

En effektivare användning av allmän parkering i centrala Östersund

Utredning

Dokumenttitel:	En effektivare användning av allmän parkering i centrala Östersund
Dokumentansvarig:	Jenny Jernström, Stadsbyggnadsstrateg
Dokumenttyp:	Utredning
Berörd verksamhet:	Alla förvaltningar
Diarienummer:	KS-00626-2024
Skapad:	2025-02-13
Senast reviderad:	-
Antal sidor:	36
Författare:	Jenny Jernström, Niklas Gustafsson, Maria Olsson, Carola Jonsson, Liv Hammarström, Kristoffer Kammen

Innehåll

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund.....	3
3. Problembeskrivning	4
4. Utgångspunkter.....	5
4.1. Definitioner & avgränsning.....	5
4.2. Lagstiftning	5
4.3. Kommunala mål och ställningstaganden.....	8
5. Underlag	11
5.1. Utbud och användning av allmän parkering.....	11
6. Möjliga åtgärder.....	18
6.1. Tidsreglering	18
6.2. Utökade parkeringszoner	20
6.3. Höjning av parkeringsavgifter.....	25
6.4. Stegrande parkeringsavgift.....	27
6.5. Tillgängliggöra parkering för vissa målgrupper.....	30
7. Rekommenderad åtgärd.....	32
7.1. Tidsreglering i kombination med utökade parkeringszoner.....	32
7.2. Samlade effekter av rekommenderade åtgärder	33
7.3. Parkering för vissa målgrupper.....	34
7.4. Förslag till beslutspunkter	34
8. Referenser	35
Bilaga 1 – Jämförelse avgiftszoner andra kommuner	36

1. Sammanfattning

Den allmänt tillgängliga parkeringen i centrala Östersund spelar en viktig funktion i att möjliggöra för boende, arbetande och besökare att ta sig till och från staden. För vissa målgrupper såsom äldre, rörelsehindrade och boende på landsbygden spelar den allmänna parkeringen en avgörande roll i att skapa en tillgänglighet till staden. Östersunds utveckling och mål om tillväxt ställer krav på att mark och resurser används på ett effektivt och ändamålsenligt sätt. Stadens allmänna platser, gator och den parkering som dessa till stor del används för är ett exempel på en ändlig resurs som kommunen behöver hushålla med. Parkering tar stora ytor och resurser i anspråk vilket innebär att kommunen behöver säkerställa att den används på ett ändamålsenligt sätt.

Tillgången till parkering och hur parkering regleras är samtidigt ett av de mest beprövade och välbelagda verktygen för att påverka benägenheten att utföra resor med gång, cykel och kollektivtrafik där sådana alternativ finns. Tillgången till allmän parkering och regleringen av parkeringen har därför även indirekt en stor effekt på aspekter såsom luftkvalitet, klimatpåverkan och folkhälsa.

Denna utredning innefattar analyser och förslag kring hur parkeringen i centrala Östersund kan förändras för att åstadkomma en användning som är mer förenlig med kommunens målsättningar om hur parkering ska nyttjas och hur transporter och resor i Östersund bör ske. Utredningen omfattar en genomgång av de utgångspunkter och kunskapsunderlag som finns kring den allmänna parkeringen i centrala Östersund. Utifrån dessa underlag går utredningen igenom fyra tänkbara förändringar för att utforma den allmänna parkeringen på ett sätt som är mer förenligt med kommunens målsättningar och inriktningsbeslut.

Utredningen gör bedömningen att ett införande av tidsreglering i delar av stadskärnan samt ett utökande av avgiftszonerna för parkering är de två åtgärder som är mest lämpliga att genomföra i närtid.

2. Bakgrund

Kommunstyrelsen gav 2024-10-24, § 277 kommundirektören i uppdrag att utreda och ge förslag på hur den allmänna parkeringen i centrala Östersund kan användas mer effektivt. Syftet är att parkeringssystemet ska nyttjas på ett resurseffektivt och ändamålsenligt sätt som bidrar till att stärka stadskärnans attraktivitet och stadens näringsverksamheter samt att planeringen av parkeringarna i centrum ska bidra till att målet om färdmedelsfördelning kan nås på bästa sätt. Uppdraget ska även omfatta en bedömning av hur parkering kan göras tillgänglig för målgrupper som har stora behov av parkering såsom äldre och rörelsehindrade. Resultatet av uppdraget ska rapporteras för Kommunstyrelsen senast mars 2025.

Inom ramen för detta ärende behandlas även uppdrag som har tagits upp i Tekniska nämnden för att få en samlad bild av hur parkeringen i Östersunds kan utvecklas. Tekniska nämnden gav 2023-12-15, § 165 Teknisk förvaltning i uppdrag att ta fram

en avgiftsmodell som tar sikte på att uppnå en ökad rörlighet på centralt placerade parkeringsplatser genom en parkeringsavgift som inte tas ut linjärt. Förvaltningen fick också i uppdrag att utreda möjligheterna att öka rörlighet på centrala parkeringsytor genom att tidsbegränsa parkeringstiden för vissa parkeringsytor.

3. Problembeskrivning

Detta avsnitt ger en kort beskrivning av de problem och utmaningar som kommunen ser kopplat till den allmänna parkeringen i centrala Östersund idag.

- Undersökningar av den allmänna parkeringens användning har visat att parkering i innerstaden i hög utsträckning nyttjas som arbetsparkering. Kommunens målbild är att denna parkering i första hand ska användas som besöksparkering till stadens handels- och besöksnäringar.
- Undersökningar av den allmänna parkeringens användning har visat att det finns ledig kapacitet för parkering även under de tillfällen då beläggningen är som högst, vilket indikerar att den allmänna parkeringen kan nyttjas mer effektivt.
- Arbetsparkering koncentreras idag i områden som är dåligt lämpade för att hantera större mängder gatuparkering såsom Karlslund och Odenslund. Koncentrationen bedöms hänga ihop med de befintliga avgiftszonerna, deras geografiska avgränsning och den tillgång på avgiftsfri allmän parkering inom nära avstånd ifrån stadskärnan som detta skapar.
- Östersunds tillväxt innebär att allt fler invånare behöver samsas om stadens begränsade utrymmen och funktioner. Detta ställer i sin tur krav på en mer effektiv användning av stadens parkeringsytor.
- Kommunen har en målsättning om att minska andelen resor som utförs med bil som ett led i att jobba mot bland annat minskad klimatpåverkan, förbättrad luftkvalitet och minskade socioekonomiska klyftor. Analyser har påvisat att en betydande andel av de korta resorna till och från centrala Östersund sker med bil och därmed delvis bör kunna ersättas med andra färdmedel. (1) Dagens parkeringsutbud med bland annat gratisparkering på nära avstånd ifrån stadskärnan bedöms motverka kommunens arbete med att minska andelen resor som utförs med bil.

4. Utgångspunkter

4.1. Definitioner & avgränsning

4.1.1. Allmän parkering

Med allmän parkering menas i denna utredning sådan parkering som är tillgänglig för allmänheten att nyttja. Begreppet ska tolkas i motsats till sådan parkering som exempelvis är reserverad för en viss grupp av kunder eller besökare, för boende eller försedd med andra förbehåll som begränsar vilka grupper som får använda den.

Allmän parkering som begrepp kan i sin tur brytas ner i:

- Parkering belägen på allmän plats, exempelvis kantstensparkering på allmän gata eller parkering på Sjötorget.
- Parkering belägen på kvartersmark som kommunen förfogar över. Exempelvis P-huset vid Residensgränd.
- Parkering belägen på kvartersmark som kommunen inte förfogar över, exempelvis Mittpunktens parkeringshus.

Förslagen på förändringar som beskrivs i denna utredning är avgränsad till att behandla sådan parkering som kommunen har en direkt rådighet över, dvs parkering belägen på allmän plats och parkering belägen på kvartersmark som kommunen förfogar över.

Utredningen är avgränsad till att hantera allmän parkering i centrala Östersund och angränsade områden som påverkar parkeringssituationen i centrala Östersund.

4.1.2. Allmän plats & kvartersmark

Marken i centrala Östersund omfattas av ett lapptäcke av olika detaljplaner som genom plan- och bygglagen reglerar hur marken får användas. I detaljplaner regleras vilken mark som ska användas för allmänna ändamål såsom allmänna gator och torg, samt vilken mark som tillhör enskilda ändamål såsom bostadsbebyggelse, innergårdar och privata gator och parkeringar. Mark som ska användas för allmänna ändamål benämns i plan- och bygglagen som allmän plats, medan mark som avses användas för enskilda ändamål benämns som kvartersmark. En viktig skillnad är att allmän plats per definition ska vara tillgänglig för allmänheten, vilket begränsar vilka möjligheter som finns att exempelvis avsätta allmän plats för en viss målgrupp.

4.2. Lagstiftning

4.2.1. Trafikförordningen (1998:1276)

Trafikförordningen innehåller bestämmelser för alla trafikanter och trafik med fordon, bland annat om hur man får stanna och parkera. De allmänna

bestämmelserna om hur man får stanna och parkera gäller för hela landet, det vill säga oberoende av lokala trafikföreskrifter. Reglerna i trafikförordningen utmärks normalt inte med vägmärken utan fordonsförarna förväntas känna till dessa. (2)

4.2.1. Särskilda parkeringsregler med stöd av lokala trafikföreskrifter (LTF)

Utöver de allmänna bestämmelserna i trafikförordningen finns särskilda regler för stannande och parkering som föreskrivs av kommunen genom lokala trafikföreskrifter. Särskilda bestämmelser som beslutas och föreskrivs av kommunen är bland annat tids- och avgiftsreglering, parkeringsförbud, ändamålsplatser och datumparkering. Utmärkning sker med vägmärken enligt gällande förordning och föreskrifter.

Kommunen kan med fördel använda särskilda bestämmelser om stannande och parkering som ett styrmedel i den övergripande planeringen, och som ett verktyg för att öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt i syfte att främja hållbart resande. (2)

4.2.2. Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.

Kommunen kan reglera parkering genom att avgiftsbelägga parkeringsplatser. Parkeringsavgifter kan vara ett effektivt verktyg för att öka omsättningen på parkerade bilar och för att styra parkeringen till lämpliga platser. Lagen reglerar vilka möjligheter kommunen har att ta ut avgifter för upplåtelse av offentlig plats och innefattar därmed bestämmelser om hur kommunen får ta ut avgifter för parkering på allmänna platser och gator.

Lagen anger att kommunen får ta ut avgifter i den omfattning som behövs för att ordna trafiken. Det innebär att avgifternas storlek inte påverkas av vilka avgifter som tas ut på kvartersmark eller betalningsviljan hos dem som parkerar. Avgiften får i sådana fall fastställas till ett engångsbelopp för en viss period. Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet.

För att underlätta för näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i sitt arbete eller för dem som bor i ett visst område att parkera inom området får avgifter tas ut efter särskilda grunder av dem som beslutet gäller. (2)

4.2.3. Plan och- bygglag (2010:900)

Plan- och bygglagen innefattar bestämmelser om byggande och planläggning av mark och vatten. Begreppen allmän plats och kvartersmark som beskrivs översiktligt i föregående avsnitt har sitt ursprung i plan- och bygglagen. Begreppet allmän plats definieras i plan- och bygglagen som en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Merparten av gatorna och platserna som används av allmänheten i centrala Östersund faller därmed under begreppet allmän plats. En allmän plats ska som utgångspunkt vara tillgänglig för allmänheten och får bara tillfälligt upplåtas för

enskild verksamhet. Att marken ska vara tillgänglig för allmänheten innebär att kommunens möjlighet att förhindra allmänhetens åtkomst eller reservera ytor för enskilda målgrupper är begränsade. Motsatsen till allmän plats är kvartersmark, där fastighetsägaren har ett större handlingsutrymme att bestämma vem som ska ha tillgång till marken. Exempel på kvartersmark är bebyggda fastigheter, privata gator och privat parkering. Även vissa allmän tillgängliga parkeringsanläggningar är belägna på kvartersmark, det gäller exempelvis de privata parkeringsanläggningar som ingår i parkeringsledningssystemet samt kommunens parkeringshus P-huset.

Plan- och bygglagen anger att det i samband med att en obebyggd tomt ska bebyggas även ska ordnas lämpliga utrymmen för parkering i skäligen utsträckning. Denna princip innebär att boendeparkering i första hand ska lösas på kvartersmark i anslutning till bostaden. Eftersom stora delar av bebyggelsen i Östersund är uppförd innan plan- och bygglagens bestämmelser finns det dock en stor mängd bostäder där tillgången till parkering i anslutning till bostaden är begränsad. På grund av bristen på tillgången till mark i centrala Östersund är det begränsade utbudet av parkering på kvartersmark även ett resultat av avvägningar mellan parkering och andra behov. Plan- och bygglagen anger exempelvis att tillgången till friytor ska prioriteras framför parkering vid prövning av bostäder, skolor eller annan jämförlig verksamhet.

4.2.4. Boverkets byggregler

Plan- och bygglagens krav på tillgång till ytor för parkering och angöring och tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga konkretiseras i Boverkets byggregler. Byggreglerna reglerar exempelvis att en angöringsplats för bilar ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Vid nybyggnation är utgångspunkten som regel att dessa behov ska lösas på enskild mark och inte belasta allmän plats. Många befintliga byggnader förlitar sig idag på parkeringsplatser på allmän plats för att lösa kraven i byggreglerna och har av utrymmesskäl stora utmaningar i att hitta sätt att lösa kraven på enskild mark. Vid frågor som berör hantering av allmän parkering kan kraven i Boverkets byggregler därmed behöva beaktas.

4.2.5. Miljökvalitetsnormer luft

Miljökvalitetsnormer är bestämmelser om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt och regleras i miljöbalken. Frågor om trafik berör framför allt miljökvalitetsnormerna genom den påverkan som motorfordon har på luft och vatten genom utsläpp av föroreningar och vägslitage. I Östersund har det konstaterats att luften i centrala Östersund återkommande har överskridit miljökvalitetsnormernas gränsvärden för hälsofarliga partiklar (PM₁₀). Problemet bedöms vara kopplat till halkbekämpning i form av sand och grus i kombination

med den höga användningen av dubbdäck och de relativt slutna gaturummen i centrala Östersund.

På grund av överskridandet av miljökvalitetsnormen har kommunen tagit fram ett åtgärdsprogram som syftar till att säkerställa att miljökvalitetsnormer för luft uppfylls. Åtgärdsprogrammet innefattar ett antal åtgärder som rör gatuunderhåll och innefattar även ett antal åtgärder som syftar till att minska mängden trafik i centrala Östersund. Åtgärdsprogrammets bedömning är att de åtgärder som listas i programmet sannolikt inte räcker för att uppfylla miljökvalitetsnormerna, utan att ytterligare åtgärder behövs.

4.3. Kommunala mål och ställningstaganden

4.3.1. Översiktsplan Östersund 2040

Översiktsplanen är kommunens vision och viljeinriktning om hur marken, vattnet och den bebyggda miljön ska användas och bevaras. Den ska också visa hur kommunen ställer sig till olika allmänna intressen. När det gäller kommunikationer är målet om en förändrad färdmedelsfördelning styrande i den fysiska planeringen. För att nå en ökning av aktiva transporter behöver vår stadsmiljö vara attraktiv och tillgänglig för kollektivtrafik, fotgängare och cyklister. Det ska vara lätt att välja dessa trafikslag. Följande ställningstagande i översiktsplanen gäller specifikt för parkering:

- Kommunen ska verka för parkeringslösningar som gynnar aktiva transporter, gång cykel- och kollektivtrafik.

4.3.1.1. Färdmedelsfördelningsmålet

Kommunfullmäktige har antagit ett mål om att resor i Östersunds tätort ska fördelas mellan olika färdmedel så att 40 % av resorna utförs med bil, 20 % utförs med kollektivtrafik och 40 % utförs med aktiva transporter i form av gång och cykel. Syftet med målet är framför allt att reducera antalet resor som utförs med bil. De bakomliggande motiven är bland annat kommunens klimatambitioner men även övriga utmaningar och potentiella fördelar såsom luftkvalitet, förbättrad folkhälsa och ökad social jämlikhet.

4.3.1.2. Prioriteringsordning - framkomlighetsprincipen

I översiktsplanen finns en framkomlighetsprincip som gäller för de olika trafikslagen. Denna prioriteringsordning utgör också en grund för hur satsningar för trafikslagen kan göras. Utgångspunkten i planering och genomförande är att följande prioriteringsordning ska gälla vid avvägningar och intressekonflikter mellan olika transportslag:

1. Gång och cykel
2. Kollektivtrafik

3. Gods- och varutransporter
4. Biltrafik

4.3.2. Parkeringspolicy

Kommunfullmäktige antog 2016 en parkeringspolicy som anger kommunens inriktning och ställningstaganden i frågor som rör parkering (3). Parkeringspolicyn innefattar bland annat en prioriteringsordning för hur allmän gata ska användas och vilka målgrupper som parkering i Östersund stad som rikta sig till. Policyn innefattar också en geografisk zonindelning av parkeringen, parkeringstal som anger hur mycket parkering kommunen anser behöver tillskapas i samband med bygglovsprövningar och flexibla parkeringstal som möjliggör en reducerad mängd parkering i utbyte mot andra åtgärder som minskar behovet av biltransporter.

För att skapa en anpassad tillgänglighet för de olika trafikslagen anger parkeringspolicyn att den allmänna gatumarken i första hand ska användas för den rörliga trafiken. I centrum utgör gatorna också ett viktigt mötesrum som är grundläggande för det attraktiva stadslivet. Där efterfrågan finns kan delar av utrymmet i stället användas för att möjliggöra möten mellan människor. I andra hand används gatumarken för angöring, lastning och lossning. I tredje hand för cykelparkering, parkering för rörelsehindrade och bilpoolsparkering. I fjärde hand för korttidsbesöksparkering. I femte hand kan boendeparkering på gatumark (avgiftsbelagd) bli aktuell i zon två och tre. Arbetsplatsparkering ska genom reglering av tid och avgift styras till samutnyttjade parkeringsanläggningar inom cirka 600 meter från centrala stan.

Parkeringspolicyn innefattar en beskrivning av kommunens syn på acceptabla gångavstånd till bilparkering för olika typer av verksamheter. Utifrån de fördjupade kunskapsunderlag om parkeringen i centrala Östersund som tagits fram under senare år och kommunens nuvarande målsättningar för trafikens utveckling bedöms det att den del som berör avstånd i parkeringspolicyn behöver ses över. Under 2025 pågår ett arbete med att göra en översyn av den befintliga parkeringspolicyn.

Tabell 1. Beskrivning av acceptabla gångavstånd till olika typer av verksamheter

Acceptabla gångavstånd, Parkeringspolicy Östersunds kommun (2016)	
Verksamhet	Acceptabla gångavstånd till bilparkering
Boende	300 meter
Arbete	600 meter
Besökande	Acceptabla gångavstånd till bilparkering
Bostäder	200 meter
Butiker	300 meter
Angöring	75 meter

4.3.3. Handelspolicy

Kommunfullmäktige antog 2020 en handelspolicy som syftar till att tydliggöra kommunens viljeriktning och mål för handeln utveckling. Handelspolicyns inriktning är att koncentrera handeln till de två primära handelsplatserna Centrum och Odenskog genom att stärka dessa handelsplatsers attraktivitet och säkerställa att deras utbud kompletterar varandra med en bredd av varor och tjänster.

Handelspolicyn har följande fem övergripande mål:

- Ge goda förutsättningar för lokal handel.
- Utveckla stadens två primära handelsplatser.
- Stärk en livskraftig och dynamisk stadskärna.
- Ge förutsättningar för livsmedel där folk bor.
- Planera för handel med god tillgänglighet och minskad klimatpåverkan.

5. Underlag

5.1. Utbud och användning av allmän parkering

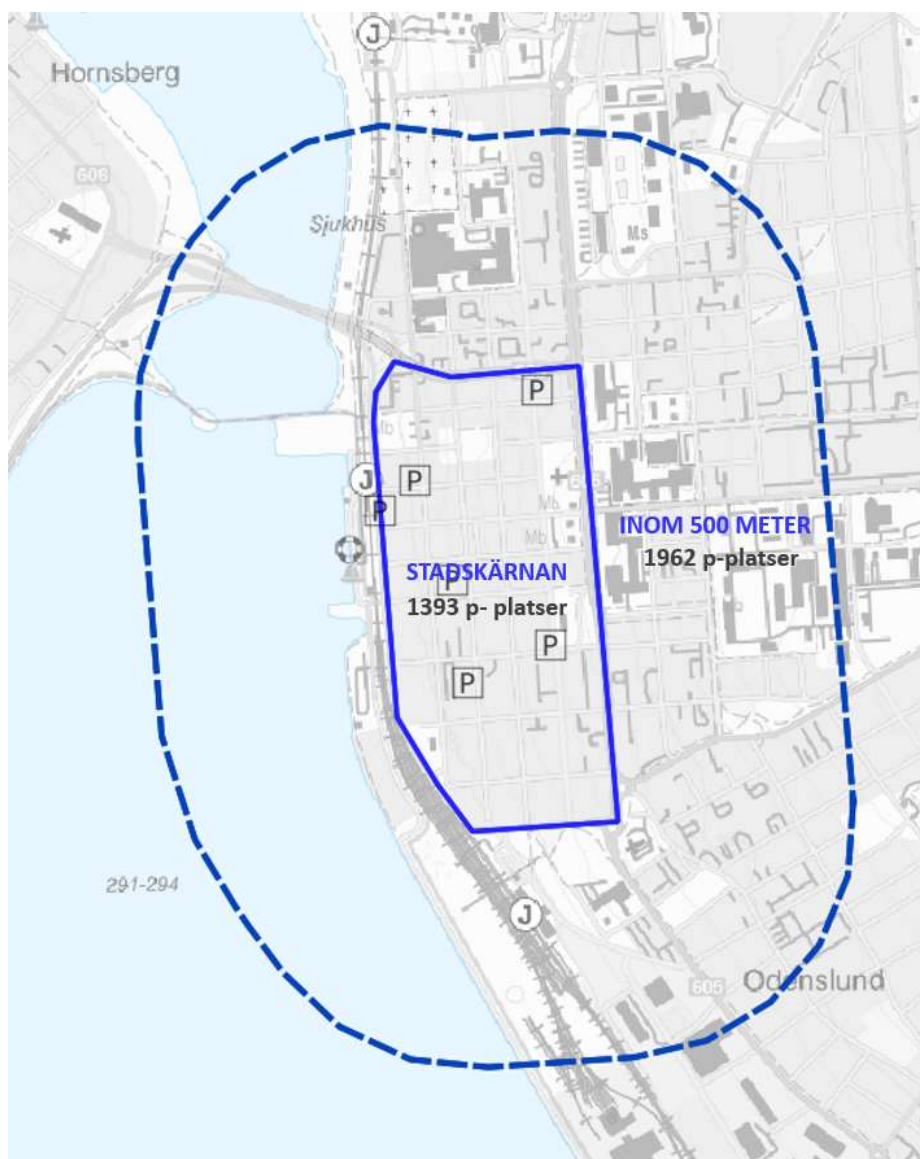
Följande rubrik innefattar en redogörelse av det befintliga kunskapsläget kring den allmänna parkeringen i centrala Östersund. Redogörelsen är avgränsad till att omfatta den allmänna parkeringen som ligger i stadskärnan och inom ett avstånd på 500 meter ifrån stadskärnan. Utanför denna avgränsning finns en stor andel parkering som bedöms nyttjas av besökare, arbetande och boende i stadskärnan. Bland annat finns det omfattande parkering på gatumark i bostadsområdena Karlslund och Odenslund. Det bör även beaktas att det utöver den allmänna parkeringen finns ett stort antal parkeringsplatser som inte är allmänt tillgängliga i centrala Östersund som inte redogörs för i denna utredning.

Statistiken och slutsatser som redogörs för i detta avsnitt är hämtade ifrån den parkeringsutredning (4) som togs fram av konsultföretaget Ramboll 2024, data från parkeringsköp samt förvaltningens egna undersökningar och analyser.

Den allmänna parkeringen i centrala Östersund är fördelad på ett antal större och mindre parkeringsanläggningar samt parkering på allmän gata (s.k. kantstensparkering). Totalt bedöms det finnas cirka 3 355 allmänt tillgängliga parkeringsplatser i eller i nära anslutning till stadskärnan. Platsernas fördelning geografiskt och mellan olika typer av parkering redovisas i tabellen nedan.

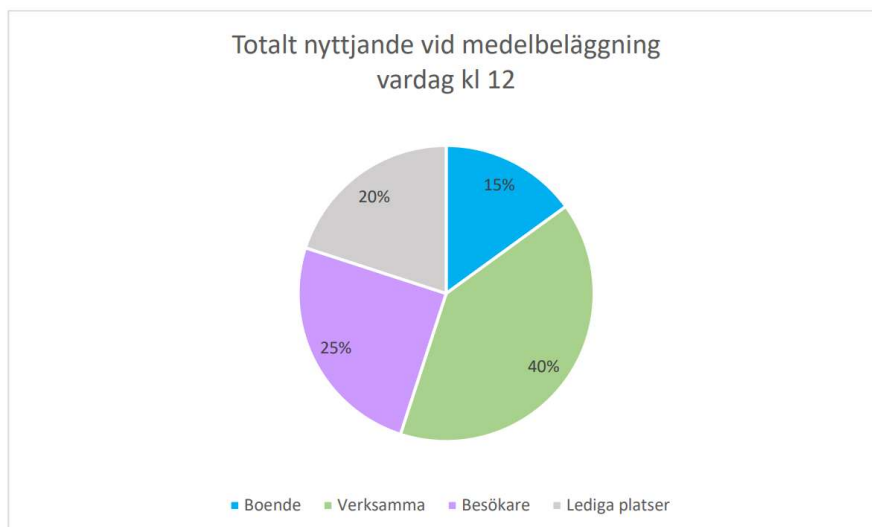
Tabell 2. Sammanställning av det totala utbudet av allmän parkering

Allmän parkering centrala Östersund, totalt utbud			
Område	Platser i större anläggningar	Kantstensparkering & parkering i mindre anläggningar	Totalt antal platser
Stadskärnan	828	565	1393
Inom 500 meter från stadskärnan	99	1863	1962
Totalt antal platser	927	2428	<u>3355</u>



Figur 1. Karta över utbudet av allmän parkering

Parkeringsutredningen ifrån 2024 (4) innefattade en analys av hur den allmänna parkeringen i centrala Östersund används. Analysen konstaterade att ca 40 % av den allmänna parkeringen som finns tillgänglig i centrala Östersund under vardagar nyttjas som arbetsparkering, medan ca 25 % används av besökare, ca 15 % används som boendeparkering och ca 20 % av kapaciteten är oanvänd.



Figur 2 Diagram över vilka användargrupper som nyttjar den allmänna parkeringen i centrala Östersund, Parkeringsutredning 2024 (4)

5.1.1. Större parkeringsanläggningar

De större parkeringsanläggningarna ingår i det kommunala parkeringsledningssystemet som löpande registrerar hur parkeringen i dessa anläggningar används. Ledig kapacitet visas på skyltar runt om i centrala Östersund i syfte att hjälpa trafikanter att hitta ledig parkering i anläggningarna.

Följande parkeringsanläggningar ingår i denna kategori av parkering, av dessa anläggningar är det enbart P-huset, Sjötorget och Skjutbanan som kommunen har en direkt rådighet över då övriga parkeringsanläggningar är i privat ägo. Marken på kvarteret Skjutbanan planeras att utvecklas för bostadsbebyggelse i närtid och den allmänna parkeringen på kvarteret Skjutbanan kommer därmed att tas bort. Parkeringsanläggningarna är försedda med avgifter. Timpriserna varierar stort mellan anläggningar, från 10 kr (Sjötorget) till 30 kr (Mittpunkten). På vissa av anläggningarna finns även möjlighet att köpa parkering dygnsvis eller månadsvis.

Tabell 3. Sammanställning av allmänna större parkeringsanläggningar

Allmän parkering - Större parkeringsanläggningar, Parkeringsutredning för Östersunds innerstad (2024)		
Anläggning	Ägare	Antal allmänt tillgängliga platser
P-huset	Kommunen	320
Sjötorget	Kommunen	99
Skjutbanan*	Kommunen	112
Mittpunkten	Privat	200
Citygaraget	Privat	136
Handelsmannen	Privat	60
Totalt		927

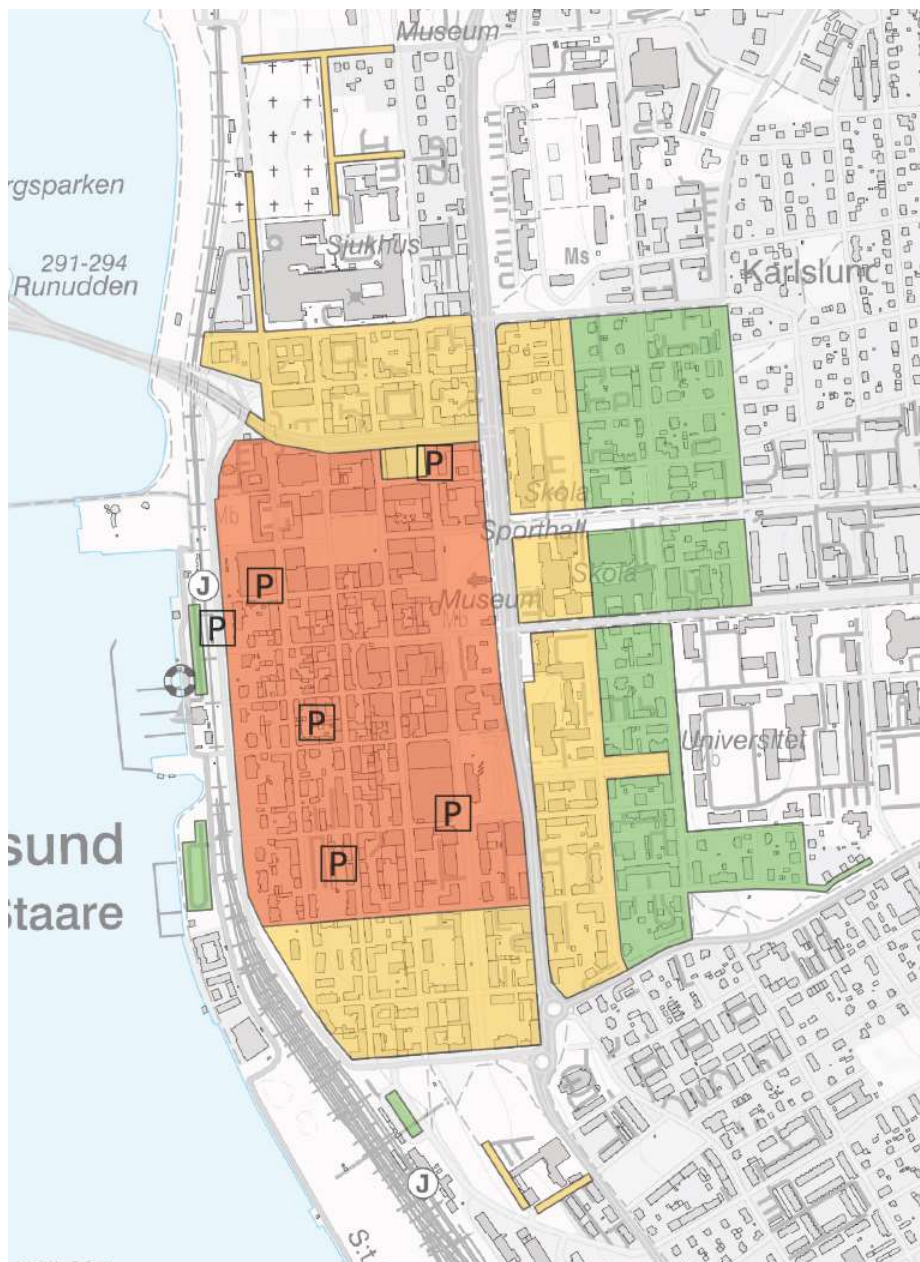
* Befintlig parkering på kvarteret Skjutbanan planeras att utvecklas med bostadsbebyggelse.

I parkeringsutredningen (4) genomfördes en beläggingsstudie av hur parkeringsplatserna i de större parkeringsanläggningarna används på vardagar och helgdagar. Beläggingsstudien visade att medelbeläggningen i anläggningarna är drygt 40-50 %. Beläggingsstudien visar att parkeringen i de större anläggningar är som mest använda på vardagar vid lunch. Vid dessa tider bedöms användningen uppgå till ca 90-95 % av kapaciteten. Drygt hälften av parkeringsplatserna i anläggningarna nyttjas dygnet runt vilket antyder att dessa platser används för tjänstefordon eller boendeparkering där fordon i regel står kvar över natten.

5.1.2. Kantstensparkering & mindre parkeringsanläggningar

Parkering som är belägen på eller i direkt anslutning till allmänna gator benämns ofta som kantstensparkering. I Östersund finns kantstensparkering på stora delar av lokalgatorna i och i anslutning till stadskärnan. Kantstensparkeringen är avgiftsbelagd och avgiften varierar baserat på geografi utifrån ett zonindelningssystem uppdelat i tre zoner (röd, gul och grön) med högst avgift i de mest centrala delarna av staden. Inom ramen för utredningen har en jämförelse mot andra kommuners avgiftsområden och regleringar och avgiftsnivåer utförts. Jämförelsen visar att Östersund har ett mindre avgiftsområde än jämförbara kommuner, att flera andra kommuner tillämpar tidsreglering i centrala lägen, samt att parkeringsavgifterna i Östersund generellt är jämförbara med prissättningen i övriga kommuner (se bilaga 1).

Utöver kantstensparkering finns även ett antal mindre parkeringsytor utanför allmän gata. Ofta har dessa ytor samma typ av reglering och avgifter som kantstensparkering. Exempel på en sådan mindre parkeringsanläggning är markparkeringen vid Gamla skolan samt parkering vid Jämtlands Gymnasium Wargentin. Mängden kantstensparkering och parkering i mindre anläggningar uppgår till cirka 565 platser i stadskärnan, samt cirka 1863 platser inom 500 meter från stadskärnan.



Figur 3 Befintliga parkeringszoner markerade utifrån zonens färg. Befintliga större samlade parkeringsanläggningar markerade med P.

I parkeringsutredningen från 2024 (4) genomfördes en beläggingsstudie av hur kantstensparkeringen i stadskärnan används på vardagar och helgdagar. Beläggingsstudien gjordes genom att filma parkeringsplatserna i centrala Östersund med hjälp av drönare vid fasta tidpunkter och bedöma under vilka tider parkerade fordon tillkom, försvann eller stod kvar. Beläggingsstudien visar att medelbeläggningen för kantstensparkeringen är som högst på vardagar vid kl 10 då ca 61 % av kantstensparkeringen används. Kantstensparkeringen i den norra delen av stadskärnan är överlag mest använd och har en maxbeläggning på 80-90 % vid vissa tider på vardagar. Beläggingsstudien visar alltså på att det finns en betydande mängd kantstensparkering i stadskärnan som inte används (cirka 200

platser) även vid de tider då beläggningen är som högst, framför allt i stadskärnans södra delar. Beläggningsstudiens analys av vilka grupper som använder kantstensparkeringen visar på att ca 60 % av den parkering som sker i stadskärnan under vardagar består av arbetsparkering, medan cirka 20 % används av besökare och cirka 20 % används av boende.

Som ett komplement till parkeringsutredningens beläggningsstudie har statistik från parkeringsköp inhämtats och analyserats. Med parkeringsköp menas här den avgift som betalas när man parkerar inom avgiftsbelagda områden under avgiftstid. Avgiften kan antingen betalas digitalt eller via fysiska parkeringsautomater. När parkeringsköpet sker loggas statistik kring bland annat parkeringens längd. Denna statistik kan sedan användas på en aggregerad nivå för att analysera hur den avgiftsbelagda parkeringen används.

Statistik ifrån parkeringsköp visar att användningen av parkeringen skiljer sig mycket mellan de tre olika avgiftszonerna. I zon röd som omfattar större delen av stadskärnan är merparten av parkeringsköpen korta parkeringen, 90,7 % av parkeringsköpen är under 3 timmar och den genomsnittliga parkeringslängden är ca 1,4 timmar. Statistiken visar dock att de längre parkeringar som sker upptar en betydande del av den totala parkeringskapaciteten. Av den totala tid som parkeringarna i centrala Östersund används under avgiftstid nyttjas ca 40,5 % av tiden för parkeringar som är längre än 3 timmar. Denna bedöms styrka slutsatserna som återges i parkeringsutredningen från 2024 (4) om att en betydande andel av parkeringsplatserna i centrala Östersund nyttjas som arbetsparkering under vardagar.

Tabell 4. Statistik över parkeringsköp och parkeringslängd per avgiftszon

Statistik parkeringsköp i avgiftszoner			
	Zon röd	Zon gul	Zon grön
Antal parkeringsplatser i zon	456*	682	379**
Genomsnittlig beläggning under avgiftstid vardag	46,7 %	32,6 %	31,9 %
Genomsnittlig parkeringslängd per köp	1,4 timmar	2,1 timmar	3,6 timmar
Andel av parkerad tid som utgörs av längre parkeringar (3+ timmar)	40,5 %	59,2 %	78,8 %

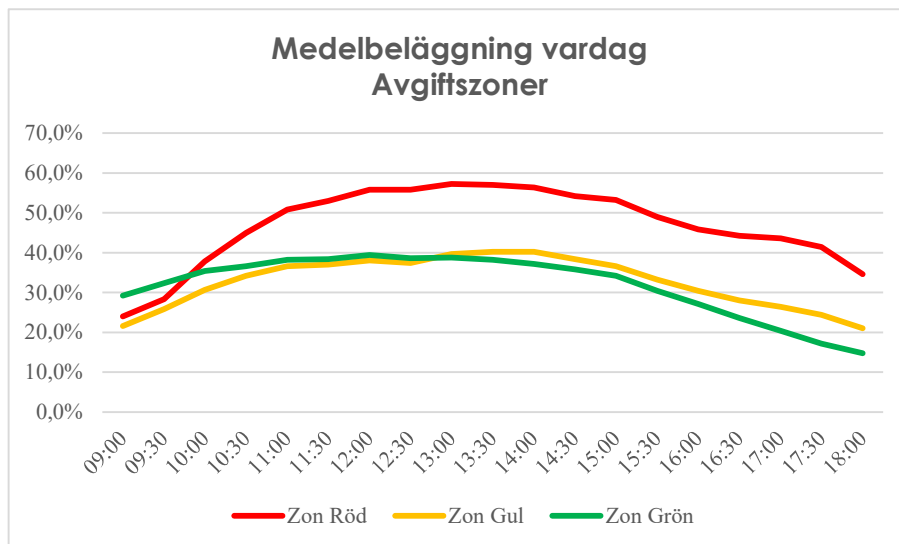
* Skjutbanans parkering ingår i avgiftszonen för zon röd, siffran och beräkningarna inkluderar därför parkering på Skjutbanan.

** Sjötorgets parkeringsplatser ingår i avgiftszonen för zon grön, siffran och beräkningarna inkluderar därför parkering på Sjötorget.

I zon gul och zon grön är parkeringarna som förväntat generellt längre. Den genomsnittliga parkeringstiden i zon gul och zon grön är 2,1 timmar respektive 3,6 timmar. Andelen parkerad tid som utgörs av parkeringar som är längre än 3 timmar är 59,2 % i zon gul och 78,8 % i zon grön. I zon gul och zon grön används alltså merparten av den nyttjande parkeringskapaciteten för längre parkeringar.

Genom att jämföra antalet parkeringsköp vid en viss tid med antalet tillgängliga parkeringar är det möjligt att göra en analys av beläggningsgraden i de olika

betalzonerna vid olika klockslag. Analysen visar att beläggningen generellt är som högst i avgiftszonerna runt lunchtid på vardagar, då beläggningen i zon röd uppgår till ca 57 %, beläggningen i zon gul uppgår till ca 40 % och beläggningen i zon grön uppgår till ca 39 %. Denna analys utgör en kompletterande källa till den beläggningsstudie som gjordes inom ramen för parkeringsutredningen från 2024 (4).



Figur 4. Medelbeläggning för kantstensparkerings och mindre parkeringsanläggningar fördelat per zon.

6. Möjliga åtgärder

6.1. Tidsreglering

6.1.1. Beskrivning av åtgärden

Kommunen har rätt att införa tidsmässiga begränsningar för hur länge allmän parkering för nyttjas. Om tiden inte regleras är utgångspunkten att en parkeringsplats får nyttjas i 24 timmar. I centrala Östersund är nästan ingen kantstensparkering begränsad i tid och får alltså nyttjas i 24 timmar åt gången.

Åtgärden innefattar att en tidsregleringen för parkering i centrala Östersund ändras från 24 timmar till 3 timmar på kanstensparkering och i mindre anläggningar i centrala Östersund.

6.1.2. Motiv

Syftet med åtgärden är att begränsa den typ av parkering som sker över längre tidsperioder i Östersunds stadskärna för att säkerställa att denna parkering i huvudsak används för kortare parkeringar. Eftersom merparten av parkering till näringsverksamheter utgörs av kortare parkeringar är motivet med åtgärden att gynna besöksparkering och på så vis säkerställa att parkeringen i stadskärnan används på ett mer ändamålsenligt sätt. Parkering över längre tid såsom arbetsparkering föreslås i stället styras till parkeringsytor utanför stadskärnan eller i parkeringsgarage genom att dessa ytor inte omfattas av begränsningar i tidsreglering och prissätts på ett sätt som gör det mer förmånligt att parkera på dessa platser än att parkera i stadskärnan.

6.1.3. Utformning

Ändringarna i tidsreglering föreslås omfatta zon röd vilket motsvarar den centrala stadskärnan där merparten av handels- och besöksnäringarna i stadskärnan är belägna och där behovet av besöksparkering därmed bedöms vara som störst.

Tidsreglering föreslås ändras från 24 timmar till 3 timmar inom hela zon röd. På de gator inom zon röd där mest handels- och besöksverksamheter är placerade föreslås i stället en tidsreglering på 1 timmar för att säkerställa en högre omsättning på trafiken. Tidsreglering på 1 timme föreslås omfatta de delar av Prästgatan och Storgatan som ligger i zon röd samt parkeringar vid Busstorget och Gamla skolan. Tidsregleringen föreslås ha samma tidsmässiga begränsningar som befintlig avgiftsreglering i zon röd, dvs kl 09.00-18.00 på vardagar och kl 09.00-15.00 på lördagar.

6.1.4. Effekter

Ett införande av tidsreglering i stadskärnan innebär att parkering över längre tidsperioder under dagtid förbjuds. Längre parkeringar i zon röd bör därmed förflyttas längre ut från stadskärnan eller till samlade parkeringsanläggningar som

inte omfattas av tidsreglering. När längre parkeringar förflyttas från zon röd frigörs parkeringsplatser för kortare parkeringar såsom besöksparkering till stadens besöks- och handelsnäringar. Åtgärden bedöms därför innebära positiva effekter på tillgången till besöksparkering i stadskärnan.

Eftersom åtgärden förflyttar arbetsparkering längre bort ifrån målpunkter i zon röd innebär den längre gångavstånd för verksamma som nyttjar bil som färdmedel till och från arbetsplatsen. Åtgärden bedöms därmed innebära att attraktiviteten i att utföra arbetsresor med bil minskar och att incitamenten att utföra dessa resor med andra färdmedel ökar.

För besökare till stadskärnan bör åtgärden innebära en större tillgång till parkering. Eftersom merparten av besöken till stadskärnan sannolikt är kortare än den föreslagna tidsgränsen på 3 timmar bedöms åtgärden ha begränsade negativa effekter på besökarens tillgång till parkering. Vid behov av parkering över längre tid på dagtid för besöksändamål finns även ett antal samlade parkeringsanläggningar i stadskärnan att tillgå.

6.1.5. Konsekvenser

Förflyttningen av parkeringar till avgiftszoner längre ut från stadskärnan kan få följeffekter på parkeringssituationen i områdena runt stadskärnan. Längre parkeringar som tidigare skett i zon röd förflyttas mest sannolikt till zon gul. Bedömningen är att den allmänna parkeringen i zon gul har kapacitet att hantera denna ökning utan större störningar i trafiken.

Åtgärden syftar till att öka omsättningen på parkeringsplatserna i centrala Östersund och öka besökarens tillgång till parkering. Eftersom flera kortare parkeringar innebär fler trafikrörelser än färre längre parkeringstillfällen kan åtgärden innebära att trafikrörelserna i stadskärnan ökar. En del av denna effekt kompenseras sannolikt av att incitamenten att utföra resor med andra färdmedel än bil ökar. Effekten kompenseras också för av att den ökade tillgången till besöksparkering bör innebära att söktrafiken minskar.

Införandet av tidsreglering får påverkan på möjligheten att nyttja allmän parkering i zon röd som boendeparkering. I dagsläget bedöms en del av gatuparkeringen i zon röd nyttjas som parkering för boende, särskilt under kvälls- och nattid då parkeringen är avgiftsfri. Parkeringsutredningen (4) bedömer att ca 160 allmänna parkeringsplatser i zon röd upptas av boendeparkering natttid, och att ca 60 parkeringsplatser nyttjas för boendeparkering dagtid. Eftersom tidsregleringen föreslås begränsas till att gälla under den tid då parkeringsavgifter tas ut (kl 09.00-18.00) bedöms effekten på boendeparkering under kvälls- och nattid vara begränsad. Införandet av tidsreglering innebär dock att möjligheten att nyttja allmän parkering som boendeparkering under dagtid begränsas. Eftersom kommunens parkeringspolicy anger att gatumarken i den centrala staden i första hand ska användas för rörlig trafik och besöksparkering bedöms denna avvägning mellan tillgången till boendeparkering och tillgången till besöksparkering vara förenlig med policyns inriktning. Det bedöms även att de boende som har behov av

tillgång till parkering under dagtid bör ha möjlighet att vid behov hyra parkering på kvartersmark eller i samlade parkeringsanläggningar i zon röd. Möjlighet att parkera på allmän parkering utan tidsreglering finns därtill även fortsatt inom zon gul i nära anslutning till zon röd. Den föreslagna tidsregleringens effekter på möjligheten till boendeparkering behöver följas upp under tiden efter dess införande. Om oacceptabelt stora olägenheter uppstår för boende i zon röd kan ändringar i regleringen vara aktuella. Kommunen har även möjlighet att införa ett boendeparkeringssystem där boende kan undantas ifrån regleringen.

6.1.6. Kostnader

Införandet av tidsreglering bedöms innebära ett antal kostnader och behov av arbetsinsatser för kommunen. Direkta kostnader består bland annat av material och arbetstid för skyltning samt framtagande av lokala trafikföreskrifter. Åtgärden innebär även behov av att varaktigt utöka tekniska förvaltningens budgetram för att tillgodose kostnader i form av ett ökat behov av kontroller och inköp av system/teknik för att kunna säkerställa att tidsregleringen efterföljs. Delar av kostnaderna bedöms kompenseras av ökade intäkter från parkeringskontroller.

En grov uppskattning av åtgärdens kostnader är ca 200 000 kr i direkta investeringskostnader.

6.2. Utökade parkeringszoner

6.2.1. Beskrivning av åtgärden

Dagens parkeringsavgifter i Östersund utgår ifrån en geografisk zonindelning som syftar till att ordna trafiken i centrala Östersund genom att skilja hur parkering inom olika delar av staden avgiftsbeläggs. Dagens zonindelning är uppdelad i tre zoner, där zon röd omfattar merparten av stadskärnan, zon gul omfattar ett område på 150-200 meter utanför zon röd samt delar runt sjukhusområdet och Österängsparken och zon grön täcker 100-250 meter utanför zon gul i de östra delarna av staden.

Åtgärden innebär förändringar i zonindelningen med en omfördelning av de befintliga zonernas avgränsning samt en utökning av zonsystemets yttre gränser.

6.2.2. Motiv

Åtgärden har ett antal olika motiv. På en övergripande nivå syftar åtgärden till att åstadkomma en ändamålsenlig utformning av avgiftszonerna där samma avgift och reglering som utgångspunkt ska gälla för all parkering inom samma avstånd. Detta syftar i sin tur till att säkerställa att respektive parkeringszon i huvudsak används för den målgrupp som zonen är avsedd för, exempelvis att de inre delarna av avgiftszonen används för besöksparkering medan de yttre delarna i större utsträckning används för arbetsparkering. Den nuvarande avgränsningen av avgiftszonerna bedöms vidare innebära stora ansamlingar av arbetsparkering i bostadsområdena Karlslund och Odenslund där det idag finns möjlighet till

avgiftsfri gatuparkering på ett relativt kort avstånd till stadskärnan. Ansamlingen av arbetsparkering i dessa bostadsområden bedöms vara oönskad på grund av dessa områdens karaktär som renodlade bostadsområden samt gatornas utformning med begränsade dimensioner och den täta förekomsten av in- och utfarter till privata fastigheter. Genom att avgiftsbelägga dessa områden är avsikten att ansamlingen av arbetsparkering i kan minska och i stället fördelas ut mer jämnt över samtliga avgiftszoner och över ett större område.

Åtgärden medför även att möjligheten till att parkera avgiftsfritt i nära anslutning till stadskärnan begränsas och/eller att avståndet från parkering till målpunkter ökar. Åtgärden bedöms därmed innebära att attraktiviteten i att utföra resor med bil minskar och att incitamenten att utföra resor med andra färdmedel ökar. Effekten gäller särskilt arbetsparkering eftersom det i första hand bedöms vara denna typ av parkering som sker i de områden i anslutning till stadskärnan som idag saknar avgift. Eftersom Östersund kommun har en målsättning om att minska andelen resor som utförs med bil bedöms utökningen av zonerna också vara verktyg för att styra trafiken på ett sätt som är förenligt med kommunens målsättningar och en långsiktigt hållbar utveckling och tillväxt i kommunen.

6.2.3. Utformning

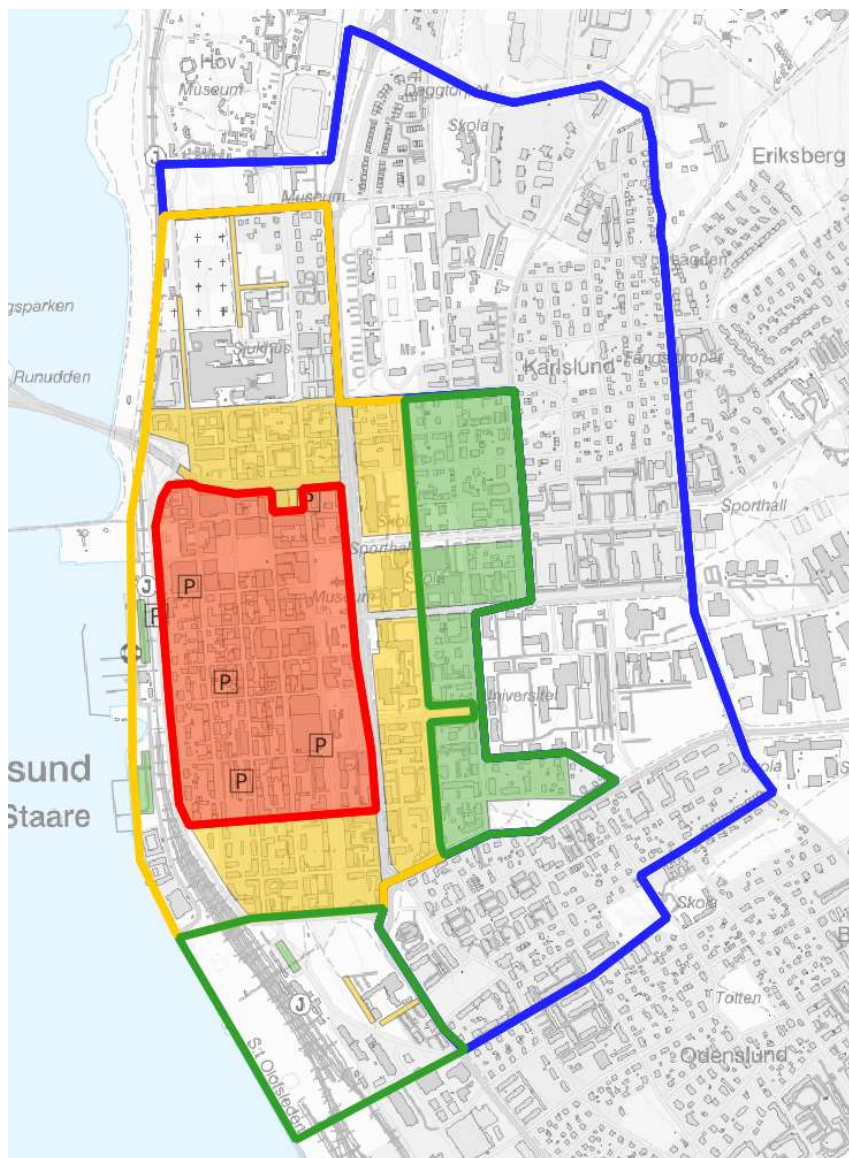
Ändringar i parkeringszoner föreslås ske genom att gränserna mellan de befintliga avgiftszonerna justeras, samt genom att den totala avgiftszonens yta utökas. I denna utredning redovisas en princip för hur ändringarna i avgiftszonerna skulle kunna ske, den exakta utformningen av utökningen behöver sedan studeras närmare inför implementering.

Utredningen föreslår att gränserna mellan de befintliga avgiftszonerna justeras för att skapa en mer konsekvent hantering av parkeringsytor med liknande förutsättningar. Förslag på förändringar är exempelvis att parkeringsytor längs Storsjön såsom Sjötorget och parkeringsytan för Storsjö strand placeras inom zon gul samt att gatunätet i anslutning till centralstationen omfattas av zon grön eftersom stationsområdet utgör en viktig målpunkt. Gatunätet runt sjukhusområdet föreslås ingå i zon gul. Eftersom samtliga gator i sjukhusområdet redan omfattas av zon gul innebär förslaget i praktiken ingen förändring i regleringen av den allmänna parkeringen i detta område.

Utredningen föreslår en utvidgning av avgiftszonen. Med utvidgningen omfattar avgiftszonområdet en yta på ca 750-1000 meter ifrån stadskärnan. Utvidgningen av avgiftszonen innebär att den yttre gränsen mellan avgiftsbelagd och avgiftsfri parkering på allmän plats förskjuts utåt. Ett viktigt motiv i placeringen av avgiftszonen yttre gräns har varit att placera gränsen på ett tillräckligt avstånd ifrån stadskärnan för att det inte ska ske en allt för stor ansamling på angränsande avgiftsfri gatuparkering. Ett annat motiv har varit att försöka placera gränsen på platser som bedöms vara mer lämpliga att hantera en större efterfrågan på gatuparkering. Utvidgningen av avgiftszonen föreslås preliminärt ske genom tillskapandet av en ny avgiftszon med en lägre avgift och en avgiftstid som begränsas till vardagar kl 09.00-18.00. Den nya zonen föreslås preliminärt

benämnas zon blå. Motiveringen bakom utformningen av avgifterna och tidsregleringen i zon blå är att den ska vara möjlig att parkera på över längre tidsperioder såsom exempelvis sker vid arbetsparkering, men samtidigt bidra till en större utspridning av denna parkering över avgiftszonerna. Eftersom avgiftszonen i första hand syftar till att påverka disponeringen av arbetsparkering under vardagar föreslås avgiftsregleringen preliminärt begränsas till att gälla dagtid under vardagar. Avgiften i zon blå föreslås preliminärt sättas till nivå runt 3-5 kr per timme. Den exakta regleringen av avgiften i zonen och vilken prisnivå som ska gälla behöver utredas vidare innan åtgärden implementeras.

Det sammantagna förslaget på utökningen och omfördelningen av zonerna skapar en mer tydlig och ändamålsenlig fördelning av avgiftszonerna där varje zon fyller ett tydligare syfte. Avsikten är att zon röd i huvudsak ska användas för besöksparkering till stadskärnans utbud av service, handel och besöksnäringar. Zon gul och grön har ett blandat syfte där plats ska finnas både för kortare besöksparkering och längre parkering vid behov. Zon blå är tänkt att vara den del av avgiftszonen där parkering över längre tid i huvudsak bör ske för att undvika att denna typ av parkering belastar stadskärnans parkeringsytor och vägnät.



Figur 5. Preliminärt förslag på ny zonindelning. Befintliga zoner markerade med färglagda ytor, förslag på nya zoner markerade med linjer.

6.2.4. Effekter

Förslaget till förändring i avgiftszonerna innebär att en betydande mängd parkering som idag är avgiftsfri beläggs med parkeringsavgifter och att gränsen mellan avgiftsbelagd parkering och avgiftsfri parkering förskjuts längre ut ifrån stadskärnan. Förändringen förväntas innebära att mängden parkering i avgiftsfria zoner som gränsar mot avgiftszon minskar jämfört med dagens situation där det sker en betydande ansamling i gränsen mot avgiftszonen. Förändringen förväntas också innebära att parkeringen i avgiftszonen sprids ut och fördelas mer jämnt eftersom parkeringsplatser med liknande förutsättningar förses med samma avgiftsregleringar.

Förändringen i avgiftszonerna medför ett antal effekter som minskar attraktiviteten i att utföra resor med bil och därmed ökar incitamenten att utföra resor med alternativa färdmedel i enlighet med kommunens färdmedelsfördelningsmål. Effekten uppstår framför allt genom att det införs en kostnad för parkering för de grupper som idag nyttjar avgiftsfri parkering i anslutning till stadskärnan eller parkering inom zon grön. Utökningen av avgiftszonerna geografiska omfattning bedöms vara den förändring som har störst effekt på val av färdmedel eftersom förändringen innebär att tillgången till avgiftsfri parkering på nära avstånd till stadskärnan försvinner.

6.2.5. Konsekvenser

Utvidgningen av avgiftszonerna innebär att allmän parkering i delar av bostadsområden såsom Karlslund och Odenslund som idag är avgiftsfria förses med parkeringsavgifter. För boende i dessa områden som idag nyttjar gatuparkering som boendeparkering medför utvidgningen av parkeringszonerna därmed att en kostnad tillkommer. Principen i plan- och bygglagen och i kommunens parkeringspolicy är att boendeparkering i första hand ska lösas genom privat parkering på kvartersmark. Nästan all bebyggelse inom det område som berörs av utvidgningen av avgiftszonen bedöms ha möjlighet att tillgå någon form av privat parkering. Eftersom privat parkering generellt är avgiftsbelagd är det dock i dagsläget vanligt att boende i stället väljer att använda avgiftsfri allmän parkering på gata som boendeparkering. Av detta skäl bedöms det även finnas betydande vakanser i det privata parkeringsbeståndet i dessa områden, en bedömning som även har bekräftats genom dialog med marknadsaktörer som förvaltar denna parkering. Parkering på privat mark kan därmed utgöra ett alternativ till att parkera på allmän gata när den allmänna parkeringen avgiftsbeläggs. Den utvidgade avgiftszonens konsekvenser för boende i området bedöms begränsas genom att parkeringsavgifter enbart föreslås tas ut dagtid under vardagar. Vid behov har kommunen även möjlighet att införa ett boendeparkeringssystem där boende kan undantas ifrån avgifter eller erbjudas att parkera till en reducerad kostnad.

En fördjupad analys av konsekvenserna för boende bör tas fram innan förslaget att utvidga avgiftszonerna genomförs. En sådan analys bör bland annat göra en mer djupgående analys av tillgången till privat parkering och om utvidgningen av avgiftszonerna medför ett behov av att införa ett boendeparkeringssystem.

Utvidgningen av zonerna innebär att ett stort antal nya skyltar med information om parkeringsreglering behöver införas i de områden där avgifter införs. Eftersom många av dessa områden utgör känsliga kulturmiljöer kan förslaget få en viss negativ effekt på kulturmiljö- och stadsbildsvärden.

6.2.6. Kostnader

Utökningen av avgiftszonerna innebär att det område som är försett med parkeringsregleringar ökar med ca 1 km². Förändringen innebär ett behov av att ta fram nya lokala trafikföreskrifter och genomföra ny skyltning på samtliga gator

som ska omfattas av den nya avgiftszonen och innebär därmed en ökad kostnad i arbetstid och material. Kostnaden för utökningen av zonen beräknas grovt till ca 300 000 kr i direkta investeringskostnader.

Utökningen av zon gul bedöms inte medföra några betydande kostnader eftersom utökningen till största del sker inom ett område som redan är avgiftsbelagt.

6.3. Höjning av parkeringsavgifter

6.3.1. Beskrivning av åtgärden

Parkering i delar av centrala Östersund är idag avgiftsbelagda och indelade i tre parkeringszoner. Parkeringstaxan justeras återkommande i syfte att ordna trafiken. Genom en högre avgift på platser där efterfrågan på parkering är stor, som i en stadskärna eller vid andra stora målpunkter, kan man få en högre omsättning på parkeringsplatserna och därmed ökad tillgänglighet. Åtgärden innebär en höjning av avgifterna i parkeringszonerna för att styra hur parkeringssystemet används av olika målgrupper så att parkering sker på ett effektivt och ändamålsenligt sätt.

6.3.2. Motiv

Syftet med åtgärden är att öka omsättningen i parkeringssystemet i Östersunds stadskärna för att det i huvudsak ska användas för kortare parkeringar. Eftersom merparten av parkering till näringsverksamheter utgörs av kortare parkeringar är motivet med åtgärden att gynna besöksparkering och på så vis säkerställa att parkeringen i stadskärnan används på ett mer effektivt och ändamålsenligt sätt.

Parkering över längre tid såsom arbetsparkering föreslås i stället styras till parkeringsytor utanför stadskärnan eller i större parkeringsanläggningar genom att dessa ytor inte omfattas av begränsningar i tidsreglering eller prissätts på ett sätt som gör det mer förmånligt att parkera på dessa platser än att parkera i stadskärnan.

En höjning av parkeringsavgifter skulle medföra att kostnaden för att resa till och från centrala Östersund med bil ökar. Åtgärden bedöms därmed innebära att attraktiviteten i att utföra resor med bil minskar och att incitamenten att utföra resor med andra färdmedel ökar.

6.3.3. Utformning

Ett förslag på hur höjningen skulle kunna utformas finns i den parkeringsutredning (4) som tagits fram av konsultföretaget Ramboll. Prisnivåerna är satta för att skapa en större distinktion mellan den yttre zonen (zon grön) och parkeringszonerna som omfattar Östersunds stadskärna (zon röd och gul).

En höjning av parkeringsavgifterna skulle kunna ske till följande prisnivåer baserade på parkeringsutredningen (4), avgifterna är uppräknade från 2022 års prisnivå till 2024. Det föreslås ingen förändring av de tider som taxan gäller, parkeringarna är avgiftsbelagda under dagtid (vardagar kl 09.00-18.00 och lördag kl 09.00-15.00).

Tabell 5. Föreslagna parkeringsavgifter

Parkeringsavgift	Zon röd	Zon gul	Zon grön
Nuvarande avgift (2024)	20 kr/h	15 kr/h	10 kr/h
Föreslagen avgift, steg 1*	28 kr/h	22 kr/h	11 kr/h
Föreslagen avgift, steg 2*	39 kr/h	28 kr/h	11 kr/h

* Förslag på avgiftsnivåer ifrån Parkeringsutredning (Ramboll 2024), indexuppräknade till prisnivåer motsvarande 2025-01-29

Hur avgiftshöjningen ska fördelas mellan markparkering och större kommunala parkeringsanläggningar bör också ses över. Generellt bör prissättningen utformas så att det är relativt mer attraktivt att parkera i större parkeringsanläggningar.

Vilken avgiftsnivå som ska gälla behöver utredas vidare innan åtgärden implementeras. Effekterna av åtgärden i steg 1 bör även utvärderas innan nästa steg eller vidare förslag vidtas.

Ett förslag är också att utforma en princip för både beräkning och indexjustering av parkeringstaxan. Indexjustering innebär dels att taxan kan följa utvecklingen för de kommunala de kostnaderna, dels att det kan ske en anpassning till den allmänna kostnadsutvecklingen i samhället. Det kan till exempel vara lämpligt att se över taxan enligt en framtagna princip vart tredje år och basera indexjustering på prisindex för kommunal verksamhet (PKV). Det är också möjligt att utifrån detta införa en taxebestämmelse som innebär att ansvarig nämnd kan göra en indexuppräkning för att anpassa parkeringstaxan till rådande kostnadsläge utan att det finns någon politisk ambition att förändra grundtaxan. (5)

6.3.4. Effekter

Parkeringsutredningen (4) har gjort en bedömning av vilken effekt en höjning av parkeringsavgifterna skulle få. Utredningen pekar på att höjning av avgifter påverkar samtliga parkörers villighet att parkera, men att effekten av höjda avgifter blir störst på grupper som använder parkeringen återkommande och över längre perioder som vid arbetsparkering. Grupper som använder parkeringen mer oregelbundet och under kortare tidsperioder såsom besökare och kunder till centrumhandeln är mindre känsliga för prisförändringar.

De parkerandes känslighet för prisförändringar kan beskrivas med hjälp av den så kallade priselasticiteten. Denna relaterar en procentuell förändring av priset till den uppkomna procentuella förändringen av efterfrågad volym. För besökare är priselasticiteten -0,255 vilket betyder att en avgiftshöjning på exempelvis 10 % minskar efterfrågan på parkering med $-0,2 \cdot 10 = -2$ %. Besöksparkeringen är alltså inte särskilt känslig för höjningar eller sänkningar av avgiften. Verksamma är dock mer känsliga för avgiftsförändringar. För denna grupp är motsvarande priselasticitet -0,6. En generell prishöjning påverkar således framför allt verksamma.

Tabell 6. Möjlig effekt av avgiftsförändringar baserat på priselasticitet

	Priselasticitet	Procentuell förändring av pris	Efterfrågan på parkering
Verksamma	-0,60	40% (20 kr till 28 kr)	-24 %
Besökare	-0,255	40% (20 kr till 28 kr)	-8 %

Effekten av detta är att parkering som används för längre tidsperioder minskar inom zon röd och gul. Samtidigt förväntas en ökad användning av parkering i zon grön samt utanför avgiftszonen. I stadskärnan ökar omsättningen i parkeringssystemet vilket skapar en bättre tillgänglighet för besöksparkering. Kortsiktigt kan detta ge en viss ökning av trafikrörelser, men på lång sikt bör åtgärden innebära att det blir mer attraktivt att välja andra färdmedel än bil.

6.3.5. Konsekvenser

Det finns ett socioekonomiskt perspektiv på åtgärden eftersom den är utformad på så sätt att de som har möjlighet att betala en högre avgift kan fortsätta att parkera under längre tid. Det gör det också svårare att rikta åtgärden mot parkering som sker över längre tid i jämförelse med till exempel åtgärden tidsreglering som gäller för samtliga parkörer.

6.3.6. Kostnader

En höjning av avgifterna kan genomföras inom ramen för ordinarie verksamhet och bör inte innebära någon extra kostnad.

6.4. Stegande parkeringsavgift

6.4.1. Beskrivning av åtgärden

Parkering i delar av centrala Östersund är idag avgiftsbelagda och indelade i tre parkeringszoner. Åtgärden innebär att parkeringsavgiften stegras timme för timme eller vid ett visst tidsintervall för att minska efterfrågan på parkeringar över längre tid och på så vis styra hur parkeringssystemet används av olika målgrupper.

6.4.2. Motiv

Syftet med åtgärden är att öka omsättningen i parkeringssystemet i Östersunds stadskärna för att det i huvudsak ska användas för kortare parkeringar. Eftersom merparten av parkering till näringsverksamheter utgörs av kortare parkeringar är motivet med åtgärden att gynna besöksparkering och på så vis säkerställa att parkeringen i stadskärnan används på ett mer effektivt och ändamålsenligt sätt.

Parkering över längre tid såsom arbetsparkering föreslås i stället styras till parkeringsytor utanför stadskärnan eller i större parkeringsanläggningar genom att

dessas ytor inte omfattas av begränsningar i tid eller prissätts på ett sätt som gör det mer förmånligt att parkera på dessa platser än att parkera i stadskärnan.

6.4.3. Utformning

Generellt har de flesta kommuner en fast parkeringsavgift per timme, det finns dock ett fåtal exempel på kommuner som har olika avgifter beroende på hur länge parkeringen pågår. I de fallen gäller den stegrande avgiften i parkeringszonen som omfattar centrumkärnan. Detta motsvarar zon röd i Östersund. Utformningen av avgiftsmodellen kan se olika ut, taxan kan till exempel stegras på olika sätt, vid ett visst tidsintervall gäller sedan samma taxa för resterade timmar, se Tabell 7. Exempel på utformning av stegrande Östersund har idag en parkeringsavgift (20 kr/h) som ligger i nivå med de första två timmarna i exemplen, därefter kan en möjlig modell vara att avgiften ökar till 40 kr/h.

Tabell 7. Exempel på utformning av stegrande parkeringsavgifter

	Första timmen	Andra timmen	Tredje och resterande timmar	Total avgift 3 h	Total avgift 8 h
Exempel Uppsala (zon A)	20 kr/h	20 kr/h	35 kr/h	75 kr	250 kr
Exempel Västerås (zon röd)	20 kr/h	25 kr/h	40 kr/h	85 kr	285 kr
Östersund nuvarande avgift (2024, zon röd)	20 kr/h	20 kr/h	20 kr/h	60 kr	160 kr
Östersund tidsdifferentierad avgift (zon röd)	20 kr/h	20 kr/h	40 kr/h	80 kr/h	280 kr

Denna åtgärd behöver utredas mer i detalj för att det ska gå att ge svar på vilken utformning av avgiftsmodellen som är lämplig samt vilken avgiftsnivå som ger önskad effekt och är skälig innan åtgärden implementeras.

6.4.4. Effekter

Parkeringsutredningen (4) har gjort en bedömning av vilken effekt en linjär höjning av parkeringsavgifterna skulle få, detta kan dock inte appliceras direkt på en åtgärd som gäller stegrande parkeringsavgift men generellt påverkar en höjning av avgifter samtliga parkörers villighet att parkera. Effekten av höjda avgifter blir störst på grupper som använder parkeringen återkommande och över längre perioder som vid arbetsparkering medan grupper som använder parkeringen mer oregelbundet och under kortare tidsperioder såsom besökare och kunder till centrumhandeln är mindre känsliga för prisförändringar.

För att ändå få en uppskattning av effekten kan de parkerandes känslighet för prisförändringar beskrivas med hjälp av den så kallade priselasticiteten. Denna relaterar en procentuell förändring av priset till den uppkomna procentuella förändringen av efterfrågad volym. I exemplet höjs den totala parkeringsavgiften

för 8 timmar med 75%, med en priselasticitet på -0,6 för verksamma skulle det kunna innebära en minskning av efterfrågan på parkering med 45% i gruppen som parkerar över längre tid.

Effekten av detta är att parkering som används för längre tidsperioder minskar inom zon röd. Samtidigt förväntas en ökad användning av parkering i zon gul och grön samt utanför avgiftszonen. I stadskärnan ökar omsättningen i parkeringssystemet vilket skapar en bättre tillgänglighet för besöksparkering. Kortsiktigt kan detta ge en viss ökning av trafikrörelser, men på lång sikt bör åtgärden även innebära att det blir mer attraktivt att välja andra färdmedel än bil vilket i sin tur dämpar trafikaarbetet.

Det är dock oklart när effekten av åtgärden kan ge en ökad omsättning i parkeringssystemet till förmån för besökare, det finns risk att det sker först efter en längre tid. Det är möjligt att prisökningen skulle behöva vara ännu högre eller att utformningen av tidsdifferentieringen behöver gå från en lägre till en högre prisnivå snabbare för att ge den effekt som eftersträvas.

6.4.5. Konsekvenser

Enligt den kommunala avgiftslagen ska avgiften fastställas till ett engångsbelopp för en viss period, alla trafikanter ska också behandlas lika och betala avgift enligt samma villkor. Det råder olika tolkningar kring om stegrande avgifter är förenligt med gällande lagstiftning. Det krävs en grundligare utredning av åtgärden för att det ska vara möjligt att motivera att föreslagna avgifter är nödvändiga och skäliga utifrån lagstiftningen.

Det finns även ett socioekonomiskt perspektiv på åtgärden eftersom den är utformad på så sätt att de som har möjlighet att betala en högre avgift kan fortsätta att parkera under längre tid. Det gör det också svårare att rikta åtgärden mot parkering som sker över längre tid i jämförelse med till exempel åtgärden tidsreglering som gäller för samtliga parkörer.

6.4.6. Kostnader

En höjning av avgifterna kan genomföras inom ramen för ordinarie verksamhet och bör inte innebära någon extra kostnad. Införande av en stegrande parkeringsavgift omfattar dock uppgradering av tekniska system samt ändring av lokala trafikföreskrifter.

6.5. Tillgängliggöra parkering för vissa målgrupper

6.5.1. Parkering för rörelsehindrade

På allmän plats kan kommunen reservera parkeringsplats för specifika behov genom lokala trafikföreskrifter, det gäller endast vissa trafikantgrupper och begränsas till nyttoparkering, boendeparkering och parkering för rörelsehindrade. Det finns idag ett 40-tal parkeringsplatser för rörelsehindrade i centrala Östersund, det krävs ett särskilt parkeringstillstånd för att få nyttja dessa parkeringar. Med ett parkeringstillstånd är det till exempel även tillåtet att parkera på allmän parkeringsplats utan att betala avgift och under en längre tid är vad som är reglerat. Det är också tillåtet att parkera där det är skyltat parkeringsförbud och på gånggata.

En möjlig åtgärd för att öka tillgången på parkeringsplatser för rörelsehindrade är att reglera om befintliga parkeringsplatser till parkering för rörelsehindrade eller att till skapa nya, dessa bör i så fall ligga i nära anslutning till relevanta målpunkter och fördelas jämnt inom zonerna. Effekten av ett större utbud av parkeringsplatser för rörelsehindrade är att det förenklar möjligheten att hitta tillgänglig parkering.

Åtgärden kan genomföras inom ramen för ordinarie verksamhet och bör inte innebära någon extra kostnad.

Utredningen har dock inte kunnat påvisa om det finns ett behov eller inte av att utöka antalet parkeringar för rörelsehindrade i dagsläget. I praktiken finns det goda möjligheter att parkera även på platser där det inte är skyltat parkering för rörelsehindrade samt på platser där det annars inte är tillåtet att parkera.

Om denna målgrupp har behov av kortare parkering gagnas den även av åtgärdsförslagen som ökar tillgången till besöksparkering såsom ändrad tidsreglering och stegrad parkeringsavgift.

6.5.2. Parkering för vissa målgrupper

På allmän plats gäller likställighetsprincipen i kommunallagen och där kan kommunen inte reservera parkeringsplats för specifika behov. Kommunen får besluta om lokala trafikföreskrifter för en viss trafikantgrupp, ett visst fordonsslag eller för fordon med viss last.

På kvartersmark har kommunen som markägare formellt möjlighet att besluta om vilka parkeringsregler som ska gälla på marken eller i parkeringshus. På kvartersmark kan platser reserveras för en viss person, ett visst fordon eller på annat lämpligt sätt. En plats som reserverats utmärks med vägmärke som innebär att det är förbjudet att stanna och parkera för annat ändamål än det angivna. Om endast ett visst fordonsslag eller en viss trafikantgrupp får stanna och parkera anges det på en tilläggstavla.

Det kan dock vara svårt att på ett tydligt sätt skylta vilken målgrupp parkeringen är reserverad för. En möjlig åtgärd kan då vara att införa parkeringstillstånd för vissa målgrupper, exempelvis äldre.

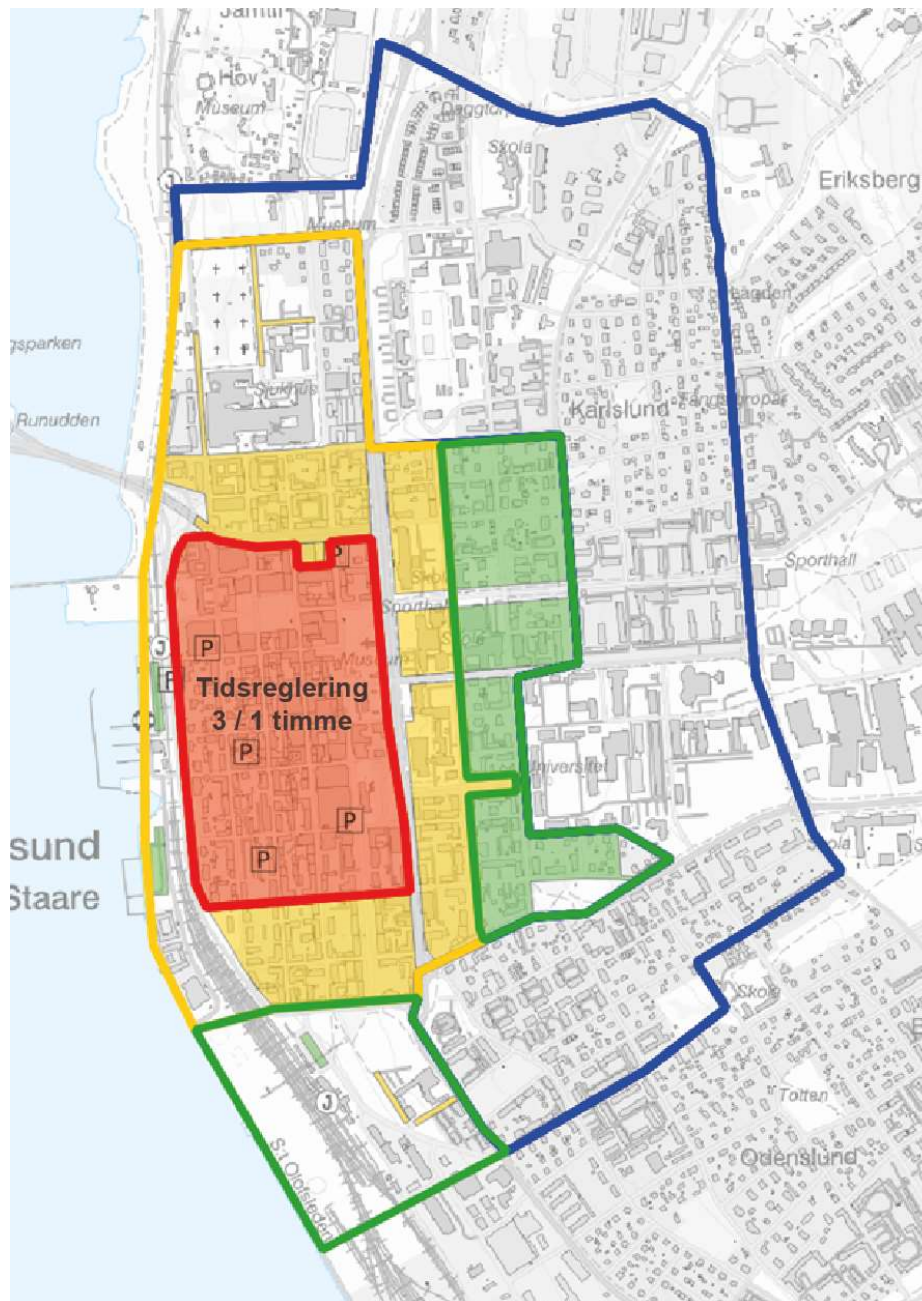
Kommunen förfogar endast över parkering på kvartersmark i P-huset. Där är det redan idag en stor efterfrågan på de befintliga parkeringstillstånden för dem som parkerar ofta i P-huset (6). Det uppstår då frågor kring vilka målgrupper som är prioriterade, hur sådana målgrupper ska definieras samt hur ett sådant system utformas, administreras och efterlevs.

Att premiera bilanvändning är inte heller förenligt med kommunens miljö- och klimatmål, det kan dock vara aktuellt för målgrupper som inte har alternativ till bilen. Då kan en lämplig åtgärd snarare vara att se över på vilka grunder de befintliga parkeringstillstånden beviljas. I det fallet kan kommunorganisationens behovskriterier för arbetsplatsparkering vara en utgångspunkt.

Om denna målgrupp har behov av kortare parkering gagnas den även av åtgärdsförslagen som ökar tillgången till besöksparkering såsom ändrad tidsreglering och stegrad parkeringsavgift.

7. Rekommenderad åtgärd

7.1. Tidsreglering i kombination med utökade parkeringszoner



Figur 6. Figur som sammanfattar föreslagna åtgärder. Tidsreglering inom zon röd samt utökning av parkeringszoner enligt streckade linjer.

Tidsreglering föreslås ändras från 24 timmar till 3 timmar inom hela zon röd. På de gator inom zon röd där mest handels- och besöksverksamheter är placerade föreslås i stället en tidsreglering på 1 timme för att säkerställa en högre omsättning på

trafiken. Tidsreglering på 1 timme föreslås omfatta de delar av Prästgatan och Storgatan som ligger i zon röd samt parkeringar vid Busstorget och Gamla skolan. Tidsregleringen föreslås vara begränsad till att gälla under de tider då parkeringen är avgiftsbelagd (vardagar kl 09.00-18.00 och lördag 09.00-15.00).

Utökningen av parkeringszonerna föreslås ske genom att det avgiftsbelagda området utökas med ca 1 km². Utökningen föreslås i huvudsak ske genom tillskapandet av en ny avgiftszon med en lägre taxa (3-5 kr) och där avgiften begränsas till att gälla dagtid under vardagar (kl 09.00 – 18.00). Utredningen föreslår även vissa omfördelningar i gränserna mellan befintliga avgiftszoner.

Utredningen rekommenderar inte att en höjning av parkeringsavgifterna eller ett införande av stegrande parkeringstaxa sker i samband med införandet av tidsreglering och utökning av parkeringszonerna. Tidsreglering har en hög effekt eftersom regleringen gäller för alla som parkerar över längre tid medan effekten av avgiftshöjningar beror på priselasticiteten. En avgiftshöjning påverkar också i viss mån parkering under kortare tid. I ett nästa steg är förändringar av parkeringstaxan dock ett styrmedel som kommunen bör använda sig av för att effektivisera parkeringssystemet och ordna trafiken. Däremot rekommenderar utredningen att det ska tas fram en metod för både beräkning och indexjustering av parkeringstaxan.

I samband med den fortsatta beredningen av ärendet krävs en fördjupad utredning av detaljerna i de föreslagna åtgärderna. Utredningsarbetet sker i samverkan mellan berörda förvaltningar. För att kunna följa upp utvecklingen av parkeringssystemet är det viktigt att göra före- och eftermätningar vid implementering av åtgärderna. Exempel på detta kan vara trafikmätningar, beläggningsstudier och analys av data från betalsystemet. Kostnader för uppföljning behöver ingå i finansiering av åtgärderna.

7.2. Samlade effekter av rekommenderade åtgärder

Utökningen och omfördelningen av parkeringszonerna bedöms innebära att den allmänna parkeringen i centrala Östersund ges en tydligare och mer ändamålsenlig utformning som är förenlig med kommunens målsättningar för utvecklingen av stadskärnan och trafiken i centrala Östersund. Regleringarna bedöms skapa en större tydlighet kring vilket syfte och vilka målgrupper de olika delarna av avgiftszonen är tänkt att tillgodose där en viktig del är att försöka styra arbetsparkeringen till de yttre avgiftszonerna för att minska belastningen på innerstadens parkeringar och vägnät.

Införandet av tidsreglering i zon röd kommer sannolikt att innebära en överspillningseffekt där parkering som tidigare skett i zon röd till stor del förflyttas längre ut i avgiftszonerna. Utvidgningen av parkeringszonerna spelar en roll i att hantera denna överspillningseffekt genom att säkerställa att parkeringen i de yttre zonerna fördelas mer jämnt och ändamålsenligt.

Införandet av tidsreglering och utökningen av avgiftszonerna får konsekvenser för möjligheten att nyttja allmän parkering som boendeparkering i zon röd, innebär att boendeparkering på allmän plats i zon blå som idag är gratis blir avgiftsbelagd. Åtgärdernas konsekvenser på boendes tillgång till parkering behöver utredas vidare innan åtgärderna implementeras. Utifrån dagens kunskapsläge bedöms effekterna på boendeparkering i zon röd vara begränsade, medan effekterna på boendeparkering i zon blå är mer svårbedömda men sannolikt begränsas av den begränsade avgiftstid och lägre taxa som föreslås i zon blå, samt av tillgången till parkeringsplatser på kvartersmark.

7.3. Parkering för vissa målgrupper

Utredningen har inte kunnat påvisa om det finns ett behov eller inte av att utöka antalet parkeringar för rörelsehindrade i dagsläget. Om det är en prioriterad fråga behöver behovet utredas närmare, ingen åtgärd föreslås i nuläget.

Att anvisa parkering för vissa målgrupper på allmän gata är inte möjligt, det finns dock möjlighet att göra åtgärder som prioriterar parkering för vissa målgrupper på kvartersmark. Om det är en prioriterad fråga krävs en fördjupad utredning kring om det är lämpligt, vilka målgrupper som är prioriterade och hur ett sådant system i så fall kan utformas. Det bör i första hand vara aktuellt att se över på vilka grunder de befintliga parkeringstillstånden beviljas. Ingen åtgärd föreslås i nuläget.

Om målgrupperna har behov av korttidsparkering gynnas de indirekt av den rekommenderade åtgärden.

7.4. Förslag till beslutspunkter

Då Tekniska nämnden enligt nämndens reglemente ansvarar för parkeringsfrågor behöver de bereda ärendet inför beslut i Kommunfullmäktige. Kommunstyrelsen kommer att hantera ärendet innan Kommunfullmäktige.

Nedan ges förslag på beslutspunkter från Tekniska nämnden till Kommunfullmäktige.

1. Tekniska nämnden föreslår Kommunfullmäktige att tidsreglering för parkering införs. Åtgärden innebär att parkeringstiden ändras från 24 timmar till 3 timmar inom röd zon samt till 1 timme på Prästgatan, Storgatan och parkeringar vid busstorget och Gamla skolan.
2. Tekniska nämnden föreslår Kommunfullmäktige att godkänna förslaget till förändrade parkeringssoner.
3. Kommunfullmäktige ger Tekniska nämnden i uppdrag att utforma en princip för både beräkning och indexjustering av parkeringstaxa.

Åtgärdsförslaget som gäller parkeringssoner omfattar även ändringar i parkeringstaxan vilket behöver behandlas av Tekniska nämnden som ett separat ärende med beslutspunkter enligt *Instruktion för framtagande av taxa* om förslaget bifalls. Det behöver även framgå i en beslutspunkt hur åtgärderna ska finansieras.

8. Referenser

1. **Ramboll.** *Mobilitetsutredning Östersund.* 2024.
2. **Sveriges kommuner och regioner.** Parkeringshandbok. [Online]
<https://skr.se/download/18.583b3b0c17e40e3038449020/1642427659877/7585-535-6.pdf>.
3. **Östersunds kommun.** *Parkeringspolicy för ett hållbart Östersund.* 2016.
4. **Ramboll.** *Parkeringsutredning för Östersunds innerstad.* 2024.
5. **Sveriges kommuner och regioner.** Indexjustering av avgifter i taxan. [Online]
<https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/miljoklimatochhalsa/taxormiljokontoren/miljobalken/indexjusteringavavgifteritaxan.46810.html>.
6. **Östersunds kommun.** Parkera i centrum. [Online]
<https://www.ostersund.se/trafik-och-infrastruktur/biltrafik/parkering/parkera-i-centrum.html#phus>.

Bilaga 1 – Jämförelse avgiftszoner andra kommuner



Östersund
1,01 km²



Sundsvall
2,03 km²



Gävle
4,19 km²



Umeå
2,07 km²



Luleå
1,87 km²

Kommun	Storlek avgiftsområde	Högsta avgift	Lägsta avgift	Tidsreglering	System boende-parkering
Östersund	1,01 km²	20 kr	10 kr	Nej	Nej
Sundsvall	2,03 km²	15 kr	6 kr	2 timmar	Nej
Gävle	4,19 km²	15 kr	3 kr	2 timmar	Ja
Umeå	2,07 km²	25 kr	8 kr	1 / 3 timmar	Nej
Luleå	1,87 km²	18 kr	10 kr	2 timmar	Nej (Årskort med reducerat pris finns)