

**Regeringens proposition**

**1979/80: 34**

**om försök med boendeparkering på gatumark m.m.;**

beslutad den 25 oktober 1979.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga det förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ULF ADELSON

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

Riksdagen har förordat att de större tätorterna ges möjlighet att bedriva försöksverksamhet med s.k. boendeparkering på gatumark. I propositionen föreslås att lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m. ändras. Syftet med ändringen är att öppna möjlighet för bl. a. sådan försöksverksamhet som riksdagen har uttalat sig för.

**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 att 5 § lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m.m.<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Regeringen äger meddela närmare föreskrifter angående tillämpningen av denna lag.*

*Föreslagen lydelse*5 §<sup>2</sup>

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

---

Denna lag träder i kraft dagen efter den dag, då lagen enligt uppgift på den har utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1972: 102.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1978: 236.

Utdrag  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1979-10-25

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Bohman, Mundebo, Wikström, Friggebo, Mogård, Dahlgren, Åsling, Söder, Krönmark, Burenstam Linder, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelson, Danell

**Föredragande:** statsrådet Adelson

**Proposition om försök med boendeparkering på gatumark m. m.**

---

Det har sedan länge ansetts att parkeringsplatser för dem som bor i en fastighet skall anordnas på tomtmark. Detta har kommit till uttryck i 53 § 3 mom. byggnadsstadgan (1959: 612). Där sägs det att det på tomt, inom eller utomhus, skall finnas ett särskilt, tillräckligt stort utrymme till parkering, lastning och lossning av fordon för dem som bor eller vistas på tomten samt för verksamhet som bedrivs där. En förutsättning är att utrymmet kan beredas för rimlig kostnad och utan någon synnerlig olägenhet i övrigt. Enligt samma bestämmelse har byggnadsnämnden möjlighet att medge undantag från regeln.

I bebyggelseområden som har kommit till före bilismens kraftiga expansion under de senare decennierna är det av naturliga skäl svårt att enligt huvudregeln anordna parkering för de boende på tomtmark. Dessa har därför blivit hänvisade till att använda parkeringsutrymmen på gatumark. Samtidigt har emellertid den ökande biltrafiken gjort det nödvändigt att av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl reglera gatumarksparkeringen. Denna reglering har i de flesta fall inneburit att man under tider då det är stor efterfrågan på parkeringsplatser – normalt dagtid – endast medger uppställning under en kortare tid. Tidsbegränsningen har också ofta kombinerats med avgifter.

Den utveckling som jag nu har redovisat har medfört att den bilägare som bor i exempelvis Stockholms innerstad och som inte har tillgång till parkering på tomtmark normalt kan parkera sitt fordon fritt på gatumark vid bostaden under natten. Under dagtid är bilägaren däremot – beroende på parkeringsregleringen – tvingad att flytta bilen. Detta har ansetts leda

†1 Riksdagen 1979/80. 1 saml. Nr 34

till att många som skulle kunna och vilja använda kollektiva transportmedel för resor mellan bostaden och arbetsplatsen blir tvungna att använda bil för dessa resor.

En väg att lösa de antydda problemen har diskuterats. Den består i att man på olika sätt prioriterar de boende vid reglering av parkeringen på gatumark. Sådana prioriteringssystem förekommer också på olika håll i andra länder, bl.a. Storbritannien, Frankrike och Norge. Prioriteringen kan ske på olika sätt. En möjlighet är att man reserverar parkeringsplatser för de boende och därmed stänger ute andra från att använda dessa platser. En annan möjlighet är att man vid avgiftsbeläggningen av parkeringsplatserna konstruerar taxan på ett sådant sätt att de som bor i området dels ges möjlighet att parkera under dagtid, dels ges taxemässiga förmåner.

Under senare tid har det förekommit önskemål om att få tillämpa något system som innebär prioritet för de boende vid parkering på gatumark. Mot denna bakgrund har regeringen uppdragit åt tomtparkeringsutredningen (K 1978: 10) att analysera för- och nackdelar med sådana system och att – om analysen visar att fördelarna överväger – undersöka vilka riktlinjer som bör gälla för tillämpningen (Dir. 1978: 90). Inom utredningen har utarbetats en promemoria med bl.a. en redogörelse för de system som tillämpas i andra länder. Promemorian bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga*.

Frågan har vidare behandlats av riksdagen under våren 1979. I sitt betänkande (TU 1978/79: 18) med anledning av propositionen 1978/79: 99 om en ny trafikpolitik jämte motioner m.m. anförde trafikutskottet (s. 20).

I motionen 1978/79: 2397 (punkten 30) begärs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anføres i motionen om kommunernas rätt att använda gatumark för *parkering*. Vidare begärs i motionen 1978/79: 2400 (punkten 1) att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till lagändringar i syfte att öka kommunernas möjlighet att styra användningen av parkeringsplatser på gatumark till förmån för de boende. I förstnämnda motion anføres bl. a. att de större städerna måste ges möjlighet att bedriva försöksverksamhet med boendeparkering på gatumark. I motionen 1978/79: 2400 anför motionärerna bl. a. att kommunerna f. n. saknar möjlighet att styra användandet av befintliga parkeringsanläggningar. En förändring av detta förhållande synes nödvändig, varför en lagändring i detta avseende behövs.

Olika frågor om parkering inom tätortsområdena övervägs f. n. av utredningen (K 1978: 10) om parkeringsöverträdelser på tomtmark m. m. Enligt sina direktiv har utredningen också att behandla sådana parkeringsfrågor som har tagits upp i de båda motionerna. Utredningen beräknas redovisa resultatet av sitt arbete under första halvåret 1980. Utskottet finner att frågan om förbättrade möjligheter att använda gatumarken i tätorterna för boendes parkering är så angelägen att – i avvaktan på utredningsresultatet – de större tätorterna bör ges möjlighet att bedriva försöksverksamhet på området. Denna bör ske i samarbete med utredningen.

Vad utskottet nu har anført bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottet hemställde (p. 54) att riksdagen med anledning av motionerna 1978/79: 2397, yrkandet 30. och 1978/79: 2400, yrkandet 1, som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet hade anfört om kommunernas rätt att använda gatumark för parkering. Riksdagen biföll utskottets hemställan (rskr 1978/79: 419).

För egen del anser jag det angeläget att snarast skapa de författningsmässiga försättningarna för en försöksverksamhet med boendeparkering. Efter samråd med chefen för kommundepartementet och statsrådet Danell vill jag anföra följande.

De gällande reglerna i vägtrafikkungörelsen (1972: 603, omtryckt 1978: 1000, ändrad senast 1979: 783) innebär inget uttryckligt hinder för att lokala trafikföreskrifter utformas så att parkeringsplatser på gatumark reserveras för särskilda kategorier av personer. Praxis vid tillämpningen har emellertid inneburit en stor återhållsamhet med sådana reservationer. Något hinder har inte ansetts föreligga att reservera platser för vissa typer av fordon, exempelvis bussar eller lastbilar. Restriktivitet har däremot visats när det har gällt att reservera plats för vissa personer eller grupper av personer. I sådana fall har reservation ansetts böra ske endast när speciella skäl har talat för det. Som exempel kan nämnas att parkeringsplatser anses kunna reserveras för handikappade. Tomtparkeringsutredningen har framhållit att även om ett system med reservationer till förmån för boende inte strider mot ordalagen i vägtrafikkungörelsen är det dock tveksamt om det står i överensstämmelse med kungörelsen. Denna ger visserligen möjlighet till bl. a. parkeringsförbud och "föreskrifter om andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken" (147 § 13). Därmed torde man dock enligt utredningens uppfattning inte ha avsett sådana föreskrifter som gynnar en fordonsägarkategori framför en annan. För att undvika tvekan förordar utredningen att man genom ändring i vägtrafikkungörelsen eller på annat lämpligt sätt klargör att sådan försöksverksamhet lagligen kan bedrivas.

För egen del instämmer jag i utredningens uppfattning att ett klarläggande behövs. Jag vill i det sammanhanget peka på att regeringen genom lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (omtryckt 1978: 233) har befogenhet att besluta också om de avvikelser från den s.k. kommunala likställighetsprincipen som det här kan bli fråga om.

Det har vidare ifrågasatts om inte en kommun, som beslutar att de som bor inom ett område skall ha ett visst företräde till parkeringsplatser, gör detta i strid mot reglerna i byggnadslagen (1947: 385) att gator skall upplåtas till allmänt begagnande. Som jag tidigare har pekat på görs emellertid redan i dag reservationer av liknande typ. Därtill kommer att trafik- och bebyggelsesituationen i de områden där försöksverksamhet är aktuell regelmässigt är sådan att det inte finns tillräckligt parkeringsutrymme vare sig på tomtmark eller gatumark. Försöksverksamheten syftar till att påverka allmänhetens användning av de parkeringsutrymmen som finns. Om de

som bor inom ett visst område därvid får vissa fördelar, kan detta enligt min mening knappast anses medföra att marken inte längre skulle vara upplåten till allmänt begagnande. Jag förutsätter då att det inte blir fråga om att upplåta en exklusiv rätt för en viss person att använda en viss parkeringsplats.

Ett nära samband råder mellan de frågeställningar som jag nu har behandlat och frågan om avgiftsbeläggning av parkering på gatumark. Det finns nämligen goda skäl anta att en platsreservation av den typ som jag har berört bör kombineras med avgifter. Om reserverade platser upplåts utan avgift kommer nämligen den som bor inom området och har hyrt parkeringsplats på tomtmark att finna det ekonomiskt fördelaktigt att i stället utnyttja den reserverade gatumarken. En sådan utveckling skulle enligt min mening stå i strid med den allmänna målsättningen att parkering så långt möjligt bör ske på tomtmark.

Möjligheterna för kommunerna att avgiftsbelägga parkering på gatumark regleras i 2 § lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m.m. (omtryckt 1972: 102, ändrad senast 1978: 236) (KAL). Enligt den bestämmelsen får kommunerna ta ut avgifter för rätten att under en begränsad tid använda av kommunen för allmän parkering upplåtna platser på gator o. d., om det är påkallat för trafikens ordnande. Grunderna för beräkning av avgifterna beslutas av kommunfullmäktige. Frågan om den regeln kan återopas för att avgiftsbelägga långtidsparkering, t. ex. för boende, har såvitt bekant inte prövats rättsligt. I åtskilliga sammanhang har det emellertid hävdats att bestämmelsen bara innebär en rätt att avgiftsbelägga korttidsparkering.

Jag förordar att ett klarläggande sker även i detta avseende. Mot den bakgrunden bör regeringen ges möjlighet att medge kommunerna rätt att göra avvikelse från bestämmelserna i 2 § första stycket KAL i syfte att de skall kunna bedriva den förordade försöksverksamheten. Avvikelsen avser i enlighet med vad jag nu har anfört kraven att parkeringen skall avse begränsad tid och att avgiftsuttaget skall vara påkallat för trafikens ordnande. Vidare bör uttryckligen slås fast att en taxedifferentiering får göras till förmån för t. ex. dem som bor inom ett visst område, något som kan bli aktuellt i vissa fall av försöksverksamheten. I övrigt skall de i 2 § första stycket givna bestämmelserna gälla. Dvs. avgift skall kunna tas ut utan beaktande av självkostnadsprincipen och grunder för beräkning av avgifterna skall beslutas av kommunfullmäktige. Avgiftsbefrielse skall kunna meddelas rörelsehindrade.

Tomtparkeringsutredningen har i den förut nämnda promemorian lämnat vissa synpunkter på hur en försöksverksamhet med boendeparkering bör genomföras. Särskilt pekar utredningen på att man bör klarlägga om denna form av parkering bidrar till att minska in- och utpendlingen med motorfordon i de avsedda områdena. Utredningen betonar vidare vikten av att försöksverksamheten bedrivs i samarbete med utredningen, något som riksdagen också har framhållit.

Jag kan i allt väsentligt ansluta mig till vad utredningen har anfört i sin promemoria. I det sammanhanget vill jag framhålla att det givetvis inte bör komma i fråga att regeringen prövar omfattningen av den försöksverksamhet som en kommun vill starta. Ett försök kan således omfatta hela kommunen eller bara en viss del av den. Det är en lämplighetsfråga som kommunen bör avgöra med hänsyn till de förhållanden som råder i det enskilda fallet. Jag utgår vidare från att tomtparkeringsutredningen får den av riksdagen förutsatta möjligheten att följa försöksverksamheten för att kunna dra slutsatser i sitt uppdrag att analysera för- och nackdelar med boendeparkering och utarbeta riktlinjer för ett permanent system. Det är självfallet väsentligt att de erfarenheter som kommer fram inom försöksverksamheten kan nyttiggöras både när man förbereder ytterligare försöksverksamhet utöver den som redan är planerad och vid den samlade bedömning som utredningen skall göra.

De författningsändringar som jag har förordat i det föregående bör tas in i 5 § KAL. Det bemyndigande för regeringen att meddela verkställighetsföreskrifter som denna paragraf nu innehåller kan utgå med hänsyn till reglerna i 8 kap. 13 § regeringsformen.

Författningsändringen innebär ingen bindning till försöksverksamhet med parkering i viss form eller av visst slag. Bemyndigandet för regeringen är i stället generellt inriktat. Jag vill i detta sammanhang nämna att Stockholms kommun avser att bedriva försöksverksamhet med s. k. nyttoparkeringsdispenser. Detta system innebär att hantverkare och andra med återkommande behov av att parkera på gatumark får tillstånd att göra det mot en årsavgift. Tillståndet ger rätt att använda avgiftsbelagda parkeringsplatser utan att avgift betalas vid det enskilda parkeringstillfället. Det medför emellertid också rätt att – med vissa undantag – parkera på gatumark där parkering annars är förbjuden. Den av mig förordade ändringen i KAL öppnar möjlighet även för exempelvis denna typ av försöksverksamhet.

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att antaga inom kommunikationsdepartementet efter samråd med chefen för kommundepartementet upprättat förslag till lag om ändring i lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelser å allmän plats, m. m.

---

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

*Bilaga*TOMTPARKERINGSUTREDNINGEN  
(K 1978: 10)PM  
1979-10-04**GATUMARKSPARKERING FÖR BOENDE****1 Inledning**

Den här promemorian handlar om gatumarksparkering för boendes personbilar. Givetvis kan den som bor på en plats parkera på gatumark på samma sätt som den som inte bor där. I det här sammanhanget innebär uttrycket emellertid att man på olika sätt försöker ge de boende inom ett visst område företräde till parkeringsplatser på gatumark i närheten av bostaden. Den frågan har under senare år kommit att dra till sig en allt större uppmärksamhet.

**2 Bakgrund****2.1 Gällande rätt**

Enligt vägtrafikkungörelsen (1972: 603, omtryckt 1978: 1000, ändrad senast 1979: 783) (VTK) gäller, med vissa trafiksäkerhetsmässigt betingade undantag, att parkering på vägar och gator är oreglerad, dvs. parkering är tillåten utan några begränsningar. Genom 147§ andra stycket VTK har öppnats möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter reglera parkeringen. Enligt 148§ VTK är det i princip kommunen som har att meddela sådana föreskrifter. De kan innebära t. ex. tidsbegränsning av parkeringen, parkeringsförbud eller förbud att stanna i andra fall än där sådana förbud råder enligt VTK. I den mån sådana föreskrifter har beslutats gäller de i princip lika för alla, närboende såväl som besökare.

Frågan om hur parkeringen skall ordnas för de boende har sedan länge vilat på principen att all parkering i princip skall ske på tomtmark, dvs. utanför gatumarken. Den principen har kommit till uttryck i byggnadsstadgan (1959: 612). Där sägs det i 53§ 3 mom. att det på tomt skall finnas särskilt, tillräckligt stort utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon för dem som bor eller vistas på tomten och för verksamhet som bedrivs där. En förutsättning är dock att man kan bereda sådant utrymme till rimliga kostnader och utan synnerlig olägenhet i övrigt. Byggnadsnämnden har också möjlighet att medge undantag från bestämmelsen.

Samtidigt har emellertid kommunerna ansetts skyldiga att som ett led i

gatuhållningen ge möjligheter till nödvändig parkering på gatumark. Att sådana parkeringsplatser i första hand är avsedda för s. k. korttidsparkering framgår bl. a. av uttalanden av chefen för inrikesdepartementet i prop. 1957:157 med förslag till lag om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelse å allmän plats, m.m. Det konstateras där (s. 59) att problem hade uppkommit när det gällde att lösa parkeringsfrågorna i de större städerna. Framför allt gällde detta dessa städers centrala delar, där bebyggelsen hade kommit till i en tid då man inte räknade med trafik av den omfattning som senare blev fallet. Det ansågs angeläget att tillvarata de parkeringsmöjligheter som fanns så väl som möjligt. Detta borde ske genom att öka omsättningen av bilar på parkeringsplatser och undvika onödigt långtidsparkerande. Avgiftsbeläggningen ansågs vara ett viktigt hjälpmedel i det sammanhanget.

Mot den nu angivna bakgrunden har 2§ första stycket lagen (1957: 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelse å allmän plats, m. m. (omtryckt 1972:102, ändrad senast 1978: 236) (KAL) fått följande 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 erlægga avgift.

## 2.2 Senare framställningar

Statens planverk har i en promemoria den 15 april 1977 angett att tolkningen av KAL har vållat problem. Därvid syftar verket i första hand på uttrycket "för trafikens ordnande". Enligt verket har det av många tolkats så att det enbart ger möjlighet att ta hänsyn till trafikens framkomlighet och säkerhet. Detta skulle medföra att det inte är tillåtet att t. ex. ta ut avgifter för parkering nattetid i syfte att styra över boendeparkering från gatumark till tomtmark.

Planverket tar i promemorian också upp frågan om möjligheter att reservera parkeringsplatser på gatumark för dem som bor i området. Verket reser därvid frågan om sådan reservation kan anses strida mot bestämmelserna (bl. a. 49 och 50§§) i byggnadslagen (1947: 385), som anger att gata skall upplåtas till allmänt begagnande. Verket pekar emellertid på att vissa typer av reservationer medges redan nu. Det gäller t. ex. parkeringsplatser för handikappade.

Stockholms kommun har i en framställning den 16 oktober 1978 till regeringen hemställt om lagändringar så att fastighetsägare eller boende kan ges företrädesrätt till avgiftsbelagd långtidsparkering på gatumark. Bakgrunden till framställningen var en motion i kommunfullmäktige där det

bl. a. hemställdes att gatukontoret skulle få i uppdrag att snarast praktiskt pröva ett månadskort vad avser gatuparkering för innerstadens bilägare. Föredragande borgarrådet anförde vid frågans beredning bl. a. följande.

Motionen pekar på en rad problem gällande trafikmiljön i innerstaden. Motionärerna föreslår också konkreta åtgärder för att delvis komma till rätta med problemen. Miljö- och trafikförhållanden i innerstaden är sedan länge en livligt omdebatterad fråga. Hänsynen till miljön och människornas hälsa och säkerhet har fått en ökad och mycket stor betydelse. Kommunens principiella hållning i dessa frågor innebär att miljöhänsyn och trafiksäkerhet prioriteras och att framkomlighet och kapacitet kommer i andra hand. Stockholms stadskärna är inte byggd och utformad för dagens starka trafik. Någon reell möjlighet att bygga om eller anpassa stadskärnan till dagens trafikmängder finns inte, om miljökraven samtidigt skall prioriteras. Biltrafiken måste därför begränsas. . . . Vidare tas frågan om parkering för de boende i innerstaden upp i motionen. Jag delar motionärernas syn på att de boende i innerstaden skall ges företrädesrätt till långtidsparkering på gatumark. Försök med sådan parkering på tomtmark kommer att startas inom kort. Eventuell företrädesrätt även på gatumark är mer komplicerad bl.a. ur juridisk synpunkt. Gatukontoret förbereder emellertid även försök med sådan parkering. Hela frågan om parkeringsproblemen behandlas för närvarande i förslag till parkeringsplan för Stockholm.

Borgarrådsberedningen anslöt sig till vad föredragande borgarrådet hade anfört. Kommunstyrelsen biträdde borgarrådsberedningens ståndpunkt. Kommunfullmäktige hemställde hos regeringen om lagändringar så att fastighetsägare eller boende kunde ges företrädesrätt till avgiftsbelagd parkering på gatumark.

I en motion till 1977/78 års riksmöte (mot. 1977/78: 469) hemställdes att riksdagen hos regeringen anhöll om förslag till sådana ändringar av gällande författningar att ett system med långtidsparkering på gatumark mot ersättning möjliggjordes. Som motiv för förslaget anfördes främst att det skulle medverka till att minska de boendes behov av att flytta bilen under dagtid. Möjligheterna skulle då öka för många bilägare att utnyttja kollektiva transportmedel. Detta skulle i sin tur enligt motionärernas mening bidra till att förbättra miljön i städernas centrala kärnor. I betänkande över bl. a. denna motion anförde trafikutskottet (TU 1978/79: 4) att utskottet hade erfarenhet att regeringen avsåg att tillkalla en utredare för att pröva frågan om parkeringsöverträdelser på tomtmark m.m. Det hade ansetts lämpligt att i det sammanhanget ta upp till behandling även frågor av det slag som motionärerna hade aktualiserat. Utskottet avstyrkte mot denna bakgrund och i avvaktan på utredningsresultatet motionen. Utskottet hemställde att riksdagen avslag motionen. Riksdagen biföll utskottets hemställan.

I direktiven till vår utredning (Dir. 1978: 90) anförde föredraganden bl. a.

Utredaren bör överväga i vilken omfattning lagstiftningsåtgärder är nödvändiga för att göra det möjligt att reservera parkeringsplatser på gatumark för boende inom särskilda områden. I detta sammanhang bör för- och nackdelar med ett system av det angivna slaget analyseras. Om analy-

sen ger vid handen att fördelarna överväger skall undersökas vilka riktlinjer som bör gälla för tillämpningen.

Efter motionsvis väckta yrkanden togs frågan upp på nytt i trafikutskottets betänkande (TU 1978/79:18) med anledning av propositionen 1978/79: 99 om en ny trafikpolitik. Utskottet anförde då (s. 90).

I motionen 1978/79: 2297 (punkten 30) begärs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om kommunernas rätt att använda gatumark för parkering. Vidare begärs i motionen 1978/79: 2400 (punkten 1) att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till lagändringar i syfte att öka kommunernas möjlighet att styra användningen av parkeringsplatser på gatumark till förmån för de boende. I förstnämnda motion anføres bl. a. att de större städerna måste ges möjlighet att bedriva försöksverksamhet med boendeparkering på gatumark. I motionen 1978/79: 2400 anför motionärerna bl. a. att kommunerna f. n. saknar möjlighet att styra användandet av befintliga parkeringsanläggningar. En förändring av detta förhållande synes nödvändig, varför en lagändring i detta avseende behövs. Olika frågor om parkering inom tätortsområdena övervägs f. n. av utredningen (K 1978:10) om parkeringsöverträdelser på tomtmark m. m. Enligt sina direktiv har utredningen också att behandla sådana parkeringsfrågor som har tagits upp i de båda motionerna. Utredningen beräknas redovisa resultatet av sitt arbete under första halvåret 1980. Utskottet finner att frågan om förbättrade möjligheter att använda gatumarken i tätorterna för boendes parkering är så angelägen att – i avvaktan på utredningsresultatet – de större tätorterna bör ges möjlighet att bedriva försöksverksamhet på området. Denna bör ske i samarbete med utredningen.

Utskottet hemställde att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet hade anført. Riksdagen biföll utskottets hemställan (rskr 1978/79: 419). Genom beslut den 28 juni 1979 har regeringen överlämnat riksdagsskrivelsen och utskottsbetänkandet till vår utredning.

### **3 Några utländska system för boendeparkering**

#### **3.1 Inledning**

System med företrädesrätt för boende till gatumarksparkering har tillämpats på försök eller mera permanent i några andra länder. I fortsättningen lämnas en kort redogörelse för bakgrund och regelsystem i vissa länder där en viss information har kunnat inhämtas förhållandevis enkelt.

#### **3.2 Norge**

Bakgrunden till de försök som har bedrivits i Norge, främst i Oslo, har varit önskemål om att minska utflyttningen från vissa centrala områden genom att förbättra parkeringsförhållandena där. I denna bild ingår också att man i Oslo genomför ett bostadssaneringsprogram. De stora summor

som investeras i detta program skulle med all sannolikhet vara bortkastade om man inte samtidigt kan förbättra trafik- och parkeringssystemet. Formannskapet i Oslo kommun beslutade redan 1972 att man skulle göra försök med avgiftsbelagd "boligsoneparkering". Denna innebär att man inom ett område inför ett totalt parkeringsförbud på gatumark men ger dispens från parkeringsförbudet till dem som bor i området, till näringsidkare och vissa andra som anses ha behov av det. Regleringen omfattar endast måndagar-fredagar kl. 8.00–17.00.

År 1975 fick kommunen Samferdselsdepartementets medgivande att bedriva försöksverksamheten, dock utan avgifter till en början. Som försöksområde valdes stadsdelen Grünerløkka. Vid en inventering inför försöken konstaterades att området på gatumark gav 1 740 parkeringsmöjligheter under dagtid och – beroende på datumparkeringsregler – ca 870 nattetid. En jämförelse mellan tillgången och efterfrågan gav vid handen att det fanns en viss "överkapacitet" under dagtid medan kapaciteten nattetid nätt och jämt täckte efterfrågan. I realiteten förelåg sannolikt en viss underkapacitet under nätterna. Detta problem löstes dock av de boende genom gårdsparkering o. d.

Tekniskt genomfördes försöket på det sättet att all parkering inom området förbjöds utom för dem som hade särskilt tillstånd (parkeringskort). Besöksparkeringen löstes genom att systemet med parkeringsautomater för korttidsparkering – som tidigare hade tillämpats inom området – vidareutvecklades.

Effekten av försöken blev att man kunde konstatera en nedgång av s. k. fremmedparkering motsvarande ca 25 procent av antalet parkerade bilar. Samtidigt konstaterades dock att denna parkering hade flyttats till närliggande områden. Man kunde också konstatera att andelen som bodde i området och tog med bilen till arbetet inte minskade; den förblev ca 2/3. Någon minskning av den trafiken var inte heller avsedd.

Som nämnts inledningsvis var avsikten från början att "boligsoneparkering" skulle förenas med avgift. Den frågan anmäldes av Samferdselsdepartementet i Stortingsmelding nr 9 (1978/79) Om trafikk og bymiljø där departementet föreslog att bemyndigande skulle ges att avgiftsbelägga all gatumarksparkering i vissa områden.

Stortingsbehandlingen av meldingen är ännu inte avslutad.

### 3.3 Storbritannien

Utgångspunkten för parkeringspolitiken i Storbritannien har sedan lång tid varit att all parkering i princip skall ske på områden utanför väg- och gatumark. Genom bilismens expansion blev det – särskilt i de centrala delarna av London – omöjligt att upprätthålla denna princip. Den brist på parkeringsplatser på gatumark som uppstod ledde också till en icke önsk-

värd utflyttning från de hårdast belastade områdena. Detta ledde fram till s. k. "residents parking schemes", av vilka det första sattes i kraft i början av år 1968 i stadsdelarna Belgravia och Knightsbridge i Westminster i London. Flera liknande arrangemang har sedan följt efter.

Ett utmärkande grunddrag i de använda systemen – som i enskildheter kan avvika från varandra – är att det bara är dagtidsparkeringen som har reglerats; vanliga klockslag tycks vara måndagar–fredagar kl. 8.30–18.30 och lördagar kl. 8.30–13.30. Nattparkeringen är med andra ord i princip oreglerad. Den som bor inom det reglerade området kan gratis få "parking permit". För att ge rätt till parkering skall detta kompletteras med ett periodkort som är avgiftsbelagt. "Permit" och periodkort sätts innanför vindrutan och berättigar då till parkering på reserverade områden. Det är dock att märka att tillståndet inte knyts till någon särskild parkeringsplats och inte heller ger någon garanti för att plats finns tillgänglig inom kontrollområdet.

Utgångspunkten för regleringen har i stora drag varit att man har velat på ett rimligt sätt fördela parkeringsplatserna under dagtid eftersom efterfrågan överstigit tillgången. Vid prioriteringen har man först satt av erforderligt utrymme för korttidsparkering för besökare. Vanliga typer av parkeringsmätare har använts med maximal parkeringstid av 2 eller 4 timmar. Avgiftssättningen har utgått från grundprincipen att avgiften skall vara så hög att ca 85 procent av platserna normalt är utnyttjade. Sedan erforderligt utrymme för besöksparkering har avsatts har i princip återstående utrymme reserverats för boende inom området. I alla kända fall har antalet utdelade "permits" vida överstigit tillgången på parkeringsplatser. En förutsättning för att systemet skall fungera är alltså att en hög andel av de boende använder sin bil under dagtid för färd till arbetsplats e. d., s. k. utpendling. Avgifterna för boendeparkeringen är inte – som fallet är med korttidsparkeringen – efterfrågebaserade utan avser endast att täcka kostnaderna för administration av systemet.

Den väsentliga fördelen med systemet synes vara att det på ett relativt effektivt sätt motverkar att de som arbetar i området tar med sig bilen dit, s. k. inpendling. Det har emellertid i en nyligen genomförd analys (Chartered Municipal Engineer. Vol. 105 Annex C. Sept. 1978) påpekats att systemet samtidigt som det kan lösa problem inom kontrollområdet skapar problem i angränsande områden eftersom inpendlingen då sker dit.

### 3.4 Frankrike

I Paris infördes i juli 1978 ett system med parkering för boende på gatu- mark. Orsaken var främst önskemålet att minska bilpendling till och inom stadskärnan. Uppläggningsen påminner i stora drag om det system som tillämpas i Storbritannien. Var och en som bor inom det aktuella området kan alltså få ett tillstånd att parkera inom det reglerade området. Samma

platser används emellertid för både boendeparkering och besöksparkering. Prioriteringen sker i stället genom avgiftsdifferentiering. För besökare gäller en maximal parkeringstid av två timmar. Inom denna tidsgräns gäller samma taxa även för den som bor inom området. Den senare kan emellertid – förutsatt att han har tillstånd – i samma biljettautomat som används för besöksparkering köpa biljett för 24 timmar till en lägre taxa.

Även inom detta system gäller att helg- och nattparkeringen (kl. 19.00–9.00) lämnas oreglerad. Avgiftsplikten för besökare är också begränsad till dagtid. Detta innebär alltså att besökare – i mån av tillgång på plats – nattetid kan parkera gratis.

Man har förutsatt att denna typ av parkeringsreglering skall användas endast inom områden med en utpräglad brist på parkeringsplatser utanför gatumark och där samtidigt tillgången på allmänna kommunikationer är god.

## 4 Försöksverksamhet i Sverige

### 4.1 Bakgrund

Bakgrunden till Stockholms kommuns framställning om att få ändra parkeringsregleringen i stadens centrala delar är att nattparkeringen i området är avgiftsfri medan parkering dagtid har belagts med avgifter med stöd av KAL (korttidsparkering). Detta leder till en avsevärd utpendling eftersom de som bor i området dels har små praktiska möjligheter att betala avgifter för bilen om den står parkerad vid bostaden under dagen, dels ofta disponerar parkeringsplats vid arbetsplatsen. Detta förhållande gör det ekonomiskt fördelaktigt att använda bilen för resor till och från arbetet i jämförelse med att skaffa garageplats. Samtidigt öppnar denna utpendling möjlighet för inpendling genom att gatumarksplatserna under dagtid friställs för parkering för dem som bor på annat håll men arbetar inom området. Man har då inom kommunen dragit slutsatsen att ett betydande antal pendelresor inom kommunen skulle kunna undvikas om de boende kunde beredas tillfälle att parkera på gatumark under dagtid.

### 4.2 Stockholms parkeringsbolags försöksverksamhet

Stockholms kommuns parkeringsaktiebolag inledde i november 1978 försök med dygnsparkeringsavgift inom ett område på tomtmark vid Norr Mälarstrand. Systemet innebär att nattparkering är avgiftsbelagd – liksom dagparkering. Taxan är emellertid konstruerad så att den som kommer till platsen på kvällen – efter kl. 18 – kan lösa biljett efter en lägre taxa än den som kommer till platsen under tiden kl. 5.00–18.00. Biljett kan lösas för sju dygn i sträck. Den som löst biljett för en längre tid kan givetvis lämna platsen och återkomma. Någon garanti för att det då finns platser tillgängliga finns dock inte.

Parkeringsbolaget har uppgett att man kort efter försökets inledning kunde notera en beläggning av ca 50 procent – uteslutande boende inom området. Från bolagets sida har emellertid också framhållits att tillgången till gratis nattparkering på gatumark i närheten sannolikt haft en negativ inverkan på resultatet. Försöksverksamheten pågår dock alltså och några slutgiltiga slutsatser har man ännu inte dragit.

#### 4.3 Stockholms gatukontors planerade verksamhet

I ett tjänsteutlåtande den 6 juni 1979 till gatunämnden har gatukontoret i Stockholms kommun redovisat planer på en försöksverksamhet med boendeparkering på gatumark i innerstaden. Det valda systemet överensstämmer med det av parkeringsbolaget använda (se avsnitt 4.2), dvs. platserna reserveras inte för de boende men taxekonstruktionen gör det förmånligt att köpa parkeringsbiljett under tiden kl. 18.00–5.00. Biljett kan lösas för nästan en vecka i taget. Att man inte har kunnat fullt ut använda sig av veckoavgift hänger samman med att alla gator i staden efter ett rullande system en natt i veckan (kl. 0–6) måste friläggas för renhållning.

De planerade försöken omfattar 64 platser på Polhemsgatan på Kungsholmen, 290 platser på Artillerigatan och Valhallavägen på Östermalm, 35 platser på Hagagatan på Norrmalm och 43 platser på Ringvägen på Södermalm.

Gatunämnden har den 19 juni 1979 för sin del godkänt att försöksverksamheten påbörjas och fastställt taxor m. m. för ändamålet.

#### 4.4 Planerad försöksverksamhet i andra kommuner

Även i Göteborgs och Malmö kommuner planeras försöksverksamhet med boendeparkering på gatumark. I Göteborg räknar man med att tre eller fyra områden kan komma att beröras av försöken. Man överväger i dessa kommuner också möjligheten att använda sig av en annan typ av taxa som innebär att avgift kan erläggas månadsvis. Den boende får då ett kort som berättigar till parkering inom det bestämda området en månad.

### 5 Avslutande synpunkter

Målsättningen för den försöksverksamhet med boendeparkering på gatumark som riksdagen har förordat är i första rummet att minska pendelturer mellan bostad och arbete i de hårt trafikbelastade centrala delarna av de största tätorterna.

Intresset för försöksverksamhet har hittills varit starkast i Stockholms kommun och man har där redan planerat olika försök. Man har där också tidigare bedrivit en viss försöksverksamhet, som dock har varit förlagd till

tomtmark. Som framgått av avsnitt 4.4 har intresse visats också från andra kommuner.

Man har i Stockholms kommun sökt ledning för verksamheten i de liknande system som tillämpas i Storbritannien och – sedan någon tid – i Norge och Frankrike. De försök som har genomförts och nu planeras i Stockholm skiljer sig i sin uppläggning i en viss utsträckning från mönstren i andra länder. Det är att märka att man i Stockholm inte har tänkt sig en egentlig platsreservation för de boende utan en taxemässig prioritering. Den förmånligare taxan kan dock i och för sig var och en komma i åtnjutande av oavsett om han bor i området eller inte.

En annan skillnad mellan systemen ligger i att man i Stockholm avser att avgiftsbelägga nattparkeringen, vilket inte sker i de utländska systemen. Bakgrunden till denna skillnad är att finna i ett av delmålen för verksamheten, nämligen att skapa ett incitament för de boende att antingen skaffa sig nattparkeringsplats på tomtmark eller låta bilen stå kvar på gatan även under dagtid. Det senare anser man kunna åstadkommas genom att taxan är så konstruerad att den parkerande så att säga får stå kvar gratis under dagen sedan nattparkeringsavgiften är betald.

En försöksverksamhet med boendeparkering är av stort intresse. Om försöken leder till avsedda resultat kan de anvisa ett verkningsfullt medel i det kommunala trafikpolitiska arbetet.

En försöksverksamhet av den typ som nu skall sättas igång i Stockholm synes emellertid stå i mindre god överensstämmelse med KAL. Denna avser endast parkering under begränsad tid. Av förarbetena måste man dra den slutsatsen att man med detta avsett korttidsparkering. Lagens syfte är ju att öka omsättningen av bilar och att förhindra långtidsparkering. Nu är det tvärtom fråga om att prioritera en viss typ av långtidsparkering på korttidsparkeringens bekostnad. Såsom har framhållits av bl. a. stadsjuristen i Stockholm i olika tjänsteutlåtanden krävs därför en ändring av KAL för att det skall bli möjligt att ta ut avgift även för sådan parkering som inte är att betrakta som korttidsparkering.

Utomlands förekommer som nämnts att vissa delar av gatumarken reserveras för de närboendes bilar. Även i Sverige har röster höjts till förmån för en sådan ordning. Så har t. ex. i Stockholm föreslagits att de boende skall kunna tilldelas avgiftsbelagda månadskort för parkering. Man kan även tänka sig en ordning med dispenser för boende från sådana parkeringsförbud som grundas på lokala trafikföreskrifter. Även om sådana system inte direkt strider mot ordalagen i VTK är det dock tveksamt om de står i överensstämmelse med den. Den ger visserligen möjlighet till bl. a. parkeringsförbud och "föreskrifter om andra särskilda åtgärder för reglering av trafiken" (147§ andra stycket 13 VTK) men därmed torde inte ha avsetts sådana föreskrifter som gynnar en fordonsägarkategori framför en annan. För att undvika tvekan synes det lämpligt att regeringen genom en ändring i VTK eller på annat lämpligt sätt klargör att även sådan försöksverksamhet lagligen kan bedrivas.

Det är angeläget att försöken får en sådan omfattning och uppläggning att de kan belysa boendeparkeringen som ett av instrumenten i den kommunala trafikpolitiken. Ett syfte med systemet med boendeparkering kan naturligtvis vara att underlätta för de boende att parkera sina bilar. Såsom har framgått av den föregående redovisningen ställs också vissa andra förväntningar på boendeparkeringen, främst att den skall minska pendeltrafiken med bil till och från de områden som kommer i fråga. Det har emellertid också framgått att erfarenheter från utlandet visar, att pendeltrafiken väl minskar för de berörda områdenas del, men att en överflyttning av trafiken i stället sker till angränsande områden. Detta är således ett av de problem som måste hållas under uppsikt. Försöken måste därför inriktas på att undersöka bl. a. dessa förhållanden. Från de här synpunkterna är det vidare oundgängligt att försöken föregås av en kartläggning av den rådande parkeringssituationen så att relevanta jämförelser kan göras av trafikbilden före resp. efter det att åtgärderna har genomförts. Det är också angeläget att försöken redovisas så utförligt och enhetligt att det finns praktiska möjligheter att fullt ut dra nytta av försöken och få fram riktlinjer för en eventuell permanentning av systemet.

Det nu anförda rör själva målet med boendeparkeringen. Lika viktigt är det att de tekniska och administrativa sidorna studeras. Vissa utländska erfarenheter – där platsreservation har använts – tyder på att man riskerar en kostnadskrävande administration för prövning av vilka som skall komma i åtnjutande av boendeparkering. En enkel teknik för att administrera systemet bör i stället eftersträvas. Härvid träder behovet av teknisk apparatur – parkeringsmätare o. d. – som kan ge möjligheter till avgiftsdifferentiering i förgrunden. Enligt uppgift finns det nyare apparatur, som alltså bör studeras närmare. En utveckling av den tekniska och administrativa sidan har givetvis stor betydelse inte bara för boendeparkeringen utan även för lösningen av andra parkeringsproblem.

Till de omständigheter som bör beaktas hör också trafiksäkerhetsfrågorna. En omfattande parkering på gatumark kan givetvis i vissa situationer vara till nackdel från säkerhetssynpunkt.

Det är mot den angivna bakgrunden angeläget att erfarenheterna från försöken kommer vår utredning till del. Även om det bör ankomma på kommunerna att själva bestämma vilka försök de önskar genomföra är det angeläget att försöken som riksdagen har angett sker i samarbete med vår utredning.

