



Datum
2023-05-03

Diarienummer
KS-2023/610.475

Handläggare
Rikard Fogelholm
Rikard.Fogelholm@huddinge.se

Kommunstyrelsen

Reglering av infartsparkering på kvartersmark

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

1. Avgift införs för parkering på kvartersmark upplåten för infartsparkering på Byalagsvägen, Duettvägen, Huddinge Stationsväg, Kommunalvägen, Stuvsta Torgväg, Trångsundsvägen och Regulatorvägen.
2. Avgiften ska vara 20 kronor för 12 timmar.
3. Maxbelopp ska vara 40 kronor per dygn.
4. Kommunstyrelsen ges behörighet att besluta om att justera avgiften i punkten 2 inom ramen för maxbeloppet enligt punkten 3.
5. Beslutet enligt punkterna 1 – 4 ovan ersätter fullmäktiges beslut från den 20 juni 2011, § 136, om reglering av infartsparkering i Huddinge (KS-2011/409.449).

Sammanfattning

Huddinge kommun har sedan år 2011 haft avgift på kommunens infartsparkeringar för bil. Dock avgiftsfritt för resenärer med aktiv periodbiljett. Under år 2022 tog Region Stockholm fram ett nytt reskort (gröna kortet) och påbörjade en utfasning av Access-kortet. Region Stockholm valde att inte utveckla en lösning för att kunna erbjuda avgiftsfri parkering för pendlare med det gröna kortet. Huddinge kommun beslutade därför att göra infartsparkeringarna avgiftsfria i samband med att Access-kortet slutade säljas den 9 maj 2022.

Sedan infartsparkeringarna gjordes avgiftsfria har Huddinge kommun fört dialog med Region Stockholm om möjligheten att ta fram motsvarande lösning för det gröna kortet som fanns för Access-kortet. I dagsläget finns ingen fastställd tidplan för när en sådan lösning kan finnas framtagen och driftsatt. Samtidigt har det inkommit flera klagomål från pendlare som inte kan hitta ledig parkeringsplats då trycket på infartsparkeringarna ökat ytterligare sedan avgiften tagits bort. Parallellt med att diskussioner förts med Region Stockholm har en översyn gjorts om övriga alternativ för reglering av infartsparkeringarna. Följande principer för reglering har utvärderats:

- Fortsatt avgiftsfria infartsparkeringar

HUDDINGE KOMMUN

Postadress
Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
141 85 Huddinge

Besök
Kommunalvägen 28

Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se
www.huddinge.se



Datum
2023-05-03

Diarienummer
KS-2023/610.475

- Avgift för samtliga användare
- Avgiftsfritt för pendlare med aktiv periodbiljett, avgift för övriga
- Avgift för pendlare med aktiv periodbiljett, parkeringsförbud för övriga

Förvaltningen anser att reglering med avgift för samtliga användare är det bästa alternativet för att tillgängliggöra fler lediga parkeringsplatser och styra mot att rätt användare får tillgång till infartsparkeringarna. För valet av avgiftsnivå bedömer förvaltningen att 20 kronor för 12 timmar parkering är en lämplig nivå. Det är inom tidigare beslutat maxbelopp och något lägre än avgiften på närliggande infartsparkeringar i Stockholms stad.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade den 20 juni 2011, § 136, om att ge dåvarande samhällsbyggnadsnämnden¹ i uppdrag, att i samråd med SL, reglera infartsparkeringar på kvartermark. Vidare beslutades att maxbeloppet skulle vara 40 kronor per dygn inklusive moms (bilaga 1). Beslutet fattades med stöd av en utredning som prövade fyra olika regleringsformer mot dåvarande avgiftsfria parkering (bilaga 2). Utredningen visade att avgiftsfri parkering för innehavare av SL access-kort med minst 30 dagars periodbiljett och avgift för övriga parkerare gav den mest ändamålsenliga användningen av infartsparkeringarna.

Syfte med infartsparkeringarna

I kommunens parkeringsprogram anges att infartsparkeringarna för bil syftar till att göra kollektivtrafiken mer flexibel och attraktiv. En viktig användargrupp är invånare som måste resa med bil till spårstation för att busstrafiken är otillräcklig och avståndet är för långt för att gå eller cykla. Parkeringsprogrammet anger som riktlinje att infartsparkeringarna ska regleras på ett sätt som säkerställer att rätt användare får tillgång till parkeringarna.

I Region Stockholms riktlinjer för infartsparkering² anges att; även om syftet med infartsparkeringar är att locka fler att resa kollektivt så riskerar infartsparkering i centrala lägen att få motsatt effekt och i stället bidra till en högre bilanvändning genom att resenären föredrar att ta bilen i stället för exempelvis buss till tågstationen. Tidigare utredningar³ har visat att majoriteten av resenärerna som nyttjar befintliga infartsparkeringar hade valt att cykla eller åkt kollektivt till stationen/hållplatsen om parkeringsmöjligheten inte fanns i samma utsträckning.

En första inventering av infartsparkeringarna i Huddinge kommun gjordes år 2009⁴ som visade på hög beläggning på infartsparkeringarna. Bedömningen utifrån inventeringen var att andelen som använde infartsparkeringarna i enlighet med det avsedda syftet understeg 50 %. Med denna inventering och en utredning

¹ Samhällsbyggnadsnämnden finns inte längre och ansvaret för väghållnings- och trafikfrågor ligger numera hos Kommunstyrelsen (HKF 9200, §20 punkt 1).

² Riktlinjer Infartsparkering 2022, SLL

³ Infartsparkering för nordostsektorn, 2016.

⁴ Huddinge kommun (2009) PM Infartsparkeringar i Huddinge



Datum
2023-05-03

Diarienummer
KS-2023/610.475

som genomfördes år 2011 (bilaga 2) togs beslutet om att avgiftsreglera infartsparkeringarna och att pendlare med periodbiljett skulle parkera avgiftsfritt.

Förändringar under 2022

Under 2022 tog Region Stockholm fram ett nytt reskort (gröna kortet) och påbörjade en utfasning av Access-kortet. Region Stockholm valde att inte utveckla en lösning för att kunna erbjuda avgiftsfri parkering för kollektivtrafikresenärer med det gröna kortet. Huddinge kommun beslutade därför att göra infartsparkeringarna avgiftsfria för samtliga i samband med att Access-kortet slutade säljas den 9 maj 2022 (bilaga 3). Motsvarande beslut togs i övriga kommuner⁵ i Stockholms län som tillämpade avgiftsfri parkering för pendlare med periodbiljett.

Nuläge

Sedan infartsparkeringarna gjordes avgiftsfria har parkeringarna i princip blivit fullbelagda under dagtid och det har inkommit flera klagomål från pendlare som inte kan hitta ledig parkeringsplats. Sannolikheten att parkeringarna nyttjas för andra syften än infartsparkering är stor. Nattförbud har införts på flera av infartsparkeringarna för att undvika att de nyttjas för boendeparkering. Infartsparkeringarna i kommunen ligger i attraktiva stationsnära lägen där förvaltningen inte har kunnat identifiera några nya ytor som kan användas för att utöka antalet parkeringsplatser.

Samtidigt har Coronapandemin medfört ett förändrat kollektivtrafikresande. Resandet i kollektivtrafiken totalt sett har gått ner och motsvarar idag ca 80 % av resandet år 2019⁶. Till följd av bland annat ökat distansarbete har resmönstret ändrats så att fler reser med enkelbiljetter än innan pandemin. Andelen enkelbiljetter har ökat från 29 % (2019) till 42 % (2022)⁷. SL har även utvecklat fler betalsätt än det gröna kortet och många betalar sina resor med mobilbiljetter eller med annat kredit- eller bankkort.

Sedan infartsparkeringarna gjordes avgiftsfria har Huddinge kommun fört dialog med Region Stockholm om möjligheten att ta fram motsvarande teknisk lösning för det gröna kortet som fanns för Access-kortet. I dagsläget finns ingen fastställd tidplan för när en sådan lösning kan finnas framtagen och driftsatt. Den lösning som utreds innefattar dock inte mobilbiljetter samt biljetter via kredit- eller bankkort. Det kommer vidare bara vara aktiva periodbiljetter (tex. 30-dagarskort) som omfattas. Lösningen kommer inte att fungera med kommunens parkeringsautomater utan förutsätter att det gröna kortet kopplas till en mobilapp.

Kommunen har genomfört inventeringar som bekräftar hög beläggning dagtid på infartsparkeringarna, mellan ca 90–100 % (Bilaga 4). Parallellt med att diskussioner förts med Region Stockholm om teknisk lösning för gröna kortet har

⁵ Haninge, Nacka och Upplands Bro kommun

⁶ WSP, Mobilitetsstudie 2022

⁷ Uppgifter från Region Stockholm, 2022-12-08



Datum
2023-05-03

Diarienummer
KS-2023/610.475

en översyn gjorts över övriga alternativ för reglering av infartsparkeringarna. Följande principer för reglering har utvärderats:

- Fortsatt avgiftsfria infartsparkeringar
- Avgift för samtliga användare
- Avgiftsfritt för pendlare med aktiv periodbiljett, avgift för övriga
- Avgift för pendlare med aktiv periodbiljett, parkeringsförbud för övriga

Vidare har två alternativ för avgiftsnivå utretts.

- Alternativ A: 10 kr/timme, maxbelopp 40 kr/dygn
- Alternativ B: 20 kr/12 timmar

Båda alternativen bygger på att motsvara tidigare nivå för avgift på infartsparkeringarna samt att ligga något lägre än motsvarande avgift på närliggande infartsparkeringar i Stockholm stad. Avgift ska kunna betalas via app i mobiltelefon alternativt med kort i kommunens parkeringsautomater.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen föreslår att avgift för alla användare införs på samtliga infartsparkeringar och att avgiften ska motsvara 20 kronor för 12 timmars parkering. Avgiften föreslås införas så snart som möjligt efter att beslutet har fattats.

Förvaltningen anser att reglering med avgift för samtliga användare är det bästa alternativet för att tillgängliggöra fler lediga parkeringsplatser och styra mot att rätt användare får tillgång till infartsparkeringarna.

Förvaltningen bedömer att avgiftsfria infartsparkeringar inte är ändamålsenligt för att uppnå deras avsedda syfte.

För att kunna erbjuda avgiftsfri parkering för pendlare bedömer förvaltningen att det är Region Stockholm i samverkan med leverantörer av parkeringsautomater eller digitala betaltjänster som måste ta fram en teknisk lösning. Av diskussionerna med Region Stockholm framgår att en lösning kan finnas på plats under andra halvan av år 2023 men det finns ingen fastställd tidplan i dagsläget. Mot bakgrund av resandeutvecklingen efter Coronapandemin samt SL:s ändrade biljettyper och betalningsmöjligheter skulle lösningen dessutom innefatta betydligt färre resenärer än tidigare. Sammanfattningsvis bedömer förvaltningen att lösningen som Region Stockholm skulle kunna ta fram inte är en heltäckande lösning sett till dagens resvanor och betalmetoder. På lång sikt, när och om tekniken tillåter, bör det eftersträvas att införa ett system för infartsparkeringarna så att de blir exklusiva för kollektivtrafikresenärer oavsett biljett- och betalmetod.

Principen att ta ut en avgift för pendlare med aktiv periodbiljett och förbjuda parkering för övriga anser förvaltningen inte är ett rimligt alternativ, även om det är tekniskt möjligt. Principen innebär att stora grupper utesluts från infartsparkeringarna helt. Då färre resenärer än tidigare har aktiv periodbiljett bedömer förvaltningen att infartsparkeringarna riskerar att underutnyttjas.



Datum
2023-05-03

Diarienummer
KS-2023/610.475

För valet av avgiftsnivå bedömer förvaltningen att 20 kronor för 12 timmar parkering är en lämplig nivå. Beloppet ligger inom tidigare beslutat maxbelopp om 40 kronor per dygn och något lägre än avgiften på närliggande infartsparkeringar i Stockholms stad. Att betala för 12 timmar istället för 24 timmar bör passa de flestas pendlingsmönster. Att återgå till tidigare avgift, 10 kronor per timme (max 40 kronor per dygn), bedöms vara en för stor kostnadsökning för pendlare som tidigare parkerat avgiftsfritt. En för hög avgiftsnivå riskerar också att leda till att pendlare söker sig till närliggande lokalgator för att parkera och att infartsparkeringarna blir underutnyttjade. För att undvika överflyttningseffekter mellan de olika infartsparkeringarna i Huddinge föreslår förvaltningen att avgiftsnivån blir lika och införs på alla kommunens infartsparkeringar för bil.

Genom att med avgift tillgängliggöra fler lediga parkeringsplatser underlättas även pendlingsmöjligheten för barn som skjutsas med bil till någon av spårstationerna i kommunen.

Ekonomiska och juridiska konsekvenser

De ekonomiska konsekvenserna av att införa avgifter på infartsparkeringarna blir ökade intäkter för kommunen. Under tidigare avgiftsreglering registrerades cirka 250–300 parkeringar per dag totalt sett på infartsparkeringarna, varav en stor andel parkerade avgiftsfritt då de hade SL access-kort med minst 30 dagars periodbiljett. Intäkterna från parkeringsavgifter uppgick då till cirka 40 000 kronor per månad och bekostade övervakningen som sköttes av externt bevakningsbolag. Kostnaden för övervakning uppgick till cirka 35 000 kronor per månad och överskottet tillföll Trafik- och landskapssektionens driftsekonomi. Med föreslagen avgiftsnivå skulle 250–300 parkeringsköp dagligen, till en kostnad om 20 kronor per parkeringsköp, innebära intäkter om ca 150–180 000 kronor per månad. Med oförändrad kostnad för parkeringsövervakning skulle därmed överskottet till Trafik- och landskapssektionens driftsekonomi öka. Att implementera avgiftsregleringen medför därtill mindre kostnader för skyltning och informationsinsatser. Förslaget medför inga juridiska konsekvenser.

Camilla Broo
Kommundirektör

Mats Hermansson
Samhällsbyggnadsdirektör

Bilagor

Bilaga 1. Reglering av infartsparkering i Huddinge, KS-2011/409.449



Datum
2023-05-03

Diarienummer
KS-2023/610.475

- Bilaga 2. Infartsparkeringar för bil i Huddinge kommun, Atkins 2011
- Bilaga 3. Ändrad reglering på kommunens infartsparkeringar, KS-2022/1093.473
- Bilaga 4. Inventering av infartsparkeringar i Huddinge kommun