karlsdalsallén) som är en första etapp på ett öst-västligt huvudcykelstråk.

Eftersom Södra Ladugårdsängen är under genomförande är alla gator och cykelbanor inte färdigställda ännu, vilket gör att framkomlighet och trygghet för fotgängare och cyklister till viss del är begränsad. Konsekvensen av ofärdigställda gator har även blivit en oordnad parkeringssituation med låg regelefterlevnad som ytterligare försvårar för fotgängare och cyklister. Förutsättningarna kommer dock förbättras i takt med att området och gatorna färdigställs.

2.1.3 Parkeringssituation idag

Det finns stora skillnader i hur bilparkering löses i de olika delarna av området:

- Den norra delen av Ladugårdsängen genomfördes med en mer generös parkeringstillgång än den södra. Detaljplanerna i den norra delen tillåter markparkering på kvartersmark inom stora delar av området och är delvis ordnade i form av en samfällighet, de så kallade parkeringsalléerna. På senare år har kommunen även tillåtit avgiftsfri parkering utmed flera gator, något som tidigare inte var tillåtet.
- Detaljplanen för Södra Ladugårdsängen innefattar ett förbud mot markparkering på kvartersmark, varför privata parkeringsplatser uteslutande finns i garage och parkeringshus. Parkering för angöring finns i begränsad utsträckning utmed områdets gator. Södra Ladugårdsängen är även genomförd enligt nuvarande parkeringsnorm (2016) som medger låga parkeringstal för boende i lägen där det finns goda förutsättningar för resande med mer hållbara trafikslag.

De olika förutsättningarna för bilparkering påverkar varandra. Det begränsade antalet parkeringsplatser i den södra delen, samt att dessa parkeringsplatser generellt har högre avgift, gör att många väljer att parkera i den norra delen, vilket gör att boende där får svårt att hitta parkering.

På allmän plats finns totalt 363 bilparkeringsplatser av olika slag. De flesta är oreglerad 24-timmarsparkering, medan en del är reglerade till korttidsparkering mellan 1–3 timmar på vardagar mellan klockan 8–21 (övrig tid gäller ingen tidsbegränsning). I samband med färdigställande av Termikgatan kommer parkeringsplatserna längs Karlsdalsallén omregleras till korttidsparkering för besökare till verksamheter. Området ligger utanför parkeringsavgiftszon 2 vilket gör all gatuparkering i dagsläget är avgiftsfri.

Förutom parkering på gatumark finns några större parkeringsplatser i de äldre delarna av Ladugårdsängen som ligger på kvartersmark, dessa är markerade i blått på kartan i figur 2. Avgiften på dessa parkeringsplatser är 125 kr per månad och parkeringsbiljett kan lösas av alla, dock utan garanterade platser. I dialog med fastighetsägare i området har det

Figur 2. Gator i Ladugårdsängen med allmän gatuparkering. Röd markering är 24-timmarsparkering, orange streck är tidsreglerad parkering (1–3 timmar)), lila markering är parkeringshus och blå markering är allmänt tillgänglig markparkering på kvartersmark.

framkommit att en del boende i Södra Ladugårdsängen parkerar sin bil på dessa parkeringsplatser för att undvika de högre avgifterna i garage eller parkeringshus.

I norra Ladugårdsängen sker parkering på kvartersmark främst på markparkeringar på den egna fastigheten samt i några parkeringsgarage. Avgiften för markparkering på kvartersmark är i genomsnitt 169 kr/månad och räknas de stora parkeringarna (blåmarkerade i figur 2) in blir genomsnittsvärdet 147 kr/månad. För garage är avgiften 542 kr/månad utifrån de svar som inkommit från fastighetsägare. I Södra Ladugårdsängen sker parkering endast i parkeringsgarage eller parkeringshus, som nämnt ovan. De genomsnittliga avgifterna i området är 821 kr/månaden för parkeringshus och 850 kr/månad för parkeringsgarage.

Under tiden det har pågått byggnation i Södra Ladugårdsängen har vissa obebyggda fastigheter olovligt använts till parkeringsplatser för boende, trots att planerad parkering för de för de färdigställda husen ska vara klara. Södra Ladugårdsängen är ett parkeringsförbudsområde vilket innebär att parkering endast är tillåten på markerade sträckor. Gatorna i området har färdigställts succesivt i takt med att området byggts ut vilket har gjort att parkering längs gatorna har varit möjlig i relativt stor utsträckning trots att det råder parkeringsförbud. Konsekvensen har blivit att boende som flyttat till området har haft ett mycket större utbud av parkering än avsett, och dessutom till låg eller ingen kostnad, vilket skapat friktion i takt med att dessa platser avvecklats.

Det finns totalt 190 allmänna cykelparkeringar i området, främst utmed gatorna i Södra Ladugårdsängen. På flera platser används dessa av boende, trots att behovet av cykelparkering ska vara tillgodosett på kvartersmark.

2.1.4 Relation till omkringliggande områden

Ladugårdsängen avgränsas i söder av golfbanan och i väster av Gustavsviks camping. Norr om området ligger Tullängen med gymnasieskola och industriområde, österut ligger bostadsområdet Sörbyängen. Parkeringsplatserna vid Tullängens gymnasium är avgiftsbelagda, 3 kr per timme med möjlighet för anställda att köpa månadsbiljett för 250 kr (dock utan dedikerade platser).

Målpunkterna i de omkringliggande områdena genererar i viss utsträckning trafik genom området men sett till parkering påverkas inte Ladugårdsängen av de omkringliggande områdena i så stor utsträckning. De olika delarna av området, som har helt olika parkeringssituation, påverkar varandra desto mer, som framgår ovan.

2.2 Sörbyängen

2.2.1 Beskrivning av området

Sörbyängen är ett bostadsområde primärt bestående av flerbostadshus men även vissa friliggande villor och radhus. Den östra delen av området är i huvudsak uppförd under 1980-talet och den västra delen under 2010-talet. I områdets södra del pågår genomförande av bostadsområdet Tamarinden som vid färdigställande ska innehålla ca 800 nya bostäder och förskola. Kommunen äger allmän plats i Sörbyängen som omfattas av gator och några parker. Mitt i området finns en grundskola F-6 och en mindre F-3 skola, och det finns fyra förskolor på olika ställen i området.

I områdets ytterkanter finns stora målpunkter för hela stan: Ica Maxi och systembolag samt Sörbybacken. För boende i Sörbyängen är dessa inom gång- eller cykelavstånd men målpunkterna drar biltrafik från andra delar av staden. I Tybble finns även en vårdcentral. Området saknar större arbetsplatser vilket innebär att området har stor utpendling. En kartläggning från 2018 visar dock att ca 60 procent av yrkesverksamma boende i området hade mindre än fem km till sin arbetsplats.

2.2.2 Förutsättningar för mobilitet

Området har godtagbara förbindelser med kollektivtrafik med en linje som trafikerar området (tidigare två). Ungefär hälften bor inom 400 m från en busshållplats och hållplatserna har god standard. Det tar dock något längre tid att åka buss till centrum jämfört med bil och det går i genomsnitt snabbare att cykla till centrum än att åka bil. Det beror på att cykelvägnätet är betydligt mer finmaskigt än bilvägnätet. Det finns gång- och cykelbanor utmed de flesta gator och dessutom separata gång- och cykelvägar framför allt genom de äldre delarna av området. Det finns ett planerat huvudcykelstråk genom området som förbinder staden i öst-västlig riktning.

2.2.3 Parkeringssituation idag

Parkering på kvartersmark sker i huvudsak som markparkering. Inom de delar av området som byggdes på 1980-talet är bilparkeringen oftast koncentrerad till samlade ytor som är separerade från bostadsbebyggelsen och bostadsgårdarna. I de mer nybyggda delarna är markparkeringen i huvudsak placerad på bostadsgårdarna. För markparkering är den genomsnittliga avgiften 308 kr/månad.

Det finns allmän gatuparkering för bil på de flesta gator i områdets västra del och längs några gator i östra delen, se figur 3. Totalt har antalet parkeringsplatser räknats till 604, varav den största delen är parkeringsplatser som endast har den generella tidsbegränsningen om 24 timmar. En del av parkeringsplatserna är tidsreglerade till 1–3 timmar och några få är angöringsparkering med tidsbegränsning 10–30 minuter. I samband med att området Tamarinden byggs kommer några av de närmaste allmänna gatuparkeringarna regleras om till tre timmars tidsbegränsning.

Eftersom området ligger utanför parkeringszon 2 är all gatuparkering i dagsläget avgiftsfri. Det stora utbudet av gratis gatuparkering påverkar stadsbilden påtagligt och försvårar för fastighetsägare att ta ut den faktiska kostnaden för parkering på kvartersmark. Enligt Parkeringsverksamheten på Örebro kommun, som genomför all parkeringsövervakning på allmän plats, är det generellt en hög beläggningsgrad på gatuparkeringen i området och det är sällan parkeringsplatser lediga.

Figur 3. Gator i Sörbyängen med allmän gatuparkering (röd markering är 24-timmarsparkering och orange streck är tidsreglerad parkering (1–3 timmar)).

Det finns ca 80 allmänna cykelparkeringar i området, primärt i den södra delen av området längs med eller i anslutning till Karlsdalsallén.

2.2.4 Relation till omkringliggande områden

Sörbyängen avgränsas i söder av en golfbana och aktivitetsområdet Sörbybacken. Norr om området ligger villaområdet Sörby, österut ligger flerbostadshusområdet Tybble samt idrottsplatsen och parken Tybblekullen och västerut ligger flerbostadshusområdet Ladugårdsängen. Sydöst om området finns ett pågående planprogram för Tybbleängen, en ny stadsdel i huvudsak bestående av bostäder.

Eftersom området är omgivet av flera större målpunkter (golfbanan, Sörbybacken, Ica Maxi, Örebro Universitet) sker en del genomfartstrafik genom området. Mängden genomfartstrafik har blivit större sedan gatukopplingen mellan Sörbyängen och Sörby öppnades via Studievägen/Flygaregatan. Utifrån bilparkering påverkas Sörbyängen dock inte så mycket av omkringliggande områden, dels på grund av relativt långa gångavstånd till omkringliggande områden, dels för att det finns ett stort utbud av gratis gatuparkering som i stort upptas av boende i området.

2.3 Sörby/Eklunda

2.3.1 Beskrivning av området

Sörby/Eklunda är ett nästintill renodlat bostadsområde främst bestående av småhus med privata fastighetsägare, samt några flerbostadshus med bostadsrätter. Sörby som område har ett kulturhistoriskt värde och karakteriseras av friliggande villor varav merparten är uppförda mellan 1900 och 1965. Kommunen äger allmän plats i området som omfattas av gator och några parker. I områdets västra del finns en grundskola, i övrigt saknas allmänna målpunkter i området. Närliggande målpunkter är flera matvarubutiker (Coop Österplan och Willys Almbyplan) och Behrn Arena. Eftersom området saknar arbetsplatser sker stor utpendling från området. En kartläggning från 2018 visar dock att två av tre yrkesverksamma boende i området hade mindre än fem km till sin arbetsplats.

2.3.2 Förutsättningar för mobilitet

Områdets har relativt goda förbindelser med kollektivtrafik. Ungefär 50 procent bor inom 400 m från en hållplats som redan nu har hög turtäthet och inom några år kommer trafikeras med de nya snabbussarna (BRT) med turtäthet 7,5 minuter i högtrafik. BRT-linjer innebär även separata körfält för kollektivtrafiken, vilket ger korta restider och hög konkurrenskraft jämfört med bilen. Hållplatserna har mycket god standard med gena och belysta gång- och cykelbanor som leder dit.

Generellt är det goda förutsättningar för gång och cykel i området, det tar ungefär lika lång tid att cykla till centrum som det tar med bil. Majoriteten av gatorna är villagator utan gång- och cykelbana men med relativt lite biltrafik. Vissa av dessa gator har dock högre trafikflöde vilket påverkar framkomlighet och trygghet för fotgängare och cyklister negativt. Ungefär hälften av de boende har mindre än 400 m till huvudcykelstråket Universitetsleden mellan Universitetet och centrum. Området tangeras dessutom av ett planerat huvudcykelstråk som förbinder staden i öst-västlig riktning.

2.3.3 Parkeringssituation idag

Eftersom det nästan uteslutande är småhus i Sörby/Eklunda sker i princip all boendeparkering på den egna fastigheten i direkt anslutning till bostaden. Flerbostadshusen i norra delen har samlade parkeringsplatser längs järnvägen. Det finns allmän bilparkering längs med nästan alla gator i området. Det råder parkeringsförbud på vissa gator men de flesta gator är oreglerade där fordon får parkera enligt de allmänna reglerna i Trafikförordningen (24 timmar utom dag före söndag och helgdag då

parkering utan tidsbegränsning gäller). Utbudet av parkeringsplatser i Sörby/Eklunda uppskattas till omkring 910 vilket innebär att parkeringsmöjligheterna på allmän plats är stora.

Området ligger utanför parkeringszon 2 (gränsen går längs järnvägsspåret norr om Sörby/Eklunda) vilket innebär att all gatuparkering är avgiftsfri. Sedan parkeringsavgiften höjdes i zon 2 har viss överflyttning till gatorna i Sörby/Eklunda skett och ökat beläggningsgraden på gator närmast zon 2.

Efterfrågan på gatumarksparkering i området bedöms öka i takt med att nya bostäder tillkommer runt om området, exempelvis runt Österplan och Almbyplan där det finns pågående planarbete. Samma effekt som det blev av högre avgifter i zon 2 kommer sannolikt ske när de nya byggnaderna med lägre p-tal står klara. Finns det gratis parkering i närheten kommer många boende välja att parkera där i stället för i dyrare parkeringshus eller garage som tillskapas för att tillgodose parkeringsnormen. Det minskar användandet och kostnadseffektiviteten för parkeringslösningar på kvartersmark samtidigt som det ökar trycket på allmänna parkeringsplatser och kan skapa en ohållbar parkeringssituation på de oreglerade villagatorna i Sörby som idag inte har så många parkerade bilar.

Det finns inga allmänna cykelparkeringar i området utan all parkering för cyklar och liknande fordon sker på kvartersmark.

2.3.4 Relation till omkringliggande områden

Sörby/Eklunda är omgiven av bebyggelse på alla sidor, främst bostadsområden men också industriområdet Tullängen i väster. I norr ligger Eyra, ett bostadsområde med flerbostadshus samt Behrn Arena. Gränsen mellan dessa områden är även gränsen för parkeringsavgiftszon 2 vilket innebär att parkering på gatorna i Eyra är avgiftsbelagd medan gatuparkering i Sörby/Eklunda är avgiftsfri. Dessutom är det många som parkerar på gatorna i Sörby/Eklunda när det är matcher på Behrn Arena. I de östra delarna av Eyra, runt Österplan, pågår omvandling av tidigare verksamhetsmark till bostadsbebyggelse. Dessutom är Österplan utpekat som lokal kärna i Översiktsplanen vilket medför viss service. De fastigheter med pågående eller planerad detaljplaneläggning har ambitionen att anläggas med låga parkeringstal till förmån för mobilitetslösningar och hållbara trafikslag vilket kan leda till ökad parkering i på gator i Sörby.

2.4 Dialog med fastighetsägare

För att få en mer utförlig bild av hur parkeringssituationen ser ut har ett antal frågor ställts till fastighetsägare och bostadsrättsföreningar i de berörda områdena. Frågorna gällde bland annat antal och avgifter på de egna parkeringsplatserna, hur boende och de som fastighetsägare uppfattar parkeringssituationen i området. Alla frågor som ställdes finns som bilaga till rapporten. Nedan följer en sammanfattning av de svar som inkommit.

Bilparkering inom de olika fastigheterna löses på olika sätt, från markparkering med eller utan tak till underjordiska parkeringsgarage och parkeringshus. Gemensamt för nästan alla svarande är att 100 % av parkeringsplatserna är uthyrda till boende. Ett undantag är några fastigheter i Sörbyängen där uthyrningen ligger runt 85 %. En möjlig förklaring till den lägre uthyrningsgraden där kan vara det stora utbudet av gratis gatuparkering som inte påverkar i samma utsträckning i de andra områdena. Fastighetsägare i Sörbyängen anger att boende parkerar på gatorna i stället för på avsedda platser på kvartersmark.

På samma sätt anger fastighetsägare i Södra Ladugårdsängen att boende parkerar på markparkeringarna i Ladugårdsängen eftersom det är fullt på parkeringsplatserna i Södra Ladugårdsängen. Denna parkeringsöverflytt kan även ha påverkats av väsentligt lägre

priser i den norra delen. Den röriga parkeringssituationen som råder i Södra Ladugårdsängen på grund av ofärdiga gator och utbredd parkering på lucktomter trots parkeringsförbud kan också spela in.

Ytterligare gemensamt för nästan alla svarande är att de inte har några dedikerade besöksparkeringar. Många upplever att detta är ett problem, framför allt i Södra Ladugårdsängen där det inte finns så mycket allmän parkering. Besöksparkering ingår dock i det totala parkeringstalet som räknas fram utifrån parkeringsnormen och ska ske på kvartersmark, inte på allmän plats. Av allt att döma har platserna hyrts ut till boende i stället för att vara tillgängliga för besökare till fastigheten.

Avgifter för boendeparkering varierar stort mellan fastigheter och områden. Tabell 1 visar den genomsnittliga avgiften som fastighetsägarna tar för olika parkeringsanläggningar i respektive område. Observera att avgiften för Sörby/Eklunda endast baseras på svaret från en bostadsrättsförening, de övriga är baserade på svar från fler fastighetsägare och bostadsrättsföreningar.

Tabell 1. Genomsnittlig avgift för olika parkeringsanläggningar för respektive område.

	Markparkering	**Parkeringshus**	**Parkeringsgarage**
Sörby/Eklunda	100 kr	-	-
Sörbyängen	308 kr	-	-
Södra Ladugårdsängen	-	821 kr	850 kr
Norra Ladugårdsängen	169 kr	-	542 kr
Medel	**192 kr**	**821 kr**	**584 kr**

Tabell 2 visar den högsta och lägsta avgiften som tas ut för varje parkeringsanläggning fördelat på respektive delområde. Detta visar att det finns en stor variation mellan olika fastigheter och bostadsrättsföreningar, som mest med en faktor fyra mellan högsta och lägsta avgift.

Tabell 2. Lägsta och högsta avgiften för respektive parkeringsanläggning i varje delområde.

	Markparkering		**Parkeringshus**		**Parkeringsgarage**	
	Lägsta	**Högsta**	**Lägsta**	**Högsta**	**Lägsta**	**Högsta**
Sörby/Eklunda	100 kr	100 kr	-	-	-	-
Sörbyängen	176 kr	450 kr	-	-	-	-
Södra Ladugårdsängen	-	-	800 kr	841 kr	850 kr	850 kr
Norra Ladugårdsängen	169 kr	169 kr	-	-	415 kr	784 kr
Total	**100 kr**	**450 kr**	**800 kr**	**841 kr**	**415 kr**	**850 kr**

Den största skillnaden på avgift är markparkering – från 100 till 450 kr – kan ha flera orsaker, till exempel hur ekonomin ser ut i föreningen och vilken utformning bostäderna har. Bostadsrättsföreningen i Sörby består av radhus där varje bostad har egen parkering vilket kan förklara den låga avgiften. Den högsta avgiften för markparkering, 450 kr, är hög jämfört med de andra svarande men inte jämfört med faktisk kostnad.

Frågan ”vad borde en bilparkeringsplats kosta om parkören skulle bära den faktiska kostnaden?” ställdes till fastighetsägarna och bostadsrättsföreningarna. Det var inte alla som förstod frågan som vi avsett, men bland dem som gjorde det angavs att avgifterna borde vara högre för att få en högre kostnadstäckning. En fastighetsägare menade att de säkert kunde höja avgiften till det dubbla och ändå få lika många platser uthyrda, men att det riskerade missnöjda hyresgäster och svårare att hyra ut lägenheterna vilket var anledningen att de behöll de relativt låga avgifterna.

Det finns även en generell syn bland fastighetsägare och bostadsrättsföreningar att bilparkering är en nödvändighet och att den därför inte bör kosta för mycket eftersom ”många är beroende av bilen”. Faktum är dock att omkring hälften av hushållen i flera stadsdelar av olika skäl inte har egen bil. Med parkeringsavgifter som inte bär de faktiska kostnaderna får dessa hushåll vara med och betala förvaringen andra hushålls bilar, i praktiken en transferering som kan uppgå till 500–1 000 kr per hushåll och månad. De flesta boende vet inte att en del av hyran går till andras parkeringsplatser eftersom den kostnaden och subventionen aldrig synliggörs. Här kan ett kunskapslyft leda till större förståelse för högre och mer rättvisa avgifter.

Ingen av de fastigheter som svarat på enkäten har en bilpool men några ser det som en intressant utveckling.

Ungefär hälften av de svarande har möjlighet att ladda elbil på sina parkeringsplatser. Avgiften på dessa är generellt lite högre och kostnad för elförbrukning tillkommer. De flesta som inte har laddplatser ännu vill eller planerar att införa det.

Hur cykelparkering till de boende löses varierar mellan fastigheterna. De flesta har cykelförråd eller cykelrum men flera har endast cykelparkering utomhus utan väderskydd eller möjlighet till låsbarhet mot ram. Alla anger dock att de boende tycker att det totalt sett (både på kvartersmark och allmän plats) finns tillräckligt med parkering för cykel. Ingen har angett att de har lösningar för att parkera lådcyklar, cyklar med kärra eller mopeder. En bostadsrättsförening svarade att de aktivt arbetar för en smidig cykelvardag med en stor mängd cykelparkeringar och elektrisk cykelpump.

2.5 Alla är med och betalar bilägarnas kostnader

Subventionering av parkering

Uppgifterna från fastighetsägare visar en tydlig skillnad i avgiften för parkeringsplatserna och den verkliga kostnaden för att för att anlägga och underhålla en parkeringsplats. I regel är den verkliga kostnaden mycket högre än den som betalas av parkören. Resultatet av detta blir en stor subvention där alla boende får betala för mellanskillnaden. För att få en uppfattning om subventioneringen har skillnaden mellan parkeringsavgifter och uppskattad verklig kostnad beräknats och analyserats nedan.

Siffrorna för den verkliga kostnaden kommer från Malmö stads parkeringspolicy[1] där de har räknat på vad det kostar i nya projekt att bygga, underhålla och driva en parkeringsplats i olika anläggningar, inklusive ränta och avskrivning. För markparkering beror den största delen av kostnaden på markvärdet, som skiljer sig stort inom en stad. Mer centralt är marken värd mer eftersom den är attraktiv för många olika ändamål. I denna beräkning har ett relativt lågt medelvärde för marken används och beräkningarna är därför sannolikt i underkant. Tabell 3 visar den genomsnittliga avgiften för de olika typerna av parkering, vad den verkliga kostnaden är och hur mycket som subventioneras månadsvis.

[1] Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö, Malmö stad 2020-09-24
https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af1fe2b/1611828560211/Policy%20och%20norm%20f%C3%B6r%20mobilitet%20och%20parkering%20antagen%20september%202020%20(002).webb.pdf

Tabell 3. Avgifter, verklig kostnad och subventionering för olika parkeringsanläggningar.

		Avgift	Verklig kostnad	Subvention	Andel subvention
		[kr/p-plats och månad]			
Kvartersmark	Markparkering	175	370	195	53 %
	Parkeringshus	821	1 380	559	41 %
	Parkeringsgarage	584	2 030	1 446	71 %
Allmän plats	Gatuparkering	0	370	370	100 %

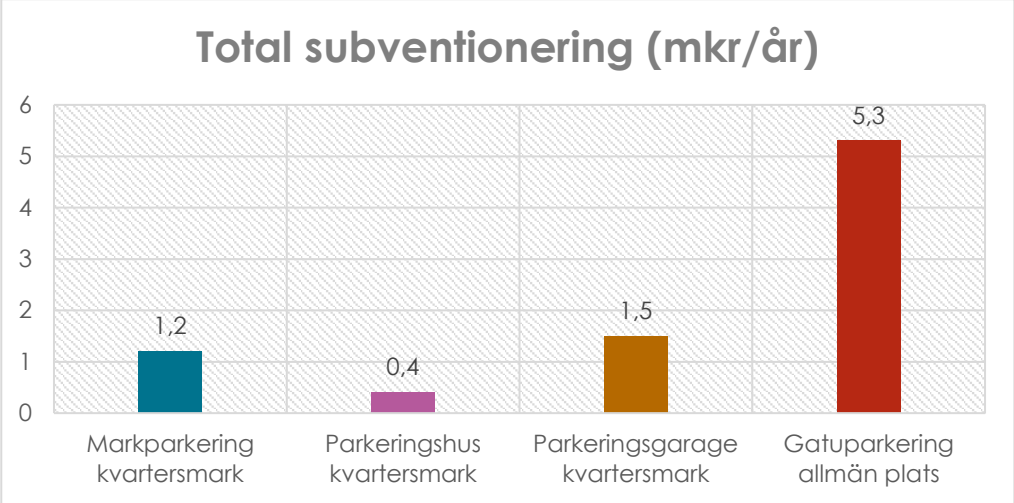
Alla parkeringsplatser är subventionerade till en viss grad. Av parkeringsanläggningarna på kvartersmark har parkeringsgarage högst subventionering, både i kronor och procent. Avgiften motsvarar endast drygt en fjärdedel av den beräknade faktiska kostnaden. Det innebär att alla boende betalar relativt mycket varje månad till den mindre andel boende som hyr en parkeringsplats. Ur ett rättviseperspektiv är det rimligt med högre avgifter, där den som faktiskt använder parkeringsplatsen ta en större del av den faktiska kostnaden, hushåll utan bil kan i gengäld får lägre månadskostnader. En ökad avgift för parkeringsplats i garage leder dessutom till en minskad efterfrågan på parkeringsplatser vilket i sin tur leder till bättre tillgänglighet för de som faktiskt behöver en plats.

Det kan dock saknas betalningsvilja som gör det möjligt att ta ut en avgift som motsvarar den faktiska kostnaden, vilket är ett resultat av historiskt sett låga avgifter. Många boende i Södra Ladugårdsängen anser redan idag att avgiften för en parkeringsplats i garage eller parkeringshus är för hög, trots att de endast betalar hälften av den faktiska kostnaden. De flesta som hyr en parkeringsplats är dock inte medvetna om att de endast betalar en del av den faktiska kostnaden på samma sätt som att boende utan parkeringsplats inte är medvetna om att de är med och finansierar grannarnas parkeringsplatser. Det finns ett behov av att i ökad utsträckning synliggöra kostnader för parkeringsplatser och på så sätt skapa en större betalningsvilja och acceptans hos parkörer.

Totalt sett är det de allmänna gatuparkeringarna som subventioneras mest eftersom de är avgiftsfria. Alla kommuninvånare betalar för dem som parkerar på gatorna. Utifrån svar från fastighetsägare och bostadsrättsföreningar framför allt i Sörbyängen är det många boende som parkerar på gatorna i stället för på kvartersmark. Denna bild delas av Parkeringsverksamheten på Örebro kommun vars erfarenhet är att parkeringsplatserna utmed gatorna nästan alltid är fulla, framför allt i Sörbyängen och Ladugårdsängen, och att det framför allt är boende som parkerar där.

Att parkeringsplatser på allmän plats är avgiftsfria är en viktig förklaring till att det är svårt att ta ut de faktiska kostnaderna på kvartersmark. Att införa parkeringsavgifter på allmän plats är ett steg i att synliggöra kostnader för parkering och en förutsättning för att avgifter på kvartersmark ska kunna höjas.

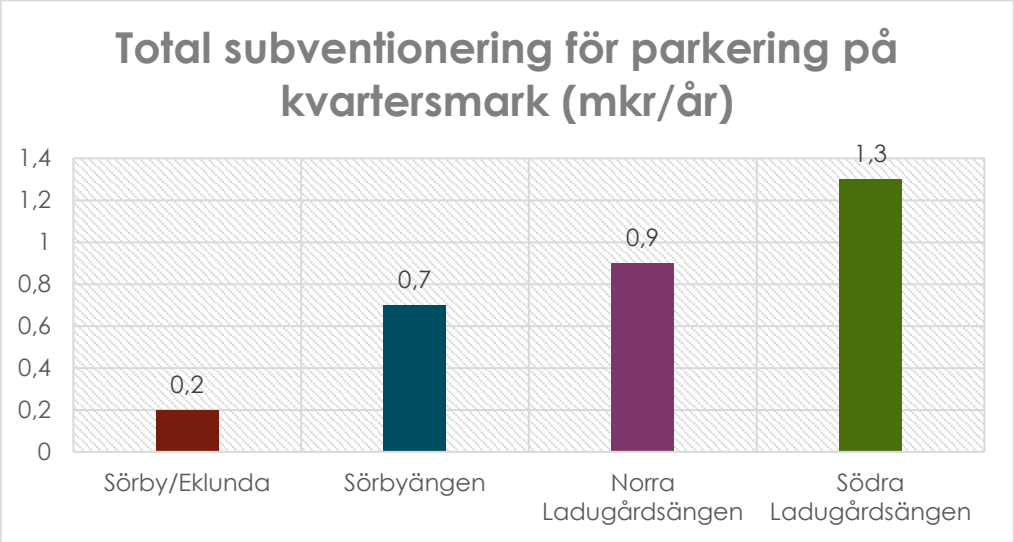
I figur 4 har subventioneringen för de olika parkeringsanläggningarna summerats, efter en modell utvecklad av Trafikutredningsbyrån (TUB). Storleken på subventioneringen per parkeringsplats har multiplicerats med antal parkeringsplatser för respektive typ i de tre delområdena. Diagrammet i figur 4 visar årlig subvention. De tre vänstra staplarna visar hur mycket de boende i området betalar för att finansiera fastigheternas parkeringsplatser, oavsett om de använder parkering eller inte. Den högra stapeln visar att varje år går över 5 miljoner kronor av invånarnas skattepengar till att betala av och underhålla de allmänna gatuparkeringarna i de aktuella områdena.



Figur 4. Beräknad subventionering av olika typer av parkering i de tre områden rapporten omfattar. Enhet: Miljoner kronor per år

Beräkningen av subventionering av de allmänna gatuparkeringarna är baserad på antagande om beläggningsgrad. I Ladugårdsängen och Sörbyängen är det antaget en beläggningsgrad på 100 % baserat på observationer från bland annat Parkeringsverksamheten. I Sörby/Eklunda är det antaget en beläggningsgrad på 25 % eftersom dessa parkeringsplatser används i mindre utsträckning. I dessa områden har alla boende egen parkeringsplats och det finns ett stort utbud av allmän gatuparkering på nästan alla gator. Gatuparkeringen i Sörby/Eklunda är inte heller separerad från gatan på samma sätt som i Ladugårdsängen och Sörbyängen vilket innebär att ytorna används till parkering såväl som till att köra, gå och cykla på. Ytorna för gatuparkering i Ladugårdsängen och Sörbyängen används endast till parkerade bilar, vilket även gör det rimligt att det är parkören som ska stå för en större del av kostnaden.

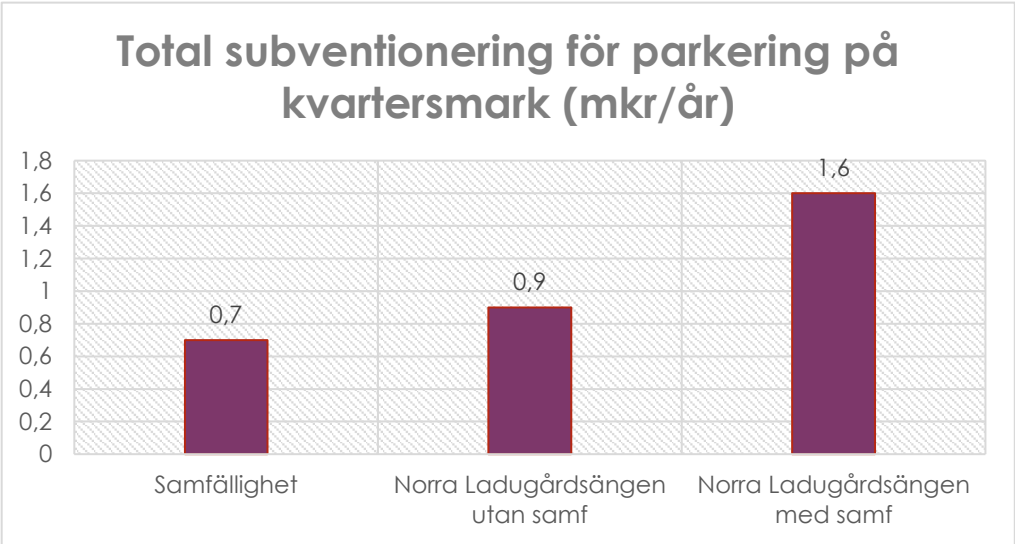
För att kunna jämföra de olika delområdena med varandra och som ett sätt att utvärdera olika typer av områden, har subventioneringen också beräknats per delområde. Först redovisas subventioneringen av parkering på kvartersmark (figur 5 och 6) följt av parkering på allmän plats (figur 7).



Figur 5. Total subventionering för parkering på kvartersmark fördelat på de olika delområdena. Enhet: miljoner kronor per år.

I figur 5 framgår det att Södra Ladugårdsängen har högst subventionering av parkeringsplatser på kvartersmark. Det är alltså i detta område som störst andel av de boendes hyra går till att betala för möjligheten att relativt få ska kunna parkera sin bil. Norra Ladugårdsängen har något lägre subventionering.

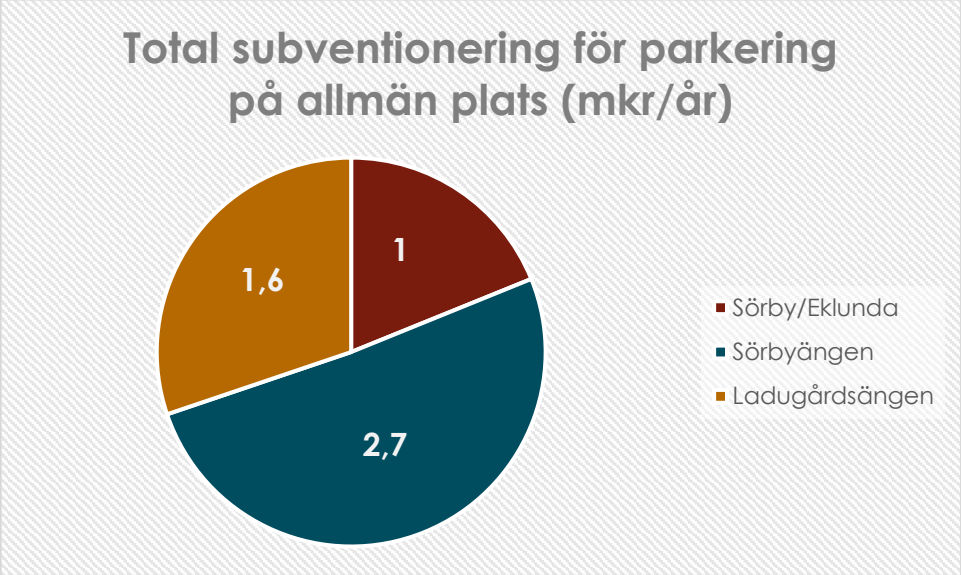
Noterbart är dock att de gemensamma parkeringsplatserna som finns i Norra Ladugårdsängen inte är medräknade. De ligger på kvartersmark men ägs av en samfällighet och är därför inte kopplade till en fastighet. Avgiften på dessa parkeringsplatser ligger på 125 kr/månaden vilket jämfört med faktisk kostnad ger en subventionering på 245 kr/mån (motsvarande 66 %)och en årlig subventionering på 0,7 mkr/år, se figur 6.



Figur 6.Total subventionering för parkering i Norra Ladugårdsängen, med och utan samfällighet.

Adderas samfälligheten till resterande kvartersparkering i Norra Ladugårdsängen fås en total årlig subventionering på 1,6 mkr, vilket är en relativt stor skillnad jämfört med 0,9 mkr. Det finns alltså stor potential i att minska subventioneringen för samfälligheten genom att öka avgifterna, som får effekt i hela området.

Parkering på allmän plats har enligt figur 4 och tabell 3 den högsta andelen subventionering såväl som den högsta subventionerade summan, vilket beror på att parkeringen är avgiftsfri. I figur 7 är summan för subventioneringen av allmän parkering fördelad på de tre delområdena.



Figur 7. Total subventionering för parkering på allmän plats, fördelat på de tre delområdena. Enhet: miljoner kronor per år.

Beräkningen är gjord utifrån samma antagande om beläggningsgrad på allmän parkering som ovan. Utifrån detta antagande är Sörbyängen mest subventionerat avseende allmän gatuparkering. Detta beror på det stora utbud av allmän gratis gatuparkering som finns i området. Den totala summan är 2,7 miljoner kronor om året som i praktiken främst leder till att boende i Sörbyängen kan parkera sina bilar gratis. Genom att avgiftsbelägga den allmänna gatuparkeringen minskar subventioneringen samtidigt som efterfrågan minskar och ger en större tillgänglighet på parkeringsplatser till de som faktiskt behöver dem. I takt med att efterfrågan minskar kan även antalet parkeringsplatser succesivt minska för att göra plats till andra funktioner som grönska och mer ytor för fotgängare och cyklister.

3. Identifierade problem och möjliga lösningar

3.1 Problembild

Utifrån kartläggningen av parkeringssituationen i de stadsdelar som rapporten omfattar har följande problem identifierats:

- I flera stadsdelar är det svårt att hitta bilparkering.
- Det kommer att bli svårare att hitta parkering i vissa stadsdelar till följd av kompletteringsbebyggelse och ny angränsande bebyggelse.
- Många fastigheter i nybyggda stadsdelar saknar besöksparkeringar.
- Kommunens reglering av allmän plats försvårar utvecklingen av en fungerande marknad för såväl parkering som andra mobilitetslösningar.
- Kostnaden för parkering på kvartersmark är i allmänhet låg och bidrar både till ett högre bilinnehav än vad som annars skulle varit fallet och till att hushåll utan bil subventionerar bilhushållen med betydande belopp.
- Bristande kommunikation mellan olika aktörer leder till missnöje bland boende i nya stadsdelar.
- Många fastigheter saknar attraktiva och säkra cykelparkeringar.

3.2 Möjliga lösningar

Eftersom tillgängliga ytor är begränsade är fler parkeringsplatser sannolikt inte något alternativ i den del av staden som här studeras, även om det finns viss förtätningspotential där ett nytt parkeringshus kan få plats och lösa de upplevda problemen. Det leder dock sannolikt till att befästa det höga bilinnehavet som har skapats i området vilket inte är i linje med kommunens mål eller de ambitioner som har funnits framför allt för Södra Ladugårdsängen. Lösningarna bör i stället sökas i förändrade incitament som påverkar bilinnehavet, både i form av morötter (goda alternativ som minimerar behovet) och piskor (som exponerar bilägarna för mer av parkeringens faktiska kostnader).

Skapa en fungerande parkeringsmarknad

Som framgår av avsnitt 2.5 är praktiskt taget all bilparkering mer eller mindre kraftigt subventionerad. När bilparkeringen är billig, eller gratis, blir bilinnehavet högre än det annars skulle ha varit.

För att skapa en situation där tillgång och efterfrågan är i balans måste priserna för parkering höjas. Det minskar inte bara konkurrensen om parkeringsplatserna utan stoppar också den transferering som idag sker från bilfria till bilägande hushåll. Det gör det också möjligt att bygga upp en marknad för andra mobilitetslösningar, såsom bil- och cykelpooler. Det skapar även ökat underlag för kollektivtrafiken och förbättrar folkhälsan genom att fler cyklar och går. På sikt ökar dessutom möjligheten att reducera antalet allmänna gatuparkeringar och i stället tillskapa andra värden som grönska och ytor för fotgängare och cyklister.

- Kommunen behöver ta första steget och inför avgifter för parkering på allmän plats, något som omfattar totalt drygt 1 800 platser i det undersökta området och som idag är gratis. En lämplig avgiftsnivå kan vara 5 kr per timme. Med en

ny ”zon 3” skapas också en mjukare övergång mellan 10 kr per timme i nuvarande zon 2 och avgiftsfritt. Vilka tider som avgifterna gäller bör även ses över och eventuellt justeras så att de gäller hela eller en större del av dygnet och veckan.

- På vissa gator, t.ex. i Sörby och Eklunda, kan parkeringsförbud utmed gatorna övervägas, lagstiftningen (PBL) är tydlig med att parkering ska ordnas av fastighetsägaren på kvartersmark. Kommunen har ingen skyldighet att tillhandahålla parkering på allmän plats. Även utbudet av allmän parkering i framför allt Sörbyängen bör på sikt ses över och minskas till förmån för andra funktioner.
- Kommunen bör föra dialog om parkeringens kostnader med fastighetsägare, bostadsrättsföreningar med flera för att skapa förståelse för frågan och i förlängningen bidra till höjda avgifter för parkering på kvartersmark – en möjlighet som idag undermineras av kommunens gratisparkeringar på allmän plats. Höjda avgifter bidrar till balans mellan tillgång och efterfrågan och minskar eller eliminerar dagens transfereringar från bilfria hushåll till bilägande.

Undvika temporära gratisparkeringar under byggtid

Nyinflyttade till ett område med en eller flera bilar i hushållet tar gärna med sig dem om det finns parkering till låg eller ingen kostnad. Det har varit fallet i till exempel Södra Ladugårdsängen där man kunnat parkera gratis (i vissa fall olovligen) på ännu inte bebyggda tomter och provisoriska gator. Det har sedan orsakat missnöje bland de boende när denna möjlighet försvunnit.

- Kommunen bör aldrig erbjuda gratisparkeringar i samband med exploatering. Provisoriska parkeringar kan ordnas i de fall boende flyttar in innan en samlad parkeringslösning (till exempel parkeringshus) är klar, men de ska alltid vara avgiftsbelagda och endast avsedda till dem som ska använda den planerade parkeringsanläggningen. Kommunen bör även genomföra åtgärder för att undvika att obebyggda tomter olovligen används för parkering.

Värna besöksparkeringarna

Kommunens flexibla parkeringstal talar om hur många bilparkeringar som minst måste tillföras i samband med en exploatering, samt hur många av dessa som ska vara besöksparkeringar. Vid uppföljning har vi kunnat konstatera att många av dessa platser i stället är uthyrda till boende.

- Besöksparkeringar till en fastighet ska ordnas på kvartersmark i linje med de flexibla parkeringstalen, kommunen har ingen skyldighet att tillgodose detta behov på allmän plats. I en revidering av de flexibla parkeringstalen bör krav på besöksparkering framgå tydligare än idag. Innan en sådan är på plats behöver kommunikationen om kravet förbättras mot exploatörer, exempelvis i bygglovsremisser.

Gå från parkeringsnorm till mobilitetsnorm

Dagens flexibla parkeringstal styr mot ett lågt antal bilparkeringar till förmån för högre täthet och andra kvaliteter i stadsbyggandet, särskilt i områden med höga markvärden, vilket är i linje med kommunens mål. Dock skulle de kunna utvecklas genom att utgå från hur mobilitet kan tillhandahållas, snarare än hur många bilparkeringar som behöver byggas. Vid ett högt utbud av kollektivtrafik, t.ex. vid hållplats för snabbussar (BRT) bör p-talen vara lägre än i andra lägen på samma avstånd från centrum.

- De flexibla parkeringstalen behöver göras än mer flexibla och utgå från mobilitet, inte från bilparkeringar. Kostnaden för parkering i fastigheten och dess omgivningar bör påverka kravet på hur många parkeringar som ska byggas. Kommunen bör inte tvinga fram dyra lösningar som blir ett fastighetsekonomiskt sänke.

Verka för gemensamma lösningar

Samlade parkeringslösningar är yteffektiva och gör det möjligt att minska biltrafiken inom ett område, samtidigt som mer yta kan användas för fotgängare, cyklister, grönska, mötesplatser och andra kvaliteter. De bör lokaliseras inom gångavstånd från bostäderna (inom 400–600 meter enligt kommunens riktlinjer) vilket gör att gångavstånd till bilen och bussen blir mer jämlika. Detta bidrar till att kollektivtrafiken får ökad konkurrenskraft jämfört med bilen och fler människor rör sig på gatorna. Parkering för cykel bör ske nära bostaden för att göra cykeln till ett konkurrenskraftigt färdmedel.

- Eftersom det ofta är brist på byggbar mark är det svårt att etablera nya parkeringshus i befintliga områden. Dock bör kommunen i alla detaljplaner för större flerbostadshusområden se till att bilparkering alltid ordnas i gemensamma anläggningar, inte i form av markparkeringar och inte i garage under byggnaderna. Det senare är dyrt, svårt att ställa om till annan användning, minskar rörelsen av människor på gatorna, medför en kraftig klimatnota och är dessutom en riskkonstruktion med tanke på ökad risk för skyfall och översvämningar.
- I samband med kompletteringsbebyggelse i områden som byggts med en äldre, mer generös parkeringsnorm, ska det vara möjligt att räkna om befintliga fastigheters parkeringsytor utifrån aktuella parkeringstal och överväga möjligheten att nyttja dessa i stället för att tillföra nya.

Bilpooler behöver uppmärksammas mer

Så länge bilparkeringarna är subventionerade behöver resurseffektiva, hållbara alternativ till privatbilar stödjas. Det finns redan ett antal mindre fastighetsanknutna bilpooler i Södra Ladugårdsängen, som tillkommit till följd av möjligheten att få rabatt på de flexibla parkeringstalen. Enligt vår enkät till fastighetsägare och bostadsrättsföreningar har dessa dock svårt att få luft under vingarna. En viktig orsak är sannolikt att det funnits tillgång på gratis och/eller billig parkering i närområdet. Ytterligare en orsak kan vara att fastighetsägare/BRF inte har marknadsfört och informerat tillräckligt om att fastigheten har bilpool. Det finns en uppenbar risk att många av dessa försvinner efter den period på sex år då fastighetsägarna enligt bygglovet ska garantera deras existens.

- Den viktigaste åtgärden kommunen kan göra är att bidra till att en fungerande marknad utvecklas genom att ta betalt för parkering på allmän plats. Annars finns risken att vi stimulerar fram bilpoolslösningar som inte efterfrågas.
- Kommunen kan se över möjligheten att skapa attraktiva parkeringar för bilpoolsbilar på kvartersmark i nya områden, både för ökad exponering och för att göra dessa tillgängliga för fler än om de står inlåsta i ett p-hus eller garage.

Cykelparkeringar

Även om det finns visst engagemang för cykel och parkeringssituationen för cykel i regel anses god, finns det stora förbättringsmöjligheter som i förlängningen kan påverka det upplevda behovet av bil. Om det finns bra cykelparkering som är väderskyddad (helst inomhus), stöldsäker och med gott om utrymme för exempelvis lådcyklar blir förutsättningarna för cykel genast bättre och mer konkurrenskraftigt mot bilen. Om cykelparkeringen dessutom ligger närmare bostaden än bilparkeringen ökar

benägenheten att använda cykeln framför bilen. Som framgår i nulägesbeskrivningen har cyklisterna goda förutsättningar med cykelbanor och korta avstånd till viktiga målpunkter, men dessa gynnsamma villkor måste speglas på kvartersmark för att få full effekt.

- En framtida revidering av de flexibla parkeringstalen bör kompletteras med tydligare krav på utformning och placering av cykelparkering utöver de befintliga kraven på antal cykelparkeringsplatser. För att uppmuntra parkering för andra typer av cyklar, till exempel lådcyklar och cykelkärror, bör riktlinjer som tar hänsyn till dessa utvecklas. Det bör även utredas om krav eller riktlinjer för parkering av elsparkcyklar ska ingå.

Se över hur parkeringsfrågan kommuniceras i alla led

För att det ska skapas rätt förväntningar hos nyinflyttade behöver kommunikationen i alla led, från detaljplan till markanvisning, byggnation och inflyttning, fungera. Det är extra viktigt i ett område som Södra Ladugårdsängen som ska vara ett nytänkande och hållbart område. När kommunikationen brister, som den har gjort i vissa fall i Södra Ladugårdsängen, skapas förväntningar som inte uppfylls, vilket skapar irritation hos boende, även om den som flyttar in självklart har ett ansvar att ta reda på vad som gäller. Det finns inte alltid en samsyn mellan byggaktörer och de fastighetsägare som senare förvaltar fastigheterna och kommunicerar med boende. Byggaktörer och exploatörer nyttjar flexibilitet i parkeringsnormen för att kunna minimera parkeringstalet för bil, vilket de har stora ekonomiska incitament att göra. I ett senare skede upplever dock fastighetsägare och boende en brist på parkeringsplatser och att deras förväntningar inte lever upp till verkligheten.

- Inled en dialog med alla aktörer i fastighetsbranschen som är delaktiga i alla skeden. Utöver tät kommunikation genom alla led så krävs samsyn om parkering, så att alla har samma bild att utgå ifrån. Kommunen kan och bör ta initiativ till en sådan dialog för att öka förståelsen, men aktörernas intresse och egna initiativ är en förutsättning för en lyckad dialog.

4. Slutsatser

I föregående kapitel listas en rad möjliga åtgärder för att lösa de problem som har identifierats denna utredning.

När det gäller de stadsdelar som studerats är det primärt två åtgärder som bör genomföras för att underlätta parkeringssituationen: Det ena är att införa avgifter på allmän plats och det andra är att föra en dialog med fastighetsägare om att höja avgiften på parkering på kvartersmark.

Införa avgifter på allmän plats

Som ett första steg mot en mer hållbar parkeringssituation bör kommunen införa parkeringsavgifter på allmän plats – varför motiveras i avsnitt 3.2, ”Skapa en fungerande parkringsmarknad”. I en ny ”zon 3” bör dock mer än dessa områden ingå, varför en utredning bör genomföras där gränser för zonen studeras närmare. I en sådan utredning bör även tiderna för avgifter ses över och eventuellt justeras så att de gäller hela eller en större del av dygnet. Dessutom bör gator framför allt i Sörby/Eklunda ses över och eventuellt regleras med parkeringsförbud.
Ansvarig för denna åtgärd är Teknik- och servicenämnden.

Utökad dialog med exploatörer, fastighetsägare och bostadsrättsföreningar

För att skapa förståelse i frågan och i förlängningen bidra till att parkeringsavgifter på kvartersmark höjs bör kommunen föra en dialog med fastighetsägare och bostadsrättsföreningar. Höjda avgifter bidrar till balans mellan tillgång och efterfrågan, skapar en marknad för andra mobilitetslösningar och minskar eller eliminerar dagens transferering från bilfria till bilägande hushåll. Det bör ligga i fastighetsägarnas och bostadsrättsföreningarnas intresse att höja avgifter på parkering, men utifrån dialog kan brist på kunskap vara en faktor till dagens relativt låga avgiftsnivåer. Ytterligare en faktor kan vara att parkering fortfarande ses som en nödvändighet, trots att många hushåll saknar bil och att det finns goda förutsättningar att leva utan bil i alla tre områdena. Denna fråga hänger ihop med punkten ovan om avgifter på allmän plats, där kommunen bör föregå med höjda avgifter på allmän plats för att privata aktörer kan följa med höjda avgifter på kvartersmark.
Ansvarig för denna åtgärd är Markplanerings- och exploateringsnämnden

Lösningar på strukturella problem

Flera av lösningarna i föregående kapitel är mer generella och bör tas med vid kommande revidering av kommunens flexibla parkeringstal. Dessa åtgärder är lösningar på de mer strukturella problemen som har uppmärksammats under arbetet och sammanfattas i punktlista nedan.

- Bygg inte slentrianmässigt parkering utmed nya gator
- Undvik temporära gratisparkeringar under byggtid
- Värna besöksparkeringar på kvartersmark– tydligare i bygglov och framtida ny parkeringsnorm
- Gå från parkeringsnorm till mobilitetsnorm
- Verka för gemensamma parkeringslösningar
- Uppmärksamma och underlätta för bilpooler
- Säkerställ god kvalitet på cykelparkering

Bilaga

Bilaga 1 – Dialog med fastighetsägare och bostadsrättsföreningar

Totalt tillfrågades 10 fastighetsägare/bostadsrättsföreningar fördelat på de tre områdena, varav 6 svarade. Nedan följer alla de frågor som ställdes samt en sammanfattning och/eller urval av de svar som inkommit.

1. Hur många bilparkeringsplatser har ni på er/era fastigheter?
2. Har ni bilparkering för andra än boende, till exempel besöksparkering? Om ja, ungefär hur många och hur är dessa reglerade?
3. Ungefär hur stor andel/hur många av era bilparkeringsplatser för boende är uthyrda?
4. Hur löses bilparkering inom era fastigheter; gemensam markparkering, parkeringsgarage under fastigheten, parkeringshus på/i närheten av fastigheten, separata parkeringsplatser vid respektive bostad etc?
5. Vad kostar det att hyra en bilparkeringsplats som boende?
6. Vad borde en bilparkeringsplats kosta om parkören skulle bära den faktiska kostnaden? Skulle ni vilja ta ut den kostnaden eller är det mer rimligt att alla är med och betalar?
7. Har ni någon uppfattning om hur de boende upplever parkeringssituationen för bil i området? Tycker de att det finns tillräckligt med bilparkeringsplatser som de boende kan hyra, eller för många/för få?
8. Hur upplever ni som fastighetsägare parkeringssituationen för bil i området?
9. Upplever ni någon effekt av att det finns stort utbud av gratis gatuparkering i området eller närliggande områden?
10. Vet ni om det finns någon annan plats som de boende parkerar på, utöver parkering på den egna fastigheten/angivet parkeringshus?
11. Har ni andra mobilitetstjänster som erbjuds till de boende? Exempelvis bilpool, cykelpool etc.? Om inte, ser ni behov av sådana?
12. Erbjuder ni laddplatser för elfordon till era boende?
    a. Om ja, ungefär hur många/hur stor andel av bilparkeringsplatserna har laddmöjlighet och vad kostar det att hyra en sådan plats?
    b. Om nej, planerar ni att införa laddplatser?
13. Hur löses cykelparkering inom era fastigheter; cykelställ utomhus med/utan väderskydd, cykelförråd, cykelrum etc.? Erbjuds det låsbarhet mot ram på cykelställen utomhus?
14. Hur upplever ni parkeringssituationen för cykel i området?
15. Upplever boende att det finns tillräckligt med cykelparkering för boende på er fastighet?
16. Ser ni behov av att utveckla parkering för bil, cykel och andra fordon? Om ja, hur?
17. Ser ni exempelvis behov av parkering för andra typer av fordon (lastcyklar, cykelkärror, mopeder osv) eller att parkering för bil eller cykel behöver justeras?