

# Mobilitetshubbar

## Fördjupning och prioritering

## Inledning och bakgrund

Denna rapport är resultatet av det uppdrag som Stadsmiljö- och Trafikenheten fick från programberedningen våren 2022 med syftet att fördjupa den tidigare utredningen om pendlarparkeringar och ta fram en prioriteringslista över platser som är lämpliga att utveckla de närmaste åren. Den tidigare utredningen, Pendlarparkeringar – Utredning av förutsättningar och möjliga placeringar, togs fram 2019 och beskriver förutsättningar för pendlarparkeringar samt underlag för placering av pendlarparkeringar. Denna utredning finns som bilaga till denna rapport, se bilaga 2.

## Begrepp och förutsättningar

Mobilitetshubb är en anläggning där det finns ett utbud av olika transportmedel och där fordon kan parkeras, laddas eller lånas. Begreppet kan alltså innefatta en mängd olika anläggningar med olika syften, däribland det som vanligtvis kallas pendlarparkeringar. I detta uppdrag har benämningen mobilitetshubb använts eftersom begreppet både innefattar traditionella pendlarparkeringar som syftar till byte mellan bil och buss, men även byte mellan andra fordon som mellan bil och cykel. Den anläggning som avses i detta uppdrag ska möjliggöra byte mellan olika transportslag, ofta mellan bil och kollektivtrafik men även mellan bil, cykel, kollektivtrafik, gång, elsparkcykel eller fungera som en samåkningsparkering.

För att en mobilitetshubb ska fylla sitt syfte och bidra till mer hållbart resande krävs att anläggningen ses i sitt sammanhang och i kombination med andra åtgärder. Var mobilitetshubben placeras är av stor vikt. Nedan redovisas viktiga faktorer att ta hänsyn till vid placering av en mobilitetshubb:

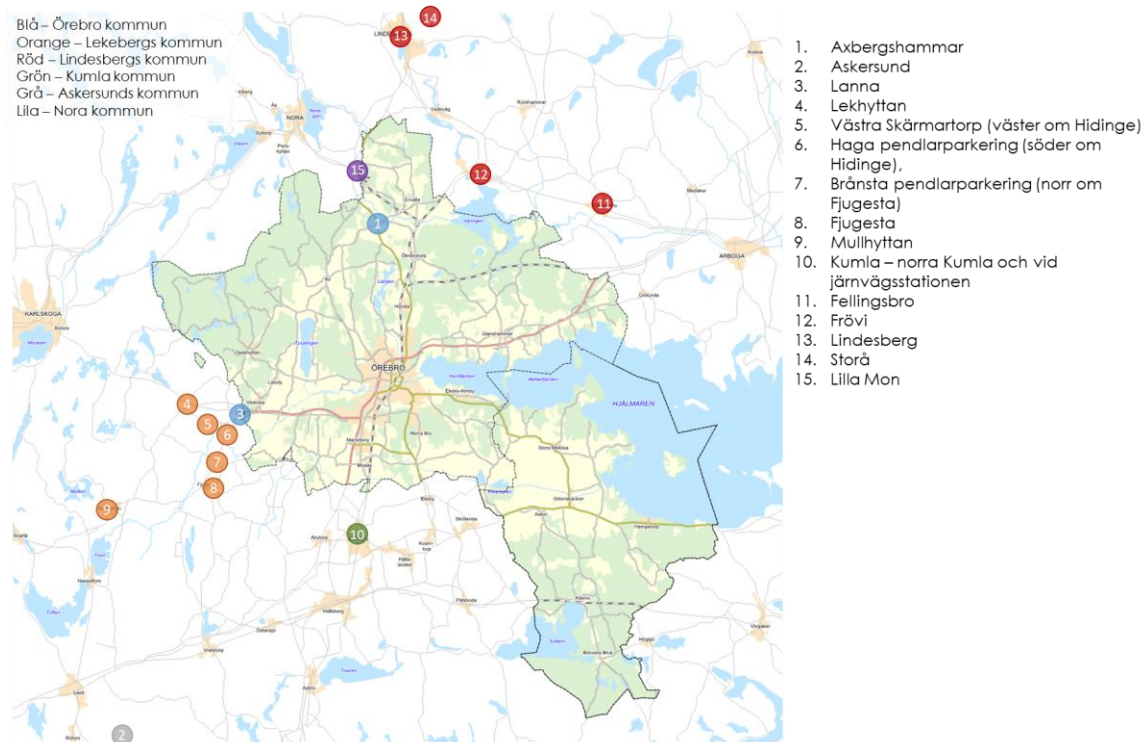
- God tillgång till kollektivtrafik med hög turtäthet och konkurrenskraftig restid är en förutsättning likvärd som placering vid stadens infarter, i mindre tätorter eller längs stråk med god kollektivtrafik.
- En mobilitetshubb vid stadens utkant möjliggör för byte från bil till både buss och cykel vars målgrupp är boende nära Örebro tätort utan goda kollektivtrafikförbindelser. Placering nära en BRT-hållplats är positivt då det innebär kort restid med buss till målpunkten samtidigt som det bidrar till att uppfylla BRT-systemets fulla potential.
- Placering längre från staden, exempelvis i en mindre tätort eller längs ett starkt kollektivtrafikstråk mellan tätorter, möjliggör för byte från bil till regionbuss och syftar till att minska restid med bil med målgrupp boende utanför de mindre tätorterna i länet. Vid placering i en mindre tätort kan det även finnas möjlighet att cykla till hållplatsen, varför cykelparkering vid hållplatser och/eller mobilitetshubbar är av stor vikt.
- En fördel med placering i utkanten av Örebro tätort eller i mer glesbebyggda områden är att användning av marken till mobilitetshubbar inte konkurrerar ut annan användning. Mark i närheten av hållplatser och annan service kan vara mer attraktiv för exempelvis bostäder.
- För placering inom tätorterna är det en fördel att använda befintliga parkeringsplatser eller annan hårdgjord yta eftersom det inte finns samma konkurrens om markanvändning.

Att anlägga mobilitetshubbar är en av många åtgärder som krävs för att öka det hållbara resandet. För att resenärer ska använda mobilitetshubbar krävs dock att det finns tillräckligt med incitament för att ställa bilen och fortsätta med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Incitamenten kan exempelvis vara i form av kostnadsbesparingar, tidsbesparingar eller annat som gör bytespunkten attraktiv:

- Högre parkeringsavgifter i staden ger ökat incitament att ställa bilen utanför staden. Detta förutsätter dock att mobilitetshubben är avgiftsfri för pendlare vilket kräver en koppling mellan busskort och parkeringsavgifter som inte finns i dagsläget.
- Busskörfält som gör att det går snabbare att åka buss i centrum än bil och bidrar till konkurrenskraftig restid för bussen, kan vara ett incitament att byta färdmedel.
- Ytterligare funktioner som service i närheten av bytespunkten kan bidra till ökad användning av mobilitetshubben.

### Befintliga pendlarparkeringar

En övergripande kartläggning av befintliga pendlarparkeringar i Örebro kommun och närliggande kommuner har gjorts som ytterligare underlag till detta uppdrag. Figur 1 visar platserna på karta. Färgerna motsvarar olika kommuner där de blå ligger inom Örebro kommun. Utöver dessa kan det finnas platser som används som informella pendlarparkeringar, vilka Region Örebro län arbetar för att kartlägga utifrån information från busschaufförer. Detta arbete är dock inte klart i skrivande stund, men Örebro kommun ska få ta del av resultatet när det är klart.

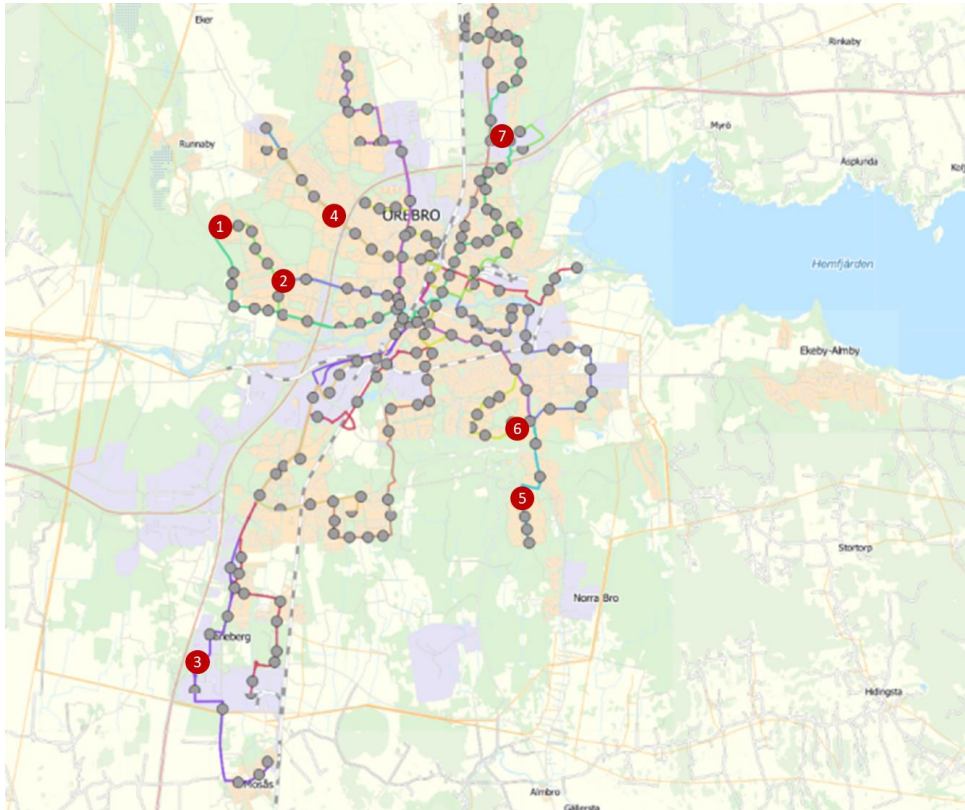


Figur 1. Kartläggning av befintliga pendlarparkeringar.

## Resultat – lista på prioriterade platser

Här följer ett förslag på platser som bör prioriteras för mobilitetshubbar de närmsta åren. Listan är uppdelad i två områden, en med placeringar inom Örebro tätort och en med placeringar utanför tätorten. Det finns ingen inbördes prioriteringsordning mellan punkterna, numreringen är endast till för markering på karta i figur 2 och 10. Föreslagen placering markeras med röd ring på kartbilderna vid respektive plats. De färgade linjerna i kartorna är befintliga busslinjer och de små svarta eller röda prickarna är befintliga hållplatslägen.

### Örebro tätort



Figur 2. Kartbild med de utpekade platserna i Örebro tätort.



## 1. Björkhaga

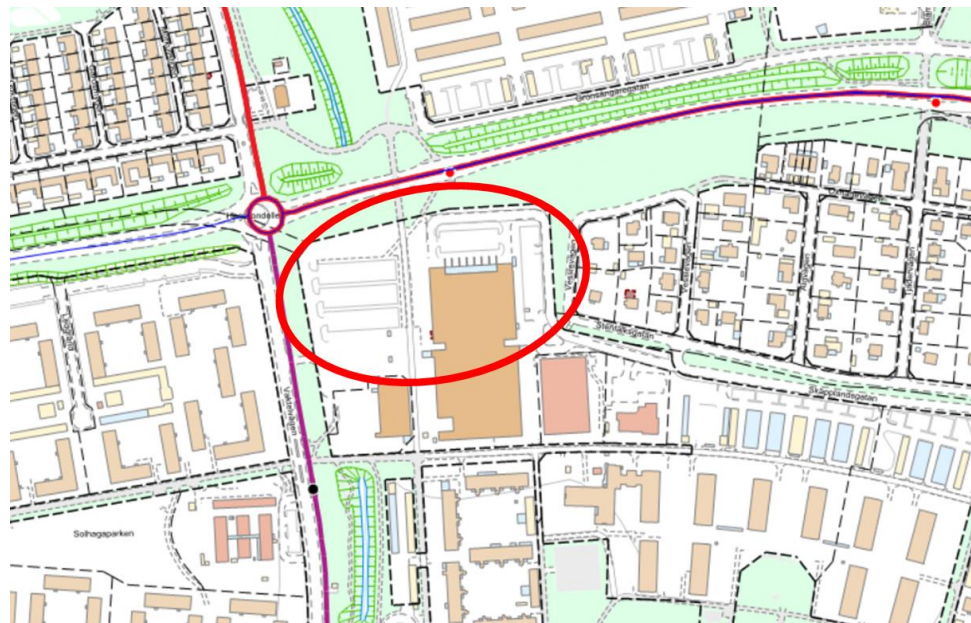
I Björkhaga finns en befintlig kommunalt ägd parkeringsplats, vid hållplats Posthornsgatan. Denna plats har tidigare identifierats som en plats för ett pilotprojekt som pågår och den planeras att iordningsställas inom det närmaste året.



Figur 3. Björkhaga.

## 2. Haga centrum

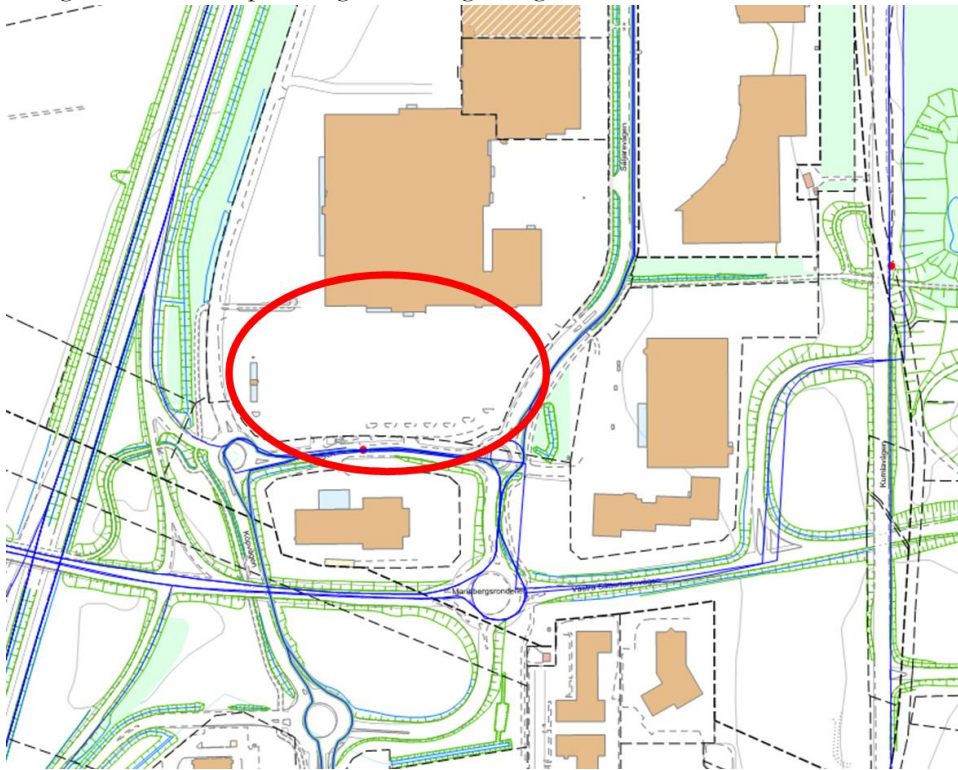
Vid Haga centrum finns befintliga parkeringsplatser som enkelt nås av inpendlare från riktningen Garphyttan-Tysslinge och även från motorvägen. Denna parkering har nära till service samt kollektivtrafik med hög turtäthet och konkurrenskraftiga restider. Parkeringsplatserna ägs av ÖBO vilket kräver samordning och arrende av parkeringsplatser avsedda för pendlare. Platsen anses dock ha potential och kan omvandlas till mobilitetshubb till relativt liten kostnad och med små åtgärder. Då platsen ligger på cykelavstånd till centrum är det viktigt med säker och attraktiv cykelparkering vid mobilitetshubben.



Figur 4. Haga centrum.

### 3. Mariebergs köpcentrum

Vid Mariebergs köpcentrum finns möjligheter att omvandla befintliga parkeringsplatser till platser avsedda för pendlare till en relativt låg kostnad. Platsen ligger längs med en större infart mot Örebro centrum och busshållplatserna kommer få 10-minuterstrafik med det nya stadslinjenätet. Bussen har dock inte konkurrenskraftiga restider jämfört med bil vilket påverkar attraktiviteten, men platsen bedöms ändå ha tillräcklig potential för en mobilitetshubb. Exakt placering kräver vidare utredning, men en fördel är så nära gallerian som möjligt och samtidigt nära en busshållplats. Antal platser och färdigställande beror på dialog med fastighetsägare.

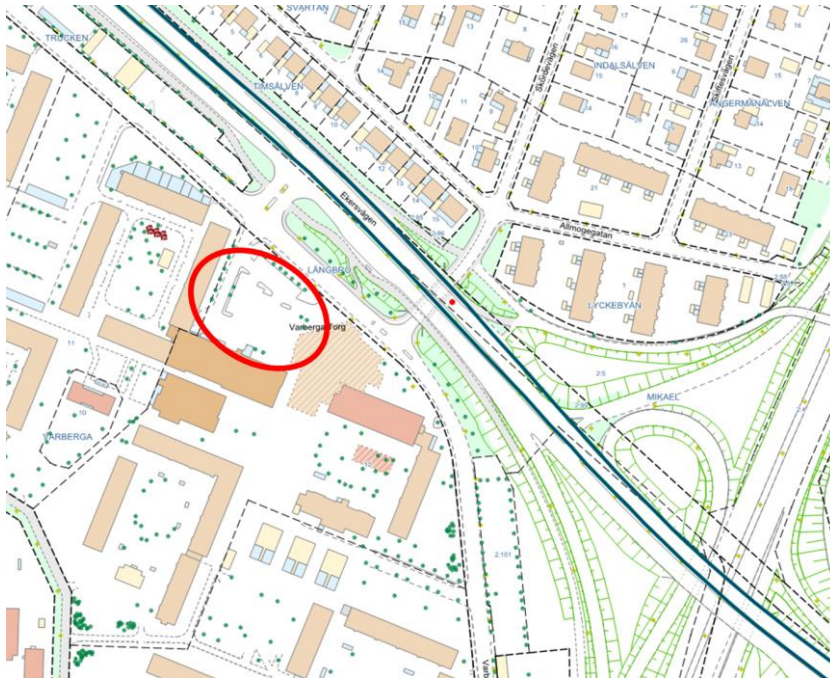


Figur 5. Mariebergs köpcentrum.

### 4. Varberga torg

Vid Varberga torg finns befintliga parkeringsplatser i närhet av busshållplats med hög turtäthet (framtida BRT-hållplats), närhet till avfart från motorvägen och serviceutbud samt möjlighet att byta till cykel (närhet till huvudcykelstråk Västerleden och Mellringeleden). Kopplingen mellan motorvägen, kollektivtrafik med hög turtäthet och befintligt huvudcykelstråk samt närhet till service gör denna plats attraktiv och bedöms ha relativt stor potential. Parkeringen ägs av ÖBO vilket kräver avtal för att dedicera platserna till pendlare och även en lösning för parkeringsavgifter så det blir avgiftsfritt för pendlare. En eventuell framtida placering är Mellringe, vid ändhållplats för framtida BRT-linje. Platsen behöver dock utredas vidare och invänta vidare utbyggnad av BRT för att få full potential.

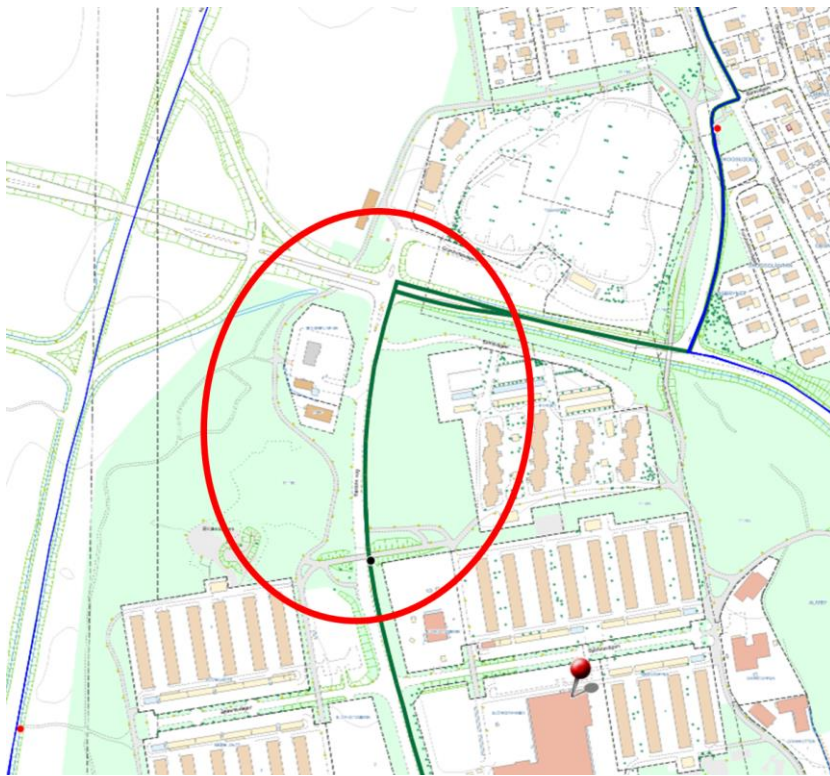




Figur 6. Varberga torg

### 5. Brickebacken

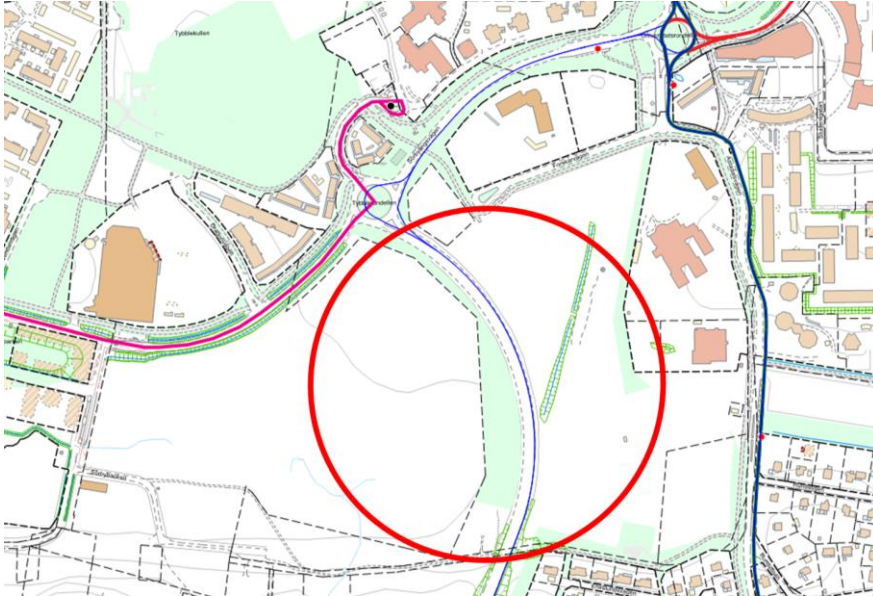
I Planprogram för Brickebacksområdet pekas området kring Gällerstavägen/ Norrköpingsvägen ut som möjligt läge för en mobilitetshubb. Platsen anses lämplig utifrån närheten av hållplats för BRT-linje vilket ger konkurrenskraftig restid jämfört med bil till centrum. Placering nära infart mot centrum söderifrån bidrar till ett relativt stort potentiellt upptagningsområde. Vid utformning är det viktigt med säkra och attraktiva cykelparkeringar, för att möjliggöra byte från bil till cykel.



Figur 7. Brickebacken.

## 6. Tybbleängen

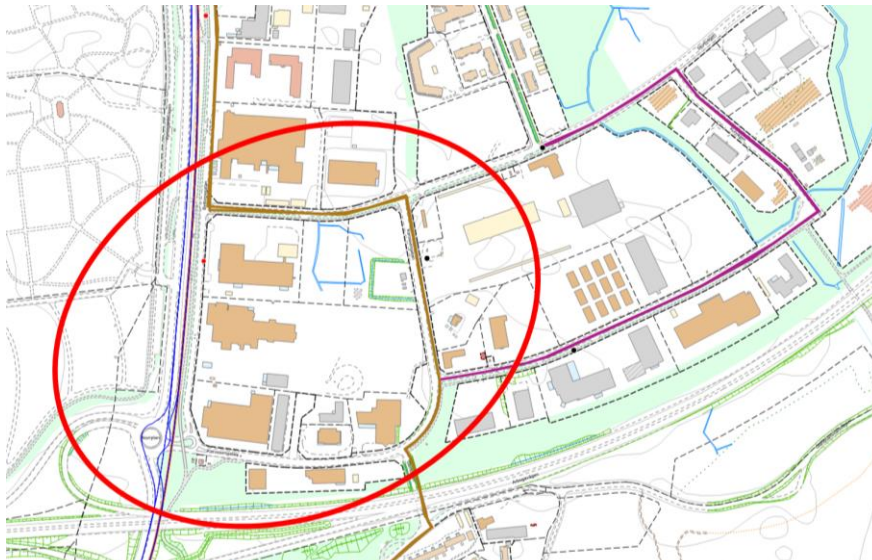
När Tybbleängen bebyggs finns möjlighet att uppföra ett mobilitetshus med flera funktioner nära cirkulationsplatsen i norr, som också är inom gångavstånd från BRT-hållplats. Det kan betjäna både boende i området och inpendlare söderifrån. Vidare utredning av denna plats får ske i detaljplan för Tybbleängen. Det finns en befintlig parkering i Tybbleängen vid frisbeegolfens start som kan användas som mobilitetshubb innan Tybbleängen omvandlas. Det kräver dock vidare utredning och att parkeringen avgiftsbelägges för andra utom pendlare.



Figur 8. Tybbleängen.

## 7. Bettorp

En mobilitetshubb i Bettorp har möjlighet att fånga upp resenärer både norrifrån och österifrån och ligger i närhet till flera hållplatser. Då det är cykelavstånd till centrum är det viktigt med säker och attraktiv cykelparkering. Exakt placering behöver utredas vidare. För att platsen ska vara möjlig krävs dock att parkeringsplatsen är avgiftsfri för pendlare men avgiftsbelagd för andra, annars finns risk att den används av närboende eller som gratis arbetsplatsparkering. Ett sådant upplägg finns inte på plats i dagsläget utan kräver vidare samarbete med Svelandstrafiken.



Figur 9. Bettorp.



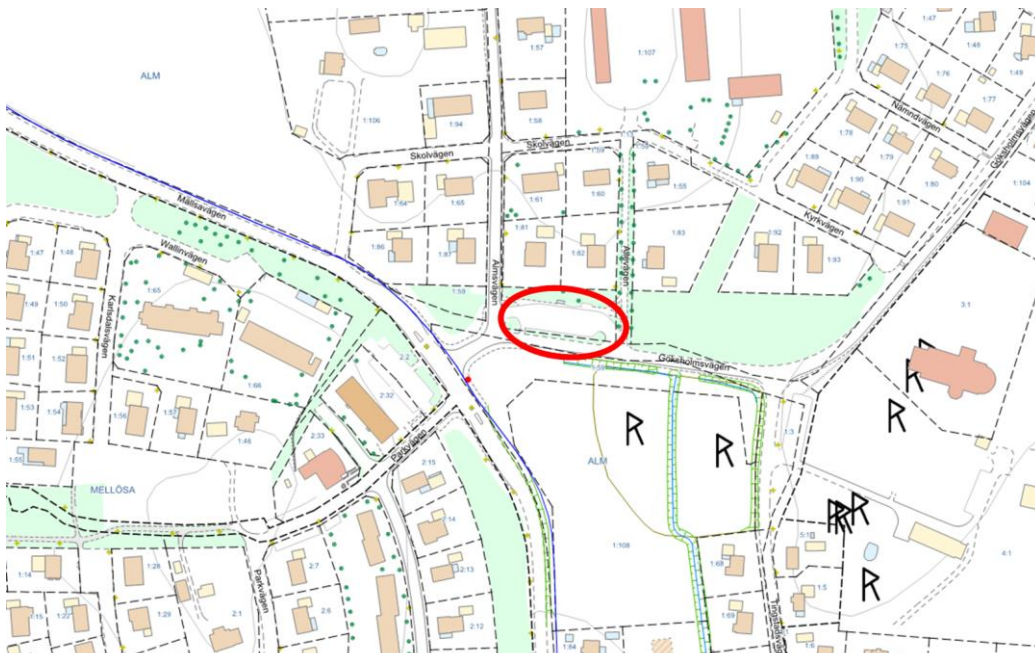
## Utanför Örebro tätort



Figur 10. Kartbild med de utpekade platserna i utanför Örebro tätort.

### 8. Stora Mellösa

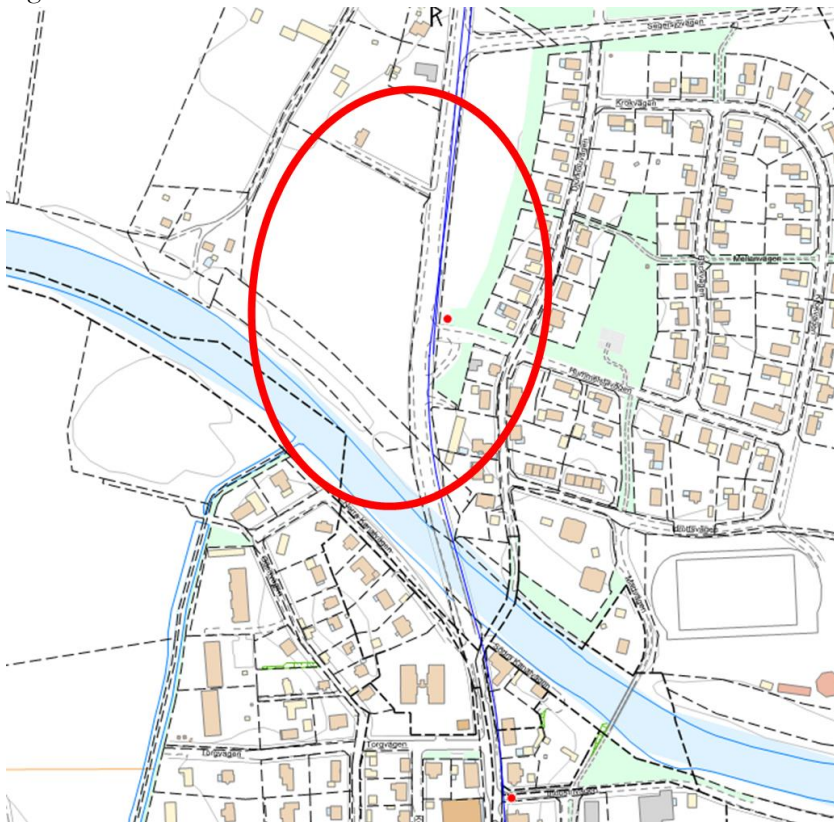
I Stora Mellösa finns en yta vid en skolskjutshållplats som med relativt små åtgärder kan omvandlas till mobilitetshubb. Ytan ligger i närheten av busshållplats Almsvägen med hög turtäthet mot Örebro. Det finns viss cykelparkering idag, men den behöver rustas upp för att underlätta för boende i Stora Mellösa att cykla till hållplatsen. Placeringen i Stora Mellösa har potential för boende på landsbygden utanför tätorten Stora Mellösa, utan tillgång till kollektivtrafik, som här kan byta från bil till buss.



Figur 11. Stora Mellösa.

### 9. Odensbacken

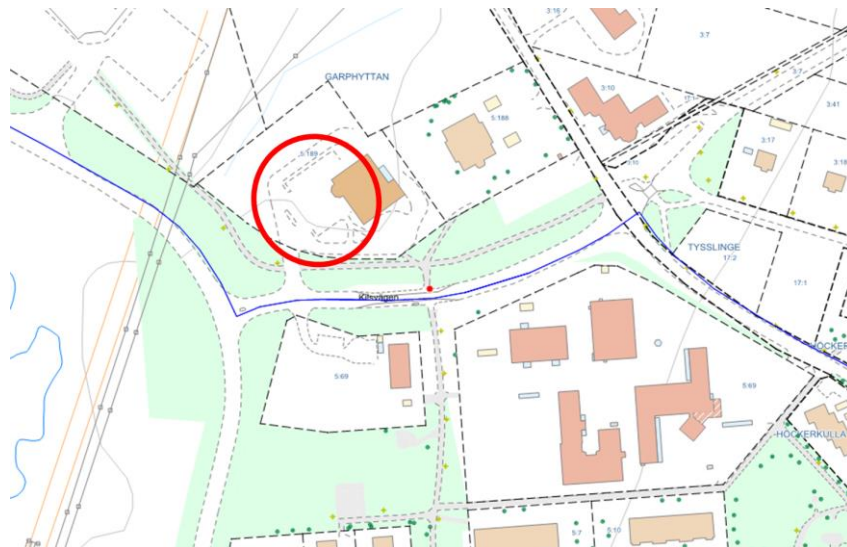
Med en placering i Odensbacken finns potential att fånga upp boende i Hampetorp, Kilsmo och Brevens Bruk som inte längre har busslinjer. För boende i Odensbacken är det möjligt att cykla till hållplatsen, varför cykelparkering är ett viktigt komplement vid mobilitetshubben/busshållplatsen. Mobilitetshubben bör placeras i anslutning till hållplats Hummelstavägen där det finns ytor som ägs av Örebro kommun. Det finns ett planuppdrag för fastigheten Hummelsta 12:1 mfl väster om Örebrovägen som är pausat. Om detta aktualiseras kan det påverka platsens lämplighet vilket kan kräva vidare utredning. Det finns en befintlig parkeringsplats vid Odenskolan som delvis används som mobilitetshubb idag men som behöver utvecklas och ses över. Dialog behöver ske med Futurum som äger marken angående befintlig användning och möjlighet till åtgärder.



Figur 12. Odensbacken.

## 10. Garphyttan

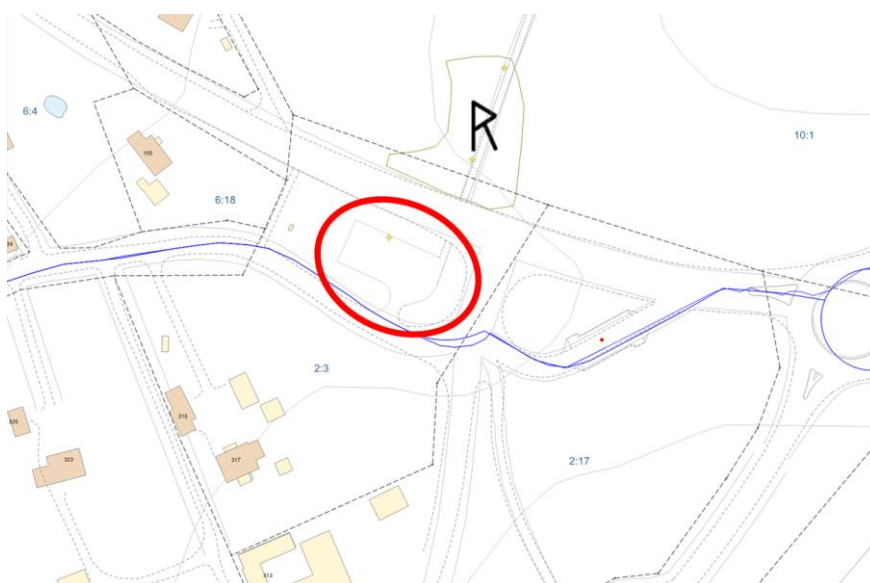
I Garphyttan finns en befintlig parkeringsplats vid Coop som har potential att fungera som mobilitetshubb då den ligger i närheten av busshållplats Garphyttan centrum med hög turtäthet mot Örebro. Möjligheterna att arrendera ett antal parkeringsplatser som dediceras till pendlare behöver utredas. En risk med platsen är att det främst är boende i Garphyttan som tar bilen en kort sträcka till busshållplatsen i stället för att gå eller cykla. Då det finns begränsat med cykelparkering i närheten av hållplatsen, bör detta tillskapas i stället för, eller som komplement till parkeringsplatser för bil.



Figur 13. Garphyttan.

## 11. Lanna

Söder om motorvägsfårfarten i Vintrosa/Lanna (inom Örebro kommun) finns en befintlig pendlarparkering som inte är kommunalt ägd vid hållplats Lannavägen och därtill Lanna motorvägshållplats. Då den är befintlig och har ledig kapacitet krävs inga större åtgärder men det finns behov av upprustning och komplettera med cykelparkering. Dessutom bör anslutningarna för gång mellan parkeringen och hållplatserna ses över, framför allt gångvägen till motorvägshållplatsen som saknar belysning.



Figur 14. Lanna.



## Utbyggnadsordning och förutsättningar

Alla platser som föreslås i denna lista är platser som kräver relativt små åtgärder för att omvandla till mobilitetshubbar. Likt den tidigare utredningen föreslås att börja med de platser som kräver minst åtgärder för att kunna utvärdera platsernas funktionalitet och attraktivitet och dra lärdomar inför kommande mobilitetshubbar. Tabellerna nedan sammanfattar grundläggande förutsättningar för de föreslagna prioriterade lägena. Det kan ge en indikation på vilka åtgärder som krävs och därmed vilka platser som är relativt enkla och vilka som kräver lite mer åtgärder. En viktig faktor för att många av dessa platser ska fungera i praktiken är att det finns en lösning som gör att mobilitetshubben blir avgiftsfri för pendlare men inte för andra. Ett sådant upplägg finns inte på plats i dagsläget utan kräver vidare samarbete med Svealandstrafiken. Ett steg i arbetet är att omvärldsbevaka hur de gjort i andra städer och ta inspiration.

Att följa upp de genomförda mobilitetshubbarna är av stor vikt för att dra lärdomar inför framtida utveckling. I uppföljningen är det viktigt att undersöka vilka det är som använder mobilitetshubben, varifrån de kommer och i vilket syfte de parkerar.

<b>Rusta upp och utveckla befintliga platser</b>	Nära hållplatsläge	Cykel-möjligheter	Planändring krävs	Markägare
<b>Stora Mellösa</b>	Ja	Till hpl ja	Behöver utredas	Örebro kommun, men arrenderas ut. GA behöver omprövas
<b>Lanna</b>	Ja	Till hpl ja	Nej	Privat, utred ev möjlighet till arrende/köp

<b>Platser på befintlig parkering</b>	Nära hållplatsläge	Cykel-möjligheter	Planändring krävs	Markägare
<b>Haga centrum</b>	Ja	Ja	Nej	ÖBO
<b>Mariebergs köpcentrum</b>	Ja	Delvis	Nej	Fastighetsbolag
<b>Garphyttan</b>	Ja	Till hpl ja, men kräver cykelparkering	Nej	Fastighetsbolag
<b>Varberga torg</b>	Ja	Ja	Nej	ÖBO

<b>Platser som kräver markköp, planändring eller nybyggnation</b>	Nära hållplatsläge	Cykel-möjligheter	Planändring krävs	Markägare
<b>Brickebacken</b>	Ja, framtida BRT	Ja	Behöver utredas	Örebro kommun
<b>Bettorp</b>	Ja	Ja	Behöver utredas	Behöver utredas
<b>Odensbacken</b>	Ja	Till hpl ja	Behöver utredas	Örebro kommun
<b>Mellringe</b>	Ja, framtida BRT	Ja	Behöver utredas	Örebro kommun

Det finns tätorter som av olika skäl inte blivit utpekade för mobilitetshubbar. Vissa platser i den tidigare utredningen har fortfarande stor potential, men kräver mer åtgärder och är inte genomförbara inom tidsramen för denna prioritet. Men många av de mindre tätorterna har liten potential för fungerande mobilitetshubbar. I Ekeby-Almby krävs det åtgärder på flera hållplatser, främst för att tillskapa cykelparkering, men är svårt att genomföra då det är statlig väg. I Glanshammar går det inte tillräckligt tätt med bussar och bussen kan inte konkurrera tidsmässigt med bil då motorvägen är ett snabbare alternativ med bil. Här kan dock den utpekade platsen i Bettorp vara en plats för boende i Glanshammar att använda för att slippa ta bilen in till stadens centrala delar.

## Kompletterande insatser

Som nämnt ovan krävs en mängd åtgärder utöver mobilitetshubbar för att öka det hållbara resandet. Örebro har stor inpendling från omkringliggande tätorter och kommuner. 2018 uppgick pendlingen över kommungräns in till Örebro till drygt 18 200 personer. Enskilt största inpendlingskommun är Kumla<sup>1</sup>. Anläggande av mobilitetshubbar med 20–30 parkeringsplatser vardera kommer inte bidra till någon stor förändring i resmönstren. Däremot kan mobilitetshubbar fungera som ett komplement till andra åtgärder som högre parkeringsavgifter i staden, prioriterad kollektivtrafik i de starka stråken, avgiftsbelagd arbetsplatsparkering och beteendepåverkande åtgärder. Det krävs även samarbete med Region Örebro län och omkringliggande kommuner för att få en helhetslösning som bidrar till hållbart resande.

<sup>1</sup> Temarapport trafik i Örebro kommun 2020, SAM 180/2020.





## Bilaga 2 – Tidigare utredning

# 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 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 närheten 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. Driftskostnaden 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 och 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 platser vid Lanna, Odensbacken och Björkhaga samt att hyra platser vid affären i Garphyttan.



## Innehåll

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

# 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.

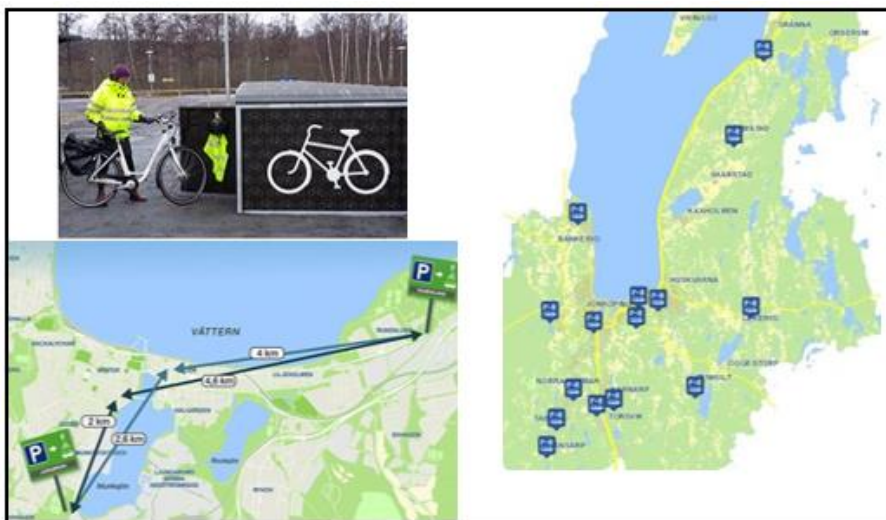
Infartsparkering (park and ride) kan också betraktas som en positiv åtgärd eftersom den kan åstadkomma en mer omfattande användning av kollektivtrafik. Infartsparkeringar är vanligast runt större städer med en omfattande inpendling. Det är dock osäkert i vilken omfattning som denna åtgärd kan bidra till 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 pendlarens 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 jämnt 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 1:1. 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 1:2. Cykelskåp vid infartsparkering i Umeå.



### 3. Definition, målsättning och kriterier

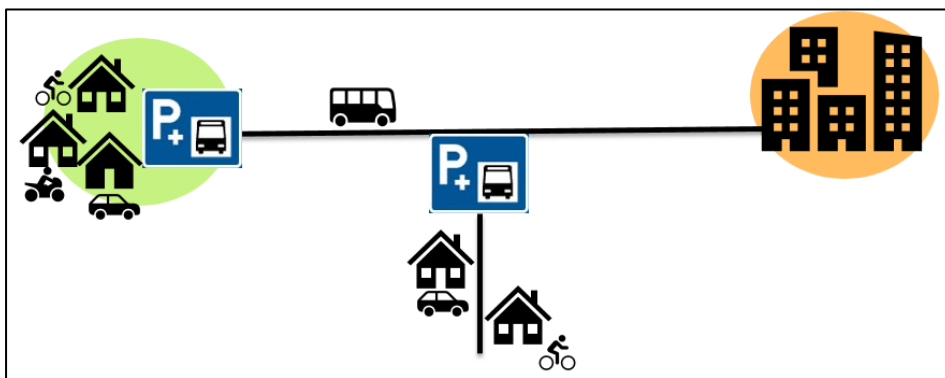
Parkeringsplatser kan fylla olika syften. Transportstyrelsens definitionen av parkering: *Parkering är en uppställning av ett fordon med eller utan förare.*

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

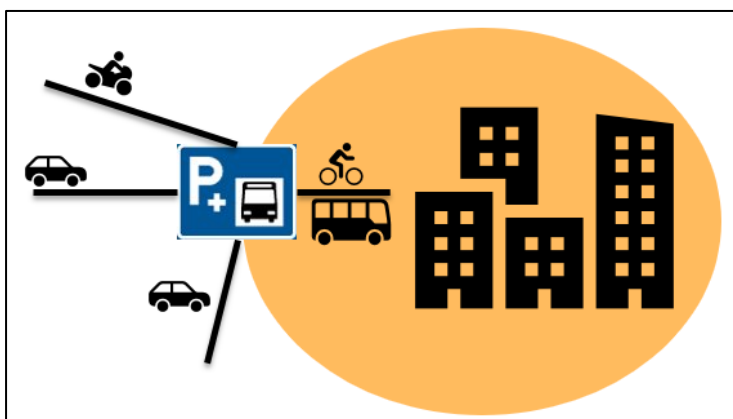
Pendlarparkeringar kan vara belägna i tätorter eller i stråk med god kollektivtrafik. Framst de stråk som pekats ut i Örebro kommuns översiktsplan som starka kollektivtrafikstråk.



Figur 1:3. Pendlarparkering i tätort och längs kollektivtrafikstråk.

##### Definition av infartsparkering

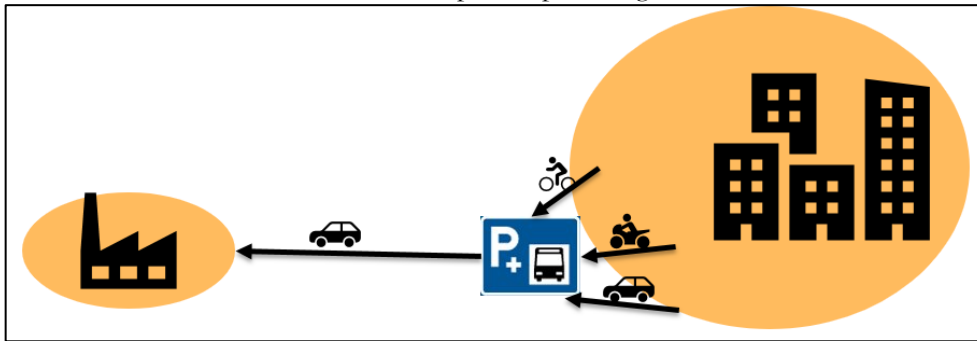
Infartsparkeringar är belägna i stadens utkanter där det är möjligt att cykla eller åka kollektivtrafik sista biten till målpunkten. Infartsparkering är främst till för dem som inte har tillgång till kollektivtrafik men utesluter inte pendlare från andra kommuner.



Figur 1:4. Infartsparkering i utkanten av staden.

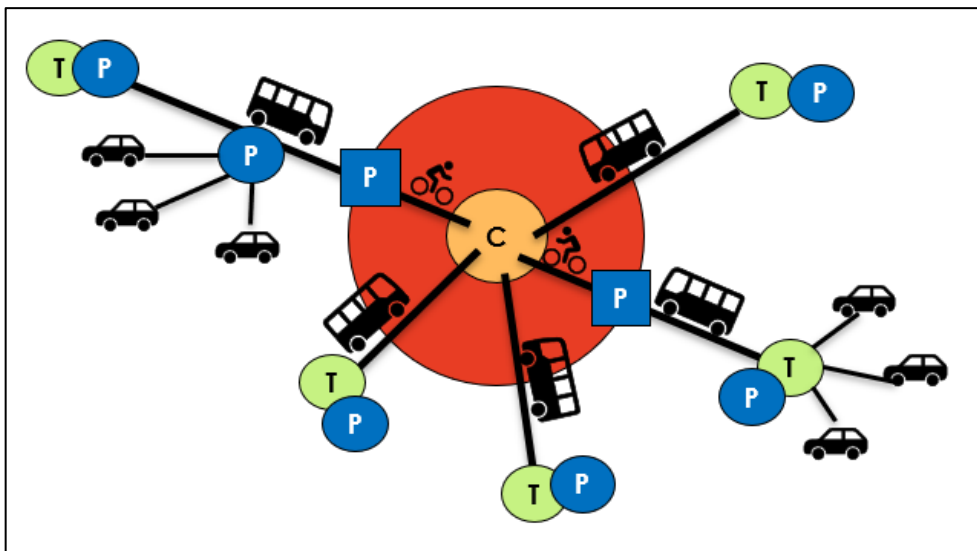
### Definition av samåkningsparkering

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



Figur 1:5. Samåkningsparkering i utkanten av staden i pendlingsstråk där kollektivtrafik saknas.

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



Figur 1:6. 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 **Fel! Hittar inte referenskälla..** 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 1:7. 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.

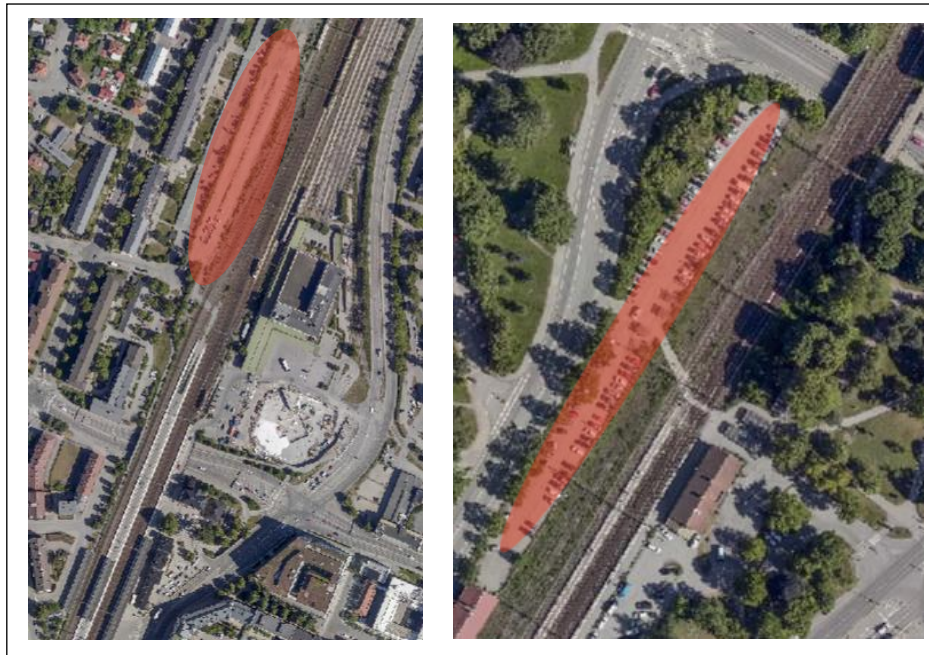
- Minst tio standard-bilparkeringsplatser (kan variera beroende på förväntad efterfrågan).
- Tillgänglighetsanpassad parkeringsplats
- God belysning
- Belägen i direkt närhet av hållplats (<100 meter) med väderskyddad väntkur
- Tydlig information om kollektivtrafiken, inklusive avgångstider
- Vägskylt som visar parkeringen
- Väderskyddad cykelparkering med låsbarhet mot ram (antal beroende på förväntad efterfrågan)
- Fordelaktigt 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.

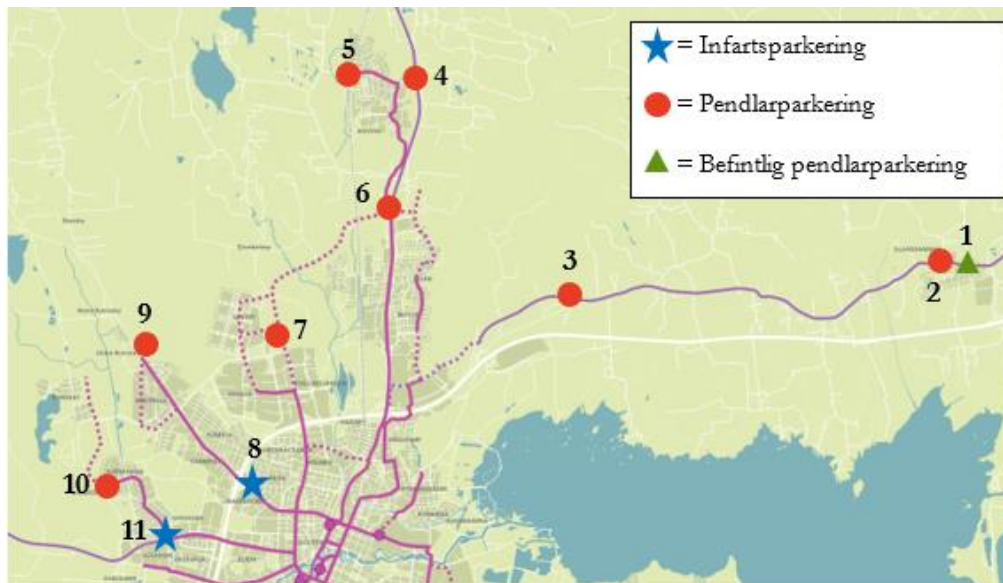
Vid Södra station finns en allmän parkering som används av pendlare men även för besökare och personer som arbetar i centrum. Vid Södra station pågår arbetet med en detaljplan och där är frågan om en pendlarparkering aktuell. Vid båda stationerna är behovet av cykelparkering stor och mer effektiva parkeringslösningar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



Figur 1:8. 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.

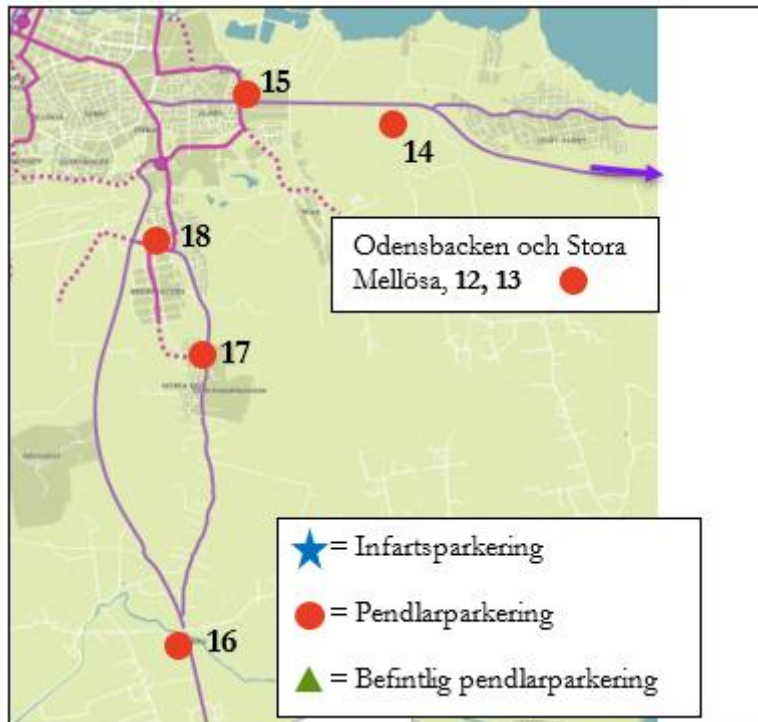




Figur 1:9. Möjliga placeringar i norr, nordväst och nordost.

- 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 pekats 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 1:10. 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 Ormestarondden.
- 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 1:11. 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.

<b>Rusta upp och utrusta befintliga parkeringar och skriva avtal</b>	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

<b>"Hyra" platser på befintlig parkering</b>	Yta för 10 pb	Nära hållplats läge	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 planändring krävs	Markägare
<u>Hovsta</u>	X	X	X		<b>Örebro kommun</b> Utarrenderad > 2022
Lillån	X	X			Privatägd
Markbacken	X, bör utredas närmare	X	X	X	<b>Örebro kommun</b>
<u>Mellringe Norra läget</u>	X	X		X	<b>Örebro kommun</b> , utarrenderad (ÖP Nya Nyponlunden)
Ekeby-Almby	X	X	X		Delvis <b>Örebro kommun</b> , beroende på läge
Norra Bro	X, bör utredas närmare	X, om BRT förlängs	X,		Delvis privat
<u>Mosås</u>	X	X		Bostads ändamål i ÖP	Privatägd
Lindhult	X		X		<b>Örebro kommun</b>
<u>Almbro</u>	X	X			Privatägd
<u>Glanshammar, Gudmundstorp</u>	X	X		X	<b>Örebro kommun</b>



## 6. Kostnader, investering och drift

Nedan visar en schablonkalkyl för 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
<b>Totalkostnad:</b>	<b>340 000 kr</b>

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 pilotprojekten. Efter utvärdering av pilotprojekten 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 möjlig att utvärdera vilka parkeringar som används och till vilken grad.

Pilotprojekten 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

### *Interju*

Hanna Sätterskog, Jönköpings kommun, januari 2019