



Granskning av parkeringsverksamheten

Motala kommun

Januari 2026

Innehåll

Innehåll	1
Sammanfattning	2
1. Inledning	5
2. Granskningsresultat	9

Sammanfattning

Bakgrund

Deloitte AB har av de förtroendevalda revisorerna i Motala kommun fått uppdraget att genomföra en granskning av kommunens parkeringsverksamhet. Syftet har varit att bedöma om kommunens hantering av parkeringar är ändamålsenlig, kostnadseffektiv och i enlighet med gällande styrdokument och regelverk. Granskningen omfattar kommunstyrelsen, samhällsbyggnadsnämnden och tekniska servicenämnden.

Revisionsfråga

Är Motala kommuns hantering av parkeringar ändamålsenlig, kostnadseffektiv och i enlighet med gällande styrdokument och regelverk?

Svar på revisionsfråga

Vår samlade revisionella bedömning är att kommunens hanteringar av parkeringar till viss del* är ändamålsenlig, kostnadseffektiv och i enlighet med gällande styrdokument och regelverk.

* se bilaga A

Väsentliga iakttagelser och slutsatser

Nedan redovisas de mest väsentliga iakttagelserna från granskningen.

- **Parkeringsavgifterna har prövats rättsligt utan att bedömas strida mot självkostnadsprincipen:** Länsstyrelsen, förvaltningsrätten och kammarrätten har prövat beslut om parkeringsavgifter och inte funnit skäl att upphäva dem med hänvisning till självkostnadsprincipen eller lag om rätt för kommun att ta ut avgift för upplåtelse av offentlig plats.
- **Forumet riktSam finns som politisk plattform för samordning inom fysisk planering:** Kommunen har etablerat forumet riktSam, där presidier och förvaltningsledning möts kring fysisk planering. Parkeringsfrågor kan tas upp där

vid behov, men forumet har hittills främst hanterat andra frågor och parkering har haft en mer begränsad plats i diskussionerna.

- **Det finns tillgång till data om beläggning, betalningsmönster och felparkeringar i befintliga system:** Genom parkeringsappar, biljettautomater och parkeringsövervakning finns uppgifter om beläggningsgrad, betalningsmönster och felparkeringsärenden. Enligt de uppgifter vi tagit del av används dessa data i dag främst operativt inom förvaltningen och i mindre grad för nämndens samlade styrning.
- **Kommunen har en beslutad parkeringsriktlinje med tydlig struktur för mål, zoner och ansvar:** Motala kommun har antagit parkeringsriktlinjer som samlar mål, strategier, parkeringstal, beläggningsmål, zonindelning och ansvarsfördelning mellan kommunstyrelsen, samhällsbyggnadsnämnden och tekniska servicenämnden. Dokumentet ger därmed en sammanhållen ram för hur parkeringsfrågorna ska hanteras i planering och beslut.
- **Ansvarsfördelningen är formellt tydlig i riktlinjer och reglementen:** Roller och ansvar mellan kommunstyrelsen, samhällsbyggnadsnämnden och tekniska servicenämnden är tydligt beskrivna i parkeringsriktlinjerna och nämndernas reglementen. Det gäller även beställar-utförarlogiken mellan samhällsbyggnadsnämnden och tekniska servicenämnden, vilket skapar en formell grund för styrning och genomförande.
- **Det finns etablerade processer för intern kontroll och ekonomisk uppföljning på nämndnivå:** Samhällsbyggnadsnämnden arbetar med internkontrollplaner, riskanalyser, delårsrapporter och ekonomisk uppföljning enligt kommunens reglemente. Parkeringsverksamheten ingår formellt i denna samlade styrning, även

om den i praktiken inte lyfts ut som ett tydligt eget uppföljningsområde i rapporteringen till nämnden.

- **Parkeringsverksamheten följs inte upp systematiskt utan hanteras i hög grad händelsestyrt:** Vi har inte tagit del av internkontrollplaner, delårsrapporter eller verksamhetsuppföljningar där parkering lyfts ut som eget uppföljningsområde eller kopplas till mål och nyckeltal. Presidiet beskriver att parkeringsfrågor framför allt aktualiseras vid enskilda ärenden, vilket gör styrningen mer reaktiv än planerad.
- **Otillräcklig ekonomisk uppföljning och svagt underlag för bedömning av kostnadseffektivitet och självkostnadsprincipen:** Parkeringsintäkter särredovisas, men kostnader för parkering är fördelade på flera budgetposter. Vi har inte tagit del av några fastställda rutiner där självkostnadsprincipen särskilt belyses vid taxebeslut, och nämnden får ingen samlad bild av relationen mellan intäkter och kostnader för parkeringsverksamheten.
- **Riktlinjerna hålls inte löpande aktuella i förhållande till förändrade förutsättningar:** Parkeringsriktlinjerna har inte uppdaterats sedan 2020 och speglar enligt de intervjuade inte fullt ut elektrifiering, digitala betalningslösningar och förändrade mobilitetsmönster. Vi har inte tagit del av någon fastställd rutin för återkommande översyn eller prövning mot ny lagstiftning och rättspraxis.
- **Ansvarsfördelningen fungerar inte fullt ut i praktiken och samordningen är otillräcklig:** Trots tydliga skrivningar i riktlinjer och reglementen beskriver intervjupersoner gränsdragningsproblem mellan nämnderna, särskilt i frågor som förenar planering, drift och ekonomi. Samverkan uppges i stor utsträckning bygga på informella kontakter, och vi har inte kunnat identifiera något återkommande forum för samlad uppföljning av parkeringsverksamheten.
- **Riktlinjerna används inte som ett aktivt styrdokument i löpande uppföljning:** Riktlinjerna används enligt tjänstepersoner vid behov i planerings- och detaljplaneärenden. Vi har dock inte tagit del av någon återkommande redovisning till nämnden av hur verksamheten samlat förhåller sig till riktlinjernas mål och

principer eller hur dokumentet används i nämndens löpande uppföljnings- och styrningsarbete.

- **Tillgänglighet och användarvänlighet för olika grupper följs inte upp samlat:** Kommunen erbjuder betalning via app och kontantlösa automater och arbetar löpande med skyltbyte. Samtidigt har vi inte tagit del av alternativa betalningssätt för personer utan digitala lösningar, uppgifter finns om kort som inte fungerar och skyltningen beskrivs som ojämn, särskilt för personer med funktionsnedsättning. Vid upphandling av appen för parkering så saknas flera krav kring digital tillgänglighet.

Rekommendationer

Mot bakgrund av granskningens iakttagelser och slutsatser lämnar vi följande rekommendationer till kommunstyrelsen och samhällsbyggnadsnämnden.

Vi rekommenderar **kommunstyrelsen**

- Att säkerställer att parkeringsriktlinjerna uppdateras regelbundet så att de speglar elektrifiering, digitala betalningslösningar och förändrade mobilitetsmönster, samt beslutar om en rutin för återkommande juridisk översyn mot gällande lagstiftning och rättspraxis.
- Att tydliggöra krav på en samlad modell för mål, nyckeltal och rapportering av parkeringsverksamheten från samhällsbyggnadsnämnden, integrerad i nämndernas internkontroll, delårsrapporter och årsredovisning.

Vi rekommenderar **samhällsbyggnadsnämnden**

- Att införa en systematisk uppföljning av parkeringsverksamheten med tydliga mål, nyckeltal och återkommande rapportering, kopplad till parkeringsriktlinjerna och till nämndens arbete med intern kontroll.
- Att utveckla redovisningen av kostnader och intäkter för parkeringsverksamheten så att nämnden får ett bättre underlag för att bedöma kostnadseffektivitet och pröva självkostnadsprincipen vid beslut om taxor.

- Att systematiskt följa upp tillgänglighet och användarvänlighet i betalningslösningar, skyltning och information, inklusive hur tillgänglighetskrav för digitala tjänster beaktas och hur lösningarna fungerar för grupper som har svårt att använda digitala betalsätt.

Vi rekommenderar **kommunstyrelsen** och **samhällsbyggnadsnämnden**

- Att gemensamt tydliggöra ansvarsfördelningen mellan berörda nämnder och stärker den praktiska samordningen av parkeringsfrågorna genom att använda forum som riktSam och parkeringsriktlinjerna som gemensam utgångspunkt i beredning och uppföljning.

Växjö, 2026-01-15

DELOITTE AB

Revsul Dedic
Certifierad kommunal revisor

Tim Sahlén Starcke
Verksamhetskonsult

1. Inledning

Bakgrund

Parkeringsfrågan är en central del av den kommunala samhällsplaneringen och påverkar tillgänglighet, trafikflöden, stadsmiljö, handel och möjligheten att främja hållbara resval. Genom avgifter och regleringar kan kommunen styra belägningsgrad och resvanor, samtidigt som intäkterna bidrar till drift och underhåll av infrastrukturen. Parkeringspolitiken är därmed ett område där flera mål och intressen möts och där tydlig styrning och uppföljning är avgörande för en ändamålsenlig verksamhet. I Motala kommun regleras parkeringsfrågorna genom riktlinjer för parkering, senast fastställda av kommunfullmäktige 2020. Riktlinjerna syftar till att skapa en effektiv och ändamålsenlig parkeringssituation med hänsyn till efterfrågan, miljö, kostnader och ansvar. De anger mål om tidseffektiva samhällsprocesser, kostnadseffektivitet och en successiv minskning av bilberoendet i stadskärnan samt reglerar zonindelning, parkeringstal och flexibla parkeringstal.

Kommunfullmäktige beslutar även om parkeringstaxan, som fastställer avgiftsnivåer och var avgifter får tas ut. Ansvarsfördelningen för parkeringsverksamheten är delad mellan flera nämnder. Kommunstyrelsen har enligt kommunallagen ett övergripande ansvar och beslutar i frågor om parkeringsavtal. Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för trafikpolitiken, lokala trafikföreskrifter och avgiftsbeslut, medan tekniska servicenämnden ansvarar för drift och underhåll av gator, vägar, skyltning, parkeringsplatser och automater. Detta ställer krav på tydlighet och samordning mellan aktörerna.

Syfte och avgränsning

Syftet med granskningen är att bedöma i vilken utsträckning Motala kommuns hantering av parkeringar, inklusive parkeringsavgifter, bedrivs ändamålsenligt, kostnadseffektivt och i enlighet med gällande regelverk och styrdokument. Granskningen avser perioden 2024-2025.

Revisionsfråga och underliggande frågeställningar

Är Motala kommuns hantering av parkeringar ändamålsenlig, kostnadseffektiv och i enlighet med gällande styrdokument och regelverk?

Underliggande frågeställningar:

- Är riktlinjerna för parkering i Motala kommun kända, aktuella, ändamålsenliga och kommunicerade, samt förenliga med nationella riktlinjer, lagar, förordningar och rättspraxis?
- Är ansvarsfördelningen mellan kommunstyrelsen, samhällsbyggnadsnämnden och tekniska servicenämnden tydlig, ändamålsenlig och utformad så att den säkerställer en samordnad hantering av parkeringsverksamheten?
- Säkerställer och kontrollerar ansvarig nämnd att parkeringsverksamheten följer kommunallagens krav på självkostnadsprincipen?
- Erbjuder parkeringsverksamheten tillgängliga och användarvänliga betalningslösningar, skyltning och information för olika grupper (boende, besökare, äldre, personer med funktionsnedsättning, turister)?
- Bedriver ansvarig nämnd en systematisk och ändamålsenlig uppföljning, utvärdering och styrning av parkeringsverksamheten?

Metod och granskningsinriktning

Granskningen har genomförts genom dokumentstudier och analys av interna och officiella nyckeltal, samt intervjuer med följande befattningshavare:

- Samhällsbyggnadsnämndens och tekniska servicenämndens presidium
- Kommundirektören

- Förvaltningschefen för teknik- och samhällsserviceförvaltningen
- En trafik- och mobilitetsstrateg på kommunstyrelsens förvaltning benämnd gemensamma ledningsförvaltningen (GLF)
- En trafikingenjör på Teknik- och samhällsserviceförvaltningen
- Två controllers på kommunstyrelsens förvaltning benämnd gemensamma ledningsförvaltningen (GLF)

Revisionskriterier och bedömningsgrund

Kommunallagen

Kommunallagen (2017:725) utgör en central rättslig utgångspunkt för granskningen och innehåller flera bestämmelser som är direkt relevanta för kommunens hantering av parkeringar, avgifter och den nämndövergripande styrningen.

Självkostnadsprincipen (KL 2 kap. 6 §): Kommunen får inte ta ut avgifter som överskrider kostnaderna för den tjänst eller verksamhet som avgiften avser. Avgiftsfinansierad verksamhet ska därmed vila på självkostnadsprincipen och kommunen ska kunna redovisa kostnader och intäkter på ett sätt som möjliggör kontroll av att principen följs. Detta gäller även parkeringsverksamhet.

God ekonomisk hushållning (KL 11 kap. 1 § och 12 kap. 1 §): Kommunen ska använda sina resurser på ett effektivt och ändamålsenligt sätt. Nämnderna ansvarar för att planera, följa upp och kontrollera sin verksamhet så att resurser används i enlighet med beslutade mål och att resultat uppnås med god ekonomisk hushållning. Kravet omfattar även verksamheter med avgiftsfinansiering, såsom parkering.

Nämndernas ansvar för styrning och uppföljning (KL 6 kap. 1–7 §§ och 8 kap. 1–5 §§): Varje nämnd ansvarar för att den verksamhet som ligger inom dess område bedrivs enligt lag, kommunfullmäktiges beslut och övriga styrdokument. Detta innefattar krav på: intern kontroll, löpande uppföljning av ekonomi och verksamhet, säkerställande av rättssäker handläggning samt att verksamheten bedrivs ändamålsenligt och inom givna ramar.

Kommunfullmäktiges budget- och taxebeslut (KL 5 kap. 1 § och 8 kap. 3 §): Kommunfullmäktige beslutar om kommunens taxor, inklusive parkeringstaxan.

Nämnderna ska verkställa fullmäktiges beslut och säkerställa att avgiftsuttag sker korrekt och enligt beslutad taxa.

Trafik- och parkeringsrelaterad lagstiftning

Utöver kommunallagen utgör även trafikförordningen (1998:1276), lag (1998:814) om gaturenhållning och skyltning samt annan trafik- och parkeringsrelaterad lagstiftning relevanta revisionskriterier i denna granskning.

Trafikförordningen (1998:1276)

Trafikförordningen reglerar hur trafik ska ordnas på allmän plats och fastställer ramarna för kommunens möjlighet att besluta om lokala trafikföreskrifter. För kommunens parkeringsverksamhet innebär detta bland annat att:

- kommuner får besluta om lokala trafikföreskrifter om parkering,
- föreskrifter ska beslutas, dokumenteras och skyltas i enlighet med gällande krav,
- kommunen ansvarar för att regler och skyltning ger tydlig, korrekt och rättssäker information till trafikanter.

Lag (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning

Lagen reglerar kommunens ansvar för gaturenhållning, skötsel och skyltning på allmän plats. I relation till parkeringsverksamhet omfattar detta bland annat krav på:

- att vägmärken och parkeringsskytning ska sättas upp och underhållas så att de är tydliga och uppfyller gällande standard,
- att kommunen ansvarar för renhållning, snöröjning och underhåll av ytor som är upplåtna för allmän trafik och parkering.

Lag (1957:259) om rätt för en kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m

Lagen ger kommunerna möjlighet att ta ut avgifter för upplåtelse av offentlig plats som står under kommunens förvaltning, exempelvis torg eller parkeringsplatser. Avgiften ska vara skälig och bestäms av kommunfullmäktige utifrån faktorer som ändamålet med upplåtelsen, nyttjarens fördel och kommunens kostnader. Lagen ger även kommunerna rätt att ta ut avgift för parkering på offentliga platser som upplåtits för detta ändamål, främst för att ordna trafiken.

Övrig tillämplig lagstiftning och normgivning

Diskrimineringslagen (2008:567) Diskrimineringslagen förbjuder både direkt och indirekt diskriminering vid tillhandahållande av varor och tjänster, vilket inkluderar parkeringsplatser och betalningssystem. Indirekt diskriminering kan förekomma om betalningslösningar utformas på ett sätt som framstår som neutralt men i praktiken missgynnar vissa grupper, exempelvis personer med funktionsnedsättning eller äldre som har svårigheter att använda digitala betaltjänster. Om det saknas alternativa betalningsmetoder, såsom kort eller kontant, kan detta anses diskriminerande om inte lösningen har ett berättigat syfte och är nödvändig för att uppnå det syftet

Lag (2018:1937) om tillgänglig digital offentlig service

Lagen ställer krav på att digitala tjänster som tillhandahålls av offentliga aktörer, inklusive mobila applikationer för parkering, ska vara tillgängliga för alla, även personer med funktionsnedsättning. Detta innebär att appar ska följa etablerade tillgänglighetsstandarder enligt EU:s webbtillgänglighetsdirektiv och WCAG 2.1. Kraven omfattar att tjänsten ska vara möjlig att uppfatta, hantera, förstå och vara tekniskt robust.

Reglementen och delegationsordningar

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen har ett övergripande ansvar för ledning, samordning och uppföljning av kommunens verksamhet, inklusive trafik, infrastruktur och avtal kopplade till parkering. Kommunstyrelsen ska säkerställa tydliga ansvarsfördelningar mellan nämnder, initiera samordning vid behov och följa upp att verksamheten bedrivs enligt fullmäktiges beslut och lagstiftning. Kommunstyrelsen kan besluta om avtal som rör kommunens mark och infrastruktur samt delegera frågor om avtal, men ansvarar för uppföljning och återsrapportering.

Samhällsbyggnadsnämnden

Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för kommunens trafikpolitik, lokala trafikföreskrifter, parkeringsregler och avgifter enligt fullmäktiges taxa. Nämnden ska säkerställa framkomlighet, trafiksäkerhet och ändamålsenlig användning av allmän plats samt följa upp att regler efterlevs. Delegation omfattar handläggning av

trafikföreskrifter, skyltning, parkeringsärenden och avgiftsåtgärder. Återsrapportering av delegationsbeslut ska ske enligt lag och riktlinjer.

Tekniska servicenämnden

Tekniska servicenämnden ansvarar för drift och underhåll av gator, vägar, parkeringsplatser, skyltning och teknisk utrustning. Nämnden ska säkerställa god standard, snöröjning, renhållning och fungerande automater samt hantera parkeringsintäkter enligt ekonomistyrningsmodellen. Delegation omfattar driftåtgärder, upphandling av utrustning, abonnemangsparkering och akuta insatser. Nämnden ansvarar för uppföljning och intern kontroll.

Riktlinjer för parkering i Motala kommun

Riktlinjerna för parkering i Motala kommun, beslutade av kommunfullmäktige 2020, utgör det övergripande politiska styrdokumentet för kommunens arbete med planering, utformning, reglering och drift av parkeringsverksamheten. Dokumentet anger de mål, principer och krav som kommunen ska tillämpa i sin styrning och hantering av parkeringar, och utgör därmed ett centralt revisionskriterium i denna granskning.

Riktlinjerna fastslår att kommunen ska verka för en effektiv, ändamålsenlig och väl avvägd parkeringssituation som stödjer ett attraktivt och hållbart transportsystem. Parkering ska planeras och regleras med hänsyn till efterfrågan, hållbarhet, framkomlighet, säkerhet, tillgänglighet, kostnadseffektivitet och kommunens långsiktiga mål om minskat bilberoende i centrala delar av staden.

För att uppnå detta anger riktlinjerna ett antal centrala principer som ska styra verksamheten:

Tydlig ansvarsfördelning och styrstruktur: Riktlinjerna anger att parkeringsfrågor ska hanteras genom en samordnad struktur mellan berörda nämnder och förvaltningar och att kommunens arbete med planering, reglering och drift ska följa de ansvarsområden som anges i reglementen.

Parkeringstal och flexibla parkeringstal: Vid ny- och ombyggnation ska kommunen tillämpa fastställda parkeringstal och använda flexibla parkeringstal när det är motiverat av mobilitetsåtgärder, hållbarhetsmål eller lokala förutsättningar.

Parkeringsreglering och zoner: Kommunen ska använda zonindelning och parkeringsreglering för att uppnå balans mellan tillgänglighet, omsättning och styrning av trafik och beläggning i olika områden.

Avgiftsuttag och parkeringstaxa: Kommunfullmäktige beslutar om parkeringstaxor. Riktlinjerna anger att avgiftsuttag ska stödja en ändamålsenlig och kostnadseffektiv användning av parkeringsytor, bidra till omsättning, och ge intäkter som möjliggör finansiering av underhåll och drift i enlighet med kommunens mål och gällande regelverk.

Tydlig information och användarvänlig parkering: Riktlinjerna betonar att kommunen ska säkerställa att regler, avgifter och villkor kommuniceras tydligt och att parkering ska vara begriplig för boende, besökare och andra användare.

Drift, skötsel och underhåll: Kommunen ska upprätthålla en god nivå på skötsel och drift av parkeringsytor, inklusive snöröjning, renhållning och underhåll av skyltar och automater. Intäkter från parkering ska bidra till finansiering av dessa delar.

Uppföljning och översyn: Riktlinjerna anger att kommunen ska följa upp parkeringens funktion och vid behov uppdatera reglering, taxor och planeringsprinciper för att säkerställa att verksamheten fortsatt är ändamålsenlig och stödjer kommunens mål.

Kvalitetssäkring

Kvalitetssäkring har skett genom Deloitte's interna kvalitetssäkringssystem. Rapporten har även kvalitetssäkrats av de intervjuade personerna

2. Granskningsresultat

Utifrån genomförda intervjuer och granskat material redovisas nedan en sammanfattande beskrivning samt iakttagelser kopplade till kommunens hantering av parkering. De iakttagelser som framkommit genom intervjuer och dokumentstudier presenteras under den rubrik som bedömts som mest relevant.

2.1 Är riktlinjer för parkering i Motala kommun kända, aktuella, ändamålsenliga och kommunicerade samt förenliga med nationella riktlinjer, lagar, förordningar och rättspraxis?

Iakttagelserna nedan bygger på genomgång av parkeringsriktlinjerna som antogs av kommunfullmäktige 2020-05-11, samt intervjuer med presidiet i samhällsbyggnadsnämnden, berörda tjänstepersoner och ekonomifunktionen.

En övergripande beskrivning av riktlinjernas innehåll och bakgrund lämnas i kapitel 1; här redovisas iakttagelser som rör hur riktlinjerna används, är kända, kommuniceras, hålls aktuella och relaterar till nationella regler.

Riktlinjer för parkering i Motala kommun beslutades av kommunfullmäktige 2020-05-11. Riktlinjerna togs fram som en bas för taxor och trafikstyrning, men har inte reviderats på länge. Utöver riktlinjerna finns även parkeringstaxan vilken beskrivs i avsnitt 2.3.

Riktlinjerna innehåller syfte, mål och strategi, ansvarsfördelning, definitioner av olika typer av parkering, parkeringstal. De innehåller också mätbara mål så som parkeringstal, beläggingsmål och acceptabla gångavstånd. De är även geografiskt differentierade vad gäller gångzoner, cykelzoner och bilzoner samt innehåller även en tydlig ansvarsfördelning mellan exempelvis samhällsbyggnadsförvaltningen och tekniska serviceförvaltningen. Slutligen innehåller riktlinjerna kartor med hög detaljeringsgrad och berör frågan om laddinfrastruktur för elbilar. I riktlinjernas strategiavsnitt anges bland annat att styrande dokument och beslut ska aktualiseras i takt med samhällets utveckling. I avsnittet om kommunens ansvars- och arbetsfördelning framgår att verksamhetsområdet Strategisk samhällsplanering ansvarar för att parkeringsriktlinjerna ses över varje mandatperiod och vid behov revideras och godkänns i kommunstyrelsen.

Kommunikationen av riktlinjer sker främst genom politiska processer och möten, inte via en formell rutin. Under framtagandet av den nya taxan hölls flera möten med politiker och opposition för att skapa förståelse, och forumet riktSam används som styrgrupp där presidier för kommunstyrelsen, samhällsbyggnadsnämnden och tekniska servicenämnden samt förvaltningschef och kommundirektör diskuterar frågor om fysisk planering, inklusive parkering.

De intervjuade tjänstepersonerna uppfattar att riktlinjerna i grunden är aktuella och ändamålsenliga, men att de behöver uppdateras. Det finns ingen konkret plan för uppdatering, men ett tydligt behov har identifierats eftersom riktlinjerna inte fullt ut speglar dagens förutsättningar och framtida satsningar. Förvaltningen bedömer att utvecklingen inom elektrifiering, innovation och förändringar i centrum gör att frågorna kring parkering måste ses över på nytt. Riktlinjerna fångar heller inte in de förändringar som skett sedan 2020, exempelvis digitala betalningslösningar, förändrade mobilitetsmönster och praktiska behov i planprocesserna. Några tjänstepersoner lyfter att riktlinjerna inte är anpassade till ökad användning av app-baserad parkering och att vissa delar därför tappat sin träffsäkerhet i praktisk tillämpning. När det gäller riktlinjernas aktualitet framkommer en samstämmig uppfattning om att de inte diskuterats i nämnden under mandatperioden och att det saknas rutin för att pröva dokumentet mot nya förutsättningar.

Av våra intervjuer framkommer att riktlinjerna är kända i organisationen, men på olika sätt. Presidiet i samhällsbyggnadsnämnden har en övergripande bild av dokumentet men arbetar inte med det i detalj och uppger att riktlinjerna sällan dyker upp i nämndens handlingar. Bland tjänstepersonerna är kunskapen generellt djupare, särskilt inom delar som används i det dagliga arbetet, exempelvis parkeringstal och planeringsfrågor. Ekonomifunktionen känner till riktlinjerna i begränsad omfattning och beskriver att dokumentet inte har direkt bäring på deras arbetsuppgifter. Det framkommer också att riktlinjerna inte aktivt introducerats för nyvalda politiker efter valet och att någon gemensam genomgång inte har genomförts i början av mandatperioden.

Kommunikationen av riktlinjerna beskrivs i intervjuerna som begränsad. Presidiet uppger att de inte får återrapportering som kopplar åtgärder till riktlinjerna och att dokumentet inte återkommer strukturerat i nämndens arbete. Tjänstepersoner beskriver att riktlinjerna är publicerade och tillgängliga men inte genomgångna i utbildningar eller introduktioner, och att det saknas forum för kontinuerlig uppföljning. Presidiet känner inte till hur riktlinjerna kommuniceras mellan nämnder som delar ansvar för parkeringsfrågor, och dokumentet används inte för gemensam styrning.

Användningen av riktlinjerna varierar. Presidiet beskriver att riktlinjerna inte fungerar som en återkommande referens i ärenden och att de inte efterfrågas i samband med nämndens beslut. Tjänstepersoner beskriver att dokumentet används som vägledning i operativt arbete, exempelvis i planprocesser, men att riktlinjerna inte följs upp systematiskt och inte alltid efterfrågas av nämnden. Det finns därmed en skillnad i hur dokumentet används mellan politisk nivå och tjänstepersonsnivå. I intervjuerna nämns också att riktlinjerna inte alltid återspeglas i ärenden som rör förändringar av avgiftszoner eller praktiska frågor om skyltning och betalningslösningar, trots att dokumentet innehåller skrivningar om dessa områden.

Det framkommer att riktlinjerna inte har prövats mot nationella riktlinjer, förändrad lagstiftning eller ny rättspraxis sedan antagandet. Detta har inte hanterats formellt eller lyfts i nämndens diskussioner. Tjänstepersoner utgår från att riktlinjerna fortfarande ligger i linje med praxis, men ingen faktisk kontroll har genomförts.

Slutsatser och bedömning

Vår samlade revisionella bedömning är att riktlinjer för parkering i Motala kommun **till stor del** kända, aktuella, ändamålsenliga och kommunicerade samt förenliga med nationella riktlinjer, lagar, förordningar och rättspraxis.

Vi bedömer att dokumentet i sig är väl utformat och används av centrala tjänstepersoner, men att brister i aktualitet, kommunikation och systematisk uppföljning begränsar riktlinjernas styrkraft i den politiska styrningen.

Vår bedömning baseras på nedanstående iakttagelser, slutsatser och analys:

Vi konstaterar att riktlinjerna för parkering är kända både på politisk nivå och inom berörda förvaltningar, men på olika sätt. Av de uppgifter vi tagit del av framgår att presidiet i samhällsbyggnadsnämnden har en övergripande bild av dokumentet men sällan arbetar med det i detalj eller får ärenden där riktlinjerna refereras uttryckligen.

Tjänstepersoner inom planering och trafik uppger samstämmigt att de använder riktlinjerna som stöd i det operativa arbetet, särskilt vad gäller parkeringstal och planeringsfrågor. Ekonomifunktionen känner endast i begränsad omfattning till dokumentet, och riktlinjerna har inte aktivt introducerats för nyvalda politiker genom gemensamma genomgångar i början av mandatperioden. Vår uppfattning är att detta sammantaget innebär att riktlinjerna är väl kända bland centrala fackfunktioner, men att kännedomen bland förtroendevalda och stödfunktioner är mer begränsad än vad som är önskvärt för ett övergripande styrdokument.

Vi noterar att grundstrukturen i riktlinjerna fortfarande är relevant och ändamålsenlig. Dokumentet innehåller syfte, mål och strategi, ansvarsfördelning, definitioner av olika typer av parkering, parkeringstal, beläggningsmål och gångavstånd samt en geografisk differentiering mellan olika zoner. Detta ger enligt vår bedömning en god formell bas för styrning av parkering. Samtidigt uppger intervjuade tjänstepersoner att riktlinjerna inte fullt ut speglar dagens förutsättningar, bland annat utvecklingen inom elektrifiering, innovation, digitala betalningslösningar och förändrade mobilitetsmönster. Mot bakgrund av dessa uppgifter bedömer vi att riktlinjerna i sin nuvarande form fortfarande är ändamålsenliga som ramverk, men att avsaknaden av uppdatering innebär att aktualiteten endast delvis är säkerställd.

Vi konstaterar vidare att riktlinjerna inte har varit föremål för någon systematisk översyn eller diskussion i nämnden under innevarande mandatperiod, trots att nya förutsättningar tillkommit sedan dokumentet antogs. Det saknas enligt intervjuerna en fastställd rutin för att pröva dokumentet mot förändrade behov, nya betalningslösningar eller förändrad rättspraxis. Uppgifterna från de intervjuade är samstämmiga i detta avseende. Enligt vår bedömning innebär detta att kommunen inte fullt ut lever upp till sina egna ambitioner om att styrande dokument ska aktualiseras i takt med samhällets utveckling, vilket försvagar riktlinjernas långsiktiga styrfunktion.

Vi noterar också att kommunikationen och användningen av riktlinjerna som styrinstrument är begränsad på politisk nivå. Av intervjuerna framgår att dokumentet är publicerat och tillgängligt, men att det inte i någon större utsträckning används i introduktioner eller utbildningar och sällan återkommer som referens i beslutsunderlag eller återrapportering. Tjänstepersoner beskriver att riktlinjerna framför allt används i det operativa arbetet, medan presidiet uppger att dokumentet inte fungerar som en återkommande referens i nämndens ärendeberedning. Denna skillnad mellan politisk nivå och tjänstepersonsnivå återkommer i intervjuerna. Enligt vår samlade värdering medför detta att riktlinjerna i praktiken får större betydelse som ett operativt fackdokument än som ett gemensamt politiskt styrdokument för nämndernas beslut.

När det gäller förenlighet med nationella riktlinjer, lagar, förordningar och rättspraxis konstaterar vi att kommunen utgår från ett antal centrala regelverk för parkeringsfrågor, bland annat plan- och bygglagen, trafikförordningen, lagstiftning om kommunal parkeringsövervakning och avgifter samt SKR:s parkeringshandbok. Samtidigt framgår det av intervjuerna att någon formell och systematisk prövning av parkeringsriktlinjerna mot förändrad lagstiftning eller ny rättspraxis inte har genomförts sedan dokumentet antogs. Av de uppgifter vi tagit del av framgår inte några konkreta exempel på att riktlinjernas skrivningar direkt skulle strida mot gällande regelverk, men avsaknaden av en dokumenterad genomgång innebär enligt vår bedömning att säkerheten i förenlighetsbedömningen är begränsad.

Sammanfattningsvis anser vi, mot bakgrund av ovanstående, att parkeringsriktlinjerna i Motala kommun har flera tydliga styrkor vad gäller struktur, innehåll och användning i det operativa arbetet, och att de är kända i nyckelfunktioner. Brister i aktualitet, kommunikation, introduktion och systematisk uppföljning gör dock att riktlinjerna inte fullt ut används eller utvecklas i den omfattning som behövs för att ge en stabil och långsiktig styrning av parkeringsverksamheten.

Mot denna bakgrund är vår slutsats att kraven i denna underliggande frågeställning om att riktlinjerna ska vara kända, aktuella, ändamålsenliga, kommunicerade och förenliga med nationella regler är uppfyllda till stor del, men inte i huvudsak eller fullt ut.

2.2 Är ansvarsfördelningen mellan kommunstyrelsen, samhällsbyggnadsnämnden och tekniska servicenämnden tydlig, ändamålsenlig och utformad så att den säkerställer en samordnad hantering av parkeringsverksamheten?

Av riktlinjerna för parkering framgår att *kommunstyrelsen* ansvarar för att parkeringsriktlinjerna ses över varje mandatperiod och vid behov revideras och godkänns. Vidare beslutar styrelsen om parkeringspolicy och trafik- och parkeringsplan samt om parkeringsavtal. Kommunstyrelsen har även det övergripande ansvaret för strategisk samhällsplanering, inklusive att avropa beläggningsstudier och andra underlag för strategisk planering av parkering.

Vidare, ansvarar *samhällsbyggnadsnämnden* för att detaljplaner utformas i enlighet med riktlinjerna och att bygglov provas mot gällande parkeringsriktlinje och parkeringstal. Nämnden ansvarar för och beslutar om trafikföreskrifter inom ramen för riktlinjerna samt förvaltning av befintliga allmänna parkeringsanläggningar. Och *tekniska servicenämnden* ansvarar för att utföra fysiska förändringar i kommunala parkeringsanläggningar på kvartersmark utifrån beställning från samhällsbyggnadsförvaltningen.

I riktlinjernas inledning betonas dessutom att parkeringsfrågorna ska hanteras genom en tydlig ansvarsfördelning och en samordnad struktur mellan berörda nämnder och förvaltningar, i linje med respektive nämnds reglemente.

Vid en granskning av kommunstyrelsens och nämndernas respektive reglementen framgår motsvarande skrivningar i dessa. Ovanstående ansvarsfördelningen innebär att samhällsbyggnadsnämnden är beställare och tekniska servicenämnden är utförare medan kommunstyrelsen ansvarar för den långsiktiga strategiska planeringen.

Kommunen har nyligen ändrat förvaltningsorganisationen vilket innebär att samhällsbyggnadsnämnden och tekniska servicenämnden har en gemensam förvaltning benämnd teknik- och samhällsserviceförvaltningen. Representanter för förvaltningen ger uttryck för att det är smidigare att arbeta i den nya gemensamma förvaltningsorganisationen än i den tidigare. I grunden ska ansvaret för kommunstyrelsen respektive nämnderna också speglas i förvaltningsorganisationen där trafik- och mobilitetsstrateg på kommunstyrelsens förvaltning ska arbeta med strategiska frågor medan trafikingenjören på teknik- och samhällsserviceförvaltningen ska arbeta med mer operativa frågor. Tjänstemännen uppger att det finns ett betydande avstånd mellan dessa roller. Den tjänst som trafikplanerare, vilken för närvarande är under rekrytering, förväntas i framtiden ta ansvar för de arbetsuppgifter som i dagsläget faller mellan strategens och trafikingenjörens ansvarsområden.

Det förekommer en viss överlapp i ansvar mellan kommunstyrelsen och samhällsbyggnadsnämnden. Kommunstyrelsen beslutar exempelvis om parkeringsavtal och kan därmed fatta avtal som påverkar fysisk utformning som andra nämnder ansvarar för. Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för parkeringslösningar som är en del av trafikplaneringen, men avtalsutformningen ligger hos kommunstyrelsen. I intervjuerna betonas därför att samordning mellan nämnderna är viktig i frågor som berör både avtal, fysisk utformning och drift.

Av protokoll och handlingar framgår att samhällsbyggnadsnämnden återkommande hanterar parkeringsfrågor som rör taxor, lokala trafikföreskrifter, initiativärenden och uppdrag. I december 2024 beslutar nämnden om utvärdering och revidering av parkeringstaxor (§180), i januari 2025 ges förvaltningen i uppdrag att utreda avgiftsfri parkering på lördagar (§11), i mars 2025 behandlas ett initiativ om fri parkering under cykelveckan (§43) och i april 2025 beslutas om ett initiativärende om parkeringsautomater (§61). Underlag till beslut har tidigare tagits fram av samhällsbyggnadsförvaltningen, ofta med inslag från Gata & park, medan teknik- och samhällsserviceförvaltningen anges som genomförande aktör i vissa uppdrag.

Protokollgranskningen visar att parkeringsärenden i regel hanteras som nämndärenden snarare än via delegation, och att samhällsbyggnadsnämndens uppdrag till teknik- och samhällsserviceförvaltningen ofta formuleras i besluten, medan kommunstyrelsens samordningsroll och tekniska servicenämndens driftansvar endast framgår indirekt i SBN:s ärendehantering.

Vid intervjun med representanter från gemensamma ledningsförvaltningen (GLF) och teknik- och samhällsserviceförvaltningen (TSSF) framkommer att det finns ett forum benämnt riktSam, vilket utgör en styrgrupp med presidierna i nämnderna. Forumet sammanträder i frågor som rör fysisk planering och fungerar som en plattform för att behandla nya styrdokument, handlingsplaner och exploateringsärenden. Parkeringsfrågor har hittills haft en sekundär prioritet, där aspekter som trafiksäkerhet och trafikens förutsättningar givits företräde. Syftet med riktSam är att skapa ett forum där politiken kan diskutera strategiska vägval vid betydande förändringar, vilket ger förvaltningen tydliga besked. Gruppen sammanträder tre till fyra gånger per år. I forumet ingår även samtliga förvaltningschefer.

I intervjuerna framkommer att presidiet i samhällsbyggnadsnämnden uppfattar ansvarsfördelningen som relativt tydlig när det gäller vilka formella beslut som ligger på nämnden, exempelvis lokala trafikföreskrifter och avgiftsreglering. Samtidigt beskriver presidiet att de inte alltid har en samlad bild av hur ansvarsfördelningen mellan nämnderna fungerar i praktiken, särskilt när frågor berör både planering, drift och tekniska system. De uttrycker att vissa delar av ansvaret ”glider in i varandra” och att de ibland förlitar sig på tjänstepersonernas bedömningar för att förstå vilken nämnd som ska hantera vad.

Presidiet lyfter även att den nya gemensamma förvaltningen, teknik- och samhällsserviceförvaltningen, ibland gör det svårare för dem att se var gränssnitten mellan nämnderna går, eftersom beredningen av ärenden ofta sker samlat och inte alltid tydliggör vilken nämnd som ansvarar för vilken del.

Tjänstepersonerna beskriver att ansvarsfördelningen i grunden är reglerad och känd, men att den i praktiken kan vara svår att upprätthålla fullt ut eftersom parkeringsfrågorna spänner över både trafikpolitik, fysisk planering och driftfrågor. Det framkommer att verksamheten har många beröringspunkter mellan nämnderna och att gränsdragningen i vissa fall upplevs som otydlig. Det gäller särskilt frågor som kombinerar planeringsperspektiv med drift och ekonomi, exempelvis förändringar av avgiftszoner eller bedömningar av parkeringsbehov i samband med nybyggnation.

I intervjuerna beskrivs även att reglementena ibland uppfattas som svåra att omsätta i operativa processer, eftersom de inte alltid fångar de praktiska gränsdragningsproblem som uppstår mellan nämnderna.

I intervjuerna med tjänstepersoner lyfts att samverkan mellan funktionerna i praktiken sker löpande, men att den i hög grad bygger på informella kontakter och etablerade arbetsrelationer snarare än på formella rutiner eller gemensamma processer. Det finns inga återkommande forum som specifikt samlar de tre nämndernas ansvar för att säkerställa en helhetsstyrning av parkeringsfrågorna. I stället hanteras frågor var för sig i respektive nämnds ordinarie arbete, vilket gör att helhetsbilden inte alltid blir synlig. Det framkommer också att beredningen av vissa frågor kan se olika ut beroende på vilken funktion som driver frågan, vilket i sin tur påverkar vilka nämnder som involveras — något som tjänstepersoner beskriver som en källa till praktisk otydlighet.

Presidiet ger uttryck för att de inte har en fullständig överblick över hur tekniska servicenämndens driftansvar kopplar till nämndens egna beslut om trafikreglering och avgifter. De beskriver att de utgår från att ansvarsfördelningen fungerar eftersom ärenden kommer in med tydliga förslag, men att de inte har insyn i hur processen ser ut mellan förvaltningens olika delar. Det framkommer även att presidiet inte alltid känner till om frågor först hanteras i kommunstyrelsen, exempelvis frågor som rör avtal. Presidiet nämner att ansvarsfördelningen inte alltid blir synlig i beslutsunderlagen, och att detta försvårar deras möjligheter att bedöma om ärendet är korrekt förberett och om rätt nämnd hanterar frågan.

Tjänstepersonerna beskriver att avsaknaden av gemensamma forum eller samordningsprocesser gör att vissa frågor riskerar att falla mellan stolarna, särskilt när tidsplaner eller prioriteringar skiljer sig åt mellan nämnderna. De lyfter också att riktlinjerna för parkering inte används som gemensam grund för att stärka samordningen.

Det finns dessutom en uppfattning bland tjänstepersoner att ansvaret för parkeringsverksamhetens ekonomi ligger otydligt placerat mellan nämnderna, särskilt då avgiftsbeslut, driftkostnader och ekonomisk uppföljning ligger i olika organisatoriska delar.

Slutsatser och bedömning

Vår samlade revisionella bedömning är att ansvarsfördelningen mellan kommunstyrelsen, samhällsbyggnadsnämnden och tekniska servicenämnden **till stor del** är tydlig, ändamålsenlig och utformad så att den säkerställer en samordnad hantering av parkeringsverksamheten.

På papperet är roller och ansvar relativt väl beskrivna och ger en logisk struktur, men i praktiken försvagas tydligheten och samordningen av överlappande ansvar, otydlig ekonomiförankring och avsaknad av formella samordningsforum.

Vår bedömning bygger på följande observationer, kommentarer och slutsatser:

Vi konstaterar att den formella ansvarsfördelningen är tydligt beskriven i parkeringsriktlinjerna och i nämndernas reglementen. Kommunstyrelsen har ett övergripande strategiskt ansvar, inklusive översyn av parkeringsriktlinjer, parkeringspolicy och övergripande trafik- och parkeringsplanering. samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för detaljplaner, bygglovsprövning mot parkeringsriktlinjer och parkeringstal, lokala trafikföreskrifter samt förvaltning av allmänna parkeringsanläggningar. Tekniska servicenämnden ansvarar för att genomföra fysiska förändringar i parkeringsanläggningar utifrån beställningar. Av de uppgifter vi tagit del av framgår att detta i grunden ger en logisk struktur där strategiska, planeringsmässiga och operativa uppgifter är åtskilda och rollerna beställare–utförare är klargjorda.

Vi noterar samtidigt att den nya gemensamma förvaltningen, teknik- och samhällsserviceförvaltningen, innebär att beredningen av ärenden ofta sker samlat för samhällsbyggnadsnämnden och tekniska servicenämnden. Enligt intervjuerna upplevs detta som en förenkling i det dagliga samarbetet, men också som en faktor som gör gränssnitten mellan nämnderna mindre tydliga för presidierna. Presidiet i samhällsbyggnadsnämnden uppger att de i huvudsak har en klar bild av vilka formella beslut som ligger på nämnden, men beskriver också att ansvaret ibland "glider in i varandra" när frågor berör både planering, drift och tekniska system. Uppgifterna från olika intervjupersoner är samstämmiga i att det då blir svårare att fullt ut överblicka var den ena nämndens ansvar slutar och den andra tar vid. Vår bedömning är att den formella ansvarsfördelningen därmed inte alltid omsätts i en lika tydlig praktisk uppdelning.

Vi konstaterar vidare att det finns sakliga överlapp mellan kommunstyrelsens och samhällsbyggnadsnämndens ansvar. Kommunstyrelsen beslutar om parkeringsavtal som kan påverka den fysiska utformningen, samtidigt som samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för parkeringslösningar inom ramen för trafikplaneringen. Tjänstepersoner beskriver att reglementen och riktlinjer i grunden är kända, men att de kan vara svåra att omsätta i operativa processer när ärenden rör både avtal, fysisk utformning, drift och ekonomi. Enligt vår uppfattning bidrar detta till att ansvarsfördelningen i praktiken framstår som mindre tydlig i mer komplexa frågor än vad som framgår av styrdokumentet.

När det gäller samordning noterar vi att det saknas återkommande forum som specifikt samlar de tre nämndernas ansvar för parkeringsverksamheten. Forumet riktSam fungerar som en strategisk styrgrupp för fysisk planering, men parkeringsfrågor har hittills haft låg prioritet där och behandlas främst som en del av bredare trafik- och planeringsfrågor. Tjänstepersoner beskriver att samverkan i stället sker löpande och informellt mellan funktioner, utan gemensamma processer eller tydliga samordningsrutiner. Av intervjuerna framgår också att beredningen av vissa ärenden kan se olika ut beroende på vilken funktion som driver frågan, vilket påverkar vilka nämnder som involveras. Enligt vår samlade värdering innebär detta att det inte finns en tillräckligt formaliserad struktur som säkerställer en samordnad hantering av parkeringsfrågor mellan kommunstyrelsen, samhällsbyggnadsnämnden och tekniska servicenämnden.

Vi noterar dessutom att ansvarsfördelningen för parkeringsverksamhetens ekonomi upplevs som otydlig. Tjänstepersoner beskriver att avgiftsbeslut, driftkostnader och ekonomisk uppföljning hanteras i olika organisatoriska delar, och presidierna uppger att de inte alltid har en samlad bild av hur tekniska servicenämndens driftansvar kopplar till nämndernas beslut om trafikreglering och avgifter. Det framkommer också att ansvarsfördelningen inte alltid blir synlig i beslutsunderlagen, vilket försvårar presidiernas möjligheter att bedöma om ärenden är korrekt förberedda och om rätt nämnd hanterar frågan. Enligt vår bedömning gör detta att de ekonomiska aspekterna av parkeringsverksamheten inte är lika tydligt förankrade i ansvarsfördelningen som övriga delar.

Sammanfattningsvis anser vi att ansvarsfördelningen för parkeringsverksamheten i Motala kommun är tydligt reglerad och i grunden logiskt utformad i riktlinjer och reglementen, men att praktiska överlapp, otydlig ekonomiförankring, beroende av informella samverkansformer och avsaknad av gemensamma samordningsforum medför att den samlade styrningen och samordningen inte är tillräckligt robust.

2.3 Säkerställer och kontrollerar ansvarig nämnd att parkeringsverksamheten följer kommunallagens krav på självkostnadsprincipen?

Av lag (1957:259) om rätt för en kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. framgår enligt § 2 att 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.

I 2 kap. § 6 kommunallagen framgår samtidigt att kommuner inte får ta ut högre avgifter än som motsvarar kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som de tillhandahåller. Detta innebär att kommuner inte får sätta avgifter med vinstsyfte. Avgifterna får inte överstiga kostnaderna för den tjänst eller nyttighet som tillhandahålls, utan syftet är enbart att täcka kostnaderna för verksamheten.

Beräkningen av avgiften ska baseras på kommunens faktiska kostnader för att tillhandahålla tjänsten, exempelvis parkering, bygglov eller omsorg. Det handlar om en helhetsbedömning av verksamhetens kostnader, inte om individuella kostnader för enskilda användare. Kommuner får justera avgifter över tid för att följa kostnadsutvecklingen, till exempel vid förändringar i löner eller materialpriser, men grunden måste alltid vara att avgiften motsvarar kostnaden. Det finns ingen koppling till hur mycket en enskild person använder tjänsten – principen gäller på verksamhetsnivå.

Motala kommuns styrdokument för parkeringsavgifter består av följande:

- Avgifter för parkering i Motala kommun, hädanefter parkeringstaxan
- Taxa för felparkeringsavgifter och kontrollavgifter i Motala kommun

Parkeringsstaxan justerades år 2023. Före det hade inga större justeringar skett sedan den tidigare taxan antogs år 2007. Av intervjuerna framgår att taxan är konstruerad för att utgöra ett tydligt styrmedel och inte som ett sätt för kommunen att täcka kostnader. Grunden för taxebeslutet är att uppnå en optimal beläggning på kommunens parkeringsytor enligt de beläggningsmål som framgår av riktlinjerna. Vid framtagande av taxans konstruktion har förvaltningen enligt uppgift undersökt hur befintliga taxor fungerar i andra liknande kommuner. De förändringar som skedde 2023 var bland annat införandet av en zonindelning med differentierad prissättning. Modellen bygger generellt på att det är dyrast att parkera i centrum och billigare att parkera längre ut från centrum. Taxan per timme finns i följande intervaller i kr/h: 3, 6, 9, 15 och 20. Det finns även månadsbiljetter.

I tjänsteskrivelsen om revidering av parkeringstaxa till samhällsbyggnadsnämnden i december 2024 framgår att utgångspunkten för avgiftsuttag är att "parkeringstaxa får endast tas ut på offentliga platser där så behövs för att styra trafiken". Vidare redovisas att parkeringstaxan som antogs 2023 bedöms ha fallit väl ut ur ett trafikstyrningsperspektiv, men att vissa justeringar behövs. Bland annat föreslås att Utsiktsvägen, Trädgårdsgatan och en parkeringsplats på Industrigatan blir avgiftsfria eftersom nyttjandegraden under avgiftsbelagd tid bedömts som mycket låg, medan andra gator föreslås avgiftsbeläggas på grund av behov av trafikstyrning och klagomål på blockerade infarter.

Till ärendet finns också en utvärdering av parkeringstaxan från Gata & park-enheten där erfarenheter per område redovisas. För vissa områden, exempelvis Bondebacka södra, anges att beläggningsgraden minskat till den grad att parkering finns att tillgå dygnet runt och att syftet med införd taxa bedöms ha uppnåtts. För andra områden, som Bondebacka västra,

framgår att nyttjandegraden är låg, med ungefär 1 200 lösta biljetter under året, och att det förekommer synpunkter från boende. Utvärderingen fokuserar därmed på beläggning, nyttjandegrad och trafikstyrning, inte på kostnadsnivåer eller relationen mellan intäkter och kostnader.

I samhällsbyggnadsnämndens protokoll från 11 december 2024 noteras beslutet om reviderad parkeringstaxa, men det förs ingen diskussion i själva protokolltexten om självkostnadsprincipen eller om hur avgiftsnivåerna förhåller sig till kostnaderna för parkeringsverksamheten. Protokollet hänvisar i huvudsak till utvärdering och förslag från förvaltningen samt redovisar en reservation från oppositionen som uttrycker kritik mot brist på inventering av gatorna och underlag kring påverkan på invånare, besökare och näringsliv, men inte uttryckligen mot avgiftsnivåernas relation till kostnader.

I januari 2025 beslutar samhällsbyggnadsnämnden att ge förvaltningen i uppdrag att utreda konsekvenserna av avgiftsfri parkering på lördagar i centrum, med särskild hänvisning till effekterna på teknik- och samhällsserviceförvaltningens verksamhet och ekonomi. I uppdragstexten framgår att nämnden efterfrågar en redovisning av konsekvenserna för verksamhet och ekonomi, men det anges inte att utredningen särskilt ska belysa självkostnadsprincipen.

Delårsrapporter och internkontrolluppföljningar som behandlas i samhällsbyggnadsnämnden under perioden innehåller inte någon särredovisning av parkeringsintäkter eller kostnader i protokolltexten. Ekonomisk uppföljning presenteras på en mer aggregerad nivå för nämndens samlade verksamhet.

Sammanfattningsvis visar protokollen och beslutsunderlagen att ekonomiska aspekter på parkering främst behandlas i form av trafikstyrning, beläggning och konsekvensutredningar av förändrade avgifter, medan explicit uppföljning mot självkostnadsprincipen inte formuleras i de underlag och protokoll som granskats.

Presidiet har en övergripande uppfattning om att parkeringsavgifter inte ska generera överskott och ska kopplas till kostnaderna för att tillhandahålla parkering. De får dock ingen samlad ekonomisk redovisning som visar relationen mellan intäkter och kostnader och har begränsad insyn i hur kostnader beräknas eller fördelas. Enligt presidiet har nämnden historiskt främst behandlat taxefrågor utan tydliga ekonomiska konsekvensbeskrivningar och de beskriver att det saknas fastställda rutiner för att säkerställa självkostnadsprincipen. Presidiet har inte särskilt efterfrågat detaljerade underlag och förlitar sig i hög grad på tjänstepersonernas bedömningar. Presidiet uppger att frågan om självkostnadsprincipen inte har varit föremål för strukturerad diskussion i nämnden.

Representanter från teknik- och samhällsserviceförvaltningen (TSSF) och gemensamma kommunledningsförvaltningen (GLF) uppger att man vid framtagandet av den nya taxan försökt ta hänsyn till olika kostnadsparametrar för parkeringsverksamheten, såsom snöröjning, barmarksskötsel, asfaltering, linjemålning, personal, skyltar och parkeringsövervakning. Deras bedömning är att det, givet kommunens intäkter från parkeringsverksamheten, är osannolikt att verksamhetens faktiska kostnader täcks.

Intervjuade tjänstepersoner beskriver även att kostnader som knyter an till parkering, såsom drift av automater, underhåll av ytor och administrativa kostnader, ligger inom olika delar av organisationen. Detta innebär att sammanställningar av samlade kostnader inte sker automatiskt utan kräver manuellt arbete. De uppger att det inte finns någon fastställd rutin för att löpande ta fram och presentera dessa beräkningar för nämnden. Kostnader och intäkter följs upp på aggregerad nivå som del av verksamhetens totala ekonomi, men uppföljningen särskiljer inte parkeringsverksamheten på ett sätt som direkt kopplar till självkostnadsprincipens krav. Även när ekonomiska uppgifter tas fram presenteras de inte alltid samlat så att intäkter och kostnader kan jämföras direkt, utan som delar av olika budgetposter inom teknisk drift.

TSSF och ekonomifunktionen beskriver att nämnden får översiktlig ekonomisk rapportering, men att denna inte visar om parkeringsintäkterna täcker kostnaderna.

Parkeringsintäkterna hanteras som en del av en större ekonomisk helhet inom teknisk drift, vilket innebär att kostnadsslag som är centrala för självkostnadsbedömningen inte

presenteras som en särskild enhet. Tjänstepersonerna anger att de vid behov kan ta fram underlag, men att detta inte sker systematiskt och inte på initiativ av fastställda rutiner. Ekonomifunktionen beskriver att parkeringsintäkterna är relativt små i förhållande till helheten (se tabell 1) och därför inte har brutits ut i den ordinarie rapporteringen, vilket kan bidra till att frågan inte fångas i nämndens löpande uppföljning. Uppgifterna i intervjuerna är samstämmiga om att någon återkommande prövning av taxorna mot självkostnadsprincipen inte görs i nämnden.

Tjänstemännen menar också att det är svårt att särskilja kostnader som är hänförliga till parkeringsverksamheten av i huvudsak följande skäl: att kostnader är integrerade med gatudrift, att snöröjning och barmarksskötsel ingår i större upphandlingar för gator och allmänna ytor samt att vissa parkeringsanläggningar har både offentlig och privat användning vilket gör kostnadsfördelningen komplex.

Samtidigt lyfter tjänstepersonerna att det finns kostnader som är direkt hänförliga till parkeringsverksamheten, såsom kostnader för parkeringsövervakning, skötsel av biljettautomater, avtal för betalningshantering i biljettautomater och kostnader för drift av parkeringsappen E-park.

Avseende intäkter från parkeringsverksamheten så särredovisas dessa så att intäkter från parkeringsavgifter särskiljs från intäkter för felparkeringsavgifter. Intäkterna fördelar sig enligt tabell 1 nedan.

År	Intäkter parkeringsavgifter (tkr)	Intäkter felparkeringsavgifter (tkr)
2025 ¹	4627	2219
2024	6437	3165
2023	2836	3782
2022	1625	2792

Tjänstepersonerna lyfter att det för närvarande inte finns någon sammanhållen process där självkostnadsprincipen behandlas som ett eget moment vid översyn av taxor. De beskriver att taxor i regel utformas utifrån tidigare nivåer och jämförelser med andra kommuner, snarare än utifrån en systematisk genomgång av verksamhetens kostnader. De anger att nämnden inte har efterfrågat en sådan redovisning, vilket innebär att praxis utvecklats mot att självkostnadsprincipen inte hanteras som en integrerad del av beslutsprocessen. Enligt tjänstepersonerna kan detta också bero på att det saknas sammanhållen styrning av parkeringsverksamhetens ekonomi, eftersom kostnader och intäkter hanteras i olika organisatoriska delar och inte samlas i en enhetlig struktur.

Vidare har följande omständighet uppmärksammats i granskningen. Kommunens beslut att införa parkeringsavgifter på en specifik gata och liknande bostadsgator överklagades i januari 2024. Som skäl för överklagandet angavs att beslutet stred mot syftet med lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. då den

¹ Siffrorna för 2025 avser perioden januari – september och är därför inte rakt av jämförbar med övriga år.

överklagande menade att det inte fanns något behov av trafikreglering på dessa gator eftersom beläggingsgraden varit låg och det funnits gott om parkeringsplatser. Vidare angavs att det saknades konsekvensanalyser och att kommunens underlag som låg till grund för beslutet var bristfälligt. Det hävdades också att det förelåg ekonomiska motiv från kommunens sida och att kommunen hade kalkylerat intäkter från avgifterna och lagt dem i budget, vilket enligt överklagandet skulle strida mot lagens förarbeten som förbjuder ekonomiska vinningssyften.

Överklagandet avslogs av första instans (Länsstyrelsen i Östergötland) som bedömde att kommunen, i tillräcklig mån, hade utrett huruvida avgifter för parkering i staden behövs för att ordna trafiken och att kommunen således haft skäl för sitt beslut att anta de aktuella föreskrifterna om parkeringsavgift. Beslutet överklagades också till Förvaltningsrätten i Linköping som avlog överklagandet med motiveringen att kommunens beslut om parkeringsavgifter inte stred mot självkostnadsprincipen. Kammarrätten i Jönköping valde därefter att inte meddela prövningstillstånd och Förvaltningsrättens dom kvarstod.

Slutsatser och bedömning

Vår samlade revisionella bedömning är att samhällsbyggnadsnämnden i **till viss del** säkerställer och kontrollerar att parkeringsverksamheten följer kommunallagens krav på självkostnadsprincipen.

Tillgängligt underlag ger dock inte stöd för att parkeringsavgifterna i dag överstiger verksamhetens faktiska kostnader, men nämnden har samtidigt inte ett tillräckligt systematiskt och dokumenterat arbetssätt för att själv pröva och följa upp detta.

Vår bedömning bygger på följande observationer, kommentarer och slutsatser:

Vi konstaterar att frågan om parkeringsavgifternas förenlighet med självkostnadsprincipen har prövats i den domstolsprocess som följde på överklagandet av beslutet om avgiftsbeläggning på en specifik gata och liknande bostadsgator.

Länsstyrelsen avlog överklagandet och bedömde att kommunen haft skäl för sitt beslut utifrån behovet av att ordna trafiken. Förvaltningsrätten i Linköping fann därefter att kommunens beslut om parkeringsavgifter inte stred mot självkostnadsprincipen, och Kammarrätten i Jönköping meddelade inte prövningstillstånd. Det innebär enligt vår uppfattning att den aktuella taxekonstruktionen, i den delen, har bedömts förenlig med gällande regler i den prövade situationen. Samtidigt är prövningen avgränsad till ett specifikt beslut och ersätter inte nämndens eget ansvar för löpande kontroll av hela parkeringsverksamhetens ekonomi.

Vi noterar att parkeringstaxan i första hand är utformad som ett styrmedel för att reglera beläggning och trafikflöden. Underlagen inför taxebeslut och senare justeringar fokuserar på beläggning, nyttjandegrad och trafikstyrning. I de tjänsteskrivelser och utvärderingar som tagits fram betonas hur taxan påverkat parkeringssituationen i olika områden, medan relationen mellan avgiftsnivåer, samlade kostnader och självkostnadsprincipen inte redovisas uttryckligt. I protokollstexten från samhällsbyggnadsnämndens beslut om reviderad parkeringstaxa förs ingen diskussion om självkostnadsprincipen eller om hur avgifterna förhåller sig till kostnaderna för parkeringsverksamheten. Enligt vår bedömning innebär detta att nämnden inte gör en tydligt dokumenterad normprövning mot självkostnadsprincipen i samband med taxebeslut.

Vi konstaterar vidare att nämnden inte får någon samlad ekonomisk redovisning som visar parkeringsverksamhetens kostnader och intäkter på ett sätt som möjliggör en systematisk självkostnadsbedömning. Intäkter från parkeringsavgifter och felparkeringsavgifter särredovisas, men kostnader som knyter an till parkering – såsom drift av automater, underhåll av ytor, snöröjning, barmarksskötsel, linjemålning, skyltning, parkeringsövervakning och administrativa kostnader – är spridda på olika delar av organisationen och ingår i bredare poster

inom teknisk drift. Tjänstepersoner beskriver att sammanställningar av samlade kostnader kräver manuellt arbete och att det inte finns någon fastställd rutin för att löpande ta fram och presentera sådana beräkningar för nämnden. Enligt vår samlade värdering begränsar detta nämndens möjligheter att på ett strukturerat sätt pröva om avgifterna ligger inom ramen för självkostnadsprincipen.

Vi noterar också att presidiet har en principiell uppfattning om att parkeringsavgifterna inte ska generera överskott och ska kopplas till kostnaderna för att tillhandahålla parkering. Förvaltningsledningen uppger att man vid framtagandet av den nya taxan har försökt beakta olika kostnadsparametrar och gör bedömningen att det, givet intäkternas nivå, är osannolikt att verksamhetens kostnader täcks fullt ut. Dessa uppgifter talar enligt vår bedömning för att det inte finns något uttalat vinstsyfte med taxan. Samtidigt bygger nämndens ställningstaganden i stor utsträckning på översiktliga ekonomiska underlag, tjänstepersoners bedömningar och jämförelser med andra kommuner, snarare än på återkommande och systematiskt framtagna kalkyler som tydligt ställs mot självkostnadsprincipens krav.

Slutligen konstaterar vi att tjänstepersonerna beskriver avsaknad av en sammanhållen process där självkostnadsprincipen behandlas som ett eget moment vid översyn av taxor. Taxor utformas i regel utifrån tidigare nivåer, trafikstyrningsbehov och jämförelser med andra kommuner, och nämnden har inte i någon större utsträckning efterfrågat specifika redovisningar av hur avgifterna förhåller sig till kostnaderna för parkeringsverksamheten. Detta innebär enligt vår uppfattning att kontrollen av självkostnadsprincipen i praktiken blir beroende av enskilda tjänstepersoners bedömningar och ad hoc-underlag, snarare än av ett etablerat och dokumenterat arbetssätt.

Sammanfattningsvis anser vi att det finns flera omständigheter som talar för att parkeringsverksamheten i Motala kommun inte genererar överskott och att det specifika taxebeslut som prövats inte bedömts strida mot självkostnadsprincipen. Samtidigt saknar samhällsbyggnadsnämnden ett tillräckligt utvecklat system för att på ett återkommande, strukturerat och dokumenterat sätt säkerställa och kontrollera att självkostnadsprincipen följs för parkeringsverksamheten som helhet.

2.4 Erbjuder parkeringsverksamheten tillgängliga och användarvänliga betalningslösningar, skyltning och information för olika grupper?

Diskrimineringslagen (2008:567) gäller bland annat för handel med tjänster. Det innebär att lagen är relevant för betallösningar och parkering, eftersom dessa normalt betraktas som tjänster som erbjuds allmänheten. Sedan 2015 är bristande tillgänglighet en form av diskriminering. Det betyder att om en betallösning, till exempel en parkeringsautomat eller app, inte är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning kan det utgöra diskriminering. Om en parkeringsautomat endast fungerar med en viss typ av app som inte är kompatibel med hjälpmedel för synskadade, eller om det saknas alternativa betalningssätt, kan detta strida mot lagen. Lag (2018:1937) om tillgänglig digital offentlig service tydliggör att kommunala myndigheter måste säkerställa att digitala tjänster från offentliga aktörer är tillgängliga för alla.

Mobila applikationer ska vara möjliga att uppfatta, hanterbara, begripliga och robusta. Av kommunens parkeringsriktlinjer framgår dessutom att kommunikationen med boende och besökare om var laddplatserna är belägna samt om hur mycket och varför det kostar att ladda ska vara tydlig.

Kommunen erbjuder i dag flera betalningsalternativ för parkering. Den primära lösningen är appen E-park, som används på samtliga kommunala parkeringsplatser. Av upphandlingsdokumentationen framgår att kommunen ställt språkliga tillgänglighetskrav vid upphandling av tjänsten. Det framgår inte av dokumentationen hur andra tillgänglighetskrav ska tillgodoses. För den som föredrar fysisk betalning finns fyra kontantlösa automater placerade i centrala Motala – vid hamnen, Bagaren, Buntmakare och öster om Stora torget. Automaterna accepterar kortbetalning med de vanligaste betalkorten. Kontantbetalning erbjuds inte, vilket innebär att betalalternativen i kommunen är begränsade till app och kort via automat.

I intervjuerna med presidium och tjänstepersoner beskrivs följande bild av hur betalningslösningar och information fungerar för olika grupper:

I intervjun med presidiet i samhällsbyggnadsnämnden framkommer att nämnden har kännedom om att digitala betalningslösningar är den dominerande metoden i kommunen och att det finns flera olika appar tillgängliga. Presidiet beskriver att vissa grupper kan ha svårt att hantera digitala lösningar och att de har fått signaler om att bland annat turister ibland upplever problem. De berättar att det även kommit synpunkter från äldre personer som inte använder mobiltelefon i samma utsträckning, men att frågan inte varit föremål för någon samlad politisk diskussion i nämnden. Presidiet uttrycker att de saknar en tydlig bild av hur vanligt förekommande problemen är och hur frågan hanteras inom förvaltningen. De nämner också att de själva i vissa situationer har uppfattat att skyltning och information kan vara svåröverskådlig, vilket gör det svårt även för dem att bedöma om användare har rimliga förutsättningar att förstå vad som gäller.

Tjänstepersonerna nämner att vissa utländska kort inte fungerar i automaterna, vilket kan innebära svårigheter för turister. De berättar att de får in enstaka synpunkter men att det inte sker någon samlad uppföljning av om och i vilken omfattning olika grupper möter svårigheter. Tjänstepersonerna lyfter även att den tekniska utrustningen i vissa äldre automater är begränsad, vilket kan påverka användarvänligheten, särskilt för personer med nedsatt syn eller motorik.

I intervjuerna framkommer också att skyltning och information ses som ett område med utmaningar. Presidiet beskriver att de själva har noterat att skyltningen inte alltid är tydlig och att de fått synpunkter från allmänheten om att det ibland är svårt att utläsa vad som gäller. De uppger att de inte har någon systematisk återkoppling på hur skyltningen fungerar, utan att deras bild framför allt bygger på enskilda synpunkter och egna iakttagelser. Presidiet beskriver att otydlig skyltning ibland aktualiseras i politiska samtal, men att beslutsunderlag sällan innehåller någon analys av skyltningens kvalitet eller tillgänglighet.

Tjänstepersonerna berättar att de arbetar löpande med att byta skyltar vid behov, men att det saknas en övergripande plan som säkerställer att skyltningen är konsekvent och uppdaterad i hela kommunen. De beskriver att mindre förändringar, till exempel vid trädfällning eller ombyggnationer, ibland gör att skyltning hamnar fel eller blir svår att se. De nämner att det finns interna rutiner för att kontrollera skyltar, men att dessa inte alltid genomförs systematiskt. Tjänstepersonerna uppger även att skyltningen historiskt har vuxit fram successivt, vilket gör att grafisk utformning, färgsättning och textstorlek kan skilja sig åt mellan olika områden. Kommunen använder standardiserade trafikmärken som grund och kompletterar med entreprenörsskyltar för mobilparkering. Skyltarna uppdateras successivt för att bli mer luftiga och lättlästa än tidigare, och taxan anges direkt på platsens skyltar för att undvika missförstånd. För att kunna styrka skyltarnas placering vid överklaganden har kommunen fotograferat samtliga skyltar. Dessutom följs skyltningen upp i samband med den upphandlade parkeringsövervakningen, vilket enligt de intervjuade bidrar till att eventuella brister upptäcks och åtgärdas.

Av 8 kap. 3 c § kommunallagen framgår att nämnderna har en skyldighet att verka för att samråd sker med dem som använder eller berörs av nämndens tjänster. Syftet är att stärka delaktighet och inflytande för brukarna i den kommunala verksamheten. Det kan exempelvis innebära att brukarnas synpunkter tas till vara vid utformning, utveckling och uppföljning av tjänster.

Både presidiet och tjänstepersoner beskriver att kommunen inte har någon särskild modell för att bedöma hur parkeringslösningarna fungerar för personer med funktionsnedsättning. Det framkommer att frågan främst hanteras i samband med enskilda synpunkter eller vid större ombyggnationer. Presidiet uppger att de inte har fått någon samlad redovisning som visar hur tillgängligheten ser ut i kommunen och att de saknar en helhetsbild av hur betalning och information fungerar för grupper som behöver anpassade lösningar.

Tjänstepersonerna beskriver att de i vissa delar samarbetar med socialförvaltningen i tillgänglighetsfrågor, men att detta inte omfattar parkeringsverksamheten i någon strukturerad form.

I protokollen framkommer enstaka ärenden som berör frågan mer direkt. I april 2025 biföll samhällsbyggnadsnämnden ett initiativ om parkeringsautomater och gav teknik- och samhällsserviceförvaltningen i uppdrag att bereda ärendet. Syftet var att förbättra användarvänlighet genom åtgärder som tydligare skyltning, strategisk placering av automater, valmöjlighet mellan olika parkeringsområden och en informationssida på kommunens webbplats. I september 2025 återkopplades ärendet översiktligt utan detaljer om genomförda åtgärder. Övriga protokoll under perioden innehåller inga beslut eller uppföljningar som direkt rör betalningslösningar, appar eller tillgänglighet. Frågor om användarvänlighet och information kring parkering aktualiseras endast genom detta initiativ, inte som återkommande ärenden i samhällsbyggnadsnämndens protokoll.

Slutsatser och bedömning

Vår samlade bedömning är att kommunen **till stor del** erbjuder tillgängliga och användarvänliga betallosningar, skyltning och information för olika grupper.

Det finns flera funktioner och arbetssätt som underlättar för användarna, men dessa är samtidigt inte tillräckligt anpassade och systematiskt utvecklade för att säkerställa god tillgänglighet för olika grupper i befolkningen.

Vår bedömning bygger på följande observationer, kommentarer och slutsatser:

Vi konstaterar att kommunen erbjuder grundläggande betalningsmöjligheter genom en mobilapplikation (E-park) på samtliga kommunala parkeringsplatser samt genom fyra kontantlösa automater i centrala Motala där betalning kan ske med vanliga bankkort. Av upphandlingsunderlaget framgår att språkliga tillgänglighetskrav ställts på appen. Enligt vår bedömning innebär detta att det finns en grundstruktur för betalning, men att valmöjligheterna är begränsade eftersom kontantbetalning inte erbjuds och appen är den primära kanalen.

Vi noterar att intervjuerna ger en samstämmig bild av att vissa grupper har svårare att använda de befintliga lösningarna. Presidiet beskriver att de fått signaler om att äldre personer som inte använder mobiltelefon i samma utsträckning och turister som saknar svenska betalappar upplever problem. Tjänstepersoner uppger att vissa utländska kort inte fungerar i automaterna, vilket kan försvåra betalning för besökare från andra länder. Enligt vår uppfattning innebär detta att tillgängligheten i praktiken varierar mellan olika användargrupper, även om systemen formellt sett är öppna för alla.

När det gäller skyltning och information konstaterar vi att kommunen använder standardiserade vägmärken som grund och kompletterar med skyltar för mobilparkering. Samtidigt beskriver både presidium och tjänstepersoner att skyltningen vuxit fram successivt och att grafisk utformning, färger och textstorlek kan skilja sig åt mellan olika områden. Det saknas en övergripande plan som säkerställer konsekvent och uppdaterad skyltning. Intervjuerna pekar också på återkommande synpunkter om att skyltningen är svår att överblicka och tolka, särskilt efter ombyggnationer eller när skyltar hamnat fel. Mot detta ska vägas att skyltar byts ut löpande, att taxan anges direkt på platsens skyltar och att skyltarnas placering dokumenteras genom fotografering samt följs upp i samband med parkeringsövervakningen. Sammantaget bedömer vi att det finns delar som fungerar, men att det saknas en samlad och planerad styrning av skyltningens utformning och läsbarhet.

Vi noterar vidare att kommunen saknar en särskild modell för att bedöma hur betalningslösningar, skyltning och information fungerar för personer med funktionsnedsättning. Frågorna hanteras främst vid enskilda synpunkter eller större ombyggnationer. Presidiet uppger att de inte fått någon samlad redovisning av tillgängligheten och saknar en helhetsbild av hur olika grupper påverkas. Tjänstepersoner beskriver att samarbete med socialförvaltningen förekommer i vissa tillgänglighetsfrågor, men att detta inte omfattar parkeringsverksamheten i någon strukturerad form. Enligt vår bedömning innebär detta att nämnden inte har ett tillräckligt underlag för att systematiskt pröva om de krav som följer av diskrimineringslagen, lagen om tillgänglig digital offentlig service och kommunallagens bestämmelser om samråd är uppfyllda på parkeringsområdet.

Vi konstaterar också att samhällsbyggnadsnämndens protokoll under granskningsperioden endast i begränsad omfattning behandlar frågor om betalningslösningar, skyltning och tillgänglighet. Det initiativvarende om parkeringsautomater som beslutades i april 2025 syftade till att förbättra användarvänlighet och information, men den senare återkopplingen i september 2025 är översiktlig och innehåller inga tydliga uppgifter om vilka åtgärder som genomförts eller hur effekterna följts upp. I övrigt aktualiseras frågorna främst genom enskilda synpunkter och inte som återkommande uppföljningsärenden. Enligt vår samlade värdering innebär detta att nämnden ännu inte har etablerat ett strukturerat arbetssätt för att följa upp och utveckla tillgänglighet och användarvänlighet i parkeringsverksamheten.

Sammanfattningsvis anser vi att Motala kommun erbjuder fungerande grundlösningar för betalning, skyltning och information, och att det bedrivs ett visst löpande arbete med att förbättra skyltarnas läsbarhet och dokumentera deras placering. Samtidigt är valmöjligheterna begränsade för personer som inte använder digitala tjänster eller saknar fungerande betalkort, skyltningen är inte fullt ut enhetligt planerad och det saknas en samlad modell för att bedöma hur olika grupper – särskilt personer med funktionsnedsättning – nås av och kan använda de befintliga lösningarna.

2.5 Bedriver ansvarig nämnd en systematisk och ändamålsenlig uppföljning, utvärdering och styrning av parkeringsverksamheten?

Av 6 kap. 6 § kommunallagen framgår att nämnderna, var och en inom sitt område, ska se till att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt samt de bestämmelser i lag eller annan författning som gäller för verksamheten. Nämnderna ska också säkerställa att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten i övrigt bedrivs på ett tillfredsställande sätt.

I riktlinjerna för parkering anges att identifierade brister kopplade till de mål som satts upp ska hanteras i kommunens trafik- och parkeringsplan med förslag på åtgärder, och att återkommande bristande måluppfyllelse avseende beläggningsmål ska lyftas som en brist till trafik- och parkeringsplanen. Av riktlinjerna framgår också att beläggningen på allmänna parkeringar ska följas upp genom analys av digitala transaktionsdata och årliga manuella mätningar vid tider med hög belastning, för att ge underlag för åtgärder och anpassning av utbudet. En systematisk och ändamålsenlig uppföljning och styrning av parkeringsverksamheten utgör därmed en central del av nämndens ansvar.

Med styrning avses i detta sammanhang de processer, beslut och åtgärder som används för att planera, genomföra, följa upp och vid behov justera parkeringsverksamheten så att den ligger i linje med fastställda mål, riktlinjer och lagkrav. Det innefattar bland annat ansvarsfördelning, resursanvändning, uppföljning av mål och nyckeltal, ekonomisk kontroll samt samordning mellan nämnder och förvaltning.

Av protokoll från samhällsbyggnadsnämnden 2023-01-25 § 11 framgår nämndens beslut att föreslå kommunfullmäktige att besluta om ny parkeringstaxa. I en av beslutspunkterna framgår att samhällsbyggnadsförvaltningen fick i uppdrag att under året se över tillgängligheten och informationen kopplat till berörda parkeringsplatser

Till samhällsbyggnadsnämndens sammanträde 2024-11-13 § 148 åiterrapporterades en genomförd utvärdering. Utvärderingen visade att den nya parkeringstaxan i Motala i stort hade fungerat som planerat. Tillgången till parkeringsplatser i centrum var god, även om vissa platser var fullbelagda vid enstaka tidpunkter. Avgift i Bondebacka södra hade minskat beläggningen och förbättrat besöksparkering, medan Bondebacka västra och Industrigatan hade låg nyttjandegrad och behövde ses över. Brunnsvik hade fått önskad trafikstyrning, men nya problem hade uppstått på Brunnsviksallén. Drottninggatan hade blivit besöksparkering, men trängsel hade flyttats till andra gator. Platens häst och Linden var underutnyttjade, och i Varamon hade justeringar av taxan lett till färre klagomål. Tekniska problem med automater kvarstod och vägvisning saknades.

Av den genomförda dokumentgranskningen framgår att parkeringsriktlinjerna inte har brutits ned i särskilda uppdrag eller återkommande aktiviteter som följs upp i samhällsbyggnadsnämnden. I de protokoll och handlingar som granskats framträder inte parkeringsverksamheten som ett eget återkommande uppföljningsområde, utan ingår i nämndens samlade verksamhet. I intervjuerna uppger presidiet dessutom att de själva uppmärksammat att styrningen inte alltid fått avsedd effekt; som exempel nämns att ett uttalat mål varit att arbetspendlare ska parkera längre ut från stadskärnan, medan effekten i stället blivit ökad parkering i centrala bostadsområden med framkomlighetsproblem som följd.

I handlingar till samhällsbyggnadsnämndens internkontrollärenden under hösten 2024 beskrivs hur riskanalys, internkontrollplan och uppföljning ska genomföras. Det framgår att internkontrollen ska omfatta nämndens samtliga verksamheter och att risker med hög risknivå ska hanteras i internkontrollplanen, som sedan återrapporteras till nämnden i samband med delårsrapport och årsredovisning. Parkering nämns inte uttryckligen i dessa underlag, men omfattas formellt av nämndens generella internkontrollansvar.

I protokollet från samhällsbyggnadsnämndens sammanträde i mars 2025, där uppföljningen av internkontrollen för 2024 behandlas, återges nämndens ansvar för intern kontroll enligt reglementet och att riskanalys genomförs. I protokollet redovisas dock inga specifika kontrollmoment eller iakttagelser som avser parkeringsverksamheten.

Delårsrapporter och ekonomiska uppföljningar behandlas vid flera tillfällen under perioden. I protokollen framgår att samhällsbyggnadsnämnden tar del av och godkänner dessa rapporter, men parkeringsverksamheten lyfts inte ut som ett särskilt uppföljningsområde utan ingår i mer övergripande redovisningar av nämndens ekonomi och verksamhet.

I intervjun med presidiet i samhällsbyggnadsnämnden uppges att nämnden får löpande ekonomiska rapporter, men att dessa inte särskiljer parkeringsverksamheten som ett eget område. Presidiet beskriver att uppföljningen i huvudsak sker på en övergripande nivå och att mer detaljerad information om parkering sällan presenteras i nämndens ordinarie rapportering. De uppger att ingen återkommande verksamhetsrapport eller särskild uppföljning av parkeringsverksamheten tas fram, och att de därför saknar en samlad bild av hur verksamheten utvecklas över tid.

Presidiet uppger vidare att de inte får någon återkoppling från felparkeringsverksamheten, trots att sådana uppgifter skulle kunna ge indikationer på exempelvis otydlig reglering eller brister i skyltning.

Tjänstepersonerna beskriver att det inte finns någon fastställd rutin för att ta fram samlade uppföljningsdokument om parkeringsverksamheten. De anger att vissa uppgifter följs upp inom ramen för ordinarie processer, till exempel genom statistik från parkeringsapparna eller tekniska system kopplade till automaterna, men att denna information främst används operativt inom förvaltningen och inte regelbundet sammanställs till rapporter för nämnden.

Tjänstepersonerna uppger att det finns tillgång till uppgifter om beläggning och betalningsmönster i vissa digitala system, men att dessa data inte analyseras eller används som underlag för nämndens styrning, bland annat på grund av begränsad analyskapacitet och avsaknad av tydliga uppdrag att ta fram sådana sammanställningar.

Presidiet beskriver att parkeringsfrågor i hög grad aktualiseras i nämnden vid behov, till exempel i samband med beslut om taxor eller förändringar i zonindelning. De uppger att uppföljningsarbetet i liten utsträckning drivs av en långsiktig planering eller återkommande uppföljningspunkter, utan att diskussionerna ofta är händelsestyrda och kopplade till enskilda ärenden.

Presidiet framhåller att de saknar en återkommande genomgång av hur regleringen av parkering fungerar i praktiken och att de inte får någon samlad återkoppling kring exempelvis beläggingsgrad, felparkeringar, inkomna synpunkter eller intäktsutveckling kopplat till parkering. De beskriver att nämnden tar emot synpunkter genom olika kanaler, såsom medborgarförslag och klagomål, men att dessa inte systematiskt sammanställs eller analyseras på ett sätt som ger nämnden en helhetsbild av parkeringsverksamheten.

Tjänstepersonerna lyfter att det inte finns särskilda mål eller nyckeltal som specifikt rör parkeringsverksamheten. De beskriver att uppföljningen i stället sker inom ramen för mer övergripande mål om framkomlighet, trafiksäkerhet och stadsutveckling, och att avsaknaden av tydliga mål gör det svårt att följa upp effekterna av enskilda parkeringsåtgärder.

Enligt tjänstepersonerna innebär bristen på specifika mål att prioriteringar inom parkeringsområdet ofta påverkas av aktuell arbetsbelastning och resurstillgång, snarare än att utgå från en samlad och långsiktig strategi för verksamheten.

I intervjuerna framkommer också att riktlinjerna för parkering inte används som ett aktivt styrdokument i den löpande uppföljningen. Presidiet uppger att riktlinjerna sällan återkopplas till i nämndens diskussioner och att de inte har fått någon samlad redovisning av hur verksamheten förhåller sig till de mål och principer som anges i dokumentet.

Tjänstepersonerna uppger att riktlinjerna används vid behov, exempelvis i planerings- och detaljplaneärenden, men att det saknas en struktur som säkerställer att de regelbundet följs upp mot konkreta resultat. De beskriver att riktlinjerna inte är integrerade i någon återkommande planerings- eller uppföljningsprocess kopplad till parkeringsverksamheten, vilket gör att deras roll i den nämndövergripande styrningen blir begränsad.

Slutsatser och bedömning

Vår bedömning är att samhällsbyggnadsnämnden **till viss del** bedriver uppföljning av parkeringsverksamheten men att den inte är systematisk och inte inkluderar parkeringsriktlinjernas mål och nyckeltal.

Det finns övergripande processer för intern kontroll och ekonomisk uppföljning på nämndnivå, men parkeringsverksamheten är i begränsad utsträckning synlig i dessa processer och de mål och arbetssätt som anges i parkeringsriktlinjerna används inte som en aktiv grund för styrning och uppföljning.

Vår bedömning bygger på följande observationer, kommentarer och slutsatser:

Vi konstaterar att samhällsbyggnadsnämnden har etablerade generella processer för intern kontroll och uppföljning av verksamhet och ekonomi. Internkontrollplaner tas fram, riskanalyser genomförs och uppföljning sker i samband med delårsrapport och årsredovisning.

Vi ser positivt på att nämnden säkerställt att en utvärdering av den nya parkeringstaxan som antogs under 2023 har genomförts.

I de granskade underlagen och protokollen framträder dock inte parkeringsverksamheten som ett eget uppföljningsområde, utan ingår i nämndens samlade verksamhet. Det finns inga särskilt angivna kontrollmoment, risker eller åtgärder som avser parkeringsverksamheten i internkontrollplanerna eller i den rapportering som redovisas till nämnden. Enligt vår bedömning innebär detta att internkontrollens struktur bara i begränsad utsträckning används för att fånga upp risker och brister inom parkeringsområdet, trots kraven i kommunallagen på att nämnden ska säkerställa intern kontroll i hela sin verksamhet.

Vi noterar att parkeringsriktlinjerna anger både mål och principer för hur parkering ska planeras och följas upp, inklusive att beläggningsmål ska följas genom digitala transaktionsdata och manuella mätningar, och att återkommande bristande måloppfyllelse ska lyftas till trafik- och parkeringsplanen. I intervjuerna uppger presidiet och tjänstepersoner att riktlinjerna används vid behov, till exempel i planeringsärenden, men inte som ett aktivt styrdokument i den löpande uppföljningen. Nämnden får ingen samlad redovisning av hur verksamheten förhåller sig till riktlinjernas mål och nyckeltal, och det saknas särskilda mål och indikatorer som följs upp specifikt för parkeringsverksamheten. Enligt vår uppfattning innebär detta att kopplingen mellan politiskt beslutade riktlinjer och nämndens praktiska styrning och uppföljning är svag.

Vi konstaterar vidare att nämnden får löpande ekonomiska rapporter, men att parkeringsverksamheten inte särredovisas i dessa. Presidiet beskriver att de saknar återkommande verksamhetsrapporter som redovisar exempelvis belägningsgrad, felparkeringsstatistik, inkomna synpunkter eller intäktsutveckling kopplad till parkering. Tjänstepersonerna uppger att det finns tillgång till data från parkeringsappar och biljettautomater, men att dessa främst används operativt inom förvaltningen och inte systematiskt sammanställs och analyseras som underlag för nämndens styrning. Enligt vår bedömning innebär detta att nämnden inte har en samlad och återkommande bild av hur parkeringsverksamheten utvecklas, trots att underlag delvis finns tillgängliga i befintliga system.

Vi noterar också att både presidiet och tjänstepersoner beskriver uppföljning och styrning av parkeringsfrågor som i hög grad händelsestyrd. Parkeringsfrågor aktualiseras framför allt i samband med enskilda ärenden, till exempel beslut om taxor eller förändringar av zonindelning, snarare än utifrån en långsiktig plan för uppföljning. Presidiet uppger att de saknar en återkommande genomgång av hur regleringen av parkering fungerar i praktiken och att synpunkter från medborgare, felparkeringsstatistik och andra indikatorer inte sammanställs på ett sätt som ger nämnden en helhetsbild. Enligt tjänstepersonerna bidrar avsaknaden av specifika mål och nyckeltal till att prioriteringar ofta påverkas av aktuell arbetsbelastning och resurstillgång, snarare än av en samlad strategi.

Sammanfattningsvis anser vi att samhällsbyggnadsnämnden har vissa grundläggande strukturer för uppföljning och intern kontroll som även omfattar parkeringsverksamheten, men att dessa strukturer i praktiken används i begränsad utsträckning för att styra, följa upp och utvärdera parkeringsområdet utifrån riktlinjernas mål och kommunallagens krav. Nämnden saknar återkommande, samlade uppföljningsunderlag och särskilda mål och nyckeltal för parkeringsverksamheten, och uppföljningen präglas i stor utsträckning av händelsestyrda diskussioner snarare än systematiska analyser.

Bilaga 1 - Bedömningskriterier

BEDÖMNING	KRITERIER
Är ... → ... ändamålsenlig → ... tillfredställande ur ekonomisk synpunkt → ... tillfredställande intern kontroll.	Mer <u>än 90 %</u> i granskningen använda revisionskriterier uppfyllda.
I huvudsak → ... ändamålsenlig → ... tillfredställande ur ekonomisk synpunkt → ... tillfredställande intern kontroll	Mellan <u>70-90 %</u> i granskningen använda revisionskriterier uppfyllda eller vid några få <u>lindriga avvikelser/brister</u>.
Till stor del → ... ändamålsenlig → ... tillfredställande ur ekonomisk synpunkt → ... tillfredställande intern kontroll	Mellan <u>40-69 %</u> i granskningen använda revisionskriterier uppfyllda eller vid några få <u>kännbara avvikelser/brister</u>.
Till viss del → ... ändamålsenlig → ... tillfredställande ur ekonomisk synpunkt → ... tillfredställande intern kontroll	Mellan <u>20-39 %</u> i granskningen använda revisionskriterier uppfyllda eller vid några få <u>allvarliga avvikelser/brister</u>.
Ej → ... ändamålsenlig → ... tillfredställande ur ekonomisk synpunkt → ... tillfredställande intern kontroll	Mindre <u>än 20 %</u> i granskningen använda revisionskriterier uppfyllda eller vid några få <u>mycket allvarliga avvikelser/brister</u>.



Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its global network of member firms, and their related entities (collectively, the "Deloitte organization"). DTTL (also referred to as "Deloitte Global") and each of its member firms and related entities are legally separate and independent entities, which cannot obligate or bind each other in respect of third parties. DTTL and each DTTL member firm and related entity is liable only for its own acts and omissions, and not those of each other. DTTL does not provide services to clients. Please see www.deloitte.com/about to learn more.

Deloitte provides industry-leading audit and assurance, tax and legal, consulting, financial advisory, and risk advisory services to nearly 90% of the Fortune Global 500® and thousands of private companies. Our professionals deliver measurable and lasting results that help reinforce public trust in capital markets, enable clients to transform and thrive, and lead the way toward a stronger economy, a more equitable society and a sustainable world. Building on its 175-plus year history, Deloitte spans more than 150 countries and territories. Learn how Deloitte's more than 415,000 people worldwide make an impact that matters at www.deloitte.com.

Our advice is prepared solely for the use of the client. You may not disclose it or its contents to any other person without our prior written consent. No other person may rely on the advice and we accept no responsibility to any other person.

© 2025 For more information, contact Deloitte AB.