

Uppföljning av höjda parkeringsavgifter i Örebro tätort

Resultat av mätningar före och efter höjningen.

Sammanfattning

Under våren och sommaren 2021 har parkeringsavgifterna höjts i centrala staden som ett led i arbetet för en mer hållbar stadsmiljö. Två avgiftszoner infördes, zon 1 som omfattas av de mest centrala delarna av staden samt zon 2 som omfattas av de yttre centrala delarna av staden. Området utanför zon 2, i denna rapport kallad zon 3, har varit och är fortsatt avgiftsfri på allmän plats. I samband med avgiftshöjningen i zon 2 infördes boendeparkering som är ett erbjudande till boende i zon 2 att parkera på allmän plats till en subventionerad kostnad. Före och efter avgiftshöjningarna har mätningar genomförts för att utvärdera effekterna av de höjda parkeringsavgifterna, vilka redovisas och analyseras i denna rapport.

Resultaten för zon 1 visar att den genomsnittliga belägningsgraden minskat något, från 70 % till 65 %. De lokala skillnaderna inom zonen är dock stora och även om gränsvärdet för att undvika söktrafik på 80 % inte överskrids, kan det lokalt vara en utmaning för bilister att hitta lediga platser.

För zon 2 visar resultatet att den genomsnittliga belägningsgraden inte förändrats men att belägningsgraden nattetid har ökat från 42 % till 51 % och har minskat dagtid från 43 % till 32 %. Att belägningsgraden minskat dagtid beror sannolikt på de högre avgifterna. Erbjudandet om boendeparkering kan förklara den ökade belägningsgraden nattetid. Utifrån den nummerskrivning som genomförts kan det konstateras att andelen boende som parkerar i zon 2 har ökat. Ett primärt syfte med boendeparkering är att minska behovet att flytta sitt fordon, men uppföljningen visar att andelen som flyttar sin bil under morgonen har ökat efter avgiftshöjningen, från 63 % till 73 %. Vanorna att ta bilen till arbetet består, men skillnaden är att nu parkerar boende på gatan i stället för på kvartersmark eftersom det kostar mindre.

Majoriteten av de som parkerar i zon 2 kommer från Örebro kommun och av dem kommer den största delen från det närmaste området (boende) eller från ytterdelarna av Örebro tätort. Parkerarna från ytterdelarna av Örebro tätort har en resa på max 7 km, som med fördel kan cyklas.

I området närmast utanför zon 2, i rapporten kallad zon 3, har belägningsgraden ökat från 31 % till 44 % efter avgiftshöjningen i zon 2. En trolig förklaring är att personer som tidigare parkerade i zon 2 nu parkerar i zon 3 för att undvika de högre avgifterna. Resultatet av nummerskrivningen visar en relativt hög andel från Örebro län, framför allt på parkeringsplatsen Tappstället som är en centrumnära gratisparkering som i stor utsträckning används av arbetspendlare från tätorter med goda kollektivtrafikförbindelser.

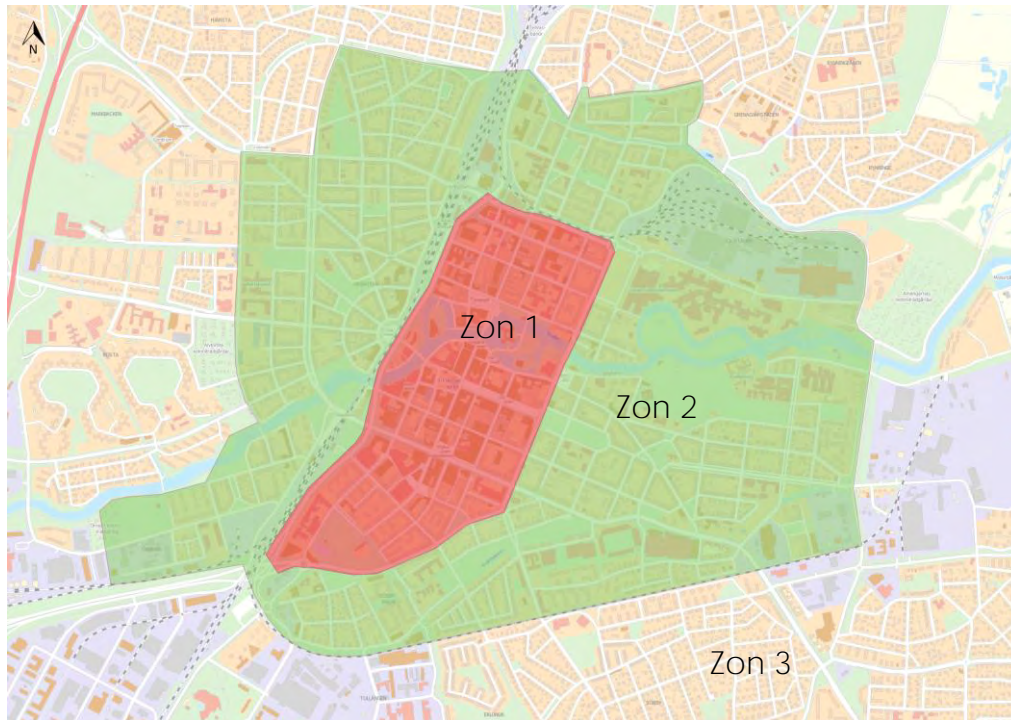
Sammantaget visar uppföljningen av de höjda parkeringsavgifterna i Örebros centrala delar att de i viss mån har påverkat hur människor parkerar och reser, men på olika sätt. Vidare utredningar bör genomföras bland annat om reglering och eventuell avgiftsbeläggning av zon 3, kostnaden för boendeparkering samt ytterligare undersökningar av belägningsgraden i zon 1.

Innehåll

1. Inledning	4
2. Metod	6
2.1 Zon 1	7
2.2 Zon 2	7
<i>Boendeparkering</i>	9
2.3 Zon 3	9
2.4 Coronapandemin.....	10
3. Resultat beläggingsgrad zon 1	11
4. Resultat beläggingsgrad zon 2	13
4.1 Beläggingsgrad före.....	13
4.2 Beläggingsgrad efter.....	14
4.3 Jämförelse beläggingsgrad före och efter.....	15
5. Resultat nummerskrivning zon 2	19
<i>Parkerade under natt respektive dag</i>	21
<i>Natt- eller långtidsparkering</i>	24
6. Resultat beläggingsgrad zon 3	26
7. Resultat nummerskrivning zon 3	28
<i>Tappstället</i>	28
8. Slutsatser	31
8.1 Vidare arbete.....	32
Bilagor	33
Bilaga 1 – Kategorisering av tätorter i Örebro län.....	33

1. Inledning

Under våren och sommaren 2021 har parkeringsavgiften höjts i centrala staden som ett led i arbetet för en mer hållbar stadsmiljö. Målet har varit att öka tillgängligheten på platser för de som behöver ta bilen, men även motivera fler att välja andra sätt att ta sig till stan. Det finns två avgiftszoner, zon 1 som är stadskärnan (röd i bilden nedan) och zon 2 som är centrala stan (grön i bilden). Parkering på allmän plats utanför zon 2 är avgiftsfri och är därmed ingen parkeringszon, men kallas i denna rapport för zon 3, se figur 1.



Figur 1. Karta över avgiftszon 1 och 2 samt den del som i rapporten kallas zon 3.

Avgiftshöjningen i zon 1 genomfördes 1 januari 2021 och den nya avgiften i zon 2 började gälla 15 juni 2021. Zon 3 har varit och är fortfarande avgiftsfri på allmän plats. I tabell 1 visas avgifterna i de olika zonerna före och efter höjningen. Avgifterna i både zon 1 och 2 varierade tidigare beroende på gata och parkeringsplats.

Tabell 1. Parkeringsavgifter före och efter höjning

FÖRE			
	Vardag kl 8-18	Vardag efter kl 18	Helg
Zon 1	10-25 kr/timme	2-10 kr/timme	10-25 kr/timme
Zon 2	2-5 kr/timme	Avgiftsfritt	Avgiftsfritt
Zon 3	Avgiftsfritt	Avgiftsfritt	Avgiftsfritt

EFTER			
Zon 1	Vardag kl 8-20	Lördag kl 8-14	Söndag
	10 kr/timme de första 2 timmarna, därefter 40 kr/timme	10 kr/timme de första 2 timmarna, därefter 40 kr/timme	Avgiftsfritt
Zon 2	Vardag kl 8-18	Lördag	Söndag
	10 kr/timme	Avgiftsfritt	Avgiftsfritt
Zon 3	Avgiftsfritt	Avgiftsfritt	Avgiftsfritt

De höjda parkeringsavgifterna gäller all parkering på allmän plats, vilket främst är gatuparkering samt vissa parkeringsplatser som ägs av Örebro kommun. För att se hur de höjda parkeringsavgifterna påverkar parkeringsvanor har mätningar genomförts före och efter avgiftshöjningen. Resultatet av dessa mätningar analyseras för att se effekter och bidrar till en större förståelse för hur parkeringsavgifter påverkar människors parkeringsbeteenden.

För zon 1 genomfördes föremätningar i november och december 2020 samt eftermätningar i februari 2021. Resultaten från dessa mätningar finns i en separat rapport, men sammanfattas kort i kap 3. Mätningarna för zon 2 och 3 genomfördes i februari och mars 2021 före avgiftshöjningen och i oktober och november efter avgifterna höjts.

2. Metod

Syftet med mätningarna har varit att ta fram underlag för att kunna analysera huruvida parkeringsbeteenden har påverkats av de höjda parkeringsavgifterna. Målet har dels varit att ta fram en beläggningsgrad på parkeringarna som kan jämföras före och efter höjningen samt att ta reda på var de parkerade bilarna kommer ifrån. En fysisk inventering har genomförts då antalet bilar på respektive gata/parkeringsplatser har räknats samtidigt som registreringsnummer på utvalda gator noterats. Mätningarna genomfördes vid olika tillfällen och alla gator har räknats vid två tillfällen för att få ett tillförlitligt resultat. Förutsättningarna vid varje mättillfälle har hållits så lika som möjligt, exempelvis genomfördes mätningarna vid samma veckodag och samma tider för respektive område samt med så kort tid emellan som möjligt. Mer detaljer om mätningarna och urval av gator mm för respektive zon beskrivs nedan.

För att beräkna beläggningsgrad användes en karta för att mäta hur många parkeringsplatser som finns på respektive gata och parkeringsplats. För alla registreringsnummer har postnummer till ägaren sökts upp för att få information om var bilen kommer ifrån. Uppgift om postnummer ger en tillräckligt bra geografisk uppskattning samtidigt som det inte samlas in onödigt mycket personuppgifter. Notering av registreringsnummer är avstämt med avseende på GDPR.

När registreringsnumren har analyserats har de delats in i olika kategorier. Dessa kategorier förekommer i flera tabeller i rapporten och för att förenkla för läsaren förklaras de här, se tabell 2.

Tabell 2. Förklaring av kategorier.

Kategori	Förklaring
Örebro kommun	Alla bilar registrerade inom Örebro kommun.
Örebro län	Alla bilar registrerade inom Örebro län, förutom de registrerade inom Örebro kommun.
Utanför Örebro län	De bilar som är registrerade i resten av Sverige, utanför Örebro län.
Av antal bilar från Örebro kommun	De tre kategorierna ovan är sammanlagt alla de bilar som noterats. För att förfina analysen har de bilar registrerade inom Örebro kommun fördelats inom kommunen, vilket är kategorierna nedan.
Samma område	Alla bilar registrerade inom samma delområde i zon 2 som analysen gäller för.
Närliggande område	Alla bilar registrerade inom de angränsande delområdena i zon 2 som analysen gäller för. Exempelvis om analysen gäller delområde orange, så är delområde gul och grå angränsande och finnes i denna kategori.
Andra områden zon 2	Alla bilar registrerade i resterande delområden i zon 2, utöver det aktuella område samt dess angränsande områdena. Exempelvis för delområde orange är de andra områdena lila, röd, grön och blå.
Zon 2	Alla bilar registrerade inom parkeringszon 2. Gäller endast beräkningar i zon 3.
Zon 1	Alla bilar registrerade inom parkeringszon 1.

Zon 3 Örebro tätort	Alla bilar registrerade i zon 3 men inom Örebro tätort. Det vill säga de områden som räknas till Örebro tätort, men som ligger utanför zon 2. Exempel på dessa områden är Sörby, Almby, Vivalla, Örnsro.
Zon 3 Örebro tätort närmast	Alla bilar registrerade inom samma delområde i zon 3 som analysen gäller för.
Zon 3 Örebro tätort andra	Alla bilar registrerade i resterande områden i zon 3, utöver det aktuella.
Zon 3 tätorter utanför Örebro	Alla bilar registrerade i tätorter utanför Örebro tätort. Exempel på dessa områden är Ekeby-Almby, Glanshammar, Mosås.
Zon 3 utanför tätorter	Alla bilar registrerade i Örebro kommun, men utanför tätorterna.

2.1 Zon 1

Mätningarna i zon 1 genomfördes i två olika omgångar, före respektive efter avgiftshöjningen som infördes 1 januari 2021. Föremätningarna genomfördes i november och december 2020 och eftermätningarna i februari 2021. Både före- och eftermätningen utfördes vid tre tillfällen under samma veckodag och tidpunkt, tre veckor i följd. I zon 1 räknades endast antal bilar, nummerskrivning genomfördes inte.

Zon 1 omfattas av stadskärnan, se markering i figur 2. Även parkeringsplatsen på Hamnplan ingick i denna mätning.



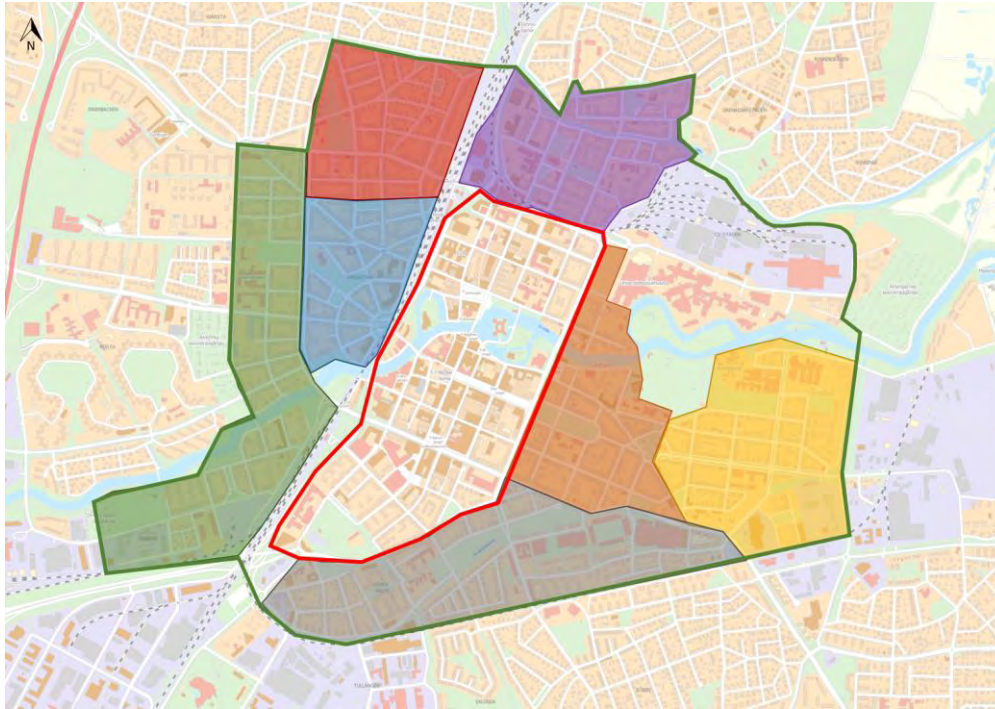
Figur 2. Karta över zon 1 samt Hamnplan.

2.2 Zon 2

I zon 2 genomfördes före- respektive eftermätningar vid två tillfällen vardera. Föremätningarna genomfördes i februari och mars 2021 och eftermätningarna i oktober och november 2021. Vid varje tillfälle genomfördes en mätning på kvällen (med start kl. 21) och en på nästföljande förmiddag (med start kl. 9). Syftet med detta var att ta reda på hur många bilar som står parkerade över natten

och hur många som endast parkerar över dagen. Fortsättningsvis i rapporten kommer räkningen på kvällen hänvisas till som natt och räkningen på förmiddagen hänvisas till som dag.

För att underlätta det praktiska genomförandet har zon 2 delats upp i olika delområden, se figur 3. Dessa områden har även använts i analysen.



Figur 3. Karta över zon 2 och de delområden som använts i analysen (lila, orange, gul, grå, grön, blå och röd).

För att kunna ta reda på vilka bilar det är som parkerar var, det vill säga var bilarna kommer ifrån, genomfördes nummerskrivning av de bilar som räknades. Det krävdes ett tillräckligt stort underlag för att kunna göra statistiskt säkerställda analyser, samtidigt som det skulle vara praktiskt genomförbart. Därför valdes ett antal gator ut inom varje delområde som nummerskrevs. Totalt nummerskrevs 50 % av alla gator i delområdena, förutom i de mest centrala (orange och blå) där 75 % nummerskrevs. Urvalet av gator, både antal och vilka gator, gjordes i samråd med en statistiker och resultatet anses vara statistiskt säkerställt för respektive delområde samt för hela zonen.

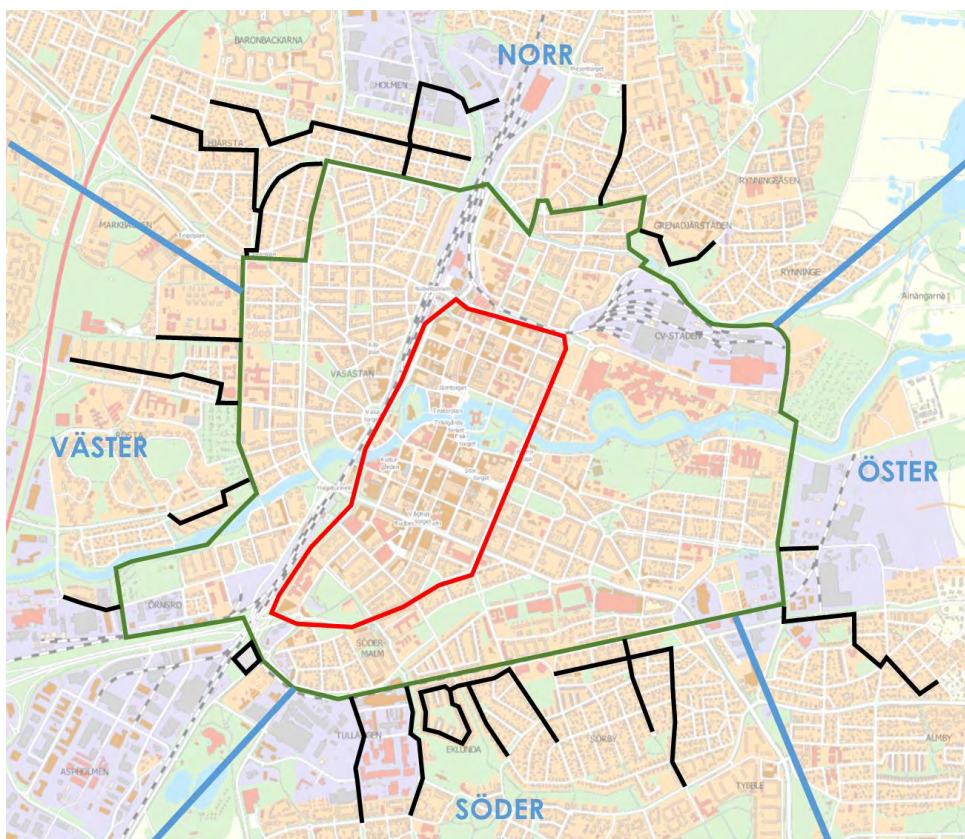
I analysen har endast bilar med giltigt registreringsnummer ingått, dvs bilar som exempelvis är avställda har uteslutits. Även bilar registrerade på postboxar har uteslutits. Vid analys av postnummer framgår det inte om bilarna är registrerade på en juridisk eller fysisk person. Det innebär att exempelvis företagsbilar kan vara registrerade på ett företag i ett län, men i praktiken ägas och körs av en person som bor i ett annat län. Detta kan påverka analyserna för hela zonen när bilar delas upp på Örebro kommun, Örebro län och utanför Örebro län. Sannolikt är andelen bilar från Örebro kommun egentligen högre än den som framkommer i denna rapport. Detta eftersom bilar som är skrivna på ett företag i exempelvis Stockholm i praktiken ägs och körs av en som bor i Örebro. Det kan innebära att andelen korta resor underskattas i denna rapport.

Boendeparkering

I samband med att parkeringsavgifterna höjdes i zon 2 infördes boendeparkering för de som bor inom zon 2. Med tillståndet kan en långtidsbiljett för 30 eller 15 dagar köpas som möjliggör parkering upp till 7 dygn i sträck i ett område nära sin bostad till ett reducerat pris. Tekniska Nämnden fattade beslut om en 30-dagarsbiljett men på grund av problem med vissa banker infördes en 15-dagarsbiljett som en provisorisk lösning. Boende inom zon 2 i fastigheter med bygglov innan 4 februari 2016 kan bli beviljade boendeparkering. En 30-dagarsbiljett kostar 420 kr och utan tillståndet kostar det ca 2 100 kr att parkera motsvarande tid och betala timtaxan. Boendeparkering garanterar inte en egen plats på gatan, men möjliggör parkering till kraftigt reducerad avgift.

2.3 Zon 3

Den avgiftsfria delen av Örebro tätort som ligger utanför zon 2 kallas i denna rapport för zon 3. Denna zon omfattas av hela tätorten utanför zon 2 vilket är ett stort geografiskt område med mycket parkeringsplatser. Det har inte varit praktiskt genomförbart att räkna hela zon 3 utan ett antal gator har valts ut och räknats. Det är gator närmast zon 2 med många gatuparkeringar som valts ut, de gator dit det troligtvis främst sker en förflyttning när avgiften i zon 2 höjs. I figur 4 är de utvalda gatorna markerade i svart. I zon 3 nummerskrevs alla gator som räknades.



Figur 4. Karta över området som i rapporten kallas zon 3 med de gator som räknats markerade i svart.

Gatorna i zon 3 räknades vid två olika tillfällen före respektive efter avgiftshöjningen. Föremätningarna genomfördes under februari 2021 och eftermätningarna under oktober 2021. Mätningarna genomfördes mitt på dagen,

med start kl. 13 för att få information om de som parkerar på platsen under dagen.

2.4 Coronapandemin

Från våren 2020 till våren 2022 har samhället präglats av Coronapandemin som bland annat har inneburit rekommendationer att arbeta hemifrån för de som kan, att undvika att resa kollektivt samt att undvika målpunkter som samlar många människor. Pandemin har påverkat hur vi reser, både antal resor och syftet med resorna. Resvaneundersökning för 2020 visar att det totala antalet resor minskade med 12 % under 2020¹. Antalet bilresor minskade med 7 % men är fortsatt det dominerande färd sättet. Enligt SCB (Statistiska Centralbyrån) arbetade 40 % hemma under första kvartalet 2021². I Örebro län arbetade 26 % hemifrån under pandemin (baserat på genomsnitt under tredje och fjärde kvartalet 2020 samt första kvartalet 2021).

Eftersom våra resvanor har förändrats under pandemin, har även våra parkeringsvanor förändrats. Denna undersökning har genomförts under pandemin, varför resultaten inte säkert motsvarar normalläge. Pandemin har dock pågått under både före- och eftermätningen vilket innebär att räkningarna är jämförbara.

¹ Trafikanalys, 2021. Resvanor i Sverige 2020.

<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2020/resvanor-i-sverige-2020.pdf>

² Statistiska centralbyrån, 2021. Allt fler arbetare hemifrån.

<https://www.scb.se/pressmeddelande/allt-fler-arbetar-hemifrån/>

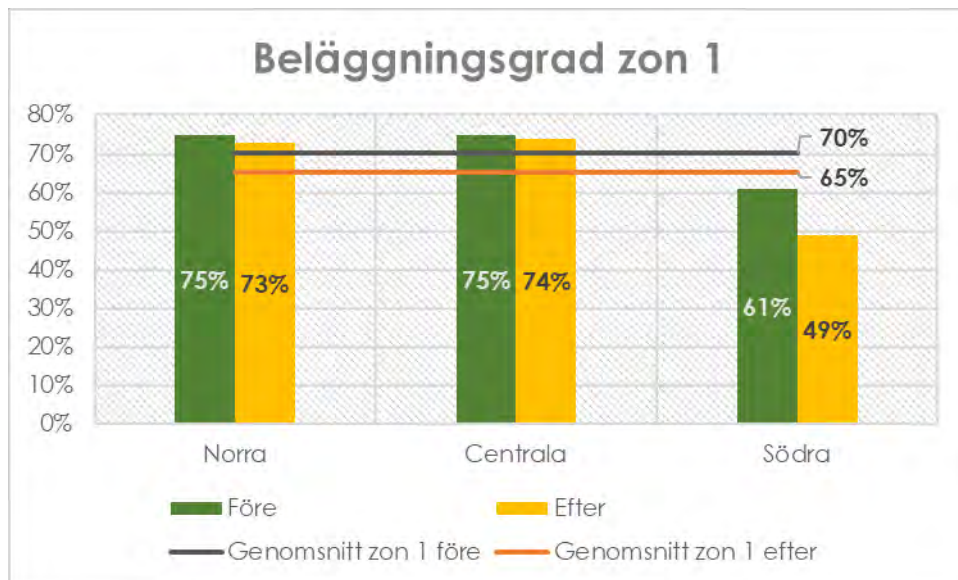
3. Resultat beläggingsgrad zon 1

Mätningen och resultatet av mätningen i zon 1 finns mer utförligt beskrivet i en separat rapport, men sammanfattas här för att kunna göra analyser kopplat till resultaten för zon 2 och 3. Resultatet från mätningarna visar att beläggingsgraden för hela zon 1 inte förändrats markant sedan parkeringsavgifterna ändrades. Dock finns det större skillnader om zonen delas in i tre delområden, norr, centrala och södra delen, se figur 5.



Figur 5. Delområden i zon 1

För den norra och centrala delen förändrades beläggingsgraden endast med 1–2 procentenheter, men för den södra delen var förändringen större, se figur 6.



Figur 6. Beläggingsgrad vid före- och eftermätning i zon 1

Den relativt sett stora skillnaden i beläggingsgrad för den södra delen av zon 1 kan förklaras av att skillnaden i avgifter var högre i denna del än i resten av zonen. Innan avgiftshöjningen hade olika gator olika avgift och generellt var avgiften lägre i de södra delarna av zon 1. När zon 1 infördes och fick samma

avgift blev den relativa skillnaden större i södra delen, vilket kan förklara att beläggingsgraden minskat påtagligt. Detta mönster visar på ett visst samband mellan storleken på parkeringsavgiftens förändring och beläggingsgrad. I den centrala och norra delen har beläggingsgraden inte förändrats nämnvärt efter avgiftshöjningen och beläggingsgraden är fortsatt hög, vilket tyder på att det finns en betalningsvilja trots högre avgifter.

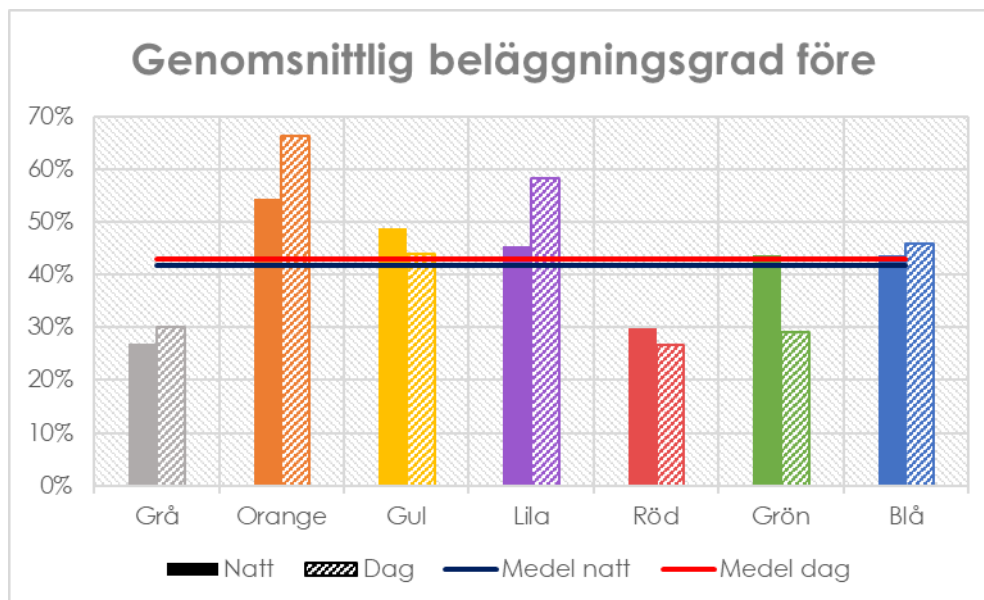
4. Resultat beläggningsgrad zon 2

4.1 Beläggningsgrad före

Den genomsnittliga beläggningsgraden vid föremätningarna i zon 2 var 42 % under natten och 43 % under dagen. Totalt sett var beläggningsgraden relativt låg i zon 2 och det finns generellt ett stort utbud av parkeringsplatser.

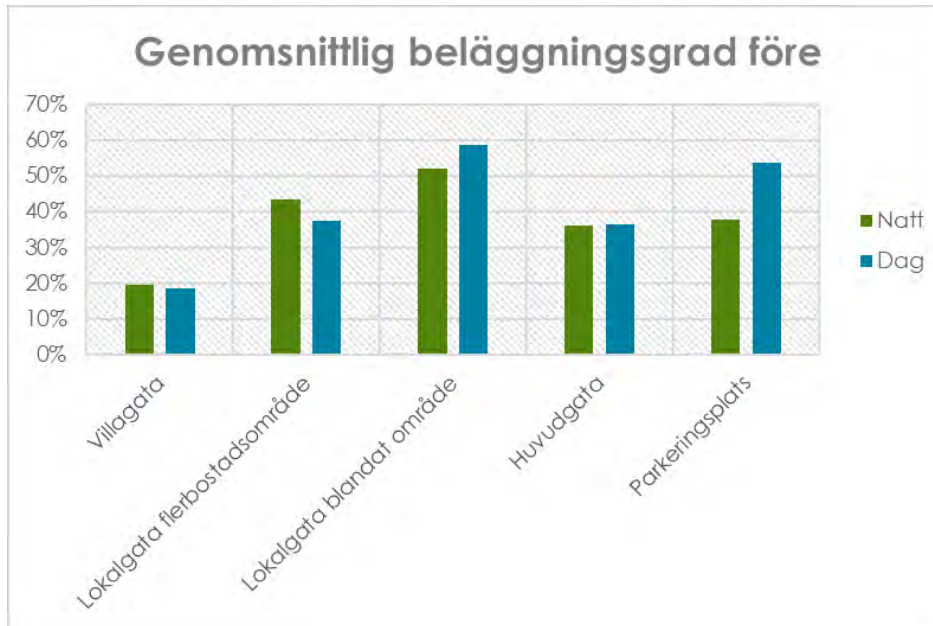
Beläggningsgraden skiljer sig inte nämnvärt mellan natt och dag, vilket innebär att det är ungefär lika många som parkerar på dagen som på natten. Däremot skiljer det sig mellan olika gator, olika delområden och olika typer av gator, både vad gäller den genomsnittliga beläggningsgraden och mellan natt och dag.

De olika delarna av zon 2 har olika förutsättning vad gäller parkeringsplatser, målpunkter, avstånd till centrum, mängd och typ av bostäder och så vidare. Därför skiljer sig beläggningsgraden mellan de olika delområden som zon 2 delats in i, vilket syns i figur 7.



Figur 7. Genomsnittlig beläggningsgrad vid föremätningar i zon 2, fördelat på delområde.

Högst beläggningsgrad har de östra och norra delarna av zon 2 (orange, lila och gul) vilka har en blandad bebyggelse med verksamheter, service och bostäder (främst flerbostadshus). Att orange har högst beläggningsgrad, framför allt på dagen, kan förklaras av att det delområdet ligger mest centralt. Många av de som parkerar här kan ha ärenden inom zon 1 vilket är inom gångavstånd. Att område röd och grå har lägst genomsnittlig beläggningsgrad kan bero på att de områdena innehåller flera större villaområden där det finns gott om parkering på den egna tomten. Detta blir tydligt när beläggningsgrad fördelas på olika gatutyper, se figur 8.



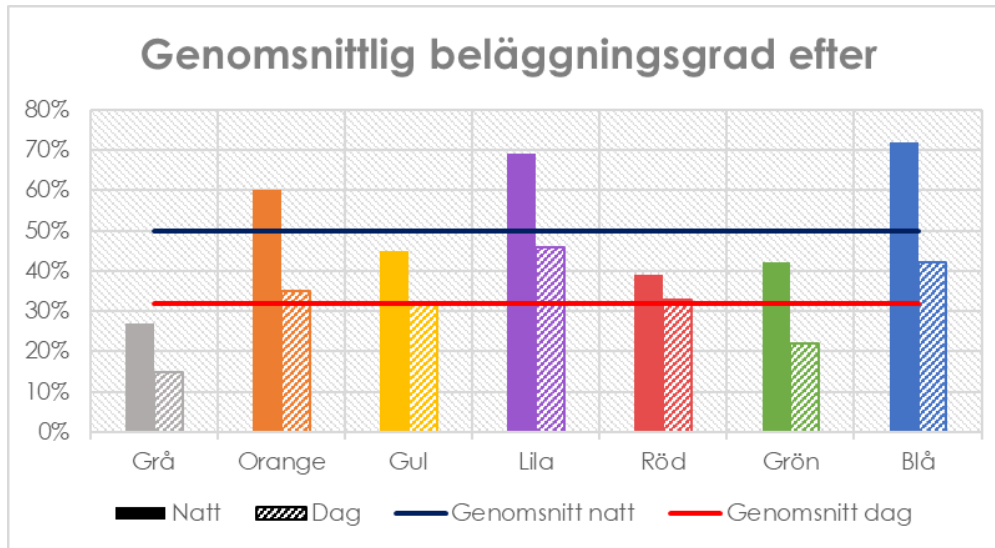
Figur 8. Genomsnittlig beläggingsgrad vid föremätning i zon 2, fördelat på gatutyp.

De gatutyperna med högst beläggingsgrad är lokalgata i blandat område och på parkeringsplatser. I de blandade områdena finns olika typer av målpunkter som drar många olika besökare vilket kan förklara den relativt höga beläggingsgraden. Både blandat område och parkeringsplats har högre beläggingsgrad under dagen, vilket kan tyda på en högre andel arbets- och besöksparkering än boendeparkering. Detta bekräftas utifrån analysen av registreringsnummer som beskrivs mer i kapitel 5. Lokalgata genom flerbostadshusområde har högre beläggingsgrad under natten, vilket kan indikera på en högre andel boende som parkerar på gatan under natten och kör iväg bilen under dagen. Även detta antagande stämmer med analysen av registreringsnummer. Lägst beläggingsgrad är det på villagator, vilket har flera skäl. Boende längs dessa gator har oftast gott om parkering på den egna tomten samt att områdena ofta inte har allmänna målpunkter i närheten.

4.2 Beläggingsgrad efter

Den genomsnittliga beläggingsgraden vid eftermätningarna i zon 2 var 50 % under natten och 32 % under dagen. Beläggingsgraden skiljer sig relativt mycket mellan natt och dag vilket troligtvis är ett resultat av de höjda parkeringsavgifterna, denna analys beskrivs mer nedan. En tydlig skillnad jämfört med föremätningarna är att vid eftermätningarna är beläggingsgraden under dagen lägre i alla delområden än under natten. Vid föremätningarna hade vissa områden högre beläggingsgrad under dagen och vissa högre under natten. En förklaring kan vara att det tidigare var olika avgifter i de olika delområdena och att det var högre beläggingsgrad i områden med en lägre parkeringsavgift, likt zon 1.

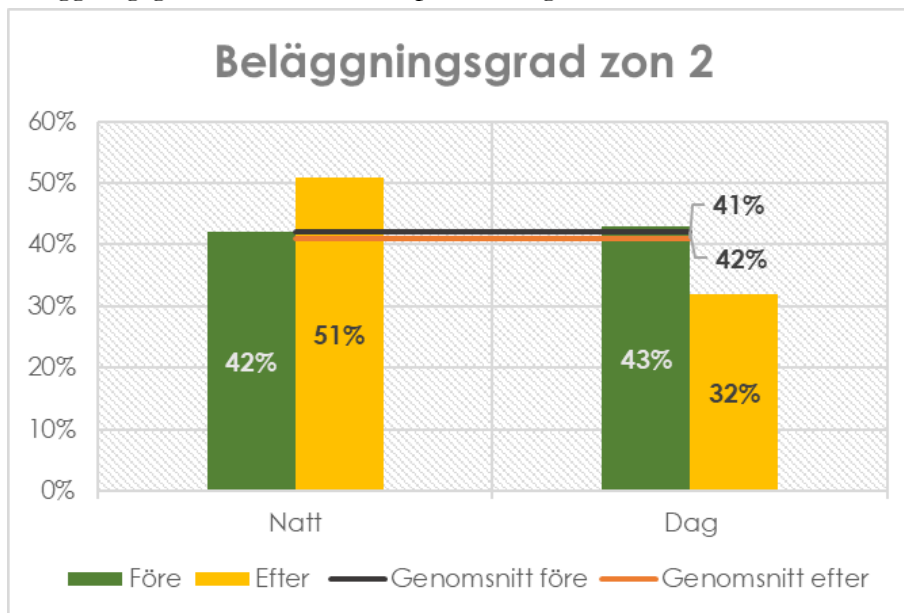
Likt föremätningarna skiljer sig beläggingsgrad mellan de olika delområdena inom zon 2, se figur 9. Förhållandet mellan de olika områdena är dock i stort sett samma som under föremätningarna.



Figur 9. Genomsnittlig beläggingsgrad zon 2 efter, fördelat på delområden.

4.3 Jämförelse beläggingsgrad före och efter

Det har skett en viss förändring i beläggingsgraden mellan före- och eftermätningarna till följd av de höjda parkeringsavgifterna. Sett till ett genomsnitt för hela zon 2 vid alla mätillfällen har det inte skett någon skillnad. Som figur 10 visar var den genomsnittliga beläggingsgraden vid föremätningarna 41 % och vid eftermätningarna 42 %. Däremot har det skett större förändringar i beläggingsgrad under natten respektive dagen.



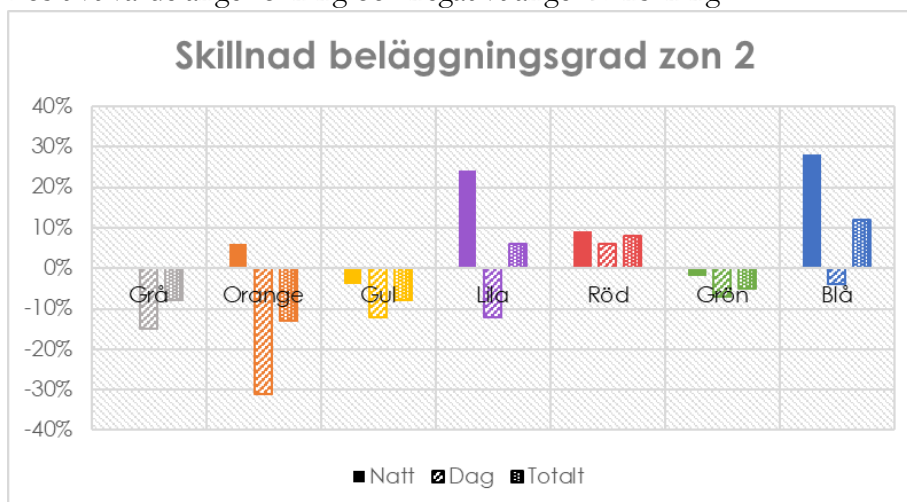
Figur 10. Jämförelse av beläggingsgrad i zon 2 före och efter avgiftshöjningen fördelat på natt respektive dag.

Vid kvällsräkningarna har beläggingsgraden ökat jämfört med före avgiftshöjningen och för förmiddagsräkningarna har beläggingsgraden minskat. Förändringen beror av allt att döma på justerade parkeringsavgifter:

- Att belägningsgraden har minskat dagtid beror sannolikt på de högre parkeringsavgifterna, som gäller kl. 8–18 på vardagar. De höjda parkeringsavgifterna har fått effekten att färre parkerar på gatorna under tiden som avgifterna gäller. Något som denna mätning inte besvarar är vilka det är som förändrat sitt parkeringsbeteende och hur det har förändrats. Denna fråga diskuteras vidare i kap 5 utifrån nummerskrivningen.
- Att belägningsgraden har ökat under natten beror sannolikt på den boendeparkering som infördes samtidigt som parkeringsavgifterna höjdes, trots att det fortsatt är avgiftsfritt under kväll och natt. För en kostnad motsvarande 1/5 av kostnaden enligt timtaxan kan boende köpa månadsbiljett och parkera på en gata i närheten av sin bostad. Utifrån resultatet av undersökningen har effekten av boendeparkeringen blivit att belägningsgraden har ökat på gatorna i zon 2 under kvällstid. För boende med tillståndet gäller samma pris oavsett parkerad tid, vilket innebär att de kan stå kvar på gatan under dagen utan högre kostnad.

Att boende har en fast avgift är positivt utifrån aspekten att det inte finns något incitament att exempelvis köra bilen till arbetet för att undvika avgifter under dagen. Avgiften bör dock vara proportionerlig med avgifter för omkringliggande parkering, däribland ordinarie avgift på gatuparkering samt avgift för parkering på kvartersmark. Att belägningsgraden ökat under natten tyder på att många utnyttjat erbjudandet om boendeparkering³. Resultatet tyder på att erbjudandet är generöst, eftersom det har tillkommit parkerade bilar på gatorna. Detta kan vara bilar som tidigare kan ha haft parkering på kvartersmark eller i parkeringshus till en högre kostnad än boendeparkering längs gatan.

Förändringen i belägningsgrad har varit olika stor i de olika delområdena inom zon 2. Som nämnt ovan hade alla delområden lägre belägningsgrad under dagen vid eftermätningen, men vid föremätning hade vissa högre under dagen och vissa under natten. Störst skillnad har skett för delområde orange och blå, dock har det skett en minskning i område orange och en ökning i område blå, se figur 11. Positivt värde anger ökning och negativt anger minskning.



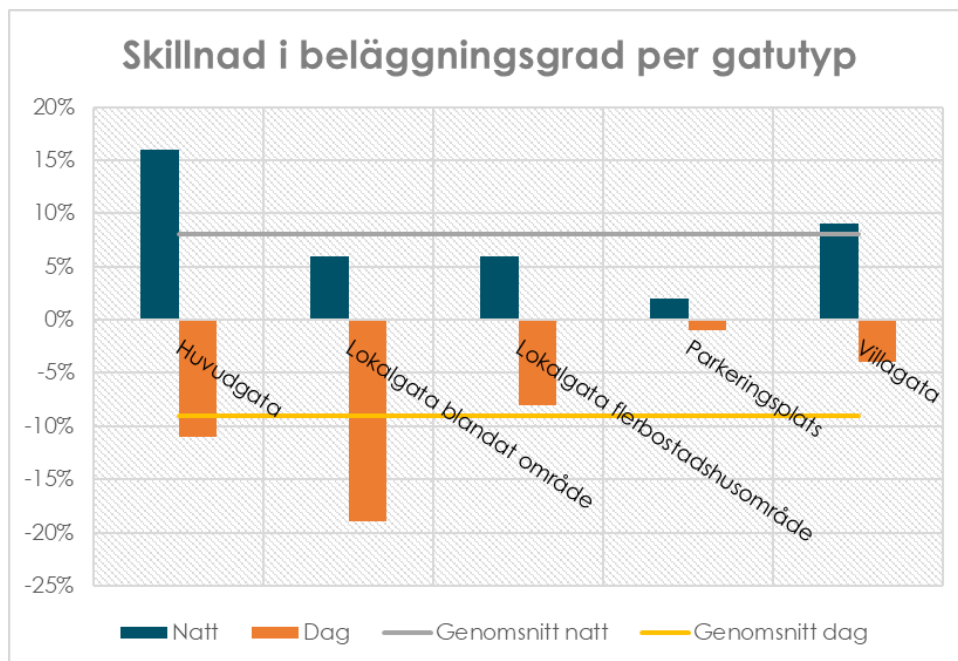
Figur 11. Skillnad i belägningsgrad i zon 2 fördelat på delområdena.

³ I november 2021 hade ca 5 000 tillstånd för boendeparkering utfärdats, enligt Tekniska förvaltningens parkeringsövervakning.

I område orange har beläggningsgraden i genomsnitt minskat med 13 % jämfört med föremätningen. Skillnaden beror på en stor minskning i beläggningsgrad under dagen. En förklaring kan vara att det i område orange har varit en låg parkeringsavgift tidigare och att skillnaden i detta område har blivit större än för andra områden. Som framgår av tabell 1 varierade avgiften tidigare inom zon 2 vilket innebär att skillnaden har blivit olika stor i olika delar av zonen. Resultatet av mätningarna i zon 1 visade att de områdena med störst skillnad i avgift får störst skillnad i beläggningsgrad. Det är troligt att motsvarande har hänt även för område orange.

För område blå däremot har det skett en ökning med 12 % som primärt beror på en ökning under natten. Ett antagande är att detta inte har lika mycket att göra med skillnaden i parkeringsavgift utan snarare beror på boendeparkering. Område blå ligger centralt och har en hög bebyggelsestäthet vilket innebär att utbudet av parkering för boende är lägre. När boendeparkering infördes till ett förmånligt pris ansökte förmodligen många boende om tillståndet vilket har resulterat i en högre beläggningsgrad under natten. Detta antagande stärks av analysen utifrån nummerskrivning, se kap 5.

Analysen om vilka det är som har förändrat sitt parkeringsbeteende till följd av de höjda parkeringsavgifterna får ytterligare grund när skillnaden i beläggningsgrad fördelas på olika gatutyper, se figur 12. Positivt värde anger ökning och negativt anger minskning.



Figur 12. Skillnad i beläggningsgrad i zon 2 fördelat på gatutyper.

Det syns stor skillnad mellan olika gatutyper vilket har olika förklaring. Kvällstid har alla gatutyper fått ökad beläggningsgrad, men störst ökning har skett på huvudgator och villagator. Förklaringen kan även här antas bero på boendeparkering. Boende med det tillståndet har en långtidsbiljett men ingen garanterad plats. I kategorin huvudgata ingår större gator som både är större infarts- och genomfartsgator i ett område och som ofta har större utbud av parkeringsplatser där Oskarsvägen är ett exempel. Utifrån det faktum att det finns

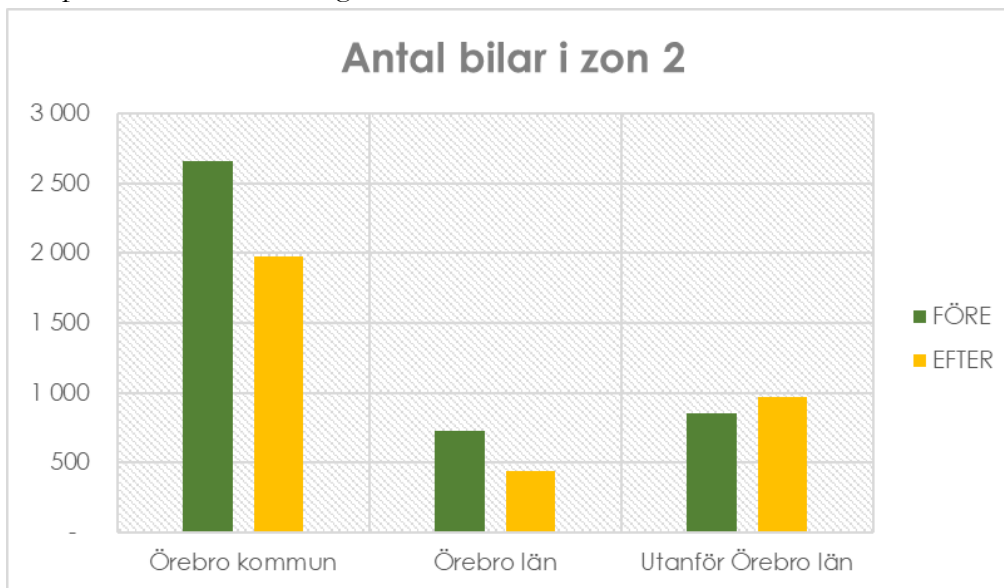
stort utbud av parkeringsplatser och många bor i närheten av en huvudgata, antas det att många med boendeparkering väljer att parkera längs dessa gator. Liknande resonemang kan föras för villagator, där det oftast finns stort utbud av parkeringsplatser och sällan fullt. För den som säkert vill hitta en plats att parkera sin bil på är villagator ofta ett säkert val, vilket kan vara en förklaring till ökningen på villagator.

Störst skillnad under dagtid har skett på lokalgata i blandat område där det finns blandad bebyggelse med bostäder, arbetsplatser, verksamheter och andra målpunkter. Dessa gator antas ha en större andel besökare och arbetsplatsparkering. Framför allt arbetspendlare står parkerade under längre tid, vilket innebär en relativt hög kostnad för parkering med de nya avgifterna och ett högre incitament att hitta annan parkeringsplats eller annat transportmedel. Ytterligare en förklaring kan vara att på denna typ av gata har parkeringsavgiften varit låg tidigare och att förändringen i avgift därmed varit stor. Som tidigare nämnt ger större skillnad i avgifter större förändring i beläggningsgrad.

5. Resultat nummerskrivning zon 2

Utifrån nummerskrivningen av bilarnas registreringsnummer har de parkerade bilarnas härkomst analyserats utifrån postnummer för bilens registrerade ägare. Det går inte att med säkerhet avgöra vilka det är som parkerar var och i vilket syfte. Men utifrån var bilens ägare är registrerade kan ändå slutsatser dras om vilka det är som parkerar var. De bilar som är registrerade inom samma delområde antas exempelvis vara boende som använder gatuparkering som boendeparkering. Bilar från närområden är även de troligtvis boende. Även bilar från zon 1 kan vara boende, som undviker de nu högre avgifterna i zon 1 genom att parkera i zon 2. Bilar från de övriga kategorierna kan antas vara arbetande eller besökare eftersom startpunkt och målpunkt i detta fall ligger längre ifrån varandra.

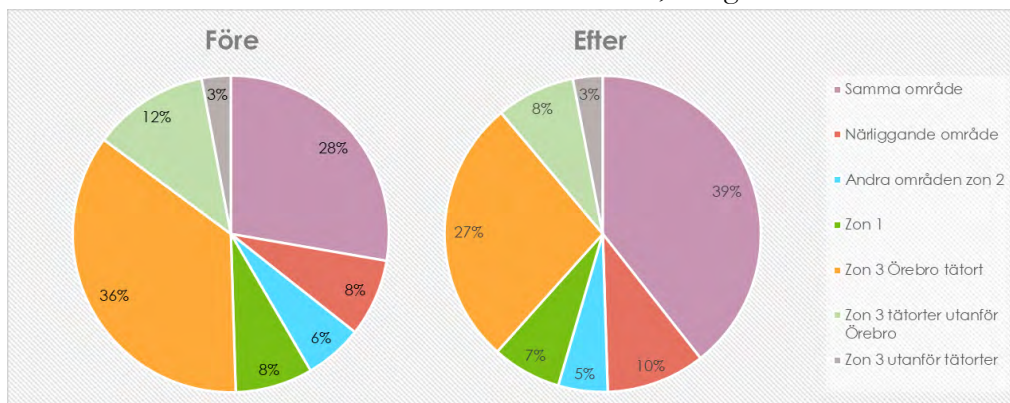
Resultatet av nummerskrivningen visar att majoriteten av bilarna som parkerar i zon 2 både före och efter avgiftshöjningen är registrerade i Örebro kommun, se figur 13. En mindre del kommer från Örebro län utanför Örebro kommun respektive utanför Örebro län, det vill säga resten av Sverige. Observera att diagrammet visar antal och inte andel. Det exakta antalet stämmer nödvändigtvis inte överens med det faktiska antalet bilar som parkerar i zon 2 då det endast var på hälften av gatorna som registreringsnummer noterades. Antal används för att se den faktiska skillnaden före och efter avgiftshöjningen som ett komplement till den procentuella fördelningen.



Figur 13. Fördelning av totalt antal bilar i zon 2, före respektive efter avgiftshöjningen.

Det är viss skillnad på fördelningen före respektive efter avgiftshöjningen i zon 2. Antal bilar från Örebro kommun och Örebro län är något mindre efter avgiftshöjning och antalet från Utanför Örebro län något högre, om än marginellt. Detta är sannolikt en effekt av att avgiftshöjningen primärt påverkar de som regelbundet parkerar i Örebro och de som har information om att avgifterna har förändrats. Dessa har större möjlighet att påverka sina resor och platser de parkerar på, till skillnad från mer långväga parkerare. Sannolikt har bilister från Örebro kommun och Örebro län förändrat sina parkeringsvanor till att parkera på andra ställen eller välja andra transportsätt efter avgiftshöjningen.

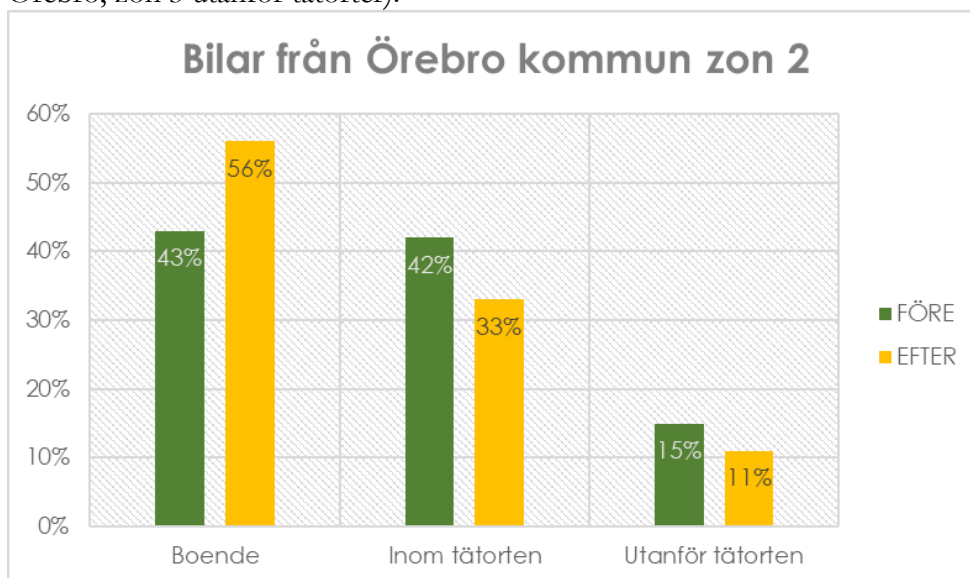
Av de bilar som är registrerade i Örebro kommun kommer störst andel från zon 3 Örebro tätort och från samma område inom zon 2, se figur 14.



Figur 14. Fördelning av bilar i zon 2 från Örebro kommun, före respektive efter avgiftshöjningen.

Före avgiftshöjningen i zon 2 kom den största andelen från zon 3 Örebro tätort, (området utanför zon 2 men inom Örebro tätort) och en mindre andel från samma delområde. Förhållandet dem emellan har förändrats efter avgiftshöjningen där andelen från samma område har ökat stort. Även andelen från närliggande område har ökat medan andelen från zon 3 Örebro tätort har minskat. Likt analys ovan antas detta bero på erbjudandet om boendeparkering som uppenbarligen har fått fler boende att parkera på allmänna parkeringsplatser.

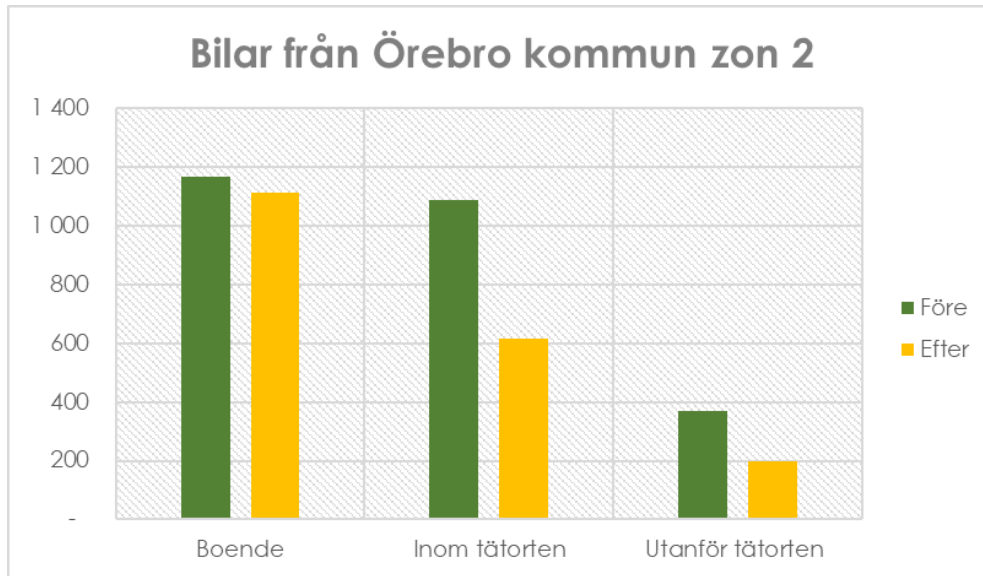
Figur 15 nedan visar resultatet i figur 14 procentuellt fördelat i tre kategorier; boende (samma område, närliggande område och zon 1), inom tätorten (andra områden zon 2, zon 3 Örebro tätort) och utanför tätorten (zon 3 tätorter utanför Örebro, zon 3 utanför tätorter).



Figur 15. Procentuell fördelning av bilar i zon 2 från Örebro kommun.

Det är tydligt att det är just kategorin boende som har ökat bland de som parkerar på allmänna parkeringsplatser sett till den procentuella fördelningen. Efter avgiftshöjningen är över hälften av de parkerade bilarna boende. Vid analys

av antal syns det att antalet har minskat inom alla kategorier, men att skillnaden i antal boende är marginell, se figur 16.

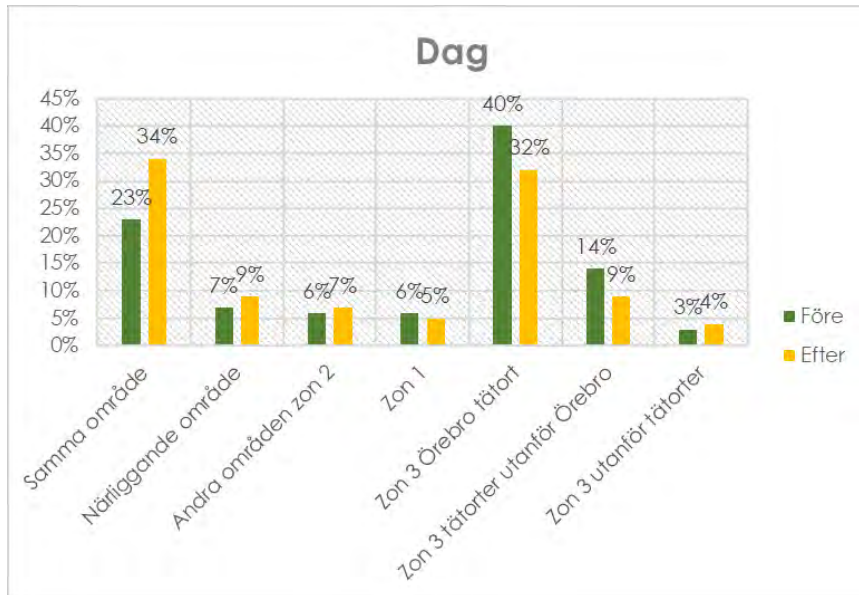


Figur 16. Fördelning av antal bilar i zon 2 från Örebro kommun.

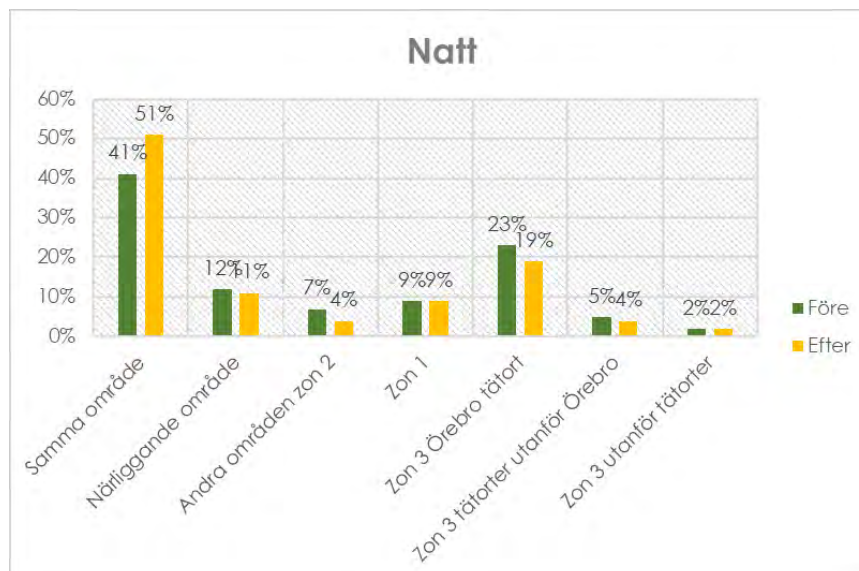
Kategorin Inom tätorten antas primärt vara arbetare som pendlar med bil inom Örebro tätort, en resa som maximalt är ca 7 km och som relativt enkelt bör kunna ersättas med cykel eller kollektivtrafik. Denna kategori har minskat relativt stort i antal, vilket ses som en effekt av de höjda parkeringsavgifterna. Det är dock inte säkert att kategorierna Inom tätorten och Utanför tätorten har slutat köra bil, de kan ha hittat andra ställen att parkera på för att undvika de höjda parkeringsavgifterna. Resultatet av beläggningsgraden i zon 3 indikerar just detta, se kapitel 6.

Parkerade under natt respektive dag

Zon 2 räknades både kvällstid och dagtid, vilket möjliggör för ytterligare analys av vilka som parkerar var och när samt vilka det är som påverkats av avgiftsförändringarna. Fördelningen mellan Örebro kommun, Örebro län och Utanför Örebro län har inte förändrats nämnvärt mellan före och efter avgiftsförändringarna. Däremot har fördelningen mellan bilar från Örebro kommun förändrats. Bilar i kategorin Natt är räknade under kvällsräkningen, se figur 17 och de i kategorin Dag är räknade under förmiddagsräkningen, se figur 18.



Figur 18. Fördelning av andel bilar från Örebro kommun parkerade under dagen i zon 2.

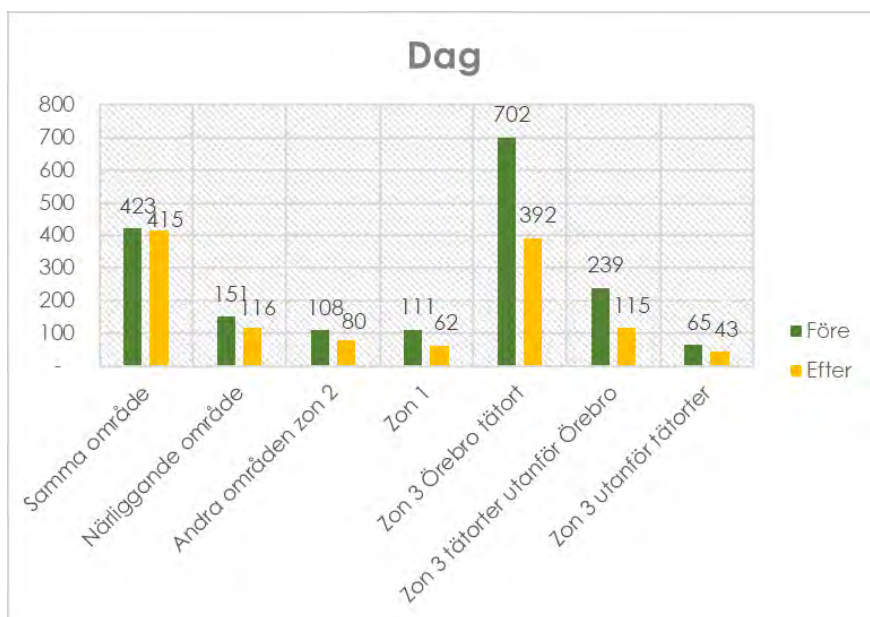


Figur 17. Fördelning av andel bilar från Örebro kommun parkerade under natten i zon 2.

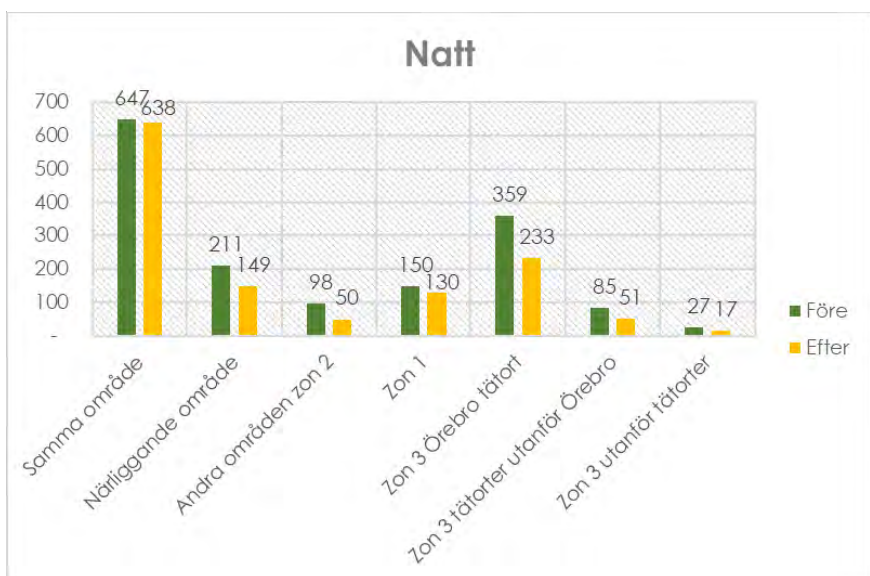
Natttid är det inte så stor skillnad mellan före och efter avgiftshöjningen. Den skillnad som dock kan ses är att det är en högre andel från samma område som parkerar på allmänna parkeringsplatser. Likt tidigare analyser antas detta vara ett resultat av boendeparkering och stärker slutsatsen att den högre beläggningsgraden nattetid i zon 2 beror på boendeparkering. Att andelen från närliggande områden och andra områden i zon 2 har minskat stärker ytterligare denna tes, eftersom tillståndet för boendeparkering endast gäller i området närmast bostaden.

Dagtid är det dock större skillnad mellan före- och eftermätningarna. Likt under natten har andel boende (från samma område) ökat sedan avgifterna höjdes och boendeparkering infördes. Eftersom boendeparkering är en fast månadsavgift finns inget incitament för boende att lämna sin parkeringsplats för att undvika avgifterna under dagen.

Vid analys av antal bilar, snarare än den procentuella fördelningen, syns det tydligare vilken typ av bilister det är som ändrat sina parkeringsvanor, se figur 19 och 20. Antal boende som parkerar både under natten och dagen är närmast konstant före och efter avgiftshöjningen. Det kan förklaras av boendeparkeringen som har gjort att avgiftshöjningen inte har varit påtaglig för boende, vilket har gjort att de fortsatt parkerar på allmänna parkeringsplatser. Antalet boende är mindre dagtid, men det har inte skett en förändring sedan avgiftsändringen vilket innebär att boende i lika stor utsträckning tar bilen till arbetet som tidigare.



Figur 19. Fördelning av antal bilar från Örebro kommun parkerade under dagen i zon 2.



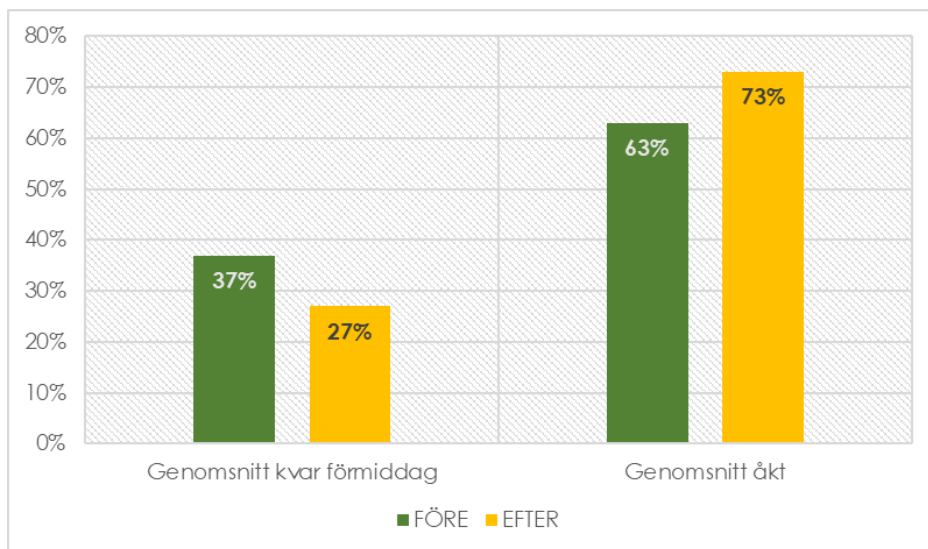
Figur 20. Fördelning av antal bilar från Örebro kommun parkerade under natten i zon 2.

Att andelen boende har ökat, vilket syns i figur 17 och 18, beror på att antalet bilar från de andra kategorierna har minskat. Alla kategorier förutom boende (samma område) har minskat sedan de högre avgifterna infördes. Det indikerar på att avgifterna har haft effekt. Framför allt syns en tydlig minskning i antal bilar

från Zon 3 Örebro tätort som parkerar i zon 2 dagtid. Detta är sannolikt en följd av de högre avgifterna och att dessa i stället väljer andra platser att parkera på eller andra transportslag. Denna grupp bor inom Örebro tätort men utanför zon 2, vilket innebär att de inte har en lång resa till målpunkten i zon 2 och att resan förhållandevis enkelt kan ersättas med cykel eller kollektivtrafik. Med avgiftsförändringen har denna grupp fått ökade incitament att använda annat transportmedel till arbetspendling än bil.

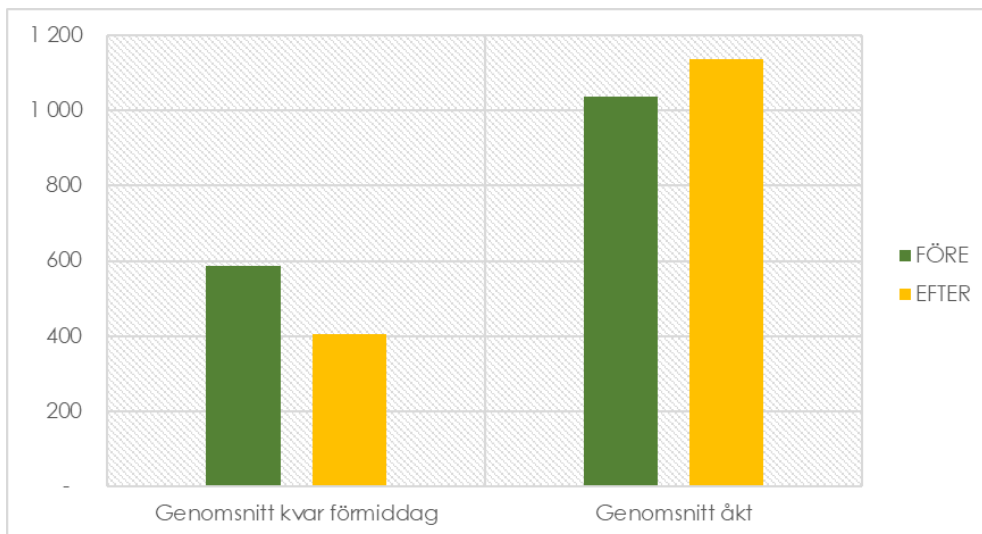
Natt- eller långtidsparkering

Utifrån nummerskrivningen har det även varit möjligt att analysera hur många och vilka det är som lämnar sin parkeringsplats innan förmiddagsräkningen och hur många som står kvar. De bilar som lämnat sin parkeringsplats mellan de två räknatillfällena antas ha stått parkerade under natten och sen kört på morgonen, innan parkeringsavgifterna börjar gälla. Figur 21 visar andel av de på kvällen räknade bilarna som står kvar på förmiddagen respektive har lämnat sin parkeringsplats, före jämfört med efter avgiftshöjningen.



Figur 21. Andel bilar som står kvar vid förmiddagsräkningen och har lämnat sin parkering mellan räknatillfällena, vid före- respektive eftermätning.

Resultatet visar att det är en högre andel som har åkt innan förmiddagsräkningen än vad det är som står kvar. Det tyder även på att det är en stor andel tillresta under morgonen som står parkerade under dagen. Före- och eftermätningarna visar att det är en högre andel som åker under morgonen efter avgiftshöjningen än det var före höjningen. Därmed är det en lägre andel som står kvar parkerade hela natten och hela förmiddagen efter avgiftshöjningen. Analys av antal som parkerar visar samma mönster, se figur 22.

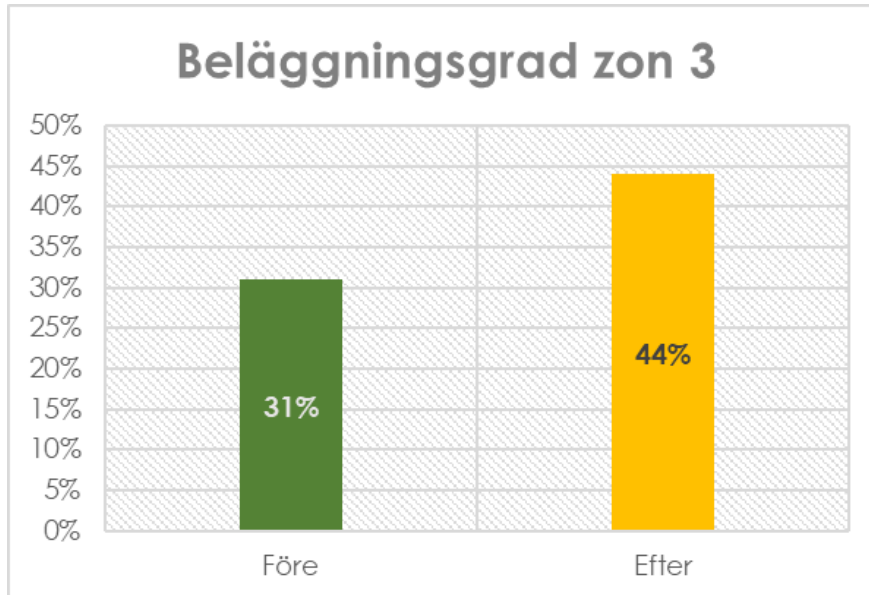


Figur 22. Antal bilar som står kvar vid förmiddagsräkningen och har lämnat sin parkering mellan räknetillfällena vid före- respektive eftermätning.

Det är färre bilar som är kvar på förmiddagen efter avgiftshöjningen än före och det är fler som lämnat sin parkeringsplats efter avgiftshöjningen. Analysen visar att antalet bilar som står kvar respektive åker visar samma som den procentuella fördelningen stärker slutsatsen. Att det är en fler som åker på morgonen skulle kunna bero på de högre avgifterna, samtidigt har boendeparkering införts för att undvika just detta. Ett vanligt argument för att erbjuda boende i ett område subventionerad parkering (boendeparkering) är att de annars tar bilen till arbetet för att undvika den parkeringsavgift som endast tas ut dagtid. Undersökningen visar dock att det redan vid föremätningens låga avgifter är vanligt att ta bilen till jobbet, trots pandemirestriktioner. Att den andelen och antalet blivit högre efter höjningen och införandet av boendeparkering tyder på att förändringen inte har fått önskvärd effekt. Vanorna att ta bilen till arbetet består, men skillnaden är att nu parkerar boende på gatan i stället för på kvartersmark eftersom det kostar mindre.

6. Resultat beläggningsgrad zon 3

Vid föremätningarna var den genomsnittliga beläggningsgraden 31 % i zon 3, motsvarande siffra vid eftermätningarna var 44 %, se figur 23.



Figur 23. Genomsnittlig beläggningsgrad i zon 3 före och efter avgiftshöjning.

Resultatet visar att beläggningsgraden har ökat i zon 3 vilket kan förklaras av de höjda parkeringsavgifterna i zon 2. Eftersom det samtidigt skett en ökning i zon 3 och en minskning i zon 2 (dagtid) är det sannolikt så att en del som tidigare parkerade i zon 2 nu parkerar i zon 3 för att undvika de högre avgifterna. En närmare analys av antalet parkerade bilar visar att ökningen i zon 3 motsvarar ungefär hälften av minskningen i zon 2. Antalet bilar som parkerat i zon 2 dagtid har minskat med 774 fordon sedan avgiftsförändringen. I zon 3 har antalet parkerade bilar ökat med 355 fordon. Teoretiskt sett har alltså ungefär hälften av de som tidigare parkerade i zon 2 flyttat över till zon 3 och resterande hälft har antingen hittat andra ställen att parkera på eller andra färdmedel. Utifrån denna beräkning kan alltså ökningen i zon 3 förklaras av de förändrade avgifterna i zon 2. Som en följd kan även beläggningsgraden längre ut i zon 3 ökat, eftersom det blivit svårare att hitta parkering närmast zon 2 efter avgiftshöjningen.

Det tyder på att avgiftshöjningen delvis har haft avsedd effekt, men även att det fortsatt finns en efterfrågan på parkering baserat på hur avgiftsnivåerna och -zonerna ser ut idag. Det tyder också på att många kan acceptera ett längre gångavstånd till parkeringsplatsen, mot en lägre parkeringsavgift. Resultatet visar på vikten av helhetssyn när avgiftsnivåer- och zoner förändras⁴. Efter avgiftshöjningen i zon 2 är numera skillnaden relativt stor jämfört med den avgiftsfria zon 3. Samtidigt är zon 3 inom gångavstånd från många målpunkter i centrum och i zon 2. Ett sådant exempel är parkeringsplatsen Tappstället som ligger precis utanför zon 2 men inom gångavstånd från många arbetsplatser och

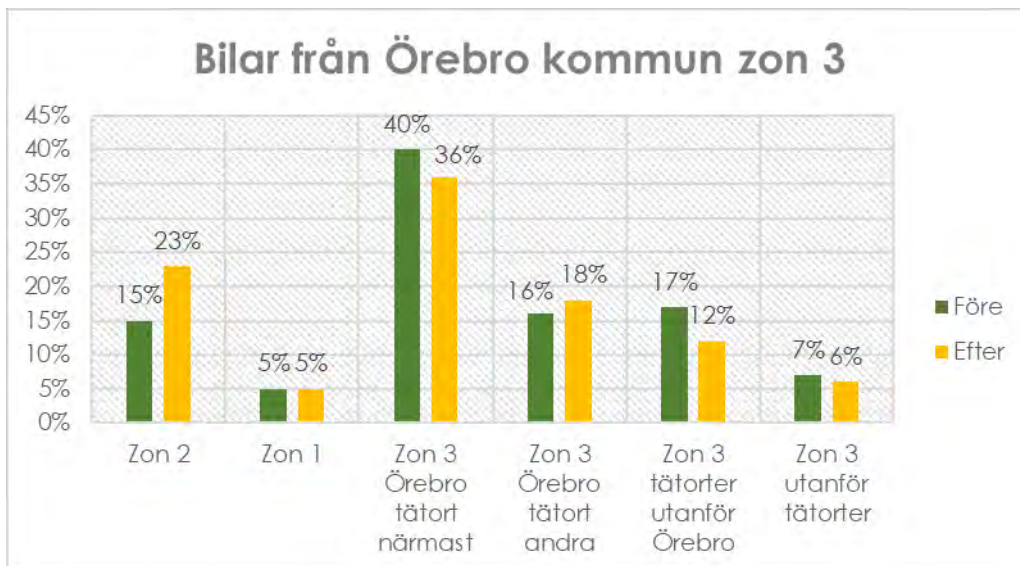
⁴ Det är dock viktigt att ha en utredning gata för gata som grund för nya Lokala trafikföreskrifter. Men dessa utredningar bör grunda sig på en övergripande utredning för att få bästa resultat i praktiken.

målpunkter i centrum. Parkeringsräkningen visar att belägningsgraden har ökat på Tappstället sedan avgiftshöjningen i zon 2. Slutsatsen utifrån resultatet i zon 3 är att likt boendeparkering i zon 2 motverkar de avgiftsfria men centrumnära parkeringsplatserna i zon 3 avgiftshöjningarna i zon 2.

7. Resultat nummerskrivning zon 3

Nummerskrivningen av bilar parkerade i zon 3 visar liknande fördelning mellan Örebro kommun, Örebro län och Utanför Örebro län som för zon 2. Majoriteten av bilarna kommer från Örebro kommun (63 % före och 58 % efter), därefter en mindre andel från resten av Örebro län (18 % före och 25 % efter) och lägst andel från Utanför Örebro län (19 % före och 17 % efter). Det syns ingen stor skillnad mellan före- och eftermätningarna utifrån dessa kategorier.

Av bilarna registrerade inom Örebro kommun kommer den största delen från Zon 3 Örebro tätort, vilket är delen av Örebro tätort utanför zon 2, se figur 24. Zon 3 har delats upp i de fyra väderstrecken för att närmare kunna analysera vilken del av zonen bilarna kommer ifrån. Den största andelen som parkerar i zon 3 kommer från samma delområde som de parkerar i, vilket sannolikt är boende eftersom det längsta avstånd mellan bostad och parkering inom ett delområde är ca 2 km.



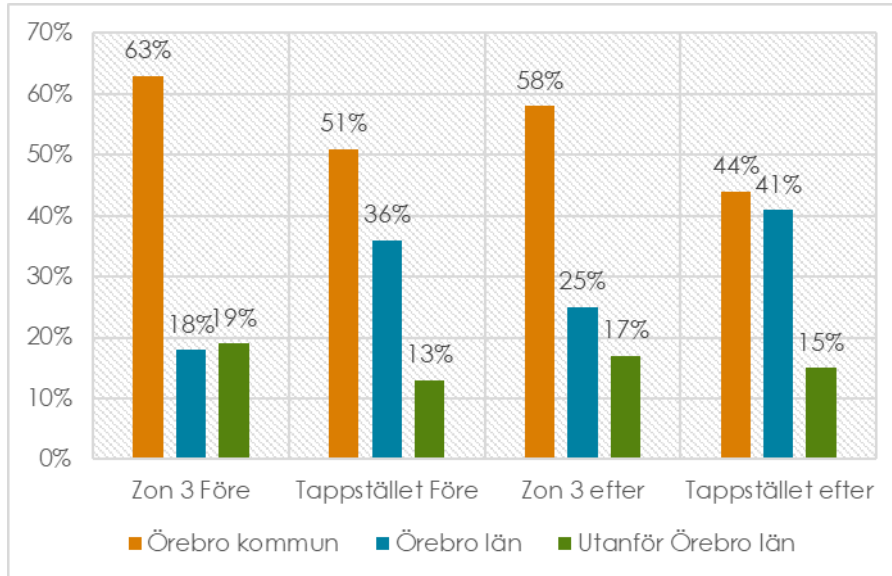
Figur 24. Bilar från Örebro kommun i zon 3 före respektive efter avgiftshöjningen i zon 2.

Den största förändringen sedan avgiftsförändringen är att en större andel av de som parkerar i zon 3 är boende inom zon 2. Antagligen är det boende längst ut i zon 2 som parkerar i zon 3 för att undvika avgifterna, trots att boendeparkering är erbjudet till en låg kostnad. Det kan även vara boende i nybyggda hus som inte kan få beviljat boendeparkering.

Tappstället

Parkeringsplatsen Tappstället ligger precis utanför gränsen för zon 2 och är därmed avgiftsfri. Detta trots att den ligger ca 1,5 km från Storbron och centrala Örebro. Parkeringsplatsen används av många arbetande i Örebro centrum som infartsparkering, vilket styrks av registreringsnummeranalysen. Beläggingsgraden har ökat på parkeringsplatsen sedan avgifterna infördes i zon 2. Nämnvärt är dock att parkeringsplatsen var delvis avstängd under räknetillfällena på grund av ledningsarbete, vilket kan ha påverkat beläggingsgraden för just denna parkeringsplats.

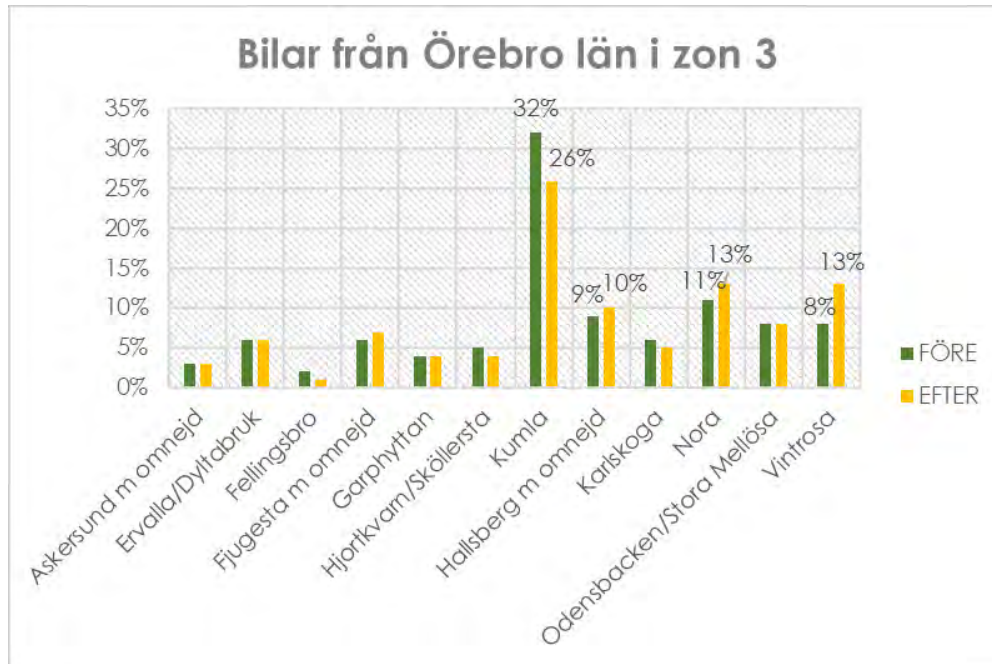
Fördelningen mellan kategorierna Örebro kommun, Örebro län och Utanför Örebro län skiljer sig mellan genomsnittet för zon 3 och Tappstället. Figur 25 visar att Tappstället generellt har en högre andel från Örebro län än genomsnittet för hela zonen, både före och efter avgiftshöjningen.



Figur 25. Genomsnittlig beläggingsgrad för hela zon 3 samt jämfört med Tappstället.

Utifrån resultatet kan det konstateras att majoriteten av de som parkerar på Tappstället är arbetspendlare från Örebro län, som erbjuds en gratis och centrumnära parkeringsplats.

Analys av bilarna från Örebro län som parkerar i zon 3, inklusive Tappstället, visar att majoriteten av pendlarna kommer från Kumla varifrån det finns goda kollektivtrafikförbindelser. En mindre del kommer från Hallsberg, Nora och Vintrosa med omnejd, där det även finns goda kollektivtrafikanslutningar med Örebro, se figur 26. I bilaga 1 listas alla kategorier samt vilka tätorter som har samkategoriserats.



Figur 26. Bilar från Örebro län i zon 3 före respektive efter avgiftshöjning i zon 3.

Utifrån analys av postnummer går det inte att säga om parkerarna bor inom respektive tätort eller utanför, vilket har viss påverkan på tillgång till kollektivtrafik. Ett antagande är dock att majoriteten av de från de större tätorterna, exempelvis Kumla, Hallsberg och Odensbacken, bor inom tätorten och inom gång- eller cykelavstånd från busshållplats och/eller tågstation. Trots det använder en stor andel bil när de pendlar till Örebro, vilket delvis förklaras av gratis arbetsplatsparkering nära Örebro centrum. Att införa avgifter utanför zon 2, inklusive Tappstället, skulle öka incitamenten för pendlare att i stället välja kollektivtrafik vid arbetspendling.

8. Slutsatser

Sammantaget visar uppföljningen av de höjda parkeringsavgifterna i Örebro centrala delar att de i viss mån har påverkat hur människor parkerar och reser, men på olika sätt:

- Beläggingsgraden i zon 1 har minskat något sedan de nya parkeringsavgifterna infördes där och beläggingsgraden visar att det finns ledig kapacitet. Gränsvärdet för att undvika söktrafik på 80 % beläggingsgrad överskrids inte, men det kan vara en utmaning för bilisterna att hitta de lediga platserna eftersom de inte är jämnt fördelade.
- De höjda parkeringsavgifterna i zon 2 har bidragit till en lägre beläggingsgrad under dagen när avgifterna gäller, men en högre beläggingsgrad nattetid. Den genomsnittliga beläggingsgraden i zon 2 har inte förändrats sedan avgifterna förändrades.
- I den fortfarande avgiftsfria zon 3 (Örebro tätort utanför zon 2) har beläggingsgraden ökat sedan avgifterna höjdes i zon 1 och 2.

Analys av registreringsnummer har visat att redan innan avgifterna höjdes var det en stor andel boende som parkerade på gator och allmänna parkeringsplatser. Denna andel har ökat efter avgiftshöjningen och införandet av boendeparkering till en subventionerad kostnad. Boendeparkeringen är den troligaste förklaringen till att beläggingsgraden i zon 2 ökat nattetid.

En ytterligare sannolik konsekvens av den subventionerade boendeparkeringen tycks vara är att det skett en överflyttning från parkering på kvartersmark till allmän plats i zon 2, vilket inte är i linje med målen i kommunens parkeringsriktlinjer. Dessutom tar fortfarande en stor andel bil till arbetet, trots att ett primärt syfte med boendeparkering är att göra det möjligt att utan extra kostnad lämna bilen hemma över dagen.

Slutsatsen är att boendeparkering till dagens låga kostnad har motverkat syftet med de höjda parkeringsavgifterna och fått konsekvensen att de allmänna parkeringsplatserna i praktiken inte är allmänt tillgängliga. Om boendeparkering fortsatt ska erbjudas till boende i zon 2 bör avgiften successivt höjas och anpassas till avgifter på allmän plats och avgifter på kvartersmark.

Av de som parkerar under dagen är en stor del arbetspendlare som kommer från Örebro tätort och som därmed inte har så långt mellan hem och arbetsplats. Både andel och antal som parkerar i zon 2 har minskat något efter avgiftshöjningen, men ökat i zon 3, likväl som att beläggingsgraden har minskat i zon 2 men ökat i zon 3. Sett till antal har hälften av de som tidigare parkerade i zon 2 flyttat till zon 3. Så i praktiken är det fortfarande en stor andel som pendlar med bil inom tätorten, med skillnaden att de parkerar gratis i zon 3 i stället för mer centralt i zon 2. Därmed kan det konstateras att avgiftshöjningen har fått liten påverkan på hur invånare i Örebro tätort reser till arbetet. Teoretiskt sett kan en stor del av resorna som resulterar i en parkerad bil på en gata eller allmän parkering inom zon 2 ersättas med en cykelresa. Högre parkeringsavgifter är en åtgärd som ökar incitamenten för överflyttning från bilresa till cykelresa, men i praktiken verkar denna förändring inte fått full effekt.

8.1 Vidare arbete

Det underlag som tagits fram är en utvärdering av de höjda parkeringsavgifterna i zon 1 och 2 och ska primärt användas som det. Men data och analyser som tagits fram inom detta arbete kan även användas i andra uppdrag och som underlag i andra utredningar.

- Data kan användas för att vidare utreda införande och avgiftsbeläggande av zon 3 eftersom resultaten visar att en överflyttning har skett och indikerar på att en tredje zon bör införas.
- Data om var i länet arbetspendlare kommer ifrån kan användas för att vidare analysera var mobilitetshubbar bör placeras, för att få så effektivt nyttjande som möjligt. Ett verktyg för att boende på landsbygden och i mindre tätorter ska resa mer hållbart är att införa mobilitetshubbar⁵ (pendlarparkering). För att dessa ska få önskvärd effekt är det viktigt att de placeras på rätt ställe. Målet är att hela resan ska bli så hållbar som möjligt, varför byte från den egna bilen till kollektivtrafik ska ske tidigt och så nära startpunkten som möjligt. Det talar för att mobilitetshubbar snarare ska placeras i tätorterna där bilisterna kommer ifrån och längs kollektivtrafikens starka stråk.

Ytterligare undersökningar av beläggningsgraden är angelägna, framför allt i zon 1 efter att pandemirestriktionerna har upphört. Avgifterna kan behöva justeras för att säkerställa att det finns så mycket ledig kapacitet att omfattande söktrafik undviks. Andra typer av regleringar kan även vara aktuella, exempelvis tidsbegränsad parkering, för att säkerställa god tillgänglighet för de mest attraktiva platserna. Tidsbegränsningar har dessutom effekt på bilar där högre parkeringsavgifter inte är lika märkbara, exempelvis företagsbilar där företaget står för parkeringskostnader.

⁵ Anläggning där det finns ett utbud av olika transportmedel och där fordon kan parkeras, laddas eller lånas. <https://www.isof.se/lar-dig-mer/kunskapsbanker/lar-dig-mer-om-nyord/nyordslistan-2021>

Bilagor

Bilaga 1 – Kategorisering av tätorter i Örebro län

Förklaring till kategoriseringen i figur 23.

Kategori	Tätorter som ingår
Askersund med omnejd	Askersund, Rönneshytta, Åmmeberg, Hammar, Skyllberg, Tived
Ervalla/Dyltabruk	Ervalla, Dyltabruk, Frövi
Fellingsbro	Fellingsbro
Fjugesta med omnejd	Fjugesta, Mullhyttan, Hasselfors, Åtorp
Garphyttan	Garphyttan
Hjortkvarn/Sköllersta	Hjortkvarn, Sköllersta, Pålsboda, Kilsmo, Brevens Bruk, Närkesberg
Kumla	Kumla
Hallsberg med omnejd	Hallsberg, Vretstorp, Åsbro, Östansjö, Laxå, Finnerödja, Röfors
Karlskoga	Karlskoga, Degerfors, Granbergsdal
Nora	Nora, Kopparberg, Grythyttan, Gyttoorp, Lindesberg, Storå, Vedeväg, Guldsmedshyttan, Gusselby, Hällefors, Ramsberg, Ståssa
Odensbacken/Stora Mellösa	Odensbacken, Stora Mellösa
Vintrosa	Vintrosa