

Utredning av parkeringsavgifter i Trelleborgs kommun

Sammanfattning

Tekniska förvaltningen har fått i uppdrag från kommunfullmäktige att utreda 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 skapar ett incitament till att göra hållbara resval till stadens mest centrala delar vilket är i enlighet med flera av kommunens styrdokument. Att införa betalparkering är ett viktigt verktyg för att styra parkeringen och skapa tillgänglighet till Trelleborgs centrum för dem som verkligen behöver köra bil. Likaså är avgiftsbelagd parkering enklare att övervaka än reglering med p-skiva.

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. Införandet av parkeringsavgift kan istället ha en positiv inverkan på centrumhandeln. Detta eftersom det kan leda till en attraktivare och lugnare trafikmiljö i centrum med mindre söktrafik, emissioner och buller.

Det finns olika valmöjligheter som betalningsmetoder för köp av parkeringen. De flesta kommuner erbjuder mynt-, kort- och telefonbetalning. Betalningsalternativet med mynt är ekonomiskt minst fördelaktigt och något som flertalet kommuner håller på att avveckla. Det är mest fördelaktigt att införa ett betalsystem utan mynt. Samtliga leverantörer menar att det kan vara bra att erbjuda betalningsmöjlighet med kort i fysiska automater på ett fåtal strategiska platser, men att betalningen primärt kan göras via telefon. Med ett biljettlöst system blir det dessutom smidigare för användaren då behovet att återvända till sitt fordon med en biljett försvinner. Genom att använda sig av telefonparkering behöver parkören inte besöka en fysisk automat, vilket inte minst kan vara fördelaktigt för äldre människor och andra som har svårt för att röra sig.

Fysiska automater som inte drivs med solceller kräver att det dras fram kablar och att det grävs ner fundament till automaten. Nackdelen med automater som enbart försörjs med el via solceller är att batteriet behöver bytas ut årligen/vartannat år. Inköp av en fysisk automat ligger på mellan 55 000 – 70 000 kronor beroende på vilka tjänster automaten ska bistå med. Hyra av automater kostar cirka 2200 – 2500 kronor per maskin och månad. Utöver hyran tillkommer då också en kostnad för drift och service. Om fysiska automater köps in krävs drift, underhåll och eventuellt reparationer. Driftkostnaderna ligger 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 telefonparkering skiljer sig mellan olika leverantörer, men generellt handlar det om några enstaka procent upp till cirka tio procent av de totala intäkterna. Gällande ett betalsystem med telefonparkering existerar generellt sett inte några driftkostnader. Vilken typ av betalsystem man väljer avgör hur många automater som kommer behövas.

Initialt föreslås avgiften ligga på den nivå som föreslagits i Parkeringsstrategin (6 respektive 4 kr/tim). För att prioritera besökare till centrum bör avgiften vara något högre i de mest centrala delarna, medan avgiften kan vara något lägre en bit från centrum. Tidsregleringen för avgift föreslås vara 9-18 på vardagar och 9-15 på lördagar. Detta möjliggör för boende att parkera gratis när merparten av verksamheterna i centrum håller stängt. Föreslagen avgift generera en intäkt på cirka 7 miljoner kronor per år, men det är naturligtvis svårt att avgöra vilka intäkter som kan förväntas med hänseende till att intäkterna baseras på detaljer och bestämmelser, samt på i vilken utsträckning trafikanternas beteende förändras. Om kommunen inför att parkering är avgiftsfri första timmen innebär det ett inkomstbortfall på cirka 3,0-4,8 miljoner kronor per år.

Boendeparkering bör endast införas i den röda zonen. Avgiften för boendeparkering bör betalas i automat eller via mobilen vid varje parkeringstillfälle. Kostnaden föreslås ligga på 3 kr/timme för boendeparkering. Vilket skulle innebära en intäkt på totalt cirka 42 000 kr per månad för all boendeparkering. För att få tillgång till boendeparkering måste bilägaren 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.

Från antaget beslut till att parkeringsavgift kan införas i Trelleborgs kommun kommer det ta cirka 12 månader.

Ärendebeskrivning

Tekniska förvaltningen har fått i uppdrag från kommunfullmäktige att utreda införandet av parkeringsavgifter i Trelleborgs kommun.

Trelleborgs tätort står inför kommande förändring. De mest centrala delarna kommer framöver att utvecklas genom ett antal förtätningsprojekt, vilket kommer medföra att en del befintliga parkeringsytor försvinner. 2017 godkände kommunfullmäktige en ny parkeringsstrategi som framhåller en sänkning av parkeringsnormen för flerbostadshus i Trelleborgs centrala delar. Detta kan gynna nybyggnation och främja valet av hållbara transportsätt. Samtidigt måste även fortsättningsvis centrum vara tillgängligt med bil för de som verkligen behöver transportera sig med detta färdssätt. Med hänseende till kommande förändringar kan det bli aktuellt att införa betalparkering i Trelleborgs centrala delar. Parkeringsavgifter införs vanligtvis för att begränsa tiden fordon parkeras på en parkeringsplats och eller/ för att påverka efterfrågan på en parkeringsplats. Parkeringsavgifter och reglering bör användas för att möjliggöra att rätt bil kan parkera på rätt plats. Genom avgiftsbeläggning och reglering kan omsättningen på Trelleborgs mest attraktiva parkeringsplatser öka, vilket i sin tur leder till att tillgängligheten till parkering för besökare ökar och trafikproblemen minskar. Vidare kan också behovet av parkeringsytor minska. Effekterna som uppnås är beroende på avgiftens nivå.

Den här utredningen kommer belysa olika typer av betalningssystem för parkering och övergripligt framhålla priserna för de olika investeringar som krävs. Vidare kommer även eventuella effekter av avgiftsbelagd parkering belysas.

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 (1993:1618), framhålls att kommunen har rätt att ta ut parkeringsavgifter med syfte att ordna trafiken:

2 § 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, 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 alltså 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 bestämmer, exempelvis byggnation av parkeringshus.

Varför betalparkering?

All parkering kostar i form av markupplåtelse, anläggning och byggnation, övervakning, drift och underhåll samt administrativa kostnader. Idag subventioneras kommunala parkeringsanläggningar delvis eller helt med kommunala medel. Främst drabbar detta de som inte kör bil. Genom att införa betalparkering och därmed delvis avveckla den subventionerade bilparkeringen går det skapa ett rättvisare och mer hållbart transportsystem i enlighet med flera av kommunens styrdokument.

Att införa betalparkering kan ses som ett viktigt verktyg för att styra parkeringen och skapa tillgänglighet till de mest centrala delarna av staden. Syftet är primärt att skapa en balans mellan utbudet och efterfrågan av parkeringsplatser. Ett av dem effektivaste instrumenten för att påverka bilanvändningen är hur parkeringen är reglerad. Genom att införa parkeringsavgifter skapas ett incitament till att istället för att välja bilen göra hållbara resval inom och till Trelleborgs mest centrala delar och tillgängliggöra parkeringsplatser för dem som verkligen behöver köra bil.

Vidare kan det även ha positiva effekter på trafiksäkerheten och minska utsläppet av luftföroreningar.

Fördelar med avgift istället för p-skiva

Syftet med att reglera parkering med parkeringsskiva är att förebygga att boende eller förvärvsarbetande/näringsidkare ockuperar centralt belägna platser under en längre tid. Men eftersom det är tidskrävande och svårt att övervaka p-skivan och således beivra eventuellt fusk, så är det många parkörer som väljer att enbart vrida fram p-skivan eller att flytta bilen till en annan plats. Och 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 förlorad. Vidare måste också besökaren i förväg planera hur länge besöket i centrum får ta, samt hitta en parkeringsplats som tillåter önskad tid, vilket kan leda till onödig söktrafik.

Betalparkering - effekter på handeln i centrum

Införande av avgiftsbelagd parkering kan vara ett viktigt verktyg för att styra parkeringen, minska biltrafiken i centrala Trelleborg och göra centrum mer tillgängligt. Samtidigt är det en känslig fråga för bilister, handlare och näringsidkare. Detta beror på att flera handlare och privatpersoner har uppfattningen att besökare överger centrum vid införande av parkeringsavgifter till förmån för externa köpcentrum som erbjuder gratis parkering. Det finns en liten risk att somliga bilburna kunder väljer en annan handelsplats än centrum om det införs parkeringsavgifter (Björke och Fondell, 2009). Utifrån tidigare studier förändras dock inte bilisters köpmönster nämnvärt vid införande av parkeringsavgifter i centrala lägen. Det har även framkommit att generellt sett föredrar de som har inköp som sitt huvudsakliga ärende betalparkering, detta så länge parkeringsplatserna blir 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.

I regel konsumerar gående, cyklister och bussresenärer oftare än vad bilburna besökare gör (Björke och Fondell, 2009). Bilister konsumerar dock generellt för något högre belopp när de väl handlar än övriga besökare. Detta vägs dock upp genom att besökare med hållbara transportsätt konsumerar betydligt oftare än bilisterna gör. En tidigare studie från Kalmar framhåller att antalet kunder och omsättningen i butikerna inte minskar vid införandet av parkeringsavgift. Vidare har även studier (Svensson 2001) från Tyskland och England visat på att restriktioner mot privatbilism i centrala delar av städer inte medför någon negativ inverkan på centrumhandeln. Direkt efter införandet av avgift eller andra restriktioner kan omsättningen sjunka något, men omsättningen stiger sedan till samma nivå eller till och med till en nivå som är högre än innan införandet.

Den primära parametern gällande val av handelsplats är inte om det finns tillgång till gratis parkering eller ej (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. Således kan också införandet av parkeringsavgift istället ha en positiv inverkan på centrumhandeln. Detta eftersom det kan leda till en attraktivare och lugnare trafikmiljö i centrum med mindre söktrafik, emissioner och buller.

Avgiftsfri första timme

Att införa första timmen avgiftsfri och därefter avgift skulle med stor sannolikhet leda till en ökad söktrafik i de mest centrala delarna av Trelleborg, vilket går emot kommunens önskade utveckling med mindre biltrafik i centrum. Vidare kommer det även leda till ökade krav på kontrollen av regelefterlevnaden, då parkörer kan "utnyttja" systemet genom att registrera en timmes uppställning i taget. Detta skulle i praktiken delvis kunna likställas med införande av en timmes parkering med parkeringsskiva. Dessutom finns det en risk att den här typen av reglering även fortsättningsvis medför en ojämn beläggning av de mest attraktiva parkeringsytorna.

2014 genomförde Trivector en undersökning angående effekter av införande av en gratis första timme i Enköping. Slutsatsen blev att man inte rekommenderade åtgärden med hänseende till ökad söktrafik, försvårande av parkeringsövervakningen, risk för ojämn beläggning på parkeringsplatser, samt minskade intäkter för kommunen. För att undgå onödig söktrafik, kunna övervaka parkering på ett effektivt sätt samt undvika att de mest attraktiva parkeringsplatserna blir överbelagda medan andra parkeringsplatser gapar tomma bör kommunen inte införa en timmes "gratis" parkering.

Olika sätt att betala

Det har tagits kontakt med ett antal olika leverantörer som erbjuder olika parkeringslösningar, detta för att dels höra vad de erbjuder för priser och dels för att höra deras rekommendationer.

Det finns ett antal olika valmöjligheter när det kommer till betalningsmetoder för köp av parkering. I dagsläget erbjuder de flesta kommuner möjlighet att betala med mynt, kort och telefon. Betalningsalternativet med mynt är dock något som flertalet kommuner håller på att avveckla. Detta är en följd av bland annat extra kostnader, rånrisk och extra risk för vandalisering av automaterna. Eftersom Trelleborgs kommun i dagsläget inte har några automater, menar leverantörerna att det är mest fördelaktigt att införa ett betalsystem helt utan mynt. Samtliga leverantörer menar att det kan vara bra att erbjuda betalningsmöjlighet med kort i fysiska automater på ett fåtal strategiska platser, men att betalningen primärt kan göras via telefon. Tidigare har telefonparkering använts som ett komplement till fysiska automater, men enligt leverantörerna är det fler och fler som använder app- och sms-betalning istället för de fysiska automater och på vissa ställen är det numera det enda betalningsalternativet. Exempelvis använder Trelleborgshem sig enbart av telefonparkering på sina parkeringsplatser.

Biljettlöst system eller med biljett? Med ett biljettlöst system blir det smidigare för användaren då behovet att återvända till sitt fordon med en biljett försvinner. Istället uppger parkören sitt registreringsnummer i antingen en fysisk automat eller via ett telefonbetalningssystem och sedan kan parkeringsvakten avläsa i sin handdator om betalning erlagts. Genom att välja ett biljettlöst system slipper man även extra arbetet med att fylla på biljetter.

Leverantörerna av olika betalsystem behöver inte nödvändigtvis vara samma. Samtliga leverantörer som blivit tillfrågade gällande olika betaltjänster erbjuder generellt samma utbud av parkeringslösningar, men de skiljer sig något gällande pris och villkor. Priserna som anges nedan för de olika

systemen är cirkapriser och kan skilja sig beroende på exempelvis hur många automater som inhandlas eller vilka tjänster som ska erbjudas.

Fysiska automater

Med fysiska automater går det erbjuda betalning med mynt och/eller kort. För att montera automaterna krävs det förutom inköp eller hyra av automaterna även att det dras fram kablar och grävs ner fundament som automaten kan monteras på, vilket innebär kostnad för både arbetstid och material.

Det går att välja om man vill att automaten ska drivas med solceller eller koppla in dem på elnätet. Nackdelen med automater som enbart försörjs med el via solceller är att batteriet behöver bytas ut årligen/vartannat år, och att om det inte tillförs värme i automaterna så bildas det fukt i dem vilket har negativ inverkan på batterihuset. Dessutom tar betalningen längre tid med solcellsdrivna automater, eftersom de ska starta upp från stand by-läge. Fördelen med solcellsdrivna automater är dock att det inte behöver dras fram ledningar till automaten och att de därmed är enkla att flytta till ett nytt läge vid förändrade behov. Utifrån driftsäkerhet rekommenderar leverantörerna dock att automaterna ansluts till elnätet. Vidare kan fysiska automater medföra extra kostnader om det finns behov av ytterligare tillgänglighetsanpassning så att alla kommer till automaterna.

Många kommuner har slutat att erbjuda myntbetalning, och exempelvis Malmö och Lund med flera håller även på att helt avveckla betalningsmöjlighet i fysiska automater. Fördelen med fysiska automater är att de kan anses vara mer tillgängliga för turister samt för personer som saknar mobiltelefon eller har svårare för att ta till sig ny teknik.

Priser för investeringar - automater

Inköp av en fysisk automat ligger på mellan 55 000 – 70 000 kronor beroende på vilka tjänster automaten ska bistå med. Exempelvis, om automaten ska kunna kommunicera med en mobilapplication 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 2200 – 2500 kronor per maskin och månad. Utöver hyran tillkommer då också en kostnad för drift och service.

För att montera automaterna krävs det att fundament som automaten kan stå på grävs ner. Priset för detta ligger på cirka 1700 kronor/fundament. Ska automaten anslutas till elnätet tillkommer ytterligare kostnader för grävning till kabel och kabelrör. Det genererar en kostnad på cirka 600 kronor/kvadratmetern, inkluderat återställning av hårdgjord yta (asfalt). Vid grävning i gräs- eller grusyta blir kostnaden något lägre. Utöver detta tillkommer skyltning.

Drift och underhåll - automater

Om fysiska automater köps in krävs drift, underhåll och eventuellt reparationer, vilket leverantörerna kan sköta mot en kostnad. 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. Driftkostnaderna ligger 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 inställelsetider serviceteknikerna ska ha.

Fysiska automater är ofta föremål för skadegörelse och vandalisering vilket särskilt gäller för automater med myntsystem. Automaterna är byggda för att tåla visst våld men ofta fördärvas automaterna i den mån som är möjligt. Om det är önskvärt kan kommunen låta leverantörerna av automaterna utbilda medarbetare så att enklare fel och reparationer kan åtgärdas av personalen själv, och därmed undviks uttryckningskostnader. Att utbilda den egna personalen innebär dock en merkostnad i form av tillägg på den anställdes tjänst.

Automater med myntbetalning är det system som är ekonomiskt minst fördelaktigt för kommunen. Dessa automater utgör relativt ofta föremål för vandalisering och skadegörelse och kräver därmed platsbesök för reparationer. Vidare utgör även mynthanteringen betydande kostnader genom tömning av automaterna och hämtning av vaktbolag samt uppräkningskostnader av kontanterna. Kostnaderna för automater med myntbetalning uppgår enligt ett par av leverantörerna till uppskattningsvis 50-80 procent av de totala intäkterna. Den reella rånrisken vid hantering av kontanter ska inte heller förnimmas.

Telefonparkering

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, dvs. att parkören startar och avslutar sin parkering med ett telefonsamtal. Det är 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 inte minst kan vara fördelaktigt för äldre människor och andra som har svårt för att röra sig. Lika så möjliggör det för parkören att förlänga sin uppställning utan att ta sig till där bilen är parkerad.

Pris för investering – telefonparkering

Priset för telefonparkering skiljer sig mellan olika leverantörer. Detta beror bland annat på att olika leverantörerna skiljer sig när det kommer till vem som ska betala. Vissa menar att kunden kan betala både för tjänsten och den kommunalt antagna taxan, medan andra 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 det om några enstaka procent upp till cirka tio procent av de totala intäkterna.

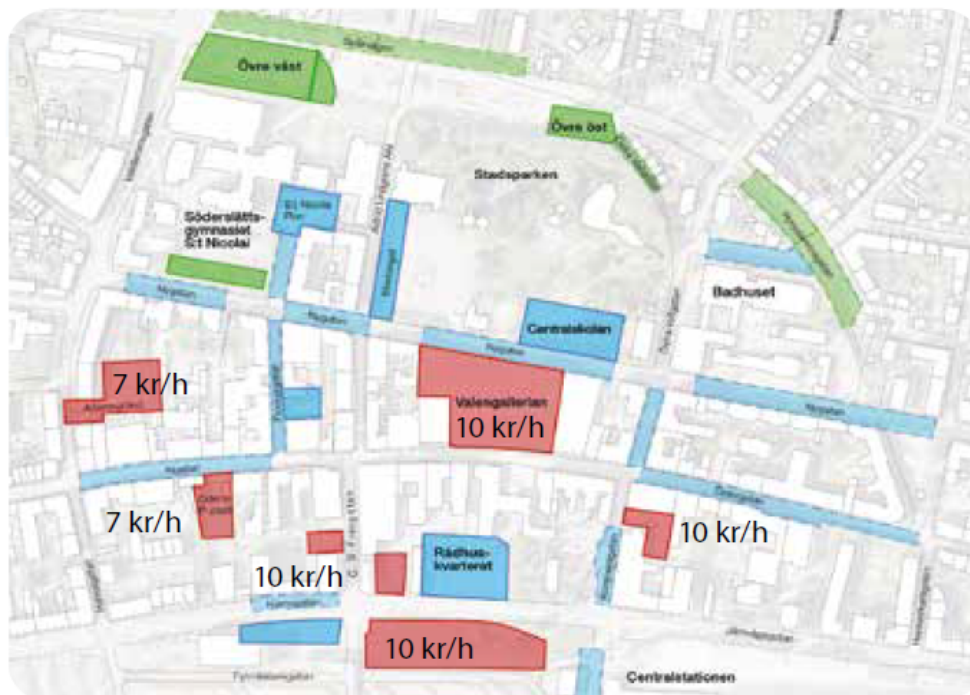
I anslutning till parkeringsytan behöver det sättas upp information gällande hur man utför betalningen och hur telefonbetalningssystemet fungerar. Det kan kräva investering i informationsskyltar. Vissa av leverantörerna står dock för dessa (det gäller inte uppsättningen). Startavgift/anslutningsavgift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

Drift och underhåll - telefonparkering

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 enligt leverantörerna sällan blir vandaliserade eller nerklottade.

Befintliga parkeringsavgifter och beläggning

Idagsläget är samtliga parkeringsplatser på allmän platsmark avgiftsfria i Trelleborgs kommun, medan på privat mark så är parkeringen ofta reglerad med parkeringsavgift på mellan 7-10 kronor per timma (se figur 1).



Figur 1: Befintliga parkeringsavgifter under besöksiderna i Trelleborgs centrum. Källa: Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025.

Att vissa parkeringsytor är reglerade med avgift medan andra är gratis medför att ytorna med gratis parkering ofta är fullbelagda under dagtid medan platserna med parkeringsavgift samtidigt står tomma (se figur 2). För att komma tillrätta med den ojämna beläggningen bör avgiften ligga i paritet med rådande avgiftsnivåer på privat mark. Dock föreslås att initialt kan avgiften ligga på den nivå som föreslagits i Parkeringsstrategin (6 respektive 4 kr/tim). I efterhand kan det dock bli aktuellt att justera taxan om önskvärda effekter uteblir.

Beläggingsgrad vid maximal beläggning kl 13 vardagar



Figur 2: Kartan illustrerar beläggingsgraden vid maximal beläggning (kl. 13 vardagar). Källa: Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025.

För att göra en snabb jämförelse så går det i tabell 1 att se på vilken nivå avgifterna ligger på i några andra kommuner. Vid en avgift på 6 respektive 4 kronor/tim, går det alltså utläsa att avgiften kommer ligga relativt lågt i Trelleborgs kommun, detta i förhållande till kommunerna som visas nedan.

Tabell 1: Exempel på nivå på parkeringsavgifter och befolkningsantal i andra kommuner. Källa: Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025.

Kommun	Befolkning	Högsta förekommande avgift	Annan avgift	Annan avgift	Annan avgift
Malmö	320 147	25 kr/h	20 kr/h	15 kr/h	10kr/h
Helsingborg	136 653	20 kr/h	15 kr/h	10kr/h	5 kr/h
Lund	115 230	16 kr/h	10 kr/h	5 kr/h	
Kristianstad	82 107	12 kr/h	10 kr/h	6 kr/h	4 kr/h
Kalmar	65 016	10 kr /h	5 kr/h		
Hässleholm	50 769	7 kr/h	4 kr/h		
Landskrona	43 787	12 kr/h	6 kr/h	3 kr/h	
Ängelholm	38 682	10 kr/h	5 kr/h		
Ystad	28 886	13 kr/h	10 kr/h	5 kr/h	

Potentiella intäkter

Vilka intäkter kan förväntas? För att göra parkeringssystemet så användarmöjligt som möjligt bör kommunen använda sig av samma betalsystem och avgift inom specifika zoner. Detta kan dock framöver behöva justeras så att rätt bil styrs till rätt plats. För att prioritera besökare till centrum bör avgiften vara något högre i de mest centrala delarna, medan avgiften kan vara något lägre en bit från centrum. Detta eftersom det i den blå zonen också finns flest målpunkter som konkurrerar om parkeringsplatserna. Enligt bedömning bör de geografiska områden och avgifter som pekas ut i parkeringsstrategin ligga som grund för var och hur parkeringen ska regleras i Trelleborg (se figur 3). Likaså är tidsregleringen 9-18 på vardagar och 9-15 på lördagar, som föreslås i parkeringsstrategin, lämplig att utgå från. Regleringen tar då hänsyn till när trycket på parkeringsplatser i centrum är som störst. Därmed kan tillgängligheten till de mest attraktiva parkeringsplatserna förbättras för besökare. Likaså möjliggör det för boende att parkera gratis när merparten av verksamheterna i centrum håller stängt.



Figur 3: Zonindelning för nivå på parkeringsavgift. Källa: Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025.

För att följa den uträkning som genomförts i parkeringsstrategin skulle den föreslagna avgiftsnivån på 6 respektive 4 kronor generera en intäkt på cirka 7 miljoner kronor per år. Uträkningen baseras på parkeringsavgift under 2700 timmar per plats och år med en genomsnittlig belägningsgrad på 63% under de avgiftsbelagda timmarna. Utifrån parkeringsstrategin framhålls att i genomsnitt så tar ett besök 2,18 timmar. Den föreslagna avgiften kommer då att innebära en snittkostnad på 10,23 kronor per besök med bil i centrum. Om avgiften istället regleras till 10 respektive 5 kronor, vilket mer ligger i nivå med många andra kommuner samt parkeringsplatser på privat mark i Trelleborgs centrum, skulle det generera en intäkt på cirka 10 miljoner kronor per år. Den genomsnittliga kostnaden per besök med bil i centrum skulle då vara 14,64 kronor. Om kommunen inför att första timmen är avgiftsfri skulle det innebära ett inkomstbortfall på 3,0-4,8 miljoner kronor per år.

Det är naturligtvis svårt att avgöra vilka intäkter som kan förväntas med hänseende till att intäkterna baseras på detaljer och bestämmelser, samt på i vilken utsträckning trafikanternas beteende förändras.

Uppställningsplatser av betalautomater

Antal automater som kommun ska erbjuda beror på vilken typ av betalsystem som ska användas, och vilken service kommunen vill tillhandahålla till medborgarna och besökare. Ska det enbart erbjudas telefonbetalning krävs det inte några fysiska automater. Om det förutsetts att betalningsmöjlighet med kortbetalning ska finnas krävs att det finns automater strategiskt placerade inom rimligt gångavstånd från uppställningsplatsen. Avvägningen behöver göras mellan service och förväntad användning. Nedanstående förslag innefattar 25 fysiska automater, antalet går dock att reducera om merparten av parkörer förväntas använda telefonbetalning eller om man vill styra betalningen mot telefonbetalning.



Figur 4: Lokalisering av fysiska automater med buffertzona på 150 meter inom den röda respektive blå zonen.

Parkering för rörelsehindrade

Personer som har funktionsnedsättning och väsentliga svårigheter att på egen hand förflytta sig kan ansöka om att få ett särskilt parkeringstillstånd utfärdat. När det kommer till parkeringsavgifter är det möjligt att göra undantag från likabehandlingen för rörelsehindrade. Det är upp till kommunen att avgöra huruvida personer som har ett utfärdat tillstånd för rörelsehindrad också ska vara befriade från att betala parkeringsavgift på allmän plats. För att inte personers ekonomiska förutsättningar ska begränsa tillgängligheten till olika besöksmål i centrum för personer som har nedsatt rörelseförmåga bör det fortsättningsvis vara gratis för personer som har parkeringstillstånd för rörelsehindrad att parkera på allmän plats.

Boendeparkering

Utredning angående boendeparkering har utförts av Sweco och går att läsa i sin helhet i bilagan. Nedan följer en sammanfattningen av Swecos förslag på hur boendeparkering bör regleras i Trelleborg.

Parkering i Trelleborgs centrum ska primärt prioritera besökare därefter prioriteras boendeparkering och arbetsplatsparkering. 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. Boendeparkering bör tillåtas inom den röda zonen med samma tidsreglering som för övrig parkering.

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. Med 3 kr/timma 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. 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. 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.

Parkeringsbolag

För att kunna bedriva arbetet med parkering på ett effektivt och professionellt sätt bör bildandet av ett parkeringsbolag utredas. Det bör bland annat utredas hur ett parkeringsbolag skulle kunna ta över kommunens arbete med parkering gällande ansvar för parkeringsavgifter, drift- och underhåll av kommunala parkeringsytor, parkeringsövervakning m.m.

Införandetid från beslut

Från antaget beslut till att parkeringsavgift kan införas i Trelleborgs kommun kommer det ta cirka 12 månader. Inom denna tid ska upphandling av betalsystem, inklusive automater genomföras. Det ska finnas tid till uppsättning av eventuella automater, hantering av lokala trafikföreskrifter, inventering, planering och uppsättning av vägmärken och informationsskyltar. Inom åtta-månadersperioden är eventuell tid för överprövning av upphandling på cirka tre månader inkluderat. Det kommer även eventuellt behövas tid till upphandling av skyltning, vilket uppskattningsvis tar två-tre månader innan allt kan vara på plats.

Avslutning

Med en enhetlig reglering och avgiftssystem i Trelleborgs kommun minimeras risken att vissa parkeringsytor framöver står tomma medan andra är överbelagda. Men för att skapa tillgängligheten till de mest attraktiva parkeringsplatserna i centrum är det av betydelse att det inte införs någon

avgiftsfri första timme, samt att avgiften inte är för låg. På så vis skapas även incitament att välja hållbara färdsätt för besökare. Detta kan leda till att de som verkligen behöver använda bilen också får god tillgänglighet till parkeringsplatser i attraktiva lägen. Likaså kan söktrafiken och parkeringsbehovet minska när gång, cykel och busstrafik prioriteras i centrum vilket skulle medföra förutsättningar för att utveckla centrum.

Vilken typ av betalsystem man väljer avgör hur många automater som kommer behövas. Det finns naturligtvis olika fördelar och nackdelar beroende på vad för betalsystem som väljs. Eftersom Trelleborgs kommun utgår från noll så bör kommunen välja att inte erbjuda myntbetalning. Det bör inte heller ses som en självklarhet att det ska gå att betala i fysiska automater överallt. Kommunen bör inte investera i allt för många fysiska automater. Istället kan det erbjudas telefonbetalning. Vid val av ett system som enbart erbjuder telefonbetalning så tillkommer det inte några investerings-, drift och reparationskostnader. 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. Men för att skapa ett mer tillgängligt system kan det dock var aktuellt att hyra ett antal automater med kortbetalning under några år. Exempelvis skulle ett alternativ vara att hyra automaterna under ett till fem år. Förslagsvis placeras dessa på strategiska platser i centrum där det är stora flöden av fordon och många turister. Behovet av automater kan sedan utvärderas inför nästa upphandling, och eventuellt uteslutas om behovet försvinner.

Det bör även framhållas att det efter införandet av parkeringsavgifter är viktigt att kontinuerligt utvärdera effekterna på parkeringen i centrum. Detta för att undersöka hur fordonen efter införandet fördelar sig i förhållande till innan införandet av betalning. En första uppföljning bör utföras sex månader efter införandet av parkeringsavgifter, och ytterligare en större utvärdering bör genomföras 12 månader efter införandet.

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

Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun 2017-2025

SFS 1993:1618. *Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, med mera*. Stockholm: Finansdepartementet

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

Sveriges Kommuner och Landsting (2013). *Parkering på gatumark 2010. Statistik och fakta om kommunernas gatumarksparkering*