



Datum
2021-01-15
Vår referens
Sarah Palvin
Sekreterare
sarah.palvin@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Utredning av villkor för boendeparkering TN-2019-3568

Sammanfattning

Tekniska nämnden beslutade 22 november 2019, § 295, att bifalla nämndinitiativ väckt av Håkan Fäldt (M), om att utreda villkoren för boendeparkering, då specifikt avseende förutsättningarna för att ta bort kravet om eget ägt fordon, liksom möjligheten att för boende via e-tjänst hantera sitt parkeringstillstånd, och till Tekniska nämnden återkomma med förslag till beslut.

I föreliggande ärende presenterar förvaltningen förutsättningarna för att ta bort kravet om eget ägt fordon för att kunna använda förmånen boendeparkering där sådan är inrättad, samt genomförd utredning av hur den mantalsskrivne själv ska kunna hantera och ändra bilnummer för det fordon som parkören vill ska omfattas av tillståndet. Förvaltningen har efter utredning landat i slutsatsen att villkoret att parkören ska äga fordonet för att kunna använda förmånen boendeparkering är en nödvändig del av grundtanken för systemets funktion. Förvaltningen vill också lyfta fram att det redan i dag finns en tjänst som möjliggör för parkören att själv hantera bilbyte. Bilbytet kan göras av parkören själv och får göras för max 30 dagar, vid 3 tillfällen.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar

att, med hänvisning till det som framkommit i ärendet, inte genomföra någon förändring av nu gällande villkor för boendeparkering,

att, med hänvisning till det som framkommit i ärendet, inte genomföra någon förändring av nu gällande självhantering av fordonsregistrering, samt

att uppdra åt Fastighets- och gatukontoret att vid eventuellt kommande lagändring vidare utreda möjligheterna till införande och implementering av regleringsformer för delningsfordon i syfte att möta utvecklingen av delningstjänster.

Beslutsunderlag

- Nämndinitiativ rörande villkoren för boendeparkering
- §295 TN 191122 Nämndinitiativ rörande villkoren för boendeparkering

- G-Tjänsteskrivelse TN 210126 Utredning av villkor för boendeparkering
- Bilaga - gällande villkor för boendeparkering, per Trafiknämndens beslut § 38, 2016-06-14

Beslutsplanering

Tekniska nämnden 2019-10-23

Tekniska nämndens trafikutskott 2019-11-06

Tekniska nämnden 2019-11-22

Tekniska nämnden 2021-01-26

Ärendet

Det har inkommit ett nämndinitiativ om att förvaltningen ska utreda förutsättningarna för att ta bort kravet om eget ägt (eller motsvarande) fordon för att kunna använda förmånen boendeparkering där sådan är inrättad. Förvaltningen ska även utreda hur den boende (mantalsskrivne) själv ska kunna hantera och ändra bilnummer för det fordon som parkören vid varje tillfälle vill ska omfattas av tillståndet. Initiativtagaren vill med sitt förslag öka flexibiliteten för parkören att ibland använda ett eget fordon och ibland ett annat fordon som parkören har tillfällig tillgång till.

Historik, omvärldsbevakning och nuläge

Kommunen har som väghållare vissa verktyg för att reglera parkering. I Trafikförordningen (1998:1276) ges i 10 kapitlet kommunen rätt att införa lokala trafikföreskrifter. I 10 kap 2§ framgår det att dessa lokala trafikföreskrifter får innefatta särskilda bestämmelser för att underlätta för dem som bor i ett visst område att parkera inom detta område. För att underlätta för boende att kunna låta bilen stå hemma, har boendeparkering införts som undantar boende kravet på att flytta bilen efter 24 timmar, vilket gör det mer attraktivt att lämna bilen hemma. För gällande villkor för boendeparkering i Malmö, se bilaga 1.

Grundtanken med boendeparkering

Grundtanken med införandet av möjligheten till boendeparkering går att läsa i regeringens proposition 1984/85:14 om boende- och nyttoparkering på gatumark. Här framkommer bland annat skälen till förslaget och betänkande kring införandet av denna möjlighet. Exempelvis kan följande läsas gällande upprättandet av villkor. ”Gynnsamma parkeringsvillkor på gatumark kan medföra en överströmning från tex garage till parkering på gatan eller göra en fastighetsägare mindre benägen att medverka till en gemensamhetsanläggning för parkering. Dessa risker gör att det krävs stor vaksamhet när kommunerna utformar system för boendeparkering. Riskerna kan emellertid minimeras genom en noggrann avvägning av förhållandena på platsen och avgiftssättningen.”

Justering av villkoren sedan införandet

Vid införandets start av boendeparkering i Malmö (1988) behövde den som beviljades tillstånd inte själv äga fordonet, ett nyttjanderättsintyg tecknades då mellan två parter om nyttjande av fordon. Eftersom flera personer kunde nyttja ett och samma fordon för boendeparkerings-

tillstånd ökade intygen i stor omfattning. År 1992 reviderade Trafikdelegationen kraven och det infördes ett krav på att vara registrerad ägare till fordonet för att beviljas tillstånd.

Efter att föräldrar framfört kritik mot begränsningen för att deras barn inte kunde beviljas boendeparkering om de inte själva ägde fordonet beslutades det under 1998 att återinföra nyttjanderättsintyget. För att följa upp effekterna av beslutet gjordes en mätning som visade att antalet boendeparkeringstillstånd i Malmö, sedan återinförandet av nyttjanderättsintyget, hade ökat från 6 600 tillstånd till cirka 9 400, var av 2 200 av ökningen kunde hänföras till kategorin som omfattade personer som inte själva ägde fordonet.

Efter ovan diskussion beslutade nämnden 2004 att snäva till kraven igen, bland annat togs möjligheten till nyttjanderättsintyg bort. Efter år 2009 justerades villkoren ytterligare tre gånger, dessa förändringar påverkade inte ägandeförhållandena.

Hur gör andra kommuner?

Förvaltningen har genomfört en omvärldsbevakning av boendevillkoren hos de 12 största kommunerna i Sverige. 9 av dessa 12 kommuner har boendeparkering som förmån till sina medborgare. 2 av de 9 som erbjuder boendeparkering ställer inte krav på självägd bil för att beviljas tillstånd. Stockholms stad är en av de kommuner som inte ställer krav på självägd bil för att beviljas tillstånd. Övriga kommuner har system för boendeparkering som i stora drag överensstämmer med Malmö stads system. Däremot har kommunen ställt särskilda villkor när man ansöker om tillstånd för en lånad bil. Enligt Stockholms stads system kan sökande beviljas tillstånd vid max ett tillfälle per kalenderår. Låneperioden måste vara minst 30 dagar och får maximalt uppgå till 90 dagar.

E-tjänsten idag

I Malmö stads system för boendeparkering finns det redan idag en del funktioner som användaren kan genomföra själv utan krav på handläggning. Ett så kallat bilbyte, områdesbyte eller ett tillfälligt bilbyte är alla funktioner som finns tillgängligt. Ett tillfälligt bilbyte får göras på valfritt fordon och är inte bundet till något ägandeskap. Bytet får således endast göras för max 30 dagar, vid max tre tillfällen.

Förslag på kommande lagförändringar

År 2016 tillsatte regeringen en utredning med uppdrag att lämna förslag på hur bil-, motor-, cykel, och mopedbilpoolstjänster ska kunna främjas (SOU 2020:22). En del av uppdraget var att avgränsa och definiera begreppet ”bilpoolstjänst” utifrån vilken verksamhet som bör gynnas och vilken tjänst som ska omfattas för att uppnå mer resurseffektiva transporter. Det ingick även att överväga vilka krav som ska ställas i fråga om de fordon som används i en sådan bilpoolstjänst. I utredningen föreslås det att en lag om motorfordonspooler införs. Lagen ska syfta till att främja en ökad användning av motorfordonspooler och därigenom bidra till omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

Utredningen föreslår att kommuner ska ges möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark. Förslaget genomförs genom ändringar i trafikförordningen (1998:1276). Förslagen innebär att det är kommunerna som ska pröva frågor om parkeringstillstånd för delningsfordon. Utredningen bedömer att de föreslagna åtgärderna bidrar till att fler hushåll delar på användningen av motorfordon. Detta kan förväntas minska den sammantagna bilanvändningen och minska körsträckorna med bil.

Analys

Systemets uppbyggnad

Det är med bakgrund i regeringens proposition om boende- och nyttoparkering som kommunen behöver vara vaksam kopplat till utformningen av systemet gällande villkor för boendeparkering. Lagstiftaren ger exempel på hur villkor kan utformas och refererar till bland annat avgiftssättningen. Förvaltningen menar att avgiftsnivåerna för boende i nuläget är rimliga, dock möjligtvis lite låga i förhållande till taxan på kvartersmark i de mer centrala delarna, men att det behövs andra sätt att vara varsam vid hanteringen av villkoren. I detta fall menar förvaltningen på att just ägandet av bil är en av de faktorer som är avgörande för ett väl fungerande system.

Erfarenheter och utredningar

Av historiken kan förvaltningen se att i tidigare sammanhang då villkoren gällande ägandevillkoren setts över och testats så har andelen ansökningar till kommunen ökat. Om ökat antal ansökningar är översättbart med ökat antal tillstånd innebär det att efterfrågan på dagens boendeparkeringsplatser skulle öka. Det skulle vara en stor utmaning för kommunen att tillgodose en högre efterfrågan på parkeringsplatser eftersom ytan i den täta staden är knapp.

Då förvaltningen tittat på tidigare utredningar kopplat mot ägandet av fordon kan det också konstateras att konsekvensen med ökat antal tillstånd blir att det uppstår en större konkurrens om de platser som är avsatta för boendeparkering. Antalet sådana platser är planerade i förhållande till antalet platser för besökande till området och de verksamheter som finns, allt för att söka nå en rimlig balans. Fler platser åt boende innebär färre åt besökare. Någon möjlighet att skapa fler p-platser på gatumark finns inte utan enda möjligheten att då lätta på trycket, är att minska antalet innehavare av boendeparkering så att parkeringen styrs över till kvartersmark. Alternativet är annars att ta ett ytterligare steg i översynen med prissättningen av boendeparkeringen där det kan konstateras att detta har en påverkan på beläggningen, likt som hänvisas till i regeringens proposition.

Omvärld

Förvaltningens utredning visar att andra kommuner har gjort bedömningen att villkoren för boendeparkering inte ska omfatta personer som inte själv äger sin bil och där nyttjanderättsintyg kopplat till boendeparkering inte ska användas. Stockholm stad, som är en av de få kommuner som faktiskt använder sig av nyttjanderättsintyg har fört diskussioner om skärpa villkoren och ta bort nyttjanderättsintyget.

Självhantering

En del av initiativets frågeställning kopplade an till användarvänligheten av E-tjänsten för boendeparkering. Idag är tjänsten delvis anpassad för att användaren ska kunna registrera eller genomföra ett byte av område eller fordon på ett smidigt sätt, med viss återhållsamhet för begränsningar i systemet.

Lagförändring

I initiativet föreslås en ökad flexibilitet för parkören genom att ibland kunna använda en egen bil, hyrbil, bilpoolsbil alternativt låna av en släkting. Boendeparkering är ett verktyg för kommunen att möjliggöra för boende att lämna bilen hemma. En parkerad bil tar förvisso upp utrymme i staden men bidrar, i stunden den är parkerad, inte till utsläpp. Affärsmodellen för delningstjänsterna bygger på motsatsen. Delningsfordon, oavsett om det handlar om att hyra en bil på en biluthyrning eller bruka någon av de etablerade delningstjänsterna, bygger på att minska antalet ägda fordon, men inte nödvändigtvis fordon i rörelse. Det som är viktigt att framhäva är att funktionen av delningstjänsterna är många men en del med de nya mobila lösningarna är att fordonen ska vara i rörelse och inte parkerade.

Införande av system med delningsfordon kan minska behovet av ägande av egen bil och på så sätt underlätta för de som vill eller behöver äga fordonet, vilket samtidigt lättar på det generella behovet av boendeparkering och på så vis effektivisera nyttjandet av den allmänna platsen.

Förvaltningen kan konstatera att en möjlighet till reglering av uppställning för delningsfordon genom lokala trafikföreskrifter på gatumark är ett starkt komplement till befintligt system för boendeparkering och skulle vid ett införande vara ett positivt tillägg för den boende.

Slutsats

Lagstiftarens intention, utredningar samt genomförd omvärldsanalys visar tydligt att incitamentet kring vikten av att villkoren innefattar ägande av fordon behövs. Detta för att inte riskerar att underminera och urholka grundtanken med syftet kring boendeparkering, där den specifika och unika gruppen som avses i så fall inte med största säkerhet skulle kunna få denna förmån. Detta ska också sättas i relation till föreslagna lagförändringar, vilka på ett effektivt sätt kan komplettera och effektivisera de behov som finns eller skulle kunna uppstå hos denna grupp. Dock finns möjlighet i dag via e-tjänsten kring, likt förslagsställarens önskemål, att göra tillfälligt bilbyte, trots avsaknad av ägande, vilket torde gå i linje med frågeställarens önskemål och intention med nämndsinitiativet.

Mot denna bakgrund föreslår förvaltningen att:

Behålla dagens villkor för boendeparkering gällande eget ägt fordon

För att inte skapa ytterligare tryck i ett känsligt system samt förtydliga att det är en specifik och unik grupp som ska prioriteras genom förmånen om boendeparkering.

Behålla dagens självhantering av fordonsregistrering

Dagens självhantering anses fullt tillräcklig för att tillgodose tillfälliga behov hos brukarna då dessa behov uppstår.

Se vidare på möjligheterna till införande och implementering av regleringsformer för delningsfordon

Denna utredning har belyst värdet av att se vidare på möjligheterna att möta utvecklingen av delningsfordon och utveckla ett system kring detta.

Ansvariga

Tobias Nilsson Avdelningschef

Anna Bertilson Direktör