



Datum
2024-02-22
Vår referens
Csaba Gyarmati
Trafikingenjör
csaba.gyarmati@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Nya nivåer och villkor för parkeringstaxor samt årlig justering i förhållande till KPI **TN-2023-2730**

Sammanfattning

Förvaltningen har genomfört en översyn av nivåerna för parkeringstaxorna i Malmö som en del av ett uppdrag i Malmö stads Policy och norm för mobilitet och parkering. Idag är både timtaxa och boendeparkering på allmän plats mer förmånlig än parkering på kvartersmark. Priset på parkering på den allmänna platsen ligger i otakt med prisutvecklingen hos P-Malmö. Nivåerna urholkar samordningen mellan gatumark och kvartersmark och är varken konsekvent med lagstiftarens intentioner eller övergripande mål i stadsutvecklingen. Huvudprincipen i både lagstiftning och Malmö stads Policy och norm för mobilitet och parkering är att främja parkering på kvartersmark över gatumark.

Förvaltningen föreslår därför flera justeringar avseende parkeringsavgifterna i staden. Åtgärderna innebär bland annat att både boendeparkering och besöksparkering blir mer jämförbart med liknande parkeringsformer på kvartersmark.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att föreslå kommunfullmäktige att införa en ny taxestruktur avseende boendeparkering enligt förvaltningens förslag,

att föreslå kommunfullmäktige att införa en handläggningsavgift för boendeparkering enligt förvaltningens förslag, samt

att föreslå kommunfullmäktige att införa en ny högstanivå avseende timtaxa enligt förvaltningens förslag samt att tekniska nämnden ges möjlighet att årligen justera denna högstanivå utifrån konsumentprisindex.

Beslutsunderlag

- G-Tjänsteskrivelse TN 240226 Nya nivåer och villkor för parkeringstaxor samt årlig justering i förhållande till KPI

Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2024-02-26

Beslutet skickas till

[Här skriver du vem beslutet ska skickas till efter att protokollet är justerat, ange funktion eller organisation. Uppgifterna överförs till protokoll och protokollsutdrag. I fliken expediera till, på ärendekortet, anger du fullständiga uppgifter som exempelvis e-postadress, som en information till nämndsekreteraren . Om beslutet inte ska expedieras, kan denna text och rubrik tas bort.]

Ärendet

Tekniska nämnden fick, i Malmö stads policy och norm för mobilitet, i uppdrag att löpande utvärdera priser och villkor för parkeringsavgifterna i staden. Taxor och reglering ska främja att parkering i första hand sker på kvartersmark i enlighet med övergripande principer i trafik- och bygglagstiftningen. Nivåerna för parkeringsavgifter i Malmö har inte höjts sedan 2012. Avgifterna har varken hållit takt med inflationen eller kostnadsutvecklingen i allmänhet. Idag ligger priserna på parkeringsplatser på kvartersmark generellt högre än på allmän plats, både gällande besöks- och boendeparkering.

Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. anger att grunder för beräkning av avgiften för parkering beslutas av kommunfullmäktige. Enligt beslut den 28 februari 2013 i kommunfullmäktige har tekniska nämnden möjlighet att ta ut en taxa på max 30 kr/tim. Förvaltningen kommer föreslå till tekniska nämnden att under 2024 höja den högsta taxan i staden till 30 kr/tim (Se ärende TN-2023-2731). Samtidigt ser förvaltningen att det finns ytterligare behov att höja taxan för att komma i nivå med de priser som finns på kvartersmark.

Boendeparkering

Syftet med boendeparkering ska vara att underlätta parkering för boende i äldre områden med brist på bilplatser på kvartersmark. Systemet ska utformas så att det finns incitament för boende att lämna bilen hemma utan att parkering subventioneras.

Enligt 2 § lag (1957:259) om rätt för en kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. (KAL) får en kommun ta ut avgift för parkering i syftet att ordna trafiken. För att underlätta parkering för de som bor inom ett visst område får avgift tas ut på särskilda grunder. Det finns alltså inget krav på kommuner att tillhandahålla boendeparkering. Möjligheten har dock använts under lång tid i Malmö. Enligt regeringens proposition om boende- och nyttoparkering på gatumark (Prop. 1984/85:14) är principerna för tillämpning av boendeparkering följande:

”En huvudregel i parkeringspolitiken är att långtidsparkering skall ske på tomtmark. I kommunens ”att ordna trafiken” ingår det därför att medverka till att så sker. Parkeringsavgifter kan därför användas för att motverka överströmning av parkering från tomtmark till gatumark... Avsikten med att öppna möjligheten till boendeparkering på gatumark är inte att ändra på principen att långtidsparkering skall ske på tomtmark. Möjligheten bör dock finnas som en utväg där andra alternativ saknas... ”

”Boendeparkering innebär naturligtvis en viss risk för att denna huvudprincip i plan- och trafikpolitiken rubbas... Gynnsamma parkeringsvillkor på gatumark kan medföra en överströmning från parkering i tex. garage till parkering på gatan eller göra en fastighetsägare mindre benägen att medverka till en

gemensambetsanläggning för parkering. Dessa risker gör att det krävs stor vaksambet när kommunerna utformar system för boendeparkering. Riskerna kan emellertid minimeras genom noggrann avvägning av förhållandena på platsen och avgiftsättning.” (Prop 1984/85:14)

Lägesbild

Översyn av taxenivåerna för boendeparkering gjordes senast 2013. Sedan dess har priserna på kvartersmark fortsatt att öka. Före 2013 gjordes justeringar oftare, nya maxtaxor för boendeparkering infördes 2009 (20 kr/dygn) samt 2004 (15 kr/dygn). Avgifterna för boendeparkering på allmän plats har sedan 2013 varken hållit takt med inflationen eller kostnadsutvecklingen i allmänhet. 750 kronor år 2013 (vilket är månadsavgiften för boendeparkering i taxa A) motsvarar enligt statistikmyndigheten SCB 964 kronor idag. Utifrån ytterligare jämförelse med priser på kvartersmark är det uppenbart att priset på gatemarken för boendeparkering är underprissatt.

Område	Per dygn	Per månad	Betalat genomsnitt per månad	Kvartersmark pris per månad
Taxa A	25kr	750kr	460kr	900-1850kr
Taxa B	25kr	750kr	480kr	790-1430kr
Taxa C	20kr	600kr	400kr	750-990kr
Taxa D	15kr	450kr	310kr	460-900kr
Taxa E	15kr	450kr	290kr	340-900kr

Tabell: Kostnadsjämförelse boendeparkering allmän plats kontra kvartersmark

En ytterligare faktor som påverkar prisbildningen är möjligheten till dygnsbetalning på allmän plats, det vill säga möjligheten att betala parkering för ett dygn i taget. Detta har i praktiken medfört ytterligare prissänkning av de redan låga avgifterna, se kolumnen ”betalat genomsnitt per månad” i tabellen ovan. Boende får rabatt för varje dygn de är borta med bilen. På kvartersmark är det i regel en fast månadskostnad som betalas.

Dessutom finns en större andel som använder boendeparkeringen ännu mer sällan, ofta enstaka gånger i månaden. Sannolikt har dessa användare en annan parkeringslösning övrig tid. Dessa användare tillhör inte målgruppen för boendeparkering med regelbundet behov av att parkera på gatan. Det är därför hög tid att avsluta möjligheten till dygnsarkering för att tydligare utforma systemet utifrån lagstiftarens intention – att boendeparkering ska utformas som en möjlighet till långtidsparkering *där andra alternativ saknas*.

I äldre områden är majoriteten av hushåll behöriga till boendeparkering. Mängden tillstånd och behöriga är därför ofta långt fler än antalet platser som går att tillhandahålla. Obalansen skapar realistiska förväntningar på allmän platsmark och kan upplevas som vilseledande av sökande.

Gällande tillstånd (Behöriga hushåll)	Parkeringsplatser boende
4 800 (18 000)	3 400

Tabell: Jämförelse tillstånd, behöriga hushåll och parkeringsplatser inom Taxa A och Taxa B

P-Malmö har informerat förvaltningen om att många parkeringsanläggningar är underutnyttjade (se exempel i tabell nedan). Enligt bolaget finns det kapacitet för fler abonnemang, men

efterfrågan är låg i områden med boendeparkering. Intresset från kunder har varit nedåtgående de senaste åren.

Anläggning	Beläggning	Lediga platser
P-huset Anna	56%	292
P-huset Monbijou	54%	110
Caroligaraget	63%	163

Tabell: Kapacitet i ett urval av parkeringsanläggningarna i centrum

För parkeringsaktörer i äldre stadsdelar påverkar gatumarkens villkor stora delar av kundunderlaget. Olönsamhet kan tvinga anläggningar att stänga. Enligt stadsbyggnadskontoret på Malmö stad har ärenden om att bygga bort och omvandla anläggningar ökat. Stockholm har sett en liknande trend under många år. Resultatet blir att stadens parkeringsutbud minskar och att trafik trängs ut på gatorna.

Den pågående förtätningen i Malmö innebär att byggkrav på parkering måste uppfyllas i äldre stadsmiljöer. MKB och P-Malmö ser inte nya parkeringsanläggningar som ekonomiskt försvarbara på grund av konkurrens från gatumarken. En följd av detta är att staden har stora svårigheter att komma vidare i exploateringen.

Utifrån konkurrenslagstiftningen ska kommunen inte bedriva verksamheter som begränsar konkurrensen. I dagsläget innebär den låga avgiften på allmän plats att kvartersmarksparkeringar aktivt väljs bort på grund av prisnivåerna. Nya aktörer på marknaden kan ha svårt att etablera sig när möjligheten att parkera på den allmänna platsen är mer förmånlig. I takt med ytterligare prisutveckling på kvartersmark kommer denna situation eskalera. Till slut riskerar kommunen att hamna i en situation där dess agerande snedvrider konkurrensen och begränsar möjligheten för privata aktörer att etablera sig.

Förvaltningens förslag avseende boendeparkering

Förvaltningen vill understryka att syftet med boendeparkering är att underlätta parkering för boende *utan andra alternativ*. Avsikten är inte att ge ekonomiska incitament att parkera på gatan eller att ge boende förmåner i form av dubbla parkeringsmöjligheter. Stora delar av stadsutvecklingen, både på allmän plats och exploatering på kvartersmark, är beroende av att ordningen i trafik- och bygglagstiftningen upprätthålls.

Mot bakgrund av det som presenterats ovanstående i ärendet föreslår förvaltningen följande:

Justerade taxanivåer för boendeparkering - Boendeparkeringsavgifterna behöver spegla priser på närliggande fastigheter och anläggningar i närområdet. Avgifterna på gatumark bör generellt överstiga närliggande kvartersmarksparkering. Förvaltningens förslag framgår enligt strukturen nedan. Detta innebär en ökning i alla områden förutom taxa E där nivån på kvartersmark är något lägre.

Område	Idag	Kvartersmark	Förslag månadsavgift	Förslag veckoavgift
Taxa A	750	900-1850	1200	600
Taxa B	750	790-1430	1050	525
Taxa C	600	750-990	900	450
Taxa D	450	460-900	750	375
Taxa E	450	340-900	450	225

Tabell: Föreslagna nivåer för parkeringsavgift per vecka samt månad

Övergång till månads- samt veckobetalning - Månads-/veckobetalning säkerställer att kostnaderna blir jämförbara i praktiken då priset inte sänks per outnyttjade dygn. Det stärker av samma anledning incitament att låta bilen stå. Boendeparkering blir också tydligt utformat som en primär parkeringslösning för de med regelbundet behov av parkering på gatumark. Månadsbetalning är en lättförståelig, välbekant struktur och norm för övriga Malmöbor som hyr egen parkeringsplats. Möjligheten till veckobetalning föreslås dock finnas kvar även framöver som en ytterligare möjlighet. Dock ska veckobetalningen ligga på en högre nivå, för att undvika att den används slentrianmässigt. Veckobetalningen kommer utvärderas av förvaltningen.

Handläggningsavgift för boendeparkeringstillstånd - Då ajourhållning och utveckling av boendeparkeringssystemet är förenat med administrativa kostnader föreslås även en årlig handläggningsavgift. Handläggningsavgiften föreslås innefattas i, av kommunfullmäktige tidigare beslutad, kategorin om övriga tillstånd för "färd och parkering". Nivån ligger idag på 250 kronor och kategorin innefattar bland annat också handläggningsavgift för bedömning av avgiftsbefrielse för rörelsehindrade. Förvaltningen vill dock poängtera att enligt trafikförordning (1998:1276) och avgiftsförordningen (1992:191) är den lägsta rekommenderade avgift att ta ut för prövning av en ansökan numera 320 kronor. Därför föreslås kommunfullmäktige att justera till rekommenderad nivå på 320 kronor att gälla för kategorin "färd och parkering". Förslaget innefattar också att kommunfullmäktige ger tekniska nämnden möjlighet att framöver vid behov kunna justera till rekommenderade nivåer i enlighet med att förändringar sker i Trafikförordning (1998:1276) och Avgiftsförordningen (1992:191), om ändringar sker i förordningarna framöver.

Årlig justering av taxor för boendeparkering - Långa perioder av oförändrade boendeparkeringsavgifter kommer naturligt minska styreffekten av avgifter på grund av inflation och kostnadsutveckling. För att skapa en systematisk och gradvis utveckling föreslås att tekniska nämnden ges möjlighet av kommunfullmäktige att årligen justera parkeringstaxorna enligt konsumentprisindex. På detta sätt skapas en förutsägbar och rättvis utveckling av parkeringstaxorna över tid.

Timtaxa

Justering av högstanivån för timtaxan beslutades senast 2012, då till 25 kr/tim. Före 2012 gjordes justeringar oftare, nya högsta timtaxor infördes exempelvis 2009 (20 kr/tim) samt 2004 (15 kr/tim). Sedan 2012 har priserna på kvartersmark fortsatt att öka. Avgifterna på allmän plats har varken hållit takt med inflationen eller kostnadsutvecklingen i allmänhet. 25 kronor år 2012 (vilket är avgiftsnivån för taxa A) motsvarar enligt statistikmyndigheten SCB 32 kronor idag.

Undersökningar av priser på kvartersmarksparkering i området för taxa A och B visar att högsta prisnivån ligger på cirka 33 kr/tim.

Den 28 februari 2013 tog dåvarande kommunfullmäktige beslut om att fastställa högsta taxan för avgiftsbelagd parkering till 30 kronor i timmen. Denna högstanivå har ännu inte tillämpats, idag är den högsta timtaxan som används på allmän plats i Malmö 25 kr/tim vilket förvaltningen föreslår ska höjas till 30 kr/tim under 2024 (se ärende TN-2023-2731). Utifrån inflationstakten sen 2013 samt jämförelsen med kvartersmark är det dock tydligt att den planerade höjningen till 30 kr/tim fortfarande är lägre än prisnivån på kvartersmark. Det finns därmed ett kontinuerligt behov att höja dessa taxor för att hålla jämna steg med utvecklingen på kvartersmark, annars riskerar de höjda parkeringsavgifterna inte få avsedd effekt och kommer inte heller följa lagstiftningens intentioner enligt vad som tidigare redovisats.

På samma sätt som för taxan för boendeparkering finns det en aspekt utifrån konkurrenslagstiftningen att kommunen inte ska bedriva verksamheter som begränsar konkurrensen. Den låga avgiften på allmän plats leder till att kvartersmarksparkeringar aktivt väljs bort. Nya aktörer på marknaden kan ha svårt att etablera sig och i takt med ytterligare prisutveckling kommer denna situation eskalera. Kommunen kan även avseende timtaxan hamna i en situation där dess agerande snedvrider konkurrensen och begränsar möjligheten för privata aktörer att etablera sig.

Förvaltningens undersökningar visar att det finns tillgängliga parkeringsmöjligheter på kvartersmark. Många parkeringsanläggningar har en hög andel lediga besöksplatser.

Förvaltningens förslag avseende besöksparkering/timtaxa

Ny högtaxa för besöksparkering – Att införa en ny högstanivå på 40 kr/tim som tekniska nämnden kan använda för att komma ikapp nivåerna på kvartersmark och skapa en rimlig styreffekt. Tekniska nämnden kan med denna nya nivå ta fram en uppdaterad taxestruktur som är anpassad till kvartersmarkens nivå.

För att skapa en systematisk och gradvis utveckling föreslås även att kommunfullmäktige ger tekniska nämnden möjlighet att göra en justering avseende maxtaket på 40 kr/tim årligen enligt konsumentprisindex.

Ansvariga

Joakim Florén Enhetschef

Andrew Roberts Avdelningschef

Tobias Nilsson Direktör