

Regeringens proposition

1984/85: 14

om boende- och nyttoparkering på gatumark;

beslutad den 20 september 1984.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

INGVAR CARLSSON

CURT BOSTRÖM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m. och lagen (1978: 234) om trafiknämnd. Syftet med ändringarna är att ge kommunerna möjlighet att ordna boendeparkering och nyttoparkering på gatumark. Med boendeparkering menas att de som bor i ett område får rätt att parkera på gatumark inom området på mer förmånliga villkor än andra. Med nyttoparkering menas att näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i arbetet får generella dispenser från vissa parkeringsbestämmelser.

1 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplätelser å allmän plats, m. m.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplätelser å allmän plats, m. m.¹

dels att 5 § skall upphöra att gälla,

dels att 2 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

För rätt att under begränsad tid begagna av kommun för allmän parkering upplåten plats å gata, torg eller annan allmän plats må kommunen, där så finnes påkallat för trafikens ordnande, uttaga avgift med det belopp, som erfordras för att tillgodose sagda ändamål. Grunder för beräkning av sådan avgift beslutas av kommunfullmäktige. Därvid får föreskrivas att rörelsehindrad skall vara befriad från skyldighet att erlägga avgift.

För upplåtelse på allmän plats av särskild uppställningsplats för fordon, som brukas i yrkesmässig trafik för personbefordran, må kommunen uttaga avgift med belopp, som erfordras för att täcka kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen.

Föreslagen lydelse

2 §²

I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut avgift för rätten att parkera på sådana allmänna platser som kommunen har upplåtit för parkering.

Grunderna för beräkning av sådan avgift 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 allmän plats av särskilda uppställningsplatser för fordon, som används i yrkesmässig trafik för personbefordran, får kommunen ta ut avgift med det belopp som behövs för att täcka kommunens kostnader för upplåtelsen.

5 §³

De kommuner som regeringen bestämmer får bedriva försöksverksamhet som innebär avvikelser från föreskrifterna i 2 § första stycket. Sådana medgivanden får också innefatta rätt att ta ut avgifter efter

¹ Lagen omtryckt 1972: 102.

² Senaste lydelse 1978: 236.

³ Senaste lydelse 1979: 1084.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

olika grunder för skilda kategorier av trafikanter. Regeringen bestämmer de närmare villkoren för försöksverksamheten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985. Beslut om försöksverksamhet som meddelats enligt den upphävda paragrafen upphör att gälla den 1 januari 1986.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1978: 234) om trafiknämnd

Härigenom föreskrivs att 1 och 4 §§ lagen (1978: 234) om trafiknämnd skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

I den utsträckning som regeringen med stöd av 2 § lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer har överlåtit åt kommun att meddela föreskrifter som avses i 1 § första stycket 8 nämnda lag, skall denna uppgift inom kommunen handhavas av en trafiknämnd.

I den omfattning som regeringen har bemyndigat *kommun* att pröva frågor om undantag från *föreskrift som avses i första stycket* skall även denna uppgift *handhavas* av trafiknämnden.

I den omfattning som regeringen har bemyndigat *kommuner* att pröva frågor om undantag från *föreskrifter enligt första stycket eller om parkeringstillstånd på grund av sådana föreskrifter* skall även denna uppgift *handhas* av trafiknämnden.

4 §

Talan mot trafiknämnds beslut i fråga som avses i 1 § förs hos länsstyrelsen genom besvär.

Talan mot länsstyrelsens beslut förs hos regeringen genom besvär.

Statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk och polismyndighet får föra talan mot trafiknämnds eller länsstyrelses beslut i fråga som avses i 1 §.

En trafiknämnds beslut enligt 1 § får överklagas hos länsstyrelsen genom besvär.

Länsstyrelsens beslut *får överklagas* hos regeringen genom besvär.

Vägverket, trafiksäkerhetsverket och polismyndigheterna *får överklaga trafiknämndens eller länsstyrelsens beslut enligt 1 §.*

Regeringen får föreskriva om inskränkningar i rätten att överklaga beslut enligt 1 §.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-09-20

Närvarande: statsrådet I. Carlsson, ordförande, och statsråden Sigurdsen, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg, Wickbom

Föredragande: statsrådet Boström

Proposition om boende- och nyttoparkering på gatumark

1 Inledning

I november 1978 tillkallades en särskild utredare med uppdrag att utreda bl. a. frågor om boendeparkering på gatumark. Utredaren¹, som arbetat under namnet tomtparkeringsutredningen, avlämnade hösten 1979 promemorian Gatumarksparkering för boende. I promemorian föreslogs ändringar i lagen (1957:259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m. Förslagen ledde till lagstiftning då riksdagen antog propositionen 1979/80:34 om försök med boendeparkering på gatumark m. m.

Tomtparkeringsutredningen avlämnade i januari 1984 sitt slutbetänkande Boendeparkering på gatumark (Ds K 1984:1). Samtidigt redovisade trafiksäkerhetsverket ett regeringsuppdrag rörande s. k. nyttoparkering.

Betänkandet och trafiksäkerhetsverkets rapport har remissbehandlats i ett sammanhang.

Till protokollet i detta ärende bör fogas dels en sammanfattning av tomtparkeringsutredningens betänkande och trafiksäkerhetsverkets rapport (utom bilagorna) som *bilaga 1 och 2*, dels de författningsförslag som läggs fram i betänkandet och rapporten som *bilaga 3 och 4*, dels en förteckning över remissinstanserna och sammanställning av remissyttrandena som *bilaga 5*.

¹ Rådmannen Tomas Huldén.

Jag anhåller nu om att få ta upp de frågor som behandlas i betänkandet och rapporten.

2 Bakgrund

2.1 Allmän bakgrund

En huvudprincip i svensk parkeringspolitik är att långtidsparkering i största möjliga utsträckning skall ske på tomtmark och gatumarken reserveras för den rörliga trafiken samt den korttidsparkering som hänger samman med denna. I byggnadslagstiftningen (53 § 3 mom. byggnadsstadgan 1959:612, omtryckt 1981:873, ändrad senast 1982:1122) har därför fastighetsägaren ålagts ansvar för att tillräckligt utrymme avsätts för fastighetens parkeringsbehov. Det förslag till ny plan- och bygglag (PBL-förslaget), som regeringen den 20 oktober 1983 har remitterat till lagrådet, innehåller bestämmelser om att lämpligt parkeringsutrymme i skäligen utsträckning skall anordnas på eller i närheten av tomter som skall bebyggas eller som är bebyggda (3 kap. 15 § första stycket 7 samt 16 §). Genom olika bestämmelser i eller meddelade med stöd av vägtrafikkungörelsen (1972:603, omtryckt 1978:1000, ändrad senast 1984:78), VTK, har parkeringsmöjligheterna på gatumark reglerats. Regleringen avser främst förbud och tidsbegränsningar. Också avgifter används som ett medel för att reglera parkeringen och öka omsättningen av de parkerade bilarna. Avgifter för parkering på allmän mark kan tas ut med stöd av lagen (1957:259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m. (omtryckt 1972:102, ändrad senast 1979:1084), KAL. Enligt 2 § första stycket KAL får en kommun ta ut avgifter för rätten att under kortare tid använda sådana platser som upplåtits för allmän parkering på allmän mark. Avgiften får tas ut för trafikens ordnande och med det belopp som behövs för ändamålet.

I vissa tätorter, framför allt de större tätorternas centrala delar, är det svårt att ordna tillräckliga parkeringsutrymmen på tomtmark. De som bor i sådana tätortsområden har ofta inte möjlighet att parkera någon annanstans än på gatan när de vill lämna bilen i anslutning till bostaden. Tidsbegränsningar, avgiftsbeläggning m. m. som tillkommit i syfte bl. a. att öka omsättningen av de parkerade bilarna, medför att de bilägare som bor i området tvingas flytta sina fordon även om de egentligen inte har något behov av att använda sin bil.

Det nu beskrivna förhållandet väckte under slutet av 1970-talet tanken på att de som bor i framför allt de större tätorternas centrala delar skulle kunna få parkera sina bilar på gatumark på mer gynnsamma villkor än andra trafikanter. Det är sådana parkeringssystem som brukar kallas *boendeparkering*.

Tomtparkeringsutredningen fick år 1978 uppdraget att överväga bl. a. möjligheterna att ordna boendeparkering på gatumark. I samband med att riksdagen år 1979 diskuterade en ny trafikpolitik, aktualiserades frågan om boendeparkering på gatumark. Trafikutskottet uttalade att de större tätorterna borde få möjlighet att i avvaktan på utredningsresultatet bedriva försöksverksamhet med boendeparkering (TU 1978/79: 18). Riksdagen beslöt att ge regeringen till känna vad utskottet anfört (rskr 1978/79: 419).

I prop. 1979/80: 34 om försök med boendeparkering på gatumark m. m. föreslog regeringen härefter sådana ändringar i KAL att en försöksverksamhet blev möjlig. Förslaget antogs av riksdagen (TU 1979/80: 6, rskr 1979/80: 78) och lagändringen trädde i kraft i december 1979. Enligt 5 § KAL i dess lydelse från år 1979 får de kommuner som regeringen bestämmer bedriva försöksverksamhet som innebär avvikelser från föreskrifterna i 2 § första stycket KAL. Sådana medgivanden får också innefatta rätt att ta ut avgifter efter olika grunder för skilda kategorier av trafikanter.

Dåvarande departementschefen anförde i propositionen att den föreslagna författningsändringen inte avsågs innebära någon bindning till försöksverksamhet med parkering i viss form eller av visst slag. Den förordade ändringen öppnade, enligt departementschefen, möjlighet även för försöksverksamhet med s. k. *nyttoparkering*, dvs. för parkeringssystem som innebär att hantverkare och andra med återkommande behov av att parkera på gatumark får tillstånd att göra det mot årsavgift.

För en utförlig redogörelse för gällande rätt hänvisas till betänkandet.

2.2 Försöksverksamhet med boendeparkering och nyttoparkering

2.2.1 Boendeparkering

Fem kommuner har fått tillstånd att bedriva försöksverksamhet med boendeparkering, nämligen Stockholms, Göteborgs, Malmö, Lunds och Sundbybergs kommuner.

Försöksverksamheten har utvärderats i samarbete mellan försökskommunerna och tomtparkeringsutredningen.

I *Stockholms kommun* har försöken drivits huvudsakligen på Kungsholmen och i Vasastaden. Försöken inleddes år 1980 och har utvidgats efter hand. Försöksverksamheten har varit utformad på olika sätt i skilda delar av staden. På Valhallavägen t. ex. infördes flerdrygnsarkering med en avgift som differentierades efter den tidpunkt då den betalades. Förmånen med långtidsuppställning och låg avgift var i inledningsskedet inte förbehållna de boende. I januari 1981 infördes emellertid på östra Kungsholmen ett parkeringssystem med periodkort. Kortet som berättigar till parkering är tillgängliga endast för dem som bor i en viss zon. Periodkortet består av dekaler som fästs på vindrutan. För att få köpa kortet krävs att man är kyrkoskriven och faktiskt bosatt i området samt att man har bil.

I december 1982 inleddes försöken i Vasastaden. De boende där kan få dispens att utnyttja uppställningsplatser som är tillåtna för parkering huvudsakligen för dem. Särskilt förmånliga avgiftsregler gäller. Systemet innebär att en boende får ha sin bil uppställd på samma plats i praktiken nästan sju dygn i följd. De boendes särskilda parkeringsförmåner har konstruerats som individuella dispenser för bilist och fordon från i övrigt gällande parkeringsförbud.

Stockholms kommun har redovisat en mycket positiv inställning till boendeparkering. I ett förslag till nytt parkeringssystem för innerstaden, som utarbetats i kommunen under år 1983, avser man att införa boendeparkering i hela innerstaden. Kommunen anser att boendeparkeringen har medfört en viss trafikminskning. En viss utflyttning från garageparkering till gatumarksparkering misstänks dock ha skett.

I *Göteborgs kommun* påbörjades under år 1980 försök med periodkort för boende. Systemet innebär att den som bor i ett område och som äger eller långtidshyr bil har rätt att lösa månadskort för parkering inom det egna området. Parkering får ske endast på markerade platser. Platserna är inte reserverade för boende utan får utnyttjas av dem som finner dem lediga. Det är bara villkoren för nyttjande som är mer förmånliga för de boende.

Enligt kommunens yttrande till tomtparkeringsutredningen har kommunens förväntningar på boendeparkeringen i stort sett infriats. Bland de förväntningar kommunen uppgivit sig ha haft, kan nämnas att andelen boendeparkerare under dagtid skulle öka inom det aktuella parkeringsutrymmet, att de genomsnittliga uppställningstiderna skulle bli längre samt att de boendes resvanor skulle ändras så att de i större utsträckning nyttjade kollektiva färdmedel eller t. ex. gick. Någon nämnvärd volymförändring i fråga om in- och utpendling har man dock inte kunnat märka.

I *Malmö kommun* har försök pågått sedan början av år 1981. Också här används ett system med periodkort. Kortet ger innehavaren rätt att långtidsparkera på en parkeringsplats som annars bara är upplåten för parkering under högst två timmar i följd mot avgift. Försöket omfattar endast 59 platser.

Malmö kommun har i sitt yttrande till tomtparkeringsutredningen anfört att dess inställning till boendeparkering i och för sig är positiv, men att man i Malmö alltmer valt att omvandla gatumark till specialområde för parkering genom stadsplaneändringar.

Lunds kommun började i april 1982 försök i tre olika delar av kommunen. I alla tre delarna tillämpas ett periodkortssystem. Gatukontoret i Lund har till tomtparkeringsutredningen anfört att bilanvändningen i aktuella områden minskat samt att utflyttning från tomtmark inte skett i någon större omfattning.

Också i *Sundbybergs kommun* påbörjades försöksverksamheten under våren 1982. Kommunen har samma typ av periodkort som bl. a. Göteborgs

kommun använder. I sitt yttrande till tomtparkeringsutredningen har Sundbybergs kommun anfört bl. a. att flertalet av de tillfrågade boendeparkerarna har en övervägande positiv inställning till försöket, att andelen kollektivåkande har ökat och att fler ställer sina bilar hemma under arbetstid samt att ingen har gått från garage till gatumarksparkering.

I tomtparkeringsutredningens betänkande finns en utförlig redogörelse för hur kommunerna lagt upp sin försöksverksamhet och för deras utvärdering av försöken. Den som önskar ytterligare information om försöksverksamheten hänvisas därför till betänkandet.

2.2.2 Nyttoparkering

Försök med nyttoparkering har, efter regeringens medgivande, bedrivits i Stockholms, Göteborgs, Lunds, Gävle, Solna och Sundbybergs kommuner. Försöksverksamheten har utvärderats av försökskommunerna och trafiksäkerhetsverket i samråd med bl. a. rikspolisstyrelsen.

I samtliga kommuner har nyttoparkeringen utformats som parkeringstillstånd med vissa villkor. Tillståndet ger tillståndshavaren dispens från parkeringsförbud och avgiftsplikt på gatumark. I Sundbybergs kommun innebär dock inte tillståndet rätt att parkera där det råder parkeringsförbud. För tillstånden – nyttokorten – har man tagit ut en engångsavgift per år om mellan 1 500 och 2 500 kr. Villkoren för att få nyttokort har bestämts ungefärligen på samma sätt i de olika kommunerna: yrkesutövare som i sitt arbete har ett påtagligt behov av att ha sitt fordon i närheten av sin arbetsplats.

Alla försökskommunerna uppfattar enligt trafiksäkerhetsverkets redovisning nyttokorten som ett nödvändigt instrument för att lösa ett praktiskt problem.

3 Föredraganden

3.1 Boendeparkering och nyttoparkering i framtiden

3.1.1 Boendeparkering

Mitt förslag: Kommunerna får möjlighet att ordna boendeparkering på gatumark.

Tomtparkeringsutredningens förslag överensstämmer med mitt.

Remissinstanserna: En majoritet av remissinstanserna tillstyrker utredningens förslag eller lämnar det utan erinran. Sollentuna kommun anför dock att boendeparkering kan medföra orättvisor i en så intimt samverkande region som Stockholmsområdet. Boendeparkering gynnar nämli-

gen, enligt Sollentuna kommun, dem som bor i Stockholms innerstad på bekostnad av dem som inte lyckats få en lika centralt belägen bostad. Föreningen Sveriges kommunala parkeringsbolag anför att boendeparkering på gatumark måste utnyttjas mycket restriktivt och endast när tillgången på tomtmarksparkering inom rimligt gångavstånd är otillräcklig och inte kan byggas ut inom överskådlig tid. Systemet kommer i annat fall, anför föreningen, att undergräva byggnadslagstiftningens målsättning om trafiksäkra och miljövänliga lösningar. Också andra remissinstanser, bl. a. länsstyrelsen i Stockholms län och trafiksäkerhetsverket, poängterar att en möjlighet till boendeparkering bör utnyttjas med försiktighet.

Skälen för mitt förslag: Trafik- och parkeringsförhållandena i de centrala delarna av våra större tätorter är komplicerade. Konkurrensen om det knappa gatuutrymmet är stark. Situationen har lett till att parkeringen ofta är hårt reglerad. De områden där trafikintensiteten är stor är också ofta områden med stora svårigheter att ordna parkering på tomtmark för dem som bor där. Parkeringsregleringen gör det emellertid i princip omöjligt att långtidsparkera på gatan. De som bor i sådana områden och som inte lyckats ordna parkeringsplats i garage eller annars på tomtmark är i praktiken utan möjlighet att långtidsparkera i närheten av sin bostad. Parkeringsbestämmelserna, som alltså är nödvändiga av andra skäl, tvingar bilägaren att använda sin bil även om han inte behöver den.

Olägenheterna med dessa onödiga bilförflyttningar drabbar i första hand de boende i området. De påverkar emellertid i viss utsträckning också den allmänna trafikmiljön genom att de helt enkelt ökar trafiken. Olägenheterna bör därför motverkas. Kan det ske genom att tomtmarksparkeringen byggs ut i området eller genom att man generellt minskar parkeringsrestriktionerna bör det göras i första hand. Är dessa möjligheter uttömda bör situationen för de boende kunna underlättas genom att de får parkera på andra villkor än övriga trafikanter, dvs. genom att boendeparkering ordnas. Avsikten med att öppna möjligheten till boendeparkering på gatumark är inte att ändra på principen att långtidsparkering skall ske på tomtmark. Möjligheten bör dock finnas som en utväg där andra alternativ saknas.

Som jag tidigare nämnde ställs i såväl byggnadsstadgan som PBL-förslaget krav på att tomtägare i viss utsträckning skall anordna utrymme för parkering. Boendeparkering innebär naturligtvis en viss risk för att denna huvudprincip i plan- och trafikpolitiken rubbas. Möjligheten att med hjälp av institutet fastighetsplan som finns i PBL-förslaget (6 kap.) åstadkomma en för flera fastigheter gemensam lösning på parkeringsfrågan kan också försvåras. Gynnsamma parkeringsvillkor på gatumark kan medföra en överströmning från parkering i t. ex. garage till parkering på gatan eller göra en fastighetsägare mindre benägen att medverka till en gemensamhetsanläggning för parkering. Dessa risker gör att det krävs stor vaksamhet när kommunerna utformar system för boendeparkering. Riskerna kan

emellertid minimeras genom en noggrann avvägning av förhållandena på platsen och avgiftssättningen.

Det finns också andra skäl som talar emot boendeparkering. Den redan knappa tillgången på platser för korttidsparkering minskar ytterligare. Parkeringsbestämmelserna kompliceras också genom flera bestämmelser.

Erfarenheterna av försöksverksamheten visar enligt min mening att nackdelarna med boendeparkeringen inte är så stora att de bör hindra en permanentning. Försökskommunerna har delvis valt olika tekniska lösningar. De lokala förhållandena är också olika. Erfarenheterna varierar därför något. Den samlade erfarenheten är emellertid övervägande positiv. De boende har i stort sett varit nöjda. Effekterna på ut- och inpendling, miljö och kollektivtrafik är svåra att mäta och ange men tycks ha varit positiva.

3.1.2 Nyttoparkering

Mitt förslag: Kommunerna får också möjlighet att införa nyttoparkering på gatumark.

Trafiksäkerhetsverkets förslag överensstämmer med mitt förslag.

Remissinstanserna: Remissinstanserna tillstyrker trafiksäkerhetsverkets förslag eller lämnar det utan erinran.

Skälen för mitt förslag: Det är nödvändigt för vissa verksamheter i samhället att det finns rimlig tillgång på parkeringsmöjligheter. Typexemplet är hantverkaren med tung utrustning som behöver parkera nära tillfälliga arbetsplatser. Trafiksäkerheten och framkomligheten är i och för sig lika viktiga intressen som intresset för vissa yrkesgrupper att kunna parkera på ett enkelt sätt. Detta bör dock inte hindra att man skapar förutsättningar för ett praktiskt system med särskilda parkeringsvillkor för viss nyttotrafik. Liksom boendeparkering måste dock nyttoparkering användas med försiktighet. Alltför frikostiga nyttoparkeringsvillkor kan medföra stora trafikproblem och motverka syftet med nyttoparkeringen.

3.2 De nya parkeringssystemen – beslutanderätt och utformning

Mitt förslag: Kommunerna bestämmer själva om boendeparkering och nyttoparkering.

Utredningens och trafiksäkerhetsverkets förslag: Förslagen överensstämmer med mitt.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker såväl tomtparkeringsutredningens som trafiksäkerhetsverkets förslag eller lämnar dem utan erinran. Sollentuna kommun anför att beslutanderätten i fråga om boendeparkering bör förläggas till länsstyrelsen eftersom boendeparkering i en kommun i Stockholmsområdet får återverkningar på förhållandena i de andra kommunerna. Planverket menar, också i fråga om boendeparkeringen, att trafiksäkerhetsverket och planverket bör få till uppgift att utarbeta råd för kommunerna om hur parkeringsreglerna skall utformas för att underlätta för kommunerna och säkerställa att konsekvenser blir belysta.

Skälen för mitt förslag: Parkeringsregleringen (parkeringsförbud, tidsbegränsningar och avgiftsbeläggning) beslutas genom lokala trafikföreskrifter (147 § andra stycket 7 och 8 VTK). Besluten fattas av kommunerna. Det är också kommunerna som beslutar om grunderna för avgiftsuttag vid parkeringsupplåtelse (2 § KAL). Plan- och byggfrågor, som i hög grad är kopplade till parkeringsfrågorna, är också kommunala angelägenheter. Inom kommunerna finns således den samlade kunskap som behövs för att ett lämpligt parkeringssystem skall kunna utformas. Den prövning av villkoren för boendeparkering och nyttoparkering som regeringen hittills utfört har varit betingad av försökssituationen. Enligt min mening behövs inte någon sådan prövning i framtiden. Jag vill emellertid understryka betydelsen av att de olika berörda förvaltningarna inom en kommun samverkar när kommunen överväger att införa ett nytt parkeringssystem så att såväl trafik- som plan- och byggnadsaspekterna blir beaktade.

Tomtparkeringsutredningen har förhållandevis ingående analyserat olika modeller för boendeparkering. Bl. a. har utredningen beskrivit förutsättningarna för boendeparkering i olika bebyggelse typer, diskuterat olika styrmedel såsom tidsbegränsningar, avgiftsättning och platsreservationer. Utredningen har också tagit upp en rad andra mer eller mindre detaljbetonade frågor, t. ex. om behörighetsbevis, zonstorlekar och information. Trafiksäkerhetsverket har på motsvarande sätt behandlat främst frågan om att nyttoparkeringstillstånd bör omfatta rätt att parkera där det annars råder parkeringsförbud.

Kommunerna bör – mot bakgrund av vad jag nyss anförde om deras samlade kompetens – ha frihet vid bedömningen av nu nämnda och liknande frågor inom gränserna för de allmänna ramar som finns i VTK, byggnadslagstiftningen och KAL. Utöver sådana allmänna bestämmelser anser jag inte att det är nödvändigt att centralt ge närmare föreskrifter för hur och när boende- och/eller nyttoparkering skall utformas. Den analys som utredningen gjort bör kunna ge god ledning för kommunernas handlande. Självfallet kan berörda verk också – om kommunerna så önskar – biträda med rådgivning inom sina kompetensområden.

I vissa avseenden krävs emellertid ändringar av gällande författningar för att kommunerna skall få de nödvändiga instrumenten. Det gäller i

första hand parkeringsavgifterna. Jag återkommer senare till dem och till bl. a. frågorna om platsreservation och behörighetsbevis som har samband med VTK.

3.3 Författningsändringar

3.3.1 Inledning

För att kommunerna skall kunna ordna boende- och/eller nyttoparkering på gatumark fordras ändringar i KAL, lagen (1978: 234) om trafiknämnd samt i VTK. Riksdagens medverkan krävs inte beträffande VTK. Jag avser emellertid att informationsvis ta upp några frågor som har betydelse för de nya parkeringsformerna och som regleras i VTK.

3.3.2 Lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m., KAL

Mitt förslag: Kommunerna får rätt att ta ut avgifter också för parkering som sker på andra platser än där allmän parkering är tillåten och för längre tids parkering. Parkeringsavgifter får tas ut efter särskilda grunder för att underlätta boende- och nyttoparkering. Vid boende- och nyttoparkering får avgifter tas ut också som engångsbelopp för en viss period. Parkeringsavgifterna skall alltid vara motiverade av ett behov av att reglera trafiken.

Tomtparkeringsutredningens förslag: Utredningens förslag överensstämmer i allt väsentligt med mitt såvitt avser boendeparkeringen.

Trafiksäkerhetsverkets förslag: Trafiksäkerhetsverket föreslår att kommunerna skall få ta ut avgifter av bl. a. näringsidkare för parkering på platser där parkering enligt lokala trafikföreskrifter är förbjuden. Verket föreslår också att avgifter skall få tas ut som engångsbelopp för en viss period och efter olika grunder för skilda kategorier av trafikanter. Slutligen föreslår verket att undantag från avgiftsplikt skall kunna föreskrivas inte bara, som nu är möjligt, för rörelsehindrade utan även "om det är motiverat av administrativa eller praktiska skäl".

Remissinstanserna: En majoritet av remissinstanserna tillstyrker huvudragen i förslagen eller lämnar dem utan erinran. Bl. a. länsstyrelsen i Stockholms län anför emellertid att trafiksäkerhetsverkets förslag till utformning av 2 § KAL är för vidsträckt och att det kan leda till en alltför generös tillämpning.

Skälen för mitt förslag: Enligt 2 § KAL får kommunerna f. n., i den omfattning som behövs för att ordna trafiken, ta ut avgift för rätten att under

begränsad tid parkera på sådana allmänna platser som kommunen har upplåtit för allmän parkering.

Principen att parkeringsavgifter skall vara motiverade av ett behov av att ordna trafiken bör gälla all parkering och alltså även boende- och nyttoparkering. Denna princip hindrar naturligtvis inte att också andra intressen såsom miljöintressena gynnas av avgiftssättningen. Som jag tidigare nämnt är det en huvudregel i parkeringspolitiken att långtidsparkering skall ske på tomtmark. I kommunernas uppgift "att ordna trafiken" ingår det därför att medverka till att så sker. Parkeringsavgifter kan därför användas för att motverka överströmning av parkering från tomtmark till gatumark.

Man kan tänka sig system för boendeparkering som innebär, att det beträffande vissa parkeringsplatser inom systemet kan råda tveksamhet om de kan anses upplåtna för allmän parkering. Så är t. ex. fallet med den försöksverksamhet som Stockholms kommun driver i Vasastaden. Det samma gäller nyttoparkeringssystemen som ju ofta medger rätt att parkera där det annars inte är tillåtet. Om det behövs av trafikregleringsskäl bör även parkering på sådana parkeringsplatser kunna avgiftsbeläggas.

I den nuvarande lydelsen av KAL ges kommunerna rätt att ta ut avgift för parkering "under begränsad tid". Av förarbetena till KAL framgår att man med detta avsett korttidsparkering. Ett syfte med boendeparkering är emellertid att bilägarna skall kunna lämna sin bil på samma plats under längre tid än vad regleringen av gatumarksparkeringen normalt tillåter. Kommunerna bör därför kunna ta ut avgift också för långtidsparkering. Det finns inte något skäl att begränsa denna möjlighet till just boendeparkeringen. Som tomtparkeringsutredningen påpekat (s. 92) kan flerdygns-parkering vara en lämplig parkeringsform även utan anknytning till ett boendesystem.

Avgifternas storlek är ett av de viktigaste styrmedlen i parkeringsplaneringen. I särskild grad gäller detta när kommunerna skall utforma sina boende- och nyttoparkeringssystem. För att kunna utnyttja avgifternas styreffekt maximalt måste kommunerna ha rätt att bestämma avgifterna efter särskilda grunder för dem som omfattas av boende- och nyttoparkeringen. Möjligheten till avgiftsdifferentiering bör inte vara generell utan ta sikte just på boende- och nyttoparkerare.

Liksom flera remissinstanser anser jag att det skulle föra för långt att medge kommunerna rätt att föreskriva om avgiftsfrihet av praktiska eller administrativa skäl. I detta sammanhang vill jag dock framhålla följande. Kommunerna har i KAL fått en kompetens att ta ut avgifter för parkering efter grunder som avviker från den s. k. självkostnadsprincipen. Om en kommun undantar sina egna fordon från avgiftsplikt kan inte detta anses strida mot någon av de kommunalrättsliga principer som anger gränserna för den kommunala kompetensen. Det får då förutsättas att de kommunala fordonen följer de övriga villkor för parkering som har uppställts i syfte att "ordna trafiken".

Grunderna för hur avgifterna skall beräknas bör i fortsättningen liksom hittills beslutas av fullmäktige i kommunen. Beslut om att en viss parkeringsplats skall vara avgiftsbelagd fattas nu – inom de ramar som fullmäktige fastställt – genom lokala trafikföreskrifter. Inte heller i detta avseende behövs någon ändring i gällande ordning. Till frågorna om det praktiska förfarandet återkommer jag i det följande.

2 § KAL bör ändras i enlighet med vad jag nu anför. I mitt förslag till ny lydelse av paragrafen har jag använt det kortare uttrycket "allmänna platser" i stället för uttrycket "gata, torg eller annan allmän plats". Någon saklig förändring innebär inte det ändrade uttryckssättet.

3.3.3 Vägtrafikkungörelsen

Tomtparkeringsutredningen och trafiksäkerhetsverket har behandlat ett flertal frågor som berör VTK:s bestämmelser. Jag avser att nu informationsvis ta upp några av dessa frågor, nämligen om platsreservation för boende, om formerna för kommunernas beslut om boende- och nyttoparkering samt om besvärsrätten över sådana beslut.

Platsreservationer

Frågan om reservation av parkeringsplatser på gatumark behandlades i propositionen om försöksverksamhet med boendeparkering. Dåvarande departementschefen anförde bl. a. att VTK enligt sina ordalag inte hindrar att parkeringsplatser på gatumark reserveras för vissa kategorier av personer. Så sker bl. a. i fråga om rörelsehindrade. Inte heller fann han att byggnadslagens (1947:385, omtryckt 1981:872, ändrad senast 1983:517) bestämmelser om att gator skall upplåtas till allmänt begagnande hindrade platsreservation. Han förutsatte därvid att det inte skulle bli fråga om att upplåta en exklusiv rätt för en viss person att använda en viss parkeringsplats. Trafikutskottet lämnade det anförda utan erinran (TU 1979/80: 6).

Utredningen diskuterar ingående det lämpliga och riktiga i att parkeringsplatser reserveras för boende (s. 82 ff). Parkeringsplatser på gatumark bör enligt utredningen normalt inte förbehållas en viss kategori trafikanter. Att i samband med boendeparkering upplåta bestämda platser till individuella personer kan, menar utredningen fortsättningsvis, inte anses stå i överensstämmelse med byggnadslagstiftningens princip om att gator skall vara upplåtna till allmänt begagnande. Inte heller reservation av parkeringsutrymme på gata för dem som bor inom en eller flera enskilda fastigheter står enligt utredningen i överensstämmelse med denna princip. I fråga om att reservera parkeringsutrymme för samtliga boende i en boendezon resonerar utredningen annorlunda. En sådan ordning kan, menar utredningen, knappast anses medföra att marken inte längre skulle vara upplåten till allmänt begagnande. Utredningen pekar på den praktiska olägenheten att reservation av parkeringsplatser kan leda till att dyrbart parkeringsutrymme står outnyttjat. Normalt bör inte parkeringsutrymmet

delas upp mellan boende och besökande. De bör i stället konkurrera om utrymmet. I undantagsfall kan emellertid, enligt utredningen, utrymme behöva reserveras för de boende.

Bland de remissinstanser som yttrat sig i denna fråga är Stockholms kommun och trafiksäkerhetsverket kritiska mot uttrycklig platsreservation för de boende. Trafiksäkerhetsverket anför, att om det verkligen finns ett behov av att förbehålla de boende vissa parkeringsplatser, bör det ske genom ändring av detaljplanen. Sundbybergs kommun däremot framhåller att det för kommunens del är väsentligt att det blir klarlagt att det är möjligt med viss platsreservation på gatumark.

För egen del vill jag anföra följande. Liksom utredningen anser jag att det inte är oförenligt med principen om gatas upplåtande till allmänt begagnande att reservera parkeringsutrymme för samtliga boende inom ett visst område. Jag vill heller inte utesluta att det kan finnas områden där platsreservation är praktisk och lämplig. En kommun bör därför inom ramen för ett boendeparkeringssystem undantagsvis kunna reservera platser för samtliga boende inom ett visst område. Detta bör komma till uttryck i VTK. Erforderligt bemyndigande för regeringen att besluta om detta finns i lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (omtryckt 1978: 233, ändrad senast 1982: 167).

Formerna för kommunernas beslut om boende- och nyttoparkering

Kommunfullmäktige har enligt 2 § KAL (både i den nu gällande och i den av mig föreslagna lydelsen) att besluta ramarna för parkeringsavgifterna i kommunen. De närmare parkeringsvillkoren såsom avgiftsbeläggning av vissa parkeringsplatser, tidsbegränsning av parkering och parkeringsförbud beslutas av kommunen (trafiknämnden) genom lokala trafikföreskrifter enligt 147 § VTK. Enligt 159 § VTK kan kommunen (trafiknämnden) också medge undantag från lokala trafikföreskrifter om parkering. VTK ger kommunerna mycket vida ramar både att utforma lokala trafikföreskrifter och att medge undantag från dem.

I försöksverksamheten har både boende- och nyttoparkeringen konstruerats som individuella undantag från i övrigt gällande parkeringsbestämmelser.

Trafiksäkerhetsverket har med instämmande från samtliga remissinstanser som yttrat sig föreslagit att nyttoparkering skall utformas som generella undantag från vissa parkeringsbestämmelser i lokala trafikföreskrifter.

Tomtparkeringsutredningen konstaterar att boendeparkering kan införas antingen genom lokala trafikföreskrifter eller genom att individuella undantag beviljas från föreskrifterna. Utredningen anför att konstruktionen med undantag var lämplig i försöksverksamheten. Med ett mer permanent system, där boendeparkering i vissa större städer snarare kommer att bli regel än undantag, menar dock utredningen att regleringen bör ske genom

lokala trafikföreskrifter. Utredningen föreslår att detta anges i VTK och att det också anges där att det är kommunen som prövar om en enskild person skall få tillstånd att parkera enligt de särskilda boendereglerne.

Bland remissinstanserna är uppfattningarna om utredningens förslag delade. Kommunförbundet tillstyrker i och för sig förslaget, men menar att en möjlighet att ordna boendeparkering dispensvägen bör kvarstå för mindre orter där systemen kan väntas omfatta endast få boende. Bl. a. Stockholms och Solna kommuner kritiserar förslaget. Invändningarna består främst i att kommunerna inte gör någon administrativ vinst genom att fatta beslutet i form av en lokal trafikföreskrift, eftersom det individuella fallet ändå måste prövas. Vidare befarar kommunerna ökade kostnader, eftersom lokala trafikföreskrifter enligt gällande bestämmelser måste utmärkas med vägmärken.

För egen del anser jag att så goda skäl talar för båda lösningarna att kommunerna även när det gäller det praktiska tillvägagångssättet vid utformningen av boende- och nyttoparkering bör ha valfrihet. Om en kommun avser att reservera platser för de boende måste det emellertid ske genom lokala trafikföreskrifter. Med anledning av påpekandet om kostnaderna för utmärkning av lokala trafikföreskrifter vill jag framhålla att det – oavsett vilken beslutsform en kommun väljer – är nödvändigt med tydlig och klar information till trafikanterna.

Besvärsrätt

Tomtparkeringsutredningens förslag innebär att beslut om tillstånd att få parkera på boendevillkor kommer att kunna överklagas i samma ordning som andra beslut som en trafiknämnd fattar, dvs. genom besvär hos länsstyrelsen. Trafiksäkerhetsverket föreslår att beslut om nyttodispenser inte skall kunna överklagas.

Remissinstanserna har lämnat utredningens förslag utan erinran. Flera instanser är däremot negativa mot trafiksäkerhetsverkets förslag. Länsstyrelsen i Stockholms län t. ex. finner inte att det finns skäl att fränkänna en enskild sökande besvärsrätt, eftersom sådan besvärsrätt finns vid andra beslut om lokala trafikföreskrifter och undantag därifrån. Länsstyrelsen tillägger att den förväntar sig en ökning av antalet besvär både i fråga om boende- och nyttoparkering och att ökningen innebär att länsstyrelsen måste tillföras nya resurser. Trafiknämnden i Stockholm anför att det är angeläget att möjligheten till besvär behålls för undvikande av misstankar om godtyckligt meddelade beslut.

För egen del vill jag anföra följande. Som framgår av vad jag har anfört tidigare bör kommunerna lämnas en stor frihet att – med utgångspunkt i de lokala förhållandena – själva bestämma hur boende- och nyttoparkeringsystemen skall vara uppbyggda. Det är inte lämpligt att statliga myndigheter överprövar dessa principer. Jag anser därför inte att det skall vara möjligt att överklaga beslut i dispens- och behörighetsärenden.

Vad jag nu har anfört om platsreservationer, formerna för kommunernas beslutsfattande och besvärsrätten föranleder vissa ändringar i VTK. Om mina förslag godtas avser jag därför att återkomma till regeringen med förslag till sådana ändringar. Såvitt gäller frågan om besvärsrätt krävs viss anpassning också av lagen om trafiknämnd. Jag återkommer till detta senare.

3.3.4 Lagen (1978:234) om trafiknämnd

Mitt förslag: En uttrycklig bestämmelse om att det är trafiknämnden som skall fatta beslut om parkeringstillstånd på grund av lokala trafikföreskrifter om boendeparkering tas in i 1 § trafiknämndslagen. Regeringen får i 4 § trafiknämndslagen bemyndigande att föreskriva om inskränkningar i rätten att överklaga trafiknämndernas beslut.

Tomtparkeringsutredningens förslag: Utredningens förslag överensstämmer med mitt såvitt avser 1 §.

Skälen för mitt förslag: Samtliga frågor i kommunen som rör trafik bör handhas av trafiknämnden. För den kommun som väljer att utforma sitt boendeparkeringssystem som individuella dispenser följer redan av nuvarande bestämmelser att det är trafiknämnden som skall fatta besluten.

Som jag nämnde i samband med att jag behandlade vissa frågor som berör VTK, anser jag att beslut i ärenden om nyttoparkeringsdispenser eller om behörighet att nyttja ett boendeparkeringssystem inte skall kunna överklagas. Bestämmelser om rätt att överklaga trafiknämndernas beslut finns i trafiknämndslagen, medan alla andra bestämmelser som reglerar grunderna för trafiknämndernas verksamhet finns i VTK. För att tillräckligt noggrant kunna precisera vilka beslutstyper som skall omfattas av fullföljdsförbudet bör också bestämmelserna härom tas in i VTK. Detta förutsätter emellertid att regeringen i trafiknämndslagen får ett bemyndigande att föreskriva om inskränkningar i den annars gällande fullföljdsrätten.

4 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i lagen (1957:259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m.,
2. lag om ändring i lagen i lagen (1978:234) om trafiknämnd.

Det under 1 angivna förslaget har upprättats i samråd med chefen för civildepartementet.

De upprättade lagförslagen är enkla och okomplicerade. Jag anser därför att lagrådets hörande saknar betydelse och kan underlåtas.

5 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta de upprättade lagförslagen.

6 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Sammanfattning av betänkandet Ds K 1984: 1 Boendeparkering på gatumark

I slutet av 1970-talet aktualiserades i Sverige frågan om s. k. boendeparkering på gatumark. Sedan år 1980 har det varit möjligt för kommunerna att bedriva försöksverksamhet med sådan parkering. En förutsättning har dock varit att regeringen lämnat sitt tillstånd till verksamheten.

Fem kommuner har gjort försök med boendeparkering, nämligen Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Sundbyberg. Kommunernas erfarenheter är i stort positiva.

Dessa erfarenheter har tagits i beaktande när tomtparkeringsutredningen lämnar sitt förslag till en mera permanent reglering av möjligheterna att införa boendeparkering. I betänkandet lämnas också en redogörelse för de försök som gjorts.

Boendeparkering innefattar särskilda förmåner för dem som bor inom ett visst område (boendezon) att parkera på gatumark inom området. De boende kan gynnas såväl i fråga om parkeringsutrymme och tidsbegränsning som i fråga om avgifter. Utredningen föreslår att i vägtrafikkungörelsen (1972:603) resp. i lagen (1957:259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelse på allmän plats, m. m. slås fast att kommunerna får bereda boende inom vissa områden speciella förmåner i dessa avseenden. – Parkeringsplatser på gatumark skall få reserveras för dem som bor inom en boendezon. På platser där parkering normalt endast får ske för begränsad tid skall boende kunna få parkera under längre tid. Avgift för parkering skall kunna tas ut efter lägre taxa för boende. Av dem skall avgift också kunna tas ut som engångsbelopp för en längre period. En förutsättning för att avgift skall få tas ut skall alltså vara att det behövs för att ordna trafiken.

Kommunerna skall själva få avgöra om boendeparkering skall införas inom kommunen och hur parkeringssystemet i så fall skall utformas närmare. Något särskilt tillstånd av regeringen skall alltså i fortsättningen inte behövas.

TRAFIKSÄKERHETSVERKET

1984-01-30

69-832624

Statsrådet och chefen för
kommunikationsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Utvärdering av försöksverksamhet med nyttoparkering

(7 bilagor)

I beslut den 7 april 1983 (RS 525/83) uppdrog regeringen åt trafiksäkerhetsverket att utvärdera de hittillsvarande erfarenheterna av försöksverksamheten med nyttoparkering. Uppdraget anger också att om resultatet av utvärderingen ger anledning till det, skall verket lämna förslag till hur verksamhet med nyttoparkering bör vara utformad i framtiden. Trafiksäkerhetsverket skall vid uppdragets fullgörande samråda med rikspolisstyrelsen, tomtparkeringsutredningen, de berörda kommunerna samt Svenska kommunförbundet.

Genom ändringen (1979: 1084) i lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m. har regeringen möjlighet att medge att kommuner som regeringen bestämmer får bedriva försöksverksamhet med nytto- eller boendeparkering. Intill dess regeringens beslut om utvärdering togs, hade Stockholms, Göteborgs, Lunds, Sundbybergs, Gävle och Solna kommuner erhållit tillstånd att bedriva försök med nyttoparkering.

Trafiksäkerhetsverket, som undersökt tillämpningen av nyttokort i de orter som fått regeringens medgivande till försök ävensom orter där frågan väckts utan att någon försöksverksamhet påbörjats, vill mena att försöksverksamheten visat så positiva erfarenheter att försöksverksamheten kan avslutas och systemet med nyttokort permanentas. För att detta skall kunna ske krävs ändring av grundbestämmelserna på ett flertal punkter (i förordning (1976: 1128) om felparkeringsavgift, lag (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats m. m. samt vägtrafikkungörelsen (1972: 603) (VTK) närmare redovisade i bilaga 5-7).

Detta för att få ett smidigt fungerande system och inte minst för att undvika de olägenheter som framkommit i hittillsvarande försök med nyttokort.

Med undantag för Stockholm och Göteborg har försöken antingen pågått kort tid eller har få nyttokort utfärdats. Underlaget är i detta avseende begränsat och medger inte några alltför långtgående slutsatser. Den av verket genomförda utredningen har dock visat att nyttoparkeringen upp-

levs som positiv och att det är enda verkliga alternativet att lösa praktiska problem med nu gällande parkeringsrestriktioner.

På motsvarande sätt rapporteras också försöken med nyttoparkering i Stockholm och Göteborg som ett nödvändigt instrument för att på ett praktiskt sätt klara vissa funktioner i samhället. Underlaget är här vida större då försöken pågått längre.

Då det gäller den av verket genomförda utredningen och därav betingade förslag till nya eller modifierade grundbestämmelser kan redovisas följande.

Allmänna överväganden

Som redovisats ovan ser man i de stora kommunerna systemet med nyttokort som ett bra men framför allt nödvändigt förfarande för att klara vissa funktioner i samhället. En stor fara ligger dock i ett alltför frikostigt meddelande av nyttokort då det därvid kan befaras att sträckor med förbud att parkera fordon i mycket stor utsträckning blir ockuperade av fordon med nyttokort. Detta innebär att fordon i distributionstrafik och andra med motsvarande behov av kort angöring för exempelvis lastning eller lossning av gods blir hindrade och kan tvingas till en uppställning som är till men för såväl framkomligheten som trafiksäkerheten. Dessa konsekvenser har observerats och hålls under uppsikt i de berörda kommunerna. Någon lösning eller åtgärd för att komma tillrätta med olägenheten är emellertid inte redovisad.

I sammanhanget kan pekas på att Sundbybergs kommun valt att endast låta nyttokorten gälla på platser där parkering är tillåten under begränsad tid och mot avgift. En teknik som också andra kommuner överväger.

Parallellt med undersökningen i försökskommunerna (Stockholm, Göteborg, Lund, Sundbyberg, Gävle och Solna) studerades situationen i Jönköping, Helsingborg, Hässleholm, Malmö, Sundsvall, Uddevalla, Umeå, Uppsala och Örebro där det var bekant för verket att systemet med nyttokort övervägts. Syftet med denna senare studie var att kartlägga eventuella alternativ till och argument mot systemet med nyttoparkering.

Resultatet av studien visar att, om man bortser från Helsingborgs och Hässleholms kommuner, det finns ett stort problem med nu gällande bestämmelser nämligen att det saknas formell möjlighet att på ett enkelt sätt medge undantag från avgiftsplikten vid avgiftsbelagd parkering. Generella undantag i större omfattning från förbudet att parkera fordon upplevs som eller anses utgöra en nackdel och vara till hinder för flertalet trafikanter. Däremot syns flera av de aktuella kommunerna vara beredda att medge att fordon, som är nödvändiga för att dess förare på ett rationellt och ändamålsenligt sätt skall kunna utföra sitt arbete, får vara uppställda längre tid i markerade parkeringsplatser än vad för platsen gällande tidsbegränsning generellt tillåter.

Förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift

Från den pågående försöksverksamheten anser sig trafiksäkerhetsverket kunna konstatera att problem uppkommer när nyttokorten blir många inom en kommun. Ett sätt att motverka detta problem är att iaktta stor restriktivitet vid meddelandet av aktuella kort. Sannolikt medför ett sådant tillvägagångssätt att gränsdragningsproblem uppstår och innebär i vart fall inga förenklingar av systemet som sådant.

Nyttoparkeringen med alla sina olika villkor och undantag är ett väsentligt avsteg från syftet med lag (1976:206) och förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift, som egentligen tillkom för att skapa enkla regler för övervakning och beivrande av felaktiga uppställningar av fordon. Detta innebär att övervakningen av nyttokortens användning har blivit komplicerad. Ett sätt att förenkla övervakningen kan enligt verkets mening vara att göra denna avhängig de olika tillståndens villkor. För att detta skall vara möjligt krävs ändring i förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift så att lagen om felparkeringsavgift blir tillämplig även i fråga om överträdelser av villkor knutna till beslut om undantag enligt 159 § VTK från lokal trafikföreskrift om parkering. I bilaga 7 till denna skrivelse redovisas föreslagen ny lydelse av den aktuella grundbestämmelsen.

Lag (1957:259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelse-er på allmän plats m. m. (KAL)

Systemet med nyttoparkering torde av utredningsmaterielet att döma kunna påstås ha kommit för att stanna i ena eller andra formen. Resultaten av de olika försöken samt de överväganden som förevarit har tydligt understrukt detta och det torde så vitt verket förstått nu närmast vara en fråga om att finna optimala former för tillämpningen av ett sådant system.

Verket har vid sina överväganden funnit att det i grundbestämmelserna för nyttokorten måste ges utrymme för olika avgiftsuttag för parkering och avgiftssättning delvis på olika grunder. Detta kan förslagsvis ske i KAL. I bilaga 5 till denna skrivelse redovisas ett detaljerat förslag till modifierade bestämmelser. Då verket nu föreslår att försöksverksamheten upphör har den tillfälliga bestämmelsen om försök samtidigt föreslagits utgå.

Underlaget från kommunerna syns ge belägg för att det många gånger är avsaknaden av möjligheter till avgifts- och/eller tidsdifferentiering för olika trafikantslag vid parkering, som gett upphov till flertalet diskussioner om nyttokort. Mot den bakgrunden och genom en klarare angivelse om möjligheterna att ta ut ett belopp för en viss tid för parkering med eller utan undantag från gällande tidsbegränsning, kan färre antal generella undantag från förbud att parkera fordon uppnås. Enligt trafiksäkerhetsverkets uppfattning bör detta vara en medveten strävan, eftersom alltför många undantag från ett förbud erfarenhetsmässigt minskar förståelsen för regleringar i allmänhet och det aktuella förbudet i synnerhet.

Mot den föreslagna ändringen i KAL kan invändas att övervakningen i det aktuella förslaget egentligen inte blir enklare och att intentionerna med lag och förordning om felparkeringsavgift inte heller skulle uppfyllas i detta fall. Detta är dock inte hela sanningen då avgift lika ofta tas ut i trafikreglerande syfte som för att vara ett medel för att underlätta övervakningen av gällande tidsbegränsning för parkeringen. Därtill kommer att en parkeringsplats är avsedd för uppställda fordon till skillnad från en sträcka med förbud att parkera fordon där frihet från parkerade fordon är syftet med förbudet. Den tidsbegränsade parkeringen kan ses som ett instrument för att på ett balanserat sätt tillgodose medborgarnas behov av att använda bil för att uträtta ärenden i tätorternas centrala delar. Den måste dock då ställas i relation till den samhällsliga funktion rörelseidkare och andra har och vilka kan komma i fråga för nyttoparkering.

Det redovisade till trots vill dock verket mena att systemet med nyttoparkering bör kunna användas även för sträckor där parkeringsförbud enligt lokal trafikföreskrift råder. Det främsta skälet till detta är att vissa förbud att parkera fordon inte enbart har trafiksäkerhets- eller framkomlighetsfrämjande syfte och att det redan i vägtrafikkungörelsen och i en särskild förordning om undantag i vissa fall från lokala trafikföreskrifter om stannande och parkering (införd i TSVFS 1982: 60) ges generella undantag för vissa fordon från förbud att parkera.

Vägtrafikkungörelsen (1972:603) (VTK)

Försöksverksamheten med nyttokort har formellt förankrats i 5 § KAL. När verket med utgångspunkt i sin utredning finner att systemet med nyttoparkering bör permanentas måste regler för ett sådant system införas i grundbestämmelserna (jämför föreslagen lydelse i bilaga 6). Detta föreslås ske genom att i 159 § VTK införs ett nytt stycke mellan nuvarande tredje och fjärde styckena. Där föreslås stadgas att generellt undantag från lokala trafikföreskrifter om förbud att parkera fordon eller högsta tillåten tid för parkering prövas av den kommun som meddelat föreskriften. Undantag från längsta tid har tillagts i förtydligande syfte.

I 160 § VTK föreslås att ett nytt andra stycke införs mellan nuvarande första och andra styckena. Fortfarande med utgångspunkt i de erfarenheter som redovisats från kommunerna har i det föreslagna stycket precisrats de förutsättningar som formellt sett skall uppfyllas för erhållande av undantag eller nyttokort.

Frågan om beslut enligt föreslagna nya fjärde stycket i 159 § VTK skall kunna överklagas har varit föremål för överväganden. Verket har därvid stannat för ett alternativ som inte ger besvärsmöjlighet. Uppfattningen kommer till uttryck i förslaget till ändring av 170 § VTK (bilaga 6).

Utredningsmetoder

Den utredning som verket utfört för försökskommunerna samt studien i de kommuner som övervägt nyttokort har baserats på enkätundersökningar. I bilaga 1 redovisas de upplysningar för vilka uppgifter infordrats då det gällde försökskommunerna. Bilaga 3 upptar motsvarande enkät till övriga tillfrågade kommuner. Huvudpunkterna i det erhållna materialet har för försökskommunerna sammanfattats i bilaga 2 samt för övriga kommuner i bilaga 4 till denna skrivelse.

Under utredningsarbetet har därutöver kompletterande material eller förtydliganden inhämtats per telefon eller genom besök i några kommuner.

Förslag

Mot bakgrund av det redovisade föreslår trafiksäkerhetsverket att försöksverksamheten med nyttokort avslutas och att systemet med nyttokort permanentas. Verket föreslår dessutom att vissa grundbestämmelser i förordning (1976: 1128) om felparkeringsavgift, lag (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats m. m. samt vägtrafikkungörelsen (1972: 603) (VTK) ges en sådan lydelse som redovisas i bifogade bilagor 5–7.

Samråd

Denna skrivelse jämte bilagor har i enlighet med regeringens direktiv för uppdragets fullgörande överlämnats för synpunkter och samråd under hösten 1983 till rikspolisstyrelsen, tomtparkeringsutredningen, berörda försökskommuner samt Svenska kommunförbundet.

I det material som utsändes för samråd hade trafiksäkerhetsverket, med hänvisning till att verket uppfattade att nyttoparkeringen uppvisade likheter med den så kallade boendeparkeringen, i föreslagna ändringar av grundbestämmelserna även infogat förslag som beaktade boendeparkeringen.

Förslagen tillstyrktes utan erinran av Gävle, Göteborgs, Lunds och Solna kommuner samt Svenska kommunförbundet.

Rikspolisstyrelsen anförde att ett alltför generöst meddelande av nyttoparkeringstillstånd kan medföra olägenheter för andra trafikanter, men att faran för olägenheter i allt väsentligt kan undvikas om trafiksäkerhetsverket föreskriver restriktivitet i tillämpningen av tillståndsgivningen. Från Sundbybergs kommun framfördes den till tomtparkeringsutredningen tidigare angivna synpunkten om överväganden av vilka åtgärder som kan vidtas i syfte att tillgodose kommunernas behov av att – där trafikförhållandena på platsen så medger – till enskild under viss tid upplåta visst bestämt gatumarksområde för parkeringsändamål.

Stockholms kommun anförde att det av 2 § KAL hör framgå att avgift även får tas ut för "nyttoparkering" på plats där förbud att parkera fordon gäller enligt lokal trafikföreskrift, att det bör anges direkt i 147 § VTK att

avgiftsuttag för parkering meddelas som lokal trafikföreskrift och angivel- sen härom i 2 § KAL utformas som en hänvisning, samt att den som berörs av ett beslut om "nyttokort" även fortsättningsvis skall kunna föra talan mot detta och att denna rätt tas in i 4 § i lag (1978: 234) om trafiknämnd.

Vad Stockholms kommun anført om "avgiftsuttag på sträcka med par- keringsförbud" har beaktats genom en justering av förslaget till ändring av 2 § KAL, medan verket i övrigt vidhåller sitt förslag då trafiksäkerhetsver- ket anser ett förtydligande i VTK obehövt respektive att det är kommu- nens bedömning som skall gälla i frågor om undantag för nyttoparkering. Rätten att besluta om olika uttag strider mot likställighetsprincipen och bör ges stöd i lag.

Tomtparkeringsutredningen har anført att utredningen avser föreslå att boendeparkering regleras som lokal trafikföreskrift. Då trafiksäkerhetsver- ket anser att nyttokort bör vara ett undantag från eljest gällande bestäm- melser och meddelas med stöd av 159 § VTK, så har verket ändrat sitt ursprungliga förslag att behandla nytto- och boendeparkering parallellt.

Tomtparkeringsutredningen har också föreslagit att frågan om nyttopar- kering skall få tillåtas på parkeringsförbjuden sträcka blir föremål för nytt övervägande, att uttrycket "skilda kategorier av trafikanter" i förslaget till lydelse av 2 § KAL ersätts med ett uttryck som direkt tar sikte på de grupper som är avsikten att särbehandla samt att även faktorer som exem- pelvis tillgång och efterfrågan på parkeringsplatser bör kunna vägas in vid bestämningen av avgiften för nyttokort. Efter förslag från tomtparkering- utredningen har verket ändrat "engångsbelopp" till "engångsbelopp för en viss tidsperiod" i förslaget till ändring av 2 § KAL.

Vidare har tomtparkeringsutredningen ansett att 2 § andra stycket i KAL enligt förslaget fått en alltför vidsträckt formulering liksom också uttrycket "annan verksamhet som tillgodoser ett allmänt intresse eller som är av särskild betydelse för den enskilde" i förslaget till lydelse av 160 § VTK. Utredningen anser inte heller att enskilda sökandens rätt att klaga över beslut om nyttoparkering bör begränsas.

I den slutliga handläggningen av detta ärende har undertecknad general- direktör beslutat i enlighet med styrelsens uppdrag. Föredragande har varit byråchef Jan Hagberg.

Lars Peterson

Författningsförslagen i betänkandet Ds K 1981: 1 Boendeparkering på gatumark

1 Förslag till

Förordning om ändring i vägtrafikkungörelsen (1972: 603)

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikkungörelsen (1972: 603) dels att 147 § skall ha nedan angivna lydelse, dels att i kungörelsen skall införas en ny paragraf, 159 b §, av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

147 §¹

Särskilda trafikregler för viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom visst område meddelas genom lokala trafikföreskrifter utom i fall som avses i 151 och 154 §§.

Genom lokal trafikföreskrift får meddelas

1. förbud mot trafik med fordon av visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet,
2. föreskrift om körriktning,
3. förbud mot provkörning eller sådan övningskörning som avses i 72 § körkortsförordningen (1977: 722),
4. föreskrift om väjningsplikt med avvikelse från 37 eller 38 § eller om stopplikt vid vägkorsning,
5. föreskrift att väjningsplikt eller stopplikt skall gälla i stället för bestämmelserna i 57 § första stycket,
6. föreskrift om färdhastighet med avvikelse från 64 § eller med begränsning till lägre hastighet än som följer av 65 eller 66 § eller beslut som meddelats med stöd av 65 §,
7. förbud att stanna eller parkera fordon,
8. föreskrift om stannande eller parkering med avvikelse från 69 eller 71 §, 72 § 2, 5 eller 6, 73 § eller 74 § 3 eller 4,
9. föreskrift som avses i 32 § tredje stycket fordonskungörelsen (1972: 595),
10. föreskrift om axeltryck, boggitryck eller bruttovikt med avvikelse från 106 §,
11. föreskrift med inskränkning till mindre bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last än som tillåtes i 107 eller 109 §,
12. föreskrift om undantag från 118, 121 eller 122 §,
13. föreskrift om andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken.

Meddelas enligt andra stycket lokala trafikföreskrifter om parkering, får dessa innefatta särskilda regler för boende i ett visst område,

¹ Senaste lydelse 1980: 1116.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

om det behövs för att underlätta för dem att parkera inom området. Reglerna får avse rätt till vissa parkeringsplatser och längsta tillåtna tid för parkering.

Genom lokal trafikföreskrift får vidare bestämmas att viss väg eller vägsträcka skall anses som huvudled, motorväg eller motortrafikled. Utformas föreskriften så att huvudleder kommer att korsas varandra, skall väjningsplikt eller stopplikt regleras särskilt i korsningen, såvida inte annat följer av 37 §.

159 b §

Frågor om parkeringstillstånd på grund av lokala trafikföreskrifter som meddelats med stöd av 147 § tredje stycket prövas av kommunen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1985.

2 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1978: 234) om trafiknämnd**

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1978: 234) om trafiknämnd skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 §

I den utsträckning som regeringen med stöd av 2 § lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer har överlåtit åt kommun att meddela föreskrifter som avses i 1 § första stycket 8 nämnda lag, skall denna uppgift inom kommunen handhas av en trafiknämnd.

I den omfattning som regeringen har bemyndigat kommun att pröva frågor om undantag från föreskrift som avses i första stycket skall även denna uppgift handhas av trafiknämnden.

I den omfattning som regeringen har bemyndigat kommun att pröva frågor om undantag från föreskrift som avses i första stycket *eller om parkeringstillstånd på grund av sådan föreskrift* skall även denna uppgift handhas av trafiknämnden.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m.

dels att 5 § skall upphöra att gälla,

dels att 2 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Förslagen lydelse

2 §¹

För rätt att *under begränsad tid* begagna av kommun för allmän parkering upplåten plats å gata, torg eller annan allmän plats *må* kommunen, *där så finnes* påkallat för trafikens ordnande, uttaga avgift med det belopp som *erfordras* för att *tillgodose sagda ändamål*. Grunder för beräkning av sådan avgift beslutas av kommunfullmäktige. Därvid får föreskrivas att *rörelsehindrad* skall vara *befriad från skyldighet att erlägga avgift*.

För rätt att begagna av kommun för allmän parkering upplåten plats *på* gata, torg eller annan allmän plats *får* kommunen, *om det är påkallat för att ordna trafiken, ta ut* avgift med det belopp som *behövs för ändamålet*.

Grunder för beräkning av sådan avgift beslutas av kommunfullmäktige. Därvid får föreskrivas att *rörelsehindrade* skall vara *befriade från avgift*. *Om det behövs för att underlätta för dem som bor i ett visst område att parkera inom området, får avgift tas ut av de boende efter särskilda grunder eller som engångsbelopp för en viss period*.

För upplåtelse på allmän plats av särskild uppställningsplats för fordon, som brukas i yrkesmässig trafik för personbefordran, *må* kommunen uttaga avgift med belopp, som *erfordras* för att täcka kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985. Beslut om försöksverksamhet som regeringen meddelat enligt den upphävda paragrafen upphör att gälla den 1 januari 1986.

¹ Senaste lydelse 1978: 236.

Bilaga 4

Författningsförslagen i trafiksäkerhetsverkets rapport 1984-01-30 med utvärdering av försöksverksamhet med nyttoparkering

Förslag till ändring av lag (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelse å allmän plats, m. m.

Nuvarande lydelse

2§ För rätt att under begränsad tid begagna av kommun för allmän parkering upplåten plats å gata, torg eller annan allmän plats må kommunen, där så finnes påkallat för trafikens ordnande, uttaga avgift med det belopp som erfordras för att tillgodose sagda ändamål. Grunder för beräkning av sådan avgift beslutas av kommunfullmäktige. Därvid får föreskrivas att rörelsehindrad skall vara befriad från skyldighet att erlägga avgift.

För upplåtelse på allmän plats av särskild uppställningsplats för fordon, som brukas i yrkesmässig trafik för personbefordran, må kommunen uttaga avgift med belopp, som erfordras för att täcka kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen.

Föreslagen lydelse

2§ För rätt att under begränsad tid begagna av kommun för allmän parkering upplåten plats å gata, torg eller annan allmän plats må kommun, där så finnes påkallat för trafikens ordnande, uttaga avgift med det belopp, som erfordras för att tillgodose sagda ändamål. *På motsvarande sätt får kommun även ta ut avgift för parkering som kommunen bedömer angelägen för det allmänna eller för enskild näringsidkare på plats där parkering eljest är förbjuden enligt lokal trafikföreskrift. Avgift får tas ut som engångsbelopp för en viss tidsperiod som kan anses skäligt med hänsyn till allmängiltiga parkeringsavgifter inom kommunen eller inom del av kommunen och efter olika grunder för skilda kategorier av trafikanter.* Grunder för beräkning av avgift beslutas av kommunfullmäktige.

Beslut om avgiftsuttag meddelas av kommunen som lokal trafikföreskrift enligt 147§ vägtrafikkungörelsen (1972:603). Därvid får föreskrivas om undantag från avgiftsplikten för rörelsehindrad eller i övrigt om det är motiverat av administrativa eller praktiska skäl.

För upplåtelse på allmän plats av särskild uppställningsplats för fordon, som brukas i yrkesmässig trafik för personbefordran, må kommunen uttaga avgift med belopp, som erfordras för att täcka kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen.

Nuvarande lydelse

5 § De kommuner som regeringen bestämmer får bedriva försöksverksamhet som innebär avvikelse från föreskrifterna i 2 § första stycket. Sådana medgivanden får också innefatta rätt att ta ut avgifter efter olika grunder för skilda kategorier av trafikanter. Regeringen bestämmer de närmare villkoren för försöksverksamheten.

Föreslagen lydelse

5 § Utgår

Förslag till ändring av vägtrafikkungörelsen (1972: 603)

Nuvarande lydelse

159 § Frågor om --- vägverket.

Frågor om --- trafiksäkerhetsverket.

Frågor om --- vistas.

Frågor om --- vägverket.

Skall en fråga --- olägenhet.

160 § Undantag får --- olägenhet.

Meddelas --- villkor.

170 § Om talan mot beslut av kommun enligt denna kungörelse finns bestämmelser i lagen (1978: 234) om trafiknämnd.

Föreslagen lydelse

159 § Frågor om --- vägverket.

Frågor om --- trafiksäkerhetsverket.

Frågor om --- vistas.

Frågor om generellt undantag från lokala trafikföreskrifter som rör förbud att parkera fordon eller högsta tillåten tid för parkering prövas av den kommun som meddelat föreskriften.

Frågor om --- vägverket.

Skall en fråga --- olägenhet.

160 § Undantag får --- olägenhet.

Undantag enligt 159 § fjärde stycket får meddelas om det behövs för utövande av sådan näringsverksamhet som kommunen bedömer angelägen för det allmänna eller för enskild näringsidkare. Med näringsverksamhet jämställs även annan verksamhet som tillgodoser ett allmänt intresse eller som är av särskild betydelse för den enskilde. Generellt undantag skall avse visst fordon.

Meddelas --- villkor.

170 § Talan mot beslut av kommun enligt 159 § fjärde stycket får inte föras. Om talan mot annat beslut av kommun enligt denna kungörelse finns bestämmelser i lagen (1978: 234) om trafiknämnd.

Förslag till ändring av förordning (1976: 1128) om felparkeringsavgift*Nuvarande lydelse*

1 § Lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift tillämpas i fråga om överträdelse av 69 § första stycket, 71 §, 72 § 1, 2, 4, 5 och 7, 73 § samt 74 § första stycket 2, 4, 5 och 6 vägtrafikkungörelsen (1972: 603) eller av sådan lokal trafikföreskrift som rör stannande eller parkering och som har meddelats enligt 147 § andra stycket samma kungörelse eller 57 § andra stycket terrängtrafikkungörelsen (1972: 594) eller motsvarande bestämmelse i äldre författning.

Föreslagen lydelse

1 § Lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift tillämpas i fråga om överträdelse av 69 § första stycket, 71 §, 72 § 1, 2, 4, 5 och 7, 73 § samt 74 § första stycket 2, 4, 5 och 6 vägtrafikkungörelsen (1972: 603) eller av sådan lokal trafikföreskrift som rör stannande eller parkering och som har meddelats enligt 147 § andra stycket samma kungörelse eller 57 § andra stycket terrängtrafikkungörelsen (1972: 594) *eller föreskrift som meddelats i samband med beslut om undantag från lokal trafikföreskrift om stannande eller parkering enligt 159 § tredje eller fjärde stycket* vägtrafikkungörelsen (1972: 603) eller motsvarande bestämmelser i äldre författning.

Sammanställning av remissyttrandena över tomtparkeringsutredningens betänkande (Ds K 1984: 1) Boendeparkering på gatumark och trafiksäkerhetsverkets rapport den 30 januari 1984 med utvärdering av försöksverksamhet med nyttoparkering

Remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över betänkandet och rapporten avgetts av rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsverket (endast betänkandet), statens planverk, länsstyrelserna i Stockholms, Göteborgs och Bohus samt Västerbottens län, Göteborgs, Lunds, Luleå, Malmö, Sollentuna, Sundbybergs och Örebro kommuner, Hyresgästernas riksförbund, Motormännens riksförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Stockholms kommuns parkerings AB, Svenska kommunförbundet och Sveriges fastighetsägareförbund.

Länsstyrelsen i Stockholms län har bifogat yttranden från trafiknämnden i Stockholms kommun, tekniska nämnden i Solna kommun och Stockholms polisdistrikt. Länsstyrelsen i Västerbottens län har bifogat yttranden från Lycksele, Skellefteå och Umeå kommuner samt vägförvaltningen i länet.

Yttrande har dessutom inkommit från Föreningen Sveriges kommunala parkeringsbolag.

I följande sammanställning återges yttrandena något avkortade. Yttrandena har i möjligaste mån delats upp i ett boendeparkerings- och ett nyttoparkeringsavsnitt.

1 Boendeparkering

Rikspolisstyrelsen: Från polisiär synpunkt kan utredningens förslag tillstyrkas. Rikspolisstyrelsen vill dock framhålla önskvärdheten av att lokal polismyndighet hörs även i de fall boendeparkering införs genom dispens från lokal trafikföreskrift.

Trafiksäkerhetsverket: Trafiksäkerhetsverket delar utredningens uppfattning att kommunerna själva skall få avgöra om så kallad boendeparkering skall införas inom kommunen. Vidare är verket i allt väsentligt överens med vad utredningen anför under överväganden och förslag (sidan 70 ff) om exempelvis att andra lösningar än boendeparkering kan tillämpas (sidan 81) att boendeparkering egentligen endast bör bli aktuell i centrala områden med äldre tät bebyggelse (sidan 80) samt att det normalt torde vara bäst att låta boende och andra, som har intresse av att parkera i området, att konkurrera om tillgängliga platser (sidan 84).

Enligt trafiksäkerhetsverkets uppfattning är likheterna mellan nyttoparkering och boendeparkering större än skillnaderna. Den största likheten är att i båda fallen krävs en individuell behovsprövning och att ett eventuellt tillstånd förknippas med ett antal villkor för parkeringen. Detta talar enligt verkets mening för att både nyttoparkering och boendeparkering bör behandlas enligt 159 § vägtrafikkungörelsen (1972: 603) (VTK) som undantag från lokala trafikföreskrifter.

Trafiksäkerhetsverket anser att boendeparkerare och andra som vill parkera sitt fordon i vanlig ordning bör få konkurrera om tillgängliga platser. Häri ligger att en avvägning måste ske mellan det antal boendeparkeringsstillstånd som meddelas och det parkeringsbehov som i övrigt föreligger. Ett sådant system innebär att ett boendeparkeringsstillstånd inte automatiskt ger rätt till en parkeringsplats. Enligt verkets mening skall det heller inte vara möjligt att på gata, som upplåtits för allmänt begagnande, eller på allmän plats som avsatts för allmänt parkeringsändamål, reservera parkeringsplatser för vissa kommuninnevånare. Om behov uppkommer av att endast låta vissa boende parkera på vissa parkeringsplatser anser verket att detaljplaneändringar skall göras på sätt utredningen beskrivit under avsnittet platsreservation (sidan 83).

Statens planverk: Verket delar tomtparkeringsutredningens uppfattning att möjligheter bör ges kommunerna att underlätta parkering på gatumark för boende inom ett visst område.

Enligt planverkets bedömning ger föreslagna ändringar av lagar och förordningar kommunerna erforderligt handlingsutrymme för att i varje enskilt fall välja bästa form för reglering av boendeparkering resp. nyttoparkering.

Införande av bostadsparkering på gatumark och av nyttoparkering måste föregås av en allsidig bedömning av de *positiva* effekterna på de boendes parkeringssituation, på tomtmarkens utnyttjande för lek och utevistelse samt på begränsning av bilanvändning för arbetsresor ställda mot de *negativa* effekterna på de berörda gatornas gatumiljö, trafiksäkerhet och framkomlighet.

Om utredningens förslag till lagändringar genomförs bör därför enligt planverkets mening allmänna råd utarbetas som bl. a. klargör hur en utvärdering lämpligen kan ske och hur parkeringsregleringen kan utformas.

Länsstyrelsen i Stockholms län: Länsstyrelsen ansluter sig till tomtparkeringsutredningens bedömning att försöksverksamheten med boendeparkering gett så positiva erfarenheter att den bör permanentas.

Länsstyrelsen tillstyrker i huvudsakliga delar den föreslagna utformningen av parkeringssystemen. Vissa frågor har länsstyrelsen funnit skäl att närmare kommentera.

Som tomtparkeringsutredningen slagit fast bör bostadsparkering i första hand ske på tomtmark. Länsstyrelsen understryker vikten av, att boendeparkering på gatumark endast kommer i fråga inom sådana bebyggelseom-

råden där tillgången på garageplatser eller andra lämpliga parkeringsplatser utanför gatumark är otillräckliga, att systemet utformas så att efterfrågan på tomparkering upprätthålls och att kommunernas parkeringsnormer inte påverkas.

I likhet med trafiknämnderna i Stockholms och Solna kommuner anser länsstyrelsen att boendeparkeringssystemet bör uppfattas som en undantagsföreteelse.

På de av trafiknämnden i Stockholm angivna skälen bör boendeparkeringen enligt länsstyrelsens mening utformas som undantag från lokala trafikföreskrifter. (Vad trafiknämnden i Stockholm anfört återges nedan.)

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: Länsstyrelsen tillstyrker tomparkeringsutredningens förslag.

Länsstyrelsen i Västerbottens län: Utredningen har uttömmande och insiktsfullt belyst och analyserat de utvalda kommunernas försöksverksamheter. De konsekvenser som belysts för pendling, miljö, tomtmarksparkering, avgiftssystem m. m. motiverar väl föreslagna författningsändringar. Länsstyrelsen konstaterar att de spörsmål som utredningen söker en lösning på huvudsakligen är att finna i större tätorters centrala bebyggelse med dåliga förutsättningar för tomtmarksparkering.

Utredningen uttalar den uppfattningen att principen om bostadsparkering på tomtmark bör gälla som huvudregel och att boendeparkeringen bör införas endast där tillgången är klart otillräcklig och inte kan avhjälpas inom överskådlig tid. Detta synsätt är enligt länsstyrelsens mening fundamentalt.

Där brist råder på parkeringsplatser är det inte sällan fråga just om intrång på allmän platsmark, som i stadsplan åsyftats utgöra park eller plantering. I sådana fall bör det understrykas att förändringen till parkeringsytor i regel bör avgöras genom planändring och inte genom ställningstaganden i gatukontor eller trafiknämnd. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang – då försöksverksamheterna uppenbarligen har varit en fråga för enbart dessa tekniska organ – därför starkt understryka vikten av att ifrågavarande planering sker i samråd med byggnadsnämnden. Nämndens ansvar och insikter i markanvändningsfrågorna, såväl övergripande som i detalj beträffande bebyggelse, bevarande, trafik m. m. är av obestridlig betydelse i också nu utredda sektorsavscenden.

Göteborgs kommun: Förslaget till ändrad lagstiftning för att möjliggöra en permanentning av pågående försöksverksamhet med boendeparkering på gatumark innebär att kommunen får de ramar och den flexibilitet som erfordras för att lösa parkeringsfrågorna på ett tillfredsställande sätt. Lagförslaget tillstyrks.

Lunds kommun tillstyrker förslaget till boendeparkering.

Luleå kommun anför att boendeparkering med långtidsparkering på gatan kan vålla problem vintertid i kommunen.

Lycksele kommun har inte några större problem med parkering på gatuumråden men tillstyrker författningsändringen som ger kommunerna denna rätt att bestämma om parkeringsfrågorna.

Den främsta målsättningen bör vara, om möjlighet finns, att ändra stadsplanen så att vissa delar av allmän platsmark ändras till specialområden för parkering.

Kommunstyrelsen i *Malmö kommun* har utan eget yttrande sänt in utlåtanden som styrelsen inhämtat från byggnadsnämnden, fastighetsnämnden och gatunämnden. Fastighetsnämnden har i princip inget att erinra mot förslaget. Byggnadsnämnden anför bl. a.: Sammanfattningsvis finner byggnadsnämnden att det framlagda förslaget till ändrad lagstiftning för boendeparkering är positivt och att det är angeläget att det förverkligas. Byggnadsnämnden tillstyrker därför förslaget. Gatunämnden anför bl. a.: Att i befintligt gatunät ge väghållaren möjlighet att prioritera parkering för de boende måste anses vara en betydligt smidigare och mer lättillämpad form av boendeparkering än att parkeringsplatser överförs till specialområden, som i parkeringsbolagets regi hyrs ut till de boende. Under alla förhållanden är det inte lämpligt att gå via specialområde då det gäller parkeringsplatser i körbanan. Det kan också vara tveksamt att tillämpa detta system avseende parkeringsplatser omedelbart intill en körbana. Erfarenheter från Rörsjöstadens pekar mot vissa problem. Därför anser gatunämnden att det nu framlagda förslaget är mycket lämpligt och föreslår att kommunen i sitt yttrande tillstyrker det.

Gatukontoret i *Skellefteå kommun* finner förslaget till boendeparkering vara motiverat och föreslår tillstyrkan utan erinran.

Solna kommun: Gemensamt för allmänna lokala trafikföreskrifter är att dessa skall tillkännages genom skyltsättning så att trafikanter som berörs upplyses vid parkeringstillfället och på den plats som det gäller.

Av detta följer, att begränsningar som föranleds av den av tomtparkeringsutredningen föreslagna lokala trafikföreskriften om boendeparkering skulle medföra en omfattande och komplicerad skyltsättning ute i kommunen. På de platser där boendeparkering tillåts måste nämligen på särskilt sätt anges vem som har rätt att parkera på andra villkor än vad som normalt gäller.

En jämförelse av nyttoparkering och boendeparkering som *undantag* från allmänt gällande parkeringsföreskrifter uppvisar så stora likheter med individuell behovsprövning och till parkeringstillstånden särskilt knutna villkor, att dessa bör behandlas enligt 159 § i vägtrafikkungörelsen (VTK) och inte utformas som en generell lokal trafikföreskrift.

Mot förslaget att med lokal trafikföreskrift införa boendeparkering talar även att dispensformen är att hänföra till undantagsverksamhet. Normalt skall parkeringsbehovet tillgodoses på tomtmark, vilket också utredningen påpekar, och inte tillgripas innan andra parkeringslösningar prövats. Av 159 § VTK bör därför framgå att viss restriktivitet skall gälla för dispensformerna.

Sollentuna kommun: Systemet med boendeparkering bör inte genomföras på i utredningen föreslaget sätt. För en kommun inom en så intimt samverkande region som Stockholmsregionen ter sig boendeparkeringen som orättvis, då den innebär att man gynnar boende i främst Stockholms innerstad, som redan genom läget på sin bostad bör bli betraktade som gynnade. Man missgynnar dem som inte lyckats få ett centralt boende utan tvingas pendla till sina arbeten i innerstaden med hänvisning till de i innerstaden väl utbyggda kollektiva förbindelserna.

På detta sätt vältrar Stockholm över bekymren på den omkringliggande regionen med otillräcklig pendeltågstrafik med låg resstandard och – jämfört med innerstaden – glesa eller mycket glesa förbindelser.

Det förtjänar i detta sammanhang att påpekas att ca 70% av de arbetande i innerstaden reser kollektivt till och från arbetet. Om boendeparkering införs allmänt leder detta till att fler arbetande får stora svårigheter att resa till och från sin arbetsplats, då man kan förutsätta att de som bor väl till kollektiva färdmedel redan utnyttjar dessa.

Det är således i en storstadsregion inte rimligt att en kommun ensidigt, utan att ta hänsyn till övriga kommuner, får besluta om boendeparkering. Här bör beslutanderätten tillkomma t. ex. länsstyrelsen.

Sundbybergs kommun: Kommunen har inte något att erinra mot genomförd utvärdering och förslag med anledning härav.

Kommunen har tidigare hemställt att tomparkeringsutredningen även bör överväga vilka åtgärder som kan vidtas i syfte att tillgodose kommunernas behov av att – där trafikförhållandena på platsen så medger – till enskild under viss tid upplåta visst bestämt gatumarksområde för parkeringsändamål. Denna fråga är för Sundbybergs del oerhört viktig då den är en del i hela lösningen av kommunens problem med parkering. I tätbyggda storstadsområden med stadsplanebestämmelser byggda på ett tomträttsinstitut där den allmänna marken börjar vid husliv uppstår stora svårigheter att lösa parkeringsfrågorna på ett tillfredsställande sätt. Därför vill kommunen ånyo starkt poängtera att även denna fråga bör ges sin lösning i detta sammanhang.

Trafiknämnden i Stockholms kommun: Trafiknämnden får inledningsvis med tillfredsställelse konstatera att det nu föreligger förslag som syftar till att ge kommunerna lagligt stöd för införande av boende- och nyttoparkering samtidigt som nämnden vill framhålla det angelägna i att det fortsatta lagstiftningsarbetet bedrivs med skyndsamhet.

Trafiknämnden delar tomparkeringsutredningens uppfattning att kommunerna skall få avgöra om boendeparkering skall införas i kommunen, och nämnden är i allt väsentligt överens med vad utredningen anför bortsett från den teknik som föreslås att boendeparkeringen i huvudsak skall regleras genom lokala trafikföreskrifter.

Det anges i förslaget, att skälen för boendeparkeringens reglering genom lokal trafikföreskrift är *dels* att sådan reglering är nödvändig om vissa

platser skall kunna reserveras för de boende *dels ock* att det är lämpligt att ge reglerna föreskrifts form eftersom boendeparkering i de större städerna kommer att kunna ses mer som en regel än som ett undantag.

Trafiknämnden är av den uppfattningen, att boendeparkering på gatumark främst lämpar sig för centrala områden med tät äldre bebyggelse. I sådana stadskärnor råder regelmässigt brist på parkeringsutrymme vilket till stor del beror på en hög besöksparkeringsfrekvens. Det är därför angeläget att det tillgängliga utrymmet utnyttjas så effektivt som möjligt och detta förhållande talar starkt emot att parkeringsplatser uteslutande reserveras för de inom området boende.

Det torde vidare förhålla sig så, att *boendeparkering på gatumark även fortsättningsvis skall betraktas som ett undantag* som skall tillgripas när andra uppställningsmöjligheter icke med rimliga resursinsatser kan tillskapas. Eftersom parkeringsutrymmen enligt vad som ovan anförts icke bör reserveras uteslutande för de boende kommer de lokala trafikföreskrifterna som innehåller boendeparkeringsregler att gälla endast en förhållandevis liten del av det totala antalet trafikanter som utnyttjar kommunens gatanät. Detta förhållande i förening med att lokala trafikföreskrifter endast bör innehålla regler av allmän giltighet talar för att boendeparkeringsreglerna icke skall ges formen av lokal trafikföreskrift.

Då trafiknämnden, även med det förslag som tomtparkeringsutredningen lagt, ändå måste fatta individuella behörighetsbeslut synes ej heller några administrativa fördelar kunna vinnas med det föreslagna systemet i förhållande till förfarings sättet vid en traditionell dispensgivning. Det torde dessutom förhålla sig så att det är lättare att underrätta en boendeparkera-re om de regler han har att iaktta i en särskild meddelad dispens än genom generellt utfärdade lokala trafikföreskrifter.

Trafiknämnden är vidare av den uppfattningen, att likheterna mellan boendeparkering och nyttoparkering är påfallande stora. Detta förhållande talar för att de olika parkeringsformerna behandlas på ett likartat sätt. Den metodik med undantag enligt 159§ vägtrafikkungörelsen som trafiksäkerhetsverket anvisat angående förfarings sättet vid meddelande av nyttoparkeringstillstånd bör med enkla kompletteringar av de av verket föreslagna författningsändringarna kunna tillämpas även på boendeparkeringsinstituet.

Örebro kommun: Kommunen instämmer helt i tomtparkeringsutredningens slutbetänkande vilket i korthet innebär att kommunerna själva får avgöra om boendeparkering skall införas och hur parkeringssystemet i så fall närmare skall utformas. De genomförda försöken med boendeparkering i de fem försökskommunerna synes väl styrka slutbetänkandets ställningstagande. Dessutom innebär förslaget att besluten flyttas närmare de människor som blir berörda, en utveckling som hälsas med tillfredsställelse, och som bör eftersträvas inom så många samhällssektorer som möjligt.

Hyresgästernas riksförbund: I likhet med utredningen anser förbundet att principen om bostadsparkering på tomtmark fortfarande bör gälla som huvudregel.

Boendeparkering bör endast införas där tillgången på garageplatser eller andra lämpliga tomtparkeringsplatser är klart otillräcklig och denna brist inte bedöms kunna avhjälpas inom överskådlig tid. Kommunerna bör i samråd med de boende och deras organisation själva avgöra om och var boendeparkering skall införas inom kommunen och hur parkeringssystemet skall utformas närmare.

Hyresgästernas riksförbund har inget att erinra mot de förslag till ändringar i gällande rätt som utredningen föreslår i syfte att ge kommunerna möjlighet att införa boendeparkering på gatumark.

Motormännens riksförbund: I fråga om tillämpningen vill M fästa uppmärksamheten på att avsikten är att bereda boende inom aktuella områden speciella förmåner. Härav följer att systemet med boendeparkering definitivt inte skall införas om man kan konstatera att de boende är tillfreds med redan gällande parkeringsbestämmelser.

NTF: Det finns ett legitimt behov för de boende att ha möjlighet att ha sina bilar uppställda i anslutning till bostaden utan att vara tvungna att flytta dem varje dag. Om antalet uppställningsplatser på tomtmark eller motsvarande inte är tillräckligt måste de boende beredas möjlighet att ha sina bilar uppställda på gatumark. NTF anser det riktigt att kommunerna ges den formella behörigheten att besluta om s. k. boendeparkering och att kommunerna själva skall avgöra hur parkeringssystemet skall utformas.

Stockholms kommuns parkerings AB: Enligt bolagets uppfattning bör boendeparkering på gatumark komma till användning i sådana områden där tomtmarksparkering inte kan erbjudas inom rimligt gångavstånd och där denna brist inte kan lösas inom överskådlig tid.

Boendeparkering på gata får således ej försvåra kommunens möjligheter att hävda byggnadslagstiftningens bestämmelser att anordna parkering. I annat fall uppstår en risk att ansvaret för parkeringens anordnande överflyttas till kommunen. Eftersom fastigheternas livslängd är lång blir även i sådant fall svårt att vid ändrad efterfrågebild tillgodose en ökad efterfrågan på parkeringsplatser. Om inga nya parkeringsanläggningar kommer att byggas kan gatuparkering komma att behöva tillgripas i en utsträckning att den till slut icke räcker till. Detta kan medföra allvarliga rubbningar i fastigheternas och näringslivets verksamhet och funktioner.

Vad beträffar boendeparkering på gatumark vill parkeringsbolaget slutligen uttrycka sin tillfredsställelse att beslutanderätten om hur parkeringen skall anordnas helt skall ankomma på kommunen.

Svenska kommunförbundet: Med hänsyn till att möjligheter saknas till en utbyggnad av tomtparkeringar i sådan omfattning att dessa kan ersätta gatumarksparkeringen för boende anser styrelsen att boendeparkering är

ett realistiskt alternativ. Behov torde kunna föreligga inte enbart i storstäderna utan även lokalt i medelstora och mindre tätorter.

Om boendeparkeringen skall kunna leda till minskat bilanvändande måste en låg taxa användas för boende och en högre för besökare. Styrelsen tillstyrker därför att taxorna differentieras. Avgiftsuttag nattetid kan i enstaka fall vara motiverat och bör således tillåtas.

Utredningen anser att regleringen av boendeparkering bör ske genom lokala trafikföreskrifter snarare än genom att individuella undantag från trafikföreskrifter meddelas. Detta kan vara riktigt i större tätorter med betydande behov av boendeparkering. På orter med blott lokala behov av boendeparkering kan emellertid individuella undantag vara enklare att använda. Båda typerna av reglering bör därför vara tillåtna.

Sveriges fastighetsägareförbund: Förbundet tillstyrker utredningens förslag till ändringar i vägtrafikkungörelsen (1972:603) och i lagen (1957:259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelse å allmän plats m. m.

Utredningen framhåller (s. 73) att det inte är realistiskt att bygga ut parkeringsmöjligheterna på tomtmark så att de förslår för dagens bilpark. Detta skulle medföra mycket höga kostnader och vara en betydligt större påfrestning på miljön i många äldre bebyggelseområden än vad en något så när kontrollerad bostadsparkering på gatemark innebär.

Förbundet är av samma uppfattning och vill särskilt peka på, att i samband med det stora förnyelseprogram av bebyggelsen som regeringen tagit initiativ till ("ROT-programmet") är det av mycket stor betydelse för möjligheten att genomföra en förnyelse att boendeparkeringen kan lösas på annat sätt än genom tomtmarksparkering. Förbundet anser att gatuparkering är ett bra alternativ.

Föreningen Sveriges kommunala parkeringsbolag: Målsättningen och huvudprincipen måste, enligt föreningens uppfattning, vara att bostadsparkering skall ske på tomtmark (kvartersmark). Kan sådan parkering erbjudas inom rimligt gångavstånd från bostaden, bör systemet med boendeparkering på gatemark inte tillämpas. Boendeparkering på gata kan i annat fall bli en både lättvindig och ekonomiskt sett lockande "lösning" av ett svårt stadsbyggnadsproblem utan en klar planmässig målsättning. Vissa områden i berörda kommuner där boendeparkering på gata införts på försök, inrymmer erforderligt antal bilplatser på "tomtmark" inom gångavstånd, varför boendeparkering på gata ej borde införts. Där det ej råder brist på bilplatser för bostadsparkering på tomtmark inom av byggnadsnämnden angivet rimligt gångavstånd, där uppställningstiden ej är begränsad och där kostnaden är normal, finns sålunda inget behov av boendeparkering på gata.

Enligt föreningens åsikt bör således boendeparkering på gatemark utnyttjas mycket restriktivt och endast tillämpas där kommunen efter en grundlig utredning visar att tomtmarksparkering inom rimligt gångavstånd

är otillräcklig och där denna brist bedöms inte kunna lösas inom överskådlig tid. Systemet kommer i annat fall att ur såväl planmässiga som ekonomiska synpunkter undergräva byggnadslagstiftningens målsättning om trafiksäkra och miljövänliga lösningar. Boendeparkering på gata kommer dessutom att avsevärt försvåra kommunens möjligheter att hävda fastighetsägarnas skyldighet att anordna parkering enligt byggnadsstadgans 53 § 3 mom., (och enligt PBL:s nya regler), vilket även utredningsmannen framhåller, och i stället kommer denna skyldighet att överflyttas på kommunen med därav följande konsekvenser för stadsplan och ekonomi. Detta förhindrar emellertid inte att nuvarande gatumark, som ej längre utnyttjas för rörlig trafik, genom stadsplaneändring eller framtida lagändring (t. ex. PBL) ges status som tomtmark (exempel finns bl. a. i Malmö) varefter kommunen kan disponera marken för parkering utan de hinder som nuvarande lagstiftning skapar.

2 Nyttoparkering

Statens planverk: Verket stöder också trafiksäkerhetsverkets bedömning att försöksverksamheten med nyttoparkering kan avslutas och att kommunerna bör ges möjligheter att generellt tillämpa systemet med nyttokort.

Länsstyrelsen i Stockholms län: Länsstyrelsen ansluter sig till trafiksäkerhetsverkets bedömning att försöksverksamheten med nyttoparkering gett så positiva erfarenheter att systemet nu bör permanentas.

Länsstyrelsen instämmer i TSV:s bedömning att ett alltför frikostigt meddelande av nyttokort kan medföra olägenheter för andra trafikantgrupper. Nyttoparkering föreslås, till skillnad från boendeparkering, kunna användas även för sträckor där parkeringsförbud råder enligt lokal trafikföreskrift. Om nyttokorten blir för många kan systemet med nyttoparkeringen även komma att motverka sitt eget syfte samt medföra behov av ytterligare trafikreglerande åtgärder, exempelvis stoppförbud på sträckor där det råder parkeringsförbud. Omfattande dispenser från parkeringsförbud torde också, såsom TSV framhåller, minska respekten för regleringar i allmänhet och det aktuella förbudet i synnerhet.

Mot bakgrund härav finner länsstyrelsen den föreslagna utformningen av bestämmelserna om nyttoparkering i 2 § första stycket KAL och 160 § andra stycket VTK vara alltför vidsträckt och kan komma att medföra en alltför generös bedömning. Bestämmelserna bör enligt länsstyrelsens mening utformas mer restriktivt och om möjligt också mer precist ange vem som skall kunna anses som nyttoparkerare.

TSV föreslår i 2 § andra stycket KAL att möjlighet ges att föreskriva undantag från avgiftsplikten om det är motiverat av administrativa eller praktiska skäl. TSV har inte närmare motiverat denna vidsträckta möjlig-

het till sådana undantag som skulle kunna komma att uppfattas som orättvisa av bilisterna.

Såsom länsstyrelsen tolkat förslaget skall beslut om nyttoparkering inte kunna överklagas av enskild sökande. Som skäl härför har TSV angett att det är kommunens bedömning som skall gälla. Länsstyrelsen finner inte att det föreligger skäl att fränkänna enskild sökande besvärsmätt. Beslut av trafiknämnd om lokal trafikföreskrift eller undantag därifrån kan enligt gällande bestämmelser överklagas av enskild även om kommunen själv meddelat den lokala trafikföreskriften. Beslut angående boendeparkering skall också kunna överklagas av enskild sökande enligt tomtparkeringsutredningens förslag.

I den pågående försöksverksamheten med nyttoparkering har förhållandevis många besvär anförts hos länsstyrelsen över vägrade tillstånd. Även om bestämmelserna om nyttoparkering utformas mer restriktivt torde en permanentning av försöksverksamheten medföra att besvärssärendena totalt sett kommer att öka. Denna ökning torde tillsammans med en ökning av antalet besvär över beslut om boendeparkering för länsstyrelsens del innebära att länsstyrelsen måste tillföras minst lika mycket resurser som nyligen sparats in genom överföring av vissa trafikärenden till andra beslutsinstanser.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län: Länsstyrelsen tillstyrker med nedan nämnda modifiering de förslag som trafiksäkerhetsverket framlagt.

I trafiksäkerhetsverkets utvärdering anges under rubriken "samråd" att tomtparkeringsutredningen lämnat vissa synpunkter på trafiksäkerhetsverkets förslag till författningsändringar. Länsstyrelsen delar den uppfattning som tomtparkeringsutredningen på detta sätt framfört.

De föreslagna ändringarna i författningarna måste naturligtvis anpassas efter varandra.

Länsstyrelsen i Västerbottens län: Länsstyrelsen har intet att erinra mot trafiksäkerhetsverkets utvärdering av nyttoparkeringar och förslagen till författningsändringar.

Lunds kommun: Kommunen tillstyrker förslaget till nyttoparkering. Erfarenheterna av den hittillsvarande försöksverksamheten i Lund har utvisat att ett stort behov av nyttoparkering föreligger i gator med parkeringsförbud, i första hand inom stadskärnan. De olägenheter som kan uppkomma vid nyttoparkering i sådana gator är, att de fordon för vilka parkeringsförbudet inrättats, exempelvis distributionsfordon, kan bli hindrade och tvingas till dubbelparkering. Detta är inte acceptabelt i stadskärnans trånga gatunät. Detta problem bör dock gå att bemästra genom återhållsamhet i meddelandet av nyttokort. Vidare kan den tillåtna uppställningstiden för fordon med nyttokort göras kortare på gator med parkeringsförbud än på gator eller parkeringsplatser med tidsbegränsad parkering. Vidare kan distributionstrafikens behov av angöringsutrymme i parkeringsförbudna gator tillgodoses genom anordnande av lastzoner, samtidigt som nyttokorten inte berättigar till uppställning i sådana zoner.

Luleå kommun: Det finns anledning att förändra lagstiftningen så att det i centrumområden går att tillämpa olika regler för nyttotrafik och övrig trafik. Den erfarenhet vi har i Luleå är att bestämmelserna om avgiftsbeläggning har för vår del visat sig lösa detta problem. I en kommun av Luleås storlek kan ifrågasättas om ett nyttokort för uppställning på plats där parkeringsförbud råder verkligen är lämpligt. Sannolikt skulle ett nyttokort utdelas frikostigare än nu använda dispenser.

Kommunstyrelsen i Malmö har gett in fastighets- och gatunämndernas utlåtanden utan eget yttrande.

Fastighetsnämnden har inte något att erinra i sak mot införande av nyttoparkeringsbestämmelser. Införandet av nyttokort kan vara ett smidigt sätt att underlätta berörda personers verksamhet. En viss restriktivitet i de lokala bestämmelserna är dock enligt nämndens mening nödvändig för att bibehålla framkomligheten framför allt för kollektivtrafik och distributionstrafik. I gatunämnden i Malmö har man hitintills i stället för nyttokort tillämpat ett system som innebär att de som har behov av sådan parkering – och man kan inte förneka att det finns behov därav – begär s. k. muntligt tillstånd vid varje tillfälle. Vederbörande ringer till trafikövervakningsenheten på Hjulhamngatan och får om så är möjligt och befogat erforderligt tillstånd. Vid samma tillfälle anvisas då vederbörande var uppställningen skall ske i närheten av den begärda platsen – en anvisning som försöker begränsa olägenheter för andra trafikanter i görligaste mån. Antalet muntliga tillstånd som på det här sättet beviljas dagligen växlar kring något tiotal. Det är klart att det är till förfång för näringslivet att behöva begära tillstånd vid varje enskilt tillfälle och det innebär också att kommunen går miste om de intäkter som nyttokortet kan medföra. Å andra sidan förhindrar systemet effektivt missbruk. Om man skall införa nyttokort så är det enligt gatunämndens mening lämpligt att begränsa tillstånden till att avse de delar av gatorna där parkering är tillåten, och tillstånden skall således innebära en rätt att stå längre tid än vad som annars är medgivet.

Under hänvisning till vad ovan anförts får gatunämnden tillstyrka att boendeparkering möjliggörs på gatumark och att nyttokort, om systemet införs, begränsas till att avse platser där parkering är tillåten.

Skellefteå kommun tillstyrker trafiksäkerhetsverkets förslag utan erinran.

Solna kommun: Tekniska nämnden har 1983-11-14–15, § 253, tillstyrkt trafiksäkerhetsverkets förslag att kommunerna skall ges möjlighet att särbehandla nyttoverksamhet och boende i parkeringssammanhang.

Sollentuna kommun: Vad gäller nyttokortet är situationen en annan (än beträffande boendeparkeringen). Här är det besökande till den service som endast innerstaden kan erbjuda som blir lidande av det föreslagna systemet. Då dessa besök har sin topp vid tidpunkter när nyttotrafiken är liten bör det föreslagna nyttokortssystemet inte vålla nämnvärd olägenhet för

de i regionen utanför innerstaden boende. Möjligen borde ett regionalt gällande nyttokort övervägas då kommungränserna inte utgör gräns för företagares verksamhetsområden.

Sundbybergs kommun: Systemet med nyttoparkering kan godtas, dock bör även regionalt gällande kort övervägas.

Trafiknämnden i Stockholms kommun: I enlighet med trafiksäkerhetsverket finner trafiknämnden att systemet med nyttoparkeringstillstånd är en nödvändighet för att ett stort antal funktioner i samhället skall kunna fungera på ett ändamålsenligt sätt.

Den metod trafiksäkerhetsverket anvisat för lagreglering av nyttoparkeringssystemet bygger på individuell dispensgivning och är direkt anpassbar på det försök som sedan år 1980 bedrivits i Stockholms kommun. Trafiknämnden tillstyrker därför med nedan angivna reservationer verkets förslag till erforderliga författningsändringar.

Trafiksäkerhetsverket föreslår genom ändring av 170 § VTK en begränsning av möjligheterna att föra talan mot kommunens beslut. Verket har icke angivit några närmare skäl för att begränsa fullföljdmöjligheten, och enligt nämndens uppfattning innebär regeln ett väsentligt avsteg från svensk rättstradition. Under den försöksverksamhet som bedrivits i Stockholms kommun har det visat sig, att frågan om erhållande av nyttoparkeringstillstånd har stor betydelse för flertalet sökande och att beslut om avslag på en sådan framställning ofta uppfattas som synnerligen ogynnsamt. För undvikande av misstankar om godtyckligt meddelade beslut är det angeläget att möjligheten till anförande av besvär bibehålls och för detta synsätt talar även allmänna rättssäkerhetsskäl.

Enligt trafiknämndens uppfattning bör i den föreslagna ändringen av 160 § VTK intas någon form av restriktivitetsregel som styr en alltför liberal tillståndsgivning.

Umeå kommun: I Umeå erhålls, om särskilda skäl föreligger, dispens från p-förbud när bilen används som "arbetsredskap". Tillfällig dispens ges av trafiknämnden och kan ske utan skrivelser. Generell dispens utfärdas förutom till handikappade endast till distriktssköterskor. Kommunala fordon har avgiftsbefrielse enligt beslut i kommunfullmäktige.

Det nuvarande systemet fungerar bra och dess omfattning är ringa. Det finns i dag inget att vinna ur kommunal synpunkt med ett införande av nyttokort, snarare en ökad administration. För parkeringskunder däremot bortfaller problemet med växelpengar och besväret att kontakta trafiknämnden.

Om ett framtida behov av nyttokort uppstår anser kontoret att "Sundbybergsmodellen" är att föredra, dvs. nyttokorten gäller inte på p-förbudssträckor. Då undviks problem för varubilar och trafiksäkerheten och framkomligheten äventyras inte.

NTF: För att serviceverksamheten, som är viktig för samhället och för den enskilde, skall kunna fungera på ett tillfredsställande sätt måste tran-

sportsystemet i våra tätorter medge rimliga möjligheter till parkering av bilar, som används i sådan verksamhet. Den s. k. nyttoparkeringen är ett sätt att söka lösa problemen.

Utvärdering av försöksverksamheten redovisar kommunernas inställning till systemet med nyttoparkering och erfarenheterna är enligt trafiksäkerhetsverkets sammanställning positiva. Även när det gäller nyttoparkering anser NTF det riktigt att kommunerna ges formell möjlighet att införa sådan och att kommunerna själva skall bestämma vilken typ av system som skall tillämpas.

Med hänsyn till trafiksäkerhetsaspekter bör man enligt NTF se restriktivt på nyttokortet och dess användning. Man bör måhända därutöver också ifrågasätta om inte användningen av nyttokort måste begränsas i vissa uttalade restriktioner där annars trafiksäkerheten skulle äventyras.

Svenska kommunförbundet: Beträffande trafiksäkerhetsverkets förslag till nyttoparkeringsreglering delar styrelsen verkets uppfattning att nyttokorten fyller en funktion och att försöksverksamheten visat så positiva erfarenheter att systemet med nyttokort bör permanentas.

Såväl tomtparkeringsutredningen som trafiksäkerhetsverket föreslår författningsändringar för att respektive regleringstyper skall kunna genomföras. Med hänsyn till att förslagen delvis rör samma paragrafer måste en sammanjämkning ske. Styrelsen tillstyrker dock i sak förslagen med undantag av den av TSV föreslagna besvärbestämmelsen i 170 § VTK. Nuvarande regel om förvaltningsbesvär enligt lagen om trafiknämnd bör bibehållas.

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
1. Lag om ändring i lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m.	2
2. Lag om ändring i lagen (1978: 234) om trafiknämnd	3
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 20 september 1984	4
1 Inledning	4
2 Bakgrund	5
2.1 Allmän bakgrund	5
2.2 Försöksverksamhet med boendeparkering och nyttoparkering	6
2.2.1 Boendeparkering	6
2.2.2 Nyttoparkering	8
3 Föredraganden	8
3.1 Boendeparkering och nyttoparkering i framtiden	8
3.1.1 Boendeparkering	8
3.1.2 Nyttoparkering	10
3.2 De nya parkeringssystemen – beslutanderätt och utformning	10
3.3 Författningsändringar	12
3.3.1 Inledning	12
3.3.2 Lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m., KAL	12
3.3.3 Vägtrafikkungörelsen	14
3.3.4 Lagen (1978: 234) om trafiknämnd	17
4 Upprättade lagförslag	17
5 Hemställan	18
6 Beslut	18

Bilagor

1 Sammanfattning av betänkandet Ds K 1984: 1 Boendeparkering på gatumark	19
2 Trafiksäkerhetsverkets rapport 1984-01-30 med utvärdering av försöksverksamhet med nyttoparkering	20
3 Författningsförslagen i betänkandet Ds K 1981: 1	26
4 Författningsförslagen i trafiksäkerhetsverkets rapport	29
5 Sammanställning av remissyttrandena över tomtparkeringsutredningens betänkande Ds K 1984: 1 och trafiksäkerhetsverkets rapport	32

