

# Uppföljning av parkeringsriktlinjer för Örebro kommun.

## Innehåll

<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
Styrdokument .....	3
<i>Parkeringsriktlinjer med handlingsplan .....</i>	<i>3</i>
Läsanvisning .....	4
Förankring .....	4
<b>Uppföljning av parkeringsriktlinjernas mål .....</b>	<b>5</b>
1. Att stadsutvecklingen sker i balans .....	5
2. En väl balanserad tillgänglighet .....	5
3. En attraktiv stadsmiljö .....	6
4. En god miljö och bättre hälsa .....	7
5. Ett resurseffektivt parkeringssystem .....	7
<b>Uppföljning av handlingsplanens åtgärder .....</b>	<b>8</b>
Planera och samverka för god tillgänglighet .....	8
Anpassa parkeringen till ett hållbart transportsystem .....	10
Infoga parkering i ett gott stadsbyggande .....	16
Utvärdera och följ upp tillgängligheten .....	16
<b>Slutsatser .....</b>	<b>17</b>
<b>Förslag på fortsatt arbete .....</b>	<b>18</b>
1. Höj kunskapsnivån bland offentliga och privata aktörer .....	18
2. Synliggör kostnaden för parkering .....	18
3. Utöka avgiftsområdet och öka kostnaderna för bilparkering .....	19
4. Minska antalet markparkeringar för bil i stadskärnan .....	20
5. Utöka och kvalitetssäkra cykelparkeringarna .....	21
6. Minska markparkeringen till förmån för gemensamma anläggningar 21	
7. Ta fram områdesvisa parkeringsplaner .....	21
8. Revidera parkeringstalen .....	21
9. Organisera regelbunden uppföljning och återkoppling .....	22
10. Genomför pilotprojekt kring pendlarparkeringar .....	22
11. Informera om stadskärnans parkeringsanläggningar .....	22
12. Skärp p-övervakningen och var mer restriktiv med dispenser .....	23

## 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. Istället 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 förtätningstrenden och med den ökande markpriser, i kombination med en växande insikt om att parkeringspolitiken är ett effektivt styrmedel i arbetet för en mer attraktiv och hållbar stad.

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

## Styrdokument

I Örebro kommuns första trafikstrategi, Transportplan för Örebro kommun (2008), pekades parkeringsfrågan ut som ett viktigt område att arbeta med för att skapa en attraktiv och hållbar stad. Nuvarande parkeringsriktlinjer antogs efter en flerårig beredningsprocess 2013.

Trafikprogram för Örebro kommun 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) och en ny översiktsplan (2018), som båda stödjer denna inriktning.

### Parkeringsriktlinjer med handlingsplan

Parkeringsriktlinjerna antogs, tillsammans med en separat handlingsplan, av Programnämnd samhällsbyggnad 2013 (Sam 113/2013).

Parkeringsriktlinjernas syfte är ”att skapa tillgänglighet och bidra till en utveckling som stödjer de mål som finns för stadens utveckling.” Tillgänglighet definieras 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. Ansvar för handlingsplanens åtgärder ligger främst på Programnämnd samhällsbyggnad, men Tekniska nämnden har också ansvar.

## Läsanvisning

Detta är den första systematiska uppföljningen av parkeringsriktlinjer och handlingsplan.

I rapporten beskrivs först utvecklingen i relation till respektive mål i riktlinjerna och vad som har hänt med respektive åtgärd i handlingsplanen.

Därefter sammanfattas resultatet av uppföljningen. I en avslutande del ges förslag till fortsatt arbete, som kan utgöra underlag till en ny handlingsplan kopplad till parkeringsriktlinjerna.

## Förankring

Uppföljningsrapporten har utarbetats av enheten Stadsmiljö & trafik vid Stadsbyggnad, i samarbete med enheten Gata & trafik vid Tekniska förvaltningen och Örebro Parkering AB.

En första version av rapporten granskades vid ett seminarium 19 mars 2020, med deltagare från Stadsbyggnad, Tekniska förvaltningen, Miljökontoret och flera kommunala bolag.

Föreliggande rapport är en sammanvägning av de synpunkter som framkommit. För slutprodukten ansvarar enheten Stadsmiljö & trafik, Stadsbyggnad.

# Uppföljning av parkeringsriktlinjernas mål

Parkeringsriktlinjerna ska bidra till arbetet med 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.<sup>1</sup>

## 1. Att stadsutvecklingen sker i balans

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) och 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 hållbara och attraktiva boendemiljöer. 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 fördubblats sedan 2015. 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

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

<sup>1</sup> Gul bakgrund = delvis uppfyllt. Röd bakgrund = inte uppfyllt.

staden som gående, med cykel, med 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 2020 har inga större förändringar skett av förutsättningarna att nå staden med olika färdmedel. Stadens tillgänglighet med bil är fortfarande god och det finns god tillgång på relativt billiga parkeringsplatser.

En större förändring som väntar är införandet av BRT, som ökar kapaciteten i transportsystemet och innebär en tydlig 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 kraftigt höjda parkeringsavgifter i centrum och/eller andra styrmedel.<sup>2</sup>

### **3. En attraktiv stadsmiljö**

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, men då till förmån för ny bebyggelse, till exempel vid kulturkvarteret. På senare år har knappast någon parkering tagits bort med syfte att göra stadsmiljön mer attraktiv för dem som vistas där. Det är fortfarande möjligt att parkera bilen mitt i stadens finrum, till exempel i miljöerna utmed Svartån och runt slottet, Stortorgetts nedre del och på Kungsgatan. I dessa miljöer prioriteras bilburna resenärer framför grupper i samhället som inte vill eller kan ta bilen, bland dem barn, ungdomar och socioekonomiskt svaga grupper.

---

<sup>2</sup> Analys av BRT & stadsbussar i Örebro tätort, Urbanet Analys AB, 2018-03-19.

#### 4. En god miljö och bättre hälsa

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 miljö kvalitetsmålen samt medverkar till en bättre hälsa.

##### ***Status: Delvis uppnått***

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

#### 5. Ett resurseffektivt parkeringssystem

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 ännu inget 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. Det parkeringsbolag som kommunen startade 2018 kan vara den pusselbit som fattas.

I mindre centrala områden är det fortfarande vanligt med väl tilltagna markparkeringar, både vid bostäder och besökspunkter. Inte sällan står bilen i omedelbar anslutning till entréerna. I nya områden är det ofta möjligt att stå längre tid på gatumark istället för att hyra parkering på tomtmark.

Parkeringsavgifterna är oförändrade i centrala staden sedan 2013, däremot har avgiftszonen utökats från 3 km<sup>2</sup> 2015 till mer än det dubbla idag. Men enligt den senaste inventeringen är det fortfarande många bilar som står parkerade lång tid på centrala platser, vilket minskar tillgängligheten för tillfälliga besökare, i strid med riktlinjernas intentioner.

Cykelparkeringarna vid kollektivtrafikens bytespunkter har förbättrats väsentligt sedan 2013 och förutsättningarna för bilpooler bedöms idag som goda.

# Uppföljning av handlingsplanens åtgärder

Handlingsplanen innehåller totalt 22 åtgärder, grupperade efter riktlinjernas fyra strategiska områden. Ansvarig nämnd och förvaltning pekas ut för varje åtgärd, dock finns ingen tidsplan för genomförandet. Nedan följer en sammanfattning av vad som skett kring respektive åtgärd fram till mars 2020.

## Planera och samverka för god tillgänglighet

### 1. Uppdatera P-normen

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

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.

### 2. Utred parkeringsköpet

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

Det är ibland omöjligt och ofta ineffektivt att tillgodose hela efterfrågan på parkeringsplatser för bil inom den egna fastigheten. Parkeringsköp – där fastighetsägaren mot betalning kan slippa anlägga egna p-platser – är en bra metod för att åstadkomma gemensamma, flexibla och samnyttjande parkeringslösningar.

Enligt kommunens parkeringsnorm 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 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: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

Stora delar av staden är byggd innan massbilismen blev ett faktum och det är ofta svårt att tillgodose efterfrågan på bilparkeringsplatser. Tanken med åtgärdsplanen var att se över situationen stadsdelsvis och justera utbud och efterfrågan på ett sätt som stödjer utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Även boendeparkering ska kunna prövas i de områdesvisa parkeringsplanerna.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> 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 gatumark för parkering om avgiftsnivån är så låg att den inte kan ge finansiellt stöd för en annan lösning av parkering i området."



Ett samlat grepp på parkeringsfrågan har varit en naturlig del av senare års ”volymplaner”, till exempel Södra Ladugårdsängen, Pappersbruket och kommande planprogram för Holmen. Men några områdesvisa planer för den befintliga staden har ännu inte utarbetats.

#### 4. Koordinera de kommunala aktörerna

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

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

Tack vare kommunens deltagande i det EU-finansierade projektet Push & Pull (2014–2017) förbättrades samsynen mellan berörda förvaltningar i dessa frågor, även om insikterna inte alltid har omsatts i politiska beslut. Något organiserat samarbete med de kommunala bolagen i dessa frågor har ännu inte genomförts, även om frågan ibland kommer upp vid så kallade operativa avstämningar.

#### 5. Samverka med enskilda aktörer

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

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 kan behandlas i en samverkansgrupp är parkeringsledningssystemet<sup>4</sup>, parkeringstaxa i parkeringshus<sup>5</sup>, marknadsföring av parkeringsanläggningar och möjlighet att medverka till samnyttjande.

Kommunen träffar regelbundet handlare och fastighetsägare via den trafik- och parkeringsgrupp som koordineras av City Örebro. Det har även förekommit möte med parkeringsaktörerna men det sker i dagsläget inte regelbundet.

#### 6. Marknadsför och informera om stadskärnas parkeringsanläggningar

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

Kommunen driver sedan 2008 ett parkeringsledningssystem med digitala skyltar som på 25 platser visar tillgång på parkering i sju av stadens parkeringshus, omfattande sammanlagt 1221 parkeringsplatser.<sup>6</sup>

Alla större kommunala och privata parkeringsanläggningar visas på kommunens webbkarta, men det saknas idag information om zoner och avgifter och om p-husens öppettider. All data finns dock tillgänglig i den nationella vägdatabasen (NVDB) och bör kunna visas på kommunens hemsida.

Kommunen har under perioden inte marknadsfört eller informerat om av stadens parkeringsanläggningar på något strukturerat sätt. Den tydligaste informationen

<sup>4</sup> Kommunens roll är att verka för att samtliga allmänna parkeringsanläggningar är med i parkeringsledningssystemet.

<sup>5</sup> Kommunen bör uppmuntra initiativ som sänker parkeringstaxan i parkeringshusen.

<sup>6</sup> De sju p-husen är Conventum, Behrn Center, P-hus City, Krämarens, Vågen Gallerian, Södergaraget och Centralen.

om kommunägda parkeringar och avgiftsnivåer fås i dagsläget via den kommersiella appen ”e-parkera” (som inte är helt aktuell, till exempel visas fortfarande parkeringen vid konserthuset). Här kan man dock inte se privata anläggningar och inte heller jämföra kostnaden mellan gatuparkering och parkeringshus. Denna möjlighet finns däremot på den kommersiellt drivna webbsidan [www.parkopedia.com](http://www.parkopedia.com).

## Anpassa parkeringen till ett hållbart transportsystem

### 7. Synliggör kostnaden för parkering

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

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

Att bygga och driva en markparkering i tätort kostar uppemot 700 kr/månad, i ett p-hus 1 500–2 500 kr/månad och i underjordiskt garage kan den kosta 4 500 kr/månad, beroende på markförhållanden. För markparkeringen är det främst alternativkostnaden (markvärdet) och drift och underhåll som är kostnadsdrivande, medan det för flervåningsanläggningar och underjordiska garage framför allt rör sig om höga anläggningskostnader.<sup>7</sup>

Sedan handlingsplanen antogs har avgiftszonen för parkering på kommunens mark utvidgats från ca 3 km<sup>2</sup> till mer än det dubbla, vilket betyder att det nu finns färre avgiftsfria parkeringar på kommunal mark än tidigare (se figur 1). Avgifterna är dock fortfarande låga, i de områden som nyligen fått avgift vanligtvis 2 kr per timme, kl. 8-18 under vardagar. Det innebär en maximal intäkt på drygt 400 kr per månad, vilket inte på långt när motsvarar den kostnad kommunen har för att tillhandahålla ytan.

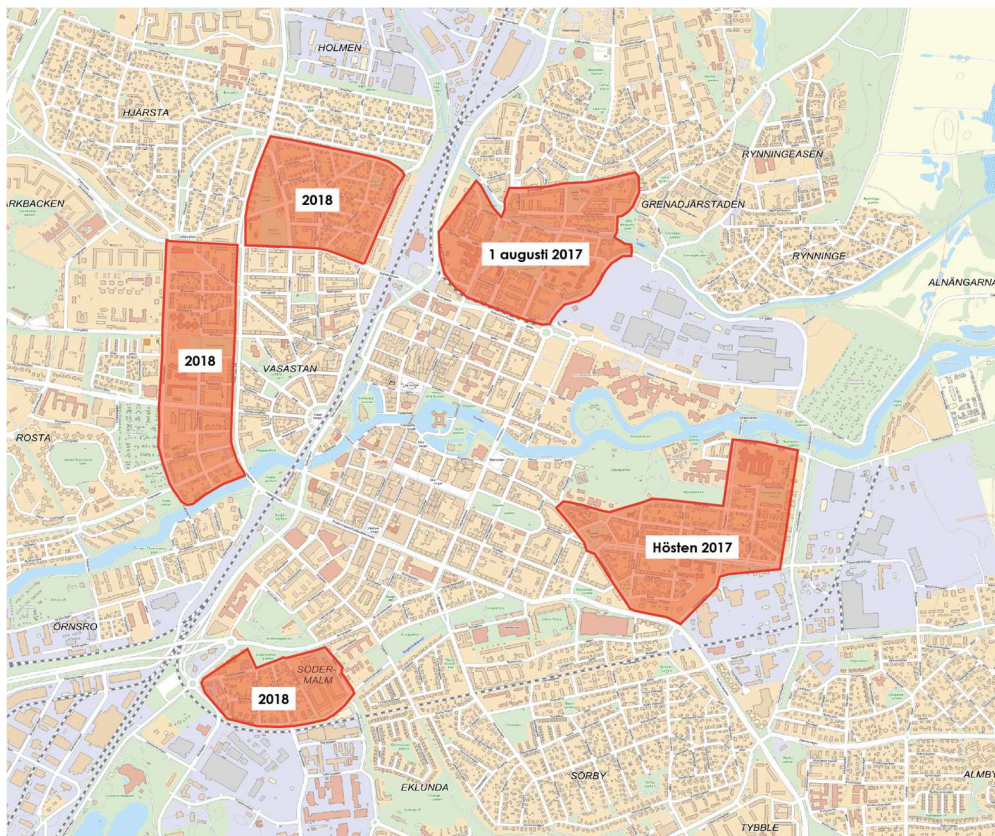
Kostnaden för att parkera i parkeringshus och -garage styrs i stor utsträckning av marknaden, eftersom kommunen och dess bolag bara driver ett fåtal anläggningar.

Såvitt känt har bolagen inte fått något uttalat uppdrag att arbeta med avgiftsfrågan.

Flera större detaljplaner styr i riktning mot parkering i parkeringsanläggningar, med liten eller ingen markparkering, och den verkliga kostnaden enligt ovan synliggörs för byggherrarna i parkeringsnormen. I inget av dessa fall finns dock någon garanti för att den verkliga kostnaden blir synlig för parkeringsköparen, i de flesta fall får alla vara med och betala.

---

<sup>7</sup> Planera för attraktiv parkering. Region Skåne, Avdelningen för regional utveckling, 2019.



Figur 1. Områden som avgiftsbelagts sedan 2015. Till dessa ska läggas Örnsro samt Eklundavägen och Restalundsvägen, som alla fick avgifter 2016. Området innanför de nya "tårtbitarna" är avgiftsbelagda sedan tidigare.

## 8. Utöka och höj kvaliteten på cykelparkeringarna

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

Sedan handlingsplanen antogs 2013 har kommunen tagit fram ett styrdokument med titeln "Cykelparkering. Riktlinjer för Örebro kommun" (Sam 10/2016). Det finns även en guide på samma tema för fastighetsägare och fastighetsförvaltare. Frågan om cykelparkeringar hanteras även i kommunens flexibla parkeringstal.

Det har också skett omfattande investeringar i cykelparkeringar sedan 2013, framför allt vid stora bytespunkter för kollektivtrafiken och i centrala staden. Ett särskilt cykelgarage med 50 platser finns sedan 2014 vid centralstationen.

## 9. Gör en fördjupningsstudie av MC-parkering

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

Riktlinjerna pekar på ett behov av ordnade MC-parkeringar i centrala staden. Någon egentlig utredning kring detta har inte gjorts, däremot finns en handfull centrala platser med fri MC-parkering i centrala staden och dessa pekas också ut på kommunens webbkarta. Frågan bedöms i dagsläget ha en tillfredsställande lösning.

## 10. Laddplatser för elbilar ska införas

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

Handlingsplanen pekar på behovet av en tillgänglig infrastruktur för laddning av eldrivna fordon. Frågan har utretts i dokumentet ”Riktlinjer för laddinfrastruktur i Örebro kommun” (Ks 242/2017).

Enligt riktlinjerna för laddinfrastruktur ska kommunen vara möjliggörare, men privata aktörer ska driva utvecklingen. Sedan dokumentet antogs 2017 har det skett en snabb utveckling och det finns numera många offentliga laddplatser i Örebro. Därtill installeras många laddplatser privat tack vare det statliga investeringsstödet (50%) som ges via Klimatklivet. Det förbereds även lagstiftning för att tillse att alla nya bilparkeringar (fler än 10 platser) är förberedda för elbilsaddning. Frågan om laddplatser är numera så högt på dagordningen att insatser från kommunens sida bedöms som överflödiga.

Laddningsplatser för elfordon vid kommunala arbetsplatsparkeringar ska enligt riktlinjerna etableras i en takt som följer den allmänna utvecklingen av laddningsbara fordon i kommunen.

## 11. Ställplatser för husbilar bör utredas

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

En förstudie med viss omvärldsbevakning och förslag på möjliga ställplatser redovisades till programnämnden i mars 2020.<sup>8</sup>

## 12. Stöd för utbyggnad av bilpooler i startläge

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

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

Sedan handlingsplanen antogs har den kommersiella aktören Sunfleet expanderat kraftigt i Örebro och företagets poolbilar finns nu (2020-03-24) på 17 platser i staden. Därtill har Öbo sedan 1994 en bilpool öppen för de egna hyresgästerna.

Utveckling av bilpooler bedöms idag som självgående, men det är viktigt att kommunen i detaljplaner för nya områden pekar ut attraktiva p-platser för bilpoolsbilar, för att stödja en hållbar utveckling.

Kommunens flexibla parkeringsnorm från 2016 är troligen en bidragande orsak till ökningen av antalet bilpooler, eftersom byggherrarna kan reducera antalet parkeringsplatser för bil med 20 procent om bilpool erbjuds de boende. En erfarenhet från Södra Ladugårdsängen, där detta tillämpats, är dock att det är låg efterfrågan på bilpool under exploateringstiden eftersom det erbjuds gratis p-platser på många håll i området. Detaljplanen tillåter heller inte markparkering för

---

<sup>8</sup> Förarbete till riktlinjer för ställplatser. Omvärldsbevakning samt förslag till ställplatser för husbilar i Örebro. Sam xx/2020.

bilpoolsbilar i attraktiva lägen – något som är en viktig konkurrensfördel eftersom samtliga andra bilparkeringar återfinns i p-garage.

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

*Ansvarig nämnd: TN. Ansvarig förvaltning: TF.*

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 gatumark, 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.<sup>9</sup>

En konsekvens av de låga avgifterna är att markparkeringarna i centrum ofta är helt upptagna. Det leder till bristande tillgänglighet för besökare och söktrafik efter lediga platser. En vanlig tumregel är att beläggningsgraden inte ska överskrida 75–90 procent på varje enskild parkeringsyta eller gatusträckning. Om beläggningsgraden är högre bör parkeringsregleringen ses över för att öka antalet lediga platser.

### **14. Anpassa successivt antalet allmänt tillgängliga parkeringsplatser i stadskärnan**

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

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

De rörelsehindrades behov och behovet av cykelparkering bör alltid uppfyllas, men bilisternas ”behov” av parkering kan inte uppfyllas inom tätbebyggt område. Här krävs istället 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 avgifterna på kommunens mark är ännu oförändrade. Det är fortfarande lätt att hitta billiga parkeringar i nära anslutning till centrum, även för dem som vill parkera en hel dag, till exempel vid arbetspendling.

Den senaste inventeringen 2015 visar att det alltid finns lediga parkeringsplatser i city. Dock är det oftast högre beläggning på gatu- och markparkeringarna än i parkeringshusen.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Översyn av parkeringsregleringen i Örebro. Sweco 2016.

<sup>10</sup> Den senaste inventeringen i city gjordes 2015-11-27 (”Black Friday”) och visar att parkeringshusen sällan har över 70 procents beläggning.

## 15. Medverka till samnyttjande av parkering

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

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 p-behov vid olika tider.

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

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

De flexibla parkeringstalen innebär att kommunen ställer lägre krav på antalet parkeringar vid arbetsplatser om de ligger i centrala lägen eller vid hög turtäthet i kollektivtrafiken.

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.

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 den zon där avgifter tas ut för parkering på gatumark har idag avgiftsbelagd personalparkering. I många fall är det dock möjligt att lösa biljett för en hel månad, vilket ökar incitamentet att ta bilen då avgiften väl är betald.

Även en annan stor arbetsgivare, Region Örebro län, har infört avgifter på personalparkeringar.

Kommunen har ingen möjlighet att styra avgifter på privata arbetsplatsparkeringar. Men vi tillhandahåller ett stort antal informella arbetsplatsparkeringar inom rimligt gångavstånd från centrala staden till låg eller ingen kostnad:

- I södra delen av city finns till exempel den stora parkeringen vid Tappstället (gratis) och Södra station (2 kr per timme).<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Sträckan Tappstället till Olof Palmes torg är ca 800 m, Södra station till Våghustorget ca 500 m, vilket innebär ca 10 respektive 5 min promenad.

- Norr om city finns parkering på gatumark norr om Södra Grev Rosengatan (2 kr per timme upp till Bromsplan, därefter gratis).<sup>12</sup>
- Även väster och öster om citykärnan finns gatumarksparkering för 2 kr timme för den som är beredd att gå några hundra meter.

Kommunen har inte haft någon dialog med Skatteverket eller andra arbetsgivare om att redovisa subventionerad parkering som en beskattningsbar förmån.<sup>13</sup>

### **17. Erbjud mer perifera parkeringsplatser för längre uppställningstider**

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

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 systematiskt sådant arbete har inte genomförts.

### **18. Infarts- och pendlarparkeringar bör utredas**

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

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 programnämnden i november 2019 (Sam 25/2019). Utredningen påtalade svårigheten att tillskapa parkeringar som uppfyller sitt syfte, nämligen att få bilister att lämna bilen utanför staden, eller allra helst längre ut i systemet, och där övergå till kollektivtrafik.

I utredningen pekas ett mindre antal platser ut som pilotprojekt, som bör genomföras och utvärderas innan beslut fattas om ytterligare åtgärder.

### **19. Se över skyltningen av p-platser i city**

*Ansvarig nämnd: TN. Ansvarig förvaltning: TF.*

”Se över skyltningen till p-platser i city så att de hänvisar bilisterna till rätt plats” är det enda som förtydligas kring denna åtgärd. Frågan om skyltning av parkering bedöms idag inte utgöra något större problem.

---

<sup>12</sup> Sträckan Bromsplan till Järnväggsgatan är ca 500 m, vilket innebär ca 5 min promenad.

<sup>13</sup> 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.

## Infoga parkering i ett gott stadsbyggande

### 20. Var nog med helheten när parkering infogas

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

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) och frågan bedöms därmed vara hanterad.

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

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

Kommunen startade ett eget parkeringsbolag 2018, med bl.a. 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, bl.a. vid Kulturkvarteret. En liknade utveckling kan förutses vid USÖ, där ett nytt p-hus med potential att ersätta många markparkeringar blev klart i januari 2020. Det finns även flera privata parkeringshus med lediga platser ifall antalet markparkeringar reduceras. Något systematiskt arbete med att successivt plocka bort markparkeringar har dock inte genomförts.

När nya stadsdelar byggs upp är det i regel mest hållbart och kostnadseffektivt att organisera parkeringen i gemensamma anläggningar. Fram till idag har frågan dock lösts på kvartersnivå, antingen för att det saknats en aktör som velat eller kunnat bygga och driva en gemensam p-anläggning eller för att detaljplanen (som i fallet Tamarinden) inte tagit höjd för en sådan lösning.

## Utvärdera och följ upp tillgängligheten

### 22. Utvärdera och följ upp tillgängligheten

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

Handlingsplanen slår fast att de mål som satts upp för parkeringen behöver följas upp och redovisas för ansvarig nämnd, 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 belägningsgrad utifrån olika prisnivåer.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Rapport parkeringsinventering 2015. Sweco, på uppdrag av Örebro kommun, 2015-12-16. Översyn av parkeringsregleringen i Örebro. Sweco 2016.



## Slutsatser

De övergripande slutsatserna från genomgången av parkeringsriktlinjerna är:

- Vi befinner oss långt från målpuffyllelse.
- Vi har vidtagit en del åtgärder, men inte tagit ett samlat grepp på frågan.

Den enskilt viktigaste åtgärden sedan riktlinjerna antogs är framtagandet av flexibla parkeringstal, som innebär att det byggs färre parkeringar än tidigare, åtminstone i de centrala delarna av staden (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). Vi är även på god väg att hantera frågan om pendlarparkeringar (åtgärd 18).

Dock har vi inte fullt ut hanterat flera av de åtgärder som är viktigast för målpuffyllelse, 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). Genom bristande uppföljning har vi inte heller någon aktuell bild av situationen (åtgärd 22).

Tabellen sammanfattar alla åtgärder i handlingsplanen. Av totalt 22 åtgärder kan tio betraktas som genomförda och ytterligare fyra som delvis genomförda.

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

## 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 resmönstret i en stad. Det innebär att det finns stora möjligheter att använda parkering som ett styrmedel för hållbar stadsutveckling.<sup>15</sup>

Här följer ett förslag på tolv angelägna åtgärder att genomföra de närmaste åren, för att bidra till att uppfylla de mål och den inriktning som formulerats i kommunens trafikprogram och översiktsplan. Åtgärdslistan kan ligga till grund för en ny handlingsplan kopplad till parkeringsriktlinjerna.

### 1. Höj kunskapsnivån bland offentliga och privata aktörer

En mer aktiv parkeringspolitik handlar inte om att bestraffa bilägare utan om att effektivisera transportsystemet, skapa större tillgänglighet och använda skattemedel på ett bättre sätt. Utan bred förståelse för detta 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: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

### 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 därtill konstlat hög efterfrågan på parkering, vilket glesar ut bebyggelsen och minskar attraktiviteten i staden.

Den verkliga kostnaden för en markparkering i tätort är ca 700 kr/månad, i ett p-hus 1 500–2 500 kr/månad och i underjordiskt garage upp till 4 500 kr/månad, beroende på markförhållanden. För markparkeringen är det främst alternativkostnaden (markvärdet) och drift och underhåll som är kostnadsdrivande, medan det för flervåningsanläggningar och underjordiska garage framför allt rör sig om höga anläggningskostnader.<sup>16</sup>

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 arbetsplatsparkeringar och de parkeringar som ägs av de kommunala bolagen) svara mot verklig kostnad,

---

<sup>15</sup> Parkering – ett effektivt verktyg för hållbar stadsutveckling Boverket, 2018.  
[www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering\\_hallbarhet/](http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/)

<sup>16</sup> Planera för attraktiv parkering. Region Skåne, Avdelningen för regional utveckling, 2019.

- 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.

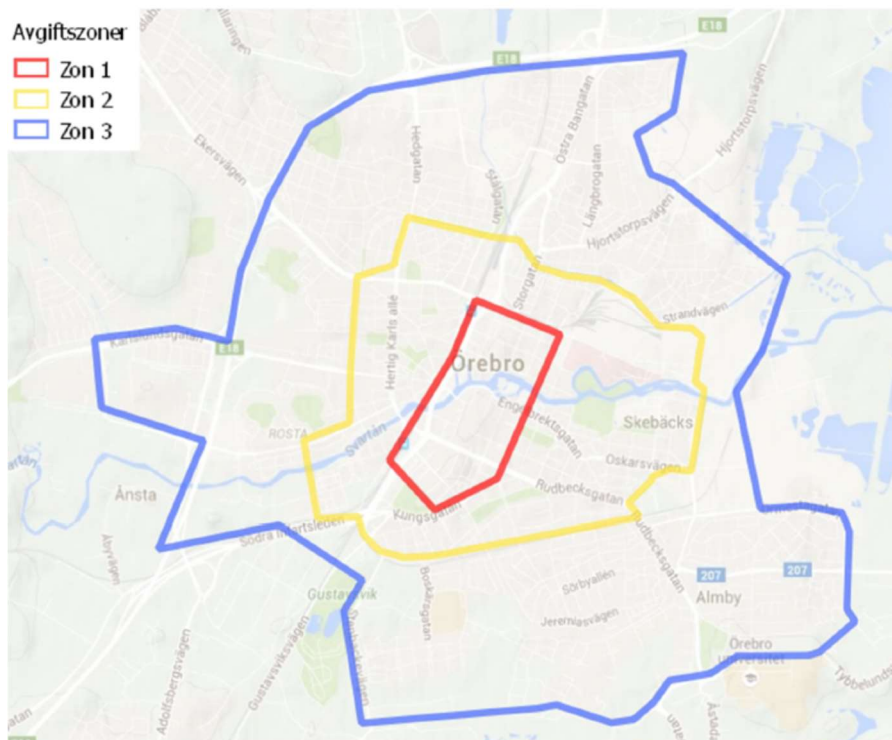
En effekt av att bilägarna exponeras för en större del av den verkliga kostnaden är att efterfrågan på parkering minskar det blir mer attraktivt att välja resurseffektiva alternativ till egen bil, till exempel bilpool.

*Ansvariga nämnder: PN Sam + TN. Ansvariga förvaltningar: SBK + TF.*

### 3. Utöka avgiftsområdet och öka kostnaderna för bilparkering

Som framgår ovan sker kraftiga subventioner till nära nog all bilparkering. Att bilparkerarna ska bära sina kostnader är en anledning att höja avgifterna, men viktigare är det faktum att regleringen kan användas som ett kraftfullt styrmedel för att åstadkomma en mer tillgänglig, attraktiv och hållbar stad.

Kommunen behöver både utöka det område där avgifter tas ut och successivt höja dem. Den utredning<sup>17</sup> som gjordes 2016 visar att dagens reglering är svåröverskådlig, med avgifter som är jämförelsevis låga och tas ut i en relativt liten geografisk zon. Utredningen ger förslag till ny zonindelning med större avgiftsområde (se figur 2) och nya avgiftsnivåer för att dels åstadkomma en bättre styrning, dels göra regleringen enklare och lättare att förstå. Zonen har redan utvidgats men övriga förslag i utredningen bör ses över och lyftas till beslut.



Figur 2. Förslag på nya avgiftszoner i Swecos utredning 2016. I dagsläget finns åtta olika regleringar med taxa, vilket bidrar till att göra systemet svåröverskådligt.

<sup>17</sup> Översyn av parkeringsregleringen i Örebro. Sweco 2016.

En målbild för god tillgänglighet och minimerad söktrafik bör vara en beläggningsgrad för bilparkeringarna på 75–90 procent.

Bäst styrning uppnås vid ett parallellt arbete med parkering vid bostäder och målpunkter. Avgiftsreglerade parkeringsplatser vid bostäder 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 tydliggörs samtidigt som det finns ett tydligt incitament att varje dag överväga andra färdmedel till arbetet än bil.

Förutom en översyn av kommunens reglering krävs samverkan med privata aktörer. Det är inte ovanligt att avgiftshöjningar på kommunens markparkeringar följs av höjningar i parkeringshusen, vilket motverkar syftet att få långtids-parkerare att ställa sig i p-hus. Kommunen bör även vara beredd på att justera sin reglering när avgifter införs på parkeringar vid större arbetsplatser, då det i flera fall kan bli billigare för den anställda att istället parkera på gatan.

Det kan vara motiverat att i ökad grad synliggöra 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 BRT i Örebro också pekar på behovet av ytterligare styrmedel, till exempel höjda parkeringsavgifter, för att nå de mål som finns i kommunens trafikprogram.<sup>18</sup>

*Ansvarig nämnd: TN. Ansvarig förvaltning: TF.*

#### **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. Färre bilparkeringar på gator och trottoarer skapar också en tryggare miljö för gående och cyklister samt bättre framkomlighet för kollektivtrafiken.

Förbättrad framkomlighet för övriga färd sätt, 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: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

---

<sup>18</sup> 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.

## 5. Utöka och kvalitetssäkra cykelparkeringarna

Möjligheten att parkera cykeln tryggt i centrala Örebro har kraftigt förbättrats, men det finns orsak att fortsätta i samma anda, 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 regelbundet identifieras och bortforslas. Ett tillräckligt stort antal cykelställ behöver snöröjas vintertid.

*Ansvariga nämnder: PN Sam + TN. Ansvariga förvaltningar: SBK + TF.*

## 6. Minska markparkeringen till förmån för gemensamma anläggningar

Vid planering av nya stadsdelar bör bilparkeringar för boende och verksamheter styras mot gemensamma, trygga parkeringsanläggningar. Markparkering bör endast tillåtas för angöring, för fordon med särskilt tillstånd och för bilpoolsbilar.

Samlade parkeringslösningar skapar inte bara attraktiva boendemiljöer. När bilen inte är tillgänglig i omedelbar anslutning till bostaden påverkas också valet av färdmedel i riktning mot ökad hållbarhet.<sup>19</sup>

En lösning som bör prövas är p-anläggningar som uppförs av kommunens parkeringsbolag och där p-platser hyrs ut direkt till bilägarna. Detta för att synliggöra parkeringens verkliga kostnad och därmed undvika subventioner som skapar en konstlat hög efterfrågan på parkering.

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

## 7. Ta fram områdesvisa parkeringsplaner

I takt med att staden byggs till och byggs om behöver parkeringsfrågan hanteras på en nivå som ligger över enskilda detaljplaner och planprogram, eftersom en resurseffektiv och hållbar parkeringspolitik i ett område ofta påverkar efterfrågan i angränsande stadsdelar. Det kan även handla om att hantera konsekvensen av att markparkeringar byggs bort. Vi behöver därför ta fram områdesvisa parkeringsplaner för olika delar av staden.

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

## 8. Revidera parkeringstalen

De flexibla parkeringstal som antogs 2016 bör följas upp för att kontrollera att den styr i önskvärd riktning. En revidering kan vara påkallad eftersom staden växer, omvärlden förändras allt snabbare och nya byggnader kan stå i hundra år

---

<sup>19</sup> En vanlig tumregel är att det inte bör vara närmare till bilparkeringen än till busshållplatsen. I kommunens parkeringsriktlinjer bedöms ett gångavstånd på 400–600 m till en parkeringsanläggning som acceptabelt.

eller mer. Än mer flexibla lösningar kan behövas för att hantera en osäker framtid.<sup>20</sup>

Kommunen bör inte tvinga fram anläggning av parkering som inte efterfrågas till marknadsmässiga priser, eftersom det leder till högre byggkostnader och antingen överkapacitet eller kraftiga subventioner till bilägarna. Innovativa lösningar från andra kommuner bör granskas och prövas.<sup>21</sup>

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

## 9. Organisera regelbunden uppföljning och återkoppling

Parkeringssituationen i staden bör inventeras årligen, för att kunna följa utvecklingen och vidta åtgärder för att säkerställa en utveckling i riktning mot målen. En särskild uppföljningsplan bör upprättas.

*Ansvarig nämnd: TN. Ansvarig förvaltning: TF.*

## 10. Genomför pilotprojekt kring pendlarparkeringar

I takt med att det blir dyrare att ta bilen in i staden<sup>22</sup> ökar sannolikt efterfrågan på parkeringar för pendlare i omgivande mindre tätorter. Ett antal pilotprojekt har identifierats i en utredning hösten 2019. Dessa bör genomföras och utvärderas för att kommunen ska ha god beredskap inför kommande förändringar.

*Ansvarig nämnd: PN Sam. Ansvarig förvaltning: SBK.*

## 11. Informera om stadskärnans parkeringsanläggningar

Det ska vara lätt att göra rätt. Det räcker inte att förändra avgifter och annan reglering för att styra långtidsparkerarna till 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 är en del av en bra vägvisning, men mer kan göras både av kommunen och andra aktörer, inte minst när det kommer till möjligheten att jämföra kostnader.

*Ansvarig nämnd: TN. Ansvarig förvaltning: TF.*

---

<sup>20</sup> 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. Det är i regel bättre att styra mot större gemensamma anläggningar som lättare kan ställas om till annan användning.

<sup>21</sup> Umeå tillämpar till exempel så kallade gröna parkeringsköp som innebär att fastighetsägaren genomför parkeringsköp hos det kommunala parkeringsbolaget mot rabatt på parkeringstalen och att en del av pengarna för parkeringsköpet används för mobilitetsåtgärder riktade mot fastigheten.

<sup>22</sup> Detta kan bli en följd av kommunens parkeringspolitik, 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 att differentieras på ett sätt som gör det dyrare att köra bil i staden än på landsbygden.

## 12. Skärp p-övervakningen och var mer restriktiv med dispenser

Frågan är särskilt angelägen i centrala staden och ska ses som 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.

*Ansvarig nämnd: TN. Ansvarig förvaltning: TF.*