

Parkeringshandbok

LAGSTIFTNING, REGLERING OCH TILLSTÅNDGIVNING



Sveriges
Kommuner
och Landsting



Parkeringshandbok

LAGSTIFTNING, REGLERING OCH TILLSTÄNDGIVNING



Upplysningar om innehållet:
Erik Levander, erik.levander@skl.se

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2016 (reviderad maj 2017)
ISBN: 978-91-7585-535-6
Text: Karin Hassner och Marlene Björ, WSP Sverige AB
Foto: SKL och Karin Hassner, WSP Sverige AB
Produktion: Advant Produktionsbyrå
Tryck: LTAB, 2017

Förord

Parkeringshandboken är avsedd att fungera som ett stöd i kommunernas arbete med parkering och vänder sig i första hand till kommunernas handläggare i olika typer av parkeringsärenden. Handboken kan även vara användbar för andra som hanterar eller är intresserade av parkeringsfrågor på såväl kommunal som privat mark.

Handboken omfattar framförallt regleringsfrågor för parkering och innehåller en översiktlig beskrivning av relevant lagstiftning för befintlig parkering och ger förslag på tillämpning av denna. Det finns även en kortare beskrivning av hur parkeringsreglering kan användas som ett verktyg i det strategiska parkeringsarbetet och för att uppnå mål i trafik- och stadsplaneringen.

Huvudsakligen behandlas regelverken inom följande fyra områden:

- › Allmänt om parkeringsreglering
- › Reserverade platser och undantag (tillstånd)
- › Övervakning av parkering
- › Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Handboken beskriver och ger förslag på tillämpning av lagstiftningen men i första hand är det lagtexten som gäller. Vid tveksamheter och/eller gränsdragningsfall hänvisas till respektive lagrum, förordning eller föreskrift.

Handboken är framtagen i samverkan med följande styrgrupp: Inger Wiström, Norrköpings kommun, Karin Hebel, Stockholms stad, Stefan Carlsson, Eskilstuna kommun, samt Erik Levander och Ida Nelson, SKL.

Stockholm i maj 2017

Gunilla Glasare
Direktör
Tillväxt och Samhällsbyggnad

Peter Haglund
Sektionschef
Infrastruktur och fastigheter

Sveriges Kommuner och Landsting

Innehåll

- 6 Inledning
- 6 Trafikförordningen
- 7 Lokala trafikföreskrifter - LTF
- 10 Villkoren för parkering påverkas i detaljplanen

- 12 **Kapitel 1. Parkeringsreglering som ett strategiskt verktyg**
- 12 Kommunala mål, strategier och riktlinjer
- 14 Syften och begränsningar
- 14 Utbud, efterfrågan och kostnader
- 15 Att arbeta med parkeringsnormer och parkeringstal
- 15 Tillhandahålla parkering genom avtal eller parkeringsköp
- 16 Styrning med hjälp av tidsreglering
- 17 Styrning med hjälp av avgifter
- 17 Styrning genom att begränsa eller gynna parkeringsmöjligheterna för vissa fordonsslag eller trafikantgrupper

- 19 **Kapitel 2. Parkeringsreglering**
- 19 Allmänna parkeringsregler enligt Trafikförordningen
- 21 Särskilda parkeringsregler med stöd av lokala trafikföreskrifter (LTF)
- 24 Särskilda parkeringsregler beslutade av väghållningsmyndigheten
- 24 Parkeringsregler på kvartersmark
- 25 Allmänna vägar
- 25 Enskilda vägar
- 25 Utmärkning av parkeringsregler
- 30 Utmärkning på kvartersmark

- 31 **Kapitel 3. Reserverade platser och undantag**
- 31 Reserverade platser
- 32 Generella undantag
- 32 Särskilda undantag
- 33 Vanliga företeelser
- 39 Handläggning

- 41 **Kapitel 4. Parkeringsövervakning**
- 41 Övervakning på allmän platsmark
- 50 Övervakning på kvartersmark

| | |
|----|---|
| 53 | Kapitel 5. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade |
| 54 | Boverket har regler för tillgänglighet |
| 55 | Vem kan få tillstånd? |
| 62 | Villkor för att använda parkeringstillstånd |
| 65 | Handläggning |
| 70 | Säkerhet och missbruk |
| 73 | Bilaga 1. Lagstiftning som berör parkering |
| 76 | Bilaga 2. Vägmärken |
| 82 | Bilaga 3. Handlägningsrutin för parkeringstillstånd |
| 86 | Bilaga 4. Handlägningsprocess parkeringstillstånd för rörelsehindrade |
| 88 | Bilaga 5. Mer om parkering från SKL |

Inledning

I det här kapitlet ges en orientering kring de lagar och föreskrifter som berör parkering. Kapitlet tar upp både allmänna regler som gäller i hela landet och kommunens möjlighet att besluta om särskilda trafikregler genom lokala föreskrifter. Vidare redogörs för skillnaden mellan parkering på allmän platsmark (gata) och kvartersmark (tomtmark) samt vilken betydelse detaljplanen har i sammanhanget. Se även bilaga 1 *Lagstiftning som berör parkering*.

Trafikförordningen

Av trafikförordningen (1998:1276), TrF, framgår vilka allmänna trafikregler som gäller i hela landet. Regler enligt trafikförordningen anges normalt inte genom vägmärken utan det förutsätts att varje enskild trafikant känner till dem. De allmänna parkeringsreglerna kan sammanfattas med att det inte är tillåtet att stanna eller parkera så att fara uppstår eller så att det hindrar eller stör andra.

I förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner anges vad som är stannande och vad som är parkering. Definitionen har samma betydelse i trafikförordningen.

Stannande är stillastående fordon, av annan anledning än:

- › För att undvika fara
- › Att trafikförhållandena kräver det
- › Parkering

Parkering innebär uppställning av fordon – med eller utan förare – av annan anledning än:

- › För att undvika fara
- › Att trafikförhållandena kräver det
- › På- eller avstigning
- › Lastning eller lossning

Begreppen stannande och parkering är alltså kopplade till syftet med stillaståendet. Det finns ingen regel som anger att stannande som pågår en viss tid är parkering.

Lokala trafikföreskrifter – LTF

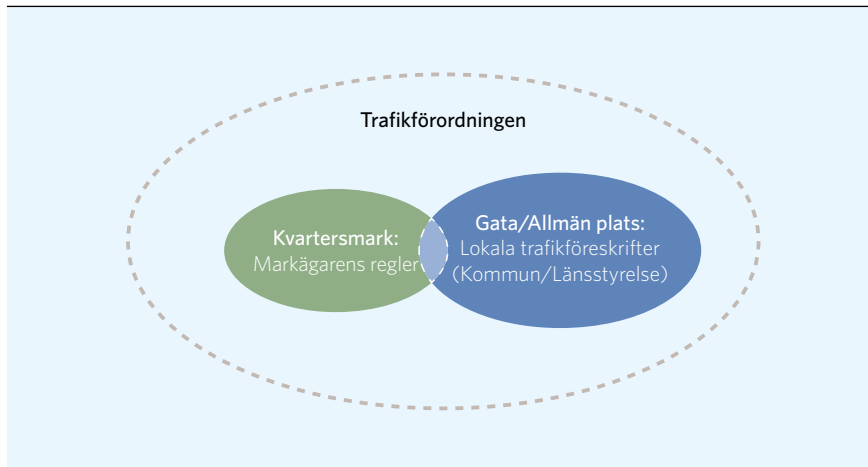
Genom lokala trafikföreskrifter beslutas om särskilda trafikregler. Vad föreskrifterna kan avse och vilken myndighet som kan besluta om sådana regleras i trafikförordningens kapitel 10. Vilken myndighet som kan besluta om en trafikföreskrift beror på föreskriftens innehåll och platsen där den ska gälla, men vanligen är det kommunen som tar beslut inom tätbebyggt område och länsstyrelsen som tar beslut utanför. I brådskande fall, där ett beslut från kommunen eller länsstyrelsen inte kan inväntas, får polismyndigheten meddela lokala trafikföreskrifter. Alla gällande föreskrifter ska finnas publicerade och tillgängliga på webbplatsen Svensk Trafikföreskriftssamling (STFS).

Olika regler på allmän platsmark och kvartersmark

Hur parkering kan regleras beror på om det är allmän platsmark eller kvartersmark. I plan- och bygglagen (2010:900), PBL, definieras vad som utgör allmän platsmark respektive kvartersmark.

- › **Allmän platsmark (eller gatumark)** är gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Markens ändamål anges i detaljplan eller områdesbestämmelse. För allmän plats anges markens ändamål som exempelvis gata/väg och parkering föreskrivs med lokal trafikföreskrift.
- › **Kvartersmark (eller tomtmark)** definieras enligt plan- och bygglagen som ”mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde”, exempelvis anges ändamålet parkering.

FIGUR 1. Trafikförordningens bestämmelser gäller oavsett om det är allmän platsmark eller kvartersmark
 På allmän platsmark beslutar kommunen om vilka lokala trafikregler som ska gälla. Markägaren beslutar, med några få undantag, om vilka lokala trafikregler som ska gälla på dennes mark. Undantag är till exempel hastighetsgränser, som kräver LTF.



Allmänna regler enligt trafikförordningen, som att man inte får stanna eller parkera så att det kan uppstå fara, gäller oavsett om det är allmän platsmark eller kvartersmark. Kommunen är ansvarig för att reglera parkering på allmän platsmark. På kvartersmark är det markägaren, som kan vara kommunal eller privat, som avgör vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de allmänna bestämmelserna. I figur 1 illustreras hur de olika regelverken förhåller sig till varandra samt till allmän platsmark och kvartersmark.

Det finns både likheter och skillnader mellan de lagar och regler som gäller för parkering på allmän plats (gata) respektive kvartersmark. Dessa sammanfattas översiktligt i tabell 1 och beskrivs ytterligare längre fram i handboken.

TABELL 1. Lagar och regler för parkering på allmän platsmark respektive kvartersmark

| | Allmän platsmark | Kvartersmark |
|--------------------|---|--|
| Lagstiftning | <ul style="list-style-type: none"> - Offentligrättslig (kommunen/ staten är ena parten och den enskilde trafikanten den andra parten). | <ul style="list-style-type: none"> - Civilrättslig (markägaren är ena parten och den enskilde trafikanten den andra parten). |
| Reglering | <ul style="list-style-type: none"> - Allmänna regler om parkering enligt trafikförordningen gäller. - Lokala trafikföreskrifter. - Utmärkning enligt vägmärkesförordningen. - Begränsad möjlighet att reservera platser eftersom likställighetsprincipen gäller. Vilka möjligheter som finns framgår av trafikförordningen. | <ul style="list-style-type: none"> - Allmänna regler om parkering enligt trafikförordningen gäller. - Markägare kan upplåta mark för eller förbjuda parkering enligt lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering. - Utmärkning enligt vägmärkesförordningen. - Markägaren bestämmer vem som får parkera och villkoren för parkering. Inget krav på att behandla alla lika. |
| Parkeringsavgifter | <ul style="list-style-type: none"> - Avgift för parkering kan tas ut för trafikens ordnande, belopp beslutas av kommunfullmäktige. Hänsyn kan inte tas till bilförarnas betalningsvilja eller avgifter på kvartersmark. | <ul style="list-style-type: none"> - Markägaren bestämmer själv vilka avgifter som ska tas ut för parkering. |
| Övervakning | <ul style="list-style-type: none"> - Myndighetsutövning. - Kommunen beslutar om kommunal övervakning. Polis har alltid rätt att övervaka. - Lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. Förordning(1987:26) om parkeringsövervakning i kommuner. - Parkeringsvakter förordnas. Ska ha utbildning enligt RPS 2002:1, FAP 759-1. | <ul style="list-style-type: none"> - Inte myndighetsutövning. - Markägaren beslutar om övervakning. - Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering. - Markägaren kan övervaka och driva in eventuella kontrollavgifter själv eller välja att anlita ett företag för övervakning och/eller indrivning. - Vid infart till parkeringsområdet ska det finnas uppgift om vem som är markägare eller dennes ombud samt telefonnummer. |
| Påföljder m.m. | <ul style="list-style-type: none"> - Felparkeringsavgift. - Felparkeringsavgifter beslutas av kommunfullmäktige. Beloppsintervall regleras i förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift. | <ul style="list-style-type: none"> - Kontrollavgift. - Markägaren bestämmer om kontrollavgifter. Nivån får inte överskrida kommunens felparkeringsavgifter för motsvarande förseelse i området. |

| | Allmän platsmark | Kvartersmark |
|----------------------------------|--|---|
| Påföljder m.m. (forts.) | <ul style="list-style-type: none"> - Bestridande görs hos polisen. Om felparkeringsavgiften har utfärdats felaktigt eller om den som bestrider inte är betalningsansvarig ska polisen undanröja avgiften. Polisen måste i sin utredning strikt följa lagstiftningen och kan inte ta hänsyn till andra omständigheter än de som finns reglerade i lag. - Om man inte får rättelse hos polisen kan man överklaga till tingsrätten och eventuellt till hovrätt/HD. Överklagan skickas till polisen inom 3 veckor efter besked. - Felparkeringsavgift betalas till Transportstyrelsen som tar ut administrationskostnad. Övrig del betalas till kommunen, även om polisen har utfärdat felparkeringsavgiften. - Om felparkeringsavgiften inte betalas skickar Transportstyrelsen påminnelse med förhöjd avgift. Om den inte betalas skickas den till kronofogden för indrivning. | <ul style="list-style-type: none"> - Rättelse söks hos markägaren (eller dennes ombud). Markägaren kan välja att avskriva av "good-will" eller att ta hänsyn till speciella omständigheter om den vill. En kontrollavgift som är felaktigt utfärdad kan bestridas skriftligen för att förhindra att ärendet går till inkasso. - Kontrollavgift betalas till den som utfärdat den (markägaren eller dennes ombud). - Markägaren (eller dennes ombud) kan - men måste inte - skicka påminnelse mot extra avgift innan indrivning söks. Indrivning kan ske med hjälp av kronofogden eller inkassoföretag. Om den som parkerat fel inte betalar måste markägaren stämma fordonsägaren vid tingsrätten (tvistemål) inom två år. Förlorande part kan bli skyldig att betala delar av rättegångskostnaderna och motpartens kostnader. |
| Betalning vid bestridande | <ul style="list-style-type: none"> - Även om trafikanten bestrider/överklagar måste felparkeringsavgiften betalas i tid. Får trafikanten rätt vid prövning i domstol återbetalas beloppet. | <ul style="list-style-type: none"> - Bestrids kontrollavgiften ska den inte betalas. Om fordonsägaren får rätt kan denne ändå behöva stämma markägaren vid tingsrätten för att få tillbaka pengarna. Kostnaden för stämningen kan överstiga kontrollavgiften, även om man vinner målet. |

Villkoren för parkering påverkas i detaljplanen

Av en detaljplan ska det framgå vad som inom planområdet är allmän platsmark (gata), där kommunen vanligen är huvudman, och vad som är kvartersmark. Enligt plan- och bygglagen är det kommunen som i detaljplanen bestämmer om markanvändning på allmän plats och kvartersmark, oavsett om det är kommunalt eller enskilt huvudmannaskap.

En detaljplan får inte vara mer detaljerad än vad som behövs för planens syfte (PBL, kap 32). Detaljplanernas långa giltighet är ytterligare ett skäl för kommunen att undvika alltför detaljerade regleringar.

I en detaljplan får kommunen ställa krav på utrymmen för, placering och utformning av parkering samt att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering (PBL, 4 kap 13 §). Planlagstiftningen omfattar såväl parkering på allmän plats som parkering inom kvartersmark. Det är enbart i samband med planläggning som kommunen har möjlighet att påverka parkering på privat kvartersmark. I befintlig bebyggelse kan kommunen arbeta med parkeringsreglering på allmän plats och på kommunalt ägda fastigheter. Enligt plan- och bygglagen ansvarar fastighetsägaren för att anordna parkering inom fastigheten eller i dess närhet. Kommunen har däremot det övergripande ansvaret för att i detaljplan ange placering och utformning av parkering eller att viss mark inte får användas för parkering.

Det är möjligt att ange trafikregler i en detaljplan, men för att dessa regler ska gälla krävs beslut om lokal trafikföreskrift. En del trafikregler som kan vara aktuella att ange i en detaljplan påverkar även möjligheten att parkera. Det gäller till exempel gångfartsområde, gågata och kollektivtrafikgata. Om kommunen vill skriva in dessa föreskrifter i en detaljplanebestämmelse måste det vara möjligt att inom planen uppfylla de parkeringsregler som gäller för dessa föreskrifter, till exempel att det finns utrymme för markerade parkeringsplatser om det behövs på ett gångfartsområde.

Eftersom innebörden av föreskrifterna, och även andra behov eller förutsättningar, kan ändras över tid rekommenderas att kommunen är restriktiv med planbestämmelser som kräver lokal trafikföreskrift. Planen bör inte ge alltför exakta beskrivningar, till exempel genom att det i planen anges att det ska vara parkeringsförbud på en viss gata. I stället bör planen beskriva vad man vill uppnå. Finns en trafikföreskrift angiven i en detaljplan tar den nämnd som ansvarar för trafikfrågor beslut om föreskriften.

I planprocessen är det möjligt att ange ytor för cykelparkering och i planbeskrivningen går det att påverka utformningen av cykelparkeringen. I bygglovsprocessen finns ytterligare möjlighet att ställa krav på cykelparkeringens utformning. Om parkeringsplatserna för cykel är lätt tillgängliga, attraktiva och säkra, samtidigt som parkeringsplatserna för bil är mindre tillgängliga, så kan det påverka valet av färdmedel.

Parkeringsreglering som ett strategiskt verktyg

I detta avsnitt beskrivs parkeringsregleringens potentiella roll som styrmedel och hur den kan användas för att genomföra parkeringsstrategier och nå övergripande målsättningar om resande och transporter.

Kommunala mål, strategier och riktlinjer

Parkeringsåtgärder kan, om kommunen så önskar, utgöra ett starkt styrmedel för att nå olika mål i samhällsplaneringen. Det kan vara lokala mål som god tillgänglighet till bostäder, arbetsplatser och service, en attraktiv stadsmiljö med ett levande centrum, eller mer övergripande mål om ett hållbart samhälle som främjar resor med kollektivtrafik och cykel. Hur kommunen ska arbeta med parkeringsfrågor för att nå dessa mål kan framgå av en parkeringsstrategi eller parkeringspolicy. I en parkeringsplan kan kommunen mer detaljerat ange hur man vill arbeta för att genomföra strategin. Se figur 2.

FIGUR 2. Figuren visar hur kommunens mål och strategier hänger ihop med parkeringsregleringen



Syften och begränsningar

Tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som avgör om vi kan resa med bil dit vi önskar och när vi önskar. Det handlar inte bara om antalet parkeringsplatser och var dessa är lokaliserade. Tillgången kan även styras med olika restriktioner, till exempel hur länge man får parkera eller vem som får parkera. Syftet med reglering är att gator och parkeringsplatser ska användas på det sätt som kommunen – eller fastighetsägaren – önskar. Genom en ändamålsenlig reglering kan omsättningen på parkeringsplatserna påverkas vilket gör det lättare att hitta en ledig parkeringsplats.

Reglering av parkering kan även användas för att förändra konkurrensförutsättningarna mellan olika trafikslag för att få en övergång till mer hållbara transportsätt. Regleringen kan utformas med avseende på områdets karaktär, parkeringens lokalisering, omfattningen av tillgänglig parkering, målpunkter och kapaciteten på vägnätet till platsen.

En kommun kan införa särskilda trafikregler för vissa trafikantgrupper, fordonsslag eller för fordon med last av visst slag. Lagstiftningen är dock restriktiv när det gäller hur trafikanter får behandlas. Det är en följd av den så kallade likställighetsprincipen i kommunallagen (1991:900 2 kap 2 §), vilken innebär att kommunmedborgare ska behandlas lika. Mer om detta finns i kapitel 3 *Reserverade platser och undantag*.

Utbud, efterfrågan och kostnader

Efterfrågan på parkeringsplatser är bland annat beroende av bilinnehavet. Omvänt kan utbudet av parkering i ett samhälle också påverka bilinnehavet. Vid nyexploatering kan kommunen vidta olika åtgärder för att påverka resvanorna, till exempel genom att förbättra kollektivtrafiken.

Vid gles bebyggelse är god tillgång till parkering ofta önskvärt och kan tillgodoses utan större prioriteringar, oftast som ytparkering. Vid tät exploatering däremot finns normalt inte utrymme för ytparkering utan parkeringsplatserna måste lokaliseras under mark. Kostnaderna för att anlägga dessa platser, vanligen flera hundra tusen kronor per plats, överstiger normalt de boendes betalningsvilja (Trafikverket 2013). Konsekvensen blir att underskottet måste täckas av samtliga lägenhetsinnehavare. I centrala lägen kan det innebära att de som inte äger någon bil subventionerar bilägare med flera hundra kronor i månaden. Även i mindre centrala lägen och utanför storstadsområden subventioneras parkeringsplatser i garage.

Att arbeta med parkeringsnormer och parkeringstal

På eller i närheten av en fastighet ska det finnas parkeringsplatser för fastighetens behov (plan- och bygglagen, 8 kap 9 §, punkt 4). Hur många platser som behövs beror bland annat på vilken verksamhet som bedrivs, byggnadernas storlek och var fastigheten är belägen.

Vid planläggning brukar parkeringsplatsbehov uttryckas som ett parkeringstal. Parkeringstal är det antal parkeringsplatser som bör finnas i ett planförslag och är vanligtvis en funktion av bruttoarea (BTA), antal lägenheter, antal rumsenheter eller liknande. Syftet med att ange ett parkeringstal för en detaljplan eller en fastighet är vanligen att säkerställa att parkeringsbehovet kan tillgodoses på kvartersmark, så att det inte uppstår olägenheter i omgivningen eller trafiken genom att allmän plats måste användas (plan- och bygglagen, 8 kap 9 § punkt 2). Om det inte är möjligt att lösa parkeringsbehovet på kvartersmark är det dock möjligt att ordna parkering på allmän platsmark, till exempel genom så kallad boendeparkering.

För att slippa utreda hur många parkeringsplatser som behövs varje gång en ny detaljplan ska tas fram kan kommunen ha en parkeringsnorm. Av parkeringsnormen framgår vilka parkeringstal som, beroende på typ av bebyggelse, ska uppnås vid ny bebyggelse i olika områden i kommunen.

Det är även möjligt att ha parkeringstal för cykel för att säkerställa tillräckligt antal cykelparkeringplatser.

Flexibla parkeringstal

För att utnyttja marken effektivt kan kommunen arbeta med så kallade *flexibla parkeringstal* i parkeringsnormen. Flexibla parkeringstal gör det möjligt för fastighetsägaren att få ett lägre parkeringstal genom att vidta åtgärder som underlättar ett boende utan bil. Exempel på sådana åtgärder är att reservera platser för bilpool eller att underlätta för cyklande eller varuleveranser. Fastighetsägaren behöver därmed inte bygga lika många parkeringsplatser och kan undvika parkeringsplatser som subventioneras av alla som bor i eller är verksamma i fastigheten.

Tillhandahålla parkering genom avtal eller parkeringsköp

En fastighetsägare kan ordna parkering på en annan fastighet. Det kan ske utan offentlig inblandning genom att koppla två fastigheter till varandra genom servitut, eller genom att en fastighetsägare och kommunen löser parkeringsfrågan med så kallat parkeringsköp.

En fastighetsägare kan även tillhandahålla parkering genom att hyra parkeringsplatser i ett befintligt garage eller parkeringshus. Kravet på varaktighet måste dock uppfyllas. Praxis är att avtal skrivs på tjugofem år, vilket är maximalt juridiskt möjligt (jordabalken 7 kap 5 §). Även efter det att avtalstiden gått ut har fastighetsägaren skyldighet att anordna parkeringsplatser. Därför bör det finnas möjlighet att teckna nytt avtal.

Parkeringsköp är ett sätt för exploatören att tillhandahålla parkeringsplatser. Den offentlighetsrättsliga förpliktelsen att anordna parkeringsutrymme omvandlas då, genom ett civilrättsligt avtal, till en skyldighet att ekonomiskt bidra till en kommunal eller privat parkeringsanläggning. Baserat på fastighetens behov betalar fastighetsägaren en engångssumma till kommunen som ansvarar för att uppföra en kollektiv parkeringsanläggning. Detta förfarande som kallas *friköp* brukar ge fastighetsägaren förtur vid utyrning av bilplatserna, men någon skyldighet att hyra platser finns inte. Alternativt kan fastighetsägaren betala en årlig avgift till kommunen, så kallad *avlösen*.

Även om parkeringsbehovet tillgodoses genom avtal eller parkeringsköp måste kraven på parkering i plan- och bygglagen följas.

Styrning med hjälp av tidsreglering

En kommun eller en fastighetsägare har rätt att reglera både hur länge och under vilka tider man får parkera på en plats.

Begränsning av parkeringstid kan användas för att gynna en viss typ av parkering (arbets-, boende- eller besöksparkering). I centrala lägen kan det vara önskvärt med en hög omsättning på parkeringsplatserna för att skapa bra underlag för handeln. Med korta parkeringstider blir arbets- och boendeparkering inte attraktivt samtidigt som besöksparkering underlättas. På samma sätt kan reglering av parkeringstidens längd eller vilka tider som man får parkera underlätta för arbetsplats- eller boendeparkering.

Genom tidsangivelser som anger när det är tillåtet att angöra lastplatser kan kommunen även styra varuleveranser. En genomtänkt placering av lastplatser i kombination med tider för angöring kan bidra till en bättre miljö i centrala lägen.

Vissa tidsregleringar kan få andra konsekvenser än de avsedda. Ett sådant exempel är datumparkering som reglering för servicenätter. Vid datumparkering är det endast tillåtet att parkera på den ena sidan av gatan, beroende på om det är jämnt eller udda datum. Bilägaren måste då flytta sin bil varje dygn och kanske leta efter en ny parkeringsplats, vilket ökar sannolikheten för att bilen används för dagliga resor. Ett alternativ är så kallad veckonatts/-dagsreglering där parkering endast är förbjuden (delar av) en natt eller en dag per vecka.

Styrning med hjälp av avgifter

Syftet med parkeringsavgifter är att befintliga parkeringsplatser ska användas på det sätt som kommunen önskar.

Genom en högre avgift på platser där efterfrågan på parkering är stor, som i en stadskärna eller vid andra stora målpunkter, kan man få en högre omsättning på parkeringsplatserna och därmed ökad tillgänglighet. Avgiftsreglering kan också användas för att påverka färdmedelsval. Om kostnaden för parkering nära bostaden är lägre än vid destinationen kan fler antas lämna bilen hemma.

På allmän plats får kommunen endast ta ut parkeringsavgifter för ”trafikens ordnande”. Betalningsviljan eller vilka avgifter som tas ut på kvartersmark ska därför inte påverka beslut om avgifter på allmän plats. Avgifter får heller inte tas ut enbart för att finansiera kommunal verksamhet.

En kombination av avgifter och tidsregleringar är ett effektivt sätt att styra efterfrågan på parkeringsplatser i ett område.

Parkeringsavgifter kan tas ut för alla fordon, även cyklar.

Styrning genom att begränsa eller gynna parkeringsmöjligheterna för vissa fordonsslag eller trafikantgrupper

Ett sätt att styra vem eller vilka som parkerar på en plats, och därmed även påverka resande och transporter, är att begränsa eller gynna parkering för vissa fordonsslag, trafikantgrupper eller fordon med last av visst slag.

Fordonsslag är till exempel tung lastbil, personbil, buss, traktor och motorcykel. Begränsning till viss trafikantgrupp bör endast användas när begränsning inte är möjlig med angivelsen fordonsslag. Med trafikantgrupp avses främst rörelsehindrade som är innehavare av parkeringstillstånd. Det är även möjligt att anordna parkeringsplatser för beskickningsbilar och boende i ett visst område.

Det finns inget lagligt stöd för kommunen att med hjälp av lokala trafikföreskrifter särskilt gynna miljöbilar eller att på gatumark reservera parkeringsplatser för bilar som tillhör en bilpool. Miljöbilar är bilar som genom låga utsläpp av miljö- och hälsoskadliga avgaser har mindre påverkan på klimatet än övriga bilar på marknaden. Definitionen av miljöbilar förändras dock över tid. Staten kan ge skattelättnader för miljöbilar, men kommunen kan inte tillämpa lägre – eller inga – parkeringsavgifter för miljöbilar.

Elbilar utgör inte ett särskilt fordonsslag. Däremot kan kommunen genom en LTF besluta att en plats ska vara laddplats, förutsatt att där finns anordningar för extern laddning med elektrisk energi för fordons framdrivning (trafikförordningen 10 kap 1 §, 9a §). På en laddplats får endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning stannas eller parkeras, men andra fordon får stannas för på- eller avstigning (trafikförordningen 3 kap 54 §). Det finns inget krav på att laddning ska ske för att en bil som kan gå på el ska få parkera på platsen.

RÄTTSFALL

Högsta förvaltningsdomstolen har slagit fast att det strider mot kommunallagen att favorisera miljöbilsägare och därmed inte tillämpa likställighetsprincipen (HFD 2014 ref 57). I domskälet anförts att det endast är parkering för boende och nyttoparkering som kan ges reducerad avgift samt endast parkering för rörelsehindrade som kan befrias från avgift (lag [1957:259 2 §] om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats m.m.)

Parkeringsreglering

Det här kapitlet handlar om vilka lagar som styr parkering, om hur kommunen kan reglera parkering på allmän platsmark och om hur markägare kan reglera parkering på kvartermark. Kapitlet tar även upp hur parkeringsregler märks ut.

Allmänna parkeringsregler enligt Trafikförordningen

Trafikförordningen (1998:1276), TrF, innehåller bestämmelser för alla trafikanter och trafik med fordon, bland annat om hur man får stanna och parkera. De allmänna bestämmelserna om hur man får stanna och parkera (vad som är tillåtet respektive inte tillåtet) gäller för hela landet, det vill säga oberoende av lokala trafikföreskrifter. Reglerna i trafikförordningen utmärks normalt inte med vägmärken utan fordonsförarna förväntas känna till dessa.

De allmänna regler som anges i trafikförordningen behöver inga ytterligare föreskrifter om inte villkoren måste skärpas ytterligare. En kommun eller annan beslutsfattare av en lokal trafikföreskrift bör vara noga med att inte reglera sådant som redan regleras i trafikförordningen. Förutom att det formellt inte är acceptabelt, så kan dubbelreglering eller utmärkning av allmänna bestämmelser skapa förvirring och osäkerhet hos den som ska parkera. Om kommunen vill införa lokala trafikföreskrifter om stannande eller parkering i strid med allmänna bestämmelser i trafikförordningen måste det framgå av beslutet.

I tabell 2 ges exempel på allmänna regleringar i trafikförordningen som gäller oberoende av lokala trafikföreskrifter och som alltså inte får regleras ytterligare med lokal trafikföreskrift.

TABELL 2. Allmänna parkeringsregler i Trafikförordningen

| Trafikregel | Kommentar |
|---|---|
| Ett fordon får inte stannas eller parkeras i en vägkorsning eller inom ett avstånd av tio meter från en korsande körbanas närmaste ytterkant (TrF 3 kap 53 § första stycket 2). | Gäller även den anslutningsfria sidan i en T-korsning. Observera att vägutformningen påverkar om det kan anses vara en vägkorsning eller en infart. |
| Ett fordon får inte parkeras på en väg framför infarten till en fastighet eller så att fordons- trafik till eller från fastigheten väsentligen försvåras (TrF 3 kap 55 § första stycket 2). | Obs! På en smal gata kan detta även gälla på motsatt sida om infarten. Regleringen är viktig att känna till vid datumparkering så att parkerade bilar längs en gata inte hindrar framkomlighet till fastigheter. |
| Ett fordon får inte stannas eller parkeras på en sådan plats eller på ett sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs (TrF 3 kap 47 § första stycket 1). | |
| På en markerad hållplats för spårvagn, fordon i linjetrafik eller skolskjuts får andra fordon inte stannas eller parkeras annat än för på- och avstigning som kan ske utan hinder för spårvägs-, linje- eller skolskjutstrafiken (TrF 3 kap 54 § första stycket). | Om det behövs förbud mot att stanna är det möjligt att införa det med en LTF. Observera att fordon som får föras i körfältet får stannas där för på- eller avstigning (TrF 8 kap 2 §). |
| Ett fordon får inte parkeras på en mötesplats som har märkts ut med märke E18, mötesplats, i vägmärkesförordningen (TrF 3 kap 55 § första stycket 5). | |
| Ett fordon får inte parkeras på en körbana bredvid ett annat fordon som stannats eller parkerats längs körbanans kant eller bredvid en anordning som har ställts upp där (TrF 3 kap 55 § första stycket 4). | Det är alltså inte tillåtet att "dubbelparkera" bredvid ett annat fordon längs en körbana. Däremot hindrar regeln inte uppställning för lastning och lossning eller på- och avstigning. Uppställningen får dock inte vara sådan att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras. |
| Ett fordon får inte stannas eller parkeras på eller inom ett avstånd av tio meter före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart (TrF 3 kap 53 § första stycket 1). | Det är inte tillåtet att anlägga parkeringsplatser närmare än 10 meter från ett övergångsställe. Undantaget om parkeringsplatsen anläggs i en ficka som är så djup att säkerheten inte försämras och om sikten är tillräcklig. |
| Ett fordon får inte stannas eller parkeras i en korsning med järnväg eller spårväg (TrF 3 kap 47 § första stycket 2). | |
| Ett fordon får inte stannas eller parkeras på eller i närheten av ett backkrön eller i närheten av en kurva där sikten är skymd (TrF 3 kap 53 § första stycket 5). | Backkrön och/eller kurvor kan förekomma inom tätbebyggt område, men är inte lika vanligt som på landsbygden. |

| Trafikregel | Kommentar |
|---|---|
| Inom tättbebyggt område får fordon inte stannas eller parkeras på allmän plats som är terräng (TrF 3 kap 48 § första stycket). | Med allmän plats som är terräng inom tättbebyggt område avses allt som inte är gata/väg eller parkeringsyta. Fordon får t.ex. inte stannas eller parkeras i diken, i skiljeremsor, i parker, i planteringar eller liknande. |
| På en gång- eller cykelbana får andra fordon än tvåhjuliga cyklar eller mopeder klass II inte stannas eller parkeras (TrF 3 kap 48 § första stycket). | Observera att detta gäller även om man endast står med ett eller ett par hjul på gångbanan. Hela fordonet behöver alltså inte stå uppe på gångbanan. |
| Ett fordon får inte stannas eller parkeras på ett sådant sätt att vägmärken eller trafiksignaler skyms (TrF 3 kap 47 § första stycket 3). | Tänk på att inte anlägga parkeringsplatser så att vägmärken eller andra trafikordningar skyms av parkerade fordon. |
| Det är tillåtet att parkera i 24 timmar dels på allmän plats med kommunalt huvudmannaskap, dels inom vägområde för allmän väg inom tättbebyggt område om inte annat föreskrivits med lokal trafikföreskrift (TrF 3 kap 49 a §). Bestämmelsen gäller vardagar utom vardag före sön- och helgdag och behöver inte vara utmärkt. | Om kommunen vill att andra regler för parkering ska gälla generellt inom ett tättbebyggt område krävs det lokal trafikföreskrift och utmärkning. |

Särskilda parkeringsregler med stöd av lokala trafikföreskrifter (LTF)

Utöver de allmänna bestämmelserna i trafikförordningen finns särskilda regler för stannande och parkering som föreskrivs av kommunen genom lokala trafikföreskrifter. Lokala trafikföreskrifter bestäms utifrån förhållandena på plats och bör föregås av en utredning som anger skäl och motivering. Ett väl motiverat beslut ger goda möjligheter för att bestämmelsen ska följas och underlättar handläggningen om beslutet skulle överklagas.

Särskilda bestämmelser som beslutas och föreskrivs av kommunen är bland annat tids- och avgiftsreglering, parkeringsförbud, ändamålsplatser och datumparkering. Utmärkning sker med vägmärken enligt gällande förordning och föreskrifter, se bilaga 1 *Lagstiftning som berör parkering*.

Det är inte ovanligt att en kommun genom LTF beslutar om parkeringsbestämmelser för ett visst område, till exempel att datumparkering ska gälla. Det är då viktigt att uppmärksamma den begränsning i markägarens bemyndigande att ta ut kontrollavgift som framgår av lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering. Där anges till exempel att kontrollavgift inte får tas ut för överträdelse för vilken felparkeringsavgift kan tas ut. Det innebär att en LTF om parkeringsbestämmelser för ett område måste innehålla ett undantag om

att föreskriften inte gäller enskilda vägar. Om den lokala trafikföreskriften inte innehåller ett undantag för enskilda vägar, kan inte lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering, LKOP, tillämpas inom området.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter m.m. (TSFS 2015:60) innehåller bland annat riktlinjer om hur en LTF ska utformas samt information om undantag från utmärkningsskyldigheten. Lokala trafikföreskrifter publiceras på webbplatsen Svensk Trafikföreskrifts-samling (STFS) enligt förordning [2007:231] om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter samt utmärks med vägmärke på platsen.

Kommunen kan med fördel använda särskilda bestämmelser om stannande och parkering som ett styrmedel i den övergripande planeringen, och som ett verktyg för att öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt i syfte att främja hållbart resande. Det lokala arbetet med stannande och parkering stödjer även en del av kommunens arbete med tillgänglighet.

Parkeringstider

Om inga andra tidsangivelser finns får fordon parkeras på allmän plats inom tätbebyggt område där kommunen har huvudmannskapet eller inom vägområdet för allmän väg under högst 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag (TrF, 3 kap 49 a §). Denna tidsregel kan inte märkas ut.

Kommunen kan införa lokala bestämmelser för parkering för att underlätta för väghållningsfordon att ta sig fram och på så sätt effektivisera snöröjning, sandupptag och sopning eller annan service på gatan. Ett sätt kan vara att införa förbud att parkera längs gatan under viss tid på dygnet en veckodag i veckan, så kallad servicedag eller servicenatt. Servicedagar kan gälla under hela eller delar av året.

En annan reglering som kan användas för att underlätta väghållningen är datumparkering, som innebär att det är förbjudet att parkera på vägsida med jämna adressnummer under dagar med jämna datum och på vägsida med udda adressnummer under dagar med udda datum. Då endast en sida av vägen upptas av parkerade bilar kan drift- och underhållsarbete enklare genomföras och regleringen bidrar även till att långtidsuppställning av fordon kan undvikas. Nackdelen med datumparkering är att regleringen kan vara svår att förstå och att den kan bidra till ökat bilåkande eftersom bilarna måste flyttas varje dygn.

Ett komplement till datumparkering eller servicedag/-natt är att vid behov införa tillfälliga parkeringsförbud. Dessa behöver då förannonseras på platsen i så god tid att fordonsägarna har möjlighet att flytta sitt fordon, det vill säga minst en vecka i förväg vid veckonatt/-dag.

Vid begränsad parkeringstid kan kommunen genom LTF föreskriva att parkeringsbiljett eller parkeringsskiva ska användas för att ange när fordonet parkerades. Det är tillåtet att ange ankomsttid med en handskreven lapp eller på annat sätt.

Parkeringsavgifter på allmän platsmark

Kommunen kan reglera parkering genom att avgiftsbelägga parkeringsplatser. Parkeringsavgifter kan vara ett effektivt verktyg för att öka omsättningen på parkerade bilar och för att styra parkeringen till lämpliga platser. Möjligheten regleras i lag (1957:259) om kommuners rätt att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. Avgiften får vara ett engångsbelopp för en viss period (näringsidkare/nyttokort, boende), rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet, se lag (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor. Parkeringsavgifter på allmän platsmark får endast tas ut för ”trafikens ordnande”, vilket innebär att avgifternas storlek inte påverkas av vilka avgifter som tas ut på kvartersmark eller betalningsviljan hos dem som parkerar.

Vilka allmänna bestämmelser som gäller om särskilda villkor för parkering har införts med lokal trafikföreskrift anges i trafikförordningen (3 kap 49 a §). Parkeringsavgift ska betalas på det sätt som anges på platsen och enligt angiven taxa. Om en parkeringsbiljett eller motsvarande används ska denna placeras framtill inuti eller på fordonet. Detsamma gäller för parkeringsskiva och period- eller kontrollmärke som används för att visa förbetald parkeringsavgift, till exempel nyttoparkeringstillstånd eller boendeparkeringstillstånd. Tidsangivelser eller andra uppgifter om att villkoren för parkering är uppfyllda ska vara väl synliga och läsbara utifrån fordonet. Med framtill menas inte bara innanför framrutan utan även innanför någon av de främre sidorutorna.

Kommunen kan, inom sitt eget område, besluta om att parkeringstillstånd för rörelsehindrad ska innebära befrielse från parkeringsavgift eller en lägre avgift för parkering. Detsamma gäller för innehavare av boendeparkeringstillstånd och nyttoparkeringstillstånd. Till skillnad mot för parkeringstillstånd för rörelsehindrade (se kapitel 6 *Parkeringstillstånd för rörelsehindrade*) kan kommunen ta ut en avgift för handläggning av boendeparkeringstillstånd och nyttoparkeringstillstånd.

Det finns flera olika betalssystem för att erlagga parkeringsavgift. Den kommun som planerar att införa parkeringsavgifter rekommenderas ett elektroniskt system utan fysiska biljetter. Detta av flera orsaker; parkeringsautomater med biljetter är dyra både i inköp och drift, parkeringsbiljetter kan förfalskas och de kan vara svåra att fästa eller läsa av på flera fordonsslag (lastbilar, mc). En elektronisk biljett syns dessutom även om bilen är översnöad eller rutorna igenisade. Förutom att övervakningen underlättas, finns det ofta en

efterfrågan på biljettfria betalningsalternativ. Övervakning av parkering utan fysiska biljetter kan till exempel ske med hjälp av applikationer till vanliga mobiltelefoner.

Felparkeringsavgifter på allmän platsmark

Kommunen kan ha mer än en beloppsnivå för felparkeringsavgifter. Högsta nivån kan gälla parkering på plats reserverad för rörelsehindrade och där det är förbud att stanna. Den lägsta nivån kan avse parkering utöver tillåten tid på markerad parkeringsplats eller parkering utan erläggande av avgift. Genom olika felparkeringsavgifter för olika förseelser uppnås en viss styrning. Det blir mindre attraktivt att felparkera på en plats för rörelsehindrade om man vet att felparkeringsavgiften är hög.

Kommunen beslutar om felparkeringsavgiftens belopp enligt förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift. För närvarande (2016) är 75 kronor lägsta och 1 000 kronor högsta möjliga belopp.

Särskilda parkeringsregler beslutade av väghållningsmyndigheten

Väghållningsmyndigheten har möjlighet att om det behövs under kortare tid på grund av vägarbete eller liknade arbete besluta om särskilda regler om stannande och parkering. Samma krav som gäller beslut om lokala trafikföreskrifter när det gäller publicering på webbplatsen STFS och utmärkning gäller vid beslut av väghållningsmyndigheten.

Parkeringsregler på kvartersmark

En markägare har rätt att besluta om vilka parkeringsregler som ska gälla på dennes mark eller i parkeringshus. Kommunen har möjlighet, men ingen skyldighet, att besluta om lokala trafikföreskrifter för att reglera parkering på kvartersmark. Detta kräver dock samråd med och i vissa fall även medgivande av markägaren.

Bestämmelserna i trafikförordningen och vägmärkesförordningen gäller även på kvartersmark (tomtmark). Det är samma regler för kvartersmark som ägs av privat eller offentlig fastighetsägare.

Om någon parkerar i strid mot de regler som markägaren har satt upp kan markägaren ta ut en kontrollavgift. Möjligheten regleras i lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering, LKOP. Markägaren beslutar själv vilka belopp för kontrollavgifter som skall gälla, de får dock inte vara högre än den felparkeringsavgift som kommunen tar ut för samma eller motsvarande förseelse i området.

Om parkeringsövervakning sker på kvartersmark så ska det framgå vid infarten till parkeringsplatsen, så kallad portalutmärkning, se avsnitt Utmärkning på kvartersmark.

Allmänna vägar

Inom tätbebyggt område beslutar kommunen om föreskrifter som rör parkering på allmänna vägar.

För allmänna vägar utom tätbebyggt område där staten, genom Trafikverket, är väghållare beslutar länsstyrelsen om LTF för exempelvis parkering. Om kommunen är väghållare för en allmän väg utom tätbebyggt område beslutar kommunen om parkeringsregler.

Enskilda vägar

Den största delen av Sveriges vägnät utgörs av enskilda vägar, varav merparten är skogsbilvägar. Väghållare med ansvar för enskilda vägar kan vara enskilda markägare eller vägföreningar, vägsamfälligheter och andra samfälligheter.

På enskilda vägar gäller de allmänna bestämmelserna för stannande och parkering enligt trafikförordningen. Är den enskilda vägen belägen inom tätbebyggt område beslutar kommunen om lokala trafikföreskrifter. Utom tätbebyggt område är det länsstyrelsen som beslutar. Ett sådant beslut kräver dock samråd med och i vissa fall även medgivande av vägens ägare. Kommunen (inom tätbebyggt område) respektive Trafikverket (utom tätbebyggt område) ansvarar för att sätta upp och underhålla utmärkning med vägmärken som grundas på lokala trafikföreskrifter. Kräver beslutet ett medgivande från vägens ägare har dock denne motsvarande ansvar.

Utmärkning av parkeringsregler

Lokala trafikföreskrifter ska kungöras elektroniskt på webbplatsen Svensk Trafikföreskriftssamling (STFS) samt utmärkas med vägmärke på platsen.

För att en lokal trafikföreskrift ska vara giltig måste den vara rätt utmärkt. Om utmärkningen med vägmärke inte stämmer överens med innehållet i den lokala trafikföreskriften är regleringen ogiltig och felparkeringsavgift kan inte utfärdas. Det behövs därför ett nära samarbete mellan dem som utfärdar föreskrifterna och ansvariga för beställning och uppsättning av vägmärken samt med dem som sköter övervakningen.

Föreskrifter med särskilda trafikregler om stannande och parkering utmärks med hänsyn till gällande förordning och föreskrifter och de fysiska förhållandena på platsen. Utmärkning gäller fram till nästa korsning, annars krävs vägmärke om var parkeringsföreskriften upphör (vägmärkesförordningen 2 kap 7 § fjärde stycket). Ny utmärkning behövs efter varje korsning och i korsningen gäller trafikförordningens generella regler om stannande och parkering. Om ett förbud om stannande eller parkering avser en längre sträcka eller om det i övrigt är nödvändigt ska vägmärket upprepas på lämpligt avstånd.

Fullständiga regler för vägmärkens betydelse finns i vägmärkesförordningen (2007:90), som kompletteras av Vägverkets föreskrifter om vägmärken och andra anordningar (VVFS 2007:305).

ETT URKLIPP UR VÄGMÄRKESFÖRORDNINGEN

3 § Vägmärken och andra anordningar skall tillsammans med väg- och gatuutformningen och dess anpassning till väg- och gaturum ge trafikanten vägledning, styrning och information för en effektiv och säker trafik. Vägmärken och andra anordningar skall vara utformade och placerade samt i sådant skick att de kan upptäckas i tid och förstås av de trafikanter som de är avsedda för. De får inte sättas upp så att de innebär fara för eller onödigtvis hindrar trafikanter. Särskild hänsyn skall tas till barn, äldre och funktionshindrade.

I bilaga 2 *Vägmärken* finns en lista med föreskrifter och vägmärken som påverkar parkeringsreglerna.

Vikten av rätt utmärkning

På en parkeringsplats är det vägmärke E19, parkering tillåten, som utgör huvudmärke. Villkor som avviker från märkets grundbetydelse, till exempel tidsbegränsningar och avgiftsplikt, anges med tilläggstavlor. För att regleringen ska vara giltig måste tilläggstavlor utformas och kombineras på rätt sätt i enlighet med föreskriften.

Om det finns flera tilläggstavlor under ett vägmärke gäller anvisningarna var för sig som komplement till huvudmärket. Nedan ges några exempel på hur tilläggstavlor med samma text kan få olika innebörd beroende på hur de kombineras.

Parkeringsregler bör vara så enkla som möjligt. Med detaljerade och specificerade föreskrifter med flera olika regler på samma plats riskerar utmärkningen att bli omfattande och svår att förstå.

Att ha en bra dialog mellan kommun, parkeringsövervakning, polismyndigheten och invånare i kommunen är viktigt när det kommer till parkeringsfrågor. Eventuella felaktigheter och missförstånd gällande utmärkningar i kommunen bör åtgärdas snarast.



En vanlig reglering på parkeringsplatser är en tidsbegränsning för hur länge det är tillåtet att parkera. I det här fallet är det tillåtet att parkera under högst två timmar i följd. Regleringen gäller alla tider på dygnet och alla dagar i veckan.

- *Parkering tillåten alla dagar, alla tider.*
- *Tillåtelsen gäller högst två timmar i följd.*



Här anges 2 tim och 8-17 på samma tilläggstavla. Detta betyder att tidsbegränsningen endast gäller mellan klockan 8-17. Då siffrorna är skrivna i vitt utan parentes gäller detta vardagar utom vardag före sön- eller helgdag. Övrig tid är det alltså tillåtet att parkera längre än två timmar. Den andra tilläggstavlan anger att avgiftsplikt alltid gäller för parkering på platsen.

- *Parkering tillåten.*
- *Tillåtelsen gäller högst två timmar i följd mellan klockan 8-17, vardagar. Övrig tid - ingen begränsning vad avser parkeringstid.*
- *Avgiftsplikt gäller alla tider och dagar.*



I detta exempel har huvudmärket kompletterats med två andra tilläggstavlor. Tilläggstavlor är snarlika det föregående exemplet men får här en annan innebörd. Den första tilläggstavlan anger 2 tim, och den andra avgift 8-17. Detta innebär att det precis som i det första exemplet endast är tillåtet att parkera två timmar i följd och att detta gäller alla tider på dygnet och alla dagar i veckan. Dessutom är det avgiftsplikt mellan klockan 8-17, vardagar utom vardag före sön- eller helgdag.

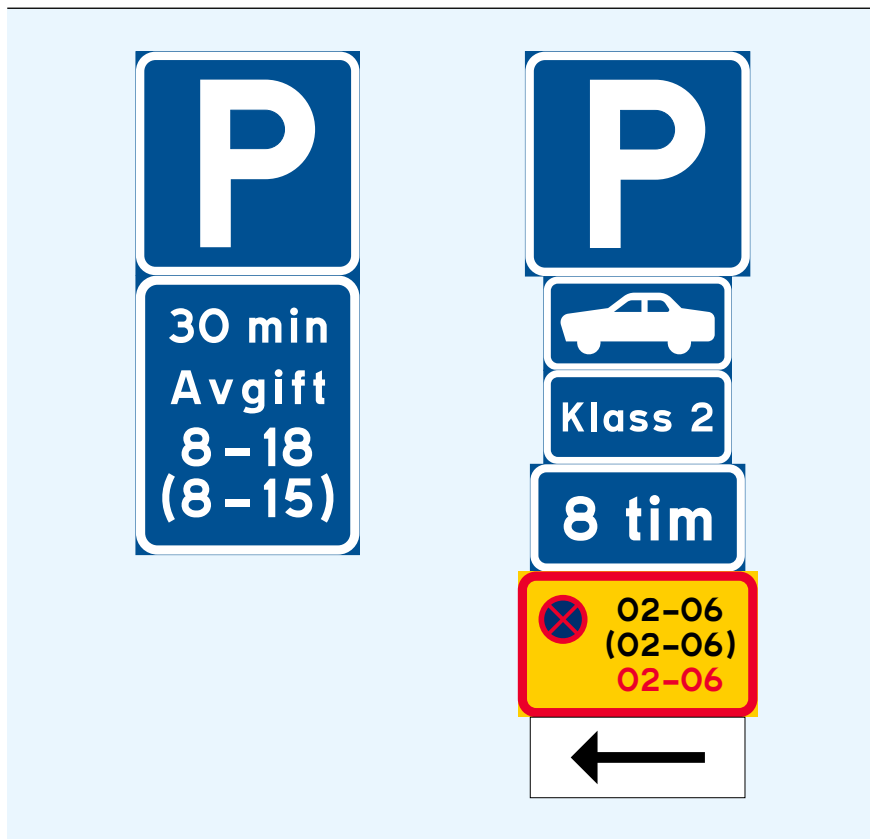
- *Parkering tillåten.*
- *Tillåtelsen gäller högst två timmar i följd.*
- *Avgiftsplikt gäller endast klockan 8-17, vardagar.*

RÄTTSFALL

Hovrättsdom ÖÄ 4733-15: Hovrätten undanröjer parkeringsanmärkning för personbil klass I. Enligt LTF avser parkeringen endast personbil klass II (husbil). Skyltningen består av "P" med tilläggstavla "personbil" och separat tilläggstavla med text "Klass II". Tilläggstavlan med personbilsymbolen anger att parkering är tillåten med alla personbilar. Se figur 3, högra vägmärkeskombinationen.

ÖÄ 2285-1: Hovrätten har undanröjt felparkeringsavgift för parkering efter klockan 18 på en plats skyltad med P samt en tilläggstavla med text "30 minuter, Avgift, 8-18 (8-15)". Se figur 3, vänstra vägmärkeskombinationen. Skylten stod på en plats som ingick i zon med parkeringsförbud. Avsikten från kommunen var att parkering inte skulle vara tillåtet utöver de tider som angavs på skylten. Tilläggstavlans text innebär dock att det är tillåtet att parkera under 30 minuter mot avgift under upptagna tider och att det är fritt att parkera övrig tid.

FIGUR 3. Figuren illustrerar hur utmärkningen av vägmärken sett ut i båda rättsfallen ovan



YTTERLIGARE RÄTTSFALL SOM PÅVISAR VIKTEN AV TYDLIGHET I UTMÄRKNING

RH 1995:72: Hovrätten undanröjde betalningsansvar för parkeringsanmärkningen med motivet att skyltningen av parkeringsplatserna för rörelsehindrade inte var korrekt enligt VMF och att utmärkningen av platserna var otydlig. De aktuella parkeringsplatserna var utmärkta endast med tilläggstavla 1.11.13.2 (symbol för rörelsehindrad) samt tilläggstavla med texten "2 platser". Tillsammans med tilläggstavlor krävs grundmärket "P", utmärkningen stämde därför inte överens med vägmärkesförordningen. Dessutom var utmärkningen av vilka platser som var avsedda för rörelsehindrade utmärkt med utsträckningspilar, men på ett otydligt sätt så att det kunde missförstås. Marken var snötäckt, målningen var därför inte synlig.

Utmärkning på kvartersmark

FIGUR 4. Infart till kvartersmark



Vid infart till kvartersmark ska det finnas vägmärken som informerar om vilka parkeringsregler som gäller (figur 4). Om platsen är avsedd för parkering, till exempel ett parkeringshus eller liknande, används vägmärket för parkering, i annat fall används parkeringsförbud inskrivet i en zontavla. Underst ska det finnas en tilläggstavla med namn och telefonnummer till markägaren, dennes ombud eller den som ansvarar för övervakningen. Vid utfart från området krävs vägmärke som anger att områdets reglering upphör. Om ny reglering tar vid behöver även denna skyltas vid utfart från området.

Oavsett vilket vägmärke som används vid infarten så är parkering endast tillåten på markerade platser. Om det är skyltat med parkeringsförbud krävs vägmärke för parkering vid eventuella parkeringsplatser.

Reserverade platser och undantag

Detta kapitel behandlar vilka möjligheter det finns att anpassa parkeringsreglerna till speciella förhållanden, för vissa trafikanter eller fordonsslag. Anpassningen kan innebära att vissa platser reserveras eller att undantag från gällande bestämmelser finns eller utfärdas. Undantag kan vara generella eller gälla särskilt för en viss trafikantkategori. Kapitlet avser i huvudsak allmän platsmark, men kan även vara vägledande för kvartersmark där så är tillämpligt.

Reserverade platser

Ibland behöver parkeringsplatser reserveras för specifika behov. På allmän platsmark gäller likställighetsprincipen i kommunallagen, vilken innebär att kommunmedborgare ska behandlas lika (kommunallagen [1991:900] 2 kap 2 §). Kommunen får dock besluta om lokala trafikföreskrifter (LTF) för en viss trafikantgrupp, ett visst fordonsslag eller för fordon med viss last (trafikförordningen [1998:1276] 10 kap 2 §). Genom denna möjlighet kan kommunen reservera parkeringsplatser på allmän platsmark för ett visst fordonsslag, till exempel personbilar eller lastbilar samt för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Utöver detta finns möjlighet att anordna parkering för besöksbilar samt för boende i ett visst område.

På kvartersmark kan platser reserveras för en viss person, ett visst fordon eller på annat lämpligt sätt.

En plats som reserverats utmärks med vägmärke som innebär att det är förbjudet att stanna och parkera för annat ändamål än det angivna. Om endast ett visst fordonsslag eller en viss trafikantgrupp får stanna och parkera anges det på en tilläggstavla.

Generella undantag

Generella undantag från parkeringsregler vid trafikövervakning, väghållningsarbete och för räddningstjänsten finns i trafikförordningen (12 kap 1 § respektive 11 kap 9 §). Kommunen får medge generella undantag från lokala bestämmelser (LTF) om parkering (TrF 13 kap 4 §), men generella undantag får endast medges för näringsidkare och andra med särskilt behov av att parkera i sitt arbete eller för boende i ett område.

För att gynna nyttotrafik och näringsidkare kan kommunen medge undantag för vissa parkeringsregler på gatumark. Ett så kallat nyttoparkeringstillstånd (nyttokort) kan utfärdas till yrkesverksamma näringsidkare som använder bilen i sitt arbete och är beroende av att kunna parkera i närheten för att kunna utföra sitt arbete. Exempel på yrkesgrupper som kan beviljas nyttoparkeringstillstånd är hantverkare, servicetekniker och hemtjänstpersonal som behöver parkera nära de adresser där de utför sina tjänster. Att fordonet används vid yrkesutövning är en förutsättning för tillståndet. Nyttoparkeringstillståndet kan ge tillåtelse att parkera längre tid än vad som annars är tillåtet, på plats med parkeringsförbud och/eller mot lägre avgift. För att kontrollera parkeringstiden kan parkeringsskiva användas som komplement till nyttokortet.

Parkeringstillstånd för nyttotrafik och boende bör ges för max ett år i taget. Kommunen har rätt att ta betalt för handläggning av tillstånden men även för själva tillståndet som då blir en förbetald avgift.

Särskilda undantag

Särskilda undantag benämns i dagligt tal ofta dispenser eller tillstånd.

Kommunen kan medge särskilda undantag för den rörliga eller stillastående trafiken inom den egna kommunen om det avser ett visst ändamål och om det behövs av särskilda skäl förutsatt att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller medföra någon annan avsevärd olägenhet (TrF 13 kap 3 § och 4 §). Detta ger kommunen möjlighet att besluta om och utfärda tillfälliga parkeringstillstånd (här och nu), förutsatt att kraven på trafiksäkerhet m.m.

är beaktade och uppfyllda. Det kan handla om att någon tillfälligt behöver parkera nära en målpunkt på grund av sjukdom, en speciell leverans av varor, i samband med flytt eller liknande.

Det är inte möjligt för kommunen att i samband med exploatering medge undantag från parkeringsregler för byggarbetsplatsens medarbetare (likställighetsprincipen enligt kommunallagen). Parkeringsbehovet kan tillgodoses genom hänvisning till befintliga parkeringsplatser på kvartersmarken där byggandet sker eller via avtal/överenskommelse med en annan markägare.

Parkering för rörelsehindrade är ett undantag från lokala trafikföreskrifter om parkering. Bestämmelser om särskilda undantag för rörelsehindrade beslutas av kommunen med stöd av trafikförordningen (13 kap 8 §), se kapitel 6 *Parkeringstillstånd för rörelsehindrade*.

Vanliga företeelser

På denna och följande sidor listas ett antal vanliga företeelser som kan vara aktuella för undantag eller reserverade platser.

TABELL 3. Vanliga företeelser

| Fordonstyp | Företeelser |
|-------------------|---|
| Beskickningsbilar | - Högst tre parkeringsplatser får reserveras för beskickningsfordon/diplomatfordon i anslutning till beskickningens fastighet. (TrF 10 kap 2 §). |
| Bilpool | <ul style="list-style-type: none">- En bilpool kan vara ett system där flera personer/familjer och/eller företag samäger bilar. Hur många familjer/företag och bilar som ingår i en bilpool varierar men syftet är att de som ingår i bilpoolen ska få tillgång till en bil utan att behöva äga en egen. Antalet bilar blir då färre vilket minskar behovet av parkeringsplatser.- Bilpool kan också vara en form av hyrbilssystem där bilar som inte är uthyrda är utplacerade på olika platser, i stället för att finnas hos uthyraren. En del bilpooler har fasta platser för sina bilar, andra bilpooler parkerar bilarna på allmän platsmark på samma sätt och enligt samma villkor som gäller för andra bilar.- Det är inte möjligt att reservera platser för bilpoolsbilar på allmän platsmark, däremot på kvartersmark. |
| Boendeparkering | <ol style="list-style-type: none">1. Reserverade parkeringsplatser endast för dem som har boendeparkeringstillstånd i ett visst område.2. Parkeringsplatser där ett boendeparkeringstillstånd ger lägre avgift. De som bor i området konkurrerar om platserna på samma villkor som övriga trafikanter. |

TABELL 3. Vanliga företeelser, fortsättning

| Fordonstyp | Företeelser |
|--------------------------------|---|
| Boendeparkerings- tillstånd | <ul style="list-style-type: none"> - I normalfallet bör parkering ske på fastighetsmark, men i äldre eller centrala områden kan det finnas behov av boendeparkering på gatumark. - Om det behövs av särskilda skäl kan kommunen besluta om särskilda parkeringsregler och/eller lägre parkeringsavgifter för dem som bor i ett visst område. Rättigheten att parkera (mot en lägre avgift) administreras med hjälp av boendeparkeringstillstånd. Kommunen har rätt att ta betalt för (handläggning av) boendeparkeringstillstånd (TrF 10 kap 2 § andra stycket). Boendeparkering är ett undantag från likställighetsprincipen. |
| Bussparkering | <ul style="list-style-type: none"> - Kommunen kan ordna särskilda uppställningsplatser för bussar. Detta möjliggör parkering av turistbussar vid särskilda turistmål eller på platser i städer där besökare med buss gärna stannar. En buss tar vid parkering betydligt mer yta i anspråk än en vanlig personbil varför det kan vara angeläget att styra parkeringen till lämpliga platser. Uppställningsplatser för bussar utmärks genom att vägmärke E19 för Parkering kombineras med symboltavlan S5 Buss som anger att tillåtelsen att parkera endast gäller buss. Platserna för buss kan finnas på kvarters- eller gatumark, gälla hela dygnet eller endast delar av dygnet. Parkeringen kan vara tidsbegränsad och den kan vara avgiftsbelagd. |
| Cykel | <ul style="list-style-type: none"> - Det finns tre definitioner för cykel: 1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. 2. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning. 3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning. - Fordonet cykel, oavsett definition, omfattas av samma trafikregler som andra fordon, t.ex. bilar. |
| Cykelparkering | <ul style="list-style-type: none"> - Anordnade platser för parkering av cyklar och mopeder klass II. Cykel-parkeringar anordnas på lämpliga platser utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. De bör finnas i direkt anslutning till målpunkten och i närhet till cykelvägar och gatunät. Se även "GCM-Handbok Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus" (SKL 2010). - Trehjuliga cyklar, cykelkärror och paketcyklar likställs med cyklar. Vid planering av utrymmen för cyklar kan hänsyn behöva tas till att dessa är mer utrymmeskrävande än vanliga cyklar. Det är tillåtet att stanna eller parkera tvåhjuliga cyklar och mopeder klass II på en gång- eller cykelbana (TrF 3 kap 48 §). Detta är viktigt att känna till vid planering och utformning av gång- och cykelbanor så att dessa inte blockeras av uppställda cyklar eller mopeder. |
| Dispens (undantag) | <ul style="list-style-type: none"> - Uttrycket dispens används ofta när det gäller undantag vid tillfälliga händelser. Med dispens menas då undantag från allmänna bestämmelser eller särskilda bestämmelser (LTF), t.ex. transportdispens (fordons vikt, längd och bredd). Uttrycket kan även användas när kommunen beslutar om tillfälliga parkeringstillstånd. |
| Elbil | <ul style="list-style-type: none"> - Se <i>Laddplats</i>. |

TABELL 3. Vanliga företeelser, fortsättning

| Fordonstyp | Företeelser |
|-------------------------------|--|
| Farligt gods | <ul style="list-style-type: none"> - Det ställs särskilda krav på uppställningsplatser för farligt gods avseende t.ex. avstånd till bebyggelse och avvattning. I normalfallet ska transporter med farligt gods inte ställas upp annat än för kortare raster. Anvisade uppställningsplatser är främst till för fordon som av någon anledning inte kan köras (trasiga eller körförbud). - Regler om transporter av farligt gods på väg finns i lag (2006:263) om transport av farligt gods och förordning (2006:311) om transport av farligt gods. Lagen kompletteras m.fl. föreskrifter av vilka ADR-S, <i>Föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng</i> (MSBFS 2015:1) är mest omfattande. I ADR-S anges bland annat att inga fordon med farligt gods får parkeras utan att parkeringsbromsen är ansatt. För släpvagnar utan broms-anordningar ska stoppkloss användas för att hindra att vagnen kommer i rörelse (MSBFS 2015:1, kap 8.3.7). Det finns även flera handböcker med riktlinjer om hur transporter av farligt gods får gå till. Exempel är "Farligt gods på vägnätet - underlag för samhällsplanering" utgiven av Rådningssverket, Vägverket och Boverket samt SKL:s handbok <i>Transporter av farligt gods</i> som gavs ut 2012. - Länsstyrelsen har bemyndigande att genom lokala trafikföreskrifter förbjuda vissa vägar för transport av farligt gods. Länsstyrelsen kan även rekommendera lämpliga transportvägar samt ange var fordon med farligt gods kan parkera. Föreskrifter om farligt gods finns publicerade i STFS på Transportstyrelsens webbplats. - Ibland uppkommer frågan om en uppställd tankbil kan utgöra en risk för allmänheten. Typ av last framgår av bilens märkning och genom den kan man kontrollera om lasten skulle kunna utgöra en fara. |
| Food-trucks | <ul style="list-style-type: none"> - Kommunen kan inte reservera platser för mobila gatukök, så kallade food-trucks, på allmän plats. Om kommunen vill hänvisa till en viss plats kan det lösas med markupplåtelse. Speciella nyttoparkeringstillstånd kan göra det möjligt att ställa upp fordonen på flera platser. |
| Fordon | <ul style="list-style-type: none"> - En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och som inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon. |
| Fordonsägare | <ul style="list-style-type: none"> - Med fordonets ägare jämställs den som långtidshyr eller leasar ett fordon. |
| Färdtjänst | <ul style="list-style-type: none"> - Se <i>Ändamålsplats</i>. |
| Husbil | <ul style="list-style-type: none"> - Se <i>Personbil klass II</i>. |
| Husbilar - parkeringsplats | <ul style="list-style-type: none"> - Det finns ingen särskild tilläggstavla för husbilar. För att visa att husbilar får, eller inte får, parkera på en plats används tilläggstavla (T22) med text <i>Personbil klass II</i>. Se även <i>Ställplats</i>. |
| Husvagn | <ul style="list-style-type: none"> - För att reservera en parkeringsplats för husvagn ska symbolen för släpkärra (S9) alternativt symbolen för personbil med tillkopplad släpkärra (S4) användas. |

TABELL 3. Vanliga företeelser, fortsättning

| Fordonstyp | Företeelser |
|---|--|
| Infartsparkering | - Anordnad parkeringsplats i närhet av knut- eller bytespunkter för kollektivtrafiken (buss, tåg/spårburet), främst avsedd för pendlning till/från arbete eller studier. En infarts- eller pendlarparkerings funktion kan ses som en del i ett "hela-resan"-tänk som bidrar till olika färdmedelsval och därmed ett hållbart resande. |
| Laddplats | - Det finns ett antal olika uppfattningar om vilka trafikregler som kan tillämpas för en laddplats. Trots att det i lagstiftningen finns en definition av laddplats, återfinns på olika håll i landet andra uppfattningar om vad en laddplats är. Anledningen till att dessa uppfattningar framförts grundar sig säkerligen på förhållandet att lagstiftningen med utgångspunkt från definitionen begränsar möjligheten att villkora en parkering på en laddplats. Lagstiftningens utformning medför med största sannolikhet att det inte finns formella möjligheter att villkora, till exempel tidsbegränsa eller avgiftsbelägga, parkering på laddplats. Detta eftersom "fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning" inte är ett fordonsslag enligt vad som framgår av förordningen om vägtrafikdefinitioner. Till detta kommer att det är oklart hur sådana villkor skulle kunna utmärkas. Mer om laddinfrastruktur för elfordon finns att läsa i SKLs skrift <i>Ladda för framtiden – Laddinfrastruktur för elfordon 2017</i> . |
| Lastbilsparkering - korttid | - Ibland är det av säkerhets- eller miljöskäl lämpligt att kommunen ordnar särskilda parkeringsplatser för lastbilar eller tillåter korttidsuppställning. Lämplig placering kan vara i industriområden, i anslutning till bensinstationer eller anläggningar för bilservice. |
| Lastbilsparkering - långtid eller natt | - Ibland uppstår önskemål om att kommuner ska ordna speciella uppställningsplatser för lastbilar. Efterfrågan kan t.ex. uppstå när lastbilsförare parkerar nära det egna hemmet, stannar för att sova längs vägen eller anländer till destinationen sent på kvällen och sover i lastbilen i väntan på att mottagaren öppnar på morgonen. - En anordnad lastbilsparkering bör vara säker, både för förarna som sover i bilarna och för godset. Det kan krävas säkerhetsåtgärder såsom bevakning, belysning och eventuellt stängsel och grind. Ärenden om anordnande av lastbilsparkeringar bör föregås av en noggrann analys av efterfrågan och betalningsvilja. |
| Lastplats | - För att underlätta godstransporter kan kommunen föreskriva om ändamålsplats för lastning och lossning. En lastplats kan regleras med förbud att parkera eller stanna för övriga fordon. Genom tidsreglering kan lastplatser göras tillgängliga endast under en del av dygnet. Övrig tid kan det t.ex. vara kollektivkörfält eller förbud att stanna eller parkera. På så sätt kan trafikföreskrifterna bidra till förbättrad trafikmiljö, t.ex. i centrala gaturum där efterfrågan på utrymme är stort eller där kommunen vill begränsa den tunga trafiken till vissa tider. |

TABELL 3. Vanliga företeelser, fortsättning

| Fordonstyp | Företeelser |
|---------------------------|---|
| Markupplåtelse | <ul style="list-style-type: none"> - Med markupplåtelse menas i dagligt tal tillstånd att använda allmän plats såsom vägar, gator, torg, det vill säga offentlig plats enligt ordningslagen. En offentlig plats inom detaljplanlagt område får inte utan polismyndighetens tillstånd användas på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål platsen upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget. Tillstånd för uppställning av gatukök, container eller liknande på gata eller torg söks hos polismyndigheten. Polismyndigheten inhämtar yttrande från kommunen och om kommunen avstyrker får beslut om tillstånd inte ges. Polismyndighetens beslut får inte överklagas, men kommunens beslut att avstyrka kan överklagas. - Medges tillstånd för ianspråktagande av offentlig plats, där kommunen är huvudman, såsom gata eller torg får kommunen ta ut en avgift enligt lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. |
| Moped klass I | <ul style="list-style-type: none"> - Moped klass I likställs med motorcykel i parkeringssammanhang. |
| Moped klass II | <ul style="list-style-type: none"> - Moped klass II likställs i trafiklagstiftningen med cyklar. Vid planering av utrymmen för mopeder klass II behöver hänsyn tas till att dessa är mer utrymmeskrävande än cyklar. |
| Motorcykel-parkering | <ul style="list-style-type: none"> - Motorcykel-parkering kan ordnas på gatumark eller kvartersmark. Platserna märks ut med tilläggstavla. - Saknas särskilda platser parkeras motorcyklar och mopeder klass I på samma sätt och enligt samma villkor som personbilar. - För att motorcykel eller moped klass I ska tillåtas parkera i anslutning till cykelparkering eller gång- och cykelbana krävs LTF. |
| Miljöfordon/-bil | <ul style="list-style-type: none"> - Det är inte möjligt att bevilja undantag eller att ha särskilda parkeringsregler för miljöbilar, undantaget laddplatser för elbilar. |
| Nyttoparkerings-tillstånd | <ul style="list-style-type: none"> - Undantag från parkeringsförbud för verksamheter som har särskilda behov av att parkera i samband med arbete. Det kan handla om hantverkare, service till fast utrustning i fastigheter, hemsjukvård och liknande. Kommunen kan ta betalt för att utfärda ett så kallat nyttokort/nyttoparkeringstillstånd. |
| Parkeringsskiva | <ul style="list-style-type: none"> - Parkeringsskiva är ett sätt att ange ankomsttid på plats med begränsad parkeringstid. Att ange tiden med en (handskriven) lapp eller parkeringsbiljett är också tillåtet. Observera att om parkeringstiden endast är begränsad under del av dygn inträder nytt parkeringstillfälle när regleringen börjar varje dygn. Det är alltså möjligt att komma en dag och stå kvar till nästa dag, förutsatt att parkering under den reglerade tiden inte överskrider tillåten tid. Exempel: Parkering är tillåten hela dygnet, men endast tre timmar i följd kl 8-18. En bil kan då parkeras klockan 15 den första dagen och stå kvar till klockan 11 dagen därpå utan att bryta mot parkeringsreglerna. I praktiken är det inte meningsfullt att inleda övervakning förrän efter det att den begränsade parkeringstiden passerats det aktuella dygnet. |

TABELL 3. Vanliga företeelser, fortsättning

| Fordonstyp | Företeelser |
|-----------------------------------|---|
| Pendlarparkering | - Se <i>Infartsparkering</i> . |
| Personbil | - Personbilar delas in i klass I och klass II. Beteckningen personbilar klass I och klass II samt släpvagn och dess betydelse framgår av lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (ny 2 § från och med 2016-01-01). |
| Personbil klass I | - Personbil som är försedd med högst 8 sittplatser utöver förarplatsen. |
| Personbil klass II | - En bil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustad med åtminstone fasta sittplatser, fasta sovplatser vilka kan vara sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, fast monterad utrustning för matlagning, lagring och bord. Det som i dagligt tal brukar benämnas husbil. |
| Samåkningsparkering | - Se <i>Infartsparkering</i> . |
| Sightseeingbussar | - Sightseeingbussar som trafikerar fasta rutter och tider är en form av linjetrafik som ska ha trafikillstånd. Hanteras på samma sätt som övrig kollektivtrafik. |
| Skyddad identitet | - För ärenden som berör personer med skyddad identitet - se kapitel 5. |
| Släpkärra | - Innefattar bland annat husvagnar och andra släp som kopplas till en personbil. |
| Servicenatt/ Servicedag | - Viss tid (dag eller natt) varje vecka med parkeringsförbud för att underlätta service på gatan. Parkeringsförbudet kan gälla hela eller delar av året. Om kommunen vill att det inom tätbebyggt område ska vara möjligt att parkera utan att flytta bilen mellan servicedagarna/-nätterna krävs LTF som undanröjer den generella 24-timmarsregeln. |
| Ställplats för personbil klass II | - Med ställplats avses en yta för parkering/uppställning av husbilar, i vissa fall även för husvagnar, för en eller ett fåtal övernattningar. - Ett ökat antal husbilar har medfört en ökad efterfrågan på ställplatser. Kommunen kan på kvartersmark upplåta en yta som ställplats eller parkeringsplats för husbilar för att bidra till och gynna den lokala besöksnäringen. - En ställplats kan upplåtas mot avgift och den kan, men behöver inte, vara utrustad med faciliteter. - Vid utformning av ställplatser eller anvisade parkeringar för övernattning bör kontakt tas med räddningstjänsten för bedömning av eventuella risker vid gasolanvändning. Eventuell risk för sanitär olägenhet eller störning av kringboende bör beaktas inför beslut om ställplats. |
| Taxi | - Se <i>Ändamålsplats</i> . |
| Terräng | - Med allmän plats som är terräng inom tätbebyggt område avses allt som inte är gata/väg eller parkeringsyta, t.ex. diken, skiljeremsor, parker, planteringar eller liknande. Fordon får inte stannas eller parkeras i terräng inom tätbebyggt område. |

TABELL 3. Vanliga företeelser, fortsättning

| Fordonstyp | Företeelser |
|----------------------------|--|
| Undantag | - Beslut om att utfärda tillstånd som undantar innehavaren från lokala bestämmelser för vissa parkeringsregler enligt LTF. Dessa undantag kallas ofta i dagligt tal för dispens eller tillstånd. |
| Vändplats | - En plats på en gata avsedd för vändning av fordon. För att det ska vara förbjudet att parkera i en vändplats krävs beslut genom en LTF. En vändplats kan även vara reglerad med förbud att både stanna och parkera. |
| Ändamålsplats | - Plats som reserverats för visst ändamål. Exempel på ändamål är för lastning och lossning eller på- och avstigning, taxiplats, bokbuss, skolskjuts eller ambulans. |
| Övernattning i personbilar | <ul style="list-style-type: none"> - Ibland uppstår sanitära olägenheter, sociala eller andra problem till följd av övernattning i personbilar (klass I eller II). - Inget i trafikförordningen anger att det inte är tillåtet att sova i en personbil som är lagligt parkerad på offentlig plats. Däremot kan kommunen förbjuda övernattning genom lokala ordningsföreskrifter. Brott mot lokala ordningsföreskrifter ger påföljder enligt ordningslagen (1993:1617). - En kommun som vill förebygga eller stävja problem i samband med övernattning med hjälp av parkeringsbestämmelser, kan antingen förbjuda parkering helt mellan vissa klockslag eller endast tillåta kort parkeringstid på natten. - Om kommunen överväger att införa parkeringsregler som försvårar övernattning i personbil bör konsekvenserna utredas och samråd med t.ex. polismyndigheten, boende i området eller andra berörda genomföras. Förbud mot parkering nattetid kan vara negativt för personer som arbetar natt om förbudet avser en infartsparkering eller en parkering nära arbetsplatser. För att regleringen ska ha effekt kan det krävas parkeringsövervakning även nattetid. |

Handläggning

Det är varje kommun som, inom ramen för lagstiftningen, beslutar om rutiner och riktlinjer för hantering av ärenden på allmän plats. Förvaltningslagen (1986:223) ligger till grund för hur handläggningen ska gå till. I lagen anges bland annat att varje myndighet har en serviceskyldighet vilket innebär att de ska lämna upplysningar, vägledning och råd i frågor som rör dess verksamhet. Myndigheten ska ta emot besök och telefonsamtal från enskilda och besvara frågor från enskilda så snart som möjligt. Förvaltningslagen ställer krav på att ärenden där någon enskild är part, ska handläggas så enkelt, snabbt och billigt som möjligt. Vidare innehåller lagen skrivningar om att handläggare inte får hantera ärenden där de själva är jäviga och att ett ärende inte får avgöras utan

att den som är sökande fått ta del av det. Det ställs också krav på att beslut ska vara väl motiverade, att den enskilde ska underrättas om beslutet och att det alltid finns möjlighet att överklaga.

Det är tillåtet för kommunen att ta ut en avgift för handläggningen vid ansökan om undantag som till exempel boende- och nyttoparkering. Avgiften får inte överstiga kommunens kostnader. Det är däremot inte möjligt att ta ut avgift för ärendehandläggning av parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Exempel på handlägningsrutin för ansökningar om undantag, reserverad plats eller dispens:

- › En enskild/sökande kontaktar kommunen med handling om ett ärende via brev, e-post, telefon eller sms.
- › Handling i brevform stämplas med datum för inkommande handling. Digitala handlingar via e-post kan översändas till diariet direkt. Kommunen kan sedan svara den enskilde/sökande genom att meddela att ärendet ska utredas, tilldelas en handläggare och därefter återkomma med mer information i ärendet. Ett alternativ är att kommunen direkt utser handläggare, upprättar ett ärende som lämnas för diarieföring och ger den enskilde/sökande uppgifter om namn på handläggaren, kontaktuppgifter och diarienummer för ärendet. Beräknad handläggningstid bör meddelas den sökande, liksom om prövningen av ansökan kommer att medföra en kostnad för den sökande.
- › Beredning/utredning av ärendet påbörjas och genomförs utifrån ärendets omfattning och eventuellt de fysiska förhållandena på platsen. Utredningen kan omfatta platsbesök, faktainsamling eller andra åtgärder, såsom samråd inför beslutsfattande om ansökan gäller en speciell plats, till exempel dispens vid ett tillfälle/plats.
- › Resultatet av utredningen utgör underlag för beslut. Skäl och motivering till beslut dokumenteras som tjänsteskrivelse för beslut i kommunal nämnd eller som delegationsbeslut. Beslutet bör vara väl motiverat.
- › Beslutet delges/meddelas den enskilde/sökande.
- › Beslut som meddelas av kommunen om generella undantag från LTF om parkering inom en kommun får inte överklagas (TrF 15 kap 2 § punkt 2).

Parkeringsövervakning

Detta kapitel tar upp frågor om parkeringsövervakning på allmän platsmark och kvartersmark. Rutiner för anställning och upphandling av parkeringsvakter och handläggning av överklagningsärenden beskrivs.

För frågor som rör flytt av fordon på grund av olovlig parkering hänvisas till SKL:s handbok *Flyttning av fordon*.

Övervakning på allmän platsmark

Parkeringsövervakning på allmän plats är en form av myndighetsutövning som historiskt har varit polisens uppgift, men numera har även kommuner rätt att utöva parkeringsövervakning.

Regler för övervakning på allmän plats framgår av lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. samt lag (1976:206) om felparkeringsavgift. Dessa lagar kan tillämpas för parkeringsföreseelser med registrerade fordon, förutsatt att det inte handlar om lagöverträdelse i straffrättslig mening enligt annan lag eller författning.

Parkeringsanmärkningar får utfärdas av polisen och av parkeringsvakter som kommunen har förordnat. Parkeringsvakter kan vara anställda i kommunen, i andra kommuner, kommunala parkeringsbolag eller i ett auktoriserat bevakningsföretag.

En förutsättning för övervakning och utfärdande av felparkeringsavgifter är att parkeringsreglerna är beslutade och utmärkta på rätt sätt. En parkeringsanmärkning för överträdelse av lokala trafikföreskrifter, LTE, får enligt förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift inte utfärdas om föreskriften

inte märkts ut enligt gällande bestämmelser i trafikförordningen (1998:1276) eller inte kungjorts på den särskilda webbplatsen för trafikföreskrifter (STFS). Dock får parkeringsanmärkningar meddelas om bristerna i utmärkningen med vägmärke är utan betydelse för trafikanternas förståelse av trafikregleringen. Se mer i avsnittet *Utmärkning av parkeringsregler* i kapitel 2.

Polisen får, efter samråd med kommunen, besluta om att ta hjälp av parkeringsvakter för att biträda polismän vid fullgörande av övervakningsuppgifter i trafiken. Se lag (2014:724) om ändring i lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.

Beslut om kommunal parkeringsövervakning

Polisen har alltid rätt att beivra felparkering på allmän platsmark. I praktiken brukar polisen prioritera övervakning av fordon som står trafikfarligt eller stör trafiken på annat sätt, inte fordon som stått för länge på en parkeringsplats eller utan att erlägga avgift. Om det behövs får kommunen därför besluta om att själv sköta parkeringsövervakningen.

Av beslutet om parkeringsövervakning ska det framgå inom vilket område som övervakning ska ske och det minsta antalet parkeringsvakter som behövs. Ett beslut av kommunen om att ett område ska omfattas av kommunal parkeringsövervakning, behöver inte innebära att kommunen aktivt bedriver övervakning i området. Det kan vara klokt att ta beslut om ett större område, eller hela kommunen, även om det för tillfället inte bedöms nödvändigt att övervaka mer än ett mindre område. Om det uppstår nya eller tillfälliga problem kan kommunens tjänstemän då utöka parkeringsvakternas arbetsområde utan att avvakta nytt beslut i ansvarig nämnd.

Om kommunen beslutar om kommunal parkeringsövervakning ska polisen underrättas. Kommunen ska också samråda med polisen om inriktning och omfattning av parkeringsövervakningen. Polisen kan å sin sida begära samråd vid händelser som kan kräva särskilda insatser inom parkeringsövervakningen.

En parkeringsvakt ska ha utbildning enligt Rikspolisstyrelsens föreskrifter. Se Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utbildning av parkeringsvakter, m.m. (RPSFS 2002:1 FAP 759-1) och Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd till lagen (1974:191) och förordningen (1989:149) om bevakningsföretag (RPSFS 2012:18 FAP 579-2).

Personer som får förordnas som parkeringsvakter ska vara anställda av:

- › Kommunen
- › En annan kommun
- › Kommunalt parkeringsaktiebolag
- › Kommunalt trafikbolag som bedriver linjetrafik
- › Auktoriserat bevakningsföretag

Anställning som parkeringsvakt i kommunen anses som ett förordnande. Bevakningsföretags personal ska vara godkänd av länsstyrelsen. Innan en parkeringsvakt i ett bevakningsföretag får börja övervaka i kommunen ska denne vara påanmäld av företaget och tilldelas ett så kallat särskilt förordnande genom beslut i den nämnd som ansvarar för parkeringsövervakningen.

RÄTTSFALL

HD NJA 2002 s. 565 (nr 68): En person som haft förordnande som parkeringsvakt i en kommun har inte ansetts ha kvar detta förordnande när anställningen övergick i en ny anställning på ett kommunalt bolag som inte var att anse som kommunalt parkeringsbolag.

Upphandling av övervakning

Parkeringsövervakning kan, trots att det är myndighetsutövning, upphandlas av privata företag. Upphandlingsförfarandet omfattas av lag (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU). Vid utvärdering av anbud bör referenser tas på de företag som lämnar anbud. Företaget ska ha parkeringsvakter med rätt utbildning, men även andra kommuners erfarenheter av parkeringsföretaget kan vägas in i utvärderingen.

Även om kommunen anlitar ett företag för övervakning är det kommunen som är huvudman och beslutar om villkor för övervakningen samt hanterar frågor angående villkor, avgifter och felparkeringsavgifter.

Ersättning för uppdrag med parkeringsövervakning bör baseras på nedlagt antal timmar. Om parkeringsbolaget får provision på antal utfärdade felparkeringsavgifter kan det leda till en inriktning på övervakningen som inte överensstämmer med kommunens önskemål.

Riktlinjer och rutiner

En kommun som bedriver parkeringsövervakning, med egen personal eller som en upphandlad tjänst, bör ta fram policyer och rutiner för hur övervakningen ska utföras. Av en policy kan framgå prioriteringar, till exempel att i första hand utfärda parkeringsanmärkning på bilar som står trafikfarligt eller som hindrar trafiken och i sista hand kontrollera att bilar inte har parkerats längre än tillåtet på anvisade parkeringsplatser.

Målet för kommunen bör vara att så många som möjligt ska parkera rätt och att intäkter från parkering bör utgöras av parkeringsavgifter, inte felparkeringsavgifter. I parkeringsvakternas arbetsuppgifter bör ingå att svara på frågor och att hjälpa invånare och besökare till rätta. Ser parkeringsvakten en fordonsförare som är på väg att göra fel ska vakten upplysa om det och om vilka alternativ som finns, inte vänta tills föraren har lämnat fordonet och då skriva ut en felparkeringsavgift.

Eftersom parkeringsövervakning är myndighetsutövning gäller den så kallade likställighetsprincipen, det vill säga att alla ska behandlas på samma sätt. Detta underlättas av tydliga rutiner. Även vid invändningar är det en fördel att ha tydliga rutiner som alltid följs. Om parkeringsvakten vid en eventuell rättegång inte kommer ihåg det specifika fallet kan denne luta sig mot att övervakningen alltid sker på samma sätt.

Av parkeringsvakternas rutinbeskrivning kan till exempel framgå hur länge de ska vänta för att kunna avgöra om det förekommer någon aktivitet vid fordonet, till exempel att föraren tillfälligt har lämnat fordonet på grund av lastning eller lossning av gods, olyckshändelse eller transport av sjuk eller rörelsehindrad (TrF 3 kap 51 § samt 11 kap 9 §). Fem till tio minuter kan det vara lämpligt att hålla fordonet under uppsikt, men det kan anpassas till förhållandena på platsen. Observera att det är tillåtet att lasta och lossa där det är förbjudet att parkera och där parkeringen är avgiftsbelagd. Lastning och lossning ger även rätt att dubbelparkera.

Vid övervakning av tidsreglerad parkering ska den tid som fordonet är uppställt alltid säkras genom ventilkontroll på samtliga hjul för att säkerställa att fordonet inte har flyttats mellan de tidpunkter som parkeringsvakten haft fordonet under uppsikt.

Av rutinerna bör framgå hur parkeringsvakterna ska säkra bevis för att det finns grund för att utfärda en parkeringsanmärkning, hur övervakning ska gå till när vägmärken och/eller fordon är översnöade, när rutorna är igenisade, vid extrema väderförhållanden eller liknande. Det finns inget krav på att parkeringsvakten med fotografering ska säkra bevis för att en felparkeringsanmärkning är rätt utfärdad. Vill kommunen införa den rutinen måste kommunen ta ställning till hur bilderna ska lagras, hur länge de ska lagras, hur rensning ska gå till samt hur integritetskraven ska klaras.

För föraren kan det vara bra att dokumentera med fotografi om denne anser att en felparkeringsavgift eller kontrollavgift är felaktig och det finns rättsfall där domstolen har använt fotografier i sin bedömning.

RÄTTSFALL

HD (NJA 2013 s. 711): Domstolen undanröjer betalningsansvar eftersom den som parkerat fordonet visat fotografier på en giltig parkeringsbiljett innanför bilrutan. Biljetten har legat på passagerarsidan samtidigt som det funnits en äldre biljett på förarsidan, där felparkeringsavgiften fästs. Trots att stor vikt skall läggas vid parkeringsvaktens anteckning och rutiner, så anser domstolen att det är möjligt för den som fått en felparkeringsavgift att åberopa bevis som grund för undanröjande av betalningsansvar. Fotografierna i detta fall ansågs vara tillräckliga motbevis mot parkeringsvaktens anteckning.

RH 1993:113: En taxi parkerades under några minuter på en plats där det var förbud att stanna för att föraren skulle kunna hjälpa en svårt blödande passagerare till sin bostad. Hovrätten undanröjde felparkeringsavgiften med hänvisning till 159 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) som i trafikförordningen motsvaras av 11 kap 9 §, den så kallade nödparagrafen.

Personalens säkerhet

Att arbeta som parkeringsvakt kan vara ett utsatt yrke. En parkeringsvakt kan möta personer som är påverkade, upprörda eller hotfulla. Därför ingår grundläggande kunskaper om konflikt hantering och kommunikation, kris- och stresshantering samt självskydd i utbildningen enligt Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utbildning av parkeringsvakter, m.m. (RPSFS 2002:1, FAP 759-1). Arbetstagaren ska löpande i det ordinarie arbetet erhålla stöd och hjälp att hantera obehagliga samt hotfulla situationer som kan uppstå. Dessa situationer ska följas upp inom ramen för det interna systematiska arbetsmiljöarbetet på arbetsplatsen.

Även kommunens handläggare kan bli utsatt för hot eller kränkande behandling i samband med tjänsteutövning.

Skyddad identitet behandlas i kapitel 5 *Skyddad identitet*.

RÄTTSFALL

HFD 2015 ref.57: Enligt domen utgör parkeringsövervakning myndighetsutövning. Parkeringsvaktens namn omfattas därför inte av personaladministrativ sekretess.

Utfärdande av felparkeringsanmärkning

Om någon bryter mot allmänna eller lokala parkeringsföreskrifter får polis eller parkeringsvakt utfärda felparkeringsanmärkning.

Innan felparkeringsanmärkningen skrivs ut kontrolleras att utmärkningen är korrekt. Det är viktigt att parkeringsvakten är noga med att fylla i rätt förseelse, eftersom parkeringsanmärkningen annars kan bli ogiltig.

Parkeringsanmärkningen ska alltid fästas på fordonet eller överlämnas till föraren. Om föraren vägrar att ta emot anmärkningen kan den skickas per post, men det är inte tillåtet att skicka anmärkningen utan att föraren först har fått möjlighet att ta emot den.

Ny anmärkning får utfärdas för varje påbörjat kalenderdygn, men det måste gå minst sex timmar mellan den första och den andra anmärkningen. Högst fem anmärkningar får skrivas för samma förseelse. Innan flera anmärkningar börjar skrivas ut bör man ha försökt få fordonsägaren att flytta fordonet frivillig eller – om det står trafikfarligt – flyttat det med stöd av lag (1982:129) respektive förordning (1982:198) om flytt av fordon i vissa fall.

Polis och parkeringsvakt får avstå från att meddela en parkeringsanmärkning om överträdelsen på grund av omständigheterna framstår som obetydlig. Denna möjlighet kan utnyttjas om man misstänker att föraren har missförstått regleringen eller när någon parkerat med stöd av ett parkeringstillstånd vars giltighet har gått ut. Samma rutin kan användas i samband med införande



Fotograf: Karin Hassner, WSP Sverige AB.

av nya parkeringsregler eller vid andra speciella tillfällen om man istället för en felparkeringsanmärkning vill informera fordonsförarna om vilka regler som gäller.

Transportstyrelsen administrerar felparkeringsanmärkningar utfärdade på allmän plats. Om kommunen själv svarar för parkeringsövervakningen tillfaller felparkeringsavgiften, med undantag för en administrationskostnad, kommunen. Om kommunen inte har egen parkeringsövervakning tillfaller felparkeringsavgiften staten.

Det är fordonets ägare som ska betala felparkeringsavgiften (strikt betalningsansvar), såvida fordonet inte var stulet när felparkeringen skedde. En person som hyr, eller på annat sätt förfogar över ett fordon, jämställs i detta fall med ägare.

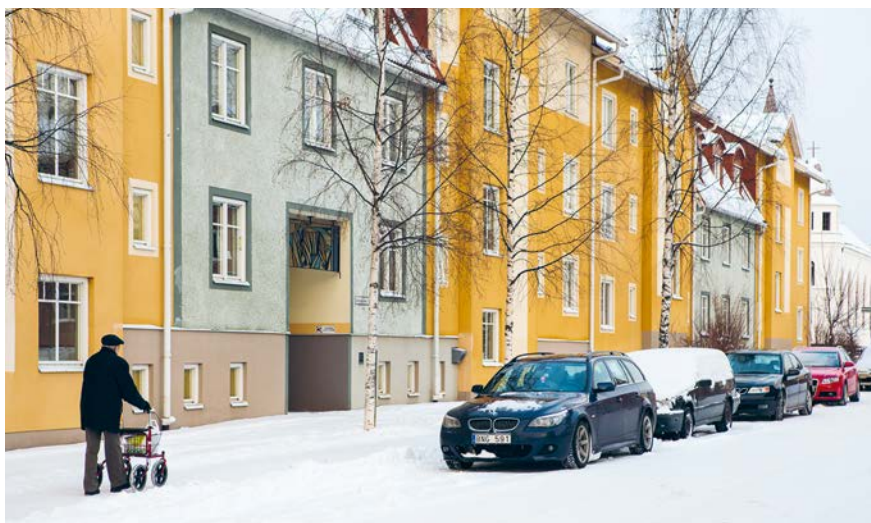
Om åtal väcks eller strafföreläggande utfärdas för gärning där felparkeringen ingår ska parkeringsanmärkning inte skrivas ut.

Vid tidsreglerad parkering måste fordonet lämna parkeringsrutan så att en annan fordonsförare ges möjlighet att parkera. Det är alltså inte tillräckligt att backa ut ur en ruta och sedan köra in igen.

RÄTTSFALL

HD NJA 2005 s. 17: Även om en parkeringsvakt hade kunnat underlåta att skriva ut parkeringsanmärkning och polismyndigheten hade kunnat undanröja den på grund av att förseelsen var obetydlig så har inte domstolen möjlighet att göra det såvida inte nöd eller annan undantagssituation förekommit som inneburit att det inte varit möjligt att följa reglerna. Att delar av boendeparkeringstillståndet varit osynligt är inte sådant skäl.

RH 2005:2: Hovrätten åberopar ovanstående HD-dom när den avslår ett mål gällande att en person glömt att flytta bilen på grund av att hustrun avlidit.



Insnöad bil kunde i rättfallet nedan inte användas som skäl för att undanröja parkeringsanmärkning.

RÄTTSFALL

RH 2010:58: En parkeringsanmärkning utfärdad en halvtimme efter det att parkeringsförbud inträffat (städdag) har inte undanröjts av hovrätten. Bilföraren kunde, på grund av mycket snö, inte flytta bilen utan gick hem för att hämta redskap för att kunna undanröja snön. Domstolen anser att föraren hade kunnat vara förutseende och undanröjt snön innan parkeringsförbudet inträffade. I domen åberopas ovanstående HD-dom.

HD NJA 2008 s. 637: Betalningsansvar gäller för parkeringsanmärkning även om det vid parkeringstillfället var bestämt att den vägmarkering som legat till grund för parkeringsförbudet skulle tas bort därför att den saknade funktion. Ärendet gäller parkering för nära en spärrlinje vid ett tidigare övergångsställe. (TrF 3 kap. 53 § 6 p. Ett fordon får inte stannas eller parkeras längs en spärrlinje, om avståndet mellan fordonet och linjen är mindre än tre meter).

HD NJA 2007 s. 799: En parkeringsanmärkning har inte överlämnats till fordonets förare eller ägare på platsen för den påstådda överträdelsen och inte heller fästs på fordonet. I stället har anmärkningen sänts till ägaren med post. Betalningsansvaret för felparkeringsavgiften har undanröjts.

HD (NJA 2014:65): En P-skiva/biljett placerad i en ruta på någon av de främre sidodörrarna uppfyller kravet på att vara placerad framtill i fordonet.

Invändningar mot felparkeringsavgifter

Den som anser att felparkeringsavgiften är felaktig, till exempel att den avser fel fordon, kan begära rättelse eller bestridande hos polisen. Om man inte får rättelse eller anser att anmärkningen är felaktig av andra orsaker, kan anmärkningen överklagas. Även om parkeringsanmärkningen överklagas ska felparkeringsavgiften betalas in, pengarna återfås vid rättelse.

Överklagan skickas till polismyndigheten. Den som inte är nöjd med polisens beslut kan överklaga till tingsrätten. Överklagan ska skickas till polismyndigheten inom tre veckor från det att man fick kännedom om beslutet. Tingsrättens beslut kan överklagas till hovrätten. För att överklaga hovrättens beslut krävs prövningstillstånd. Det är inte möjligt att överklaga om polisen har undanröjt betalningsansvaret.

Ärenden om överklagan behandlas inte om kronofogden har påbörjat indrivning eller om det har gått mer än sex månader sedan förseelsen.

Krav

Om felparkeringsavgiften inte betalas i tid skickar Transportstyrelsen ut en påminnelse och tar då ut en påminnelseavgift. Obetalda ärenden överlämnas till kronofogden. Påminnelsen måste skickas inom ett år från det att felparkeringen skedde.

Transportstyrelsen behöver inte driva in belopp under 100 kronor. Det kan därför vara klokt att inte ha lägre felparkeringsavgifter. Transportstyrelsen driver heller inte in felparkeringsavgifter för utlandsregistrerade fordon.

RÄTTSFALL

HD, NJA 1987 s. 175: Ett bestridande om betalningsansvar som inkommit 1,5 år efter det att parkeringen ägde rum. HD lämnade ansökan utan bifall.

HD, NJA 2001 s. 889: På en felparkeringsanmärkning är angett "saknas biljett". Det har senare framkommit att det funnits en giltig biljett. Fordonsföraren har överklagat till polismyndigheten och sedan till domstol. Polisen har då anfört att biljetten inte placerats väl synligt. Att det funnits en biljett är ostridigt. HD finner att "saknas biljett" tillsammans med koden för ej erlagd parkeringsbiljett är giltig även om det finns en biljett som parkeringsvakten inte kan se. Domstolen fäster stor vikt vid parkeringsvaktens rutiner och anteckningar.

Cykel, moped, MC

Felparkeringsavgift kan skrivas ut för motorcyklar, mopeder och fyrhjulingar som är registrerade i fordonsregister (svenskt eller utländskt). Cyklar, moped klass II eller andra oregistrerade fordon kan inte få felparkeringsavgift. Att felparkeringsavgift inte kan skrivas ut hindrar inte att kommunen flyttar på fordonet. En grundläggande förutsättning för att kommunen ska kunna flytta ett oregistrerat fordon är att det är uppställt på sådant sätt att det strider mot trafikförordningen, mot gällande lokala trafikföreskrifter om stannande och parkering eller att det utgör hinder, fara eller annan olägenhet för andra trafikanter.

Övervakning på kvartersmark

Observera att reglerna för kvartersmark även gäller för fastigheter som kommunen äger, och att de avser parkering både utomhus och inomhus.

Den som äger, arrenderar eller på annat sätt genom avtal förfogar över kvartersmark (tomtmark) får själv bestämma om vilka regler som ska gälla för parkering, förutsatt att de inte strider mot detaljplanens bestämmelser.

Regler för övervakning på kvartersmark framgår av lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering, LKOP. Kontrollavgift får inte tas ut om överträdelsen omfattas av förordnande enligt lag om felparkeringsavgift eller är belagd med straff enligt annan författning än brottsbalken (1962:200).

Det är möjligt att reglera parkering på kvartersmark med lokala trafikföreskrifter (LTF). Om LTF finns övervakas reglerna på samma sätt som på allmän platsmark. Detta är dock mycket ovanligt.

En förutsättning för att kontrollavgift ska kunna utfärdas är att villkoren för parkering framgår av tydlig utmärkning med vägmärken på plats. Markägaren ansvarar för att den som utför övervakningen har lämplig utbildning.

Det är inte tillåtet att både ta ut parkeringsavgift och kontrollavgift för samma parkering. Om en kontrollavgift tagits ut kan markägaren alltså inte dessutom kräva fordonsägaren på en parkeringsavgift som inte har betalats (vilket kan vara grunden för utfärdandet av kontrollavgiften).

Upphandling av övervakning på kvartersmark

Vid upphandling av övervakning bör det finnas ett avtal eller annat dokument från markägaren där det framgår vem som tagit över markägarens befogenheter och vilka parkeringsvillkor som ska gälla på platsen.

Vid upphandling av parkeringsövervakning på kvartersmark är det viktigt att tänka över effekterna av olika ersättningsformer. Så kallade ”nollavtal” där parkeringsföretaget, istället för ersättning från markägaren, behåller de kontrollavgifter som de skriver ut, kan verka som en enkel lösning för markägaren. Nollavtal kan dock uppmuntra till en alltför rigorös övervakning som kanske inte överensstämmer med markägarens uppfattning om hur övervakningen ska bedrivas eller hur parkeringskunderna ska bemötas.

Markägare bör, innan avtal tecknas med ett parkeringsbolag, ta referenser på bolaget. Det bör kontrolleras att företaget sköter bestridanden av kontrollavgifter på ett korrekt sätt och har en organisation som kan ta emot frågor från dem som parkerar. Ett parkeringsbolag representerar markägaren och ska ge hyresgäster, kunder och besökande det bemötande som markägaren önskar.

Utfärdande av kontrollavgift

Att övervaka att parkeringsregler följs på kvartersmark är inte myndighetsutövning, utan kan utföras av markägaren själv eller dennes entreprenör.

Kontrollavgift får inte tas ut för förbud som omfattas av lag om felparkeringsavgift eller är belagt med straff. Det innebär till exempel att kontrollavgift inte får utfärdas om någon har parkerat i en korsning, på en gångbana eller liknande. Kontrollavgift kan endast utfärdas för registrerade fordon, det vill säga inte cykel eller moped klass II.

Ny kontrollavgift får utfärdas för varje påbörjat dygn. Det måste dock gå minst sex timmar mellan första och andra kontrolluppgiften och det får inte utfärdas mer än fem kontrollavgifter för samma förseelse.

Det räknas inte som nytt parkeringstillfälle om föraren backar ut från en ruta och sedan kör in igen eftersom det inte ger någon annan möjlighet att ta över platsen (HD NJA 1973 s. 714). Däremot räknas det som ett nytt parkeringstillfälle om föraren lämnar parkeringsrutan och återvänder efter att till exempel ha kört runt på parkeringsplatsen.

Markägaren, eller den som markägaren upphandlar för ändamålet, hanterar handläggningen av kontrollavgifterna. Transportstyrelsen sköter inte administration som rör kvartersmark.

Ägare och förare ansvarar solidariskt för att kontrollavgiften betalas. Med ägare jämställs den som hyr eller leasar ett fordon. Kontrollavgiften ska fästas på fordonet eller lämnas över till föraren eller ägaren.

Framgår det av omständigheterna att det är uppenbart oskäligt att ta ut kontrollavgift får avgiften inte tas ut.

Invändningar mot kontrollavgifter

Den som anser att en utfärdad kontrollavgift är felaktig ska först vända sig till den fastighetsägare eller det bolag som utfärdat kontrollavgiften. Kontaktuppgifter ska finnas på skyltning på platsen samt på den utfärdade kontrollavgiften. Till skillnad mot vid felparkeringsavgifter som skrivs ut på allmän platsmark ska kontrollavgiften inte betalas om den bestrids. Den som har betalat felaktigt utfärdad kontrollavgift kan tvingas stämma motparten i domstol för att få tillbaka pengarna. Föraren bör vid invändning dokumentera all kommunikation med det företag som utfärdat kontrollavgiften.

RÄTTSFALL

HD NJA 2013 s. 711: En kontrollavgift har ansetts vara riktigt utfärdad trots att bilens förare hävdade att bilen inte parkerats aktuell tid och att kontrollavgift inte fästs på rutan. HD har i sina resonemang lutat sig mot att fall enligt LKOP skall bedömas på samma sätt som allmänrättslig parkering. Den lägger också stort bevisvärde på parkeringsvaktens anteckningar och normala rutiner. Ett apotekskvitto anses inte som bevis för att parkeringen inte har ägt rum den uppgivna tiden.

Krav

Om kontrollavgiften inte betalas i tid som angetts i uppmaningen, skickas påminnelse till fordonets förare eller ägare. Om fordonsägaren inte har betalat senast det datum som anges i påminnelsen kan ärendet skickas till inkasso.

Markägaren kan väcka talan om att få ut kontrollavgift som inte betalats vid tingsrätten på den ort där felparkeringen har skett. Detta ska ske inom två år efter förseelsen.

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Den som på grund av varaktigt funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand har rätt att få ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Frågor om parkeringstillstånd för rörelsehindrade prövas och utfärdas av den kommun där sökande är folkbokförd eller om sökande inte är folkbokförd i landet, där han eller hon vistas. Det är inte tillåtet för kommunen att ta betalt för ansökan eller parkeringstillståndet.

Ett parkeringstillstånd gäller i hela landet (trafikförordningen, TrF, 13 kap 8 §), men länderna inom EU har förbundet sig att acceptera tillstånd utfärdade i andra EU-länder. För EES gäller motsvarande regler som inom EU.

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om parkeringstillstånd för rörelsehindrade (TSFS 2009:73 med ändringar t.o.m. TSFS 2016:19) finns regler för tillståndets utseende som harmonierar med motsvarande regler i andra EU-länder.

FIGUR 5. Utseendet på ett svenskt parkeringstillstånd, fram respektive baksida



Boverket har regler för tillgänglighet

För att underlätta för rörelsehindrade att delta i samhället på villkor så lika de som gäller för andra medborgare som möjligt, finns regler för hur bostäder, arbetsplatser och allmänna lokaler ska kunna nås. Tillgänglighetsreglerna har betydelse för hur parkeringsplatser och angöringsplatser kan placeras.

Allmän platsmark

Allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader, ska vara tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. I Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2011:5 ALM 2) finns krav om tillgänglighet enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL (8 kap 12 § första stycket). Plats för angöring och parkeringsplats för rörelsehindrade ska ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetsplatser och bostadshus. Det finns även krav om bredd på angörings- och parkeringsplats, lutning i längd- och sidled samt markbeläggning (BFS 2014:3, BBR avsnitt 3:1).

En kommun kan ha utökade riktlinjer för tillgänglighet, till exempel kortare avstånd mellan angöringsplats och entréer, lägre lutningar eller nivåskillnader. Att det finns möjlighet att ordna både angöring och parkeringsplatser för rörelsehindrade nära entréer är viktigt eftersom många som, permanent eller tillfälligt, har svårt att förflytta sig inte har rätt att parkera på platser för rörelsehindrade.

Det tillgängliga utrymmet nära entréer vid till exempel vårdinrättningar, allmän service och handel är av naturliga skäl begränsat. Beviljande av parkeringstillstånd behöver vara restriktivt för att ge en god tillgänglighet för dem som har svårast att förflytta sig. Förhållanden i den egna kommunen får inte påverka bedömningen eftersom ett tillstånd gäller i stora delar av Europa.

Trots att kvartersmark ibland anges som ”allmänplatsliknande” miljöer i en detaljplan, omfattas inte kvartersmarken av Boverkets tillgänglighetskrav enligt ALM. Det kan handla om centrummiljöer med kvartersgator och torg eller förgårdsmark mellan allmän gata och byggnader.

I PBL (8 kap 9 §) finns dock krav för kvartersmark samt krav för tillgänglighet och användbarhet på tomter i BFS 2014:3 (BBR avsnitt 3:12). Kraven på kvartersmark och utformningskraven för tillgänglighet och användbarhet prövas i samband med bygglov.



Fotograf: Karin Hassner, WSP Sverige AB.

Vem kan få tillstånd?

Lagstiftning

Regler för vem som kan få parkeringstillstånd finns i trafikförordningens 13 kapitel 8 §. Nuvarande lydelse kom till 1998 med förändringar av redaktionell art 2008 och 2014.

Enligt TrF kan parkeringstillstånd utfärdas för rörelsehindrade, både till dem som själva kör fordonet och till dem som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet. Den rörelsehindrade ska ha ett varaktigt funktionshinder som medför väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand.

Tillämpning

Som ett komplement till trafikförordningen får Transportstyrelsen ge ut föreskrifter och allmänna råd om hur parkeringstillstånden ska se ut, i vilken omfattning som utländska tillstånd får användas i Sverige, hur parkeringstillstånden ska användas samt villkor för utfärdande.

Förutom texten i trafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd, så ger de överklagningsärenden som Transportstyrelsen hanterar vägledning i handläggningen av parkeringstillstånd.

Flera funktionshinder utgör inte grund för parkeringstillstånd, trots att de komplicerar tillvaron för berörda personer och att ömmande fall kan förekomma. Grunden för att bevilja parkeringstillstånd är att personen har väsentlig svårighet att förflytta sig.

Undantag från parkeringsregler på en speciell plats eller en mer allmän dispens från parkeringsregler är ett alternativ om paragrafen om parkeringstillstånd för rörelsehindrade inte räcker till. Dispenser för en viss kommun beviljas av respektive kommun, länsstyrelsen kan ge dispens för ett helt län och Transportstyrelsen för hela riket.

På följande sidor listas olika frågeställningar som kan vara aktuella vid handläggning av parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

TABELL 4. Skäl för ansökan och vägledning för bedömning

| Skäl | Vägledning för bedömning |
|----------------------|--|
| Rörelsehindrat barn | - Det är viktigt att skaffa sig en samlad bild av barnets förmåga att förflytta sig. Rörelsehindrade barn som är så små att även friska barn i samma ålder åker i vagn beviljas vanligen inte tillstånd, om det inte finns speciella omständigheter. Exempel på detta är funktionshinder som medför behov av speciella hjälpmedel vid förflyttning, andningssvårigheter eller liknande. Funktionshindret ska vara bestående. För äldre barn kan tillstånd utfärdas om de är för små för att lämnas att vänta under tiden som föraren parkerar bilen. Vid vilken ålder barn kan förväntas klara av att vänta den stunden är individuellt, men inträffar vanligen i mellanstadieåldern, förutsatt att de inte har andra handikapp som gör att de inte kan lämnas ensamma. I så fall bedöms deras fall på samma sätt som andra som söker i egenskap av passagerare. Vid osäkerhet om hur länge ett barn kommer att behöva parkeringstillstånd kan kommunen utfärda tillståndet för en kortare period än den som tillstånd normalt utfärdas för. |
| Svårighet att betala | - Fysisk svårighet att betala i parkeringsautomat utgör inte grund för utfärdande av parkeringstillstånd. |
| Bred parkeringsplats | - Enbart behov av att parkera på en bred plats, t.ex. på grund av svårighet att kliva in i eller ut ur bilen, berättigar inte till parkeringstillstånd. |
| Svårighet att bära | - Svårighet att bära utgör inte underlag för beviljande av parkeringstillstånd. |

TABELL 4. Skäl för ansökan och vägledning för bedömning, fortsättning

| Skäl | Vägledning för bedömning |
|------------------------------------|--|
| Dubblett | - Det är inte möjligt att göra kopior eller dubletter (med samma tillståndsnummer) av ett tillstånd. |
| Flera tillstånd till en person | - Kommunen har ingen skyldighet att utfärda mer än ett tillstånd per person. Motiv för att strikt endast utfärda ett tillstånd per person kan vara att begränsa antalet parkeringstillstånd, men också att undvika gränsdragningsproblem. - Det kan finnas personer som är i behov av mer än ett tillstånd, t.ex. för att vid resa både kunna parkera den egna bilen på avreseorten och för att kunna använda hyrbil på resmålet. Det finns exempel på att denna situation har lösts genom dispens för det egna fordonet vid flygplatsen på hemorten. En mark-/fastighetsägare kan utfärda de dispenser som denne tycker är lämpligt. |
| Färdtjänstfordon | - Färdtjänst är en form av kollektivtrafik. Eftersom parkeringstillstånd är knutna till en person, inte ett fordon, kan de inte utfärdas för färdtjänstfordon. Färdtjänstens behov av att parkera nära entréer kan ordnas genom parkeringstillstånd som söks hos och utfärdas av berörd kommun, tillfälligt eller för längre tid. Även det generella undantaget från parkeringsbestämmelser vid transport av sjuka eller rörelsehindrade (TrF 11 kap 9 §) kan tillämpas. - Där det finns behov kan särskilda ändamålsplatser för angöring med färdtjänst och/eller taxi anordnas. |
| Förare eller passagerare? | - Samma person kan inte få tillstånd både som förare och passagerare. Om ansökan är oklar (uppgift saknas eller båda är ifyllda) så måste sökanden förtydliga. |
| Plötslig försämring av gångförmåga | - Om uppgift om gångförmåga skiljer mycket mellan två intyg skrivna nära varandra i tid, bör en komplettering som förklarar varför en försämring har skett på kort tid krävas. Detta för att sökanden, t.ex. vid avslag, inte ska byta till en mer "generös" läkare som intygar att personen har väsentlig svårighet att förflytta sig, utan att någon faktisk försämring har skett. |
| Föräldrar med delad vårdnad | - Om ett tillstånd har utfärdats för ett barn följer tillståndet barnet, inte (någon av) föräldrarna eller fordonet. |
| Mag- och tarmsjukdomar | - Mag- eller tarmsjukdom innebär inte väsentlig förmåga att förflytta sig. Personer med dessa sjukdomar kan därför inte beviljas parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Förutom att hänvisa till den allmänna "nödregeln" finns det i trafikförordningen (11 kap 9 § punkt 7), en möjlighet att ge personer med behov av att snabbt parkera i närheten av en toalett dispens från parkeringsregler. Dispens inom en kommun beviljas av kommunen, inom ett län av länsstyrelsen. Transportstyrelsen kan bevilja dispenser som gäller i hela landet. |

TABELL 4. Skäl för ansökan och vägledning för bedömning, fortsättning

| Skäl | Vägledning för bedömning |
|---------------------------------|---|
| Motstridiga uppgifter i ansökan | - Både ansökan och eventuellt intyg från läkare eller fysioterapeut ska innehålla uppgift om gångförmåga/gångsträcka. Om uppgiften saknas ges sökanden möjlighet att komplettera. Detsamma gäller om uppgifter är motstridiga, alternativt kan förtroendeläkare rådfrågas. |
| Passagerare | - En person som inte själv kör bil, men som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför bilen kan beviljas parkeringstillstånd. Det är i dessa fall viktigt att göra en samlad bedömning av personens funktionsnedsättning. Förutom den väsentliga svårigheten att förflytta sig ska personen inte klara sig själv utan föraren en kort stund. Oförmåga att kommunicera med främmande personer, behov av livsuppehållande hjälpmedel, svår utvecklingsstörning, svår epilepsi, svåra spasmer, risk för att falla, döv- eller blindhet eller vissa psykiska sjukdomar är exempel på orsaker som kan göra personen hjälplös utan föraren. - Bedömningar av om den sökande regelbundet behöver hjälp av föraren grundas på sökandes förmåga att ensam invänta föraren vid målpunkten och ska inte påverkas av beviljad assistans eller andra externa faktorer. |
| Psykisk sjukdom | - Vissa psykiska sjukdomar kan försätta den sjuka personen i ett tillstånd som gör att denne inte kan förflytta sig mer än ett fåtal meter mellan den egna bilen och entréer. Denna typ av psykisk sjukdom kan därför utgöra grund för utfärdande av parkeringstillstånd för rörelsehinder eftersom den psykiska sjukdomen påverkar personen på samma sätt som en fysisk. Läkarintyg om psykisk sjukdom som grund för parkeringstillstånd bör utfärdas av läkare som är specialist i psykiatri. |
| Varaktighet | - Enligt trafikförordningen kan parkeringstillstånd endast utfärdas för personer som har en varaktig funktionsnedsättning. Det saknas aktuell rättspraxis om vad som avses med varaktigt, men sannolikt rör det sig om en period på minst sex månader. Om varaktigheten är okänd, t.ex. om funktionen kan förbättras över tid, genom operation eller medicinering är det möjligt att utfärda tillstånd för en kortare tid och, om behovet kvarstår, därefter utfärda nytt tillstånd (för en längre tid). |
| Verksamheter | - Eftersom parkeringstillstånd är knutna till en person, inte ett fordon, kan de inte utfärdas för fordon som används i verksamheter som transporterar personer med nedsatt rörlighet, t.ex. särskilda boenden. Om någon som färdas i fordonet har parkeringstillstånd för passagerare kan detta användas. Här kan också det generella undantaget från parkeringsbestämmelser vid transport av sjuka eller rörelsehindrade (TrF 11 kap 9 §) vara tillämpligt. |

TABELL 4. Skäl för ansökan och vägledning för bedömning, fortsättning

| Skäl | Vägledning för bedömning |
|---|---|
| Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand | <ul style="list-style-type: none">- Det finns ingen fastställd gräns för den maximala längd som sökande ska kunna gå för att beviljas parkeringstillstånd. Tidigare har gränsen 100 meter ofta uppgetts, men det finns inget stöd för det i lagstiftning, förordning eller rättsfall. Hundra meter kan ses som ett riktmärke, som kan över- eller underskridas. Förmågan att förflytta sig behöver grunda sig på en samlad bedömning av personens svårigheter. Förflyttning som är mycket långsam eller är förenad med svår smärta är exempel på omständigheter som kan vägas in i bedömningen. |
| Årstidsberoende tillstånd | <ul style="list-style-type: none">- En del personer har en funktionsnedsättning som gör det svårt att förflytta sig framförallt vintertid. Det kan exempelvis handla om reumatism eller annan sjukdom som förvärras av kyla eller personer som har stor svårighet att röra sig över ytor som inte är släta. Dessa personer kan beviljas tillstånd som endast gäller under vinterhalvåret.- Det ska röra sig om specifika svårigheter, inte att det allmänt är svårare att förflytta sig när det är halt eller snö på marken. |

Det är möjligt för alla fordonsförare att stanna och lämna av/hämta en person på en på- och avstigningsplats, på plats med parkeringsförbud eller plats reserverad för rörelsehindrade, om den skjutsade är en person som är sjuk eller har svårt att gå (TrF 11 kap 9 § punkt 7). Det är även möjligt att köra på gågator vid oförutsett väder eller vid transport av personer som är sjuka eller har svårt att gå (TrF 8 kap 1 §) vid transport av personer som är sjuka eller har svårt att gå (TrF 8 kap 1 §).

RÄTTSFALL

HD NJA 2014 s. 929: Ett fall där två personer (inklusive föraren) har ledsagat en 92-åring med svag syn och dålig balans från bilen till lägenheten två trappor upp har inte ansetts vara parkering och parkeringsanmärkningen undanröjdes. Bilen stod enligt polisen uppställd på plats med parkeringsförbud under 8 minuter.

Överklagningsärenden hos Transportstyrelsen

Här redogörs kortfattat för de beslut i överklagningsärenden som fanns på Transportstyrelsens webbplats i februari 2016. Nya avgöranden publiceras löpande. Vid handläggning av svåra ärenden, gå gärna in på Transportstyrelsens webbplats och se om något av besluten kan ge vägledning i det aktuella fallet.

Parkeringstillstånd till barn (2015)

Transportstyrelsen bifaller ett barns ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Barnet, som är under tre år, har flera svåra handikapp och kan inte förflytta sig, sitta, hålla huvudet eller kommunicera. Dessutom har barnet bland annat andningsbesvär och problem med slem som innebär behov av omedelbar hjälp av vuxen. Transportstyrelsen konstaterar att det vid en samlad bedömning framgår att barnet är i behov av mer omfattande hjälp av föraren än andra barn i samma ålder samt att funktionshindret är varaktigt. Däremot är enbart behovet av stor bil och större parkeringsutrymme inte skäl.

Parkeringstillstånd för passagerare

Transportstyrelsen bifaller ansökan från person som efter slaganfall kan gå cirka 50 meter, har balanssvårigheter, inte kan använda rollator på grund av svag arm och som saknar förmåga att tala. Enligt läkarintyg behöver personen regelmässigt hjälp utanför fordonet och levande stöd för att kunna förflytta sig. Personen bedöms ha så stort behov av föraren utanför fordonet att hon/han inte kan lämnas ensam.

Avslag till förare som tidigare har haft parkeringstillstånd

Person med artros, gångsträckan varierar mellan 50 och 100 meter. Personen har behov av att kunna öppna dörren helt för att komma i och ur bilen. Transportstyrelsen grundar sitt beslut på förmåga att förflytta sig till fots med eventuella hjälpmedel. Av handlingarna framgår inte om personen använder gånghjälpmedel eller om ett sådant skulle påverka förmågan att förflytta sig. Vid den samlade bedömningen finner Transportstyrelsen därför att även om personen har ett rörelsehinder är det inte visat att den har sådana väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand att det medför rätt till parkeringstillstånd. Att personen tidigare har haft parkeringstillstånd saknar betydelse för bedömningen.

Avslag till person som sökt som förare, har tidigare haft tillstånd

Person som kan gå 100–200 meter med rullator men har problem med balans, andning vid kyla och utökad risk att halka på grund av nedsatt känsel i fötterna. Utan rullator kan personen gå 20–30 meter. Transportstyrelsen gör sin bedömning på förmågan att förflytta sig till fots med eventuella hjälpmedel och finner att personens gångförmåga inte uppfyller kravet på väsentliga svårigheter. Att personen tidigare haft parkeringstillstånd saknar betydelse i bedömningen.

Kommunen ska bevilja parkeringstillstånd till passagerare som alltid har två assistenter med sig.

Personen kan inte alls förflytta sig på egen hand, den har svåra epilepsianfall och behöver tillsyn dygnet runt. Grund för beslutet är personens behov av hjälp av föraren utanför fordonet. Eftersom personen inte kan förflytta sig på egen hand och dessutom behöver så omfattande hjälp utanför fordonet att den inte kan lämnas ensam uppfylls kraven för att bevilja parkeringstillstånd. Parkeringstillstånd är personliga och endast de omständigheter som rör sökanden prövas. Det är den sökandes behov, inte externa faktorer som att den har beviljats assistans, som utgör grund för bedömningen.

Bifall till förare

Person som inkommit med nytt läkarintyg som anger längsta gångförmåga 10 meter med kryckkäpp. Ett tidigare, odaterat intyg har angett 100 meter utan belastning. Orsaken till gångsvårigheterna är hjärtproblem, andfåddhet och problem med ländryggen. Det medicinska tillståndet är bestående och förväntas försämrats med stigande ålder. Transportstyrelsen anser att den nedsatta gångförmågan är rimlig med tanke på de medicinska besvären samt den sökandes höga ålder och återsänder ärendet till kommunen för utfärdande av parkeringstillstånd.

Transportstyrelsen avslår överklagande från förare

Personen är stel och har svaga benmuskler samt har höftproteser. Personen uppger att den på sommaren kan gå 100–200 meter men blir mer stel på vintern samt är rädd att halka. Kan vintertid ibland inte ens gå 50 meter. Transportstyrelsens beslut grundar sig på personens möjlighet att förflytta sig till fots med eventuella hjälpmedel. Av läkarintyg framgår att sökanden kan gå 200 meter med hjälpmedel. Även om det är klart att sökanden har ett rörelsehinder anses den inte ha så väsentliga svårigheter att förflytta sig att det motiverar ett parkeringstillstånd. Att personen tidigare haft parkeringstillstånd saknar betydelse i bedömningen.

Transportstyrelsen bifaller tillstånd till förare.

Enligt läkarintyg har personen gångsvårigheter och smärta, med stor svårighet kan sökanden gå 200 med hjälp av kryckor. Efter förflyttning följer, enligt sökanden, svår smärta. Transportstyrelsen anser att personen har så väsentlig svårighet att förflytta sig med hjälpmedel att den ska beviljas parkeringstillstånd. Transportstyrelsen har inte tagit hänsyn till var personen bor eller hur parkeringssituationen ser ut där.

Villkor för att använda parkeringstillstånd

Ett parkeringstillstånd gäller i hela landet, oavsett vilken kommun som har utfärdat tillståndet.

Parkeringstillståndet är kopplat till den person som det har utfärdats för. Någon koppling till ett speciellt fordon finns inte, utan det följer alltid den person som har tillståndet. Om tillståndet har beviljats för en person i egenskap av passagerare så måste den personen resa med fordonet för att tillståndet ska få användas. En person som har tillstånd i egenskap av förare kan inte använda tillståndet när hon eller han är passagerare.

Parkeringstillståndet ska placeras fram i bilen så att det är lätt synligt för parkeringsvakt.

RÄTTSFALL

HD NJA 2005 s. 20: För att få parkera på plats för rörelsehindrad krävs, förutom innehav av parkeringstillstånd, att tillståndet placeras på ett sådant sätt att det är "klart synligt för kontroll".

Parkeringstillståndens giltighet

Ett parkeringstillstånd skall vara tidsbegränsat och får utfärdas för högst fem år i taget. Innehavaren måste ansöka om nytt parkeringstillstånd inför varje tidsperiods upphörande. Kommunen gör en individuell prövning av hur länge ett parkeringstillstånd skall gälla för en viss person. Exempel på när kommunen kan utfärda tillstånd för en kortare tid än fem år är om en persons möjlighet att gå förväntas bli bättre, till exempel efter en behandling eller operation, eller för barn som har tillstånd i egenskap av passagerare om den ålder då de kan förväntas klara sig på egen hand en kort stund närmar sig. Det är möjligt att utfärda tillstånd endast under vinterhalvåret om personens rörelsehinder är begränsat till den tiden på året.

Exempel på när kommunen kan utfärda tillstånd för en kortare tid än fem år gäller barn med tillstånd i egenskap av passagerare som närmar sig den ålder då de kan förväntas klara sig på egen hand en kort stund.

I samband med utlämnande, och på kommunens webbplats, kan det vara bra att upplysa om i hur god tid ansökan om förnyelse behöver komma in för att undvika ett glapp mellan två perioder. Kommunen bör inte ha som rutin att påminna när tillstånd snart upphör att gälla. Förutom mer administration kan innehavaren få problem om påminnelsen uteblir.

Om de förhållanden som gällde vid ansökan har ändrats, till exempel om personen genom operation eller medicinering har fått bättre förmåga att förflytta sig, kan parkeringstillståndet återkallas.

Användande av parkeringstillstånd på allmän platsmark

Vilka rättigheter som följer med ett parkeringstillstånd följer av trafikförordningen (13 kap 8 §).

Där parkering är förbjuden eller begränsad till en kortare tid än 3 timmar, får den med parkeringstillstånd parkera i högst 3 timmar. Där parkering är tillåten i 3 timmar men mindre än 24 timmar får den med parkeringstillstånd parkera i högst 24 timmar. Parkeringstillstånd ger även rätt att parkera i högst 3 timmar på gågata.

Det är möjligt för kommunen att reglera tiden på en parkeringsplats för rörelsehindrade genom en lokal trafikföreskrift (LTF). Detsamma gäller om kommunen vill ha generösare reglering än vad som gäller enligt trafikförordningen.

Parkeringstillståndet ger rätt att parkera på parkeringsplats som, genom LTF, reserverats för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Den parkeringstid som anges för platsen gäller.

Parkeringstillståndet gäller inte på platser som är reserverade för visst ändamål eller fordonsslag, exempelvis lastplatser eller platser för beskickningsbilar, taxi, mc och liknande.

Det finns inget i lagstiftningen som säger att den som har parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska få parkera utan avgift. Traditionellt har det varit så, framförallt på grund av att den som inte kan gå kan ha praktiska svårigheter med att erlägga avgift. Med modern teknik är det möjligt att erlägga avgift, vid varje tillfälle eller med periodbiljett, utan att behöva förflytta sig. Det motivet för avgiftsfrihet är därmed inte längre aktuellt.



Fotograf: Karin Hassner, WSP Sverige AB.

Användande av parkeringstillstånd på kvartersmark

Villkoren för de europeiska tillstånden är att de ska gälla på allmän plats. Även om markägare inte har någon skyldighet att acceptera eller ge förmåner till personer med parkeringstillstånd så är det vanligt att de gäller även på kvartersmark. Villkoren vad avser parkeringstid och/eller avgift kan skilja sig från de allmänna villkoren. Vid parkering på kvartersmark behöver tillståndsinnehavaren själv förvissa sig om vilka regler som vid aktuellt tillfälle gäller på platsen. Ofta, men inte alltid, är reserverade parkeringsplatser avgiftsfria.

Utländska tillstånd/utland

Tillstånd utfärdade inom EES¹ gäller för personer i Sverige på samma sätt som svenska tillstånd. Tillstånden bör ha ett utseende som uppfyller kraven i föreskrifterna.

Tillstånd som är utfärdade utanför EES gäller i Sverige förutsatt att de är försedda med den internationella handikapp-symbolen samt är utfärdat på, eller används tillsammans med bestyrkt översättning på danska, engelska, franska, norska, svenska eller tyska. Vid permanent inflyttning är kortet giltigt ett år, därefter krävs ett svenskt tillstånd.

Not. 1. EES omfattar EU samt Norge, Island och Liechtenstein. Observera att Schweiz inte ingår i EES.

Omvänt gäller ett svenskt parkeringstillstånd i alla EES-länder enligt de regler som gäller i respektive land. Enligt Transportstyrelsens föreskrift (TSFS 2009:73 med ändringar t.o.m. TSFS 2016:19) ska kommunen vid utfärdande av parkeringstillstånd på begäran tillhandahålla en översikt över villkoren för användandet i de olika medlemsstaterna i Europeiska unionen. Översikten ska grundas på kommissionens faktablad (punkt 4 i rådets rekommendation 98/376/EG 4 juni 1998). Det kan vara praktiskt att ha denna information på kommunens webbplats.

Återkallelse

Om grunderna för utförandet är oriktiga eller om kortet missbrukas kan det återkallas. Rutin för återkallelse bör innehålla varning och möjlighet för innehavaren att yttra sig.

Handläggning

Att handlägga parkeringstillstånd för rörelsehindrade ingår i kommunens ansvarsområde inom ramen för de löpande/ordinarie arbetsuppgifterna. Kommunen kan inte ta betalt för handläggningen och ska följa förvaltningslagens (1986:223) allmänna krav på handläggning av ärenden (7 §).

Exempel på handläggningsprocess och rutin för handläggning av parkeringstillstånd finns i bilaga 3 *Handläggningsrutin* för parkeringstillstånd och bilaga 4 *Handläggningsprocess* parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Rutiner

Ansökan om parkeringstillstånd sker normalt i den kommun där sökanden är bosatt (folkbokförd). Undantaget är om en person saknar folkbokföringsadress, ansökan ska då göras i den kommun där personen vistas. Det är inte möjligt att ansöka i en annan kommun vid missnöje med beslutet i den egna kommunen.

Kommunen har inte rätt att ta ut någon avgift, varken för ansökan eller för ett beviljat tillstånd. Vid flytt till en annan kommun är utfärdande kommun ansvarig för tillståndet giltighetstiden ut, därefter ansöks om nytt tillstånd i den nya kommunen.

Det finns standardiserade ansökningsformulär som kommunen kan köpa, men inget hindrar att kommunen tar fram en egen ansökningsblankett på papper och/eller ett digitalt formulär (e-tjänst). Ansökan ska vara undertecknad av sökande, god man eller genom fullmakt.

Beslut om parkeringstillstånd är myndighetsutövning. För att säkerställa att alla ansökningar behandlas lika kan det vara bra att ha en fast rutin för handläggningen. Det underlättar också för handläggare och sökande om handläggningen alltid sker på samma sätt. Om det uppstår frågor kring hante-

ringen i ett visst ärende kan det vara svårt att komma ihåg hur det gjordes i just det fallet. Med en rutin som alltid följs kan kommunen även svara på frågor om hanteringen av enskilda fall.

Kommunens handläggare behöver ha delegation för att kunna fatta beslut om parkeringstillstånd. Registrering av ansökningarna innebär inte att besluta och därför kan även andra personer arbeta med den uppgiften. Detsamma gäller arkivering och gallring. Samtliga som kommer i kontakt med ansökningarna omfattas dock av tystnadsplikt.

Om det normalt endast är en person som handlägger ärenden om parkeringstillstånd, bör ytterligare en person vara insatt i rutiner och handläggning för att klara kort- och långtidsfrånvaro på grund av semester, sjukdom eller om den ordinarie handläggaren har en personlig koppling till en sökande. Vid fall som är svåra att avgöra är det bra om det finns en möjlighet för handläggaren att diskutera med en kollega eller överordnad.

Ett beslut ska endast grundas på senast inkommen ansökan. Tidigare inkomna ansökningar eller intyg är inte grund för beslut, men kan påverka processen. Om de till exempel skiljer sig mycket från de senast inkomna handlingarna kan det var grund för att anlita förtroendeläkare.

Om fler personer än handläggaren/handläggarna kan svara på frågor, ge anvisningar för ansökningar m.m. är det inte enbart en god service. Det avlastar handläggarna och kan därmed förkorta handläggningstiderna. Om ansökningen registreras direkt när den kommer in, i väntan på handläggning, kan även andra än handläggaren se att den har kommit in.

Utfärdade parkeringstillstånd är värdehandlingar och ska därför skickas med rekommenderat brev eller lämnas ut över disk.

Avslag bör skickas med mottagningsbevis så att handläggaren vet vilket datum som sökanden tagit del av handlingarna och överklagningstiden börjar. Det ska framgå vad avslaget grundar sig på och anvisningar för överklagan ska bifogas avslaget.

Utfärdande av parkeringstillstånd är myndighetsutövning och kan inte läggas ut på entreprenad eller överlätas till konsult.

Kommunen behöver ha rutiner för arkivering och gallring. Det kan vara lämpligt att ha en akt tillgänglig i ett närarkiv ett par år efter senaste händelse innan den lagras i ett centralt kommunarkiv.

Sekretess

All hantering av ansökningar om parkeringstillstånd är sekretessbelagd, även avslag. Det innebär att informationen i handlingen måste hanteras på ett sådant sätt att den sökandes identitet eller andra uppgifter som kan identifiera den sökande inte röjs vid utlämnande av själva handlingen Offentlighets- och sekretesslag (2009:400) kap. 26 § 1. Skyddet innebär att rätten för andra att ta

del av uppgifterna är starkt begränsad.

Alla som kommer i kontakt med ansökningar och/eller tillstånd omfattas av tystnadsplikt. Beroende på hur kommunens delegationsordning ser ut kan flera personer beröras; handläggare, överordnad som deltar i beslut eller skriver under tillstånden och registrator till exempel. Därför är det viktigt att beslutande nämnd har riktlinjer för hantering av parkeringstillstånd som delges alla inblandade. Delegationsbeslut ska vara avidentifierade när de redovisas i nämnden.

Begäran om att få ta del av handlingar inom detta området ska sekretessprövas vid varje enskild förfrågan.

Akter som rör ansökningar (avslag eller beviljanden) ska förvaras inlåsta på ett sådant sätt att endast berörd personal kommer åt dem. De får inte lämnas framme obehövade eller lämnas kvar framme efter arbetsdagens slut. För att minska risken att akter ligger framme på skrivbordet oövervakat bör rutinen vara att endast ta fram så många akter som handläggaren hinner arbeta med under 1–2 timmar.

Om det finns behov av att skicka e-post angående parkeringstillstånd ska den vara krypterad eller på annat sätt avidentifierad. Om det saknas möjlighet att kryptera e-post kan handläggaren maskera delar av innehållet och meddela de maskerade uppgifterna till rätt person via telefon.

En person som vill hämta ut handlingar måste kunna legitimera sig. Bud måste även kunna visa fullmakt eller tillståndshavarens legitimation. Kommunen bör ha som rutin att en person som hämtar ut handlingar skriver sin namnteckning, tillsammans med datum och uppgift om identitetskontroll och att detta förvaras i akten. Observera att den som lämnar ut parkeringstillstånd över disk omfattas av tystnadsplikt.

Utlämnande av akt

En akt som innehåller ansökningar om parkeringstillstånd får endast hämtas ut av sökanden/tillståndshavaren eller person som har dennes fullmakt.

Innan utlämnande sker sekretessprövning. Om akten inte innehåller någon känslig uppgift, till exempel anmälan om missbruk, kan tillståndshavaren läsa akten på plats eller få kopior. Om akten innehåller känsliga handlingar kan, efter sekretessprövning, beslut tas om att inte lämna ut en viss handling eller att vissa uppgifter i akten ska maskeras innan utlämnande.

Det ska framgå av kommunens rutiner vem eller vilka som utför sekretessprövning och beslutar om sekretess. Den som begär ut en handling ska upplysas om att sekretessprövning kan behövas innan utlämnandet.



Fotograf: Karin Hassner, WSP Sverige AB.

Läkarintyg och andra intyg

Det finns inte något generellt krav på att den sökande ska bifoga ett läkarintyg, men kommunen har rätt att begära det. Hur rutinerna för att begära in läkarintyg ser ut varierar mellan olika kommuner. En del kommuner begär alltid läkarintyg vid den första ansökan, andra gör det endast i fall där handläggaren inte själv kan avgöra behovet. Om funktionshindret är bestående, och det inte är sannolikt att detta kan ändras över tid, kan kommunen ha som rutin att läkarintyg inte krävs vid förnyande av parkeringstillstånd. Inget hindrar att kommunen begär läkarintyg om det finns anledning att tro att behandling eller andra omständigheter kan ha förbättrat den sökandes förmåga att förflytta sig.

Oavsett om läkarintyg begärs eller inte, så är det kommunen som avgör om kraven för att erhålla parkeringstillstånd uppfylls. Läkarintyget utgör endast ett underlag för beslut. För att underlätta för läkaren, och för handläggaren att tolka utlåtandet, kan det vara bra att använda en särskild blankett. Av den blanketten kan villkoren för parkeringstillstånd framgå och det kan finnas instruktioner för hur läkaren ska beskriva på vilket sätt personens funktionshinder medför väsentliga svårigheter att förflytta sig. Att enbart uppge en diagnos är inte tillräckligt, eftersom varje ansökan ska prövas individuellt och det inte finns några allmänna diagnoser som ger rätt till parkeringstillstånd. Som alternativ eller komplement till läkarintyg kan intyg som

beskriver personens gångförmåga inhämtas från sjukgymnast eller fysioterapeut. Den som utfärdar intyget kan vara personens ordinarie läkare/fysioterapeut eller någon som sökanden anlitar specifikt för att bedöma gångförmågan.

Förtroendeläkare

Som ett stöd i bedömningen av ansökningarna kan kommunen anlita en förtroendeläkare. Det kan till exempel handla om att tolka de underlag som sökanden har lämnat in. Förtroendeläkare kan också konsulteras om inkomna uppgifter misstänks vara oriktiga, om de är motstridiga eller om sjukdomen skulle kunna medföra nedsatt körförmåga (gäller personer som söker som förare). En förtroendeläkare kan tillstyrka eller avstyrka ansökan, men det är kommunen som avgör om villkoren för att utfärda ett parkeringstillstånd uppfylls.

När det gäller förtroendeläkare skiljer sig rutinerna åt i olika kommuner. En del anlitar förtroendeläkare endast i fall som är svåra att avgöra eller om läkarintyget är svårtolkat, andra anlitar förtroendeläkaren vid alla beslut om avslag.

Om förtroendeläkaren rekommenderar avslag på ansökan bör sökanden beredas tillfälle att komplettera ansökan. Förtroendeläkaren kan efter komplettering ändra sin bedömning.

En del kommuner vittnar om svårigheter med att hitta läkare som vill vara förtroendeläkare. Det kan bero på missförståndet att det är förtroendeläkaren som avgör om en person ska få parkeringstillstånd eller inte. Det kan också handla om risk för en jävsituation om förtroendeläkaren även är behandlande läkare på orten. Kommunen kan anlita en förtroendeläkare på annan ort om det är svårt att lösa i den egna kommunen.

Överklagan

Om sökanden är missnöjd med ett avslag kan beslutet överklagas. Överklagan skickas till kommunen, som kan ändra sitt beslut om ny information har tillkommit. Kvarstår kommunens bedömning skickas överklagan vidare till länsstyrelsen. Överklagan skickas i original till länsstyrelsen och kommunen behåller kopior. Övriga handlingar som legat till grund för kommunens beslut i det aktuella ärendet (ansökan, läkarutlåtande, utlåtande från förtroendeläkare till exempel) bifogas som kopior till länsstyrelsen och kommunen behåller originalen.

Beslutar länsstyrelsen om bifall till överklagandet utfärdar kommunen ett parkeringstillstånd förutsatt att kommunen ogillar länsstyrelsens beslut (avslag eller bifall). Om så är fallet överklagas beslutet till Transportstyrelsen. I väntat på Transportstyrelsens beslut ska parkeringstillståndet inte utfärdas.

Det är inte möjligt att överklaga att någon annan har beviljats parkeringstillstånd.

Trasiga tillstånd

Tillstånd som är så trasiga att de inte kan användas längre ersätts med ett nytt tillstånd med nytt nummer och det gamla tillståndet makuleras och spärras.

Dödsfall

Kommunen bör ha som rutin att med jämna mellanrum kontrollera tillståndsinnehavare mot avlidna enligt kommuninvånarregistret (KID). Om uppgift om dödsfall kommer till kommunen utifrån ska den kontrolleras.

Tillstånd som har tillhört avliden person ska spärras och dödsboet under rättas (med uppmaning att skicka tillbaka tillståndet). Tillstånd som har skickats tillbaka till kommunen ska makuleras.

Säkerhet och missbruk

Skydd för handläggare

Kommunen behöver ha rutiner för hur hot och trakasserier mot handläggare ska förebyggas och hanteras om de uppstår.

Underlag för kort och hologrametiketter är värdeföremål som är stöldbegärliga. De ska därför förvaras inlåsta på ett säkert sätt.

Stulna och borttappade tillstånd

Parkeringstillstånden är mycket attraktiva på den svarta marknaden och tillstånd säljs för höga belopp (uppgifter om tiotusentals kronor förekommer). Främsta anledningen är gratis parkering, men även möjligheten att stå på plats med parkeringsförbud, parkeringsplatser reserverade för rörelsehindrade och under längre tid än annars.

I samband med en utredning 2005 genomfördes en enkät till ett stort antal innehavare av parkeringstillstånd. Så många som 10 % av dem som besvarade enkäten uppgav att de någon gång fått sitt tillstånd stulet. Detta medför förstås betydande olägenhet för de drabbade. Förutom att tvingas ordna med nytt tillstånd får man skador på bilen, till exempel en sönderslagen vindruta.

Parkeringsavgifter även för personer med parkeringstillstånd skulle sannolikt minska stöldrisken eftersom tillstånden då blir mindre attraktiva.

För att utfärda ett nytt tillstånd efter stöld bör handläggaren kräva att få se en polisanmälan *där det framgår att parkeringstillståndet har blivit stulet.*

Stulna eller borttappade tillstånd ska spärras och ett nytt tillstånd skrivs ut till innehavaren.

För att minska risken för stöld kan kommunen rekommendera innehavare av parkeringstillstånd att inte ha tillstånden liggande synligt i bilen när de parkerar på förhyrd plats, egen tomt eller liknande.

I dagsläget finns inget officiellt nationellt register över spärrade, förfalskade eller borttappade tillstånd. På marknaden saluförs spärrtjänster av privata företag, men dessa register omfattar endast de kommuner som köper tjänsten. Om en parkeringsvakt är osäker på ett tillstånds giltighet, behöver kommunen kontakta den kommun som har utfärdat det. SKL har uppvakttat Näringsdepartementet med önskemål om att det ska upprättas ett nationellt register över giltiga tillstånd.

Förfalskningar

Förfalskningar, framförallt av utländska tillstånd, förekommer. Sannolikt är det främsta motivet möjligheten att parkera gratis. Avgift även med parkeringstillstånd borde minska marknaden för förfalskade tillstånd och därmed öka tillgängligheten till de reserverade parkeringsplatserna för rättmätiga innehavare.

Om polis, parkeringsvakt eller privatperson hittar förfalskningar eller kopior ska tillstånden spärras. Rättmätig innehavare av originalet måste då få ett helt nytt tillstånd med nytt nummer.

Olovligt brukande

Det förekommer att tillstånd söks på oriktig grund och att tillstånd används på ett oriktigt sätt av innehavaren eller av en annan person. Dessutom förekommer det att innehavare av parkeringstillstånd hotas eller får ersättning för att låna ut parkeringstillståndet.

Om tillståndet används på annat sätt än vad som föreskrivs kan det dras in. Vid misstanke om att ett parkeringstillstånd missbrukas bör innehavaren kontaktas, per telefon eller skriftligt, med begäran om en förklaring samt information om att tillståndet kan dras in om eventuellt missbruk fortsätter.

Med regelbunden kontroll mot kommuninvånarregistret kan kommunen spärra tillstånd som utfärdats för personer som har avlidit och på så sätt minska risken för olovligt brukande.

Om någon hör av sig med uppgifter om misstänkt missbruk är det viktigt att endast ta emot upplysningar. Den som tar emot uppgifterna får inte berätta något om innehavaren för den som klagar (se även *Skyddad identitet*). En klagande som hör av sig per telefon ska upplysas om att tillståndshavaren kan få reda på klagomålet om denne begär ut sin akt. Detsamma gäller för klagomål som inkommer med (e-)post. Detta gäller även om uppgiftslämnaren vill vara anonym. Inför ett eventuellt utlämnande av akt görs en sekretessprövning. Om det kan antas att ett utlämnande av akt som innehåller uppgift om klagandens identitet kan innebära risk för våld eller men för klaganden, tas detta med i sekretessprövningen.

Misstankar om olovligt brukande och tillståndshavarens yttrande sparas i akten.

Om missbruket är grovt och/eller återkommande samt kan bevisas, till exempel genom film och/eller fotografi, fattas beslut om att tillståndet ska återkallas.

Beslut om återkallelse skickas till innehavaren med mottagningsbevis och upplysningar om hur beslutet kan överklagas. När tiden för överklagan har gått ut spärras tillståndet, förutsatt att en eventuell överklagan inte bifalls. Om tillståndet skickas tillbaka makuleras det, annars ligger spärren kvar giltighetstiden ut.

Skyddad identitet

Kommunen ska ha rutiner för hur sekretessbelagda personuppgifter ska hanteras. Samma rutiner omfattar även hantering av olika parkeringsfrågor. Det finns generella regler för alla myndigheter om utlämnande av adress när våld eller hot kan misstänkas.

I all hantering och kommunikation som rör personer med skyddad identitet krävs extra noggrannhet. Innan uppgifter lämnas ut ska en särskild sekretessprövning göras. Om någon ringer, oavsett vem det är eller vem personen uppger sig vara, får det inte ens avslöjas om personen bor i kommunen eller inte. Observera att detta även gäller om det är en parkeringsvakt, polis, en domstol eller personen själv som hör av sig.

Kravet på att inte avslöja var en person med skyddad identitet bor kan bli ett problem om denne ansöker om och använder boendeparkeringstillstånd. Kommunen bör ha rutiner för hur detta ska hanteras, samt upplysa sökande om riskerna med att använda ett boendeparkeringstillstånd.

Om kommunen behöver ta kontakt med en person som har skyddad identitet eller kontakta andra myndigheter i ärenden rörande personen, måste det ske på ett säkert sätt. Som säkra sätt anses brev, elektronisk kommunikation där e-legitimation krävs eller personligt besök (legitimation krävs). Okrypterad e-post ska inte användas, inte ens inom eller mellan myndigheter. Kommunikation mellan myndigheter som sker per telefon kräver motringning.

Post med till exempel boendeparkeringstillstånd, parkeringstillstånd för rörelsehindrade eller besked om beslut till en person med skyddad identitet skickas till Skatteverket som har en förmedlingstjänst. Mer information om hur man går till väga finns på Skatteverkets webbplats.

För att öka säkerheten kan det vara lämpligt att endast ett fåtal, speciellt utbildade, handläggare har rätt att hantera skyddade personuppgifter.

Ytterligare information kan erhållas från Skatteverket.

Observera att den som har skyddad identitet kan vara en polisman, en anställd vid domstol eller liknande som är berörd i hanteringen av ett ärende.

BILAGA 1

Lagstiftning som berör parkering

Frågor om parkering berörs av ett flertal lagar och förordningar. Här listas några som är viktiga när det gäller parkering.

TABELL 5. Lagstiftning som berör parkering

| | |
|--|--|
| Trafikförordningen, TrF (1998:1276) | <ul style="list-style-type: none">- I trafikförordningen finns alla allmänna trafikregler, t.ex. parkeringsregler. Den innehåller även bestämmelser om vilka särskilda trafikregler som får meddelas genom lokala trafikföreskrifter och vem som får besluta om dessa.- <i>Delar som rör stannande och parkering: 3 kap, 47-57 §, 8 kap 1 § första stycket 2, 9 kap 1 § första stycket 5 TrF 1998:1276.</i>- <i>Beslut om lokala trafikföreskrifter: 10 kap 3 § TrF 1998:1276.</i> |
| Vägmärkesförordningen, VMF (2007:90) | <ul style="list-style-type: none">- Vägmärkesförordningen (2007:90) innehåller bestämmelser om anvisningar för trafik och utmärkning på väg genom:<ul style="list-style-type: none">▪ Vägmärken och tilläggstavlor▪ Trafiksignaler▪ Vägmarkeringar▪ Andra anordningar för anvisningar för trafiken▪ Säkerhetsanordningar i korsningar med järnväg eller spårväg▪ Tecken av polisman |
| Lag om kommunal parkeringsövervakning m.m. (1987:24) | <ul style="list-style-type: none">- Lagen om kommunal parkeringsövervakning (1987:24) reglerar övervakning av efterlevnaden av föreskrifter om stannande och parkering på allmän platsmark. |
| Lag om felparkeringsavgift (1976:206) | <ul style="list-style-type: none">- Lagen om felparkeringsavgift (1976:206) reglerar hur avgifter för felparkering på allmän platsmark får tas ut. |
| Lag om kontrollavgift vid olovlig parkering, LKOP (1984:318) | <ul style="list-style-type: none">- LKOP reglerar de fall när en markägare upplåter ett område för parkering på kvartersmark. Lagen anger att markägaren kan ta ut en kontrollavgift om ett fordon har parkerat i strid mot gällande parkeringsregler inom området. Kontrollavgiftens storlek får inte överstiga den felparkeringsavgift som fastställts inom kommunen enligt lagen om felparkeringsavgift. |

TABELL 5. Lagstiftning som berör parkering, fortsättning

| | |
|---|---|
| Plan- och bygglagen, PBL (2010:900) | <ul style="list-style-type: none">- Detaljplaner ska användas vid reglering av större förändringar i användningen av mark- och vattenområden. Plan- och bygglagen reglerar både vad en detaljplan måste innehålla och vad den får innehålla. Det är bara de bestämmelser som är nödvändiga för att uppnå planens syfte som ska vara med i planen.- I detaljplanen ska det framgå vad som är allmän platsmark där kommunen vanligen är huvudman och vad som är kvartersmark inom planområdet. Detta är av stor betydelse för hur parkeringsregler tillämpas.- I en detaljplan får kommunen fastställa krav för att ordna utrymme för parkering, placering och utformning av parkering samt att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering (4 kap 13 §). |
| Boverkets byggregler, BBR, (BFS 2011:6) | <ul style="list-style-type: none">- Boverkets byggregler gäller när man bygger nytt eller ändrar en byggnad eller en byggnads användning. Detta gäller även parkeringsplatser och i BBR anges de krav på tillgänglighet som finns för parkering för rörelsehindrade.- I BBR anges att antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig entré eller till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Det finns även krav på hur platser ska utformas för att vara tillräckligt breda samt inte luta för mycket. |
| Inkassolagen (1974:182) | <ul style="list-style-type: none">- Inkassoverksamhet regleras i inkassolagen. Lagen gäller både när fordringsägaren själv driver in sina skulder och när ett ombud anlitas. |
| Likställighetsprincipen, Kommunallagen (1991:900) | <ul style="list-style-type: none">- Likställighetsprincipen innebär att kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika om det inte finns sakliga skäl för något annat (2 kap 2 §).- Om specificeringar behövs gällande ett förbud eller tillåtelse får det enligt trafikförordningen endast avse en viss trafikantgrupp, ett visst fordonsslag eller fordon med last av en viss beskaffenhet (TrF 10 kap 2 §). |
| Ordningslagen (OL) (1993:1671) | <ul style="list-style-type: none">- Ordningslagen innehåller särskilda föreskrifter om allmänna sammankomster och offentliga tillställningar samt föreskrifter om allmän ordning och säkerhet på offentliga platser. |

TABELL 5. Lagstiftning som berör parkering, fortsättning

| | |
|--|---|
| Lag om nämnder för vissa trafikfrågor (1978:234) | <ul style="list-style-type: none">- Lagen anger att i den utsträckning regeringen överlåtit åt en kommun att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer så ska denna uppgift fullgöras av en eller flera nämnder.- Har regeringen gett kommuner rätt att pröva frågor om undantag eller om parkeringstillstånd så ska detta även fullgöras av nämnden. I ärenden som gäller undantag ges kommunen rätt att ta ut avgifter av sökanden. Detta gäller dock inte vid handläggning av parkeringstillstånd för rörelsehindrade.- En nämnds beslut får överklagas till länsstyrelsen och länsstyrelsens beslut får överklagas till Transportstyrelsen. Transportstyrelsens beslut får inte överklagas. |
| Förvaltningslag (1986:223) | <ul style="list-style-type: none">- Förvaltningslagen reglerar förvaltningsmyndigheternas och domstolarnas handläggning av ärenden. Lagen innehåller regler om bland annat inkomna handlingar, jäv, remisshantering och hur överklaganden av myndighetsbeslut ska gå till. |
| Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. (KAL) | <ul style="list-style-type: none">- Reglerar villkoren för kommuner att ta ut avgifter vid parkering och vid markupplåtelse. |

BILAGA 2

Vägmärken

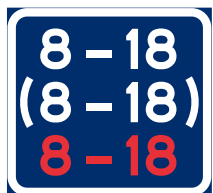
Exempel på vägmärken och tilläggstavlor som används för att utmärka reglering av parkering och/eller stannande.



E19 Parkering

Vägmärket innebär att parkering är tillåten.

På kvartersmark gäller begränsningen 24 timmar vardagar, utom dag före helgdag, om inte annat anges. På allmän plats innebär dock märket ingen tidsbegränsning.



T6 Tidsangivelse

Tavlan anger när vägmärket gäller. Svarta eller vita siffror utan parentes avser vardagar, svarta eller vita siffror inom parentes avser vardag före sön- och helgdag. Röda siffror avser sön- och helgdag.



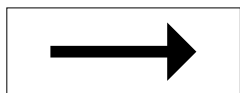
T7 Särskilda bestämmelser för parkering

Tavlan anger *avvikelse* från det märke den är uppsatt under. Sitter den här tilläggstavlan under vägmärke E19 Parkering innebär det att det generellt är tillåtet att parkera på platsen men att det är parkeringsförbud vardagar mellan klockan 8-18.



T8 Symboltavla

Tavlan anger att det vägmärke som den är uppsatt under endast gäller för det fordonsslag eller den trafikantgrupp som anges på tavlan. Sitter den här tilläggstavlan under vägmärke E19 Parkering så innebär det att endast rörelsehindrade får parkera på platsen.



T11 Utsträckning

En tilläggstavla med utsträckningspil visar att angivelsen gäller åt det håll pilen visar. En pil som pekar åt höger under *vägmärke P* betyder alltså att det är tillåtet att parkera enligt de anvisningar som huvudvägmärken anger från huvudvägmärket och åt höger till dess att annat vägmärke finns uppsatt eller då den fysiska utformningen ger ett naturligt avslut på sträckan. Utsträckningspilar kan även användas fristående för att ange avgränsningen av uppställningsplatser inom ett område.



T16 Avgift

Tavlan anger att avgift ska betalas för parkering enligt gällande avgiftstaxa.



T17 Parkeringsskiva

Tavlan anger att tiden för när parkeringen påbörjats ska anges med parkeringsskiva eller annan anordning.



T18 Tillåten tid för parkering

Tavlan anger längsta tillåtna tid för parkering. I det här fallet 2 timmar.



T19 Boende

Tavlan anger att boende i ett område, med särskilt tillstånd, får parkera enligt särskilda villkor. Kompletterande text kan förekomma.



T20 Parkeringsbiljett

Tavlan anger att parkering är avgiftsfri men att parkeringsbiljett ska användas vid parkering.



T21 Uppställning av fordon

Tavlan anger hur fordon ska ställas upp på en parkeringsplats (anpassas till förhållanden på plats).



T22 Text

Tavlan kan ge kompletterande information eller anvisning som inte kan ges med någon annan tilläggstavla.



C35 Förbud mot att parkera fordon

En parkeringsförbudsskylt gäller på den sida av vägen den är uppsatt och anger förbud mot att parkera fordon. Förbudet gäller från den plats där märket satts upp och till dess att annan bestämmelse om stannande och parkering märkts ut eller till nästa korsning om annan skyltning saknas. Förbudet kan också upphävas av ett motsvarande vägmärke med tilläggstavla, T11 med nedåtriktad pil. Vid ett tillfälligt avbrott i parkeringsförbudet, som t.ex. en parkeringsficka med tillåten parkering, fortsätter förbudet gälla på nytt där tillåtelsen upphör utan att ett nytt vägmärke behövs.

Kan infogas i områdesmärke E20 (området ska slutmärkas med vägmärke E21).

Vägmärket får inte användas för att utmärka parkeringsförbud som följer av allmänna parkeringsbestämmelser i Trf.



C39 Förbud mot att stanna och parkera fordon

Vägmärket anger att det är förbjudet att stanna och parkera på den sidan där märket är uppsatt. Förbudet gäller på samma villkor som beskrivits för parkeringsförbudet ovan.



C38 Datumparkering

Vägmärket innebär att det är förbjudet att parkera på vägsida med jämna adressnummer på dagar med jämna datum och på vägsida med udda adressnummer på dagar med udda datum. Tilläggstavla som anger en tidsbegränsning av regleringen kan förekomma. Det är även vanligt att datumparkering anges med en områdestavla vilket då innebär att datumregeln gäller för ett större område.

Kan infogas i områdesmärke E20 (området ska slutmärkas med vägmärke E21).



E20 Områdesmärke

Märket anger att ett område börjar med de förbud eller tillåtelser som anges i det infogade märket. I detta fall innebär vägmärket att ett parkeringsförbudsområde börjar. Det är även vanligt med områden för datumparkering.



C40 Ändamålsplats

Märket anger att det är förbjudet att stanna eller parkera fordon för annat ändamål än det angivna. I det här fallet är det endast tillåtet att stanna eller parkera med ändamålet att lasta eller lossa. Texten på tavlan anpassas efter behovet. Vilka ändamål som får användas framgår av VVFS 2007:305. Om regleringen endast gäller ett visst fordonsslag eller en viss trafikantgrupp anges det på tilläggstavla.

Om platsen inte är längre än 25 meter kompletteras märket med tilläggstavla T1 för vägsträckans längd.



E23 Taxi

Märket anger bortre gränsen för en särskild uppställningsplats för taxibilar, det vill säga slutmärke för ändamålsplats för taxi (färdriktningens bortre gräns).



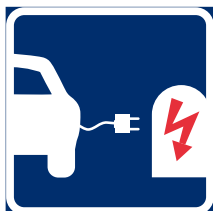
C42 Vändplats

Märket anger att en plats är avsedd för vändning av fordon och att det på den platsen är förbjudet att parkera. Det kan även anges att det är förbjudet att stanna och parkera på vändplatsen om vägmärket för förbud att stanna och parkera är infogat i märket.



S1 symbol Tung lastbil

Tilläggsstavlan används vanligen i lokaliseringsmärke för vägvisning men förekommer även under E19 Parkering för särskilda platser avsedda för tung lastbil på anordnad parkeringsplats. Andra fordon får stannas för på- eller avstigning om man inte hindrar det fordon som platsen är avsedd för.



T24 Laddplats

Tavlan används under E19 Parkering och anger att endast fordon med möjlighet till extern laddning av elektricitet för fordonets framdrivning får parkera på platsen. Andra fordon får stannas för på- eller avstigning om man inte hindrar det fordon som platsen är avsedd för.



F28 P-hus

Vägmärket är ett lokaliseringsmärke som visar vägen till ett parkeringshus. Kompletterande information om vilket parkeringshus som avses eller om det finns lediga platser i parkeringshuset kan lämnas i anslutning till märket.



F29 Infartsparkering

Märket anger parkeringsplats i anslutning till kollektivtrafik. Symbolen på märket anger vilken typ av kollektivtrafik det gäller. I detta fall ligger parkeringsplatsen i anslutning till tunnelbana.



E7 Gågata

Märket anger att bestämmelserna i 8 kap 1 § trafikförordningen (1998:1276) är tillämpliga. Parkering är endast tillåtet på markerade platser.



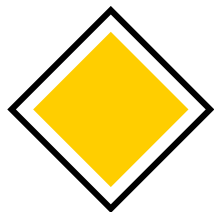
E9 Gångfartsområde

Märket anger att bestämmelserna i 8 kap 1 § första stycket trafikförordningen är tillämpliga. Parkering är endast tillåtet på markerade platser.



D10 Påbjudet körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl.

Om körfältet är placerat längst till höger i färdriktningen får även tvåhjulig cykel och moped klass II använda körfältet eller körbanan (8 kap 2 § trafikförordningen 1998:1276), om inte annat anges på en tilläggstavla. Om andra fordon tillåts trafikera körfältet eller körbanan anges det på en tilläggstavla. Fordon som får köras i körfältet får stannas för på- eller avstigning.



B4 Huvudled

Parkering är förbjudet på en huvudled.

Handläggningsrutin för parkeringstillstånd

Rutiner skrivna med kursiv stil kan utföras av person utan delegation eftersom inga beslut fattas. Däremot omfattas rutinen av sekretess.

PRH = Parkeringstillstånd

1. Ansökan kan komma in via e-tjänst, e-post, vanlig post eller lämnas in personligen. Ankomststämplas in enligt postrutin. Även läkarintyg och andra kompletteringar ankomststämplas.
2. Registreras i ärendesystem för PRH. Kontrollera att personen är folkbokförd i kommunen. Om läkarintyg kommer in som inte berör befintlig ansökan registreras det och komplettering efterfrågas (det vill säga en ansökan).
3. Förbered för handläggning genom att skapa akter för nya ärenden eller komplettera befintliga akter med inkomna handlingar. Vid förnyelse – ta fram föregående ärende.
4. Handläggningsprocess där beslut om PRH fattas. Man bör inte ta fram fler akter än man hinner arbeta med under 1–2 timmar eftersom akter inte ska lämnas framme obehövade. Får endast utföras av person med delegation att fatta beslut.

› Behövs komplettering?

- › Är ansökan underskriven och av rätt person? Finns fullmakt eller intyg från god man?
- › Är alla frågor i formuläret ifyllda?
- › Är gångsträcka angiven både av sökande och på eventuell läkar-/fysioterapeutintyg? Om det finns skillnader i uppgift om sträcka – be om komplettering eller anlita förtroendeläkare. Detsamma gäller om två läkarintyg med kort tid emellan uppger olika gångsträcka.
- › Behövs läkarintyg – eller har läkarintyg utan ansökan kommit in?
- › Är det inte ifyllt om det rör förare eller passagerare eller är båda ifyllda? Be om komplettering och var tydlig med att man inte kan få tillstånd både som förare och passagerare.

- Kontakta sökande och begär komplettering så snart bristen upptäcks. Anteckna att komplettering är begärd och datum.
- Normalt räcker det med att begära komplettering en gång. Om det efter komplettering fortfarande saknas underlag kan bedömningen påverkas. Vid komplettering per telefon görs anteckning om besked, vem som lämnat det och datum. Anteckningarna tillförs akten tillsammans med övriga handlingar.
- Om ansökan – efter eventuell komplettering, innehåller det som behövs för att fatta beslut – gör en bedömning.
- Förtroendeläkare? Om man inte kan bedöma personens förmåga att förflytta sig utifrån de (läkar-)intyg som inkommit, om sökande och intygslämnare lämnat motstridiga uppgifter eller om man av någon anledning misstror uppgifter i ansökan eller intyg kan man konsultera en förtroendeläkare. Förtroendeläkare kan också anlitas om det finns anledning att tro att den sökandes sjukdom kan påverka körförmågan (vid ansökan som förare) eller för att bedöma om sjukdomsbilden innebär att en person som sökt som passagerare behöver hjälp av föraren utanför bilen (kan bedömas som värnlös).
- Förtroendeläkarens bedömning. Hur rutinerna för förtroendeläkarens bedömning ser ut kan variera. De kan innebära att handläggaren och förtroendeläkaren tillsammans går igenom de ansökningar som är aktuella eller att kopior av handlingarna skickas till förtroendeläkaren som sedan svarar skriftligt. Förtroendeläkaren gör en bedömning av om ansökan bör tillstyrkas eller avstyrkas, eller om komplettering behövs. Har förtroendeläkaren inkommit med yttrande över tidigare bedömning kan denne ändra sin bedömning utifrån eventuella nya uppgifter. Om sökanden gett sin tillåtelse kan förtroendeläkaren kontakta intygsskrivande läkare (fysioterapeut). Akten kompletteras med förtroendeläkarens bedömning, skriftlig eller som minnesanteckning från mötet. Observera att förtroendeläkaren inte fattar några beslut! Han eller hon gör en bedömning av om ansökan bör bifallas, avslås eller om den behöver kompletteras.
- Begär in yttrande från sökanden. Om förtroendeläkaren avstyrker ansökan ska ett besked om detta skickas till den sökande för att denne ska få möjlighet att yttra sig över förtroendeläkarens bedömning.
- Yttrande inkommer. Yttrandet visas för/skickas till förtroendeläkaren för ytterligare bedömning.

- Rådgöra? I svårbedömda fall, vid avslag eller där handläggare och förtroendeläkare gör olika bedömning, bör det finnas en möjlighet att rådgöra med kollega, jurist eller överordnad. Denna person omfattas av samma tystnadsplikt som handläggaren och behöver ha god insyn i bedömningsgrunderna. Även i följande fall kan det vara bra om mer än en person fattar beslut:
 - Återkallande av tillstånd.
 - Avvisande av överklagan som inte inkommit i tid.
 - Om beslut i länsstyrelsen ska överklagas till Transportstyrelsen.
 - Yttrande till Transportstyrelsen.

5. Beslut: Baserat på ansökan och aktuella intyg fattar handläggaren beslut om bifall eller avslag. Tidigare intyg eller ansökningar får inte ligga till grund för beslutet. Däremot kan äldre handlingar vara rådgörande i processen fram till beslut. Det kan till exempel handla om att man tar hjälp av förtroendeläkare om uppgifter i aktuell ansökan skiljer sig väsentligt från tidigare ansökan.

6. Bifall:

- Kontrollera att det finns nytaget foto. Om inte skicka brev och fotolapp till sökanden.
- Scanna foto och namnteckning. Om sökanden inte kan skriva anges det (finns i programmet).
- Skriv ut brev om bifall, ange bifall och datum i programvaran och akten.
- Skriv ut och plasta in tillståndet, klistra på hologram.
- Tillståndet skickas i rekommenderat brev eller lämnas ut över disk tillsammans med villkor för användandet.
- Arkivera akten.

7. Avslag:

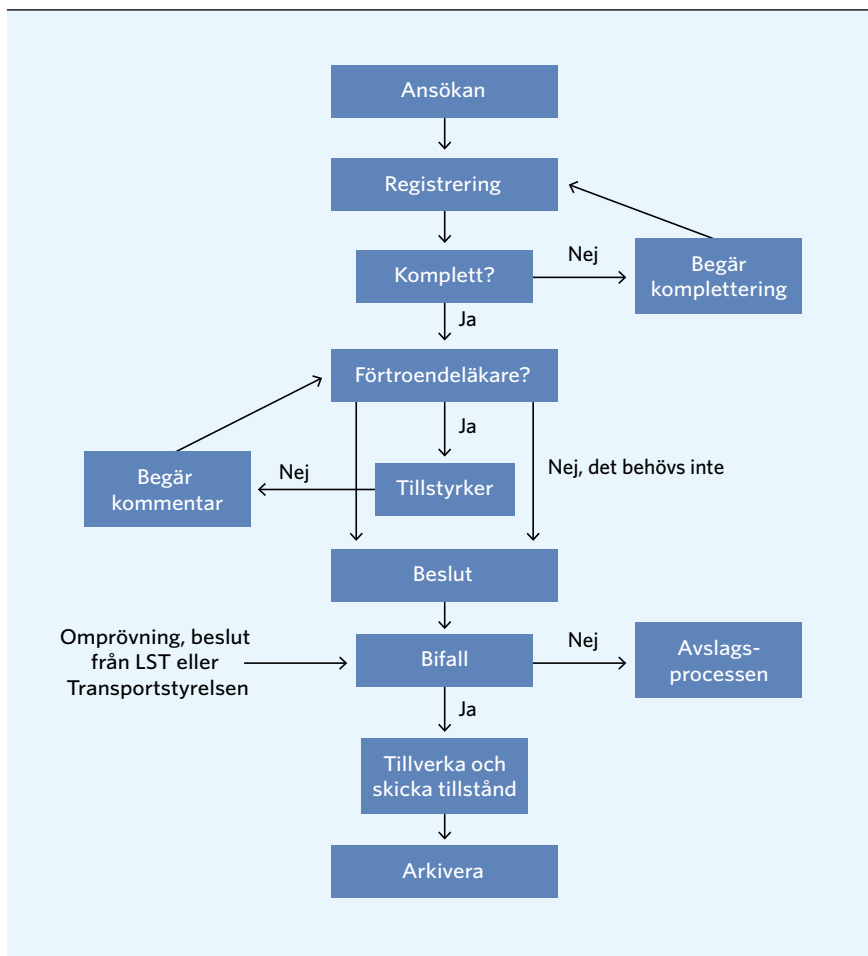
- Om handläggaren gör bedömningen att ansökan ska avslås bör det finnas en möjlighet att konsultera en kollega inför beslut. Man kan ha rutinen att avslag skrivs under av två handläggare eller av/tillsammans med överordnad. Om två handläggare har olika uppfattning behövs rutiner för hur beslut ska fattas (förutsatt att andra stödande rutiner som komplettering av intyg och förtroendeläkare har använts).
- Skriv ut besked om avslag och grunden för detta. Information om hur man överklagar ska bifogas. Besked skickas rekommenderat med mottagningsbevis. Notera inlämningsnumret så att försändelsen

kan spåras. I akten noteras att beslutet är avslag samt sista datum för överklagan. Rek skrivs upp på postlista enligt kommunens rutiner.

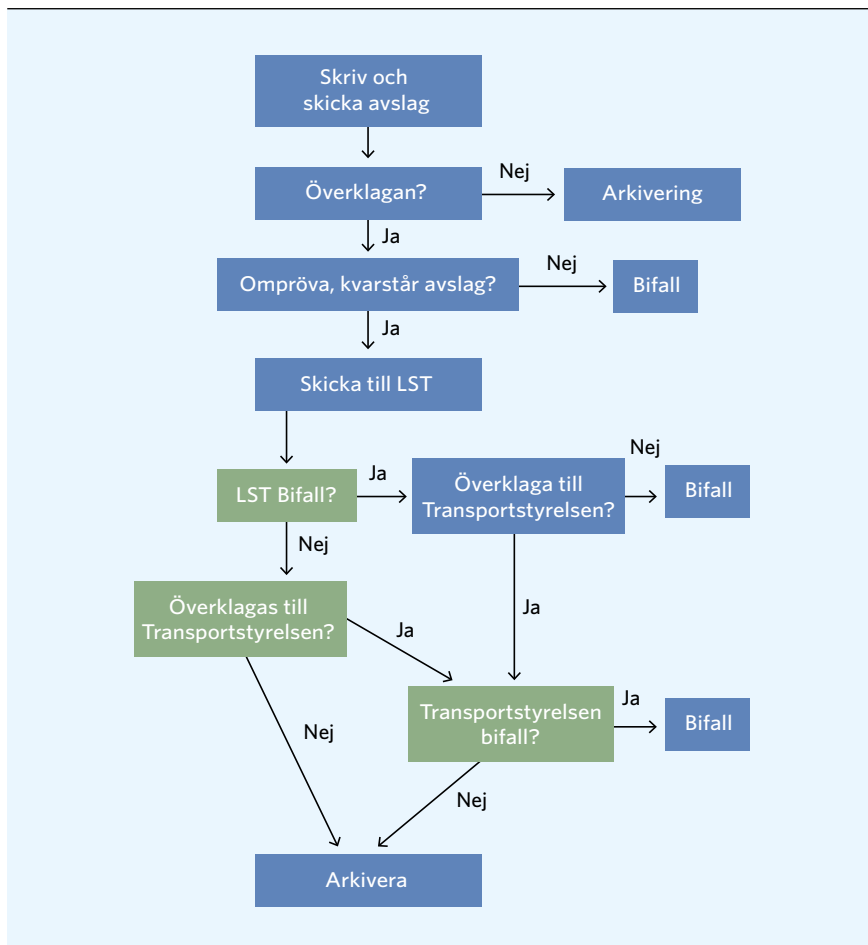
- Invänta mottagningskvittens och lägg i akten när den kommer. Notera datum för sista dag för överklagande (3 veckor från det att sökanden mottog beslutet).
 - Överklagan. Notera i akten att överklagan inkommit. Kontrollera att ärendet har hanterats korrekt och att överklagan inkommit i tid.
 - Omprövning? Om ny information framkommer i överklagan som gör att ansökan ska bifallas – gå till process för bifall.
 - Om handläggaren vidhåller beslutet ska överklagan skickas till länsstyrelsen. Överklagan i original samt kopior av övriga handlingar i *aktuell ansökan* skickas till länsstyrelsen tillsammans med ett brev som innehåller kommunens motiv för att ansökan ska avslås. Kopia av överklagan samt kommunens följebrev läggs i akten.
 - Länsstyrelsens beslut. Om förtroendeläkare anlitas bör kopia av länsstyrelsens beslut skickas till denne.
 - Avslag från länsstyrelsen – lägg beslutet i akten och arkivera.
 - Bifall från länsstyrelsen – fatta beslut om bifall och följ rutinen eller överklaga till Transportstyrelsen.
 - För de fall där handläggaren anser att länsstyrelsens beslut ska överklagas, bör rutin (delegation) finnas för hur och av vem/vilka beslut om överklagan ska fattas.
 - Överklagan skickas till länsstyrelsen, undertecknad enligt delegationsordning. Länsstyrelsen skickar vidare till Transportstyrelsen. Kopia av brev till länsstyrelsen sparas i akten.
 - Transportstyrelsens beslut. Hanteras på samma sätt som avslag och bifall från Länsstyrelsen. Enligt 6 § lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor får Transportstyrelsens beslut inte överklagas. Högsta förvaltningsdomstolen har dock i dom den 26 maj 2016, mål 4047-15, funnit att ett beslut om parkeringstillstånd för rörelsehindrade rör en civil rättighet i Europakonventionens mening och kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol i enlighet med 3 § förvaltningslagen (1986:223).
 - Arkivera akten.
8. Akten bör förvaras i närarkiv i två år efter senaste händelse eller tillståndets sista giltighetsdag. Därefter kan den flyttas till centralt arkiv.

Handläggningsprocess parkeringstillstånd för rörelsehindrade

FIGUR 6. Handläggningsprocess PRH



FIGUR 7. Avslagsprocessen



Mer om parkering från SKL

Fler skrifter om trafikplanering och trafikreglering finner du på SKL:s webbutik. Nedan listas några av de skrifter som även berör parkeringsfrågor:

- › För information om flytt av fordon hänvisas till *Flyttning av fordon* (2013).
- › För information om arbets sätt, åtgärder och effekter inom ramen för en kommunal parkeringspolicy/strategi hänvisas till *Policy för parkering: processinriktad väg till en parkeringspolicy för kommunen* (2007).
- › För ytterligare inspiration om hur kommunerna kan använda parkeringspolitiken som ett styrmedel för en hållbar stadsutveckling hänvisas till *Parkering för hållbar stadsutveckling* (2013).
- › För mer om laddinfrastruktur och förutsättningar för elbilar hänvisas till *Laddinfrastruktur för elbilar* (2016).
- › För handledning i hur lokala trafikföreskrifter tas fram och formuleras hänvisas till *Lokala trafikföreskrifter, en handledning* (2016).



Parkeringshandbok

Lagstiftning, reglering och tillståndgivning.

Parkeringshandboken är avsedd att fungera som ett stöd i kommunernas arbete med parkering och vänder sig i första hand till kommunernas handläggare i olika typer av parkeringsärenden. Handboken kan även vara användbar för andra som hanterar eller är intresserade av parkeringsfrågor på såväl kommunal som privat mark.

Handboken omfattar framförallt regleringsfrågor för parkering och innehåller en översiktlig beskrivning av relevant lagstiftning för befintlig parkering och ger förslag på tillämpning av denna. Det finns även en kortare beskrivning av hur parkeringsreglering kan användas som ett verktyg i det strategiska parkeringsarbetet och för att uppnå mål i trafik-och stadsplaneringen.

Huvudsakligen behandlas regelverken inom följande fyra områden:

- › Allmänt om parkeringsreglering
- › Reserverade platser och undantag (tillstånd)
- › Övervakning av parkering
- › Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Handboken beskriver och ger förslag på tillämpning av lagstiftningen men i första hand är det lagtexten som gäller. Vid tveksamheter och/eller gränsdragningsfall hänvisas till respektive lagrum, förordning eller föreskrift. Handboken tar inte upp frågor om utformning, drift eller underhåll av parkeringsanläggningar. Inte heller omfattas frågor om teknik eller betalsätt för parkering.

