

Diarienummer: SUN-2025/138

Handläggare: Alexander Jonsson, gatu- och avfallschef

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

### Taxa för parkeringsavgifter

#### Förslag till beslut

Samhällsutvecklingsnämndens förslag till kommunfullmäktige:

1. Kommunfullmäktige antar taxa för parkeringsavgifter daterade 2025-04-25.
2. Taxan ersätter tidigare avgifter för parkering.
3. Taxan för parkeringsavgifter gäller från och med 1 augusti 2025.

Samhällsutvecklingsnämnden beslutar för egen del:

1. Förvaltningen får i uppdrag att följa upp taxa för parkeringsavgifter.
2. Återrapportering sker till samhällsutvecklingsnämnden under första kvartalet 2026.

#### Sammanfattning av ärendet

Behovet av lösningar för parkering har förändrats i Knivsta i takt med utvecklingen av orten. Under 2023 gav samhällsutvecklingsnämnden förvaltningen i uppdrag att utföra en översyn. Flertalet av de parkeringsytor som finns har i dagsläget en hög belägningsgrad och åtgärder krävs för att få en bättre styrning och ordnande av trafiken. Det har även vuxit fram ett allt större behov av införandet av boendeparkering i de centrala delarna av Knivsta då bilnehavet är större än antalet boendeparkeringar som finns på kvartersmark.

#### Ärendets uppkomst och historik

8 mars 2017 tog kommunfullmäktige beslut om att höja parkeringsavgiften på kommunens centralt belägna pendlarparkeringar med hög standard. Beslutet innefattade att avgiften ska vara 25 kronor per dygn, 575 kronor per månad klockan 00-24, 375 kronor per månad klockan 06-21 och 375 kronor per månad klockan 17-08. Avgifterna gällde från 1 augusti 2017. Därtill beslutades även att slopa möjligheten till avgiftsfri parkering 2 timmar med parkeringsskiva på de avgiftsbelagda parkeringarna.

Sedan 2017 har belastningen på de avgiftsbelagda parkeringarna ökat under stora delar av dygnet och är vid tillfällen fullbelastade, vilket innebär att det är svårt att hitta lediga parkeringsplatser. Problemet med fullbelastade parkeringsplatser gäller även vissa parkeringar som tidigare inte varit avgiftsbelagda.

På samhällsutvecklingsnämndens sammanträde 19 juni 2023 uppdrogs samhällsbyggnadskontoret att i en omfattande parkeringsöversyn bland annat se över befintliga parkeringsavgifter och möjligheten att införa tillstånd för boendeparkering och nyttoparkering.

### Utvecklingen av Knivstas parkeringsbehov

Knivsta har de senaste åren utvecklats och förtätats vilket har medfört att en del befintliga parkeringsytor har fått en ökad belastning i takt med att antalet parkerade fordon ökat. En del ytor där det tidigare skedde parkering har även försvunnit i samband med förtätningen. Ytterligare boende kommer att tillkomma både inom tätorten och i kommunen i stort. Det kommer i sin tur att leda till en än högre konkurrens och belastning av kommunens parkeringsplatser. Således minskar tillgängligheten för de som inte har möjligheten att ta sig till målpunkter så som Knivsta station, Ar-terminalen och centrala delarna av Knivsta tätort med annat färdmedel än med bil.

Knivsta kommuns gällande parkeringsnorm ställer i de centrala delarna ett minimikrav på 0,6 parkeringsplatser per 100 kvadratmeter BTA (bruttoarea). Parkeringsnormen kan därefter sänkas med 30% vid införandet av en bilpool.

Under 2024 kontaktade gatu- och avfallsenheten flertalet bostads- och hyresrättsföreningar i Alsike och centrala Knivsta och gav de möjligheten att fylla i en enkät angående deras förutsättningar gällande boendeparkering. Efter en sammanställning av inkomna svar framgick det att i de centrala delarna av Knivsta har föreningarna i genomsnitt egna parkeringsplatser i storleksordningen 0,4 parkeringsplatser per bostad. 64% angav att det har en kö till dessa parkeringsplatser och enbart två av dessa föreningar har inte hyrt ut samtliga parkeringsplatser. Vidare anges att det kopplat till dessa föreningar på kvartersmark finns 0,01 gästparkeringar per bostad.

Utifrån en resvaneundersökning genomförd under 2023 kan utläsas att bilinnehavet i de centrala delarna av Knivsta är högre än den nivå som parkeringsnormen får anses ta i beräkning. Av de svarande framgår inte huruvida ägandet av bil gäller ett eller flera fordon, men i de centrala delarna ligger bilinnehavet mellan 72-89%. Endast 3% av de som svarat på undersökning anger att de är med i en bilpool.

### Beläggning befintliga parkeringsytor

En kartläggning över beläggningsgraden på kommunens parkeringsytor genomfördes under höst/vinter 2024 (se figur 1 och figur 2). Kartläggningen skedde dels under dagtid och nattetid för att identifiera hur beläggningsgraden ser ut vid olika tidpunkter på dygnet, samt hur den förändras däremellan.

Kartläggningen visar att beläggningsgraden på pendlarparkeringarna vid Centralvägen och Direkten är höga och båda har en genomsnittlig beläggningsgrad på över 90% under dagtid. Det innebär att det under delar av dygnet är svårt att hitta lediga parkeringsplatser. Under de senaste åren är upplevelsen att antalet parkerade fordon på pendlarparkeringarna under kvällar och nätter har ökat, vilket är en indikation att andelen boendeparkering som sker på dessa parkeringsytor har blivit större. I dagsläget är både Centralvägen och Direkten avgiftsbelagda.

Pendlarparkeringen vid Ar-terminalen har även den en hög genomsnittlig beläggningsgrad. Ar-terminalen fyller en viktig funktion för de som pendlar via buss,

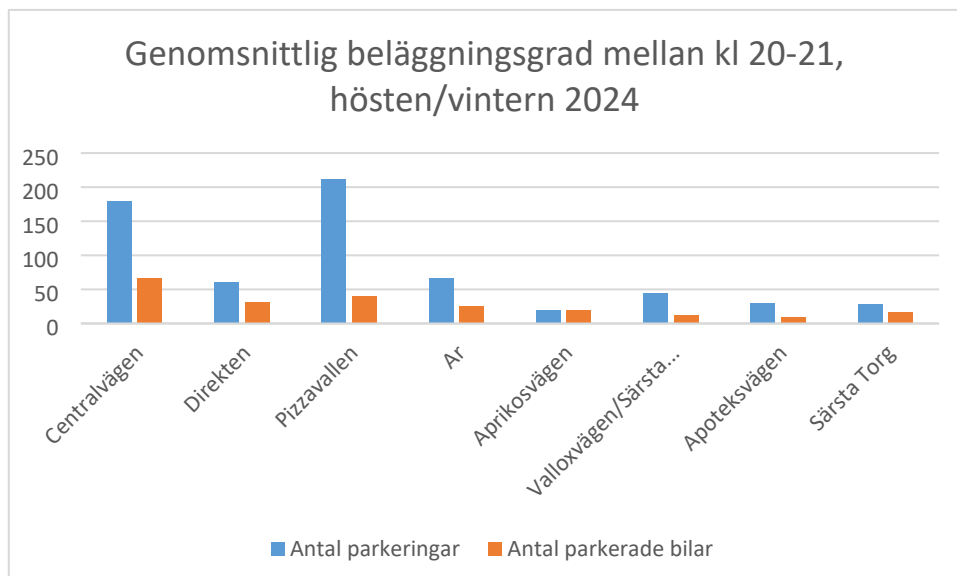
främst genom linje 801 till och från Arlanda/Uppsala, men även för de som väljer att samåka. Beläggingsgraden innebär att det vid vissa tidpunkter kan vara svårt att hitta parkeringsplats. Parkeringen är i dagsläget inte avgiftsbelagd.

Pendlarparkeringen vid Pizzavallen har inte lika hög beläggingsgrad som övriga pendlarparkeringar i Knivsta kommun. Det kan dels bero på att andelen boendeparkering som antas ske på parkeringen är lägre än exempelvis pendlarparkeringarna vid Centralvägen och Direkten, samt att avståndet till de centrala delarna av Knivsta och en stor del av handeln är längre. Parkeringen är i dagsläget avgiftsbelagd.

Utöver pendlarparkeringarna är det bara parkeringsytan vid Aprikosvägen som har en beläggingsgrad av sådan nivå att införandet av parkeringsavgift kan anses motiverat. Under dagtid är beläggingsgraden 95% på denna parkering och under kvällstid är den 100%. För övriga parkeringsytor bedöms nuvarande reglering vara tillräcklig för att ordna och styra trafiken.



Figur 1: Tabell över genomsnittlig beläggning på parkeringsplatser i Knivsta kommun.



Figur 2: Tabell över genomsnittlig beläggning på parkeringsplatser i Knivsta kommun.

### Syfte med reviderade parkeringsavgifter

Syftet med att avgiftsbelägga parkering är primärt för att styra trafiken och för att begränsa tiden fordon parkeras på en parkeringsplats och/eller för att påverka efterfrågan på parkeringsplatsen. På så vis skapas en balans mellan utbudet och efterfrågan av parkeringsplatsen och parkören hittar lättare en parkeringsplats optimal för besökets syfte.

All parkering är förenlig med kostnader bland annat genom markupplåtelse, anläggning, övervakning, drift och underhåll samt administrativa kostnader. Idag subventioneras kommunala parkeringsplatser helt eller delvis med kommunala medel.

### Reglering av parkeringsområden

Utöver parkeringsavgifter kan parkering regleras genom att ha en längsta tillåten tid som parkering är tillåten. De gemensamma bestämmelserna för stannande och parkering som gäller för alla trafikanter i hela landet finns i 3 kap. 47-57 §§ trafikförordningen (1998:1276). Där anges bland annat att i tätbebyggt område och på allmän väg får ett fordon inte parkeras längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag. Knivsta kommun kan besluta om annan tidsbegränsning för parkering via lokala trafikföreskrifter med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 17 och 3 § trafikförordningen (1998:1276). Lokala trafikföreskrifter beslutas av bygg- och miljönämnden som av kommunfullmäktige är utsedd trafiknämnd för Knivsta kommun.

Befintliga regleringar av parkeringstiden genom lokala trafikföreskrifter för de parkeringsytor som omnämns i taxa för parkeringsavgifter föreslås lämnas orörda. Det innebär att de befintliga pendlarparkeringarna vid Pizzavallen, Direkten, Centralvägen och Ar fortsättningsvis regleras genom en tidsbegränsning på 48 timmar. Parkeringsytan vid Aprikosvägen kommer fortsatt att vara tidsbegränsad till 24 timmar enligt de gemensamma bestämmelserna för stannande och parkering.

Parkeringsytan vid Tegelmästargatan kommer föreslås att regleras med en längsta tillåten tid om 10 dygn. Det finns ett behov av parkeringsytor för längre parkering och ytan anses lämplig för ändamålet då den kan nyttjas både för boende- och pendlarparkering.

### Boendeparkering

Boendeparkering bör i första hand ske på kvartersmark genom att säkerställa att det parkeringsbehov som uppstår tillgodoses vid detaljplan och bygglov. Om det inte är möjligt att lösa parkeringsbehovet på kvartersmark är det dock möjligt att ordna parkering på allmän platsmark, till exempel genom så kallad boendeparkering. Boendeparkering är främst vanligt i äldre eller centrala områden.

Boendeparkering är en av de möjligheter som finns för att anpassa parkeringsreglerna till speciella förhållanden, för vissa trafikanter eller fordonsslag. Generellt på allmän platsmark gäller likställighetsprincipen enligt 2 kap. 3 § kommunallagen (2017:725) men kommunen får dock besluta om lokala trafikföreskrifter för en viss trafikantgrupp, ett visst fordonsslag eller för fordon med viss last enligt 10 kap. 2 § trafikförordningen (1998:1276).

Vanliga företeelser gällande boendeparkering är bland annat genom reservation av parkeringsplatser endast för dem som har boendeparkeringstillstånd eller att parkering med ett boendeparkeringstillstånd ger lägre avgift men att de som bor i området konkurrerar om platserna på samma villkor som övriga trafikanter.

Parkering i centrala delar bör primärt prioritera besökare och därefter boendeparkering. Utöver det parkeringsbehov som finns kopplat till de verksamheter som ligger i centrala delarna av Knivsta så finns det ett behov av besöksparkering för de som besöker familj, vänner och bekanta. För att uppnå önskad ordning och styrning av trafiken kan det därför vara önskvärt att begränsa vilka parkeringsytor boendeparkering sker på.

## Rättslig utredning

### Lagstöd

Enligt 2 § Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, med mera (1957:259), framhålls att kommunen har rätt att ta ut parkeringsavgifter med syfte att ordna trafiken:

*"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 eller i taxitrafik får kommunen ta ut avgift med det belopp som behövs för att täcka kommunens kostnader för användningen."*

Utifrån gällande lagstiftning bör därför 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 och får inte påverkas av vilka avgifter som tas ut på kvartermark eller betalningsviljan hos dem som parkerar. Detta innebär 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.

Enligt 2 kap. 3 § kommunallagen (2017:725) ska kommuner och regioner behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Kommunen får dock besluta om lokala trafikföreskrifter för en viss trafikantgrupp, ett visst fordonsslag eller för fordon med viss last enligt trafikförordningen (1998:1276) 10 kap. 2 §. Det innebär att kommunen kan besluta om särskilda parkeringsregler och/eller lägre parkeringsavgift för dem som bor i ett visst område. Rättigheten att parkera administreras med hjälp av boendeparkeringstillstånd.

Reglering av tidsbegränsning för parkering på områden i taxa för parkeringsavgifter sker via lokala trafikföreskrifter med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 17 och 3 § trafikförordningen (1998:1276).

## Konsekvensbeskrivningar

### Ekonomiska konsekvenser

Enligt Lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, med mera (1957:259), får införandet av parkeringsavgifter enbart syfta till att ordna och styra trafiken.

### Barnkonsekvensanalys

Barnkonsekvensanalys är gjord enligt checklista.

## Samlad bedömning

Taxor för parkering syftar till att styra och ordna trafiken. Nivån bör styra mot att det blir en rimlig omsättning på användningen av parkeringsplatserna, vilket gör det lättare att hitta en ledig parkeringsplats för de som behöver. Det ska även vara lätt för parkören att veta vilken parkeringsbiljett den ska köpa och en allt för differentierad taxa är därför önskat. Det behov av boendeparkering som vuxit fram behöver beaktas och tas omhand på ett önskat sätt så att parkering sker ordnat och styrt utifrån behov.

## Underlag för beslut och beslutsexpediering

### Underlag för beslut

Tjänsteutlåtande 2025-04-28

Taxa för parkeringsavgifter 2025-04-28

Beslutet skickas till

Akten

Kommunstyrelsen

Kommunfullmäktige

Jenny Rydåker  
Samhällsbyggnadschef

## Barnchecklista inför beslut

Alla under 18 år är att betrakta som barn.

### 1. Påverkar beslutet barn?

Ja ☒

Nej ☐

Förslaget till beslut leder till minskad söktrafik och sänker den trängsel, miljöpåverkan och de trafiksäkerhetsproblem som denna kan medföra, vilket är positivt för barns säkerhet och hälsa.

### 2. Hur har barns bästa beaktats?

Utöver ovan nämnt kan förslaget till beslut leda till att fler går, cyklar och åker kollektivt. Detta är färdmedel som till skillnad från biltrafik kan användas av barn och ungdomar på egen hand. En ökad andel av dessa färdmedel kan därmed innebära att fler barn kan röra sig fritt inom samhället.

### 3. Beskriv eventuella intressekonflikter.

Det har inte identifierats några intressekonflikter.

### 4. Barn tillfrågas vid övergripande fleråriga planer/styrdokument. Har så skett?

Ja ☐

Nej ☐

Inte aktuellt. Beslutet rör inte en övergripande flerårig plan eller ett flerårigt styrdokument. ☒