



Jessica van Rooyen

Tekniska Servicenämnden

jessica.vanrooyen@trelleborg.se

Parkeringsavgift - införande under 2024

Sammanfattning

Enligt *Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025* (2017) framhålls att Trelleborgs kommun ska införa parkeringsavgifter i de centrala delarna av tätorten. Med utgångspunkt i det har tekniska serviceförvaltningen arbetat fram en skrivelse kring införandet av parkeringsavgifter i Trelleborgs kommun.

Parkeringsavgifter införs vanligtvis för att begränsa tiden fordon parkeras på en parkeringsplats och/eller för att påverka efterfrågan på en parkeringsplats så att rätt bil kan styras till rätt plats och tillgängligheten förbättras. All parkering kostar och idag subventioneras kommunala parkeringsanläggningar delvis eller helt med kommunala medel. Parkeringsavgifter kan vara ett incitament till att göra hållbara resval till stadens mest centrala delar, vilket bland annat är i enlighet med kommunens parkeringsstrategi och fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad 2035. Tekniska serviceförvaltningen är av uppfattningen att ett införande av betalparkering är ett viktigt verktyg för att styra parkeringen och skapa tillgänglighet till centrum. Särskilt för dem som inte har möjlighet att ta sig till Trelleborgs centrum med annat färdmedel än bil.

Många har uppfattningen att besökare överger centrum vid införande av parkeringsavgifter. Tidigare studier framhåller dock att införande av parkeringsavgifter i centrala lägen inte medför någon negativ inverkan på centrumhandeln utan kan snarare ha en positiv effekt. Detta eftersom avgifterna kan leda till en attraktivare och lugnare trafikmiljö i centrum med mindre söktrafik, emissioner och buller.

Det finns olika betalningssystem för köp av parkeringen. De flesta kommuner erbjuder kort- och telefonbetalning. En del kommuner håller dock på att avveckla möjlighet till betalning i fysisk automat, detta med hänseende till att parkerare i dagsläget primärt betalar sin avgift via telefonbetalning. Fysiska automater är kostsamma både utifrån investering och drift. Priset för telefonparkering skiljer sig mellan olika leverantörer, men generellt handlar det om några enstaka procent av parkeringsavgiften. Gällande ett betalsystem med telefonparkering existerar generellt sett inte några driftkostnader.

För att prioritera besökare, framför andra parkörer, till centrum anser tekniska serviceförvaltningen att avgiften ska vara något högre i de mest centrala delarna, medan avgiften kan vara något lägre en bit från centrum. Förvaltningen föreslår en taxa på 15 respektive 10 kr per timme. Tidsregleringen för avgift föreslås vara kl. 9-18 på vardagar och kl. 9-15 på lördagar. Detta möjliggör för boende att parkera gratis när merparten av verksamheterna i centrum håller stängt. Vidare föreslår även tekniska serviceförvaltningen att boende inom ett avgränsat område tilldelas möjlighet att parkera till en reducerad taxa via så kallade boendeparkeringsstillstånd.

Tekniska serviceförvaltningen föreslår ett införande av avgiftsbelagd parkering i Trelleborgs kommun från och med 1 januari 2024. I realiteten införs avgiftsbelagd parkering först när de lokala trafikföreskrifterna för aktuell parkering är beslutad samt att vägmärken är uppsatta, vilket möjliggör ett succesivt införande.

Från antaget beslut till att parkeringsavgift kan införas i Trelleborgs kommun uppskattar tekniska serviceförvaltningen att det kommer ta 12 månader, detta förutsatt att resurser tillsätts till arbetet. Inom berörd tid behöver bland annat aktörer för betallösningar upphandlas, lokala trafikföreskrifter hanteras och skyltning uppföras.

Beslutsunderlag

Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025, 2017-12-18 KF § 230
Trelleborg boendeparkering, Sweco, 2018-04-26
Fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad 2035, 2023-01-30 KF §16
Tyréns (2023). Parkeringsstudie Trelleborg.

Tekniska Serviceförvaltningens förslag till beslut

Tekniska servicenämnden föreslås besluta föreslå kommunfullmäktige besluta att införa avgiftsbelagd parkering i Trelleborgs kommun enligt föreliggande förslag att taxan för parkeringsavgift inom blå zon på kommunal allmän plats fastställs till 15 kronor per timme
att taxan för parkeringsavgift inom röd zon på kommunal allmän plats fastställs till 10 kronor per timme
att taxan för parkeringsavgift för boendeparkering inom röd zon på kommunal allmän plats fastställs till 30% av ordinarie taxa inom röd zon
att den administrativa avgiften för boendeparkeringsstillstånd fastställs till 200 kr
att taxan för parkeringsavgift på den del av Rådhusets parkering som ligger inom kommunägd kvartersmark fastställs till 15 kronor per timme.
att taxorna gäller från och med 1 januari 2024.

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige

Ärendet

Inledning

Enligt *Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025* (2017) framhålls att Trelleborgs kommun ska införa parkeringsavgifter i de centrala delarna av tätorten. 2018 skrev dåvarande tekniska förvaltningen fram en skrivelse om införande av parkeringsavgifter i centrala Trelleborg vilken aldrig hanterades i kommunfullmäktige. Med utgångspunkt i den tidigare skrivelsen har tekniska serviceförvaltningen arbetat fram en ny skrivelse gällande ett införande av parkeringsavgifter i Trelleborgs kommun. Skrivelsen belyser bland annat varför parkeringsavgifter bör införas, förväntade effekter på centrumhandeln, olika typer av betalningssystem för parkering samt vad kommunen utifrån ett juridiskt perspektiv har att förhålla sig till vid avgiftsbeläggning på allmän platsmark.

Trelleborg i utveckling

Trelleborgs tätort är i pågående förändring och centrala delar utvecklas genom ett antal förtätningsprojekt, vilket medfört att en del befintliga parkeringsytor under senare år har försvunnit. 2017 godkände kommunfullmäktige en ny Parkeringsstrategi som framhåller en sänkning av parkeringsnormen för flerbostadshus i Trelleborgs centrala delar. 2020 uppdaterades parkeringsstrategin med ytterligare begränsning i kravet som ställs på exploatören att tillhandahålla parkering genom att P-norm 0, vilket innebär att exploatören inte har krav på sig att ordna med parkering, infördes i centrala Trelleborg. Samhällsbyggnadsnämnden beslutade att införa P-norm 0 för att förenkla förtätningar i staden. I andra exploateringsprojekt där P-norm 0 införts har det dock visat sig att det likväl förekommer ett visst bilinnehav bland de boende (uppgifter från Malmö stad). Trots P-norm 0 har enligt Plan- och bygglagen (2010) fastighetsägaren likafullt ett ansvar att tillhandahålla ett skäligt antal parkeringar på fastigheten eller i närheten av den.

Att tidigare parkeringsytor exploateras har bidragit till en högre beläggning på parkeringarna som kommunen tillhandahåller. Dessutom kommer det att tillkomma ytterligare boende, som trots P-norm 0 likväl kommer ha ett visst bilinnehav, vilket i sin tur kommer leda till en än högre belastning på kommunens parkeringar. Detta får konsekvensen att det blir större konkurrens om kvarvarande parkeringsplatser i centrum. Således minskar tillgängligheten för de som inte har möjlighet att ta sig till Trelleborgs centrum med annat färdmedel än med bil.

Vad säger lagen om avgifter för parkering?

Enligt 2 § Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, med mera (1957:259), framhålls att kommunen har rätt att ta ut parkeringsavgifter med syfte att ordna trafiken:

"I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Därvid gäller följande. 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. Avgiften får i sådana fall fastställas till ett engångsbelopp för en viss period.

Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet.

För upplåtelse på offentlig plats som står under kommunens förvaltning av särskilda uppställningsplatser för fordon, som används i yrkesmässig trafik för personbefordran eller i taxitrafik får kommunen ta ut avgift med det belopp som behövs för att täcka kommunens kostnader för användningen.”

Utifrån gällande lagstiftning har Sveriges kommuner och landsting (2010) gjort följande tolkning ”*Mot denna bakgrund bör avgiften ligga på en sådan nivå att man får en rimlig omsättning på parkeringsplatsernas användning och därmed ökar möjligheterna för fler att nå målpunkterna. Nivån på parkeringsavgifterna har alltså ingen koppling till kommunens kostnader för att anordna parkeringen.”*

Detta innebär att kommunen enbart får ta ut avgift för att ordna trafiken och syftet med införandet av parkeringsavgifter får enligt lag inte vara att stärka kommunens ekonomi. Dock har kommunen möjlighet att använda intäkterna fritt för det ändamål som kommunfullmäktige beslutar, exempelvis till byggnation av parkeringshus och utveckling av befintliga gaturum.

Varför parkeringsavgifter?

Syftet med att avgiftsbelägga parkering är primärt för att styra trafiken och för att begränsa tiden fordon parkeras på en parkeringsplats och/eller för att påverka efterfrågan på parkeringsplatsen (Sveriges kommuner och Regioner, 2021). På så vis skapas en balans mellan utbudet och efterfrågan av parkeringsplatsen och parkören hittar lättare en parkeringsplats optimal för besökets syfte. Genom avgiftsbeläggning och reglering kommer omsättningen på Trelleborgs mest attraktiva parkeringsplatser att öka, vilket i sin tur leder till att tillgängligheten till parkering för besökare förbättras och mängden söktrafik (parkörens körning vid letande av ledig parkeringsplats) i centrum reduceras. Således kan införandet även ha positiva effekter på trafiksäkerheten, minska utsläpp av luftföroreningar samt resultera i ett minskat behov av parkeringsytor i centrum. Vilka effekter som uppnås är dock i hög grad beroende på avgiftens nivå (Ibid). Med hänseende till ovan ser tekniska serviceförvaltningen att avgiftsbelägga parkering som ett viktigt verktyg för att styra trafiken och därmed skapa tillgänglighet i Trelleborgs centrala delar.

All parkering är förenlig med kostnader bland annat genom markupplåtelse, anläggning, övervakning, drift och underhåll samt administrativa kostnader. Idag subventioneras kommunala parkeringsplatser helt eller delvis med kommunala medel. Ur ett rättviseperspektiv kan detta därför anses missgynna de kommuninvånare som inte äger en bil.

Därtill kan parkeringsavgifter även vara ett incitament till att öka andelen hållbara resval (Sveriges kommuner och Regioner, 2021), vilket är i enlighet med kommunens parkeringsstrategi (2017) och fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad 2035 (2023).

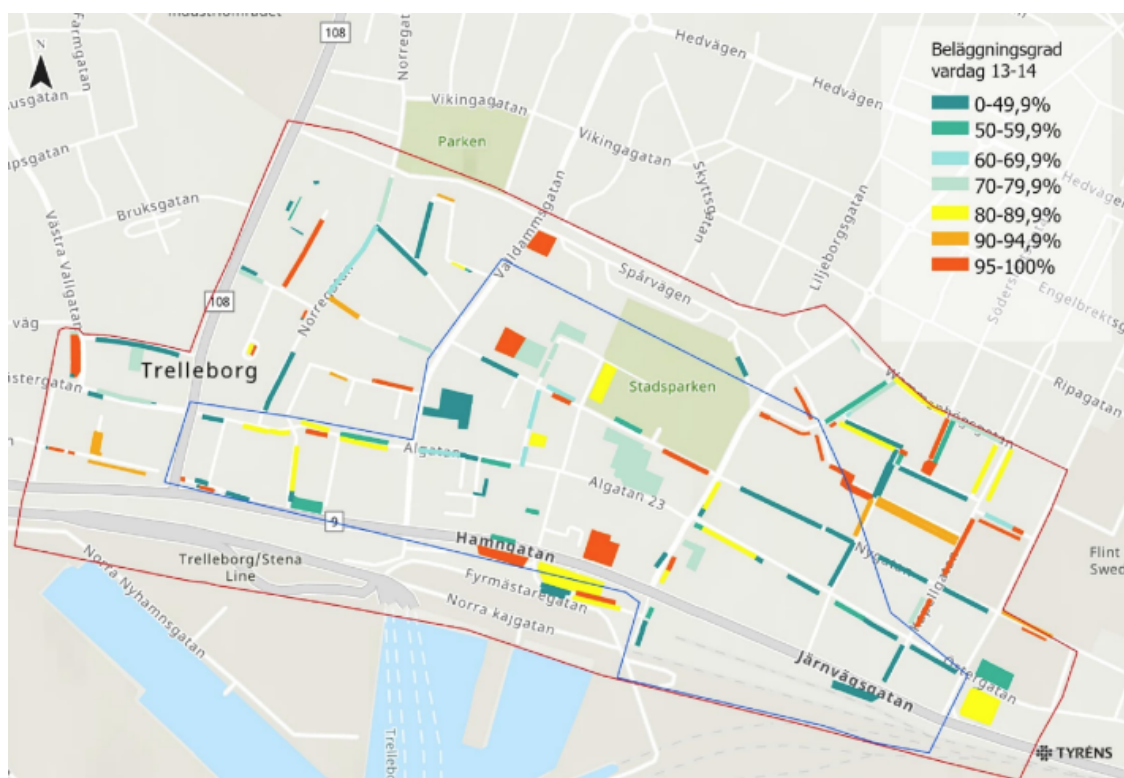
Beläggning, taxa och geografisk avgränsning

I dagsläget är samtliga parkeringsplatser på allmän platsmark avgiftsfria i Trelleborgs kommun medan flera privata besöksparkeringar är avgiftsbelagda. Avgiften på de centralt belägna privata parkeringsplatserna ligger generellt sett på 10–15 kronor per timme (se figur 1).



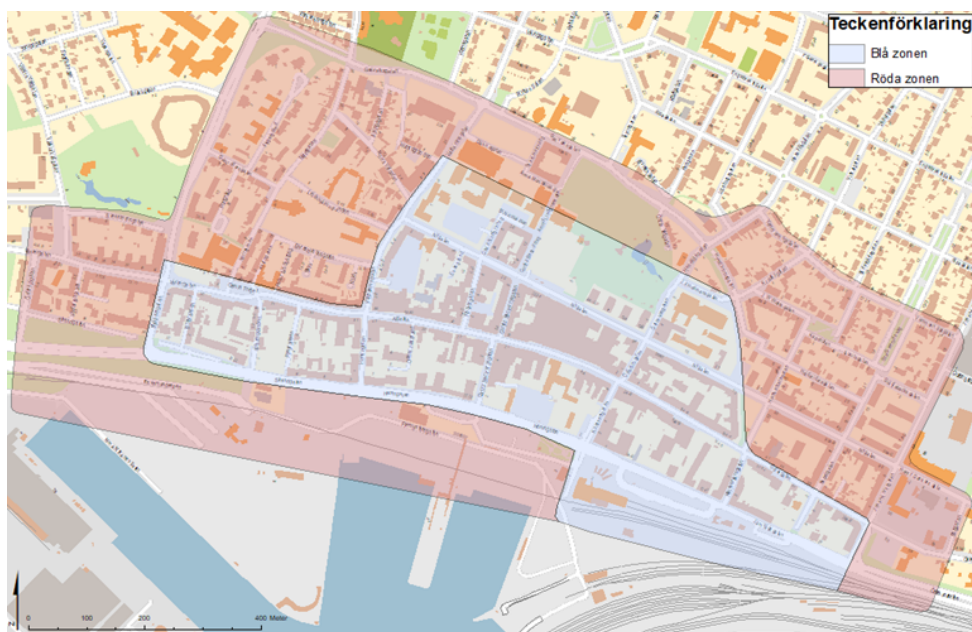
*Figur 1: Befintliga parkeringsavgifter under besökstiderna i Trelleborgs centrum.
Källa: Inhämtade uppgifter via platsbesök utförda av stadsmiljöavdelningen 2023.*

Att en del parkeringar är reglerade med avgift där andra är gratis medför att parkeringarna som är avgiftsfria ofta har en hög beläggingsgrad dagtid medan parkeringarna som avgiftsbelagts samtidigt har en låg beläggingsgrad (se figur 2).



Figur 2: Kartan illustrerar beläggingsgraden vid maximal beläggning (kl. 13-14 vardagar). Källa: Parkeringsstudie Trelleborg, 2023. Utförd av Tyréns.

För att komma tillrätta med den ojämna beläggningen ska parkeringsavgiften på kommunal allmän parkering ligga i nivå med, eller något över, avgiftsnivåer på privat mark. Med hänseende till att det i de mest centrala delarna finns en högre konkurrens om parkeringsplatserna bör avgiften vara något högre här, medan avgiften kan vara något lägre en bit från centrum. På så vis prioriteras tillgängligheten av parkering för besökare till centrum, vilket är i enlighet med Trelleborgs kommuns parkeringsstrategi (2017). De geografiska områden som pekas ut i parkeringsstrategin bör ligga till grund för var parkeringen ska regleras med avgift (se figur 3). Med hänseende till nivån på avgifterna på privat mark, trycket på parkeringsplatser och behovet av att styra trafiken föreslår tekniska serviceförvaltningen att taxan inom den blå zonen ska fastställas till 15 kr/timme och taxan inom röd zon till 10 kr/timme. Parkeringsstrategin framhåller att ett genomsnittligt besök i centrum är 2,18 timmar. Med den föreslagna avgiften innebär det att snittbesöket med parkering i den blå zonen kommer att kosta 32,7 kronor.



Figur 3: Zonindelning för nivå på parkeringsavgift.

Beroende på en stads förutsättningar krävs platsanpassad nivå på parkeringsavgiften för att uppnå önskvärd styrning av trafiken. För att likväl få en uppfattning om vilken taxa andra kommuner infört på kommunala parkeringar har en jämförelse gjorts mellan några skånska kommuner (se tabell 1). Ur tabellen går det att utläsa att den föreslagna taxan på 15 respektive 10 kronor i timmen kommer att vara i paritet med jämförelsekommunerna.

Tabell 1: Exempel på nivå på parkeringsavgifter i andra skånska kommuner.

Källa: Respektive kommuns hemsida, 2023.

Kommun	Högsta förekommande avgift	Annan avgift	Annan avgift	Annan avgift
Malmö	25 kr/h	20 kr/h	15 kr/h	10 kr/h
Helsingborg	20 kr/h	10 kr/h	5 kr/h	
Lund	22 kr/h	12 kr/h	6 kr/h	
Kristianstad	12 kr/h	6 kr/h	4 kr/h	
Hässleholm	7 kr/h	4 kr/h		
Landskrona	10 kr/h			
Ängelholm	12 kr/h	7 kr/h		
Ystad	14 kr/h	10 kr/h	5 kr/h	

Med hänseende till att ett införande av parkeringsavgifter kommer att medföra förändringar i parkeringsmönster menar tekniska serviceförvaltningen att både de geografiska områdena och nivån på taxan kontinuerligt kommer att behöva ses över och eventuellt revideras.

Avgiftsbelagd tid

Avgiftsbeläggningsen bör gälla kl. 9-18 på vardagar och kl. 9-15 på lördagar, vilket är i enlighet med förslaget i parkeringsstrategin (2017). Regleringen tar därmed hänsyn till när trycket på parkeringsplatser i centrum är som störst och att det således går att förvänta en god tillgänglighet till de mest attraktiva parkeringsplatserna för besökaren. Samtidigt möjliggör regleringen för boende att parkera gratis när merparten av verksamheterna i centrum håller stängt.

Avgiftsfri första timme?

2014 genomförde Trivektor en undersökning i Enköping angående effekterna av införandet av parkeringsavgifter med första timmen avgiftsfri. Slutsatsen blev att Trivektor inte rekommenderade åtgärden med hänseende till ökad söktrafik, försvårande av parkeringsövervakningen, risk för ojämn beläggning på parkeringsplatser samt minskade intäkter för kommunen.

Tekniska serviceförvaltningen vill framhålla att flertalet parkeringsplatser i centrala Trelleborg i dagsläget är begränsade med maximalt en timmes uppställning med parkeringsskiva, således skulle syftet med ett införande av parkeringsavgift delvis gå förlorat om första timmen görs avgiftsfri.

Brister med parkeringsskiva

Syftet med att reglera parkering med parkeringsskiva är att skapa tillgänglighet till parkering genom att tiden ett fordon får parkerar på en specifik plats begränsas och på så vis förebygga att boende eller förvärvsarbetande/näringsidkare upptar centralt belägna platser under en längre tid. Men då det är tidskrävande och svårt att övervaka parkering med parkeringsskiva och således beivra fusk är det många parkörer som väljer att vrida fram parkeringsskivan eller att flytta bilen till en annan plats och ställa in parkeringsskivan på nytt. Så länge parkören lämnar parkeringsplatsen är det inte heller otillåtet att välja en annan plats, men då går även syftet med att skapa tillgänglighet till parkeringsplatser förlorat och onödig söktrafik skapas.

Boendeparkeringstillstånd

Boendeparkeringstillstånd innebär att boende folkbokförda inom ett visst område undantas den ordinarie parkeringstaxan och i stället parkerar till en reducerad kostnad på kommunal allmän parkering. Ett tillstånd för boendeparkering innebär inte någon garanti om tillgång till lediga parkeringsplatser. 2018 genomförde Sweco en utredning angående boendeparkering i Trelleborg. I enlighet med Trelleborgs kommuns parkeringsstrategi föreslog också Sweco att parkering i centrum primärt bör prioritera besökare, därefter boendeparkering och sist arbetsplatsparkering. Med hänseende till antalet verksamheter som är belägna inom den blå zonen föreslår tekniska serviceförvaltningen att boendeparkering endast införs i den röda zonen. Vidare anser förvaltningen att parkeringsplatser inom den röda zonen, där verksamheter som kräver korttidsparkering i direkt anslutning, under dagtid undantas reglering med boendeparkering.

Tekniska förvaltningen anser att taxan för boendeparkering ska betalas vid varje parkeringstillfälle och nivån på taxan ska vara en fast procentsats av den ordinarie parkeringstaxan. För att möjliggöra en överflyttning från allmän kommunal parkering på gatumark till privat parkering bör taxan för boendeparkeringstillstånd fastställas så att den ungefär motsvarar kostnaden för en hyrd privat parkeringsplats. Tekniska serviceförvaltningen föreslår att taxan för parkering inom den röda zonen med boendeparkeringstillstånd fastställs till 30 procent av ordinarie parkeringstaxa, vilket således, med en beslutad taxa på 10 kr/timme, innebär en kostnad på 3 kr/timme.

Exempel boendeparkering;

Om ett fordon står parkerat ett helt dygn blir kostnaden för ett vardagsdygn 27 kr och som mest för en vecka 153 kr och en månad (här 4 veckor) 612 kr.

Om ett fordon står parkerat från 17.00 till 08.00 blir kostnaden 3 kr/dygn (avgift tas ut för tiden 17.00-18.00). Vid ett sådant vardagsmönster skulle veckokostnaden för den boende, inkl. parkering 09.00-15.00 lördag, bli 33 kr och månadskostnaden (här 4 veckor) 123 kr.

Utöver timtaxan bör en administrativ avgift, tekniska förvaltningen föreslår 200 kr, tas ut i samband med nytecknande eller förnyelse av tillstånd för boendeparkering. Förvaltningen föreslår att tillstånd för boendeparkering ska förnyas en gång per år. Detta för att motverka att personer kan nyttja boendeparkeringstillstånd under en längre tid trots att de flyttat. Vidare föreslår förvaltningen att tillstånd för boendeparkering endast bör kunna tecknas av bilägare det aktuella fordonet är registrerat på, eller att nyttjandet av fordonet kan styrkas genom tjänstebilsintyg, leasingavtal eller motsvarande samt att sökande måste vara folkbokförd inom den aktuella zonen. Tekniska serviceförvaltning anser att boendeparkering endast ska kunna tecknas för en bil per person och endast för personbil klass I och MC.

Betalparkering - effekter på handeln i centrum

Införandet av avgiftsbelagd parkering är som nämnts ovan ett viktigt verktyg för att styra parkeringen, minska biltrafiken och tillgängliggöra de centrala delarna i en tätort. Samtidigt är det i många fall en känslig fråga för bilister, handlare och näringsidkare (Björke och Fondell, 2009). Delvis beror detta på att näringsidkare har farhågan att centrum tappar i konkurrens gentemot externa köpcentrum som i vissa fall erbjuder gratis parkering. Det finns en liten risk att somliga bilburna kunder väljer en annan handelsplats än centrum om det införs parkeringsavgifter, men utifrån tidigare studier förändras dock inte bilisters köpmönster nämnvärt vid införande av parkeringsavgifter i centrala delar (Ibid). I studierna visade det sig även att de som hade inköp som huvudsakligt ärende föredrog betalparkering gentemot avgiftsfri parkering, detta så länge parkeringsplatserna blev mer tillgängliga. Införande av parkeringsavgift i andra städer har även visat sig medföra att många låter bilen stå när de ska ta sig till centrala delar av staden (Ibid). I exempelvis Kalmar svarade 15 % i en undersökning gällande hur deras resvanor förändrats sedan parkeringsavgift infördes att de istället för att köra bil till centrum valde hållbara och mindre utrymmeskrävande transportsätt (Ibid).

I regel konsumerar gående, cyklister och bussresenärer oftare än vad bilburna besökare gör (Björke och Fondell, 2009). Enligt Björke och Fondell (2009) konsumerar bilister generellt för något högre belopp när de väl handlar än övriga besökare, detta vägs dock upp genom att besökare som färdats med andra transportsätt än bil besöker centrum betydligt oftare än bilisterna gör. Studier från Tyskland och England kom fram till att restriktioner mot privatbilism, såsom införande av parkeringsavgifter, i centrala delar av städer inte medförde någon negativ inverkan på centrumhandeln (Svensson 2001). Likaså visade en studie från Kalmar att antalet kunder och omsättningen i butikerna inte minskade vid införandet av parkeringsavgift (Björke och Fondell, 2009). Direkt efter införandet av avgiften eller annan restriktion sjönk dock omsättningen hos vissa handlare något, men omsättningen steg sedan till samma nivå eller till en nivå som var högre än innan införandet (Svensson, 2001).

Den primära parametern gällande val av handelsplats handlar således inte om tillgången till avgiftsfri parkering (Björke och Fondell 2009). Det är istället faktorer som om det är en lugn och attraktiv miljö med tillgång till många butiker, uteserveringar och andra sociala aktiviteter som styr valet av handelsplats. Finns det en attraktiv stadsmiljö där människor vill vistas länge, så har det en positiv påverkan på handeln (Jan Gehl, 2010). Utifrån detta är det tekniska serviceförvaltningens uppfattning att införandet av parkeringsavgifter kan ha en positiv inverkan på centrum och för centrumhandeln. Likaså gör förvaltningen bedömningen att centrumhandeln kan gynnas av ett införande av parkeringsavgifter då tillgängligheten till parkering förväntas öka.

Betalningssystem för parkering

Det olika valmöjligheter när det kommer till betalningsmetoder för köp av parkering. I dagsläget erbjuder de flesta kommuner möjlighet till betalning via telefon och/eller parkeringsautomat. Betalningsalternativet med parkeringsautomat är dock något som en del kommuner håller på att avveckla. Detta är en följd av bland annat relativt höga kostnader för drift och inköp/leasing av automaterna. Parkeringsautomaterna är också ofta föremål för skadegörelse och vandalisering. Tidigare har telefonbetalning använts som ett komplement till fysiska automater, men enligt Malmö stad (kontakt med handläggare) betalar i dagsläget cirka 90% av parkörerna via telefonbetalning. På vissa ställen är telefonbetalning numera också det enda betalningsalternativet, exempelvis använder Trelleborgshem sig enbart av betalning via telefon på sina parkeringsplatser.

Eftersom Trelleborgs kommun i dagsläget inte har några automater är tekniska serviceförvaltningens förslag att införa ett betalsystem helt utan fysiska parkeringsautomater. Genom att satsa på modern teknik går det således att minimera kostnaderna för kommunen och det är även bättre ur miljösynpunkt än att köpa in fysiska automater.

Fysiska automater

Automater kan drivas med solceller eller kopplas in på elnätet. Om automaterna inte ska drivas med solceller krävs förutom inköp eller hyra av automaterna även investeringsmedel för dragning av el och anläggande av fundament. Med hänseende till att solcellsdrivna automater kräver minimalt med anläggningsarbete är de därmed enkla att flytta till ett nytt läge vid förändrade behov. Nackdelen med automater som enbart försörjs med el via solceller är dock att batteriet behöver bytas ut kontinuerligt och att det kan bildas fukt i automaterna om det inte tillförs värme.

Fördelen med fysiska automater är att de kan anses vara mer tillgängliga för turister samt för personer som inte har med sig sin mobiltelefon eller har svårare för att ta till sig ny teknik

Om fysiska automater köps in/leasas krävs drift, underhåll och eventuellt reparationer. Leverantörerna erbjuder drift- och underhållstjänster som genererar en kostnad per platsbesök och uttryckning genom en engångskostnad, timkostnad samt resekostnad. Utöver dessa kostnader tillkommer eventuella reservdelar. Priset för service skiljer sig bland annat på vad för typ av service som ska ingå och vilka inställelsetider serviceteknikerna ska ha.

Kostnader förenligt med automater

Inköp av en fysisk automat ligger på cirka 70 000 kronor. Kostnaden beror på antalet parkeringsautomater som köps in samt vilka tjänster automaten ska bistå med. Exempelvis, om automaten ska kunna kommunicera med en mobilapplikation som möjliggör för parkören att förlänga sin parkering utan att gå tillbaka till automaten blir priset högre än om den bara ska ha ett standardutförande. Det är också möjligt att hyra automater till en kostnad på cirka 2 700 kronor per maskin och månad. Utöver hyran tillkommer då också en kostnad för drift och service. Serviceavtal kostar cirka 1 500 kronor per månad och automat.

Betalning via telefon

Det finns ett flertal väletablerade aktörer på marknaden som erbjuder olika alternativ till betalning via telefon. De flesta erbjuder möjlighet till betalning via app, sms, webb eller talsvar (talsvar innebär att parkören startar och avslutar sin parkering med ett telefonsamtal). Därmed är det alltså inte nödvändigt att parkören har en smartphone, utan betalning via telefon är tillgängligt oavsett vad parkören har för telefon eller abonnemang. Genom att använda sig av telefonparkering behöver parkören inte besöka en fysisk automat, vilket kan vara fördelaktigt för äldre människor och personer som har svårt för att röra sig. Vidare möjliggör det för parkören att förlänga sin uppställning utan att ta sig till platsen där bilen är parkerad.

Kostnad förenat med telefonbetalning

Priset för tillhandahållandet av tjänsten med telefonbetalning skiljer sig mellan olika leverantörer. Detta beror bland annat på att olika leverantörerna skiljer sig gällande vem som står för kostnaden för tjänsten. Vissa aktörer menar att kunden kan betala både för tjänsten och den kommunalt antagna taxan, medan andra aktörer anser att parkören enbart ska betala för taxan. Vissa leverantörer tar inte betalt för själva grundtjänsten utan förlitar sig på inkomst från mervärdestjänster såsom fakturaavgifter och medlemsavgifter från företag (företag får en sammanställd faktura). Några leverantörer tar en summa för varje transaktion, och en del tar en viss andel av avgiften. Generellt handlar kostnaden för tjänsten om några enstaka procent upp till cirka tio procent av de totala intäkterna.

Tekniska serviceförvaltningen föreslår att parkörens kostnad enbart ska vara aktuell taxa samt eventuell fakturaavgift.

I anslutning till parkeringsytan behöver det sättas upp information gällande hur betalningen utförs och hur telefonbetalningssystemet fungerar. Det kan kräva investering i informationsskyltar. Vissa av leverantörerna står dock för dessa kostnader. Startavgift/anslutningsavgift kan tillkomma, det kan även tillkomma mervärdeskostnader om man vill ha ett system som genererar statistik.

Gällande ett betalsystem med telefonparkering existerar generellt sett inte några driftkostnader. Med hänseende till att det inte finns några fysiska automater föreligger det inte heller något att förstöra utöver informationsskyltarna som kan bli vandaliserade eller nerklottade.

Potentiella intäkter

För att få en uppskattning om vad parkeringsavgifterna potentiell kan generera i intäkt för Trelleborgs kommun har Tyrens på beställning av tekniska serviceförvaltningen gjort en grov intäktsbedömning (Tyrens 2023). Bedömningen är beräknad utifrån maxtimmens beläggingsgrad samt antaganden angående hur beläggingsgraden förändras under avgiftsbeläggningens timmar. I figur 4 redovisas hur beläggingsgraden antas förändras under den avgiftsbelagda tiden.

Klockan	Antagen andel av maxbeläggningen	
	Vardag	Lördag
09:00	50 %	60 %
10:00	60 %	80 %
11:00	80 %	80 %
12:00	90 %	90 %
13:00	100 %	100 %
14:00	90 %	90 %
15:00	80 %	80 %
16:00	80 %	-
17:00	90 %	-
18:00	90 %	-

Figur 4: Antagen beläggning under den avgiftsbelagda tiden på dygnet.

Om samtliga inventerade parkeringsplatser inkluderas i beräkningsunderlaget, samtliga parkörer betalar full taxa (reducerad taxa för boendeparkering), beläggningen under maxtimmen är densamma som den varit vid tidpunkterna för inventeringarna och att beläggningen fördelas under dygnet enligt antagandena i tabellen i figur 4, uppskattar Tyrens att intäkterna blir cirka 26 000 000 kr per år.

Intäkten för den röda zonen kommer, med förvaltningens förslag, kommer i stor grad att påverkas av hur stor andel av parkörerna som kommer ha boendeparkeringstillstånd och därmed betala en reducerad taxa. Om förutsättningarna är de samma som i ovan beräkning och att samtliga som parkerar inom den röda zonen innehar boendeparkeringstillstånd kommer det enligt Tyrens uträkning i stället generera en intäkt på totalt cirka 22 100 000.

Tekniska serviceförvaltningen vill framhålla att det är svårt att avgöra vilka intäkter som avgiftsbeläggningen i realiteten kan förväntas generera. Detta med hänseende till att intäkterna baseras på detaljer och antaganden som innehar osäkerhet. Vidare är det rimligt att anta att trafikanternas resmönster förändras vid ett införande av avgift, vilket i sin tur påverkar beläggingsgraden och därmed den faktiska intäkten.

Behov av kommunalt parkeringsbolag?

Tekniska serviceförvaltningen ser inte behovet av att bolagisera den parkeringsverksamhet som bedrivs inom Trelleborgs kommun idag, detta inkluderat det uppdrag som genereras till följd av ett beslut om införande av betalparkering inom föreslagna zoner.

Tekniska serviceförvaltningen anser att parkeringsbolag bör utredas vid ett eventuellt införande av ett kommunalt parkeringshus/mobilitetshus.

Införandetid från beslut

Tekniska serviceförvaltningen föreslår ett införande av avgiftsbelagd parkering i Trelleborgs kommun från och med 1 januari 2024. I realiteten införs avgiftsbelagd parkering först när de lokala trafikföreskrifterna för aktuell parkering är beslutad samt att vägmärken utefter föreskriften är uppsatta.

Från antaget beslut till att parkeringsavgift kan införas fullt ut i de föreslagna zonerna tar det cirka 12 månader. För ett genomförande inom påtalad tid krävs att resurser tillsätts tekniska serviceförvaltningen för pålagd arbetsbelastning, uppskattad till 480 timmar

Innan parkering kan avgiftsbeläggas behöver upphandling och driftsättning av betalsystem genomföras. Vidare krävs arbete med driftsättning av system för boendeparkering, inventering, planering och uppsättning av vägmärken och informationsskyltar för betalning.

Parallellt med ovan arbete ska nya lokala trafikföreskrifter skrivas fram, vilket bedöms ta 3 arbetsmånader.

Tekniska serviceförvaltningen bedömer att ett succesivt faktiskt införande av betalparkering, med start inom blå zon, kan påbörjas 5-6 månader efter beslutsdatum. Detta om ingen överprövning inkommer vid upphandling av betalsystem.

Införandet kommer sedan att ske etappvis, vilket bedöms ta ytterligare ca 6 månader.

Allt arbete gällande inventering, framskrivning av lokala trafikföreskrifter, planering och uppsättning av vägmärken och informationsskyltar för betalning kommer ske parallellt inom införandetiden.

Kostnader för byte av skyltar, inklusive stolpar, beräknas kosta 900 000 kr.

Kommunal kvartersmark

För att få den effekt som önskas med ett införande av parkeringsavgifter anser tekniska serviceförvaltningen att även kommunal parkering inom kvartersmark bör genomföras, vilket kan utredas och beredas för beslut under 2024.

Rådhusets parkering

Rådhusets parkering är med sitt läge särskilt viktig för centrumhandeln. Ytan är uppdelad i allmän plats och kommunägd kvartersmark, vilket blir problematiskt vid ett införande av parkeringsavgift på allmän plats, men inte i kommunägd kvartersmark. Tekniska serviceförvaltningen föreslår därför att parkeringsavgift införs på Rådhusets parkering redan 2024, parallellt med införandet av parkeringsavgifter i föreslagna zoner. Förvaltningen föreslår att den del av Rådhusets parkering som ligger inom kommunägd kvartersmark ska ha samma taxa som zonen den är placerad inom, dvs 15 kr/timme (blå zon).

Avslutning

Tekniska serviceförvaltningen ser ett införande av parkeringsavgifter som ett viktigt verktyg för att styra trafiken och skapa tillgänglighet i Trelleborgs centrum.

Tekniska serviceförvaltningen vill framhålla att det efter ett införande av parkeringsavgifter är viktigt att kontinuerligt utvärdera avgifternas effekt på parkeringen i centrum och kringområden. Detta genom att undersöka hur belägningsgraden på parkeringsplatserna och gatorna fördelar sig i förhållande till innan införandet av avgifter. En första uppföljning bör utföras ungefär sex månader efter införandet av parkeringsavgifter och ytterligare en större utvärdering bör genomföras 12 månader efter införandet i sin helhet. Därefter behöver det fortlöpande utföras uppföljning på parkeringssituationen i centrala Trelleborg. På så vis går det säkerställa att avgiften och regleringen ligger på den nivå att syftet med införandet av parkeringsavgifter uppnås. Vidare ser förvaltningen att inkomna ärenden kommer att öka med ett införande av parkeringsavgifter.

Källor

Björke, E. & Fondell, C. (2009). *Parkeringsreglering och handeln i staden – Om parkeringsreglering kan vara ett verktyg för att skapa en hållbar stadsutveckling utan att påverka handeln i stadskärnorna negativt*. Lund. Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för teknik och samhälle. Trafik och väg. Thesis. 191

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press

SFS (2010:900). *Plan och bygglag*. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

SFS (1957:259). *Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, med mera*. Finansdepartementet

Svensson, T. (2001). *Konsekvenser av restriktioner för biltrafik i städer – En förstudie*, VTI notat 40-200

Sveriges Kommuner och Landsting (2010). *Parkering på gatumark 2010. Statistik och fakta om kommunernas gatumarksparkering*

Sveriges kommuner och Regioner (2021). *Parkering för hållbara stadskärnor i små och medelstora kommuner*.