

---

# RAPPORT

---

TRELLEBORGS KOMMUN

**Trelleborg boendeparkering**



GRANSKNINGSHANDLING

2018-04-26

Trelleborgs kommun

Kontaktperson: Johan Hansson, tfn 0410-73 30 69

Författare: Sweco Society AB, tfn 036-15 18 00  
Daniel Henricson  
Matilda Dahlqvist  
Jessica Jaremo

Uppdragsnummer: 12601379

## **Sammanfattning**

Trelleborgs kommun planerar att införa parkeringsavgifter på gatumark inom tätorten Trelleborg. I samband med detta studeras även möjligheten att införa boendeparkering.

Kommunens syften med att införa boendeparkering är bland annat att erbjuda en rabatt på parkeringsavgifterna för boende i centrala Trelleborg samt att underlätta att lämna bilen hemma och välja mer hållbara transportmedel.

Utredningen visar att boendeparkering endast bör införas i den röda zonen. Zonen bör delas upp i två delzoner

Boendeparkering bör tillåtas inom den röda zonen med samma tidsreglering som för övrig parkering.

Avgiften för boendeparkering bör betalas vid varje parkeringstillfälle. Nivån på avgiften föreslås till 60 procent av ordinarie parkeringstaxa. Det innebär 3 kr/timme för boendeparkering och 5 kr för ordinarie parkeringstaxa inom den röda zonen. En administrativ avgift bör tas ut i samband med nytecknande eller förnyelse av tillstånd.

Med 3 kr/timme för boendeparkering skulle det ge en intäkt på totalt cirka 42 000 kr per månad för all boendeparkering. Om ordinarie parkeringsavgifter hade betalats av de boende skulle det ha gett en intäkt på cirka 70 000 kr per månad.

Tillstånd för boendeparkering bör endast kunna tecknas av bilägare som är folkbokförda inom den aktuella zonen för boendeparkering. Tillstånd för boendeparkering bör endast kunna tecknas för en bil per person.



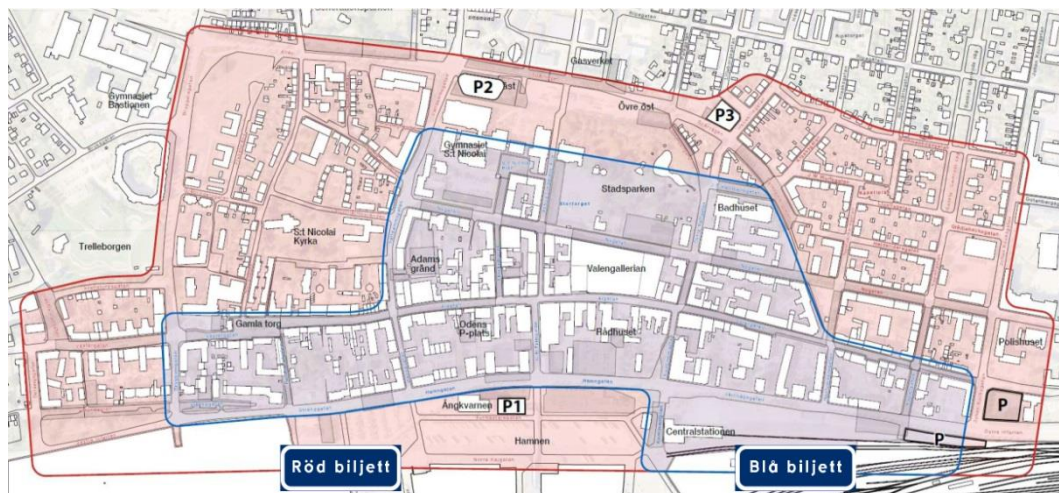
## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>2</b>
1.1	Bakgrund	2
1.2	Syfte	2
<b>2</b>	<b>Allmänt om boendeparkering</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Lokalisering</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Tider</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Taxor</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>Intäkter</b>	<b>6</b>
<b>7</b>	<b>Övriga frågor</b>	<b>8</b>
<b>8</b>	<b>Förslag till fortsatt arbete</b>	<b>9</b>

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Trelleborgs kommun planerar att införa parkeringsavgifter på gatumark inom tätorten Trelleborg. Parkeringsavgifterna kommer att införas i den mest centrala delen av tätorten, det område där efterfrågan på parkeringsplatser är som störst med hänsyn till utbudet av service, handel och andra viktiga målpunkter. Förslaget innebär att centrala Trelleborg delas in i två parkeringszoner med en differentiering av parkeringsavgifterna med en högre taxa inom den blå zonen och en lägre inom den röda. Utanför den blå och den röda zonen föreslås parkering även fortsättningsvis kunna ske utan avgift. Införandet av parkeringsavgifter berör endast de parkeringsplatser som Trelleborgs kommun förvaltar. I centrum finns redan idag avgiftsbelagd parkering med andra förvaltare. Alternativa föreslag till taxor är 4 eller 5 kr/timme i den röda zonen och 6 eller 10 kr/timme i den blå zonen. Införandet av parkeringsavgifter väntas träda i kraft tidigast sommaren 2019.



Figur 1. Förslag till zonindelning för parkeringsavgifter

## 1.2 Syfte

Följande rapport syftar till att ge förslag till ramar för hur ett system för boendeparkering i Trelleborg kan utformas. Rapporten beskriver även vissa effekter av förslaget till boendeparkering.

Kommunens syften med att införa boendeparkering är:

- att erbjuda en rabatt på parkeringsavgifterna för boende i centrala Trelleborg
- att mildra införande av parkeringsavgifter för de som äger bil och bor centralt
- att underlätta att lämna bilen hemma och välja mer hållbara transportmedel
- att styra mot att fler hyr parkeringsplats för långtidsparkering

## 2 Allmänt om boendeparkering

Boendeparkering är ett undantag från parkeringsreglerna. I Trafikförordningen, SFS1998:1276, ges kommuner möjlighet att bevilja undantag för boende i ett visst område. Undantag kan då göras i form av nivå på parkeringsavgifter samt för tillåtna tider för parkering.

Ett tillstånd för boendeparkering innebär ingen garanti om tillgång på lediga parkeringsplatser. Boendeparkering gäller bara på de parkeringsplatser som förvaltas av kommunen.

Boendeparkering finns på många orter i landet. En jämförelse har gjorts med städerna Malmö, Lund, Kristianstad och Jönköping.

## 3 Lokalisering

Frågeställningar rörande lokalisering:

- Ska det finnas möjlighet till boendeparkering i både den blå och röda zonen, eller enbart i den röda zonen (som parkeringsstrategin föreslår).
- Ska det vara en hel boendeparkeringszon eller är det lämpligt att bryta upp zonen i flera delzoner?
- Var kan det vara lämpligt att ha boendeparkering – utmed vilka gator?

Eftersom det i den blå zonen finns en stor andel verksamheter bör boendeparkering begränsas till den röda zonen och främst till de delar där det finns större samlade parkeringsytor eller parkeringshus. Gatuparkeringen bör i första hand användas som den gör idag och kunna vara tillgänglig även för besökande. Detta är särskilt viktigt i den blå zonen med en stor andel handel och service. I den röda zonen kan det finnas gatuparkering som kan vara lämplig för boendeparkering. Principen från parkeringsstrategin är att korta besök eller ärenden ska ligga nära målpunkten jämfört med långa besök som boenden och arbetande kan lokaliseras på något längre avstånd. Detta för att skapa en ökad tillgänglighet till centrumfunktionerna dagtid på vardagar och lördagar.

Även om den blå zonen inte skulle omfattas av boendeparkering, finns det inget som hindrar att boende parkerar inom den blå zonen. Det sker då på samma villkor som för de som inte bor i den blå zonen. Det innebär bland annat möjligheten att parkera utan avgift vardagar kl 18-09, lördagar efter kl 15 och hela söndagar.

Det finns några platser som idag har konflikter mellan parkering för boende och parkering för andra verksamheter. Vid införande av boendeparkering är det viktigt att de boendes intresse inte kommer i konflikt med verksamheternas intressen. Parkering som behöver användas för verksamheternas räkning under dagtid bör alltså inte regleras med boendeparkering, om det innebär en konflikt. Det kan vara möjligt att tillåta

boendeparkering även på dessa platser, om reglering av tillåtna tider ses över. Det kan innebära en översyn både av längsta tillåtna parkeringstid samt när på dygnet/veckan som denna parkeringstid tillåts. Parkering för besökande till verksamheter bör gynnas i första hand, boende i andra hand och arbetstagare i tredje hand.

Storleken på zonerna för boendeparkering bör vara tillräckligt stora för att det ska vara möjligt att hitta en ledig plats i anslutning till sitt boende. Om zonerna är alltför stora finns en risk att personer med tillstånd för boendeparkering väljer att ta med bilen och parkera vid målpunkter inom zonen, som inte ligger i anslutning till hemmet. Körvägen med bil mellan två målpunkter inom den röda zonen är som mest knappt 2 km.

Eventuella framtida parkeringshus bör hanteras separat från bestämmelser för boendeparkering. Om kommunen är huvudman för dessa parkeringshus är ett tänkbart alternativ att boende i området erbjuds möjlighet att hyra platser till reducerad taxa. Detta för att frigöra gatuparkering till förmån för besökare. Det kan även skapa förutsättningar för boende inom den blå zonen att lämna bilen hemma. Boende kan annars ta bilen till arbetet med anledning av att det är avgiftsbelagt i det egna boendeområdet på dagtid.

Nybyggnation av bostäder, med krav på uppfyllande av parkeringsnorm, bör inte omfattas av boendeparkering. För dessa reglerar istället parkeringsnormen kraven på parkeringsplatser inom den egna fastigheten alternativt genom parkeringsköp i en närliggande parkeringsanläggning.

**Förslag:** Boendeparkering bör endast införas i den röda zonen. Zonen bör delas upp i två zoner med gränsen i Astrid Lindgrens allé - Corfitz-Beck-Friisgatan. Efter en översyn av tillåtna parkeringstider kan boendeparkering tillåtas inom hela den röda zonen.

## 4 Tider

Frågeställningar rörande tider:

- Vad ska det finnas för betalningsmöjligheter (dygn, vecka, månad)?
- Hur länge ska man få stå parkerad? Resonera kring för- och nackdelar.

De flesta av de studerade kommunerna tillåter idag boendeparkering under 7-14 dagar i sträck. Detta gäller även om det generellt, utan boendeparkeringstillstånd, endast tillåts parkering under max 24 timmar. Nackdelen med detta system är att den parkeringsomsättning som önskas för att ge möjlighet för besökande att parkera kortare tider i stor utsträckning försvinner. I perifera områden i staden blir detta inget större problem eftersom det framförallt är boende som parkerar här. Det kan däremot skapa problem i områden som ligger centralt och halvcentralt eftersom både boende och verksamheter ofta samsas om parkeringstillgången i dessa områden. Boendeparkering bör framförallt tillåtas där beläggningen i dagsläget inte är så hög. Det vill säga där det finns utrymme för fler parkerade bilar. På platser i Trelleborg där parkeringen redan används i väldigt hög utsträckning bedöms det inte lämpligt att införa boendeparkering, om det innebär utökning av tillåten parkeringstid. Man bör inte heller tillåta parkering under längre tid än

4(9)

RAPPORT  
2018-04-26  
GRANSKNINGSHANDLING  
TRELLEBORG BOENDEPARKERING

vad som tillåts för de som parkerar utan tillstånd eftersom samnyttjandet mellan verksamheter och boende då kan komma att begränsas avsevärt.

Utanför den röda zonen är trycket på parkeringsplatser väsentligt lägre. I områdena utanför den röda zonen bör det därför ges möjlighet till parkering längre än 24 timmar på ett flertal platser.

**Förslag:** Boendeparkering bör tillåtas inom den röda zonen med samma tidsreglering som för övrig parkering.

## 5 Taxor

Frågeställningar rörande taxor:

- Vad är en lämplig taxa för boendeparkering? Utred detta utifrån föreslagna ordinarie taxor på 4 (röd zon) och 6 (blå zon) kr/tim, alternativt 5 (röd zon) och 10 (blå zon) kr/timme.
- Första timmen gratis-parkering och därefter betalning. Argument för/emot, utöver ökad söktrafik, svårövertakat, utnyttjande av systemet (parkerar gratis flera timmar), fortsatt ojämn beläggning och minskade intäkter för kommunen.

Införande av parkeringsavgifter på kommunala parkeringsplatser i centrum bidrar till att utjämna de skillnader i avgifter som finns idag jämfört med flera privata parkeringar. Detta är en önskvärd utjämning som skapar en bättre balans mellan utbud och efterfrågan.

Taxor för boendeparkering kan tas ut vid varje tillfälle för den tid fordonet står parkerat, ofta som en reduktion av ordinarie parkeringsavgift. För denna typ av betalning används ofta en särskild knapp för boendeparkering på parkeringsautomaterna. Boendeparkering kan även betalas som en fast avgift per månad, halvår eller år. I vissa fall används även en kombination av dessa två alternativ så att en administrativ avgift eller lägre periodavgift betalas i kombination med betalning per timme. Betalning av boendeparkering i automat kan kompletteras med möjlighet till betalning via mobilapp om detta erbjuds som betalningsalternativ för den avgiftsbelagda parkeringen.

I flera av de studerade kommunerna ger ett boendeparkeringstillstånd ett rabatterat pris per timme vid parkering. Hur stor rabatten är varierar mellan kommunerna. I Kristianstad, som har parkeringsavgifter på samma nivå som planeras i Trelleborg, ligger avgiften för boendeparkering på 2 kr/timme oavsett om grundavgiften är 4 eller 6 kr/timme. I Malmö och Lund är timtaxan för boendeparkering anpassad till de olika nivåerna för ordinarie parkeringsavgifter. I Jönköping erbjuds boendeparkering för 510 respektive 660 kr/kvartal jämfört med ordinarie parkeringsavgift på 150 respektive 250 kr/2 veckor.

Genom att betala för parkering varje gång blir avgiften mer kännbar jämfört med en fast periodavgift. Detta gäller även om den samlade parkeringsavgiften för många tillfällen inte är högre än en fast periodavgift. På så sätt synliggörs en del av kostnaden för biläggande och nyttjande, vilket i förlängningen kan leda till val av mer hållbara färdmedel eller

resmönster. Genom att boendeparkering behöver betalas varje gång, kan även benägenheten att hyra en parkeringsplats öka. För långtidsparkering (mer än 24 timmar på vardagar) blir hyrd eller egen parkeringsplats de enda alternativen inom den blå och den röda zonen.

Taxan för boendeparkering bör läggas så att den ungefär motsvarar kostnaden för en hyrd parkeringsplats som inte är reserverad. Detta ger incitament för en överflyttning från parkering på gatumark till hyrd parkering. Kostnaden för en hyrd men ej reserverad parkeringsplats på kvartersmark är i dagsläget cirka 250-350 kr/månad. För boende som parkerar på sena eftermiddagar och helger enligt antagande under avsnitt 6 Intäkter nedan, ger boendeparkeringen en kostnad på cirka 192 kr per månad per bil. Det är alltså under nivån för de billigaste hyrda parkeringsplatserna. För boende med behov att parkera längre tid under vardagar, blir kostnaden för boendeparkering högre än att hyra parkeringsplats. Utöver timtaxan bör en administrativ avgift, motsvarande kommunens självkostnad, tas ut i samband med nytecknande eller förnyelse av tillstånd för boendeparkering. Tillstånd för boendeparkering bör förnyas en gång per år. Detta för att motverka att personer har boendeparkeringstillstånd trots att de flyttat alternativt sålt bilen.

Om ett syfte med "första timmen gratis" är att gynna handeln, kan effekten istället uppnås genom att se över antalet angöringsplatser och korttidsparkeringar. Ett liknande förslag, men lättare att övervaka, vore att t.ex. ha 30 minuters parkering utan avgift på några utvalda platser där man önskar stor omsättning på parkerade bilar. För att i övrigt gynna handeln, kan parkeringstiderna i centrum anges till högst 2-4 timmar under affärernas öppettider. Detta skulle då motverka att parkeringsplatserna används av arbetspendlare, som istället kan stå lite längre ifrån de mest centrala delarna.

**Förslag:** Avgiften för boendeparkering bör betalas i automat eller via mobilen vid varje parkeringstillfälle. Nivån på avgiften för boendeparkering bör vara en fast procentsats av den ordinarie parkeringstaxan. Boendeparkering föreslås till 60 procent av ordinarie parkeringstaxa. Det innebär 3 kr/timme för boendeparkering och 5 kr för ordinarie parkeringstaxa inom den röda zonen. En administrativ avgift, motsvarande kommunens självkostnad, bör tas ut i samband med nytecknande eller förnyelse av tillstånd för boendeparkering. Tillstånd för boendeparkering bör förnyas en gång per år.

## 6 Intäkter

Frågeställning rörande intäkter:

- Vilka potentiella inkomster kan tänkas inbringas av boendeparkeringen?

Frågan om potentiella intäkter är mycket svårbedömd. Intäkterna påverkas bland annat av följande faktorer i planerade zoner för boendeparkering:

- Antal boende
- Bilinnehav

6(9)

RAPPORT  
2018-04-26  
GRANSKNINGSHANDLING  
TRELLEBORG BOENDEPARKERING

- Förväntad andel bilägare med tillstånd för boendeparkering och andelen av dessa som faktiskt använder möjligheten till boendeparkering.
- Förväntad andel bilägare med egen parkeringsplats
- Förväntad andel bilägare med hyrd parkeringsplats
- Tillgången på och hyresnivån för hyrda parkeringsplatser
- Antalet och tidsregleringen för tillgängliga allmänna parkeringsplatser

Även om faktorerna ovan vore kända för dagens situation, kvarstår frågorna om hur dessa ändras i framtiden. Införandet av parkeringsavgifter skulle på sikt kunna innebära ett förändrat bilinnehav eller förändrat beteende för tid och plats för parkering.

Inom den röda zonen bor idag (2016) cirka 2700 personer och dessa har cirka 700 bilar i trafik. En inventering av beläggning av parkeringsplatser visar att Trelleborgs kommun förvaltar cirka 1180 parkeringsplatser sammanlagt inom den blå och röda zonen. Av dessa finns cirka 590 platser inom den röda zonen (cirka 600 inom den blå zonen).

Trelleborgs kommun genomförde en beläggningsstudie i november 2016 samt januari 2017. Beläggningsinventeringen redovisas i tvåtimmarsintervaller kl 07-23 för vardagar, lördagar respektive söndagar. Inom aktuell studie har beläggningsen särskilt studerats för de tider när det mesta av handeln och arbetsplatserna är stängda, det vill säga när det främst är boende i området som parkerar. De studerade tiderna är alla veckodagar kl 19-23 samt lördagar och söndagar kl 07-09. Under dessa tider är beläggning på kommunens parkeringar inom den röda zonen cirka 25-50 %, vilket motsvarar cirka 150-290 upptagna platser. Beroende på vilka delar av den röda zonen som studeras varierar beläggningskraften. I de södra delarna är beläggningsen generellt högre än i de norra delarna. Utbudet av parkeringsplatser är också större i de norra delarna.

I den blå zonen är beläggning på kommunens parkeringar under samma tider cirka 28-66 %, vilket motsvarar cirka 170-390 upptagna platser. I genomsnitt är beläggningsen cirka 5 % högre i den blå zonen jämfört med den röda under tider när det mesta av handeln och arbetsplatserna är stängda.

För beräkning av inkomst från boendeparkering antas att samtliga upptagna platser ovan upptas av boende inom den röda zonen samt att alla dessa kommer att skaffa tillstånd för och använda möjligheten till boendeparkering. Vidare antas att boende parkerar vid sin bostad under avgiftsbelagd tid i genomsnitt 2 timmar per vardag och 6 timmar per lördag, alltså totalt 16 timmar per vecka. Med 3 kr/timme för boendeparkering skulle det då ge en intäkt på cirka 192 kr per månad per bil eller totalt cirka 42 000 kr per månad för all boendeparkering.

Intäkterna för boendeparkering kan jämföras med de intäkter som skulle ha inbringats om ordinarie parkeringsavgifter hade betalats av de boende. Ordinarie parkeringstaxa skulle ha gett en intäkt på cirka 70 000 kr per månad för boendes bilar inom den röda zonen.

## 7 Övriga frågor

Övriga frågeställningar:

- Ska det gå att registrera boendeparkering för flera fordon/person?
- Vilken typ av fordon ska man kunna registrera för boendeparkering?
- Vilka konsekvenser får införandet av parkeringsavgifter i Trelleborg på datumparkeringen?

Generellt sett, utifrån andra studerade kommuner, är det endast möjligt att registrera boendeparkeringstillstånd för ett fordon per person även om personen äger flera fordon. Detta bör eftersträvas även i Trelleborg, så att boendeparkeringen endast gäller för fordon som används av personer som faktiskt bor i området. Fordonet bör normalt sett vara registrerat på den person som ansökan avser och personen ska vara mantalsskriven inom det aktuella boendeparkeringsområdet. Dessa villkor gäller för alla de kommuner som studerats inom ramen för detta uppdrag.

I de studerade kommunerna är det dock möjligt att registrera ett tjänstefordon med ett utlåtande från arbetsgivaren om nyttjanderätt av fordonet. I detta fall krävs något mer administration och arbete från kommunens sida. I ett sådant fall förnyas normalt inte boendeparkeringstillståndet automatiskt efter utlöp period utan ny ansökan behöver komma in.

För Trelleborgs del är det lämpligt att fokusera på de boendes behov och tillgången på parkeringsplatser. Tjänstefordon, lätta lastbilar eller personbil klass II (husbil) bör inte omfattas av boendeparkering. Möjligheten för större fordon att parkera begränsas även av att fordonet samtliga hjul måste stå innanför markerade parkeringsplatser.

På de gator som är reglerade med datumparkering är boendeparkeringsfunktionen begränsad. En stor fördel med att kunna använda boendeparkering är att det ska vara möjligt för de boende att lämna bilen stående flera dagar och på så sätt till exempel kunna använda andra sätt att transportera sig till och från arbetet. Om flytt av fordonet krävs varje dag går den fördelen förlorad. I andra kommuner (ex Malmö) används istället städdagar en gång i månaden, som innebär ett förbud under delar av ett dygn på ett angivet datum. Detta kan fungera bättre ihop med boendeparkering då endast en dag i månaden blir påverkad.

Att införa parkeringsavgifter i Trelleborg ger i sig inga större konsekvenser på datumparkeringen. Parkeringsavgifter kan generellt ge färre parkerande bilar vid införandet och på så sätt kan gatorna eventuellt få en lägre belastning och färre felparkeringar i samband med datumparkering.

**Förslag:** Tillstånd för boendeparkering bör endast kunna tecknas av bilägare med körkort för aktuellt fordon. Bilägaren måste vara folkbokförd inom den aktuella zonen för boendeparkering. Tillstånd för boendeparkering bör endast kunna tecknas för en bil per person och endast för personbil klass I.

8(9)

RAPPORT  
2018-04-26  
GRANSKNINGSHANDLING  
TRELLEBORG BOENDEPARKERING

## 8 Förslag till fortsatt arbete

I samband med utredningen för boendeparkering ovan har följande frågeställningar identifierats som förslag till fortsatta arbeten:

- I samband med införande av parkeringsavgifter generellt och även boendeparkering bör en översyn göras av tillåtna tidsintervall för parkering. Kan tiderna samordnas till färre varianter?
- Hur kan ansökan och hantering av tillstånd för boendeparkering utformas? Bör tillstånden hanteras digitalt eller genom utskick av tillstånd som ska placeras i framrutan på bilen?
- Vid införande av parkeringsavgifter och boendeparkering uppstår randeffekter i gränsen för möjlig boendeparkering eller gränsen mellan olika taxenivåer. Det finns en risk för överflyttning av parkering till platser där ökad beläggning inte är önskvärd.