



Fredrik Sörling
Fredrik.Sorling@Trelleborg.se

Tekniska Servicenämnden

Äskande - parkeringsplatser vid Söderslättshallen

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade 2019-11-25 att uppdra till Tekniska servicenämnden att projektera för upprustning av parkeringsyta vid Söderslättshallen samt att utreda hur kapitalkostnaden kan finansieras via parkeringsavgifter.

Av de alternativa lösningar som framkommit vid projekteringen förespråkar Tekniska Serviceförvaltningen alternativ 3A "Max" vilket innebär att hela ytan omdanas för att få plats med så många parkeringsplatser som möjligt samtidigt som trafikflödet förbättras genom två infarter. Lösningen innebär också att anläggningen uppfyller aktuella miljökrav och att framtida underhållskostnader sänks. Investeringskostnaden är 8,6 mkr inklusive belysning.

Tekniska serviceförvaltningen ställer sig positiv till införandet av parkeringsavgifter som skulle innebära åtgärden bär sig själv med en bedömd pay-off på ca 11-12 år. Tekniska serviceförvaltningen ställer sig också positiv till att om det är ekonomiskt mer lönsamt att låta en extern entreprenör sköta övervakningen istället för att sköta bevakningen internt. För utförlig information se vidare tjänsteskrivelse, rubrik Äskande Söderslätthallens parkering.

Beslutsunderlag

Kommunfullmäktige (2019-12-16 KF §266)
Söderslätthallen parkering - TSN 2019_275
Motion Parkering Södan SD 2019
Bilaga 1 Ritningsförslag

Tekniska Serviceförvaltningens förslag till beslut

Tekniska Servicenämnden föreslås besluta

att äska 8,6 mkr för upprustning och belysning av Söderslätthallens parkering att det kan införas parkeringsavgifter för att finansiera investeringen.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen
Kultur- och Fritidsförvaltningen

Äskande Söderslättshallens parkering

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade 2019-05-27 att besvara motion från Tomas Olsson (SD) och Mathias Andersson (SD) gällande parkeringsplatser vid Söderslättshallen med att uppdra åt tekniska servicenämnden att utreda parkeringssituationen vid och runt Söderslättshallen, samt att återkomma till kommunfullmäktige i september 2019 med förslag och kostnad.

Kultur- och fritidsförvaltningen inkom med yttrande under beredningen inför beslutet i kommunfullmäktige.

Tekniska förvaltningen föreslog att antalet parkeringsplatser inte utökas, men att ytan rustas upp. Eftersom ytan är i väldigt dåligt skick krävs troligt även en hel del förstärkningsarbete på bärlager vilket kommer driva upp kostnaden. En upprustning av Söderslättshallens befintliga parkeringsyta uppskattas grovt till 4,7 mkr. Ärendet kompletterades sedan med utredning av belysningssituationen på Söderslättshallens parkeringsytor samt västra yttermiljö.

Kommunfullmäktige beslutade 2019-11-25

- att godkänna utredning av parkeringssituationen vid och runt Söderslättshallen,
- att uppdra till tekniska serviceförvaltningen att projektera för upprustning och belysning av parkeringsytan vid Söderslättshallen
- att investeringen finansieras via kommunstyrelsens oförutsedda investeringsanslag,
- att ärendet till kommunfullmäktige kompletteras med kostnaden för belysning, samt
- att uppdra till tekniska servicenämnden att utreda hur kapitaltjänstkostnaden vid Söderslättshallen kan finansieras via parkeringsavgifter.

Alternativa lösningar inom befintlig parkeringsyta

Förutsättningar vid projekteringen har varit att titta på om det i samband med underhållsarbetet går att maximera antalet parkeringsplatser inom den befintliga parkeringsytan. En av kommunens upphandlade konsulter, Cowi, har tagit fram alternativa lösningar i syfte att hitta den för verksamheterna bästa lösningen.

Den ursprungliga utredningen från 2019 utgick från en grov kalkyl med en investering om 4,7 mkr plus ca 1,5 mkr för kompletterande belysning, totalt ca 6,2 mkr.

Vid fördjupat projekteringsarbete, höst 2020, undersöktes följande alternativ:

Alternativ 1

Optimera parkeringsplatserna utifrån befintliga förhållanden.

Detta alternativ bedöms inte intressant då det med i stort sett samma insats går att få ut fler platser, se alternativ 2.

Alternativ 2

Ingrepp i asfaltsbeläggning tillåts. Ny vägmarkering och omdisponering av befintlig yta.

Alternativ 2, se ritning T-01-1-01-001, innebär att parkeringsraden närmast Klörupsvägen ändras till en tväreställd parkeringsrad. Det medför att 50 parkeringsplatser får plats jämfört med tidigare 37. Det totala antalet parkeringsplatser uppgår till 216.

Hela parkeringsanläggningen förses med ny asfaltsbeläggning och målning. Kostnaden uppgår till ca 3,9 mkr plus belysning enl tidigare utredning om 1,5 mkr.

Alternativ 2 innebär den lägsta investeringen. Här tillförs fler platser, men antalet bussplatser är oförändrat vilket är negativt. Även det nuvarande mindre lämpliga trafikflödet med endast en infart bibehålls. För besökaren tillför åtgärden inget mervärde bortsett från bättre belysning vilket är en förändring som samtliga alternativ innehåller.

Alternativ 3A "Max"

Ingrepp i asfaltsbeläggning och överbyggnad tillåts, nya dagvattenbrunnar och oljeavskiljare, ny belysning.

Alternativ 3A, se ritning T-01-1-01-002, innebär att hela ytan omdanas för att få plats med så många parkeringsplatser som möjligt. Befintliga träd tas ned och refuger rivs. Alternativ 3A medför 237 parkeringsplatser samt sex platser för buss.

Kostnaden uppgår till cirka 8,6 mkr. I kostnadsbedömningen ingår även oljeavskiljare och nya dagvattenbrunnar. Dagvattenbrunnar och -ledningar har bedömts schablonmässigt utifrån parkeringsanläggningens yta.

Alternativ 3A optimerar befintlig parkeringsyta med fokus på att ta kunna ta emot så många besökare som möjligt. Detta är den lösning som är vanligast i moderna arenor. En ny infart medför ett effektivare trafikflöde som innebär både en säkrare och för besökaren positivare upplevelse. Lösningen ger en ökad trafiksäkerhet då ett övergångsställe skapas.

Alternativ 3B "Grön"

Ingrepp i asfaltsbeläggning och överbyggnad tillåts, nya dagvattenbrunnar och oljeavskiljare. Ny belysning samt gröna ytor och trädplantering.

Alternativ 3B, se ritning T-01-1-01-003, innebär, likt alternativ 3A att hela ytan omdanas för att få plats med så många parkeringsplatser som möjligt, dock har förslaget anpassats för att tillskapa grönytor och trädplantering. Alternativ 3B medför 209 parkeringsplatser samt sex platser för buss.

Kostnaden uppgår till cirka 8,9 mkr. I kostnadsbedömningen ingår även oljeavskiljare och nya dagvattenbrunnar. Dagvattenbrunnar och -ledningar har bedömts schablonmässigt utifrån parkeringsanläggningens yta.

Alternativet ger ett för ögat något finare intryck. Men det ska poängteras att det fortfarande är en väldigt stor asfaltsyta vars huvudsakliga syfte är att bidra till att anläggningen är så lättillgänglig som möjligt.

Ritningar finns i bilaga 1 Ritningsförslag.

Sammanställning alternativ

Alternativ	P-platser	P-buss	Kostnad Mkr
Förslag 2019	203	3	6,2
Alternativ 2 "Spara"	216	3	5,4
Alt 3A "Max"	237	6	8,6
Alt 3B "Grön"	209	6	8,9

Utvärdering av alternativ

Tekniska serviceförvaltningen förespråkar alternativ 3A "Max" som bedöms som det långsiktigt mest ekonomiska då även en modernisering i form av oljeavskiljare och utbyte av de ca 50 år gamla dagvattenbrunnarna. Det skapar flest nya platser inom befintlig parkeringsyta vilket ger ett effektivare utnyttjande och det innebär en fördubbling av antalet bussplatser.

Alternativ 2 upprätthåller dagens funktion samtidigt som det tillskapar drygt 10 extra platser till en lägre kostnad. Risken är också större för att kostnaderna ökar pga av ej kalkylerade åtgärder, främst sämre skick på ledningar.

Risker i kalkylerna

Det föreligger alltid risker när man utgår från kalkyler baserade på erfarenhet och nyckeltal. Den osäkerhet som finns har dock tagits med i de kalkylerade kostnaderna som har ett 20% tillägg för oförutsedda händelser. Risken bedöms som lägre i alternativ 3A då vi här har räknat in ett moment i form av oljeavskiljare och dagvattenledning mm som skulle kunna bli aktuellt i alternativ 2.

Finansiering genom parkeringsavgifter

Det primära syftet med avgift är att skapa bättre tillgänglighet till parkeringsplatserna för de som verkligen behöver köra bil. Genom avgift går det skapa en bättre balans mellan utbudet av parkeringsplatser och efterfrågan på dessa. I samband med större evenemang på Söderslätthallen kommer besökare från destinationer där det inte är möjligt att ta sig till Söderslätthallen genom att gå, cykla eller åka kollektivt. I dagsläget används en del av Söderslätthallens parkeringsplatser som boendeparkering. Med avgift på parkeringen kommer med stor sannolikhet fordonen som använder parkeringen som boendeparkering parkeras någon annanstans. Likaså är avgift också ett incitament att välja andra färdmedel till Söderslätthallen för de som har möjlighet. Därmed kan tillgängligheten till parkeringen öka ytterligare för besökare som måste ta bilen. Rätt bil kan helt enkelt styras till rätt plats och tillgängligheten till parkeringen förbättras.

Vid införande av avgift finns det en viss risk att en del väljer att parkera i närområdet i stället för på parkeringen. Ett naturligt steg efter införande av avgift på Söderslätthallens parkering blir att Stadsmiljöavdelningen följer upp och utvärderar huruvida det blir ett reellt problem eller inte. Att det parkeras fordon i närliggande områden i samband med större evenemang får dock ses som naturligt och något som inte är unikt för området vid Söderslätthallen. Så länge den enskilde trafikanten följer gällande regler för parkering i enlighet med trafikförordningen bör uppställning av fordon på gatumark i närliggande områden inte vara ett stort problem.

I dagsläget är det avgiftsfritt att parkera vid samtliga fritidsanläggningar i Trelleborg. Det är dock viktigt att poängtera att all parkering är förenlig med kostnader genom bland annat markupplåtelse, anläggning och byggnation, övervakning samt drift och underhållskostnader. I dagsläget är parkeringen därmed finansierad enbart med kommunala medel. Genom att införa betalparkering och därmed delvis avveckla den subventionerade bilparkeringen går det även skapa ett rättvisare och mer hållbart transportsystem.

Det finns ett antal olika valmöjligheter för betalningsmetoder. Det är vanligast att det tillhandahålls möjlighet att betala både med betalkort i fysiska automater och via mobiltelefon. Allt fler använder app- och sms-betalning istället för fysiska automater och på vissa ställen är det numera det enda betalningsalternativet. Exempelvis använder Trelleborgshem sig enbart av telefonparkering på sina parkeringsplatser. Inköp av en fysisk automat ligger på mellan 55 000 – 70 000 kronor beroende på vilka tjänster automaten ska bistå med. Det är också möjligt att hyra automater till en kostnad på cirka 2200 – 2500 kronor per maskin och månad. Utöver hyran tillkommer då också en kostnad för drift och service på cirka 450 kronor per månad och automat och det går att teckna serviceavtal för mellan 400 – 800 kronor per månad och automat. Priset för service skiljer sig bland annat på vad för typ av service som ska ingå och vilka inställetider serviceteknikerna ska ha. För att montera automaterna krävs det dessutom att ett fundament som automaten kan stå på grävs ner. Priset för detta ligger på cirka 1700 kronor/fundament.

Priset för telefonparkering skiljer sig mellan olika leverantörer. 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. Det handlar då om några enstaka procent upp till cirka tio procent av de totala intäkterna. Gällande ett betalsystem med telefonparkering existerar generellt sett inte några driftkostnader

Övervakning av parkeringen kan även ske genom extern entreprenör. Fördelen med en sådan modell är främst när man inte kan få en egen effektiv hantering t ex genom att det inte är tillräckligt många anläggningar att övervaka vilket innebär att intäkterna inte täcker driftkostnaden. Tekniska serviceförvaltningen ställer sig positiv till att köpa in bevakningstjänsten men att valet av driftform ska ske utifrån lönsamhet för parkeringsverksamheten och inte utifrån själva driftformen.

Tekniska serviceförvaltningen har även tittat på alternativet att låta en extern entreprenör även stå för själva investeringskostnaden av asfalteringen. Det skulle innebära att kommunen slipper en kostnad och istället kan lägga medel på mer

värdeskapande åtgärder. Detta alternativ kräver en ovanligt lång avtalstid för att operatören ska få lönsamhet på sin investering. Det innebär också att man inte har möjlighet att omvärdera beslutet om det inte visar sig fungera som det är tänkt. Risken finns också att denna lösning innebär en högre avgift. Ytterligare en aspekt finns i detta i det att en extern part inte kan använda fastigheten som säkerhet vilket innebär att finansieringsvillkoren blir betydligt sämre, inte minst jämfört med kommunens förmånliga villkor. Det bör rimligtvis innebära att det blir en betydligt dyrare lösning än att själv ta kostnaden.

Parkeringsintäkter

Intäktssidan kopplas lämpligtvis till den verksamhet som ska bära den tillkommande kapitalkostnaden. Här föreslår förvaltningen att hela investeringen hanteras som sedvanligt underhåll vilket innebär att den belastar förvaltningens resultat och inte hyressätts som tillägg till lokalhyran. Som följd tillfaller således intäkterna fastighetsägaren.

En simulering av möjliga parkeringsintäkter för 237 platser enl. alternativ 3A är gjord tillsammans med information om beläggningsgraden från Kultur- och fritidsförvaltningen. De antaganden som gjorts är medvetet försiktiga för att inte ett beslut ska grunda sig på en ”glädjekalkyl” som sedan inte infriats. Intäkter från böter har inte räknats med i kalkylen.

Nedan redovisas en sammanställning av den simulering som är gjord med antagande om beläggningsgrad baserat på veckodag och tid på dygnet. De årliga nettointäkterna om ca 860 tkr motsvarar en payoff-tid på investeringen om ca 11-12 år. Driftkostnaden avser kostnader för bevakning där antagandet har gjorts att befintlig organisation kan sköta detta med genomsnitt 1,5 h per dag.

Beskrivning	P-automat	Enhet
Antal platser p-automat	237	st
timpris p-automat	4	kr/h
Antal timmar per dag	14	h
Beläggning per dag	31%	74 platser per h
Intäkt per h	295	kr/h
Årlig intäkt	1 077 673	kr/år
Driftkostnader	-219 000	kr/år
Driftnetto	859 000	kr/år
Veckodag	Antal dagar	Beläggning
Helger	104	85%
Kvällar	261	75%
Dagtid	261	15%
Genomsnittlig beläggning	365	31%