

Nr 20

Trafikutskottets betänkande i anledning av motion om ett för hela riket gemensamt system för datumparkering.

Motionen

I motionen 1973:757 av herr Polstam m. fl. (c, fp, m, vpk) hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anholder om sådana föreskrifter för de kommunala trafiknämnderna, att dessa vid beslut om datumparkering följer ett för hela landet gemensamt system, förslagsvis det som nu gäller inom Stockholms kommun.

Remissyttrandena

Över motionen har yttranden inhämtats från rikspolisstyrelsen och Svenska kommunförbundet. Se bilaga till detta betänkande.

Utskottet

Svenska kommunförbundet framhåller att förslaget om utfärdande av sådana föreskrifter för de kommunala trafiknämnderna – att dessa vid beslut om datumparkering följer ett för hela landet gemensamt system – vid en första genomgång ger intryck av att tillgodose rimliga krav på enkelhet utan att skapa nya problem. Vid en närmare granskning och efter underhandskontakter med några av de större kommunerna står det dock enligt förbundet klart att frågan om datumparkering inte enbart kan bedömas från de utgångspunkter som motionärerna redovisat. I Stockholm tillämpas i princip veckonattregeln i innerstaden (inom tullarna) och datumparkering kl. 00.00–06.00 i förorterna. I Göteborg tillämpas en s. k. zonparkering som i stort överensstämmer med systemet för Stockholms innerstad. Övriga kommuner synes i flertalet fall tillämpa en mera strikt datumparkering. Visserligen förekommer en viss kritik mot att kommunerna inte tillåter datumparkering under samma tider på dygnet i alla kommuner. Dessa skillnader behöver dock inte vara något större problem för den enskilde bilföraren. Den skyltning som förekommer vid infarterna till de orter som tillämpar datumparkering ger den uppmärksamme föraren klara upplysningar om vilka regler som gäller inom resp. ort. En övergång från datumparkering till s. k. zonparkering eller tillämpning av veckonattregeln medför enligt förbundet att det övervägande antalet kommuner tvingas in i ett nytt system. Det skulle bli en förändring som i varje fall skulle innebära olägenheter under en lång övergångstid och som torde medföra ökade kostnader för kommunerna bl. a. för en omfattande skyltning. Enligt förbundets

mening bör en reglering av parkering på gatumark i första hand tillgodose trafiksäkerhets- och framkomlighetsintressen samtidigt som en avvägning mot renhållnings- och andra väghållningssynpunkter måste ske. Härvid sägs det vara av väsentlig betydelse att man har möjlighet att ta hänsyn till de lokala förhållanden som kan ha betydelse i sammanhanget. Någon anledning att tvinga in kommunerna i ett nytt gemensamt system anses därför inte föreligga och förbundet avstyrker därför motionen.

Rikspolisstyrelsen framhåller i sitt yttrande att styrelsen i princip anser enkla, klara och entydiga regler böra eftersträvas för att underlätta parkeringsmöjligheterna för trafikanterna. Ur praktisk synpunkt måste emellertid vissa avvikelser från ett enhetligt system kunna göras med hänsyn till skiftande lokala förhållanden. Datumparkering har tillkommit för att de kommunala renhållningsverken skall kunna sköta gaturenhållningen maskinellt, och därvid måste också beaktas att gaturenhållning inte endast innefattar sopning och liknande rengöring utan även snöröjningen samt att i en mycket stor del av landets gatunät gatorna har en i förhållande till snöröjningsfordonets omfång alltför ringa bredd. Det kan vidare enligt styrelsen ifrågasättas om den uppfattningen är hållbar att datumparkeringsreglerna skulle vara mera svårförståeliga än de bestämmelser som gäller för det föreslagna parkeringssystemet. Till ledning för trafikanterna finns skyltar uppsatta vid alla infartsvägar till områden som omfattas av bestämmelserna, och antalet skyltar kan ej uppfattas som besvärande stort. Styrelsen anser därför att trafiknämnderna även fortsättningsvis bör besluta i samråd med övriga lokalt berörda organ om de trafikreglerande åtgärder som bör vidtas.

Utskottet finner det i likhet med motionärerna vara önskvärt att för hela landet enhetliga bestämmelser eftersträvas för datumparkeringen. De av remissinstanserna anförda skälen talar dock mot att kommunerna tvingas in i ett gemensamt system på förevarande område. Det bör därför också fortsättningsvis ankomma på trafiknämnderna själva att i samråd med övriga berörda organ besluta om de trafikreglerande åtgärder som bör vidtas – med beaktande jämväl av trafiksäkerhets- och väghållningssynpunkter samt lokala förhållanden i övrigt av betydelse i sammanhanget.

Under hänvisning härtill finner sig utskottet inte kunna biträda motionärernas yrkande och hemställer

att riksdagen avslår motionen 1973:757.

Stockholm den 24 oktober 1973

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lindahl (s), Hjorth (s), Hugosson (s), Persson i Heden (c), Rosqvist (s), Sellgren (fp), Lindberg (s), Håkansson (c), Östrand (s), Clarkson (m), Taube (fp) och fru Ryding (vpk).

Yttranden över motionen 1973:757

Rikspolisstyrelsen (1973-04-26)

I motionen har gjorts gällande att rättssäkerhetssynpunkter talar för att ett enhetligt parkeringssystem införs i landet varvid det i Stockholm tillämpade systemet skulle vara vägledande. Styrelsen anser i princip att enkla, klara och entydiga regler bör eftersträvas för att underlätta parkeringsmöjligheterna för trafikanterna. Därför är motionen bra. Det föreslagna systemet innefattar bland annat den fördelen att en mera koncentrerad uppställning möjliggörs på de gator, vilka befinner sig i omedelbar närhet av den gata, där totalförbud mot nattparkering för viss natt per vecka för tillfället råder. Emellertid måste ur praktisk synpunkt vissa avvikelser från ett enhetligt system kunna göras med hänsyn till skiftande lokala förhållanden. Som motionärerna påpekat har datumparkering tillkommit för att de kommunala renhållningsverken skall kunna sköta gaturenhållningen maskinellt. Härvid måste beaktas att gaturenhållning inte endast innefattar sopning och liknande rengöring utan att även snöröjningen utgör en betydelsefull del därav. I en mycket stor del av landets gatunät har gatorna en i förhållnade till snöröjningsfordonens omfång så ringa bredd att en parkering på ömse sidor av gatan torde omöjliggöra snöröjning på de berörda gatorna eller att parkerade fordon kan utsättas för risk för skador, åsamkade av snöröjningsfordonen. Ett argument mot införandet av systemet med "veckonattsparkering" är även den ökning av den redan kritiserade skyltfloran som måste bli resultatet om datumparkeringssystemet slopas. Det kan ifrågasättas om den uppfattningen är hållbar att datumparkeringsreglerna skulle vara mera svärförståeliga än de bestämmelser som gäller för det föreslagna parkeringssystemet. Till ledning för trafikanterna finns skyltar uppsatta vid alla infartsvägar till områden som omfattas av bestämmelserna och antalet skyltar kan ej uppfattas som besvärande stort.

Med hänsyn till ovan anförda synpunkter anser styrelsen att trafiknämnderna även fortsättningsvis bör besluta i samråd med övriga lokalt berörda organ om de trafikreglerande åtgärder som bör vidtas.

Svenska kommunförbundet (1973-04-13)

Förslaget om utfärdande av sådana föreskrifter för de kommunala trafiknämnderna att dessa vid beslut om datumparkering följer ett för hela landet gemensamt system, ger vid en första genomgång intryck av att tillgodose rimliga krav på enkelhet utan att skapa nya problem. Vid en närmare granskning och efter underhandskontakter med några av de större kommunerna står det dock klart att frågan om datumparkering inte enbart kan bedömas från de utgångspunkter, som motionärerna redovisat.

I motionen föreslås att trafiknämnderna föreslagsvis skall följa det system som nu gäller inom Stockholms kommun. Med anledning härav bör det framhållas att Stockholm i princip tillämpar veckonattregeln i innerstaden (inom tullarna) medan man i förorterna tillämpar datumparkering kl 00.00–06.00. Det har uppgivits att ett införande av veckonattregeln inom hela Stockholms kommun bl. a. skulle ställa krav på ökade resurser för att klara renhållningen. Därtill kommer att datumparkeringen har en trafikreglerande effekt, vilket man inte kan bortse från.

I Göteborg tillämpas en s. k. zonparkering, som i stort överensstämmer med systemet för Stockholms innerstad. Övriga kommuner synes i flertalet fall tillämpa en mera strikt datumparkering. Även om systemet således är detsamma i flertalet kommuner förekommer inte datumparkering under samma tid av dygnet i alla kommuner. I många fall begränsas datumparkeringen till tiden kl 00.00–06.00, i andra till tiden kl 00.00–08.00, 00.00–16.00 eller annan tid av dygnet.

Vid de underhandskontakter som förevarit i ärendet har från kommunalt håll inte redovisats några större problem i de fall där man har datumparkering. Visserligen förekommer en viss kritik mot att kommunerna inte tillåter datumparkering under samma tider på dygnet i alla kommuner. Dessa skillnader behöver dock inte vara något större problem för den enskilde bilföraren. Den skyltning som förekommer vid infarterna till de orter som tillämpar datumparkering ger den uppmärksamme föraren klara upplysningar om vilka regler som gäller inom respektive ort. Reglerna för datumparkering är också så enkla att varje förare bör ha möjlighet att lära sig dessa. Frågan om en samordning av tiderna vid datumparkering måste i första hand bedömas med hänsyn till de nackdelar det i andra sammanhang skulle medföra för kommunerna och dess invånare om man skulle gå in för ett sådant system.

I flertalet kommuner synes det inte föreligga någon brist på parkeringsplatser och det saknas därför anledning för dessa kommuner att gå från datumparkering till zonparkering eller tillämpa veckonattregeln. Från flera håll har också framhållits att fastighetsägarna har svårt att få hyresgäster till de garageplatser eller parkeringsplatser utomhus som man tvingats iordningställa i samband med nybyggnad eller reparation av fastighet.

En övergång från datumparkering till s. k. zonparkering eller tillämpning av veckonattregeln medför att det övervägande antalet kommuner tvingas in i ett nytt system. Det skulle bli en förändring som i varje fall skulle innebära olägenheter under en lång övergångstid och som torde medföra ökade kostnader för kommunerna bl. a. för en omfattande skyltning.

Enligt styrelsens mening bör en reglering av parkering på gatumark i första hand tillgodose trafiksäkerhets- och framkomlighetsintressen samtidigt som en avvägning mot renhållnings- och andra väghållningssynpunkter måste ske. Härvid är det av väsentlig betydelse att man har möjlighet att ta hänsyn till de lokala förhållanden, som kan ha betydelse i sammanhanget – det kan gälla ortens storlek, gatunätets uppbyggnad, trafikintensiteten, kommunens ekonomiska och andra resurser m. m. Någon anledning att tvinga in kommunerna i ett nytt gemensamt system föreligger inte.

Med hänvisning till vad som här ovan anförts avstyrker förbundsstyrelsen motionen och föreslår att den inte föranleder någon åtgärd.