



Land:	Sverige
Stad:	Örebro
Antal invånare:	144.200 (year 2015)
Yta:	55 km ²
Befolkningstäthet:	2.078/km ²

Rättsliga omständigheter och hur staden löst dessa

a.) Har en svensk stad/kommun befogenhet att själv besluta om parkeringsavgiftsnivåer (utan nationell eller regional påverkan)?

Ja, svenska städer kan själva besluta om parkeringsavgiftsnivåer på allmän platsmark och på kommunalt ägda fastigheter. På allmän platsmark ska avgifterna enligt lag endast tas ut för att "ordna trafiken". I Örebro kommun beslutar kommunfullmäktige om nivåerna för parkeringsavgifterna och Tekniska förvaltningen reglerar gatorna och parkeringarna på allmän platsmark.

b.) Kan en svensk stad öronmärka intäkter från parkeringsavgifter för att finansiera lösningar för hållbart resande?

På allmän platsmark kan intäkter från parkeringsavgifter inte användas till vad som helst. Dessa intäkter ska användas till sådant som väghållarmyndigheten ansvarar för, vilket kan variera. Men för det mesta

inkluderar det drift och underhåll av allmän platsmark, byggande av ny infrastruktur, trafiksäkerhetsåtgärder och trafik- och parkeringsreglering. Intäkterna från parkeringsavgifter på allmän platsmark kan inte användas till åtgärder som riktar sig till vissa grupper, varför exempelvis icke-fysiska åtgärder inte får finansieras på detta sätt.

På kommunalt ägd kvartersmark finns dock inga begränsningar för vad intäkterna kan användas till.

c.) Förklara den rättsliga situationen avseende övervakning (med följande frågor i beaktande: Är övervakningen effektiv? Vem kan utföra övervakningen? Vad exakt är det som övervakas – enbart betald parkering eller alla typer av rkeringsregelöverträdelser så som att parkera på övergångsställen, trottoarer och så vidare)

Svensk lag medger att parkeringsövervakning får utföras av polisen eller av kommunen tillsatta

parkeringsvakter avseende:

- Allmän platsmark med tidsreglerad parkering
- Allmän platsmark med parkeringsavgifter
- Regelöverträdelser avseende stationär parkering och parkering i allmänhet (t.ex. parkering på övergångsställen eller på trottoarer)

Parkeringsövervakning utförs av polisen när det handlar om:

- Bedrägeri med parkeringstillstånd

d.) Om ni har stött på lagliga hinder, har ni lyckats lösa dessa och i så fall hur?

Det fanns inga lagliga hinder för att implementera stadens parkeringspolicy.

Fanns det problem avseende att införa kärnfinansieringsmekanismen? Behövde ni ändra regelverket eller förändra finansiella strukturer för att kunna implementera mekanismen? Om ja, vilka åtgärder vidtog ni och hur övertygade ni politikerna?

Vilka argument fungerade i er stad?

Det fanns vissa problem med att implementera kärnfinansieringsmekanismen fullt ut, då Tekniska förvaltningen i Örebro kommun mottar intäkterna från parkeringsavgifter medan det är Stadsbyggnadskontoret som ansvarar för påverkansåtgärder/mobility management och för de flesta av investeringarna i ny infrastruktur. Dessa två förvaltningar har separata budgetar (men de har gemensamma kommunövergripande mål och samarbetar naturligtvis inom dessa frågor). Dessutom kan inte Tekniska förvaltningen använda intäkterna från parkeringsavgifter till vad som helst, utan det måste ligga inom förvaltningens/väghållarmyndighetens ansvarsområde.

Väghållarmyndigheten kan enligt svensk lag inte ta ut parkeringsavgifter bara för att få större intäkter. Parkeringsavgifter får tas ut för att "ordna trafiken" i den omfattning det behövs.

Men å andra sidan kan svenska

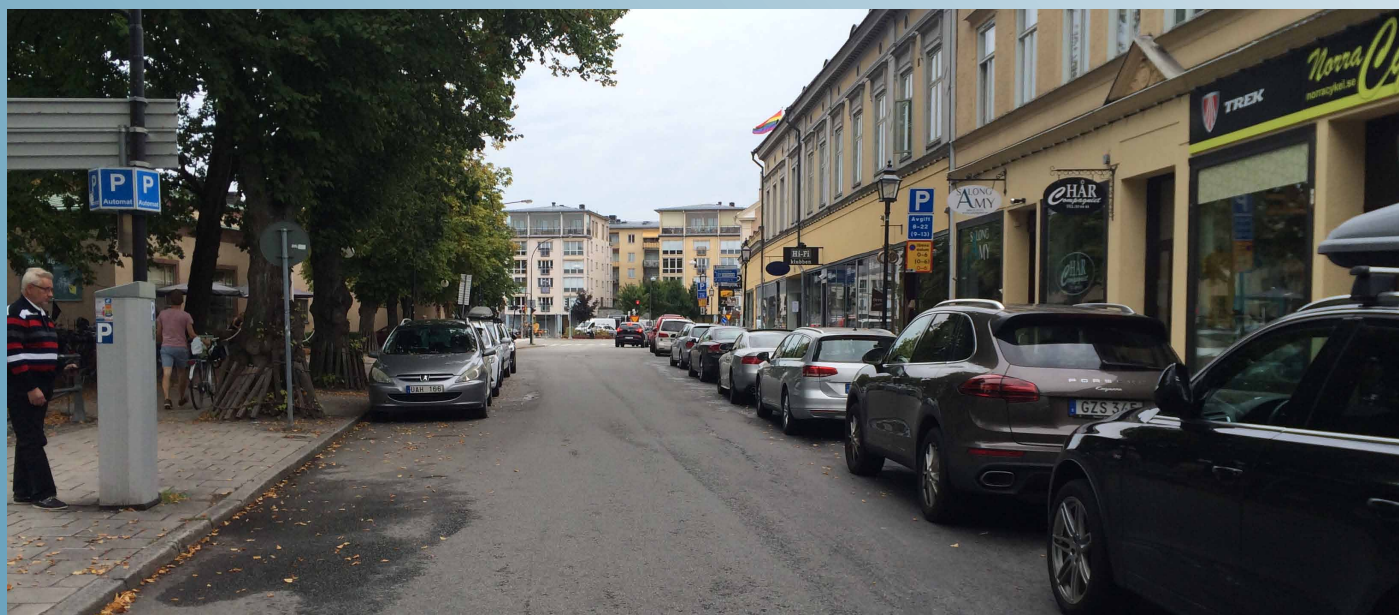
kommuner definitivt införa kärnfinansieringsmekanismen på kommunalt ägd kvartersmark och genom kommunala bolag. I dessa fall finns färre lagliga hinder och andra svårigheter.

Men idag har Örebro kommun inget kommunalt bolag som har som uppgift att bygga och reglera parkeringsinfrastruktur. Andra kommuner i Sverige har kommunala p-bolag och Örebro kommun utreder just nu att starta ett sådant bolag. Ett sådant p-bolag skulle troligtvis främst reglera och sköta parkering i anläggningar och inte på gatumark eftersom allmän platsmark måste regleras av kommuner eller staten (Trafikverket).

Därför reglerar och sköter Tekniska förvaltningen i Örebro kommun parkering på allmän platsmark i kommunen. Tekniska förvaltningen kan använda intäkterna från parkeringsavgifterna för att finansiera vissa åtgärder för hållbart resande, främst underhållsåtgärder och fysiska åtgärder. Bättre drift och underhåll av cykel- och gångytor är något som prioriteras högt i kommunens

strategier och måldokument. Dessutom står det i kommunens Trafikprogram att hållbara trafikslag ska prioriteras framför bilen och att andelen resor med hållbara trafikslag i Örebro kommun ska öka till 60 % år 2020 (var 44 % år 2011). Så grunden var förberedd och kärnfinansieringsmekanismen var inte svår att implementera i den omfattning den existerar idag (inom Tekniska förvaltningen).

Kärnfinansieringsmekanismen fungerar också på ett annat sätt i Örebro. Vid kommunala arbetsplatser i centrala lägen med dedikerade parkeringsplatser (som inte ligger på allmän platsmark) tar kommunen ut parkeringsavgifter av användarna. Detta efter ett beslut om att kommunen som arbetsgivare inte ska subventionera bilparkering. Vid dessa arbetsplatser (av en viss storlek) installerar kommunen säkra och välutformade cykelparkeringar, cykelpumpar och andra lösningar som syftar till att underlätta resor till och från arbetet med andra transportslag än bil.



Gatuparkering i Örebro

Parkeringsavgifter i vilken omfattning – var och hur mycket?

Hur många parkeringsplatser på gator respektive i parkeringsanläggningar regleras av kommunen och hur många av dessa regleras med avgifter eller boendeparkering? Vad kostar det per timme eller per år (för boendeparkering)? Varierar avgifterna beroende på fordonstyp och hur många boendeparkeringstillstånd har varje hushåll? Förklara om vissa hushåll eller användare inte tillåts erhålla boendeparkeringstillstånd eller att betala parkering per timme.

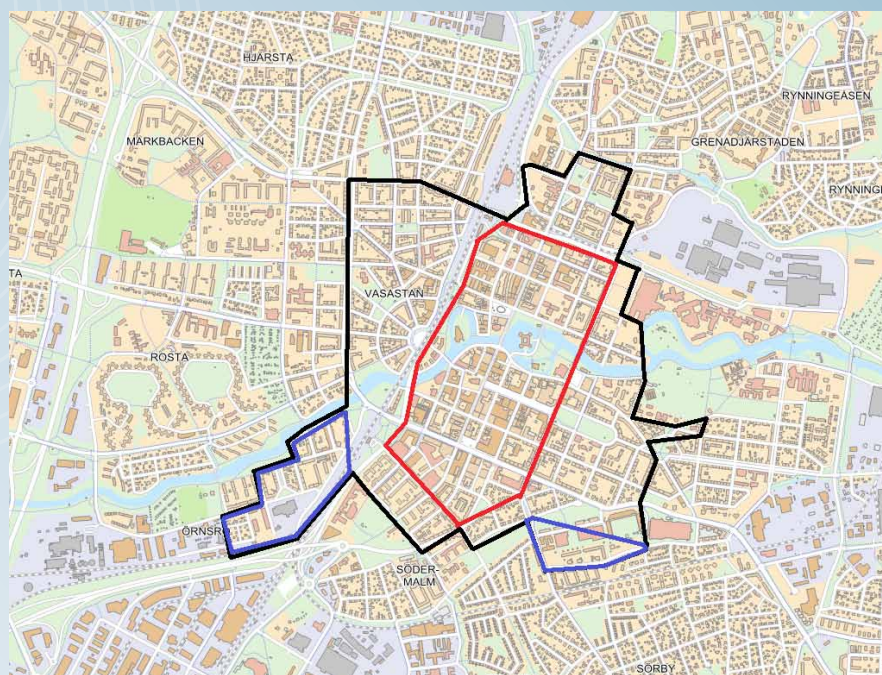
Hela citykärnan i Örebro regleras som p-förbudszon, med anvisade platser för parkering. I citykärnan är all allmänt tillgänglig parkering reglerad med avgifter. I september 2016 innefattar det cirka 5000 parkeringsplatser, av vilka 1 500 är gatuparkering och 3 500 är i parkeringsanläggningar. All gatumarksparkering kontrolleras av kommunen men endast 1 526 av parkeringsplatserna i parkeringsanläggningarna. Så ungefär 2 000 parkeringsplatser inom avgiftszonen kontrolleras och regleras inte av kommunen. Cirka 1 600 av dem är privatägda och resterande 400 platser ägs och regleras av Region Örebro Län (vid Universitetssjukhuset). Parkeringsavgiftszonen i Örebro är endast cirka 3 km² stor, men det finns också betalparkering utanför denna zon som inte ligger på allmän platsmark (till exempel vid arbetsplatser). Det finns inga särskilda tillstånd eller biljetter för boende i Örebro, men i en

del privatägda garage finns möjlighet att köpa veckobiljett utan en fast plats.

Parkeringsavgifterna i avgiftszonen varierar från 2 kronor per timme till 25 kronor per timme. På många gator och i flera av parkeringsgaragen är taxan progressiv. Till exempel kostar det på vissa gator 15 kronor för de första två timmarna och sedan 25 kronor per timme för resterande tid. Gatuparkeringarna är i regel reglerade mellan 08.00 till 22.00 under veckodagar och mellan 09.00 till 13.00 på lördagar. Så det är gratis parkering på söndagar och

parkeringsavgiftszonen som regleras och övervakas av kommunen. Dessa är för det mesta tidsreglerade. Det finns olika typer av tidsregelring i Örebro, från 30 minuters parkering upp till 24 timmar (som är grundregeln om inget annat anges). Det finns också betalparkering utanför avgiftszonen, men de platserna är privatägda eller tillför arbetsplatser. Det finns ungefär 800 arbetsplatsparkeringsplatser vid kommunala arbetsplatser som är avgiftsreglerade, vilka i huvudsak är lokaliserade utanför avgiftszonen.

Till och med 30 april 2015 hade Örebro ett



Karta 1. Parkeringsavgiftszon i Örebro (Svart zon 2-10 SEK per timme, Röd zon 10-25 SEK per timme (Blå zoner implementerade inom Push & Pull-projektet))

nätter. Parkeringsavgifterna i garagen varierar mellan 10 kronor per timme till 25 kronor per timme (samma pris varje dag, varje timme, men de är stängda nattetid).

Det finns massor av gatuparkeringar utanför

särskilt miljöbilstillstånd vilket innebär att miljöbilar parkerade gratis på kommunens parkeringsplatser. Men miljöbilstillstånd är inte längre lagligt på allmän platsmark.

Övervakning

Är parkeringsövervakningen för tillfället effektiv och i så fall var och för vilka typer av parkeringar (t.ex. enbart avgiftsbelagda parkeringsplatser eller boendeparkering)? Hur och av vem utförs övervakningen?

Det är främst kommunala parkeringsvakter som övervakar parkering i Örebro. I sällsynta fall övervakar även polisen parkering, men främst då om det handlar om trafikfarlig parkering eller andra allvarliga företeelser.

Parkeringsanmärkningar utfärdas:

- Vid obetald avgift på avgiftsbelagda parkeringsplatser
- Vid överträdelse av tidsregleringen

- Vid parkering i en p-förbudszon
- Vid parkering för nära ett övergångsställe (eller på ett annat trafikfarligt sätt) och
- Vid parkering på handikappplats utan särskilt tillstånd.

Detta övervakas och utfärdas med handterminaler eller mobiltelefoner, genom vilka parkeringsvakterna kan söka på registreringsnummer och då se om bilen i fråga har ett digitalt tillstånd (e-biljett). Före 2014 hade parkeringsvakterna inte mobiltelefoner som verktyg för att övervaka, men det har införts under Push&Pull-projektet och fungerar effektivt då det nu är vanligt

att betala parkeringsavgiften genom mobilappar, jämfört med för bara några år sedan.

Efter tre parkeringsanmärkningar (för samma överträdelse) ringer kommunen fordonsägaren. Om bilen står kvar på samma plats tre dagar efter samtalet flyttar kommunen bilen i fråga. Om det föreligger en allvarlig regelöverträdelse kan kommunen flytta bilen efter endast en anmärkning, men det är ovanligt i Örebro.

Vad har kommunen för trafik- och mobilitetsrelaterade mål och hur bidrar parkeringsreglering till att uppnå dem?

Örebro kommuns mobilitetspolicy syftar till att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Prioriteringen ska vara i ordningen gång, cykel, kollektivtrafik, bil. För att stödja utvecklingen mot mer hållbar trafik gör vi bland annat om trafikleder till stadsgator, prioriterar korttidsparkering i centrala lägen och förbättrar infrastrukturen för de hållbara trafikslagen. Örebro kommuns trafikprogram har tre huvudsakliga mål:

- Av det totala antalet resor i Örebro kommun ska andelen gång, cykel och kollektivtrafik utgöra 60 procent år 2020 (andelen

var 44 procent år 2011).

- Den totala mängden fossilbränsle driven biltrafik ska minska i absoluta tal fram till 2020.
- Inom Örebro tätort är målet att det ska ta maximalt dubbelt så lång tid att ta buss jämfört med bil, och maximalt 1,5 gång så lång tid att cykla jämfört med bil.

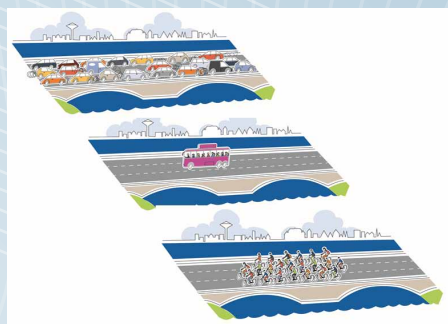
Örebro kommun vill förebygga och få bort parkeringsöverträdelse, då de försvårar effektiv parkering och då de inte är i enlighet med vår mobilitetspolicy.

Att få in intäkter från parkeringsavgifter är inte det huvudsakliga målet med kommunens strategier, men det underlättar arbetet med dem. Ibland står intäkter från parkeringsavgifter helt emot kommunens arbete; t.ex. då gatuparkering görs om till tillfälliga grönytor, till cykelparkeringar eller till bilpoolsplatser (kommunen försöker i den mån det är möjligt underlätta för bilpooler).

Örebro kommun vill definitivt avlasta bostadsområden från långtidsparkerade bilar och arbetspendlingsparkering. På allmän platsmark kan

kommunen inte reservera platser för boende, men parkeringsavgifter är ett styrmedel som kan användas för att prioritera vissa parkeringssyften.

Att omfördela och omprioritera det offentliga rummet till förmån för invånarna är en viktig fråga för Örebro kommun. Det finns en relativt lång



Trafikprogram för Örebro kommun

tradition av att omfördela det offentliga rummet i Örebro till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik för att skapa en levande stad. Många av stadens torg har helt eller delvis varit bilparkeringsytor, men under 90-talet och 00-talet omvandlades torgen till att åter bli torg och inte (enbart) parkeringsytor. Under 90-talet omvandlades också Drottninggatan



"Gröna gatan", tillfällig grönyta istället för gatuparkering sommaren 2016



Gatuparkering för cykel vid Örebro central

genom centrala Örebro från trafikledskaraktär till en stadsgata som endast är öppen för busstrafik, varutransporter, cyklar och gående. Under de två senaste somrarna har kommunen också tillfälligt omprioriterat gaturum (projekten Rosa gatan och Gröna gatan) från biltrafik till mer stadsliv och hållbara färdssätt.

Kommunen ser gärna att parkeringsanläggningarna (p-hus och garage) i staden utnyttjas mer

effektivt. Ofta har idag gatuparkeringarna en hög beläggingsgrad, i betydligt större utsträckning än vad parkeringsanläggningarna har. Därför vore det bra om fler långtidsparkeringar kunde göras i parkeringsanläggningarna så att gatuparkeringarna huvudsakligen används till korttidsparkering och ärenden som mer eller mindre kräver nära till målpunkten. Men att fylla p-husen och garagen är inget mål i sig.

Självklart vill Örebro kommun minska trängsel. Fokus ligger på förbättrad infrastruktur för kollektivtrafik och cyklar. Vi försöker också bygga effektivare korsningar och informera invånarna om kapaciteten i det nuvarande systemet. I Örebro är trängsel ett ganska nytt fenomen men det kan (i teorin) relativt lätt lösas genom ökad användning av kollektivtrafik, samåkning, fler människor på cyklar eller helt enkelt genom att sprida ut trafiken under dagen.

Vem bestämmer hur pengarna i mobilitetsfonden ska spenderas?

Kärnfinansieringsmekanismen fungerar inte som en fond i Örebro.

Tekniska förvaltningen hanterar intäkterna från parkeringsavgifter på allmän plats. När p-avgifter tas ut på allmän plats, kan inte intäkterna användas till vad som helst utan till sådant som väghållaren är ansvarig för. Det innefattar till exempel drift och underhåll, att bygga ny infrastruktur, trafiksäkerhetsåtgärder såväl som parkerings- och trafikreglering. Därför kan Tekniska förvaltningen bestämma vad intäkterna

ska gå till, inom ovan nämnda områden, utifrån målen och direktiven som Kommunfullmäktige och Tekniska nämnden satt.

Kommunfullmäktige beslutar om de kommunala målen och antog år 2014 ett Trafikprogram för Örebro kommun. Programmet har höga mål avseende hållbara resor och slår fast att "Trafikplaneringen ska bygga på viljeinriktningen om hållbar trafik – planeringen ska inte utgå från prognoser". Utifrån det försöker Tekniska förvaltningen maximera nyttorna med intäkterna från

parkeringsavgifter, så att kommunen kan nå dessa mål (om en högre andel hållbara färdslag av det totala antalet resor).

Förväntade inkomster och (planerade) utgifter från kärnfinansieringsmekanismen

Bruttointäkterna från parkeringsavgifter i Örebro är årligen cirka 25 miljoner kronor. Att finansiera parkeringsövervakningen, skötsel av systemet med mera, kostar cirka 22 miljoner kronor. Så cirka 3 miljoner kronor (hela nettointäkten) återinvesteras i allmän platsmark, huvudsakligen genom drift- och underhållsåtgärder på gång- och cykelytor samt på infrastruktur för kollektivtrafik. Inkomsterna från parkeringsanmärkningar är inte inräknade i detta. Kommunen får in mer pengar

från parkeringsanmärkningar än från parkeringsavgifterna på allmän plats. Men reglerna om parkeringsanmärkningar sätts nationellt så nivåerna kan inte kommunen påverka. Dessutom är intäkter från parkeringsanmärkningar inget kommunen kan räkna med, eftersom de beror på bilisternas beteende. Hursomhelst, utan parkeringsanmärkningarna skulle inte kommunen kunna sköta gång- och cykelbanor och allmänna parker lika bra som med dem.

Under de senaste åren har mycket av intäkterna

från parkeringsavgifter återinvesteras i allmänna parker men också i förbättrat underhåll för gående och cyklister. Under de kommande åren kommer intäkterna finansiera nya parkeringsautomater då parkeringsavgiftszonen planeras utökas. Dessutom kan troligtvis nettointäkterna från parkeringsavgifterna bli betydligt högre då avgiftszonen utökas och avgiftsnivåerna höjs (vilket är en planerad åtgärd).

Vilka projekt / åtgärder har ni finansierat sedan införandet av kärnfinansieringsmekanismen och vilka planerar ni att finansiera inom kommande tvåårsperiod?

- En utökning av parkeringsavgiftszonen och en modernisering av parkeringsautomaterna. Många nya parkeringsautomater kommer behövas då en utvidgning av parkeringsavgiftszonen (liksom höjda och mer enhetliga avgifter) är planerad.
- Bättre beläggning på trottoarer och cykelbanor, särskilt på våra huvudcykelstråk.
- Bättre skötsel av de allmänna parkerna i kommunen. Innan införandet av kärnfinansieringsmekanismen var oftast budgeten för parkunderhåll för liten. Nu finansierar intäkter från parkeringsavgifter delvis parkskötsel och kommer fortsätta göra så.



Huvudcykelstråk i Örebro

Contact:

Andreas Ahlstrom

Tel. +46 (019) 21 14 52

Email: andreas.ahlstrom@orebro.se

Internet www.orebro.se



www.push-pull-parking.eu



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

The sole responsibility for the content of this fact sheet lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. Neither the EASME nor the European Commission are responsible for any use that may be made of the information contained therein.