



2013-10-08

Sam 113/2013

Parkeringsriktlinjer Örebro kommun

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









Innehållsförteckning

Inledning	3
Olika typer av parkering	3
Mål	4
Att stadsutvecklingen sker i balans	4
En väl balanserad tillgänglighet.....	4
En attraktiv stadsmiljö	6
En god miljö och bättre hälsa.....	7
Ett resurseffektivt parkeringssystem.....	7
Strategisk inriktning	7
Planera och samverka för god tillgänglighet.....	7
Anpassa parkeringen till ett hållbart transportsystem	7
Infoga parkeringen i ett gott stadsbyggande	8
Utvärdera och följ upp tillgängligheten	8

Beslutad av Programnämnd Samhällsbyggnad 2013-10-08

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



Inledning

För att Örebro ska vara en konkurrenskraftig etableringsort för såväl boende som företag krävs attraktiva miljöer och ett rikt stadsliv. Örebro ska också vara en hållbar och klimatsmart stad.

Syftet med parkeringsriktlinjerna är att skapa tillgänglighet och bidra till en utveckling som stödjer de mål som finns för stadens utveckling. Målen i följande avsnitt förtydligar mål som redan finns och syftar till att beskriva ett önskat tillstånd. Den strategiska inriktning som anges i det efterföljande avsnittet ska ge stöd för att förändra parkering till det tillstånd som beskrivs.

Till parkeringsriktlinjerna finns en handlingsplan som beskriver prioriterade åtgärder. I parkeringsriktlinjerna och i tillhörande handlingsplan används begreppet ”tillgänglighet” på många ställen. Definitionen av detta är: ”Den lätthet med vilken medborgare och näringsliv kan nå det utbud och de aktiviteter i samhället de har behov av.”

Olika typer av parkering

Parkeringskunderna är av skiftande slag och kan delas in i flera tydliga grupper. Grupperingen innebär både möjligheter och svårigheter. De olika kundgrupperna kan benämnas angöring, ärende/besök, arbetsplats, boende och tillstånd. Avsikten är att dela upp medborgarnas olika anspråk på tillgänglighet så att den kan beskrivas, mätas, regleras och följas upp. Nedan följer en beskrivning av respektive grupp.

Angöring omfattar såväl av- och påstigning som av- och pålastning. Angöringssträckor behövs som regel utmed varje fastighet. Gångavståndet är viktigt för såväl resor som transporter. Medborgare som använder färdtjänst etcetera behöver komma nära sitt mål. När det gäller transporter av känsliga varor bör avståndet mellan fordon och målpunkt vara kort.

Ärende- och besöksparkering är viktigt för social och ekonomisk hållbarhet. Stadens ekonomiska utveckling gynnas av ärenden. Uppställningstiden behöver inte vara särskilt lång. En måttlig uppställningstid inom rimligt avstånd till målet ger god tillgänglighet.

Arbetsplatsparkering är avsedd för dem som arbetar. En omfattande arbetspendling med bil kan ge problem i form av trängsel, utglesning, försämrad folkhälsa och miljöpåverkan. Därför är det bra om fler av de arbetande väljer att ta sig till arbetet på annat sätt än med bil. Inverkan av tydliga parkeringskostnader eller en stramare tillämpning av förmånsbeskattning av parkering vid arbetsplatsen har studerats i flera utredningar. Enligt de studier som gjorts kommer cirka 10-60 % av bilpendlarna att välja ett annat färdmedel om förmånsbeskattningen av parkeringsplatser vid arbetsplatsen tillämpas. Överflyttningspotentialen är dock är avhängig arbetsplatsens lokalisering och tillgång till alternativa färdmedel.

Boende, de boende vill gärna kunna parkera sin bil inom acceptabelt gångavstånd från bostaden. Så länge parkeringsbehovet löses inom den egna fastigheten eller i



en gemensam anläggning som byggs för ändamålet, blir det oftast ingen konflikt med andra kvaliteter. Om de boende däremot parkerar på allmänna ytor uppstår konkurrens. Likaså om de boende inte har tillgång till en parkeringsplats där de kan parkera under hela dygnet. Då tvingas de att ta bilen till jobbet och medverkar därmed till trängsel, luftföroreningar och anspråk på tillgänglighet vid arbetsplatsen.

Tillstånd att använda mer tillgänglighet än vad andra trafikanter får göra. De tillstånd som ges är avsedda att ge tillståndsinnehavaren en fördel. En fördel hon har legitima skäl till. Tillstånd kan bland annat ges till rörelsehindrade, boende i ett visst område, ägare av miljöfordon och yrkesgrupper som har behov av nyttoparkeringstillstånd till exempel där bil krävs på grund av arbetsuppgifterna eller som trygghetsåtgärd vid obekväm arbetstid.

Infarts- och pendelparkeringar bör ingå i kollektivtrafikbiljetten för dem 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. Det finns ett starkt behov av att styra hur infartsparkeringarna används. Kostnaden behöver tydliggöras för användaren.

Mål

Alla delar – en väl balanserad tillgänglighet, en attraktiv stadsmiljö och en god miljö och bättre hälsa hänger samman. Utan god tillgänglighet utvecklas inte staden. Samtidigt krävs bättre miljöförhållanden med goda luft- och ljudmiljöer för att staden ska vara livskraftig på lång sikt. För att Örebro även fortsättningsvis ska utgöra en konkurrenskraftig etableringsort för såväl boende som företag krävs attraktiva stadsmiljöer. Målen som föreslås är förtydliganden av de mål som redan finns i styrande dokument som ska bidra till att nå den önskade stadsutvecklingen.

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.

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 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.

För hela kommunen

Fordonsförare som vill angöra eller göra besök hos boende och verksamma upplever att det är lätt att få en angörings- eller parkeringsplats inom acceptabelt gångavstånd till målpunkten. För de grupper som har tillstånd att nyttja mer tillgänglighet än andra finns tillräckligt antal platser avsatta. De kundgrupper som prioriterats i de områdesvisa parkeringsplanerna upplever att de tagits om hand och att deras behov har tillgodosetts på ett rimligt sätt. Planering för en väl balanserad tillgänglighet har medfört att parkering har gått från att vara behovsstyrt, till att bli en integrerad del av planeringen. Färdmedelsfördelningen är förändrad och förändras successivt, från ett starkt bilberoende till resurssnåla resor och transporter. Mängden resor och transporter reduceras då en samlad bebyggelse ger förutsättningar för en lokal marknad. Människor och företag kan lösa en stor del av sina resor och transporter inom måttliga avstånd och kan därmed lösa sina transporter på ett resurssnålt sätt.

För stadskärnan

Angöring och ärenden till stadskärnan är prioriterade med korta gångavstånd, tidsreglering som inbjuder till besök och ärenden, upp till 3 tim, och låga avgifter.

Boende och arbetande i stadskärnan har tillgång till parkering på längre avstånd och till marknadsanpassade avgifter som medverkar till att de överväger andra resalternativ. Boende och verksamma kan få räkna med ett avstånd till den gemensamma samutnyttjade anläggningen på 400-600 meter. De boende och verksamma är väl informerade om varför olika parkeringslösningar används för olika kundgrupper. Parkeringsnormen justeras stegvis i takt med att bilnehav och bilanvändning sjunker i stadskärnan.

Om cykelparkering inte kan tillgodoses på tomtmark kan i vissa fall den gatumark som ligger närmast entréerna vid start- och målpunkten prioriteras för cykelparkering.



Figur 1 Illustration av stadskärnans avgränsning

För övriga staden utanför stadskärnan

Angöring och ärendeparkering löses i nära anslutning till respektive målpunkt. Parkering för boende och verksamma kan placeras i gemensamma anläggningar, som ligger lika nära respektive målpunkt som en kollektivtrafikhållplats. De boende i småhusområden får sitt parkeringsbehov tillgodosett, i regel på den egna tomten. För boende i större och tätare exploateringar eftersträvas gemensamma samnyttjade parkeringslösningar. De som arbetar i verksamheter placerade utanför stadskärnan får en parkeringslösning som står i balans med vad andra transportlösningar erbjuder, till exempel behöver inte bilparkeringen finnas närmre målpunkten än närmsta cykelparkering eller hållplats för kollektivtrafik. En bedömning av total tillgänglighet och trygghet görs.

En attraktiv stadsmiljö

Bilparkeringens utveckling ska även 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.

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.

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.

Strategisk inriktning

För att uppnå de mål som angetts och överbrygga de hinder som klarlagts kan följande strategiska inriktningssområden ge stöd. Nedan anges fyra huvudområden som kopplas till åtgärder i handlingsplanen.

Planera och samverka för god tillgänglighet

Parkering har ökat i betydelse och behöver få ett tydligt stöd i de kommunala inriktningsdokumenten. Örebros parkeringsnorm behöver uppdateras. Formerna för parkeringsköp bör utvecklas. Gemensamma, flexibla och samnyttjande parkeringslösningar behöver utvecklas. Områdesvisa parkeringsplaner ska tas fram. Berörda kommunala och enskilda aktörer behöver känna till målbilden för parkering.

Anpassa parkeringen till ett hållbart transportsystem

Parkering kan inbjuda till eller distansera från att använda respektive transportslag. Bilparkering för besök och ärende bör vara placerad nära målet om ärendet är kortvarigt, men kan vara på lite längre avstånd för lite mer långvariga ärenden. För boende och verksamma kan räkna med att parkering finns på acceptabelt gångavstånd 400-600 meter, då medverkar distansen till val av alternativa



färdmedel. Behovet av parkering bör hanteras så att efterfrågan matchas med reglering, pris och alternativ så att en väl avvägd balans mellan tillgång och efterfrågan uppstår. Markparkering i stadskärnan tar värdefull mark i anspråk. Allmän tillgänglig parkering bör regleras med tid och avgift och användas till de mest prioriterade kundgrupperna. Arbetsgivare bör inte erbjuda sina anställda gratis parkering. En reduktion av arbetspendlingen med bil är viktig. Potentialen i samnyttjande är stor. Behovet att parkera sin bil bör tillgodoses inom tomtmark på acceptabelt avstånd till bostaden, och bära sina kostnader. Samnyttjande av parkering och fordon är eftersträvansvärt, om det inte förändrar resvanorna negativt. De ägare av parkeringsanläggningar som är verksamma i Örebro bör knytas samman i en parkeringssamverkan, Örebro kommun skall verka för att en parkeringssamverkan kommer till stånd. Anläggningarna ska vara stora nog för att ge goda förutsättningar för samnyttjande.

Infoga parkeringen i ett gott stadsbyggande

Parkering kan vara en väl infogad del av stadsbyggandet. Markparkering är ett ineffektivt sätt att använda marken. En stor markparkering är dessutom svår att foga in i ett stadslandskap på ett harmoniskt sätt. Därför bör den markparkering som finns inom stadskärnan ersättas med parkering i byggnad. Trygga parkeringsplatser lockar till besök. En god design ger ett gott intryck, attraktionen stärks, staden vårdar och tar hand om sina besökare, boende och verksamma.

Utvärdera och följ upp tillgängligheten

De mål som satts upp för parkeringssystemets utveckling i Örebro behöver följas upp. Uppföljningen bör integreras med Örebros sätt att hantera kvalitetssäkringen av sin planering.