

## § 12

### Höjning av parkeringsavgifter, pendlarparkeringar

KS-2016/912

#### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att höja parkeringsavgiften på kommunens centralt belägna pendlarparkeringar med hög standard,

att avgiften ska vara 25 kronor per dygn, 575 kr/månad kl 00-24, 375 kr/månad kl 06-21 och 375 kr/månad kl 17-08 från och med 1 augusti 2017,

att slopa möjligheten till avgiftsfri parkering 2 h med p-skiva på de avgiftsbelagda parkeringarna, och

att kontinuerlig uppföljning av parkeringsavgifterna görs årsvis med en första uppföljning senast vid halvårsskiftet 2018.

#### Reservation

Lennart Lundberg (KNU) och Oscar Hahne (KD) reserverar sig till förmån för de egna yrkandena.

#### Särskilt yttrande

Christer Johansson (V) anmäler ett särskilt yttrande (bilaga 2).

#### Yrkande

Peter Evansson (S) och Niclas Uggle (M) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag till beslut.

Oscar Hahne (KD) yrkar att kommunfullmäktige ska föreslås besluta att på 80% av pendlarparkeringen införa boendeparkering där parkeringstillstånd erfordras, att inrätta två avgiftsnivåer för boendeparkering, 1. Avgiftsfri boendeparkering med parkeringstillstånd mellan kl 06-19 2. Månadsavgift om 750 kr/mån för boendeparkering med parkeringstillstånd för parkering dygnet runt, att inrätta en pendlarparkering med månadsavgift om 750 kr utan krav på parkeringstillstånd för pendlare som nyttjar Knivstas parkeringar men ej är bosatta i kommunen, att ge Kontaktcenter i uppgift att utfärda parkeringstillstånd för boendeparkering för personer som är skrivna och boende i kommunen, att revidera ett- och tvådygns p-biljetter på samma sätt som ovan, och att vid behov inrätta tillfälliga parkeringsplatser.

Lennart Lundberg (KNU) yrkar på återremiss i första hand, för att utreda införandet av avgift för parkering på kommunens centralt belägna parkeringar med hög standard även på kvällar och helger. Vägledande ska vara en utformning som motiverar boende att inte använda

pendlarparkeringarna istället för boendeparkeringar - att kommunen förbinder sig att inte stänga någon pendlarparkeringsplats med hög standard innan en ersättningsplats har anlagts, att utreda möjliga lägen för ökat antal pendlarparkeringsplatser med lägre standard inom rimliga gångavstånd, att utreda möjliga lägen för kortvariga pendlarparkeringsplatser med lägre standard inom rimliga gångavstånd, att NCC åläggs att anlägga de 100 parkeringsplatser som ingår i bygglovets för kommunhuset, att utreda kommunala parkeringshus, att utreda utformning av långtidsparkering med avgifter och alternativa lägen.

I andra hand yrkar Lennart Lundberg (KNU) på avslag.

### Propositionsordning

Ordföranden ställer först Lennart Lundbergs yrkande om återremiss mot att avgöra ärendet idag, och finner att kommunstyrelsen beslutar att ärendet ska avgöras idag.

Därefter ställer ordföranden arbetsutskottets förslag till beslut och yrkandena mot avslag var för sig och finner att kommunstyrelsen bifaller arbetsutskottets förslag till beslut.

### Ärende

Beslut från arbetsutskottet, § 10, 2017-01-16, beslut från samhällsutvecklingsnämnden, § 143, 2016-12-12 och samhällsutvecklingsnämndens tjänsteskrivelse 2016-11-24 har varit utsända.

## Protokollsbilaga 2

### Särskilt yttrande, § 12, Höjning av parkeringsavgifter, pendlarparkeringar

I Knivsta hörs allt fler bilister beklaga sig över saknaden på lediga parkeringsplatser på pendlarparkeringarna vid stationen. Motstridiga lösningar föreslås från olika håll med förslag som att bygga parkeringshus eller höjningar av p-avgiften. Lösningar behövs på både kort och lång sikt.

Bilen har ända sedan femtiotalet tagit allt större plats i den västerländska stadsbilden. Men normen från femtitalet har börjat ändras. Bland annat på grund av vad professor Donald Shoup har kommit fram till i sin forskning vid UCLA i USA. Där konstaterar Shoup att "fri parkering är dyrt för samhället".

Pendlarparkeringen i Knivsta är inte gratis, men väldigt billig. Enligt Shoups forskning dubblas risken att pendlare åker ensamma till den billiga parkeringen. En månadsavgift på 500 kr skulle troligen minska ensamåkandet till förmån för andra alternativ. Det skulle skapa fler platser för de som verkligen behöver ta sig till tåget med bilen.

Förutom att höja månadsavgiften vill vi se över möjligheten att öka antalet cykelparkeringar i närheten av stationen och verka för billigare busstrafik, som alternativ till bilen. Vid mätningar som genomförts i Knivsta har framkommit att 38 procent av bilarna på pendlarparkeringen hade max 5 km till stationen. Av dessa hade 100 stycken mindre än 2 km till stationen. Om varannan av dessa 100 bilar valde att låta bilen stå kvar vid bostaden skulle det skapas 50 lediga platser. Vissa cykelparkeringar hade upp till 150 procents beläggning.

Vänsterpartiet vill att det byggs fler parker i centrala Knivsta istället för fler parkeringsplatser. Fler p-platser är inte en hållbar lösning. Det är dyrt, skadligt för miljön och minskar möjligheten att skapa ett trevligare centrum. Det beslut som KS föreslår KF att besluta hoppas Vänsterpartiet kommer att ändras den 8 mars. På sikt vill vi slutligen se fler fria pendlarparkeringar i kommunens ytterområden, nära en billig buss som kör in till stationen.

Christer Johansson (V)  
ersättare KS

**§ 143**

**Höjning parkeringsavgifter**  
SUN-2016/749

**Beslut**

Samhällsutvecklingsnämnden föreslår kommunfullmäktige besluta

att höja parkeringsavgiften på kommunens centralt belägna  
pendlarparkeringar med hög standard,

att avgiften ska vara 25 kronor per dygn och 375 kronor per månad från och  
med 1 augusti 2017,

att slopa möjligheten till avgiftsfri parkering 2 h med p-skiva på de avgiftsbelagda  
parkeringarna, och

att kontinuerlig uppföljning av parkeringsavgifterna görs årsvis med en  
första uppföljning senast vid halvårsskiftet 2018.

Samhällsutvecklingsnämnden beslutar för egen del

att uppmana bygg- och Miljönämnden att överväga en utökning av tiden för  
fri parkering med p-skiva från 2 till 3 timmar från och med 1 augusti 2017.

**Reservationer**

Björn-Owe Björk (KD) reserverar sig till förmån för eget förslag.

Anders Grönvall (S) reserverar sig till förmån för eget förslag.

Mikael Rye-Danjelsen (KNU) reserverar sig till förmån för eget förslag.

**Särskilt yttrande**

Christer Johansson (V) lämnar ett särskilt yttrande. (Bilaga 1)

**Yrkanden**

Expedieras till  
Akten  
Kommunstyrelsen  
Bygg- och miljönämnden  
Handläggare

Expedierat av Eva Paulsrud 2016-12-21

Ordföranden yrkar bifall till eget förslag med instämmande av Anders Eskhult (C), bilaga 2. Björn-Owe Björk (KD) yrkar bifall till eget förslag, bilaga 3. Anders Grönvall (S) yrkar bifall till eget förslag med instämmande av Kerstin Umegård (MP), bilaga 4. Mikael Rye-Danjelsen (KNU) yrkar på återremiss, bilaga 5.

### Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition på om ärendet ska avgöras idag eller återremitteras och finner att ärendet ska avgöras idag.

Ordföranden ställer därefter proposition på ordförandeförslaget, Björn-Owe Björks förslag och Anders Grönvalls förslag och finner att samhällsutvecklingsnämnden bifaller ordförandens förslag.

### Ärende

Tjänsteskrivelse 2016-11-28 och beslut från arbetsutskottet 2016-11-28, § 132, har varit utsända.

---

Expedieras till  
Akten  
Kommunstyrelsen  
Bygg- och miljönämnden  
Handläggare

Expedierat av Eva Paulsrud 2016-12-21

Handläggare  
Emelie Claesson  
Samhällsplanerare

Tjänsteskrivelse  
Datum  
2016-11-24

Diarienummer  
SUN-2016/749

Samhällsutvecklingsnämnden

## Höjning av parkeringsavgifter

SUN-2016/749

### Förslag till beslut

Samhällsutvecklingsnämnden föreslår kommunfullmäktige besluta

att höja parkeringsavgiften på kommunens centralt belägna pendlarparkeringar med hög standard med 25% med början tredje kvartalet 2017,

att avgiften ska vara 25 kr per dygn, med fortsatt möjlighet till köp av månadsbiljett som ger en rabattering på 25% (375 kr per månad),

att tillåten tid för parkering fortsatt ska vara 48 h,

att uttag av avgift fortsatt ska ske mellan kl 06.00 och 18.00 på vardagar. Övrig tid avgiftsfritt,

att slopa möjligheten till avgiftsfri parkering 2 h med p-skiva på de avgiftsbelagda pendlarparkeringarna,

att på resterande kommunala gatuparkeringar i centrala Knivsta höja tiden för fri parkering med p-skiva från 2 h till 3 h,

att straffavgiften för utebliven betalning av parkeringsavgift eller utebliven p-skiva fortsatt ska vara 400 kr,

att parkeringsplatser avsedda för personer med funktionshinder fortsatt ska vara avgiftsfria,

att en kontinuerlig uppföljning av parkeringsavgifterna görs årsvis med en första uppföljning senast vid halvårsskiftet 2018,

att de nya avgifterna ska börja gälla 1 augusti 2017.

### Sammanfattning

Knivsta tätorts pågående utveckling mot en modern småstad med en tätare stadslig stationsnära bebyggelse får på många sätt stor påverkan på befintliga stationsnära pendlarparkeringar och gatumarksparkeringar såväl som på hur parkeringsfrågan strategiskt behöver hanteras på kort och på lång sikt. Framtagande av en parkeringsstrategi för Knivsta tätort liksom aktuell parkeringssituation på de kommunala avgiftsbelagda pendlarparkeringarna har aktualiserat frågan ytterligare.

Efterfrågan på stationsnära parkeringsplatser i kommunen är stor. Såväl Trafikutredningsbyråns inventeringar som kommunens egna räkningar visar att det inte finns stort utrymme för en ökad parkeringsbeläggning under dagtid på parkeringarna<sup>1</sup>. Samtidigt tar markparkeringar stora ytor i anspråk och att på kort sikt möta efterfrågan med ökad tillgång av parkeringsytor på central stationsnära mark är problematiskt och står i motsats till kommunens övergripande vision och mål.

Förvaltningen ser därmed behov av en justering av gällande regleringar av kommunens avgiftsbelagda pendlarparkeringar och parkeringar på gatumark för att på ett mer effektivt sätt styra efterfrågan och därmed tillgängligheten på parkeringsplatser i centrala Knivsta tätort. Det för att möjliggöra för dem som behöver att hitta en ledig parkeringsplats. Förslaget går också i linje med kommunens vision och mål samt planering för stadsutveckling i en mer hållbar riktning.

## Bakgrund

Enligt Lag 1957:259 2§ får kommunen på allmän plats ta ut parkeringsavgifter för "trafikens ordnande". Syftet med parkeringsavgifter är att befintliga parkeringsplatser ska användas på det sätt som kommunen önskar. En kombination av avgifter och tidsregleringar är ett effektivt sätt att styra efterfrågan på parkeringsplatser i ett område. Begränsning av parkeringstid kan användas för att gynna en viss typ av parkering (arbets-, boende- eller besöksparkering). Genom en högre avgift på platser där efterfrågan på parkering är stor, som i en stadskärna eller vid andra stora målpunkter, kan ökad tillgänglighet uppnås genom att dels påverka färdmedelsval och dels påverka omsättningen på parkeringsplatserna. Om kostnaden för parkering nära bostaden är lägre än vid destinationen kan fler antas lämna bilen hemma<sup>2</sup>.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) sammanställde 2010 en rapport som syftade till att med utgångspunkt från en litteraturgenomgång sammanställa FOU-resultat<sup>3</sup> om hur förutsättningar för parkering påverkar färdmedelsval. I den rapporten konstateras att parkeringsmarknaden i praktiken fungerar dåligt i de flesta städer på grund av att kostnaden för att parkera mer eller mindre medvetet är subventionerad på ett icke transparent sätt. Det framhålls att de som parkerar bilen därför sällan får möjlighet att göra en avvägning mellan nyttan av att parkera och den faktiska kostnaden för att tillhandahålla parkeringsplatsen. Subventioneringen gör att de som inte utnyttjar bilparkeringar ofta, eller inte alls, subventionerar de som använder parkeringarna ofta och mycket. Det slås fast i rapporten att det för att få avsedd effekt av åtgärder inom parkeringsområdet är viktigt att föra över så stor del av parkeringsutbudet som möjligt till den egentliga parkeringsmarknaden och tillämpa en prissättning som återspeglar de faktiska kostnaderna.<sup>4</sup>

Knivsta tätorts pågående utveckling mot en modern småstad med en tätare stadslik stationsnära bebyggelse får på många sätt stor påverkan på befintliga stationsnära pendlarparkeringar och gatumarksparkeringar såväl som på hur parkeringsfrågan strategiskt behöver hanteras på kort och på lång sikt. Framtagande av en parkeringsstrategi för Knivsta tätort liksom aktuell parkeringssituation på de avgiftsbelagda pendlarparkeringarna har aktualiserat frågan ytterligare. Efterfrågan på stationsnära parkeringsplatser i kommunen är stor. Såväl Trafikutrednings-byråns inventeringar som kommunens egna räkningar visar att

<sup>1</sup> *Parkeringsstrategi Knivsta centrum och Nydal. Del 1 – Underlag, inventering och analys av befintlig cykel- och bilparkering i Knivsta tätort.* Granskningsversion 2016-11-18. Trafikutredningsbyrån AB 2016; kommunen har vid ett tillfälle (2016-12-02 kl. 08:30-10:00) inventerat de avgiftsbelagda pendlarparkeringarna som visade på en beläggning om 97% (98% om parkering reserverad för motorcykel inte inkluderas).

<sup>2</sup> *Parkeringshandbok, lagstiftning, reglering och tillståndsgivning.* SKL 2016

<sup>3</sup> Med FOU-resultat avses resultat som framkommit genom forsknings- och utvecklingsarbete

<sup>4</sup> *Parkering- Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik, VTI 2010:5*

det inte finns stort utrymme för en ökad parkeringsbeläggning under dagtid på parkeringarna. Samtidigt tar markparkeringar stora ytor i anspråk och att på kort sikt möta efterfrågan med ökad tillgång i centrala, stationsnära lägen är därför problematiskt och står i motsats till kommunens övergripande vision och mål.

### *Beslut om införande av parkeringsavgifter*

I februari 2013 togs beslut i Knivsta kommunfullmäktige att införa parkeringsavgifter på kommunens centralt belägna pendlarparkeringar med hög standard från och med 1 augusti 2013<sup>5</sup>. Parkeringsavgiften infördes på totalt tre parkeringar; en på Pizzavallen (Knivstavägen), en vid Järnvägstorget (Centralvägen 1) samt en vid Gredelbybron (Centralvägen 2). Parkeringarna rymmer totalt 449 parkeringsplatser<sup>6</sup>

Beslutet innebär att det på berörda pendlarparkeringar sker uttag av avgift mellan klockan 06.00 och 18.00 på vardagar. Det är fri parkering två timmar med parkeringsskiva mellan klockan 06.00 och 18.00 vardagar, övrig tid är parkeringen helt avgiftsfri. Parkering på de parkeringsplatser som är avsedda för rörelsehindrade personer är inte avgiftsbelagd.

På resterande korttidsparkeringsplatser på kommunens mark i centrala Knivsta infördes i och med beslutet två timmar fri parkering med parkeringsskiva.<sup>7</sup>

### *Utvärdering av parkeringsavgifter*

En första utvärdering av parkeringsavgifternas konsekvenser har utförts vid halvårsskiftet 2014<sup>8</sup>. Utvärderingen utfördes delvis med utgångspunkt i de punkter som i samband med beslutet lyftes som möjliga positiva och negativa konsekvenser av beslutet:

#### Positiva konsekvenser

- Uttag av parkeringsavgifter ger i framtiden en möjlighet till en inkomst som underlättar underhållet av parkeringsplatserna.
- Andelen närboende som idag tar bilen till stationsnära parkeringar minskar och fler tar istället cykel.
- En ökad samåkning i bil bland de som bor utanför Knivsta tätort.

#### Negativa konsekvenser

- Ett ökat antal bilar parkerade på de oreglerade gatorna i stationsområdets närhet.
- Färre antal pendlare som väljer att starta sin pendling med kollektivtrafik i Knivsta kan i förlängningen leda till att antalet avgångar till/från Knivsta minskar.
- Färre antal pendlare som väljer att ställa bilen i Knivsta tätort.
- Fler som väljer att ta bilen hela vägen till sin arbetsplats.

Sammanfattningsvis visar utvärderingen att:

- Beläggningen på de avgiftsbelagda pendlarparkeringarna har från införande varit ungefär 70 - 80 procent

<sup>5</sup> Beslutet i Kommunfullmäktige KS-2013/51

<sup>6</sup> Enligt beslutet är den totala siffran 570 st parkeringsplatser, vilket inte är stämmer enligt inventeringar 2016.

<sup>7</sup> För karta över det område som omfattas av bestämmelsen om parkeringsskiva, se bilaga 1

<sup>8</sup> Utvärdering av parkeringsavgifter KS-2014/105



- Vare sig statistik från Regionförbundet Uppsala län eller UL pekar på ett minskat antal personer som reser med tåg till och från Knivsta jämfört med siffror från tiden före införandet av avgifter och parkeringssskiva.
- Vad gäller bestämmelserna kring två timmars avgiftsfri parkering med parkeringssskiva har det inkommit ett flertal synpunkter om att den tillåtna parkeringstiden bör förlängas till tre eller fyra timmar.
- Räkningen av bilar som genomfördes i mars 2014 visar ett mindre antal bilar än 2012 framförallt från Knivsta och Alsike tätorter, en minskning med 56 procent. I utvärderingen hanteras inte vad minskningen av bilar beror på närmre.

### *Parkeringsstrategi (under framtagande)*

I april 2012 tog Kommunstyrelsen beslut om att ge förvaltningen i uppdrag att ta fram en parkeringsstrategi internt inom förvaltningen<sup>9</sup>. Sedan i maj 2016 är det Trafikutredningsbyrån (TUB) som tillsammans med Knivsta kommun ansvarar för framtagande av en parkeringsstrategi/studie för Knivsta kommun<sup>10</sup>. Studien syftar till att tydliggöra kommunens ställningstaganden kring hur parkerings- och mobilitetsfrågor ska hanteras vid planläggning för ny- och ombyggnation av fastigheter. Utredningen avser tydliggöra juridisk och ekonomisk grund, möjligheter för kostnadseffektivt genomförande och förutsättningar för måluppfyllelse. En viktig del är att belysa kommunens möjligheter att som väghållare för parkering på allmän plats understödja kommunens övergripande mål och vision. Studien inkluderar såväl inventeringar och nulägesbeskrivning av Knivsta samt förslag på strategier på både kort och lång sikt gällande parkerings- och mobilitetsfrågor.

Parkeringsstudien är inte färdigställd i sin helhet. Del 1, som grundar sig i en av Trafikutredningsbyrån genomförd studie och tillgängliga uppgifter visar dock att:

- Bilparkeringsutbudet i Knivsta till stor del tycks var uppfört för att möta efterfrågan. Såväl på allmän plats som för de bostäder som byggts centralt i tätorten de senaste åren har parkering i huvudsak anordnats som markparkering. Detta har medfört begränsad hänsyn till markens alternativa värde och konsekvenser för gående och cyklister.
- 38 % av de som parkerar i Knivsta tätort har sin hemvist inom fem kilometer från stationen.
- Var tionde bil på infartsparkeringarna och var fjärde bil som står uppställd på gatumark tillhör boende inom tätorten.
- Det är fler som cyklar än som åker med bil till stationen. Detta trots att kvalitén på flertalet anordnade cykelparkeringar har brister avseende säkerhet och kapacitet.

I studien framgår också att vid planering och prioritering av parkering behöver kommunen göra ett aktivt val huruvida bilparkering ska vara tillgänglig med begränsad hänsyn till kostnader och utrymmeskrav eller om de offentliga ytorna ska prioriteras för vistelse och rörelse till fots och med cykel samt att det inte är möjligt att kombinera dessa intressen.

### *Utvärderingar av beslutet och fortsatt fokus på parkeringsfrågan*

Förvaltningen ser ett stort behov av att det strategiska arbetet kring parkeringsfrågan i såväl tätorten som i kommunen i stort får fortsatt fokus så att beslut tas i samklang med övrig samhällsplanering. En del i arbetet är det fortsatta framtagandet av en parkeringsstrategi och

<sup>9</sup> Uppdrag att ta fram en parkeringsstrategi KS-2012/260

<sup>10</sup> *Parkeringsstrategi Knivsta centrum och Nydal. Del 1 – Underlag, inventering och analys av befintlig cykel- och bilparkering i Knivsta tätort.* Granskningsversion 2016-11-18. Trafikutredningsbyrån AB 2016

---

att hantera de förslag till åtgärder och inriktningar som presenteras. En betydande strategisk fråga att hantera är på vilket sätt kommunen ska tillhandahålla parkeringsplatser (pendlarparkeringar) och lokaliseringen av dessa.

Viktigt att också att utvärdera föreslagen höjning av parkeringsavgiften efter hand, för att se hur det har påverkat parkeringen i centrum. Hur har fordonen fördelat sig? Behöver regleringen ses över ytterligare eller måste kanske taxan omjusteras? Det krävs regelbundna uppföljningar för att få önskvärd effekt.

En fråga som från förvaltningens sida särskilt bör hanteras i kommande utvärderingar är slopande av möjligheten att köpa ett månadskort på pendlarparkeringarna alternativt att se över prissättningen på detta kort. Ett redan införskaffat månadskort ger incitament att välja bil även i fall då alternativa transportmedel kan vara aktuella. Det går inte i linje med kommunala mål och strategier och ter sig som en form av omvänd "mobility management". Möjligheten till central "boendeparkering" på kommunala pendlarparkeringar till en relativt lång månadsavgift bör beaktat ny central bostadsbebyggelse också ställas i relation till månadsavgiften för en parkeringsplats inom den egna fastigheten. Det är av stor vikt att det finns en helhetssyn över parkeringsmarknaden.

### **Ekonomisk konsekvensanalys**

Beslutet innebär ekonomiska kostnader i form av ny skyltning för parkering med p-skiva 3 h. Bedömningen är att de kan bytas till en den totala kostnaden om 50-100 tkr (totalt ca 25 skyltar) Nytt informationsmaterial om parkeringsregleringar behöver tryckas och information till allmänheten behöver distribueras. Kostnaderna bedöms vara inom ramen för förvaltningens budget.

Barnkonsekvensanalys är gjord enligt checklista.

Pelle Mikaelsson  
Samhällsbyggnadschef

Beslutet ska expedieras till:  
Akten  
Emelie Claesson

## Barnchecklista inför beslut

### 1. Påverkar beslutet barn?

Ja Nej 

Enligt FN är alla under 18 år  
att betrakta som barn

*Förklara oavsett svar.*

Minskade incitament för att välja bilen som transportmedel gynnar såväl gångare, cyklister och kollektivtrafikresenärer genom bättre framkomlighet och trafiksäkerhet. Barn tar sig på egen hand fram i staden via dessa transportmedel.

*Om, **ja fortsätt** med frågorna.*

### 2. Hur har barns bästa beaktats?

En stadsplanering som sätter gångare, cyklister och kollektivtrafik främst gynnar barn i många avseenden, bland annat genom ökad rörelsefrihet i en trafiksäkrare stadsmiljö.

### 3. Beskriv eventuella intressekonflikter.

### 4. Har barn fått uttrycka sina åsikter?

Ja Nej 

*Förklara oavsett svar.*

Det har rymts inom tidsplan och har inte heller bedömts som ett betydande underlag för förslag till beslut.