

Pendlarparkeringar

Utredning av förutsättningar och möjliga placeringar



Beslutad av XX, den XX månad 201X, § XX
(Alltså beslutande instans, datum och paragraf.)

Dokumentansvarig på politisk nivå: X-nämnden
Dokumentansvarig på tjänstemannanivå: Funktion

Sammanfattning

Örebro kommun har ambitiösa trafik och miljömål. Andelen resor med hållbara transportslag så som gång, cykel och kollektivtrafik ska utgöra 60 procent år 2020. Många projekt som går i linje med dessa mål pågår för fullt för att utveckla infrastrukturen och förbättra möjligheterna att välja hållbara färdmedel.

Syftet med utredningen om pendlarparkering är att ta fram ett underlag för var det kan vara lämpligt med pendlarparkeringar i Örebro kommun. Platser som är lämpliga är i närhet av god kollektivtrafik eller på cykelavstånd.

Målsättningen är att utreda förutsättningarna för pendlarparkeringar i Örebro kommun. Förutsättningarna för pendlarparkeringar visar sedan var det är möjligt att parkera och sedan fortsätta resan med kollektivtrafik eller cykel. Resultatet ska ligga till grund för beslut om det är aktuellt med att bygga pendlarparkeringar, var dessa skulle kunna vara belägna och uppskattade kostnader.

Genom att tillskapa pendlar-, infarts- och samåkningsparkeringar är målet utöver att öka andelen hållbara resor även att bl.a. minska behovet av parkeringsplatser och minska trafikbelastningen i centrala Örebro till fördel för hållbara trafikslag.

Kriterier för placering har tagits fram för pendlarparkeringar (god tillgång till kollektivtrafik), infartsparkeringar (placeras vid stadens infarter/entréer med god kollektivtrafik eller cykelmöjligheter) och samåkningsparkeringar (i utkanten av staden där det finns begränsad kollektivtrafik).

En pendlarparkering behöver utformas rätt för att fylla sitt syfte. Den ska bland annat vara trygg med god belysning, placeras i närhet av kollektivtrafik med väderskyddad väntkur, ha en god cykelparkering samt tillhandahålla tydlig information om kollektivtrafik och cykelvägar.

Utöver parkeringar vid Resecentrum och Södra station i Örebro pekas 22 möjliga platser ut för parkeringar, både pendlarparkeringar och infartsparkeringar. Vissa platser fungerar redan idag som parkeringar men behöver en standardhöjning och tydlig skyltning. Platserna är uppdelade i tre kategorier; upprustning av befintlig parkering, hyra platser på befintlig parkering och platser som kräver markköp, planändring, återtagande eller uppsägning av arrende.

En schablonkostnad för att bygga en ny pendlarparkering med plats för tio bilparkeringsplatser har beräknats till ungefär 340 000 kr. Kostnaden är beräknad utifrån de kriterier som är framtagna i denna rapport och är exklusive eventuellt markarbete. Driftkostnaden är framräknad till mellan 10–15 000 kr per år för en pendlarparkering enligt dessa kriterier.

Utöver upprustning eller tillskapande av pendlarparkering behövs även information på Örebro kommuns hemsida om var platserna finns och vilka funktioner som finns på respektive plats. Platserna behöver sedan läggas till i den externa webbkartan.

För att pröva konceptet pendlarparkering i Örebro föreslås pilotprojekt som får utvärderas innan fler platser tas i bruk. De platser som föreslås är i första hand upprustning av befintliga parkeringar vid Lanna, Odensbacken och Björkhaga samt att hyra platser vid affären i Garphyttan.

Innehåll

Sammanfattning	3
1. Bakgrund	5
1.1 Syfte och mål.....	6
1.2 Avgränsningar	6
2. Omvärldsbevakning	6
3. Definition, målsättning och kriterier.....	9
3.1 Definition av olika parkeringar	9
<i>Definition av pendlarparkering.....</i>	<i>9</i>
<i>Definition av infartsparkering</i>	<i>9</i>
<i>Definition av samåkningsparkering.....</i>	<i>10</i>
3.2 Målsättning med de olika parkeringarna	11
3.3 Kriterier för placering av parkeringar	11
3.4 Utformning av parkeringar.....	12
4. Lämpliga platser och dess förutsättningar.....	13
5. Förslag på utbyggnadsordning	17
6. Kostnader, investering och drift	19
7. Förslag till pilotprojekt.....	19
8. Referenser.....	20
Bilaga 1, Detaljerade kartor på placeringar av möjliga pendlarparkeringar	21

1. Bakgrund

Örebro kommun har ambitiösa trafik och miljömål. Andelen resor med hållbara transportslag såsom gång, cykel och kollektivtrafik ska utgöra 60 procent år 2020. Många projekt pågår för fullt för att utveckla infrastrukturen och möjligheterna att välja hållbara färdmedel.

Enligt resvaneundersökningen som genomfördes 2017 (RVU 2017) görs 50 % av alla resor inom Örebro kommun med bil. Övriga resor sker med gång (8%), cykel (26 %) och buss (15%). En del av resorna med bil måste ersättas med ett mer hållbart färdmedel för att målet i trafikprogrammet ska nås.

En resa måste fungera från startpunkten till målpunkten och för att kunna välja att resa med kollektivtrafik eller cykel även om inte busslinjen eller cykelbanan går ända från hemmet behövs det möjlighet att kunna byta färdmedel utefter sträckan.

Enligt RVU 2017 så görs många resor till Örebro dagligen från andra kommuner i länet:

- Örebro ⇔ Hallsberg 8 700 resor/dygn
- Örebro ⇔ Lindesberg 7 900 resor/dygn
- Örebro ⇔ Lekeberg 4 700 resor/dygn
- Örebro ⇔ Nora 4 600 resor/dygn
- Örebro ⇔ Karlskoga 4 100 resor/dygn

Det framgår inte i rapporten hur stor andel av dessa som görs med respektive transportslag. En del av dessa resor görs med kollektivtrafik, tåg eller buss, medan en del görs med bil. Pendlarparkeringar på strategiska ställen kan eventuellt fånga upp även en del av dessa bilresor.

Resor till och från arbete utgör en stor del av samtliga resor som görs under vardagarna (enligt RVU 2017 är det 47% av samtliga resor). På helger är det fritids- och inköpsresor som dominerar. Med parkeringar i nära anslutning till god kollektivtrafik kan eventuellt parkeringarna fungera för evenemangstrafik också.

I Örebro kommuns översiktsplan från 2018 står följande ställningstagande:
Kommunen ska i samverkan med Region Örebro län utreda strategiska platser för pendlarparkering, för byte mellan bil, kollektivtrafik och cykel.

I Genomförandeutredning för BRT (Bus Rapid Transit) i Örebro nämns pendlarparkeringar i systemets ändhållplatser och andra knutpunkter, både för cykel och bil. Någon närmare studie av lämpliga platser gjordes inte i denna utredning.

Eftersom Örebro stad växer ökar konkurrensen om tillgängliga ytor och kommunen kommer i ökad utsträckning att behöva prioritera yteffektiva transportslag såsom gång, cykel och kollektivtrafik. Efterfrågan på parkeringar i goda kollektivtrafiklägen nära hemmet (pendlarparkeringar) och i stadens utkant (infartsparkeringar) förväntas öka i takt med att det blir mindre attraktivt att ta bilen in i staden.

1.1 Syfte och mål

Syftet med utredningen är att ta fram ett underlag för var det kan vara lämpligt med pendlarparkeringar i Örebro kommun. Platser som är lämpliga är i närhet av god kollektivtrafik eller på cykelavstånd.

Målet är att utreda förutsättningarna för pendlarparkeringar i Örebro kommun. Förutsättningarna för pendlarparkeringar visar var det är möjligt att parkera och sedan fortsätta resan med kollektivtrafik eller cykel. Resultatet ska ligga till grund för beslut om det är aktuellt med att bygga pendlarparkeringar, var dessa skulle kunna vara belägna och uppskattade kostnader.

1.2 Avgränsningar

Uppdraget är att utreda förutsättningarna för pendlarparkeringar på strategiska platser och innebär inte att bygga eventuella pendlarparkeringar. Uppdraget ska utreda strategiska platser i första hand för pendling till och från arbetet, även om det kan kombineras med parkering till event, men inte övriga resor på fritiden.

2. Omvärldsbevakning

Pendlarparkeringar finns i många olika kommuner och fungerar på olika sätt. För att klargöra pendlarparkeringars funktion samt inhämta tips och idéer har en omvärldsbevakning gjorts. Kunskap är hämtad från både litteratur och kontakt med kommuner.

I rapporten *Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik* (Carl J. Hamilton, Helena Braun Thörn, 2013) går det att läsa att av de mellanstora kommuner som har provat konceptet pendlarparkering tycks de flesta ha liknande erfarenheter. Om pendlarparkeringarna placerats för nära innerstaden uppfattas det av förarna som poänglöst att lämna bilen eftersom de då ändå har kört fram till tätortsgränsen och lika gärna kan köra sista biten. Lite bättre verkar det gå att erbjuda parkering vid den bortre ändhållplatsen för inkommande kollektivtrafik, men överlag är det mycket svårt att locka bilförare över till kollektivtrafiken som är vana att köra från dörr till dörr.

Några planerare och parkeringsansvariga som intervjuats uttrycker en principiell tveksamhet till infartsparkering. Om kommunen verkligen vill påverka färdmedelsandelar och förtäta i hela kommunen kan infartsparkering vara ett steg i fel riktning. Kanske riskerar placeringen av infartsparkering att istället ytterligare etablera de mer perifera områdena som bilburna och isolera innerstaden som ett litet ”Skansen” som man kan åka till för att tillfälligt avnjuta en historisk miljö. Om viljan är att påverka stora volymer av biltrafiken krävs det också att man påverkar mer än trafiken till de största städernas innersta kärnor.

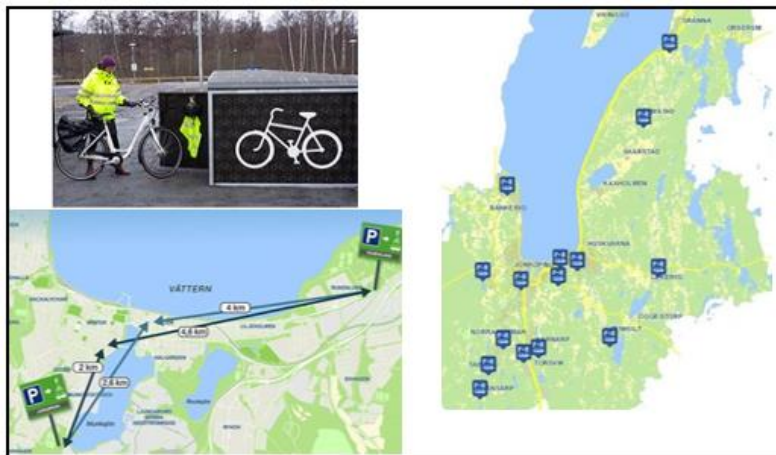
Infartsparkering (park and ride) kan också betraktas som en positiv åtgärd eftersom den kan åstadkomma en mer omfattande användning av kollektivtrafik. Infartsparkeringar är vanligast runt större städer med en omfattande inpendling. Det är dock osäkert i vilken omfattning som denna åtgärd kan bidra till att reducera transportarbetet eller bilanvändandet i staden som helhet. Om infartsparkeringar kan stärkas av mer restriktiva parkeringsåtgärder vid arbetsplatser i staden blir effekterna större. Infartsparkeringar är i de flesta fall utformade för att påverka pendlares färdmedelsval men har i vissa städer också använts för att effektivisera besöksparkeringen (Köln, Oxford, Utrecht, München).

(Parking policies and the effects on economy and mobility. Report on COST Action 342, August, 2005.)

Göteborgs kommun beskriver i sin parkeringspolicy att det ska skapas förutsättningar för ökat antal kombinationsresor, då kombinationen mellan cykel, kollektivtrafik och bil. Utbudet av parkeringar för pendlare i centrala Göteborg ska minska och istället ska parkeringar förläggas relativt långt utanför staden i anslutning till kollektivtrafik för att undvika behov av långa bilresor till parkeringen. För de som har ett behov av att resa längre med bil bör det finnas infartsparkeringar närmare stadskärnan. Antalet cykelparkeringar behöver då utökas och kvaliteten höjas.

I Malmö stads parkeringspolicy går det att utläsa att en viktig komponent för att minska behovet av biltrafik i innerstaden är att anordna pendlarparkeringar nära hemortens kollektivtrafikpunkter där bilister kan parkera och fortsätta med kollektivtrafik. Upprättande av pendlarparkeringar i angränsande kommuner bör därför uppmuntras.

I Jönköpings kommun finns ett antal pendlarparkeringar som visas i Figur 1 nedan. Utöver pendlarparkeringar finns även två infartsparkeringar strategiskt placerade, en i Rosenlund vid den östra infarten och en i Jordbron, vid den södra infarten till Jönköping. Parkeringen vid Jordbron har hög nyttjandegrad och den ligger väl synlig och avståndet till centrum är förhållandevis kort, drygt 2 km. Från denna parkering är det gångavstånd till några arbetsplatser vilket gör att en del som parkerar på infartsparkeringen ska till närliggande arbetsplatser och fortsätter inte sin resa med buss eller cykel. Denna parkering har cykelboxar där det går att låsa in sin cykel, dessa är fullbokade och det är kö för att få en plats. Båda infartsparkeringarna i Jönköping har avgiftsfri parkering och syftet med dem är att minska trafikbelastningen i centrum samt att de ska bidra till en trevligare stadsmiljö med minskade bullernivåer och partikelhalter. I en utvärdering som är gjord visar det sig att förhållandevis få fortsätter sin resa med kollektivtrafiken. Det är jämt fördelat mellan de som fortsätter sin resa med gång, cykel och samåkning. Parkeringen vid Rosenlund är inte alls lika synlig för pendlare som ska in till centrum och användningsgraden är låg även om den ökar. Avståndet är längre till centrum från denna parkering, ca 4 km. Jönköpings kommun arbetar med att ta fram en kartläggning av sina intermodala trafiklösningar som ska resultera i en strategi för utbyggnad.



Figur 1: Pendlar- och infartsparkeringar i Jönköping. Cykelbox vid infartsparkering.

I Umeå finns två Park + Bike-parkeringar i utkanten av centrum. Vid dessa parkeringar finns cykelskåp att hyra tillsammans med bilparkeringarna.



Figur 2: Cykelskåp vid infartsparkering i Umeå.

3. Definition, målsättning och kriterier

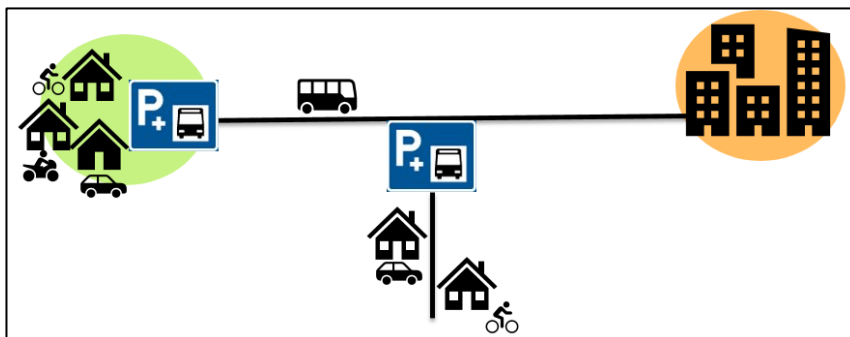
Parkeringsplatser kan fylla olika syften. Transportstyrelsens definitionen av parkering: *Parkering är en uppställning av ett fordon med eller utan förare.*

I detta dokument beskrivs tre olika typer av parkeringar, pendlarparkeringar, infartsparkeringar och samåkningsparkeringar. När något gäller för alla tre typer av parkering så skrivs parkering istället för att rada upp de tre olika typerna.

3.1 Definition av olika parkeringar

Definition av pendlarparkering

Pendlarparkeringar kan vara belägna i tätorter eller i stråk med god kollektivtrafik. Framst i de stråk som pekats ut i Örebro kommuns översiktsplan som starka kollektivtrafikstråk.



Figur 3: Pendlarparkering i tätort och längst kollektivtrafikstråk.

Definition av infartsparkering

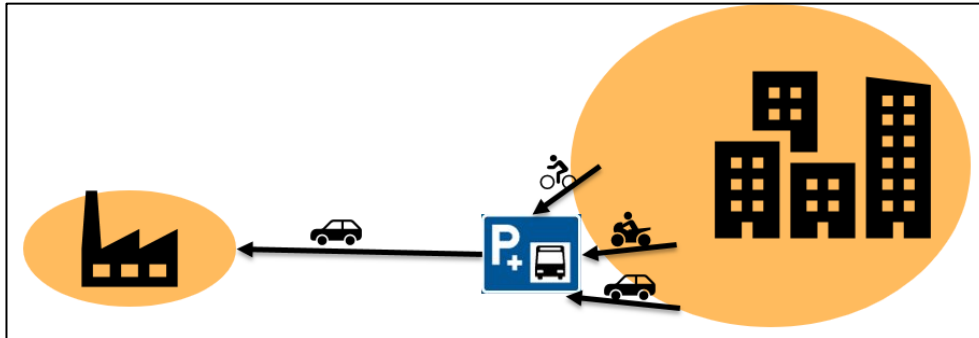
Infartsparkeringar är belägna i stadens utkanter där det är möjligt att cykla eller åka kollektivtrafik sista biten till målpunkten. Infartsparkering är främst till för dem som inte har tillgång till kollektivtrafik men utesluter inte pendlare från andra kommuner.



Figur 4: Infartsparkering i utkanten av staden.

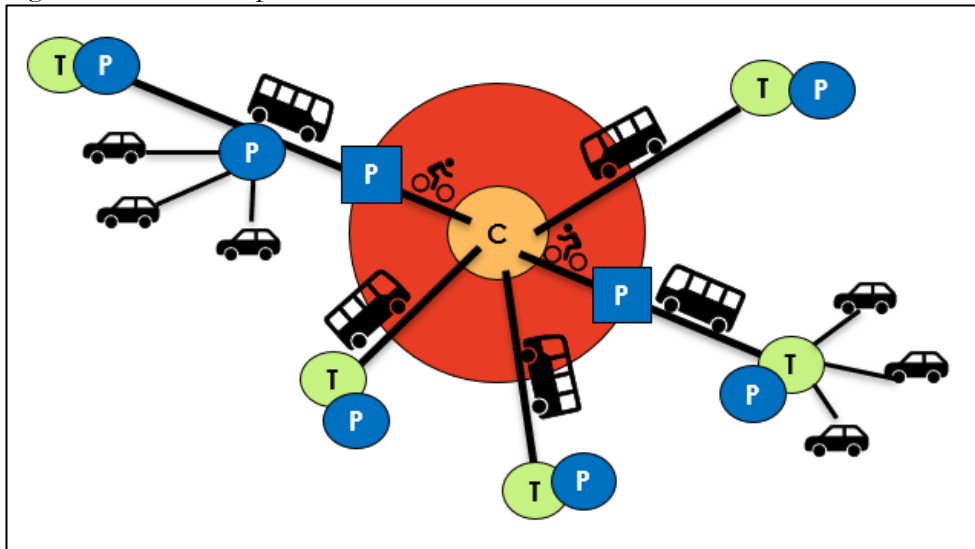
Definition av samåkningsparkering

Samåkningsparkeringar är belägna i stråk där kollektivtrafiken inte är konkurrenskraftig. Kan kombineras med infarts- och/eller pendlarparkering.



Figur 5: Samåkningsparkering i utkanten av staden i pendlingsstråk där kollektivtrafik saknas.

Figuren nedan visar på att det kan se ut olika i olika stråk.



Figur 6: samlad bild med olika parkeringslösningar.

3.2 Målsättning med de olika parkeringarna

Genom att tillskapa pendlar-, infarts- och samåkningsparkeringar är målet att:

- Öka andelen hållbara resor
- Minska behovet av parkeringsplatser i centrala Örebro och på så vis få en mer effektiv markanvändning.
- Minska biltrafiken och därmed trafikbelastningen i centrala Örebro till fördel för hållbara trafikslag
- Minska körsträckan med bil
- Minska buller och luftföroreningar i stadskärnan.

3.3 Kriterier för placering av parkeringar

- *Pendlarparkeringar* ska vara placerade i tätorter eller längs med stråk som har tät kollektivtrafik (minst tre turer i timmen i högtrafik), se Figur 7. Fördelaktigt om det finns goda cykelmöjligheter i anslutning till pendlarparkeringarna.
- *Infartsparkeringar* ska vara strategiskt placerade vid stadens infarter/entréer, i lägen med tät kollektivtrafik och hög turtäthet (minst fyra turer i timmen) eller som längst har 3 km med cykel till centrum, eller i anslutning till huvudcykelstråk.
- *Samåkningsparkeringar* ska vara belägna i utkanten av staden där det finns en viss pendling till arbetsplatser och där det går begränsat med kollektivtrafik till arbetsplatserna (mindre än två turer i timmen).



Figur 7: Huvudnät för kollektivtrafiken, Örebro kommuns Översiktsplan 2018.

3.4 Utformning av parkeringar

Parkeringarna behöver utformas rätt för att fylla syftet. Några grundläggande krav beskrivs nedan, sedan kan lokala förutsättningar göra att en parkering avviker från kriterierna.

- Minst tio standard-bilparkeringsplatser (kan variera beroende på förväntad efterfrågan).
- Tillgänglighetsanpassad parkeringsplats
- God belysning
- Belägen i direkt närhet av hållplats (<100 meter) med väderskyddad väntkur
- Tydlig information om kollektivtrafiken, inklusive avgångstider
- Vägskylt som visar parkeringen
- Väderskyddad cykelparkering med läsbarhet mot ram (antal beroende på förväntad efterfrågan)
- Fördelaktigt om yta vid cykelparkering finns för att ge möjlighet till plats för lådcykel/lastcykel/moped
- Papperskorg
- Hårdgjord markbeläggning
- Parkeringen ska utformas för att på bästa möjliga sätt upplevas som trygg och säker, ex. regelbunden röjning av sly
- Avgiftsfri parkering om placering är på landsbygd, mindre tätorter eller stadens ytterområde under förutsättning att det är avgiftsfritt på omkringliggande gator
- Vid behov, cykelvägvisning

4. Lämpliga platser och dess förutsättningar

Placeringen av parkeringarna är av största vikt för att få önskad effekt. Med rätt placering kan fler köra kortare sträckor med bil och antal bilar på gatorna i centrala Örebro kan minska. Med en väl nyttjad parkering kan investeringen motiveras. Vid planering av parkeringar bör en analys av behovet göras. Behov kan ändras över tid i och med förändringar i utbyggnad av staden och i trafiksituationen.

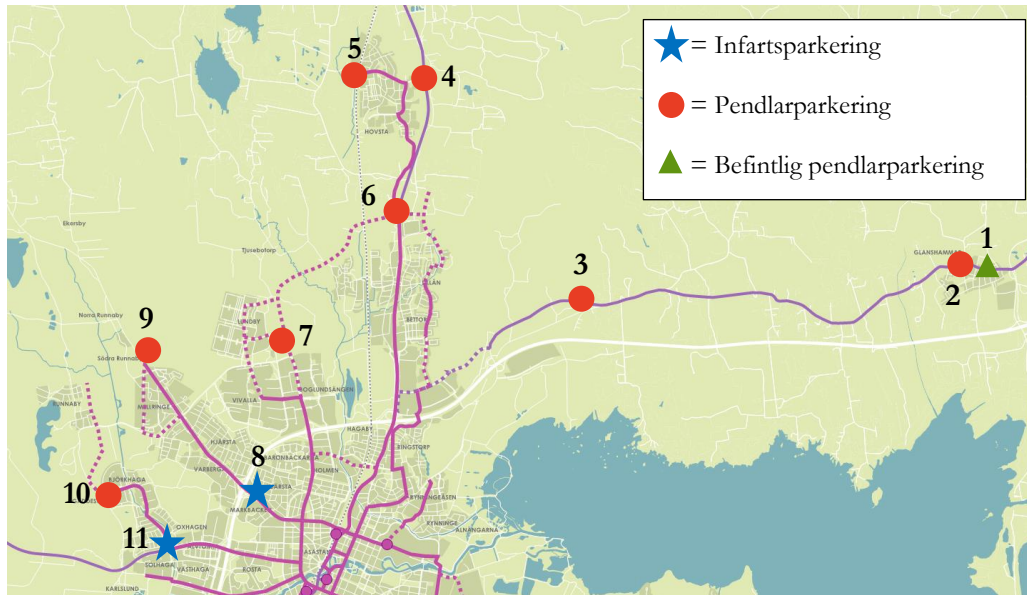
Vid Örebros två tågstationer finns idag parkeringar som används av pendlare. Parkeringen vid Centralstationen är belägen norr om stationen, mellan järnvägsspåren och Norra Bangatan. Parkeringen ägs av Jernhusen. Parkeringen är belagd med grus och med viss belysning.

Vid Södra station finns en allmän parkering som används av pendlare men även för besökare och personer som arbetar i centrum. Vid Södra station pågår arbetet med en detaljplan och där är frågan om en pendlarparkering aktuell. Vid båda stationerna är behovet av cykelparkering stor och mer effektiva parkeringslösningar kan behöva tillkomma.



Figur 8: Befintliga parkeringar vid Centralstationen samt Södra station.

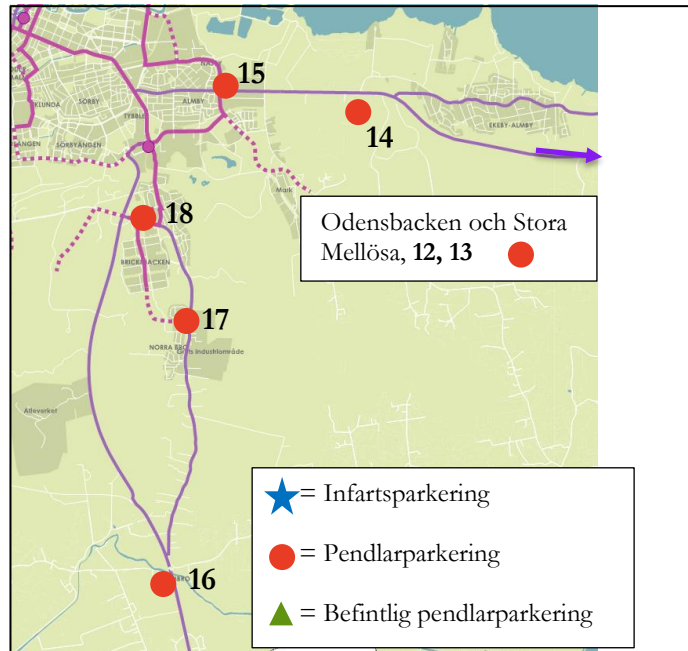
Utöver de två befintliga parkeringarna vid Örebros två tågstationer presenteras nedan lämpliga placeringar och förutsättningar för pendlarparkeringar och infartsparkeringar. Några platser för enbart samåkning har inte identifierats men de parkeringar som beskrivs nedan kan även tjäna som samåkningsparkeringar.



Figur 9: Möjliga platser i norr, nordväst och nordost.

- 1 I Glanshammar finns en befintlig pendlarparkering vid skolan som även används för personalen till skolan.
- 2 Ytterligare en pendlarparkering i Glanshammar kan behövas i framtiden. Busstrafiken är tyvärr för gles från Glanshammar för att vara ett gott alternativ idag vilket ger litet underlag för en pendlarparkering. Något exakt läge har inte pekats ut.
- 3 Vid Gudmundstorp strax öster om trafikplatsen vid Munkatorp är en möjlig placering av en pendlarparkering söder om väg 823. Om antal turer ökar i högtrafik blir busstrafiken mer attraktiv och en pendlarparkering kan bli aktuell.
- 4 Vid korsningen Rv 50/Kårstavägen vid Hovsta är det lämpligt med en pendlarparkering i närhet av både regional- och stadstrafik. Även cykelmöjligheter mot centrala Örebro och vidare norrut är goda. Förslagsvis placeras pendlarparkering norr om Kårstavägen med samnyttjande av befintlig infart.
- 5 Vid en eventuell tågstation i Hovsta bör en pendlarparkering byggas i anslutning till den.
- 6 Vid Lillån center är förslaget att försöka arrendera ett antal P-platser som dedicerats till pendlare. Vid parkeringen finns en hållplats som trafikeras av en stadsbuss. Det pågår en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) i Trafikverkets regi för Rv. 50, där fler platser kan pekas ut som lämpliga både för pendlarparkeringar och hållplatser.
- 7 I norra delen av Boglundslängen kan det bli aktuellt med en infartsparkering när Vallby har byggts ut. Exakt placering får utredas i arbete med kommande detaljplan.
- 8 En infartsparkering i anslutning till trafikplatsen vid Markbacken, längs Ekersgatan. Stadsbuss med hållplats finns i närheten. Ekersgatan är utpekad som huvudnät för kollektivtrafik och med huvudcykelstråk. Ytan behöver utredas för att få plats med en mindre pendlarparkering. Avstånd till påfart måste beaktas och en in- och utfart måste skapas samt en trafiksäker passage över Ekersvägen för att nå hållplats i västlig riktning.
- 9 Pendlarparkering vid ändhållplats i Mellringe för framtida BRT-linje med hög turtäthet. Det finns även bra cykelmöjligheter.

- 10 I Björkhaga finns en parkering vid hållplatsen som skulle kunna omvandlas till pendlarparkering.
- 11 En infartsparkering vid Haga centrum med närhet till hållplats. Förslaget är att försöka arrendera ett antal P-platser som dediceras till pendlare.



Figur 10: Möjliga platser i syd och sydost.

- 12 I Odensbacken vid skolan finns parkering som ägs av Futurum. En avtalslösning skulle således behöva försöka nås med Futurum. Parkeringen skulle även behöva fräschas upp och skyltas upp.
- 13 I Stora Mellösa finns en yta söder om skolskjutshållplats. Både parkeringen och skolhållplatsen behöver fräschas upp och skyltas upp. Gemensamhetsanläggningen behöver omprövas för att Örebro kommun ska få rådighet över marken.
- 14 Om fler turer på linje 721 går utanför Ekeby-Almby istället för genom området, kan det bli aktuellt med pendlarparkering.
- 15 Det är möjligt att förhandla med fastighetsägaren att arrendera ett antal P-platser som dediceras till pendlare på parkering när ny detaljplan är framtagen norr om Ormestarondellen.
- 16 I Almbro kan det eventuellt finnas möjlighet att anlägga en pendlarparkering när riksväg 51 byggs om.
- 17 Vid en eventuell framtida förlängning av BRT till Norra Bro kan det vara aktuellt med parkering vid ändhållplats, plats bör utredas.
- 18 I förslaget till Planprogram för Brickebacksområdet pekas området kring Gällerstavägen/Norrköpingsvägen ut som möjligt läge för en pendlarparkering. Platsen anses lämplig utifrån närheten av hållplats för kommande BRT-linje. Om BRT-linjen förlängs i framtiden till Norra Bro kan platsen omvandlas vid behov och pendlarparkering kan skapas i Norra Bro istället (punkt 17).



Figur 11: Möjliga platser i väster och söder.

- 19** Vid Mariebergs köpcentrum är förslaget att se över möjligheterna att arrendera ett antal P-platser som dediceras till pendlare.
- 20** I norra delen av Lanna finns idag en pendlarparkering som inte är kommunalägd. Idag har parkeringen en enkel standard och det finns behov av upprustning och översyn av gångväg till hållplatsen som inte är belyst.
- 21** Vid Coop i Garphyttan är förslaget att se över möjligheterna att arrendera ett antal P-platser som dediceras till pendlare på parkering.
- 22** Vid trafikplatsen vid Lindhult pekas två tänkbara platser ut. Det är tät kollektivtrafik med stadstrafiken och goda cykelmöjligheter till t.ex. Aspholmen.

5. Förslag på utbyggnadsordning

Utredningen föreslår ett fortsatt arbete med en framtida utbyggnadsordning där en eller flera pendlarparkeringar först anordnas som pilotprojekt. Genom pilotprojekten går det att undersöka pendlarparkeringens funktionalitet och attraktivitet. Genom att sedan utvärdera utfallet av pilotprojekten är det möjligt att ta reda på om fler pendlarparkeringar ska anordnas samt vad som fungerade bra respektive mindre bra. I tabellerna nedan finns förslag på placeringar som kräver mer eller mindre åtgärder för att enligt denna utredning uppfyller kriterierna för en pendlarparkering.

Rusta upp och utrusta befintliga parkeringar och skriva avtal	Yta för 10 pb	Nära hållplatsläge	Cykel möjligheter	Ingen planändring krävs	Markägare
Lanna	X	X		X	Utred eventuell möjlighet till arrende/köp
Odensbacken	X	X	X	X	Futurum/RÖL
Stora Mellösa	X	X			Örebro kommun
Glanshammar	X	X	X, delvis blandtrafik	X	Futurum
Björkhaga	X	X	X		Örebro kommun

”Hyra” platser på befintlig parkering	Yta för 10 pb	Nära hållplatsläge	Cykel möjligheter	Ingen planändring krävs	Markägare
Garphyttan	X (finns 33+hkp idag)	X	X	X	Fastighetsägare
Mariebergs köpc.	X	X		X	Fastighetsbolag
Ormesta	X	X	X		Privatägd
Västhaga/Haga centrum	X	X	X	X	ÖBO/Netto

Platser som
kräver
markköp,
planändring,
återtagande
eller
uppsägning av
arrende

	Yta för 10 pb	Nära hållplatsläge	Cykel möjligheter	Ingen plan- ändring krävs	Markägare
Hovsta	X	X	X		Örebro kommun Utarrenderad > 2022
Lillån	X	X			Privatägd
Markbacken	X, bör utredas närmare	X	X	X	Örebro kommun
Mellringe Norra läget	X	X		X	Örebro kommun, utarrenderad (ÖP Nya Nyponlundén)
Ekeby-Almby	X	X	X		Delvis Örebro kommun, beroende på läge
Norra Bro	X, bör utredas närmare	X, om BRT förlängs	X,		Delvis privat
Mosås	X	X		Bostads ändamål i ÖP	Privatägd
Lindhult	X		X		Örebro kommun
Almbro	X	X			Privatägd
Glanshammar, Gudmundstorp	X	X		X	Örebro kommun

6. Kostnader, investering och drift

Nedan visas en schablonkalkyl för en pendlarparkering med 10 bilparkeringsplatser. Kostnaderna kan variera beroende på förutsättningarna på platsen och är exklusive eventuellt markarbete.

Investering av parkering 10 platser	Schablonkostnader
Asfaltering inkl. målning	162 000 kr
Cykelställ med tak (10 platser)	65 000 kr
Belysning	30 000 kr
Papperskorg	3 000 kr
Vägskylt till pendlarparkering	5 000 kr
Infoskylt om kollektivtrafikanslutningar	75 000 kr
Totalkostnad:	340 000 kr

Utöver investeringskostnaden tillkommer en driftkostnad för varje ny pendlarparkering där kommunen har driftansvaret. Driftkostnaden för en pendlarparkering med 10 bilparkeringsplatser som uppfyller kraven i kapitel 3.4 Utformning av parkeringar, blir årligen ca 10–15 000 kr beroende på plats.

7. Förslag till pilotprojekt

Det förefaller rimligt att i första hand etablera pendlarparkering på befintlig yta där Örebro kommun äger marken eller att ”hyra in” sig på befintlig parkering. Markköp blir förslagsvis aktuellt först efter utvärdering av pilotprojektet. Efter utvärdering av pilotprojektet kan även en mer definitiv utbyggnadsordning antas. Viktiga beståndsdelar i en uppföljning föreslås vara nummerplåtsskrivning för att se var bilarna som brukar pendlarparkeringarna kommer ifrån. Även beläggningsräkning kan vara aktuellt, för att ha möjlighet att utvärdera vilka parkeringar som används och till vilken grad.

Pilotprojektet kan vara flera och av olika typer. Utredningen föreslår pilotprojekt på placeringar som kräver minimala åtgärder i relation till tabellerna ovan. Åtgärder för att uppfylla kriterierna för en fullgod pendlarparkering enligt utredningen tillkommer i olika utsträckning beroende på platsens aktuella beskaffenhet. Platsernas exakta skick ska utredas närmare när de görs om till pendlarparkering som pilotprojekt för att ta reda på vilka kriterier platsen uppfyller. Utöver upprustning/tillskapande av pendlarparkering behövs även information på kommunens hemsida om att dessa finns och vilka funktioner som finns på respektive plats samt som lager i den externa webbkartan.

Följande platser föreslås som pilotprojekt:

- Upprustning av befintliga parkeringar vid Lanna, Odensbacken och Björkhaga.
- Hyra platser vid affären i Garphyttan.

Eftersom många av de resor som slutar i centrala Örebro börjar i en annan kommun är det angeläget att samverka regionalt för ett mer hållbart transportsystem. Samverkan sker med Region Örebro län. En höjning av parkeringsavgifterna i centrala Örebro i kombination med etablering av pendlarparkering skapar en större chans att fler väljer bort att resa med bil hela vägen in till centrum.

8. Referenser

Litteratur

Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik (Carl J. Hamilton, Helena Braun Thörn, 2013)
(Parking policies and the effects on economy and mobility. Report on COST Action 342, August, 2005.)

Rapporter:

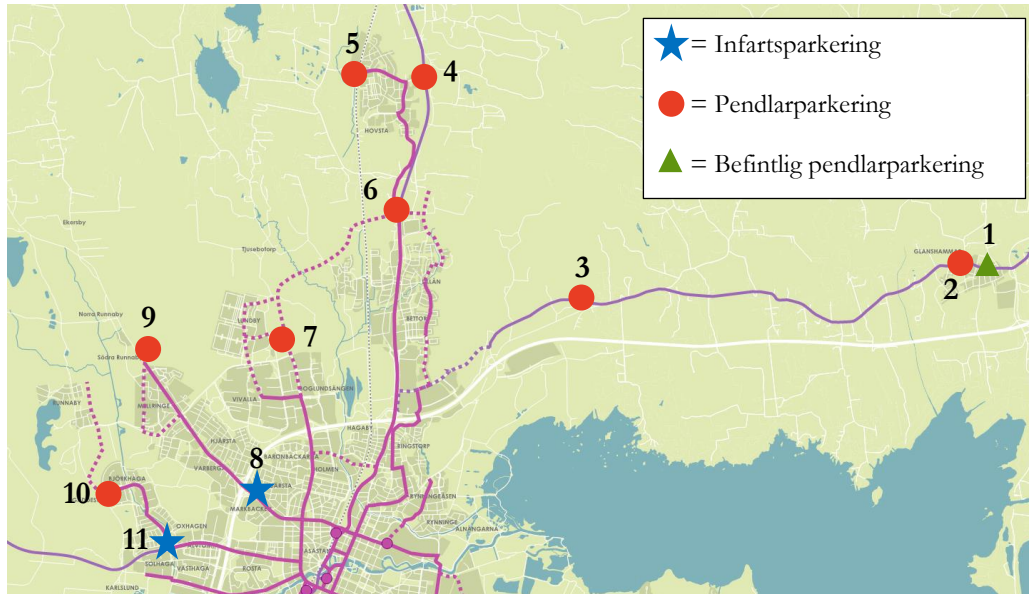
Genomförandeutredning för BRT i Örebro, Region Örebro län och Örebro kommun, 2018
Resvaneundersökning 2017, Region Örebro län

Intervju:

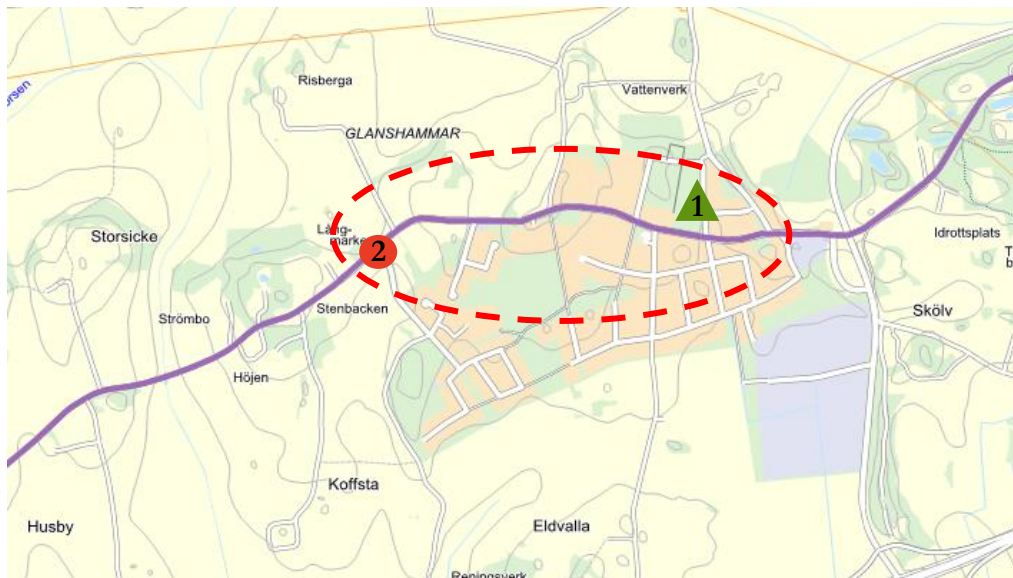
Hanna Sätterskog, Jönköpings kommun, januari 2019

Bilaga 1, Detaljerade kartor på placeringar av möjliga pendlarparkeringar

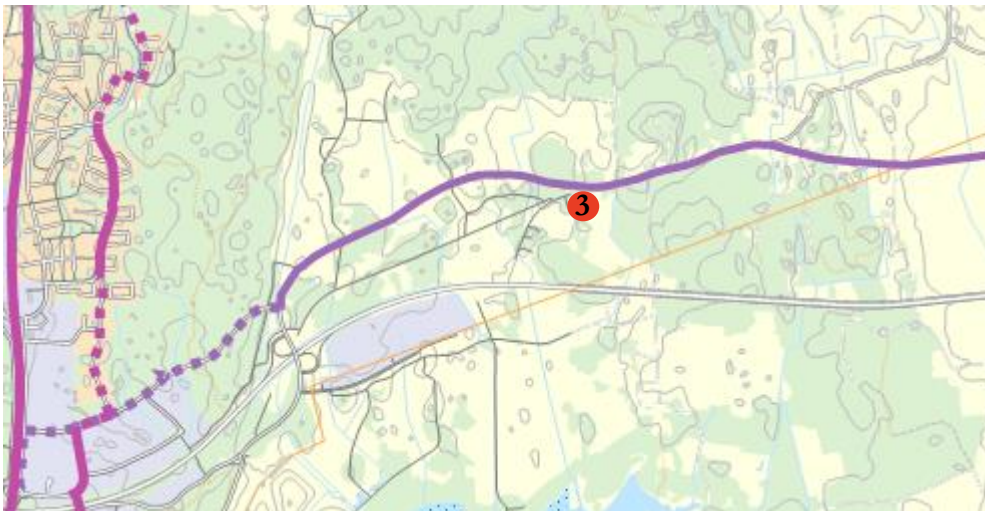
Nedan presenteras detaljerade kartor på placeringar av möjliga pendlarparkeringar.



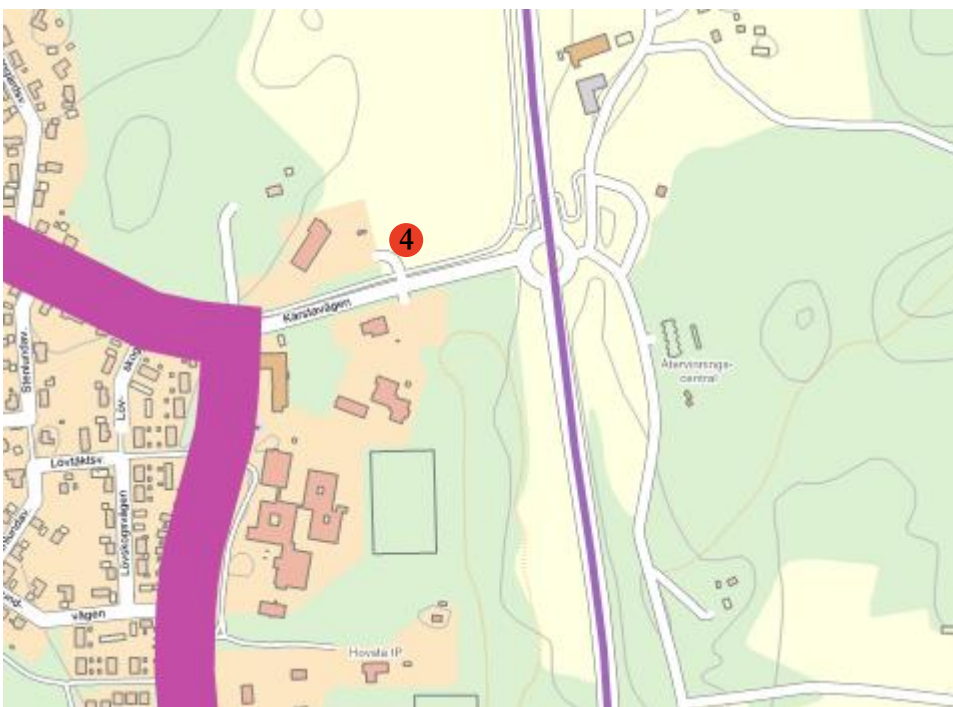
Figur 12: Möjliga placeringar i norr, nordväst och nordost.



Figur 12: Möjlig placering för pendlarparkering samt befintlig pendlarparkering i Glanshammar.



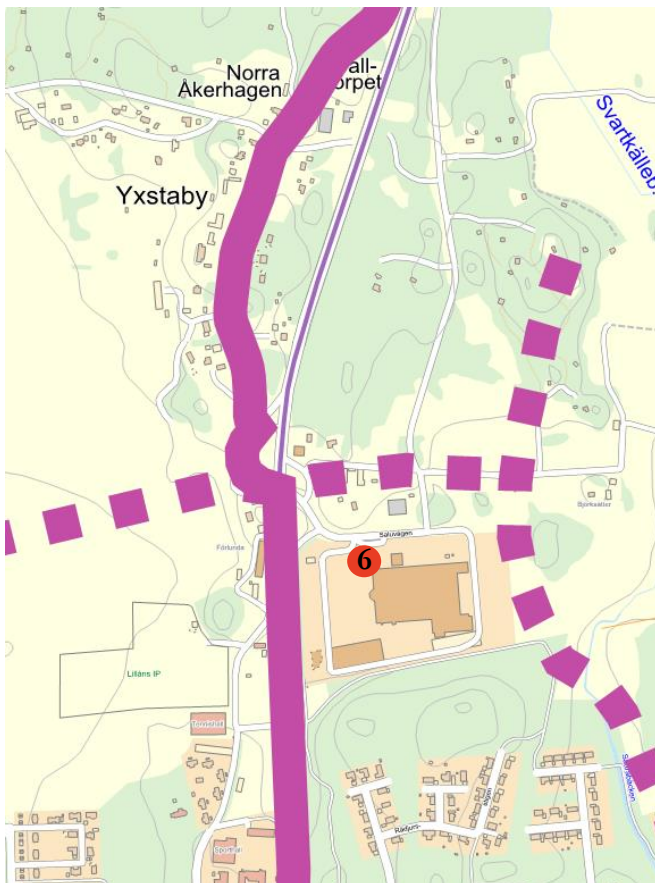
Figur 13: Möjlig placering för pendlarparkering vid Gudmundstorp, öster om trafikplats Munkatorp.



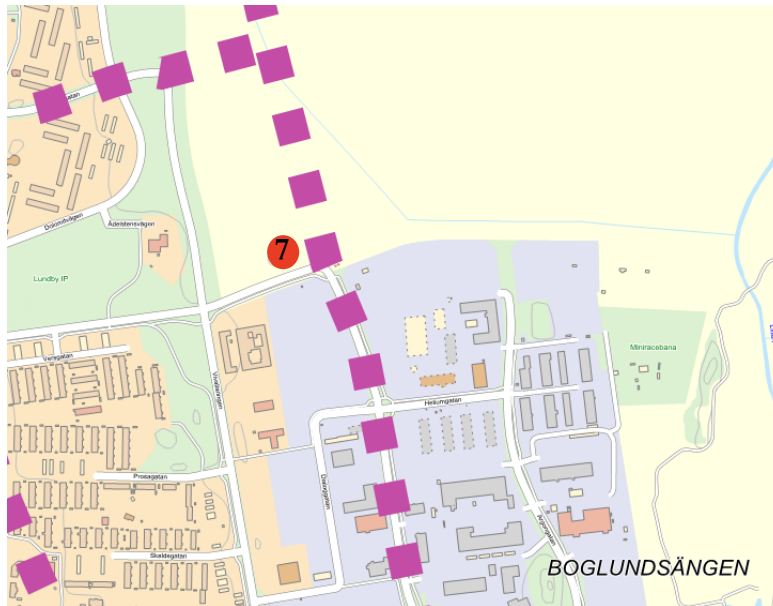
Figur 14: Möjlig placering för pendlarparkering i Hovsta, längs Kärstavägen.



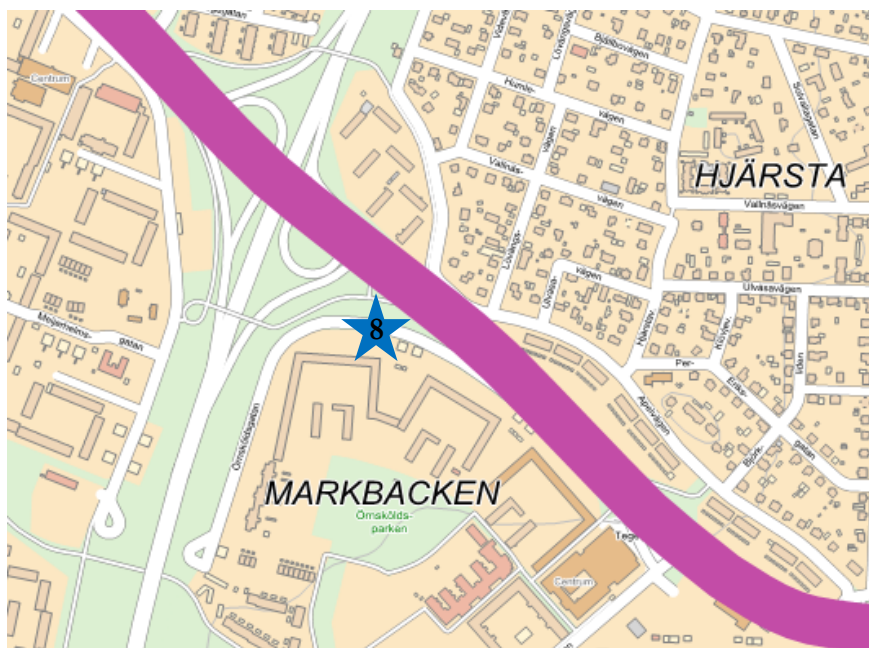
Figur 15: Möjlig placering av pendlarparkering i Hovsta, vid eventuell tågstation.



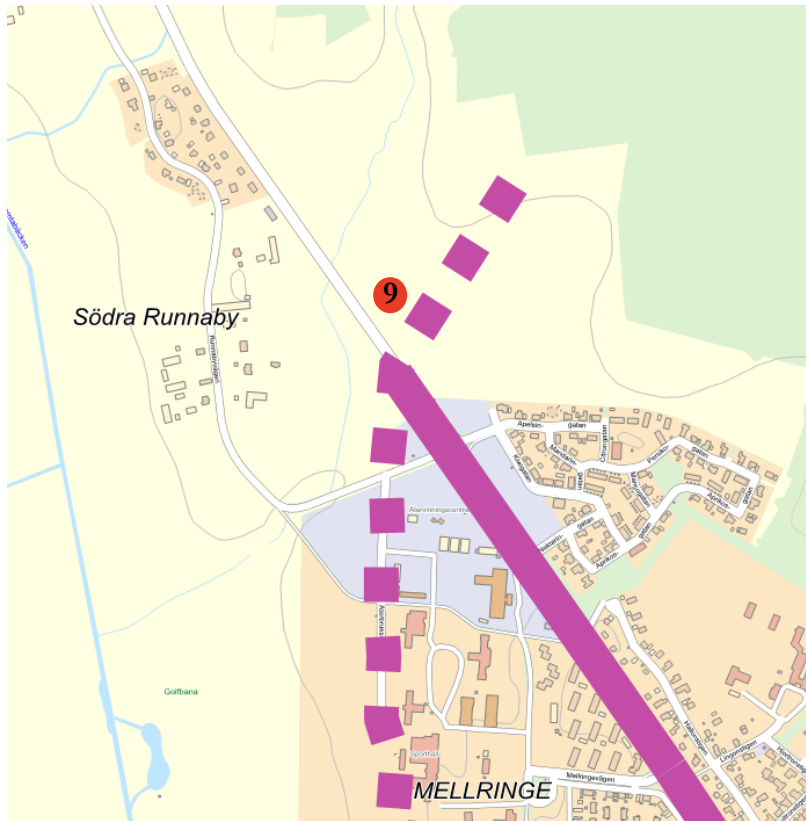
Figur 16: Möjlig placering för pendlarparkering i Lillån center.



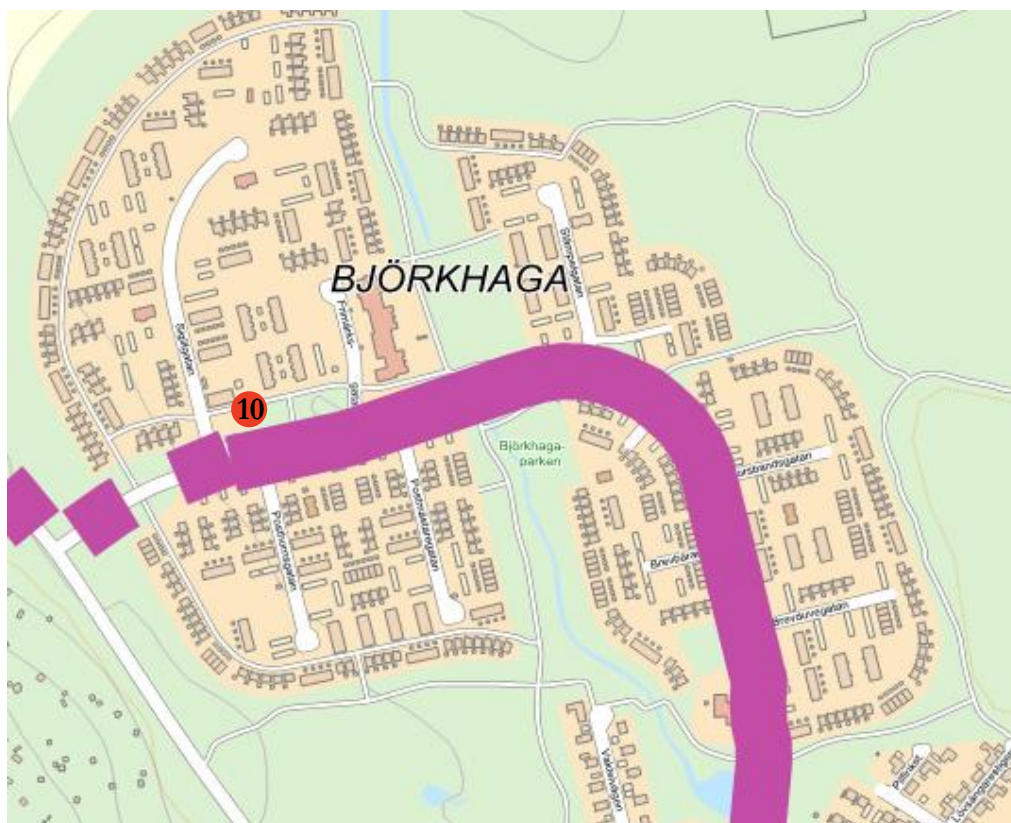
Figur 17: Möjlig placering för pendlarparkering, norr om Boglundsängen.



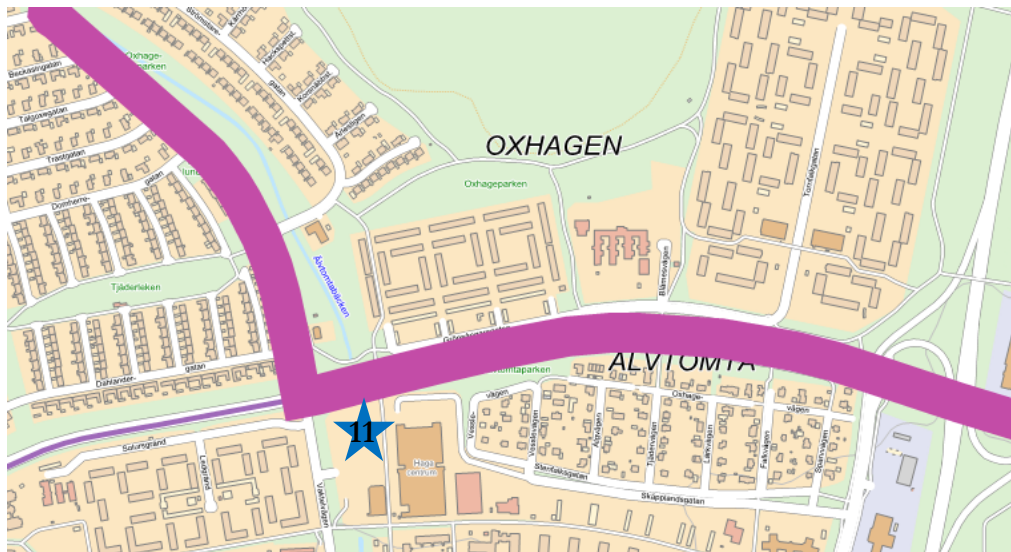
Figur 18: Möjlig placering för infartsparkering i Markbacken/Hjärsta.



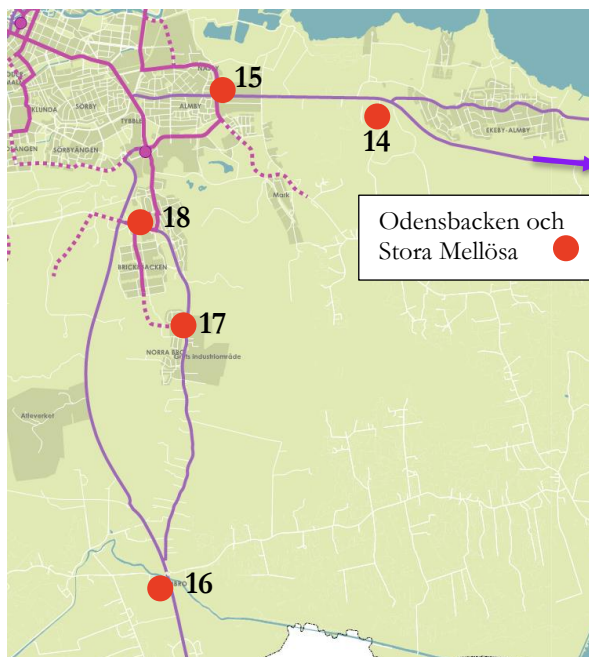
Figur 19: Möjlig placering för pendlarparkering i Södra Runnaby/Mellringe.



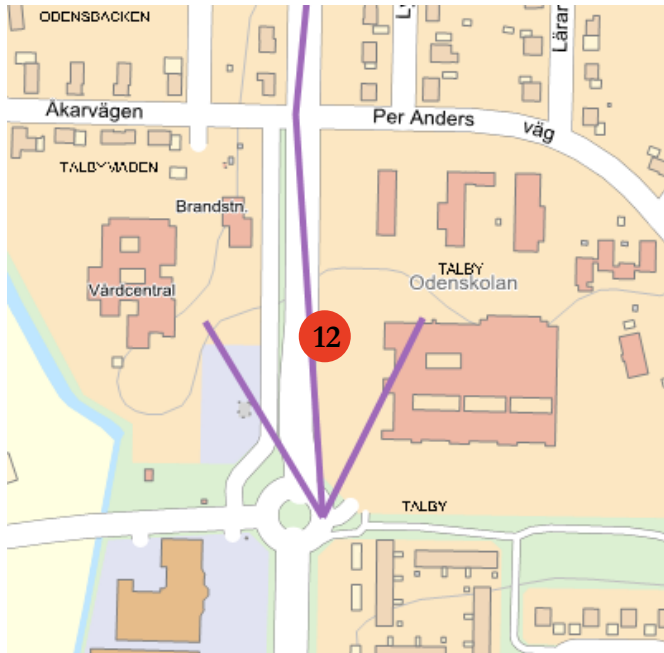
Figur 20: Möjlig placering för pendlarparkering Björkhaga, finns redan parkering där idag.



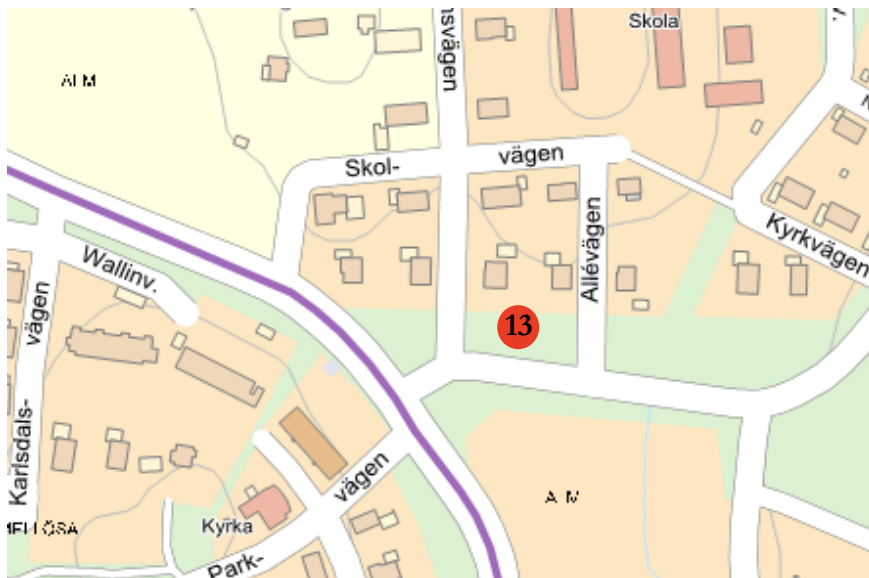
Figur 21: Möjlig placering för infartparkering i Haga centrum.



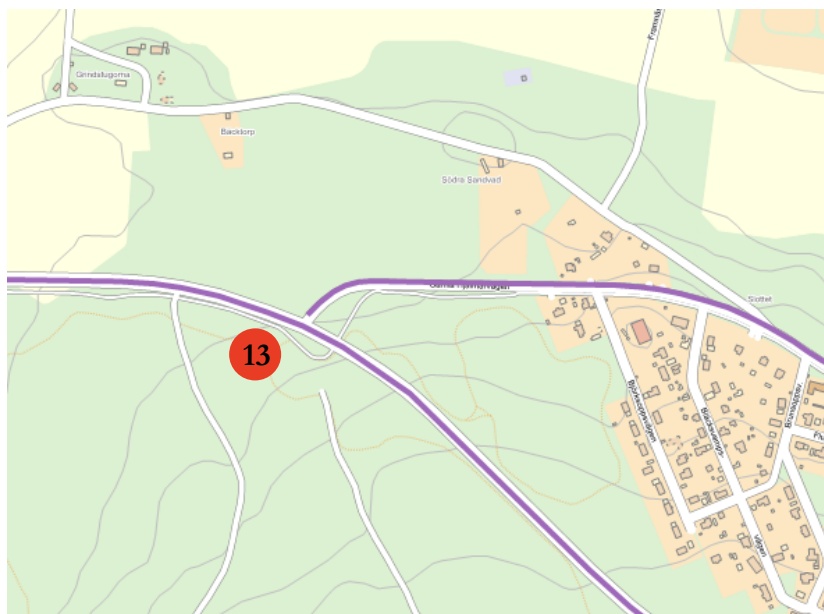
Figur 22: Karta över placeringar i syd- och sydöstra lägen.



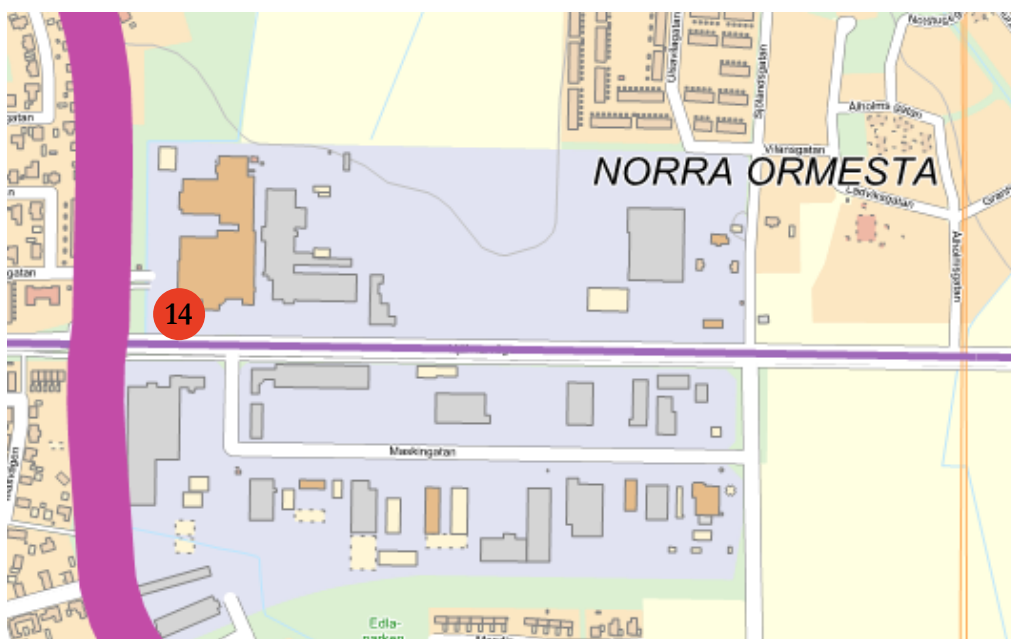
Figur 23: Möjlighet till pendlarparkering vid upprustning av befintlig parkering i Odensbacken.



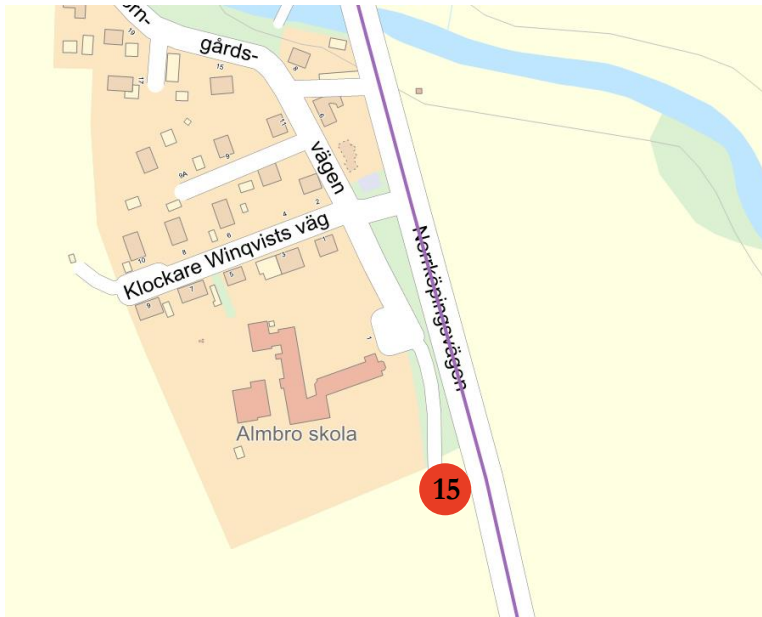
Figur 24: Möjlig placering för pendlarparkering i Stora Mellösa.



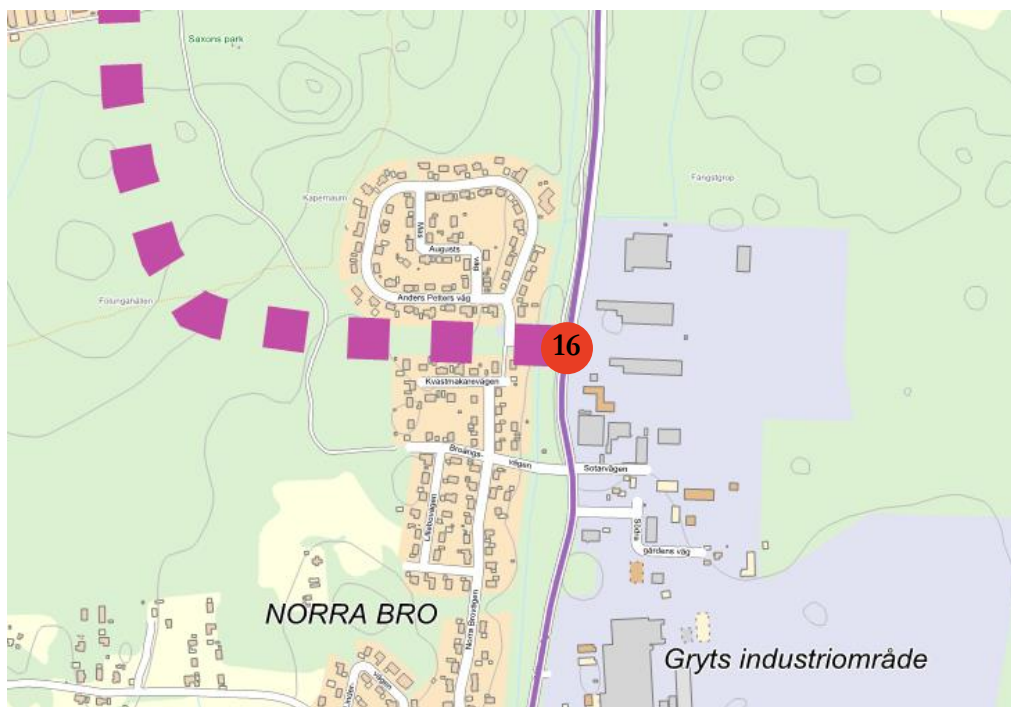
Figur 25: Möjlig placering för pendlarparkering vid Ekeby-Almby.



Figur 26: Möjlig placering för pendlarparkering i Ormesta, med möjlighet att hyra p-platser på befintlig parkering.



Figur 27: Möjlig placering för pendlarparkering i Almbro.



Figur 28: Plats för pendlarparkering bör utredas vid förlängning av BRT i Norra Bro.



Figur 29: Möjlig placering för pendlarparkering i Brickebacken, vid Tallkotten.



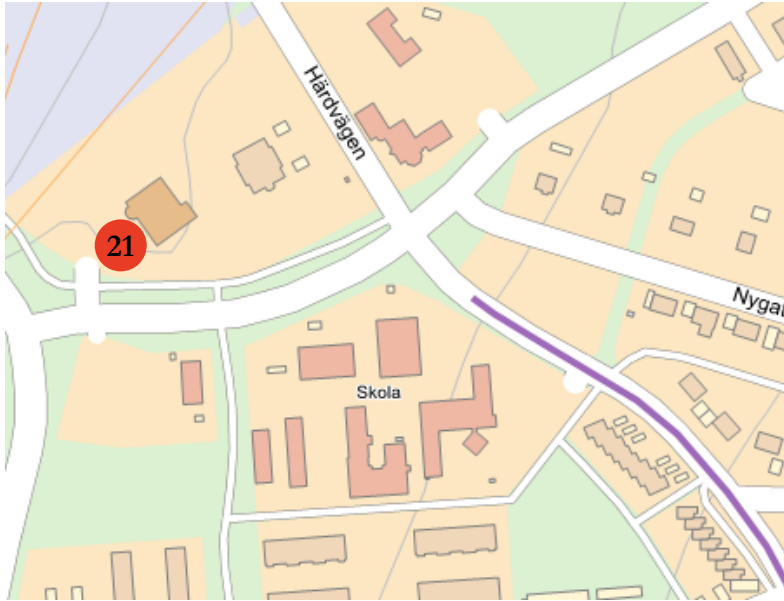
Figur 30: Karta över placeringar i syd- och västliga lägen



Figur 31: Möjlig placering för pendlarparkering vid Marieberg köpcentrum, möjlighet att hyra p-platser vid befintlig parkering.



Figur 32: Befintlig pendlarparkering finns i Lanna, men är i dagsläget privatägd.



Figur 33: Möjlig placering för pendlarparkering i Garphyttan, möjlighet att hyra p-platser på befintlig parkering.

