



Mål nr.
13925-16 Avdelning 33

Anges vid kontakt med domstolen

Stockholms stad
Stadshuset
105 35 Stockholm

STOCKHOLMS STAD Kommunstyrelsen Registraturet	
Ink.	2016 -07- 29
Dnr.	Dokid: 189897
Till:	triple forvaltningen


Rolf Lindblad ./ Stockholm stad
angående **laglighetsprövning enligt kommunallagen**

Ni ska yttra Er över innehållet i bifogade handlingar, aktbilaga 6 + bilagor.

Yttrandet ska vara skriftligt och ha kommit in till förvaltningsrätten **senast den 18 augusti 2016**.

Använd helst bara ett sätt att svara (via antingen vanlig post, e-post eller fax). Adresser finns nedan.

Om Ni har några frågor kan Ni kontakta förvaltningsrätten.


Tamara Vivedes
Telefon 08-561 68002

Dok.Id 757492

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
115 76 Stockholm	Tegeluddsvägen 1	08-561 680 00	08-561 680 01	måndag – fredag 08:00-16:30
		E-post: forvaltningsrattenistockholm@dom.se www.domstol.se/forvaltningsratt		

Rolf Lindblad
45 04 29 – 0851
Svartviksslingan 51
167 38 BROMMA

Telefon: 08-32 64 86
Mobil: 073-764 26 00
E-post rolf.lindblad@tele2.se

2601 du

FÖRVALTNINGSRÄTTEN I STOCKHOLM	
2016-07-07	
Målnr: <u>14977-16</u>	13925-16
Aktbil: <u>86</u>	Avd: <u>33</u>

Till
Förvaltningsrätten i Stockholm
115 76 STOCKHOLM

ÖVERKLAGANDE

Klagande: Rolf Lindblad (45 04 29 – 0851)
Kontaktuppgifter som ovan

Motpart: Trafiknämnden i Stockholms stad
Box 8311
104 20 STOCKHOLM

**Överklagat
beslut:** Trafiknämndens beslut den 16 juni 2016, under § 24, att,
såsom beslutet får förstås, tills vidare undanta Minneberg
från reglerna om boendeparkering.

Saken: Laglighetsprövning/kommunalbesvär.

Yrkande:

Jag yrkar att Förvaltningsrätten upphäver Trafiknämndens ovan nämnda beslut.

Grunder:

Trafiknämnden har enligt 10 kapitlet 8 § punkten 3 kommunallagen överskridit sina befogenheter alternativt så har trafiknämnden enligt 10 kapitlet 8 § punkten 4 fattat ett beslut som strider mot lag eller annan författning.

Utveckling av talan:

Trafiknämnden har till grund för sitt beslut lagt ett utlåtande från Trafikkontoret i Stockholms stad i ärende med Dnr T2016-00050 dagtecknat den 18 maj 2016. Till detta utlåtande finns vidhäftat ett PM från konsulten SWECO.

Sweco har i sitt PM angivit parkeringstalet 1,2 för Minneberg innebärande att Sweco utgått från att i Minneberg kan 1,2 bilar per lägenhet parkeras på kvartersmark.

Denna uppgift är felaktig rätt parkeringstal för Minneberg är 0,54 (497 parkeringsplatser på kvartersmark fördelade på 910 lägenheter ger parkeringstal 0,54). Denna uppgift var känd för trafiknämnden då den fattade sitt beslut den 16 juni 2016. Trots detta beslutade nämnden att tills vidare undanta Minneberg från reglerna om boendeparkering. Nämnden borde, med vetskapen om den stora differensen med avseende på vilket parkeringstal beslutet grundar sig på, antingen ha bordlagt ärendet eller alternativt ha innefattat Minneberg i området Traneberg.

Jag hänvisar till Margaretha Ericssons "Trafikkommentarer" tredje upplagan sidan 255. Ur kommentaren kan utläsas att "Syftet med boendeparkering är i huvudsak att de som bor i ett område inte ska tvingas använda sina bilar endast på grund av att parkeringsregleringen gör det omöjligt för dem att långtidsparkera i närheten av bostaden."

I denna del är beslutet författningsvidrigt.

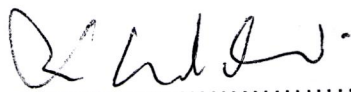
Samma information har inhämtats från ZETEO den 5 juli 2016.

För det fall boende i Minneberg undantas från boendeparkering kommer de boende som inte kan parkera på kvartersmark under vardagar nödgas betala 10:- kronor i timmen under tiden 07.00 – 19.00 eller 120:- kronor dygnet. Något billigare under helger. Parkeringsavgifterna kan sålunda komma att uppgå till 3 000:- kronor/månad. Syftet med boendeparkering är just att förhindra ett sådant scenario.

Nämndens beslut innebär i strid med syftet med boendeparkering att boende i Minneberg tvingas använda sina bilar "endast på den grunden att parkeringsregleringen gör det omöjligt för dem att långtidsparkera i närheten av bostaden".

Beslutet innebär till syvende och sist att de boende i Minneberg behandlas olika i förhållande till boende i Traneberg och boende i andra områden med parkeringstal 0,54. Detta strider mot likabehandlingsprincipen.

Bromma den 6 juli 2016



.....
Rolf Lindblad

**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I STOCKHOLM****2016 -07- 07**

Målnr:.....

Aktbil:.....Avd:.....

Tid Torsdagen den 16 juni 2016 kl. 16.00 – 16.15
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Onsdagen den 22 juni 2016

Daniel Helldén

Cecilia Brinck

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden
Cecilia Brinck (M), vice ordföranden

Jan Valeskog (S)
Bawer Kevir (S)
Kristina Öberg (S)
Bo Arkelsten (M)
Eva Ekmehag (M)
Patrik Silverudd (L)
Karin Ernlund (C)

Tjänstgörande ersättare:

Martin Engman (S)
Petra Schagerholm (MP)
Zakarias Zouhir (V)
Anette Hellström (M)

för Anna Wedenlid (S)
för Lorentz Tovatt (MP)
för Lorena Delgado (V)
för Peter Jönsson (M)

Ersättare:

Maja Zachrisson (S)
Roland Eliasson (S)
Viveca Wallqvist (MP)
Malin Ericson (Fi)
Jonas Lilleberg Eriksson (M)
Erik Persson (M)
Jan Erik Leijon (M)
Jill Eriksson (L)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Jonas Eliasson, Fredrik Alfredsson, Ted Ell, Åse
Geschwind, Erik Helldén, Inga-Lill Hultin, Mattias Lundberg, och
personalföreträdarna Luis Lopez och Magnus Sundin §§ 1-13 samt
borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

§ 24**Boendeparkering i delar av ytterstaden samt boendeparkering för fordonsägare som både har bil och MC/moped klass I**

Dnr T2016-00050

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Zakarias Zouhir (V) och Karin Ernlund (C):

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till boendeparkeringsområden och ger trafikkontoret i uppdrag att göra detaljjusteringar.
- 2 Då det faktiska parkeringstalet i Minneberg är lägre än som anges i tjänsteutlåtandet ges kontoret i uppdrag att efter genomförandet bevaka och utreda effekterna av beslutet och återkomma till nämnden gällande att eventuellt införliva Minneberg i boendeområdet Traneberg.
- 3 Trafiknämnden godkänner att ägare av bil och tvåhjulig motorcykel/moped klass I, som saknar sidvagn, får boendeparkeringstillstånd för båda fordonen.
- 4 Trafiknämndens beslut gäller under förutsättning att kommunfullmäktige antar parkeringsstrategi och plan för gatuparkering (Utlåtande 2016:103, kommunstyrelsens Dnr 171-672/2016).

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 18 maj 2016. Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Trafiknämnden godkänner förslag till boendeparkeringsområden och ger trafikkontoret i uppdrag att göra detaljjusteringar.
- 2 Trafiknämnden godkänner att ägare av bil och tvåhjulig motorcykel/moped klass I, som saknar sidvagn, får boendeparkeringstillstånd för båda fordonen.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Zakarias Zouhir (V) och Karin Ernlund (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Vi har tidigare reserverat oss mot den rödgrönrosa majoritetens förslag till ny parkeringsstrategi och är därför kritiska till detta ärende som är en följd av strategin. Förutom att vi är kritiska till innehållet i sak så är vi också kritiska till hur detta specifika ärende har hanterats. Parkeringsstrategin som skulle klubbats i kommunfullmäktige den 13 juni har återremitterats och kommer inte att behandlas förrän den 27 juni. Därmed innebär detta beslut att trafiknämnden föregår kommunfullmäktiges beslut om själva parkeringsstrategin. Det är märkligt att den rödgrönrosa majoriteten har så bråttom med att fatta detta beslut och att det inte finns utrymme för att låta de demokratiska processerna ha sin gång. Särskilt anmärkningsvärt är det när det är miljöpartiet som varit med och skapat möjligheten till minoritetsåterremiss. Trafiknämnden bör bordlägga ärendet och majoriteten återkomma till trafiknämnden efter det att kommunfullmäktige slutligen fattat beslut om den övergripande parkeringsstrategin.

- 3) Patrik Silverudd (L) föreslår att nämnden beslutar att delvis avslå kontorets förslag till beslutsamt att i övrigt anföra följande:

Liberalerna ser i huvudsak positivt på att delar av ytterstaden ges parkeringsavgifter. Det underlättar parkeringssituationen för de som bor i området och ökar framkomligheten. Det är ett medel för att komma till bukt med fenomenet att bo i innerstaden och parkera sin bil i ytterstaden där det inte finns någon gatuparkeringsavgift. Förslaget tar dock inte till fullo hänsyn till de boende då flera områden inte ges någon boendeparkering när gatavgifterna införs. Det är problematiskt att boende i till exempel Årsta, Annedal eller Slakthusområdet inte kan parkera sin bil till ett rimligt pris. Det är en för framkomligheten onödig avgift för vissa stockholmare.

Förslaget innebär att vissa boende i ytterstaden som idag står gratis kommer få betala mellan 1320 kr och 2880 kr i månaden för att parkera sin bil på gatan (avgiften för att låta bilen stå i 4 veckor). Att flytta bilen till ett garage och betala avgiften för parkeringsplats där innebär enbart marginellt lägre avgifter. Enligt trafikkontoret kan det röra sig om avgifter mellan 1000 och 3000 kronor (om den inte subventioneras). Att betala för boendeparkeringen kostar mellan 300 kr och 500 kr i och med det nya förslaget. I områden som undantas från boendeparkering innebär förslaget således en kraftig ökning av kostnader. Liberalerna menar att det är orättvist och fel.

Vid sidan av förslagets innehåll i sak föregår förslaget kommunfullmäktiges beslut om parkeringsstrategi och plan för gatuparkering. Beslut i kommunfullmäktige återremitterades med minoritetsåterremiss den 13 juni och föreslås ta beslut om först den 27 juni. Det är anmärkningsvärt att trafiknämnden föreslås gå före i processen och antyder en svag värdering av minoritetsåterremisser.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och

finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Zakarias Zouhir (V) och Karin Ernlund (C).

Reservation

Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Patrik Silverudd (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i beslut av ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Zakarias Zouhir (V) och Karin Ernlund (C).

Vid protokollet
Åse Geschwind

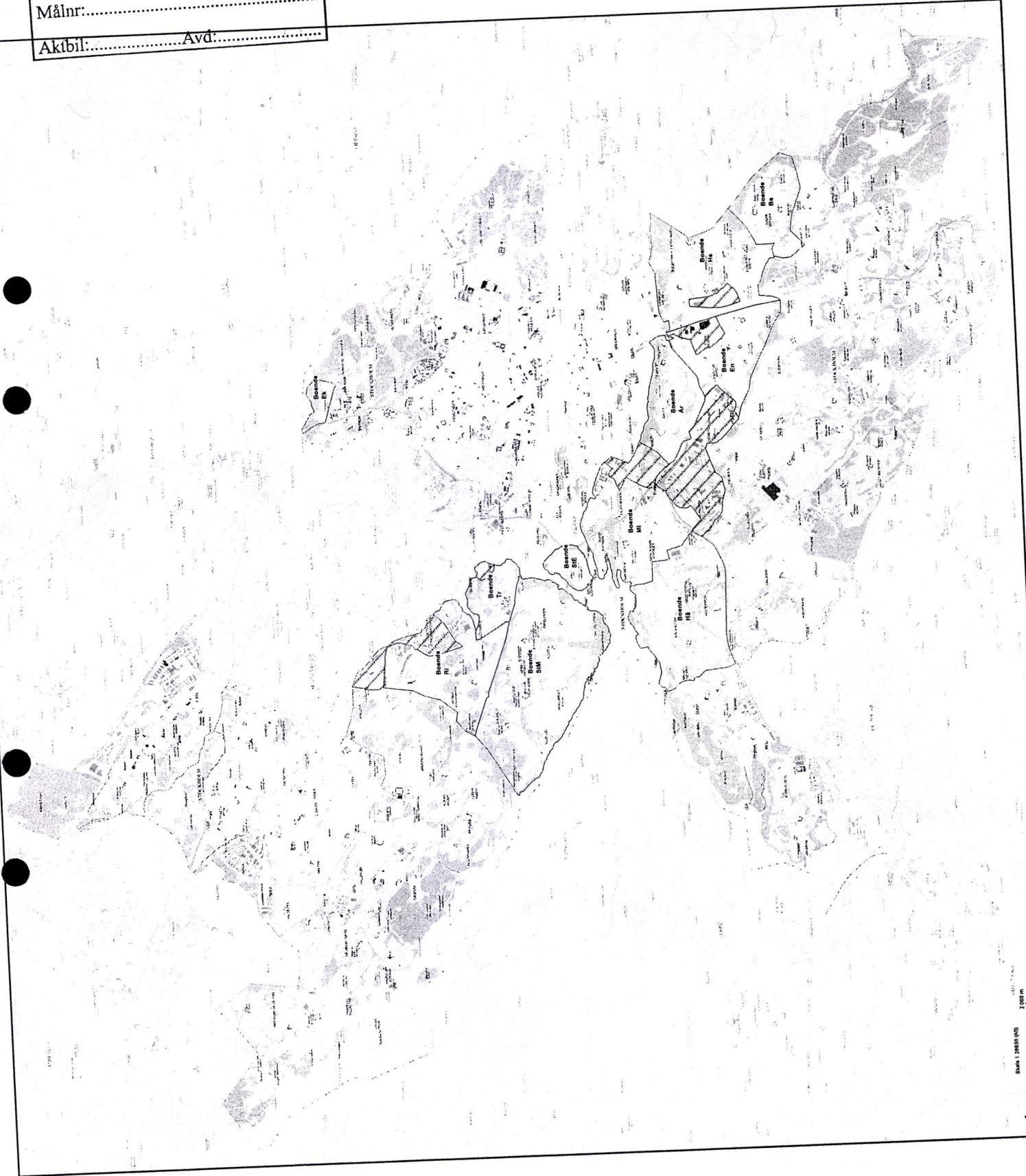
Rätt utdraget intygar:

FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I STOCKHOLM

2016 -07- 07

Målnr:.....

Aktbil:..... Avd:.....



FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I STOCKHOLM

2016 -07- 07

Målnr:.....

Aktbil:.....Avd:.....



Stockholms
stad

245104

Trafiknämnden

protokoll för den 16 juni 2016

har justerats den 22 juni 2016

vilket härmed tillkännages

Protokollet finns tillgängligt på trafikkontorets registratur,
Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4

Stockholm den 22 juni 2016

.....
Sekreterare

Detta tillkännagivande har anslagits på Stockholms
stads anslagstavla den 22/6 2016

är inte tas bort förrän den 14/7 2016

.....
Anslagsföretagare

2016 -07- 07

Målnr:.....

Kommunalbesvär till Avd:.....

LAGLIGHETSPRÖVNING/KOMMUNALBESVÄR

Beslut fattade med kommunallagen som grund överklagas genom kommunalbesvär till Förvaltningsrätten. Kommunalbesvär handlar om huruvida ett visst beslut tillkommit på rätt sätt, eller om beslutet innebär att kommunen har överskridit sina befogenheter. Överklagan innebär en prövning om beslutets laglighet och får bara göras av kommunmedlem.

Beslutet överklagas hos förvaltningsrätten och kan upphävas om:

- det begåtts något formellt fel i samband med beslutet,
- beslutet inte är en kommunal angelägenhet,
- den som har fattat beslutet har överskridit sina befogenheter,
- om beslutet strider mot lag eller annan författning.

Ett kommunalbesvär måste vara skriftlig och inkomma till Förvaltningsrätten inom **tre veckor** från den dag då det färdiga protokollet anslagits på kommunens anslagstavla. I överklagandet ska du ange vilket beslut du är missnöjd med och vilket fel du tycker ha begåtts. Ange även vilken person eller nämnd som har fattat beslutet samt eventuell paragraf i protokollet. Underteckna skrivelsen och uppge namn, personnummer, adress och telefonnummer. Förvaltningsrätten kan upphäva beslutet men inte fatta något nytt beslut istället.

Vad granskar länsrätten vid laglighetsprövning?

- att beslutet har tillkommit i laga ordning
- att beslutet hänför sig till något som inte är en angelägenhet för kommunen
- att det organ som fattat beslutet inte har överskridit sina befogenheter
- att beslutet inte strider mot lagar och förordningar

I kommunallagen kap 10 (SFS 1991:900) finns den fullständiga lagtexten.



Trafikkontoret
Tillstånd

Tjänsteutlåtande
Dnr T2016-00050
Sida 1 (7)
2016-05-18

FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I STOCKHOLM

2016-07-07

Målnr:.....

Aktbil:.....Avd:.....

Handläggare
Jan Prestberg
08-508 261 50

Till
Trafiknämnden
2016-06-16

Boendeparkering i delar av ytterstaden samt boendeparkering för fordonsägare som både har bil och MC/Moped klass I

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till boendeparkeringsområden och ger trafikkontoret i uppdrag att göra detaljusteringar.
2. Trafiknämnden godkänner att ägare av bil och tvåhjulig motorcykel/moped klass I, som saknar sidvagn, får boendeparkeringstillstånd för båda fordonen.

Jonas Eliasson
Förvaltningschef

Fredrik Alfredsson
Avdelningschef

Karin Hebel
Enhetschef

Trafikkontoret
Tillstånd

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 261 50
Växel 08-508 272 00
Fax 08-508 263 30
jan.prestberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se



Sammanfattning

I parkeringsstrategin som nämnden fattade beslut om i april 2016 anges att möjlighet till boendeparkering endast ska införas i områden som inte har behovet av parkering tillgodosett inom kvartersmark. Trafikkontoret har tagit fram förslag till boendeparkeringsområden i taxeområde 4 och i aktiv del av taxeområde 5 efter samma principer som tidigare använts i innerstaden. Till skillnad mot i innerstaden är dock bebyggelsen i ytterstaden inte särskilt homogen. I senare byggda fastigheter har i allmänhet höga parkeringstal satts. Trafikkontoret har vid planeringen av boendeparkeringsområden inom taxeområdena 4 och 5 tagit hänsyn till den varierande åldern på bebyggelsen och de parkeringstal som satts då bygglov beviljats. Områdena Dalen och Minneberg, där parkeringstalen är höga, nybyggda Annedal, Liljeholmen-Årstadal samt industriområden är undantagna. Boende i fastigheter inom dessa områden föreslås inte beviljas boendeparkering. I övriga delar av taxeområde 4 respektive aktivt taxeområde 5 kan folkbokförda med boendeparkeringstillstånd parkera till lägre avgift på parkeringsplatser med skylten "Boende + områdeskod".

En grupp som har speciella behov av parkering är boende med såväl bil som MC/moped klass I och som nyttjar båda fordonen. För dessa föreslås att de får boendeparkeringstillstånd för båda fordonen under förutsättning att båda är i trafik.

Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering beräknas antas av kommunfullmäktige 2016-06-13.

Bakgrund

I Stockholms kommun och fyra andra större kommuner inleddes 1980 en försöksverksamhet med boendeparkering efter särskilt tillstånd eftersom dåvarande skrivning i lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. (1957:259), KAL, inte medgav särskilda avgifter för boende. Försöket bedömdes som lyckat och en ändring av KAL föreslogs. I regeringens proposition 1984/85:14 om förslag till ändring av KAL föreslogs att lagen skulle ändras så att det blev möjligt att beräkna avgifter på särskilda grunder för boende inom ett område. I propositionen framhålls att varje enskild kommun kan utforma sitt system för boendeparkering om sådant behövs.

Stadens boendeparkeringsystem är utformat så att de som bor inom ett boendeparkeringsområde kan ansöka om ett tillstånd som ger rätt att parkera på gatan under längre tid och till en lägre avgift än



besökare. Tillståndet gäller inom det område där man är folkbokförd och på parkeringsplatser uppmärkta med skylten "Boende + områdeskod". I förslag till plan för gatuparkering är avgiften för boendeparkering 1 100 kr per månad eller 75 kr per dag i taxeområde 2 och 3. I taxeområde 4 är avgiften 500 kr per månad eller 35 kr per dag och i taxeområde 5 är den 300 kr per månad eller 20 kr per dag. Avgiften för boendeparkeringstillståndet är i förslaget 300 kr vid nyansökan, fordonsbyte eller områdesbyte.

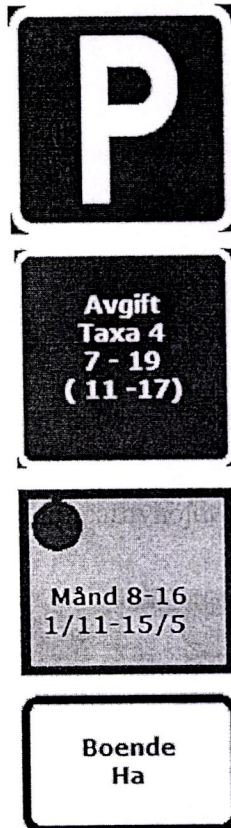
I plan- och bygglagen (2010:900) står att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning ska finnas lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Det är kommunerna som bedömer vad som är "i skälig utsträckning". I kommunfullmäktige antogs 2015-10-19 riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm stad. Grundintervallet ska vara 0,3 – 0,6 parkeringsplatser per nybyggd lägenhet men faktorer som närhet till tunnelbana kan vägas in vid bedömning av lämpligt parkeringstal i varje projekt. I parkeringsstrategin som nämnden fattade beslut om i april 2016 anges att möjlighet till boendeparkering endast ska införas i områden som inte har behovet av parkering tillgodosett inom kvartersmark. Principen tillämpa i Norra Djurgårdsstaden. Inom taxeområdena 4 och 5 är bebyggelsen av mycket varierande ålder, i de senare uppförda bostadsområdena har krav ställts enligt plan- och bygglagen på att byggherren ska anordna plats för parkering, lastning och lossning på kvartersmark. Gatorna har utformats därefter för att optimera markanvändningen.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret har tagit fram förslag till boendeparkeringsområden efter samma principer som tidigare använts i innerstaden. Områdena bör vara tillräckligt stora för att det ska vara lätt att hitta en parkeringsplats men inte så stora att de uppmuntrar till inompendling i områdena. Områdena Dalen och Minneberg, där parkeringstalen är höga, nybyggda Annedal, Liljeholmen-Årstadal samt industriområden är undantagna. Det finns endast ett begränsat antal korttidsparkeringsplatser på gatumark i dessa områden. Boende i fastigheter inom dessa områden föreslås inte beviljas boendeparkering. I övriga delar av taxeområde 4 respektive aktivt taxeområde 5 kan boendeparkeringstillstånd sökas vilket ger möjlighet att parkera till lägre avgift på parkeringsplatser med skylten "Boende + områdeskod" med stöd av tillståndet.



Nedan visas ett exempel på utmärkning av parkeringsplats i område Hammarbyhöjden:



Sammanställning områden där boendes parkering är tillgodosedd på kvartersmark

Område	Parkeringstal (anges i bilplatser/ lägenhet)
Annedal	0,7 – 1,0
Minneberg	1,2
Liljeholmen-Årstadal	0,6 – 1,0
Enskededalen	0,6 – 1,2

En grupp som har speciella behov av parkering är boende med såväl bil som MC/moped klass I och som nyttjar båda fordonen. För dessa föreslås att det ska vara möjligt att få boendeparkeringstillstånd för båda fordonen. Det ska dock endast gälla tvåhjuliga fordon som saknar sidvagn. Vid boendeparkering kan ägare av tvåhjuliga MC/Moped klass I parkera till boendetaxa på p-platser märkta "Boende" i området. Avgifterna vid boendeparkering är i förslaget 550 kr per månad alternativt 30 kr per dag i taxeområde 2 och 3,



250 kr per månad alternativt 15 kr per dag i taxeområde 4 och 150 kr per månad 10 kr per dag i taxeområde 5.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret i samråd med stadsbyggnadskontoret.

Analys och konsekvenser

Boendeparkeringsystem

I budget för 2016 gavs trafiknämnden i uppdrag att se över om det är möjligt att dispensen för boendeparkering kan vara förenlig med ett växande Stockholm. Kontoret ämnar redovisa ett fördjupat svar på uppdraget under slutet av 2016.

Trafikkontorets uppfattning är att lag om rätt för kommun att ta ut avgifter för vissa upplåtelser på offentlig plats m.m. (1957:259) anger en rätt för kommunen att ta ut avgifter efter särskilda grunder för boende men den anger inte att det ska innebära en rättighet för den enskilde att komma i åtnjutande av eventuell lägre avgift för parkering. Särskilt inte om den enskildes behov att parkera fordon är tillgodosett på annat sätt vilket kan regleras genom villkor för nybyggnation. Trafikkontorets uppfattning är därför att systemet med att underlätta för boende genom särskilda avgifter i framtiden ska användas restriktivt men att det kan innebära betydande svårigheter för boende i äldre fastigheter utan parkering på tomtmark om systemet helt slopas. I parkeringsstrategin anges också att möjlighet till boendeparkering endast ska införas i områden som inte har behovet av parkering tillgodosett inom kvartersmark.

Boendeparkering i ytterstaden

I de nya taxeområdena 4 och 5 är bebyggelsen av mycket varierande ålder. Trafikkontoret har inventerat parkeringstal i befintlig bebyggelse. Därvid har ett antal, relativt sent byggda, områden med fastigheter där parkeringstal är satta på ett sådant sätt att boendes parkering ska kunna ske inom fastigheterna identifierats. När dessa områden planerades förutsågs i allmänhet inte heller någon parkering på gatumark förutom en del korttidsparkering.

Boendeparkeringsområden i ytterstaden

Trafikkontoret har tagit fram förslag till boendeparkeringsområden i ytterstaden. Gränserna har så långt möjligt valts i naturliga avgränsningar som större vägar eller i grönområden. På kartbilagan har områden där parkering för boende är eller kommer att bli



tillgodosedd på kvartersmark vid nybyggnation rastrerats. Fler stadsutvecklingsområden kan tillkomma.

Utmärkning av boendeparkering

Alla parkeringsplatser kommer inte att vara möjliga att parkera på med stöd av boendeparkeringstillstånd, exempelvis kommer större gator med butiker i bottenplanen och platser nära centrumbildningar med stort behov av omsättning på parkeringsplatserna inte att utmärkas så att boendeparkering tillåts. På affärsgator och vid centrumbildningar ska det vara möjligt att korttidsparkera. Dessa parkeringsplatser ska inte upptas för längre uppställningar såsom boendeparkeringar. Exempel på sådana gator i innerstaden är Hamngatan, Fleminggatan, Hornsgatan och Hammarby Allé.

Nya boendeparkeringsområden

Taxeområde 4

Hammarbyhöjden, ej Enskededalen

Enskede, ej kommande bebyggelse i Slakthusområdet

Årsta, ej kommande bebyggelse i Västberga industriområde,

Årstafältet samt Årstastråket

Midsommarkransen

Stora Essingen

Traneberg, ej Minneberg

Ekhagen

Aktivt område 5

Bagarmossen

Hägersten

Stora Mossen

Riksby, ej Annedal samt kommande bebyggelse i Ulvsunda industriområde

Boendeparkering för bil och MC/moped klass I

En grupp som har speciella behov av parkering är boende med såväl bil som MC/moped klass I och som nyttjar båda fordonen. Det kan inte förnekas att tvåhjuliga fordon tar mindre plats vid parkering varför det kan finnas anledning att anpassa parkeringstaxan i proportion till detta. För dessa föreslås att det ska vara möjligt att få boendeparkeringstillstånd för båda fordonen. Det ska dock endast gälla tvåhjuliga fordon som saknar sidvagn. En förutsättning för boendeparkeringstillstånd är alltid att fordonet är i trafik, alltså att det allmänt får brukas för färd på väg.



Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner förslag till boendeparkeringsområden samt ger trafikkontoret i uppdrag att göra detaljusteringar.

Nämnden godkänner också att ägare av bil och tvåhjulig motorcykel/moped klass I, som saknar sidvagn, får boendeparkering för båda fordonen.

Slut

Bilaga

1. Karta boendeparkeringsområden för taxa 4 och aktiv taxa 5

PM

UPPDRAG Boende-P	UPPDRAGSLEDARE Louise Westin	DATUM 2016-05-11
UPPDRAGSNUMMER 7001685000	UPPRÄTTAD AV Simone Söderström	

Bakgrund

I samband med att parkeringsavgifter införs på gatemark i ytterstaden i Stockholms stad kommer boendeparkering bli aktuellt enligt samma princip som i innerstaden, men möjligtvis kommer en del områden undantas.

Boendeparkeringsystemet är utformat så att de som bor inom ett boendeparkeringsområde kan ansöka om ett tillstånd som ger rätt att parkera på gatan till en lägre avgift än besökare. Tillståndet gäller inom det område där man är folkbokförd och på parkeringsplatser uppmärkta med skylten "Boende + områdeskod". I förslag till plan för gatuparkering är månadsavgiften för boendeparkering 1 100 kr i taxeområde 2 och 3 (innerstaden och Liljeholmen), 500 kr i taxeområde 4 och 300 kr i taxeområde 5 (båda ytterstaden).

Kommunerna har enligt plan- och bygglagen det övergripande ansvaret för parkeringsplaneringen. Därmed inte sagt att det är kommunens skyldighet att ordna parkeringsplatser, utan ansvaret består i att fatta beslut om hur mycket parkering fastighetsägaren ska ordna på kvartersmark vid ny- och ombyggnation. I Stockholms stad är det stadsbyggnadsnämnden som anger det minsta antal parkeringsplatser per lägenhet eller per kvadratmeter byggnadsyta som krävs för bygglov.

Boende i områden där parkeringsnormen är hög kommer eventuellt inte beviljas boendeparkeringstillstånd. Denna PM redovisar krav på bilplatser som har ställts i detalj- och stadsplaner i ett tiotal områden i ytterstaden. En karta som visar byggnadsår på fastigheter är också framtagen (se Bilaga 1 Fastighetskarta med byggnadsår).

Metod

En sammanställning har genomförts av parkeringsnormen för flerbostadsområden i Stockholms stad. Metoden har varit att utgå från detalj- och stadsplaners planbeskrivning där flerfamiljsbostäder föreligger i följande områden:

- Annedal
- Minneberg
- Ulvsunda industriområde
- Järvafältet (Rinkeby, Tensta, Kista, Husby, Hjulsta, Akalla)
- Liljeholmen
- Västberga Industriområde

- Enskededalen
- Slakthusområdet
- Skarpnäck
- Skärholmen
- Vårberg

I flertalet fall har endast bilplatser per rumsenhet angivits i planbeskrivningarna i samband med totalt antal lägenheter och bilplatser. I dessa fall har parkeringstalet beräknats utifrån given information. Då det inte gått att räkna ut parkeringsnormen har detaljområdena utelämnats. De områden som det inte framgått, det vill säga då parkeringsnorm helt saknas har däremot redovisats.

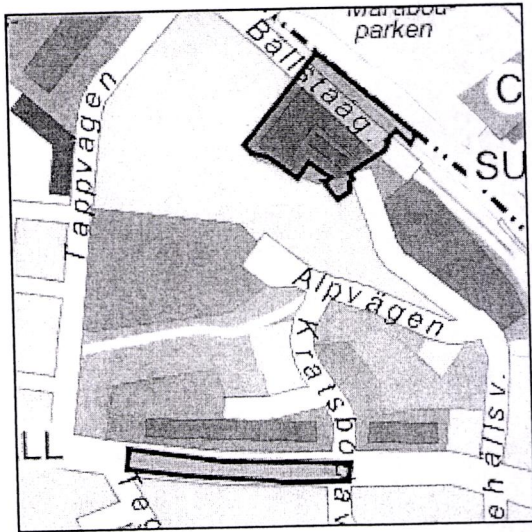
Sammanställning – (anges i bp/lgh)

Norra Stockholm

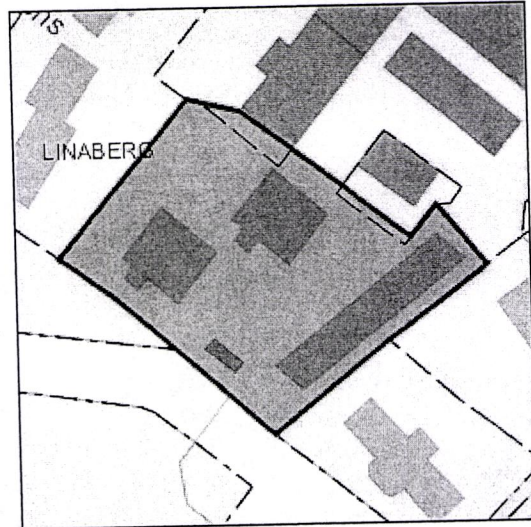
Norra Stockholm									
	Annedal	Minneberg	Ulvsunda ind.	Rinkeby	Tensta	Kista	Husby	Hjulsta	Akalla
Intervall	0,7 - 1,0	1,2	Inga bostäder	1,2-2,75	0,7 - 2,0	0,1 - 1,6	0,6 - 2,0	1,2	0,5 - 1,6

Södra Stockholm

Södra Stockholm							
	Liljeholmen	Västbergaindr.	Enskededalen	Slakthusomr.	Skarpnäck	Skärholmen	Värberg
Intervall	0,6 - 1,0	Inga bostäder	0,6 - 1,2	Inga bostäder	0,3 - 1,1	0,7 - 2,2	0,7 - 2,2

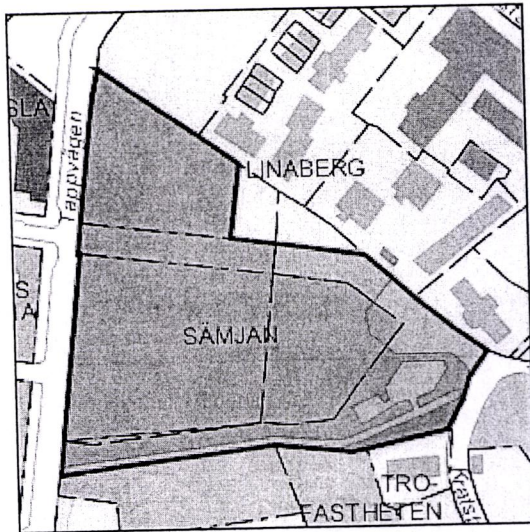


Figur 1. Annedal - Troligtvis inte bostäder

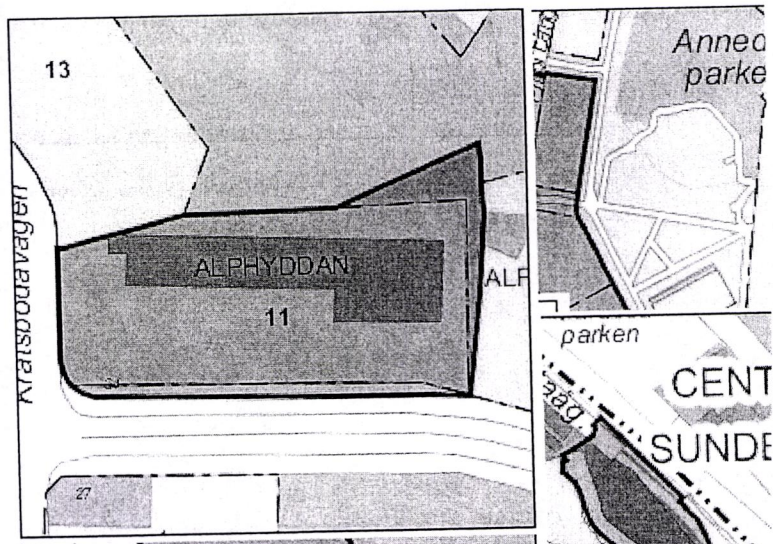


Figur 2. Annedal - 0,8 bp/lgh

Annedal



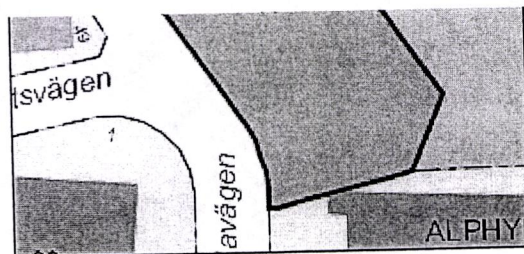
Figur 3. Annedal - 0,7-1,0 bp/lgh.



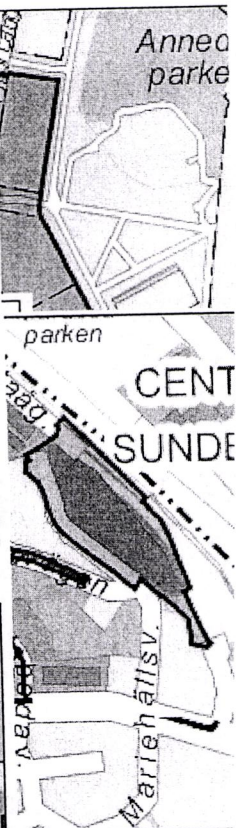
Figur 5. Annedal - Inte bostäder

4 (37)

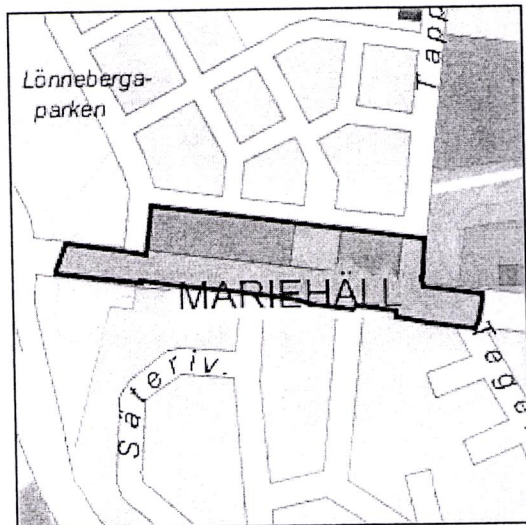
PM
2016-0



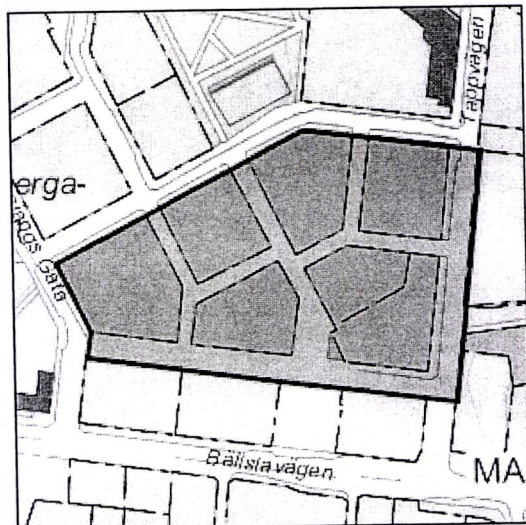
Figur 7. Annedal - 1,0 bp/lgh



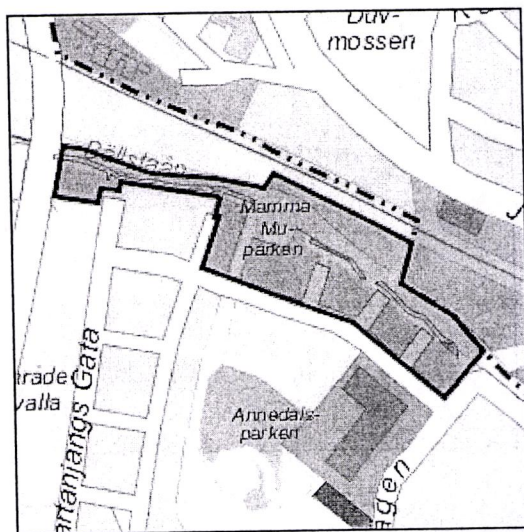
Figur 8. Annedal - 1,0 bp/lgh



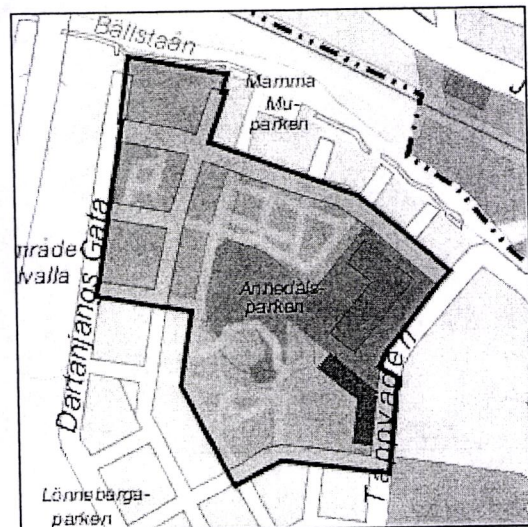
Figur 9. Annedal - 1,0 bp/lgh



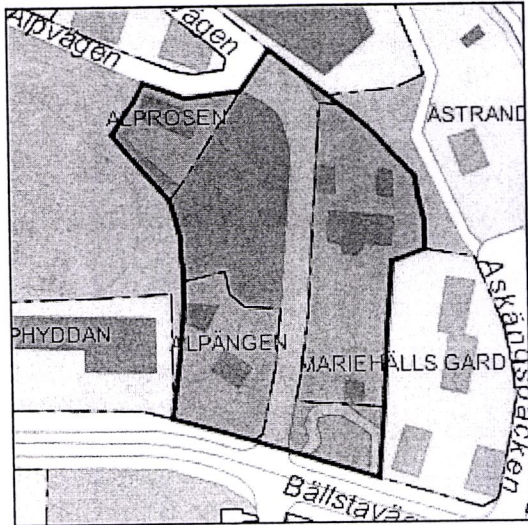
Figur 1. Annedal - 1,0 bp/lgh



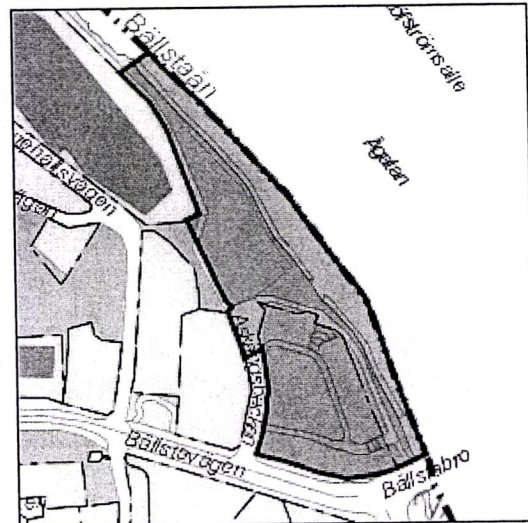
Figur 11. Annedal - 1,0 bp/lgh



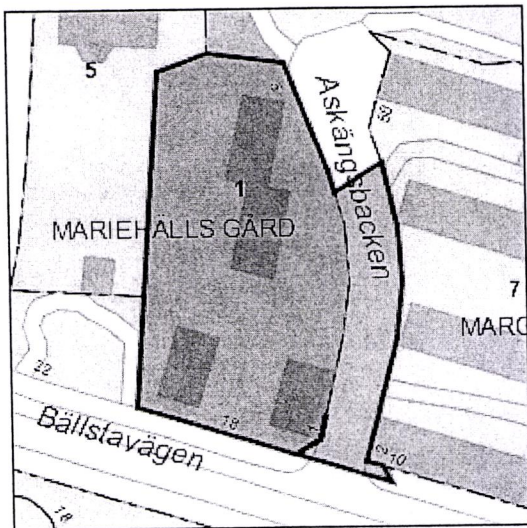
Figur 12. Annedal - 1,0 bp/lgh



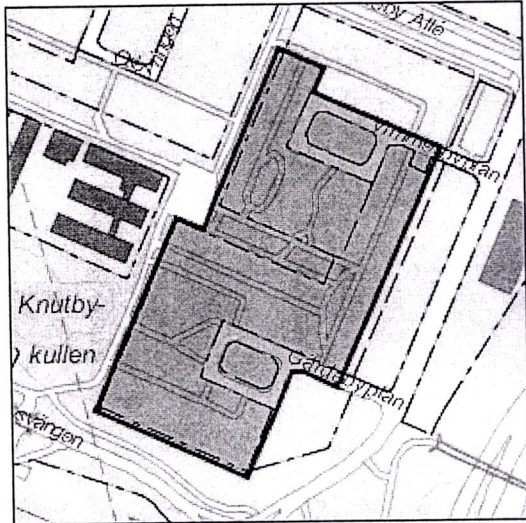
Figur 13. Annedal - 1,0 bp/lgh



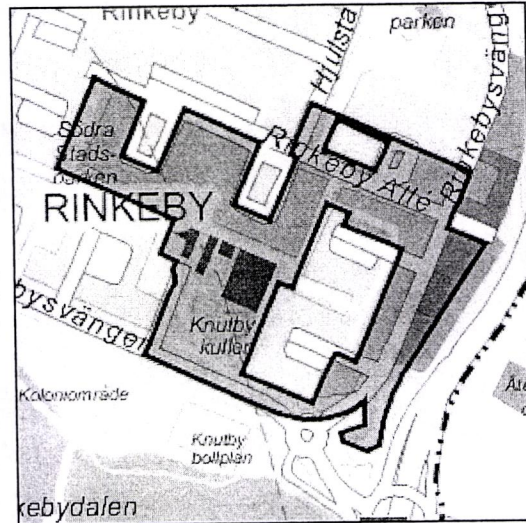
Figur 2. Annedal - 1,0 bp/lgh



Figur 15. Annedal - Inte bostäder

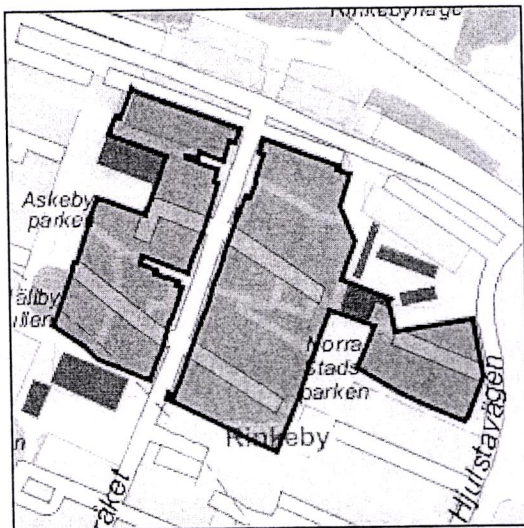


Figur 17. Rinkeby - ska få plats i annan d-plan och ingen siffra anger.

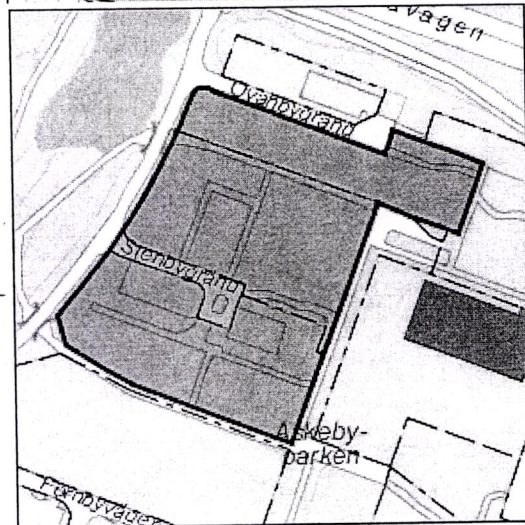
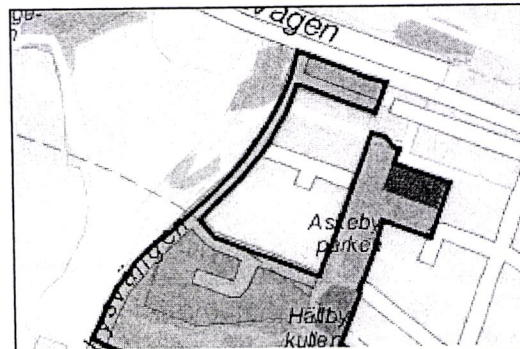


Figur 18. Rinkeby - 1,2 bp/lgh om 100 m2

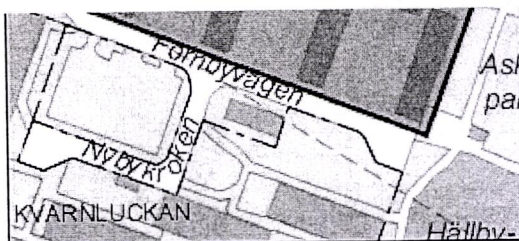
Rinkeby



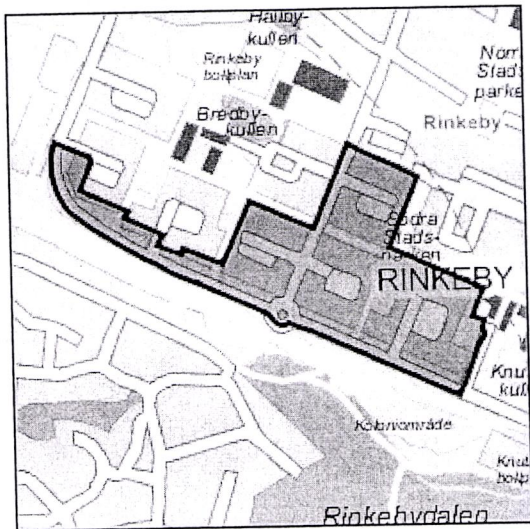
Figur 4. Rinkeby - 0,18 bp/re. 1492 bostäder oklart antal p-platser



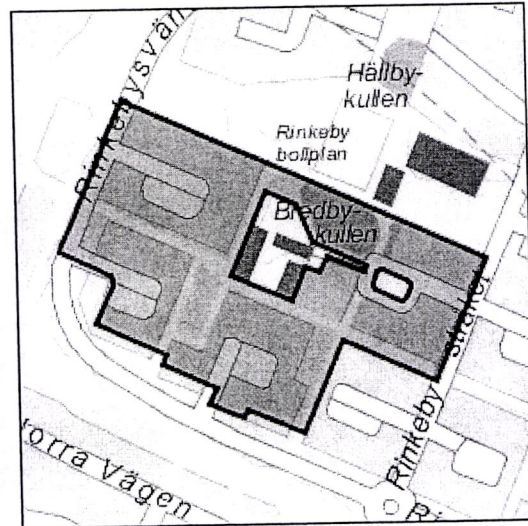
Figur 20. Rinkeby - Framgår inte



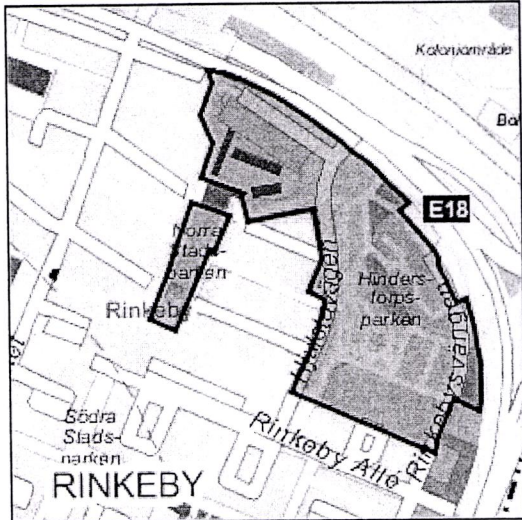
Figur 19. Rinkeby - Framgår inte



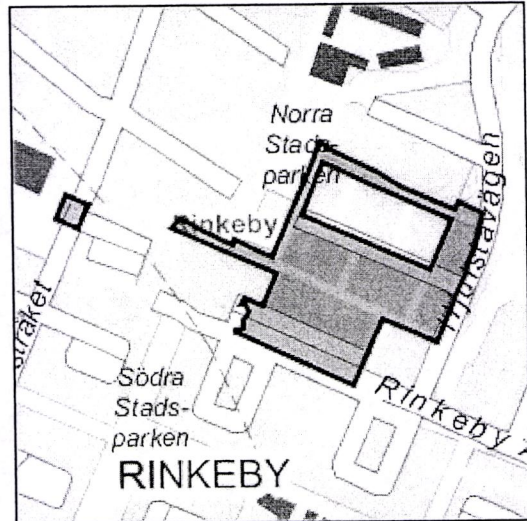
Figur 6. Rinkeby - 2,75 bp/lgh - radhus



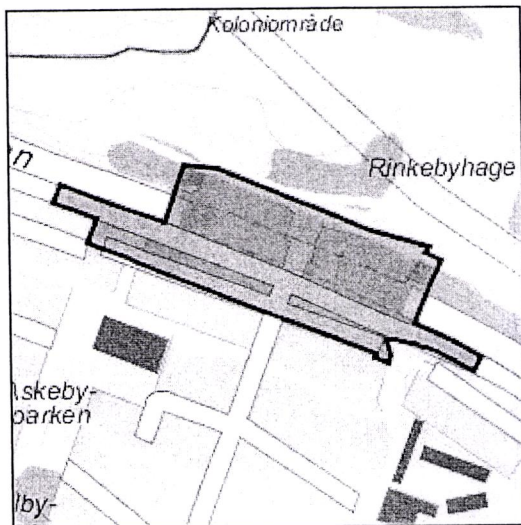
Figur 7. Rinkeby - 1,2 bp/lgh om 100 m²



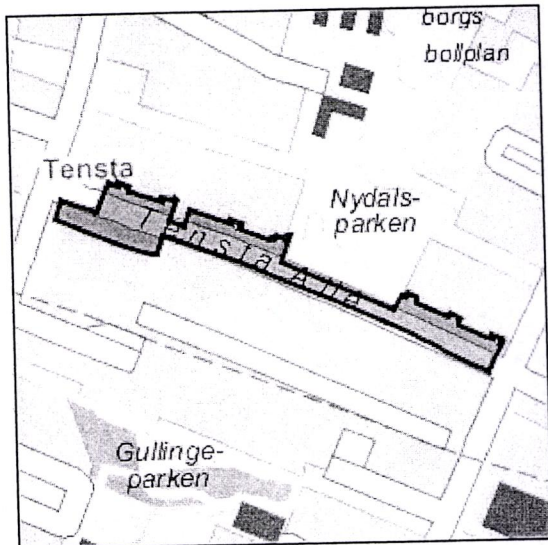
Figur 25. Rinkeby - 1,2 bp/lgh om 100 m2



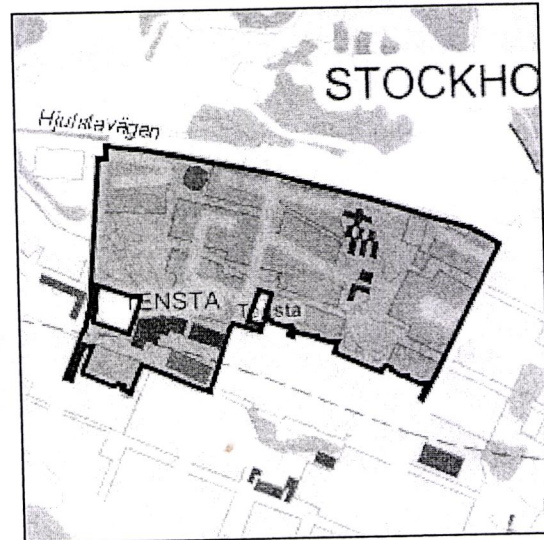
Figur 26. Rinkeby - 1,2 bp/lgh om 100 m2



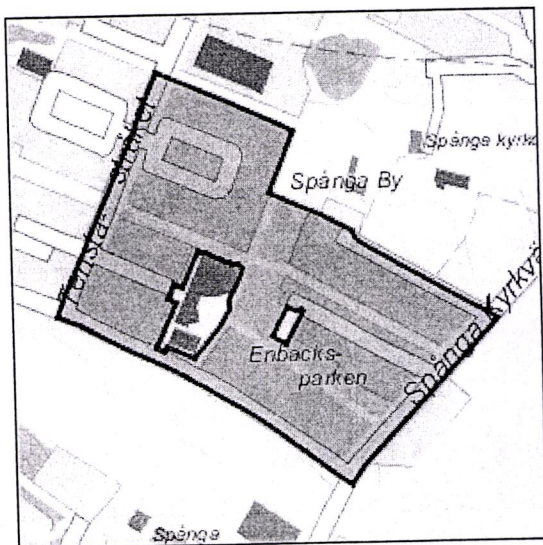
Figur 8. Rinkeby - Framgår ej



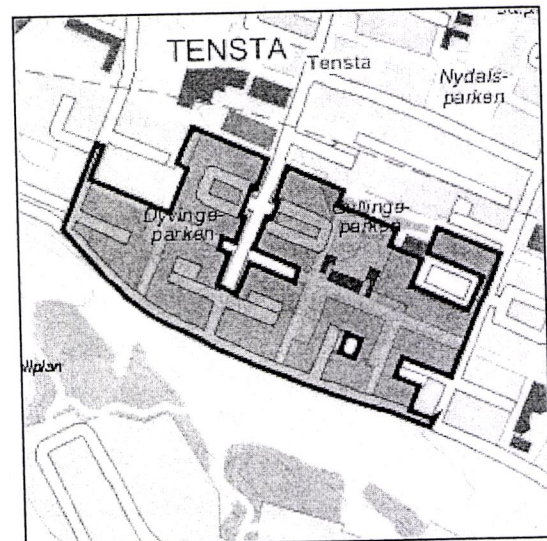
Figur 28. Tensta - 0,7 bp/lgh



Figur 29. Tensta - 1,2 bp/lgh om 100 m²

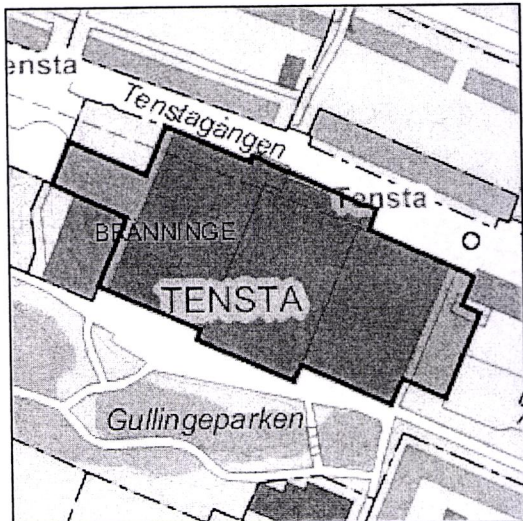


Figur 30. Tensta - 1,2 bp/lgh om 100 m²

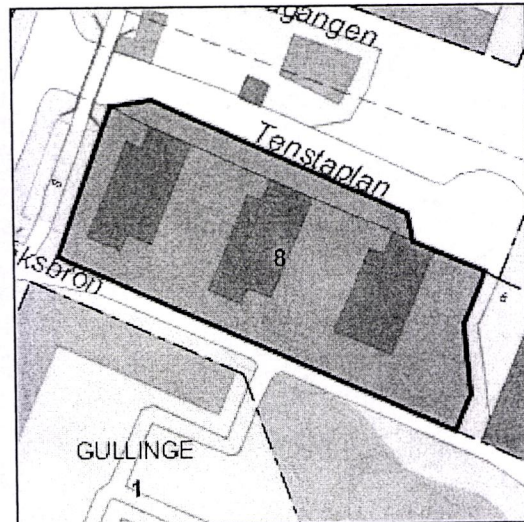


Figur 31. Tensta - 1,2 bp/lgh om 100 m²

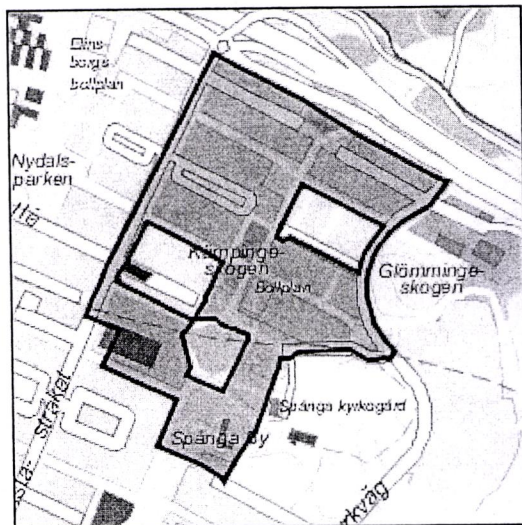
Tensta



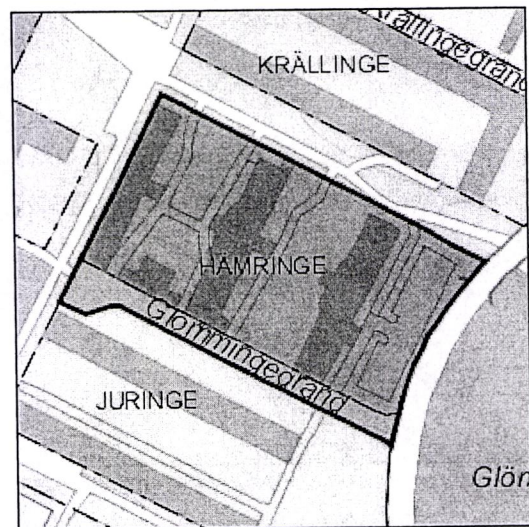
Figur 32. Tensta - Framgår ej



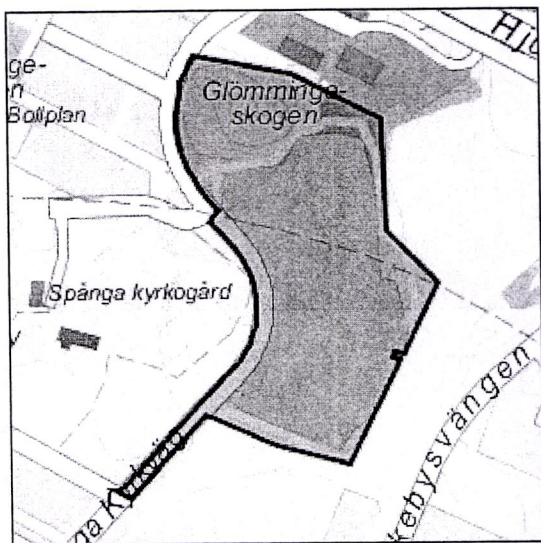
Figur 33. Tensta - Framgår ej



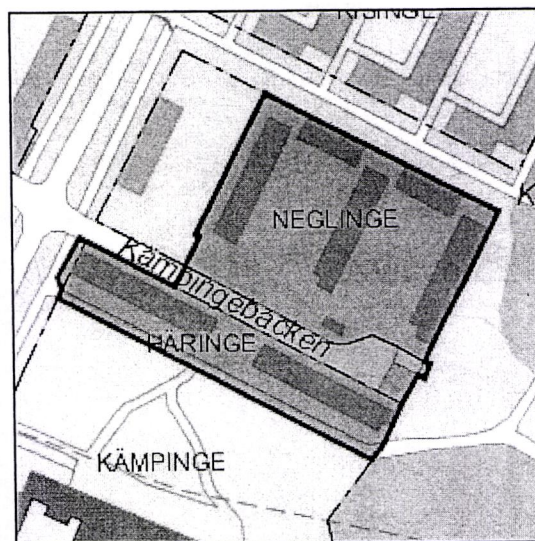
Figur 34. Tensta - 1,2 bp/lgh om 100 m²



Figur 35. Tensta - Framgår ej, troligt 1,2 bp/lgh

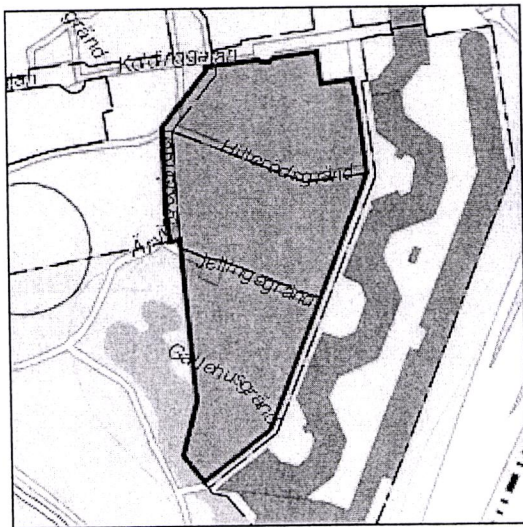


Figur 36. Tensta - 2 bp/hus

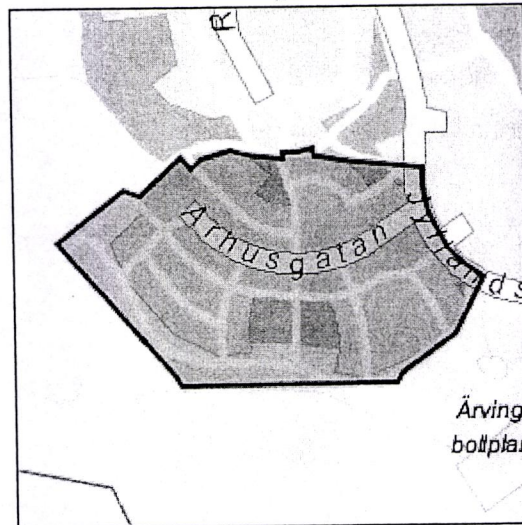
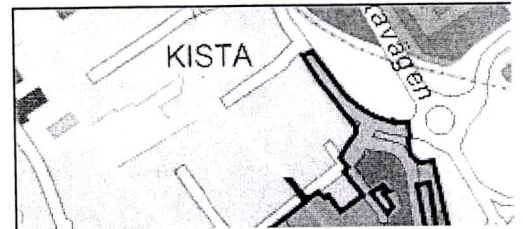


Figur 37. Tensta - Framgår ej

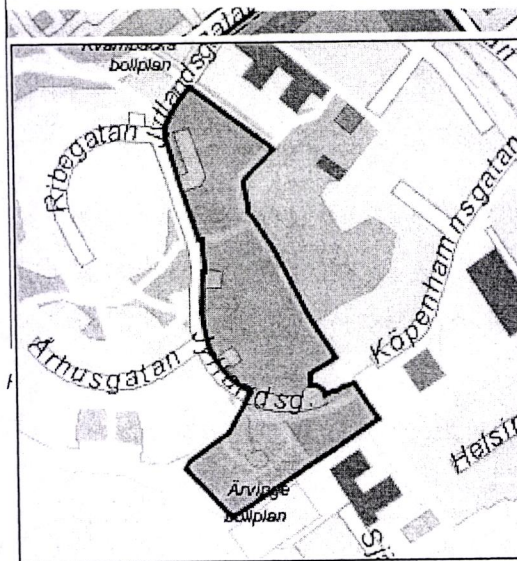
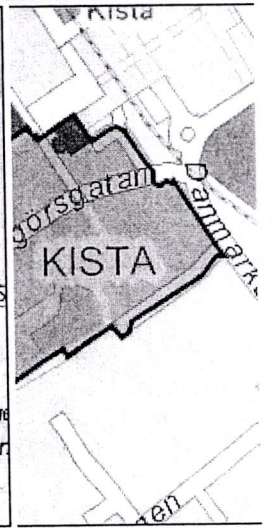
Kista



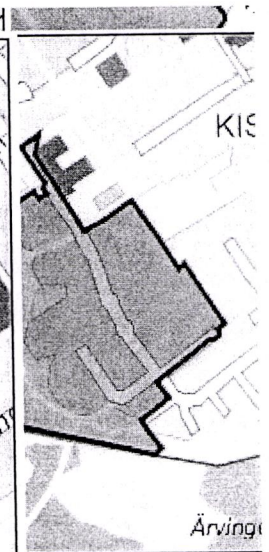
Figur 9. Kista - 0,8 bp/lgh

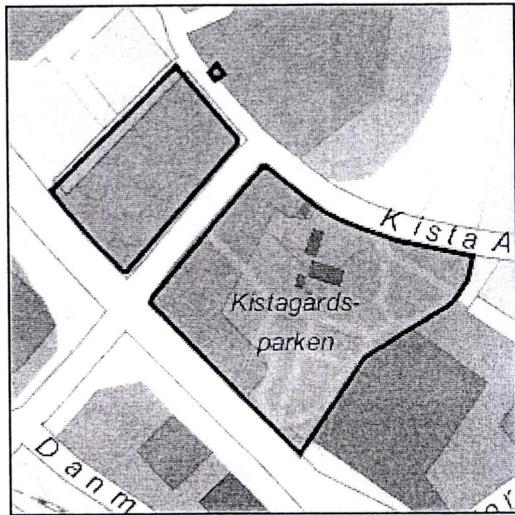


Figur 42. Kista - Framgår ej

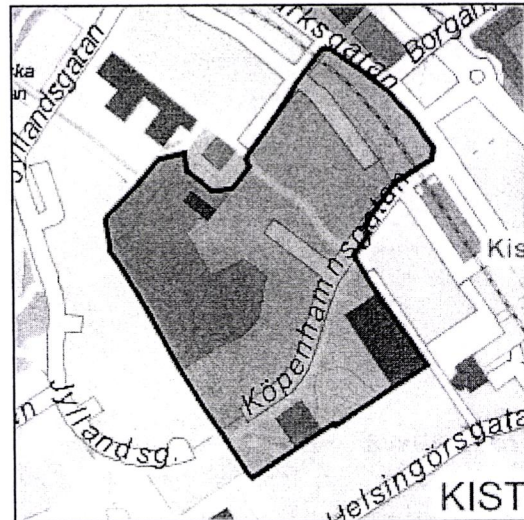


Figur 44. Kista - 1,6 bp/lgh

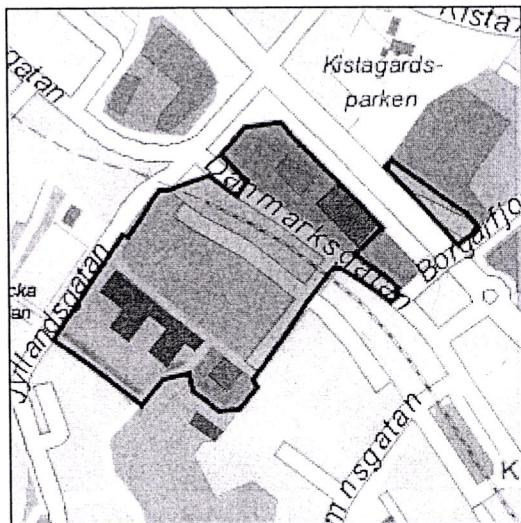




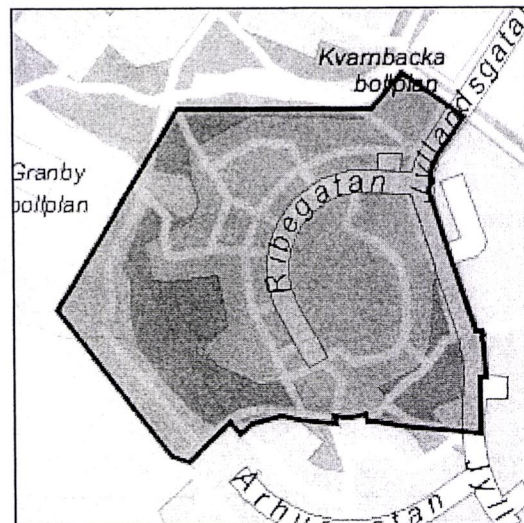
Figur 46. Kista - 1,0 bp/lgh



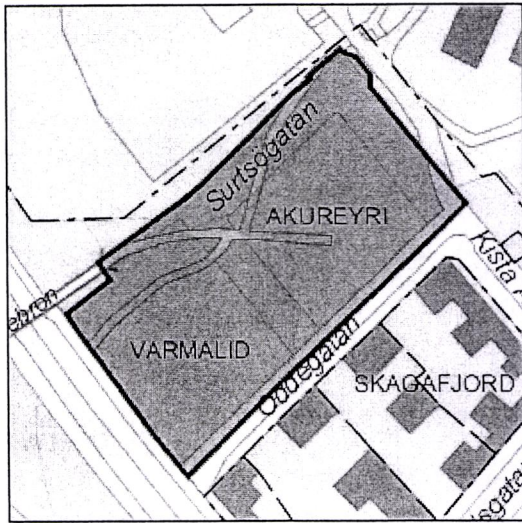
Figur 47. Kista - 1,2 bp/lgh



Figur 48. Kista - 1,2 bp/lgh

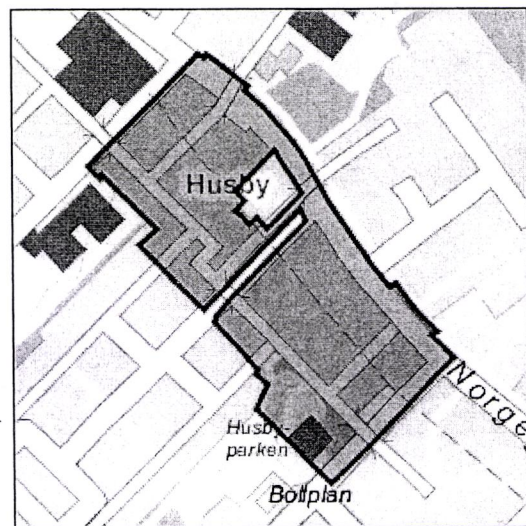


Figur 49. Kista - 1,6 bp/lgh



Figur 11. Kista - 1,0 bp/lgh

Husby



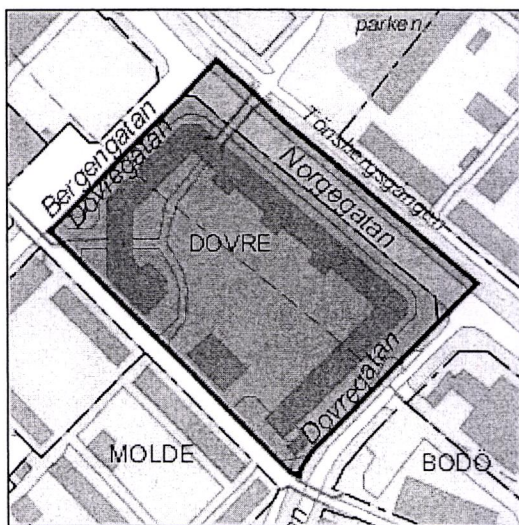
Figur 12. Husby - 0,6 bp/lgh

16 (37)

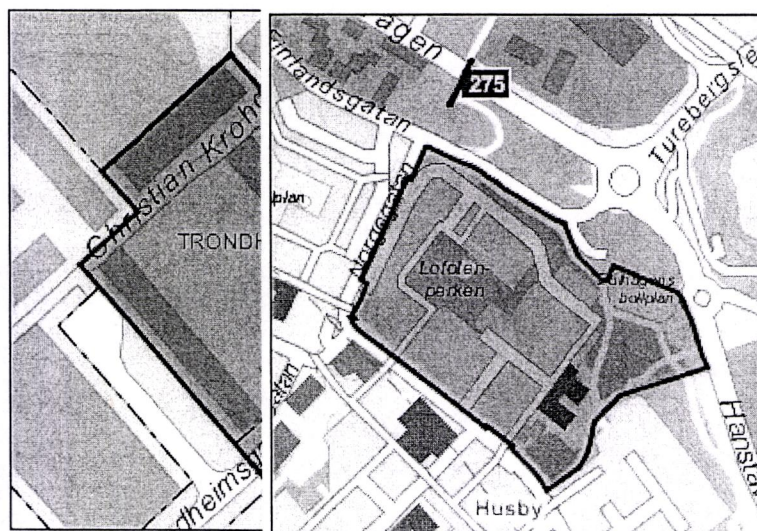
PM
2016-0



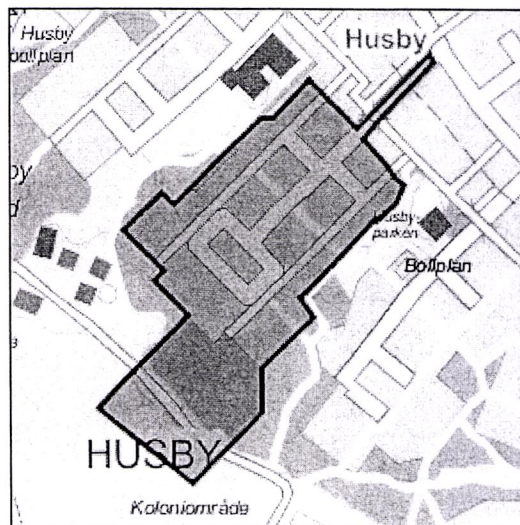
Figur 54. Husby - 1,0 bn/lah



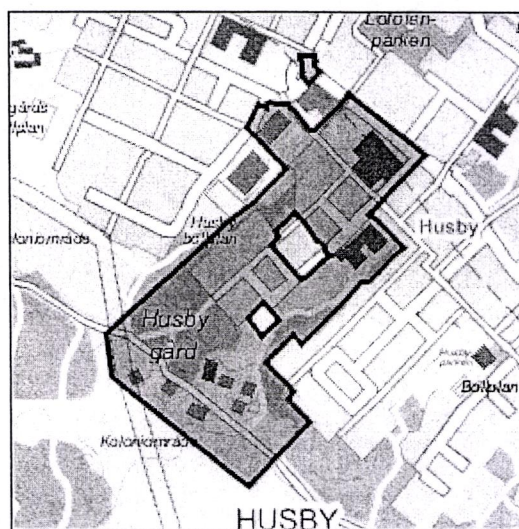
Figur 51. Husby - Framgår ej



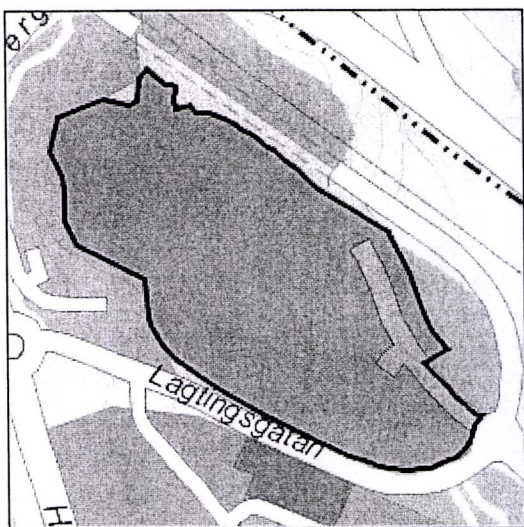
Figur 55. Husby - Framgår e Figur 56. Husby - 0,9 bp/lgh



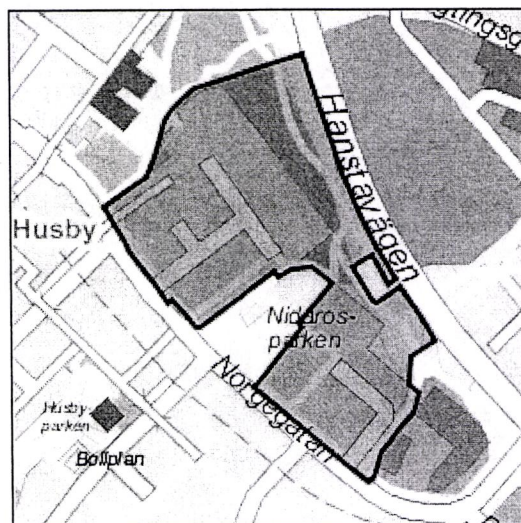
Figur 13. Husby - 0,9 bp/lgh



Figur 14 Husby - 1,2 hn/lgh

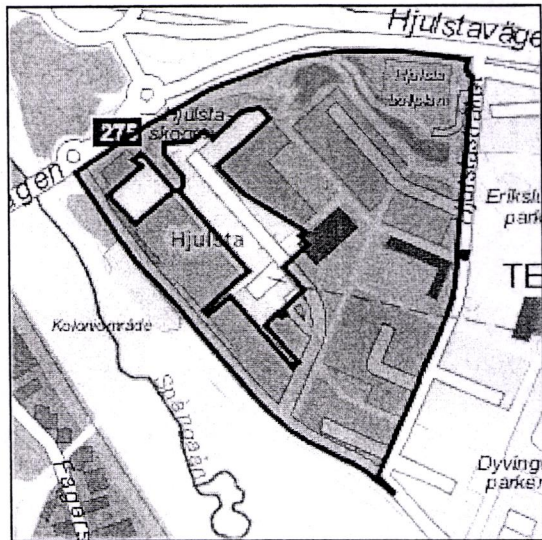


Figur 16. Husby 1,45 - 2,0 bp/lgh Radhus



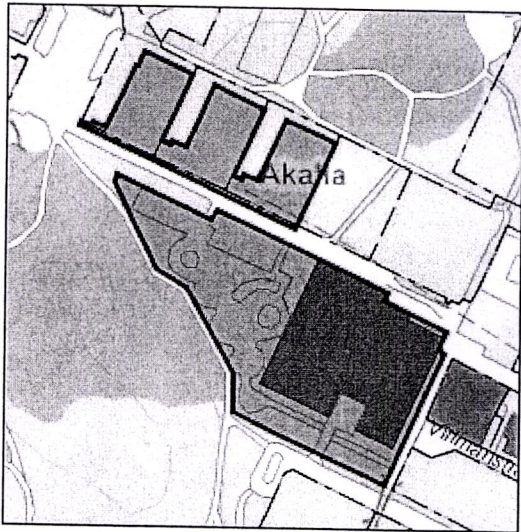
Figur 15. Husby - 0,9 bp/lgh

Hjulsta

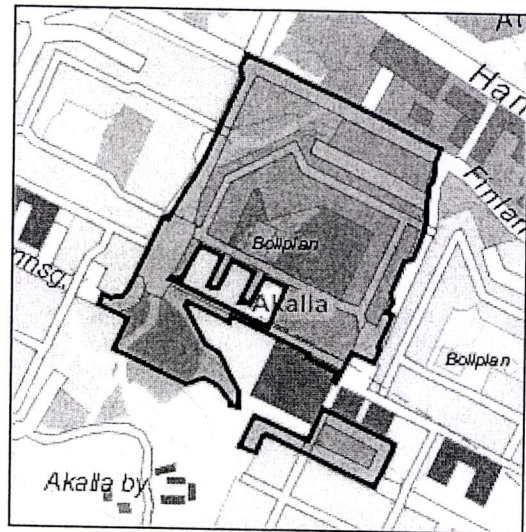


Figur 17. Hjulsta - 1,2 bp/lgh om 100 m²

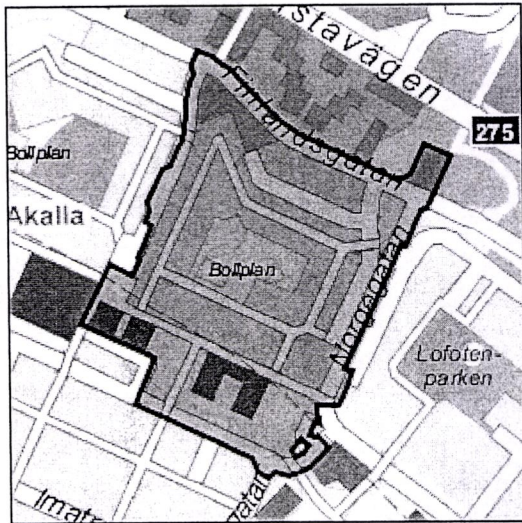
Akalla



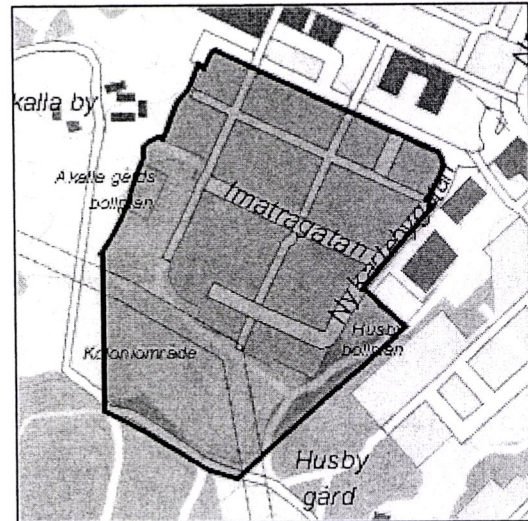
Figur 63. Akalla - 0,5 bp/lgh



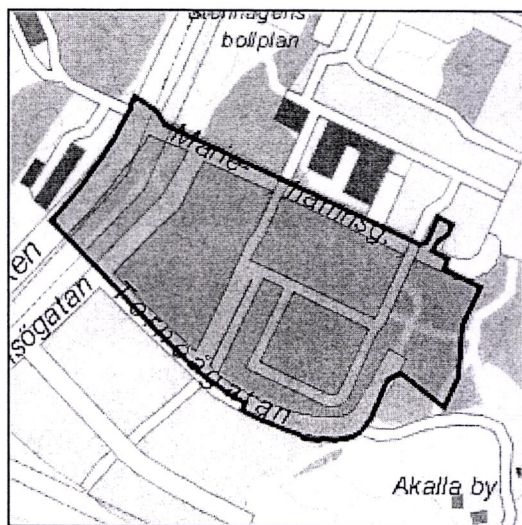
Figur 64. Akalla - 1,1 bp/lgh



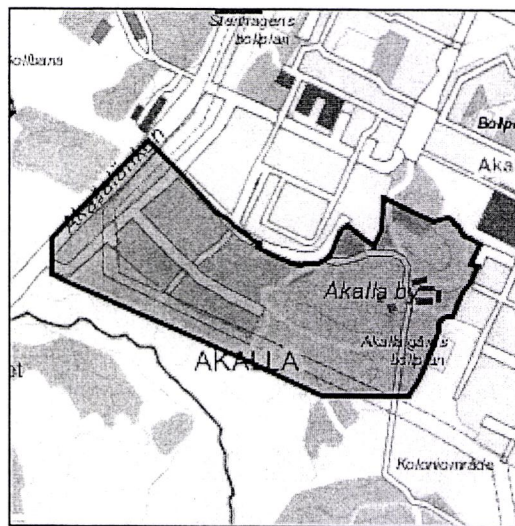
Figur 61. Akalla - 1,5 bp/lgh



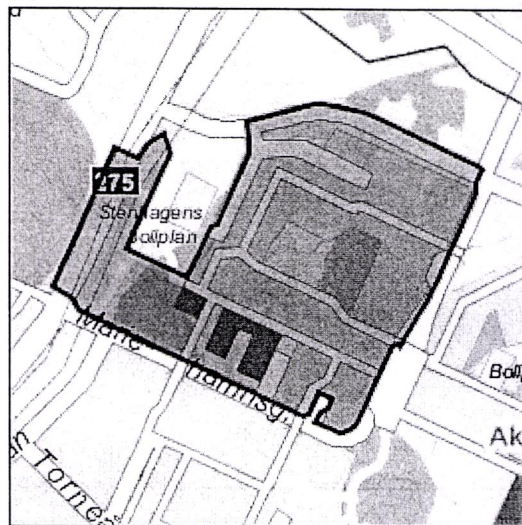
Figur 62. Akalla - 1,2 bp/lgh



Figur 65. Akalla - 1,2 bp/lgh

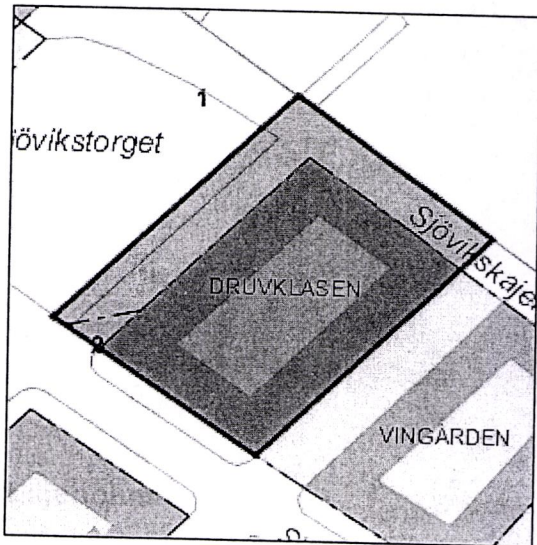


Figur 18. Akalla - 1,6 bp/lgh

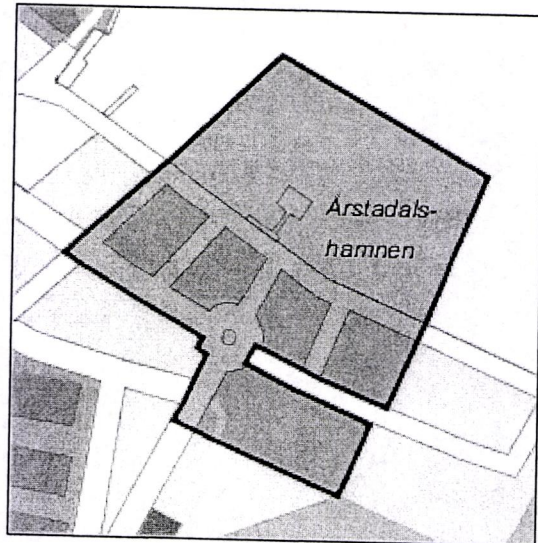


Figur 67. Akalla - 1,2 bp/lgh

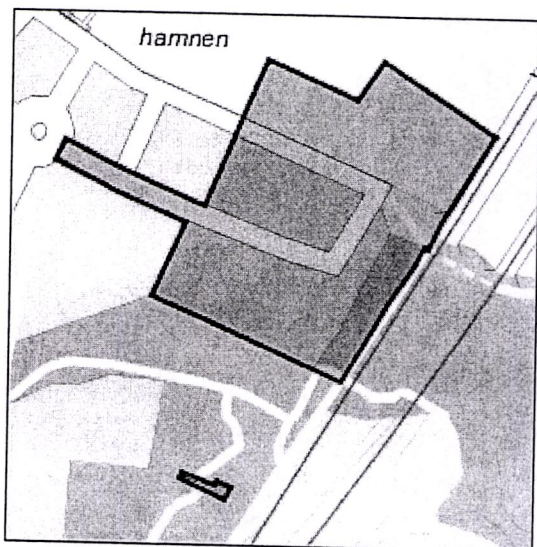
Liljeholmen



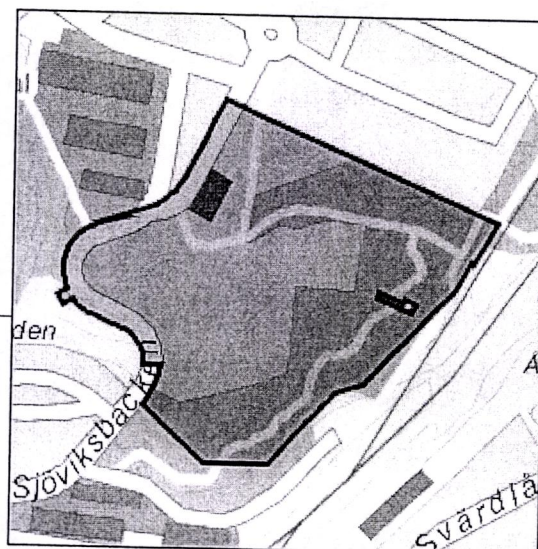
Figur 68. Liljeholmen - 0,7 bp/lgh

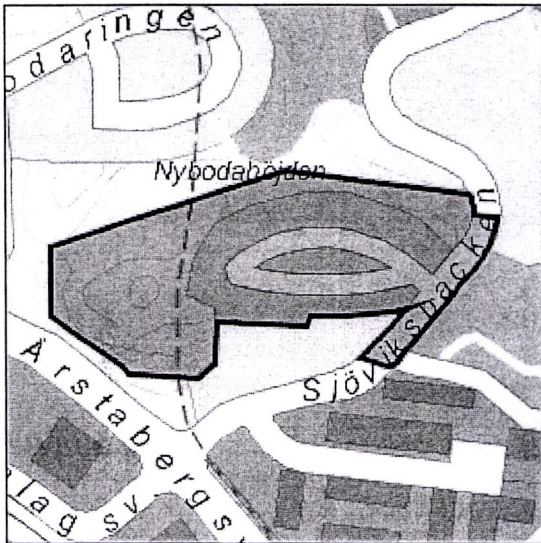


Figur 69. Liljeholmen- 0,61-0,7bp/lgh

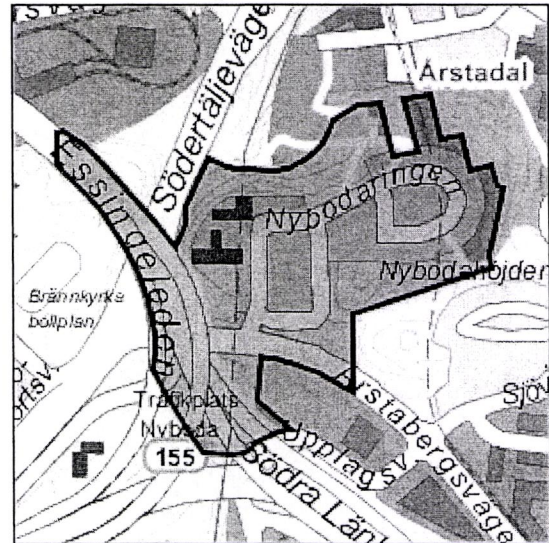


Figur 70. Liljeholmen - 0,7 bp/lgh

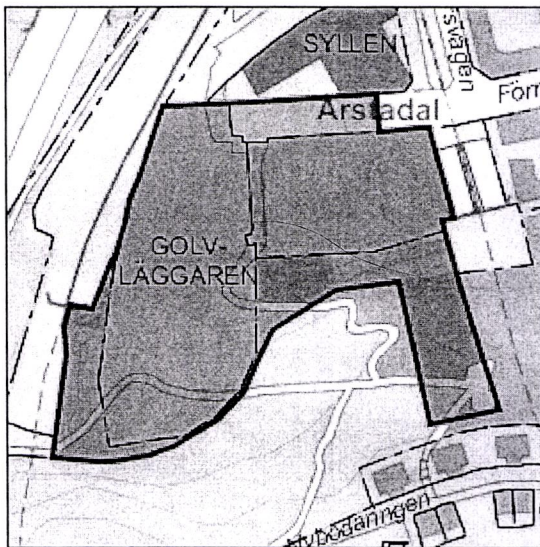




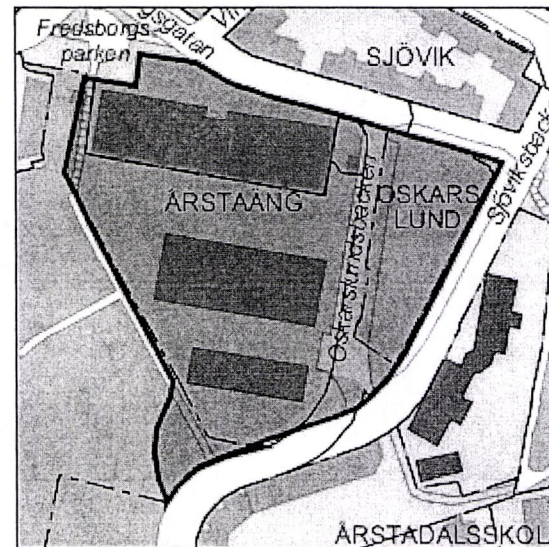
Figur 72. Liljeholmen – 0,7 bp/lgh



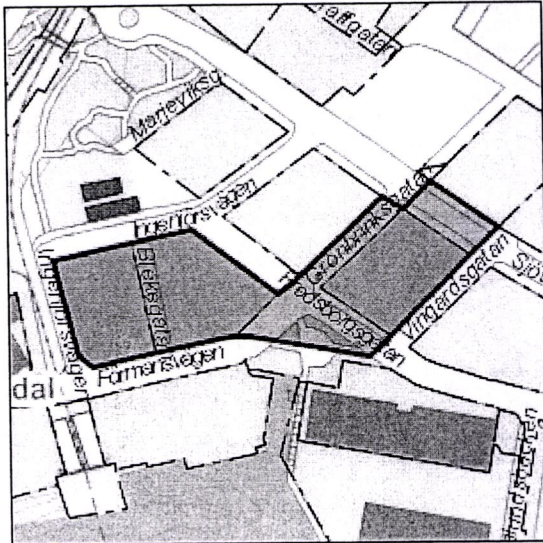
Figur 73. Liljeholmen - 1 bp/lgh



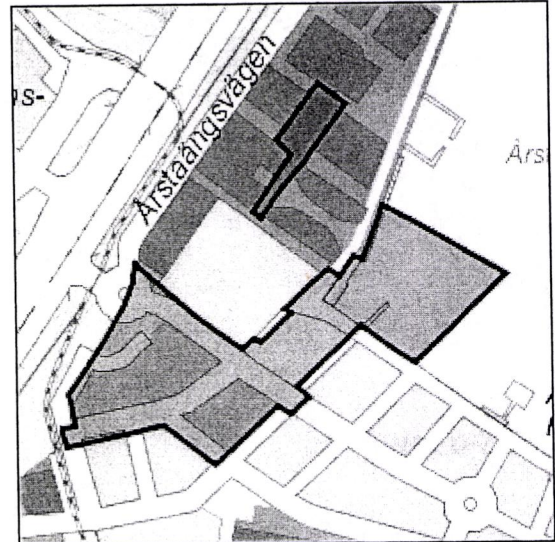
Figur 74. Liljeholmen – 0,6-0,7 bp/lgh (+0,1 besöksbp längs gata)



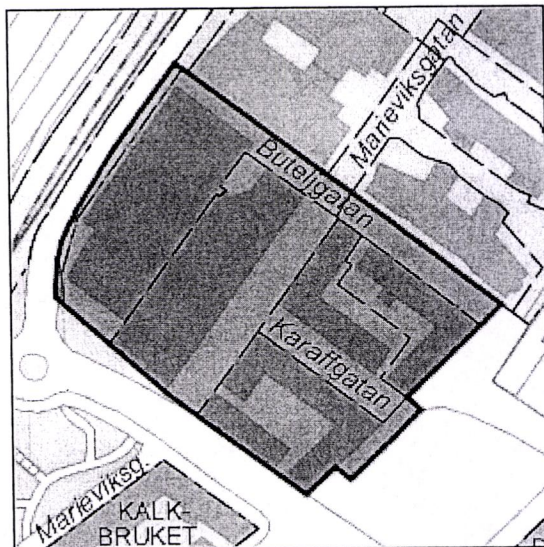
Figur 75. Liljeholmen – 0,7 bp/lgh



Figur 76. Liljeholmen – 0,6 bp/lgh



Figur 77. Sjövikstorget – 0,7 bp/lgh

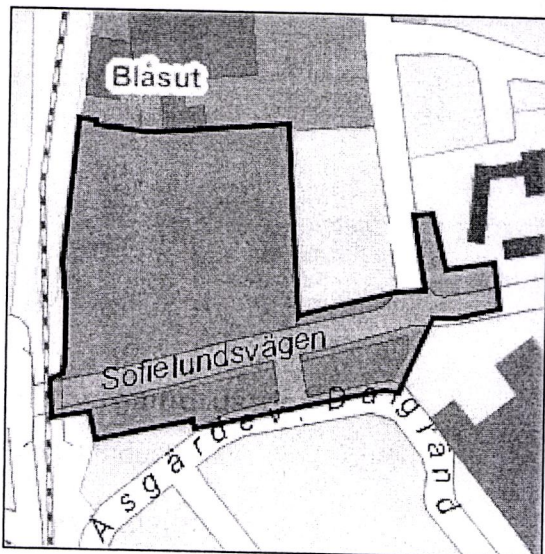


Figur 78. Liljeholmen – 0,8 bp/lgh

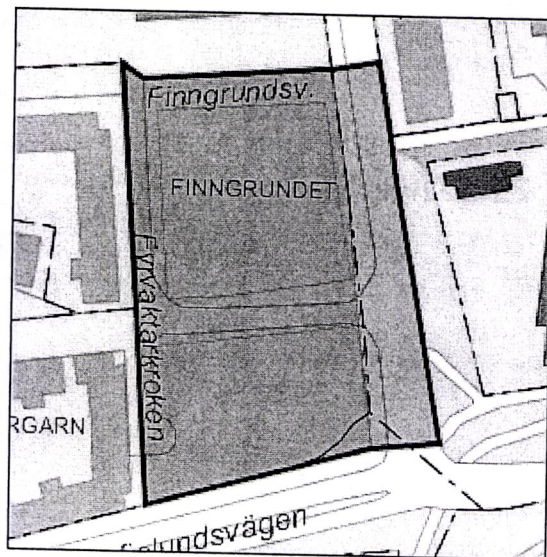
Västbergaindustriområde

Endast Industri

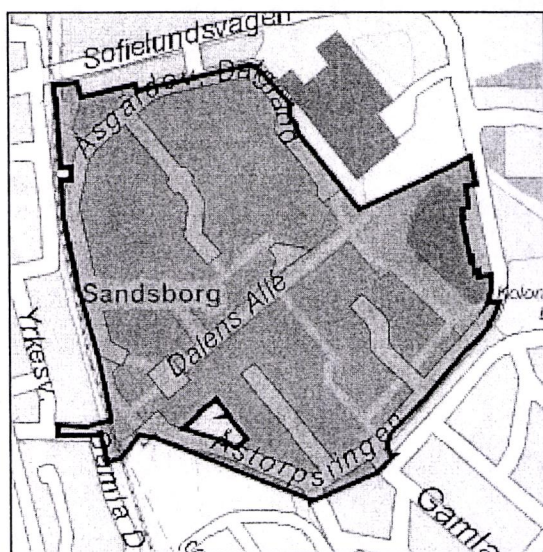
Enskededalen



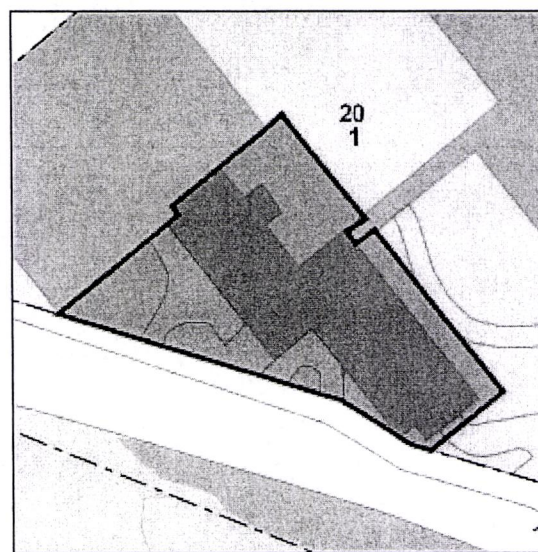
Figur 79. Enskededalen - Framgår ej



Figur 80. Enskededalen - 0,6 bp/lgh (0,5 bp/lgh om fastighet kopplas till bilpool)



Figur 81. Enskededalen - 1,2 bp/lgh

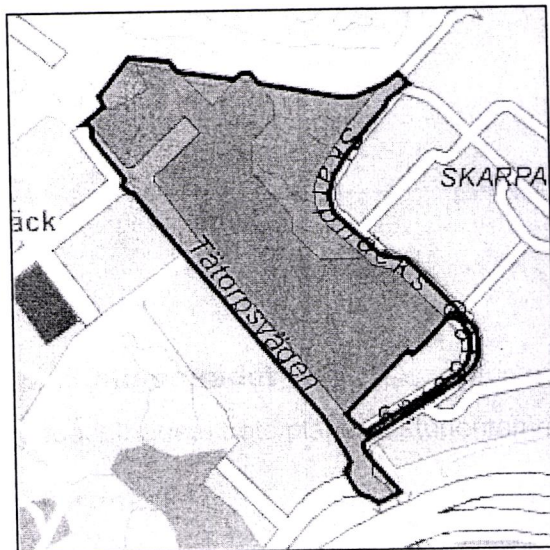


Figur 82. Enskededalen – Framgår ej

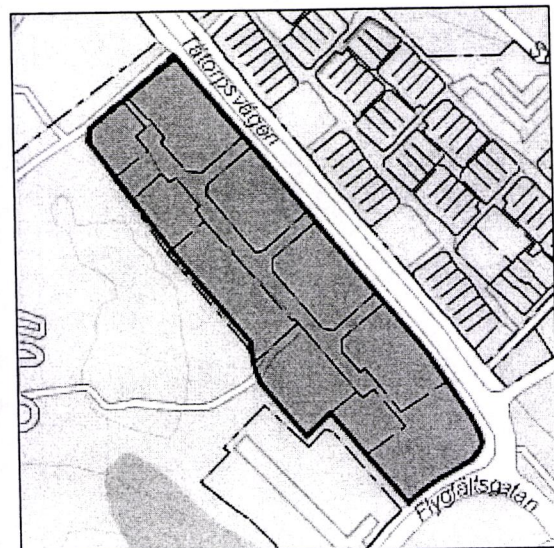
Slakthusområdet

Endast Industri trots planerat studentområde.

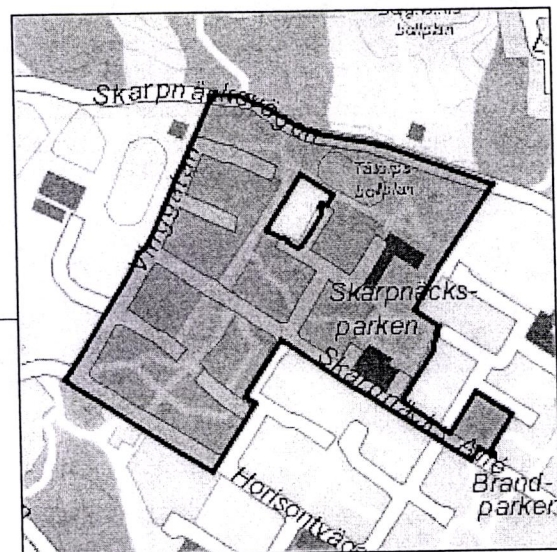
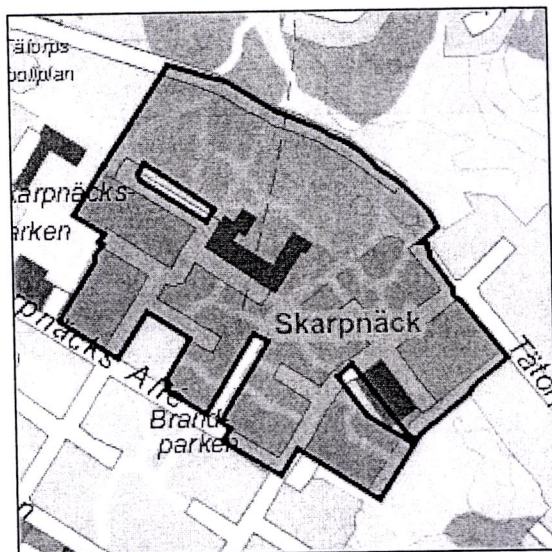
Skarpnäck



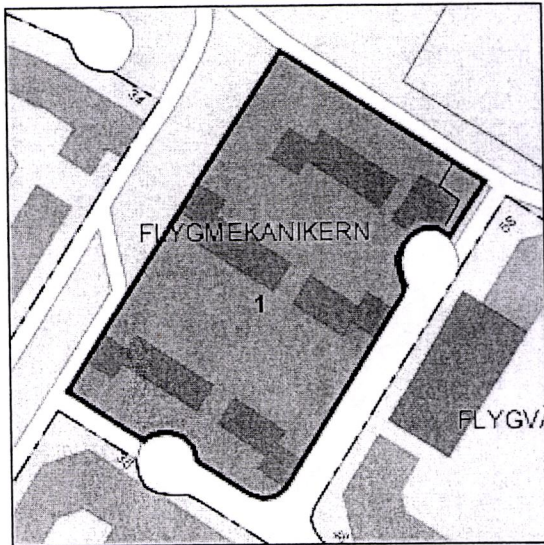
Figur 83. Skarpnäck - 1,1 bp/lgh



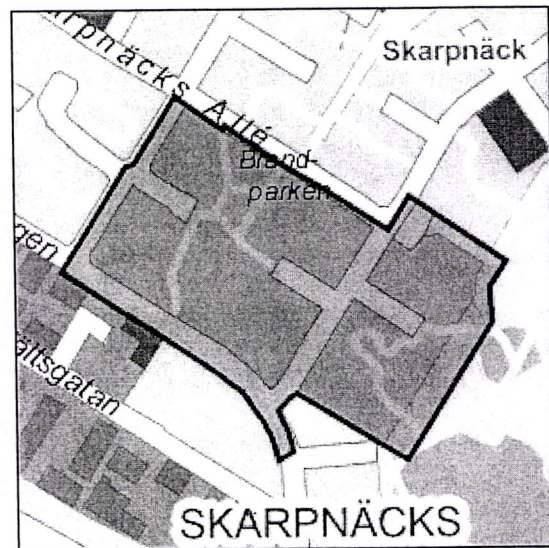
Figur 84. Skarpnäck - 0,78 bp/lgh (0,18 bp/re)



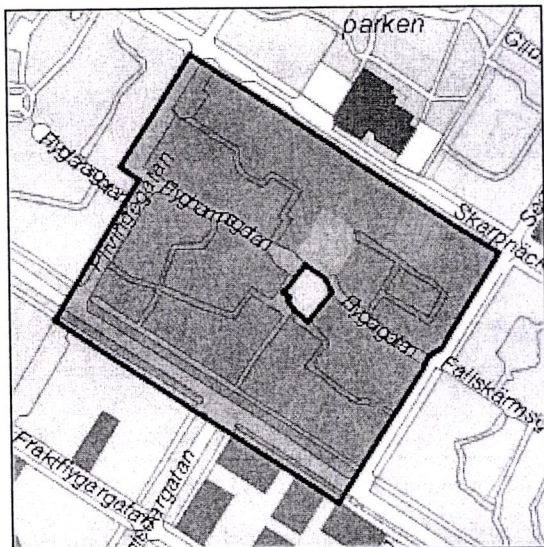
Figur 85. Skarpnäck - 0,7 bn/lgh (0,3bnl/seniorlgh)



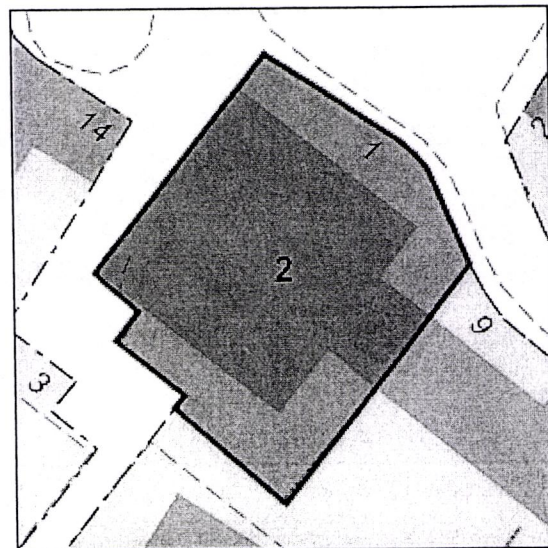
Figur 87. Skarpnäck – 0,83-1 bp/lgh (tillkommande på tidigare fastighet)



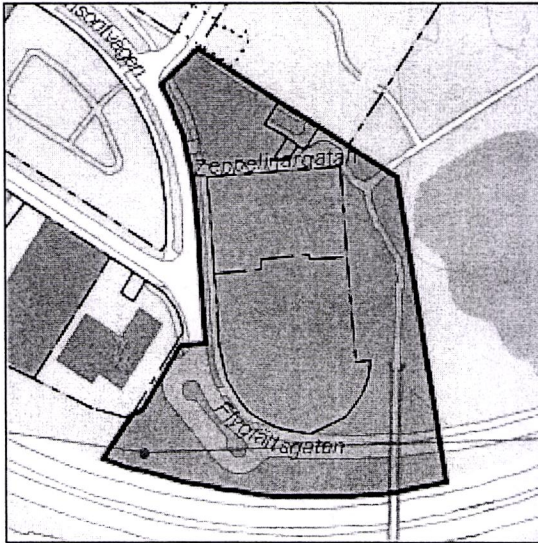
Figur 88. Skarpnäck – 0,7-0,9 bp/lgh (0,3 bp/seniorlgh)



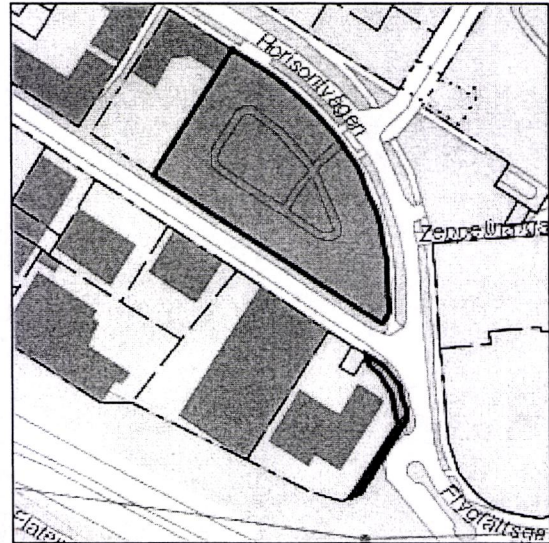
Figur 89. Skarpnäck – 0,7-0,8 bp/lgh (0,3 bp/seniorlgh)



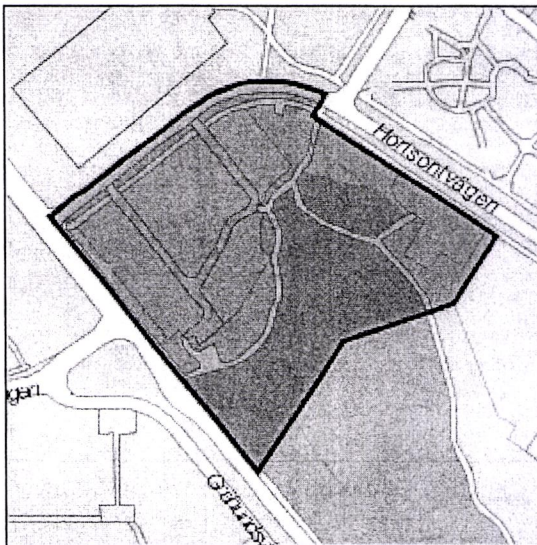
Figur 90. Skarpnäck – 0,5-0,7 bp/lgh (0,18 bp/re)



Figur 91. Skarpnäck – 1 bp/lgh (radhus)

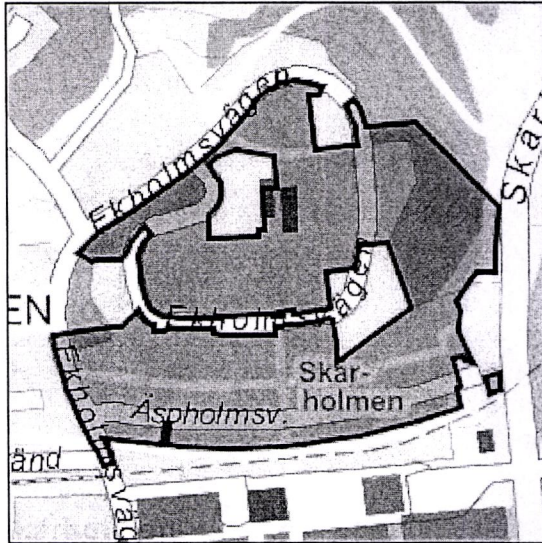


Figur 92. Skarpnäck – 1 bp/lgh

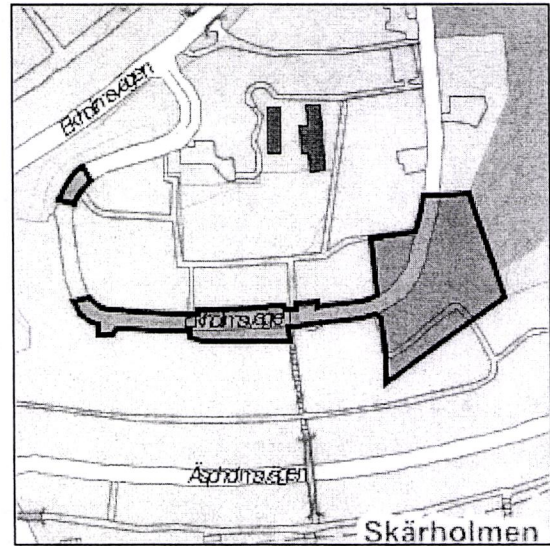


Figur 93. Skarpnäck – 0,44-1 bp/lgh (radhus och varierande storlekar på lgh)

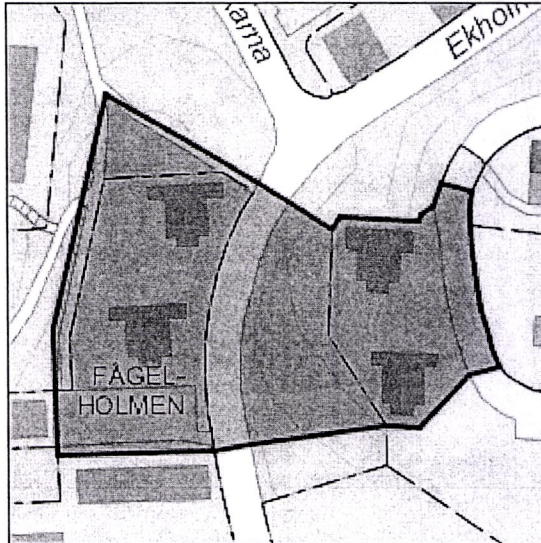
Skärholmen



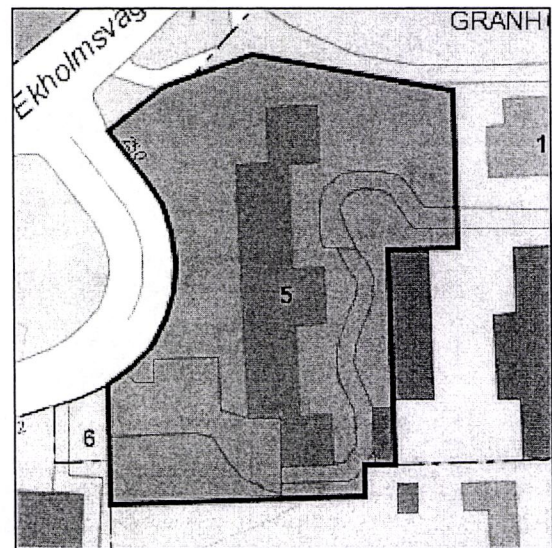
Figur 94. Skärholmen - 1,6 bp/lgh



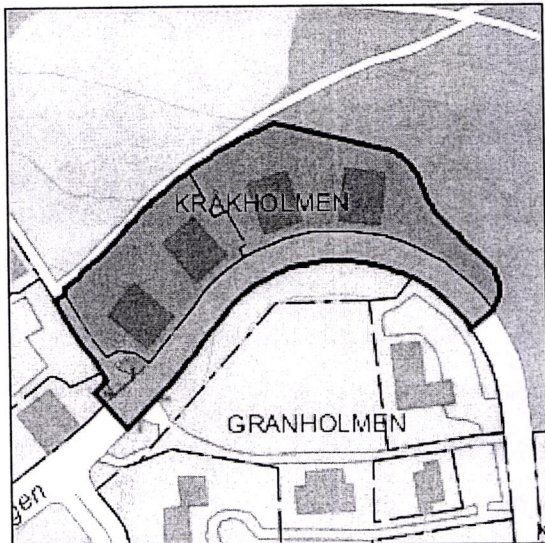
Figur 95. Skärholmen - 0,7 bp/lgh



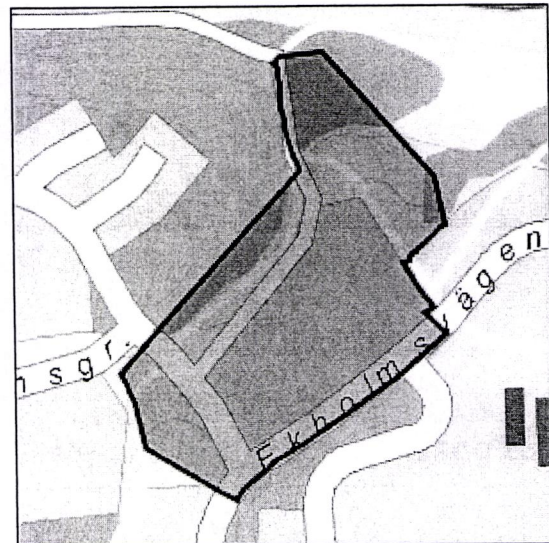
Figur 96. Skärholmen - 0,7 bp/lgh (0,18 bp/re)



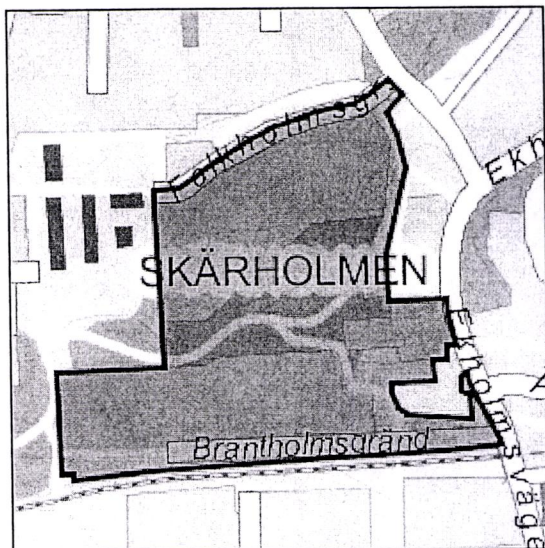
Figur 97. Skärholmen - 0,7 bp/lgh (0,18 bp/re)



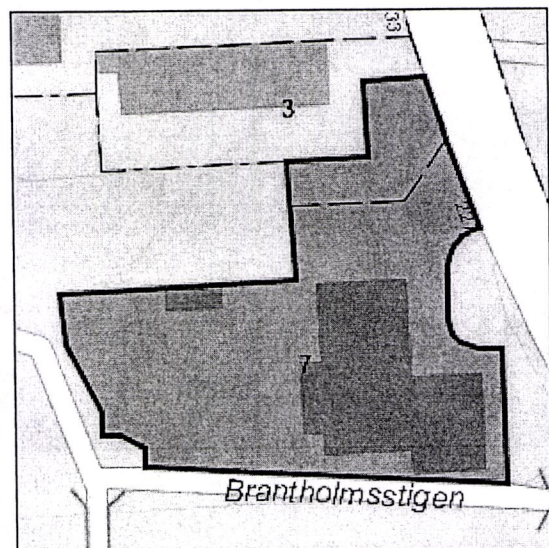
Figur 98. Skärholmen - 1 bp/lgh



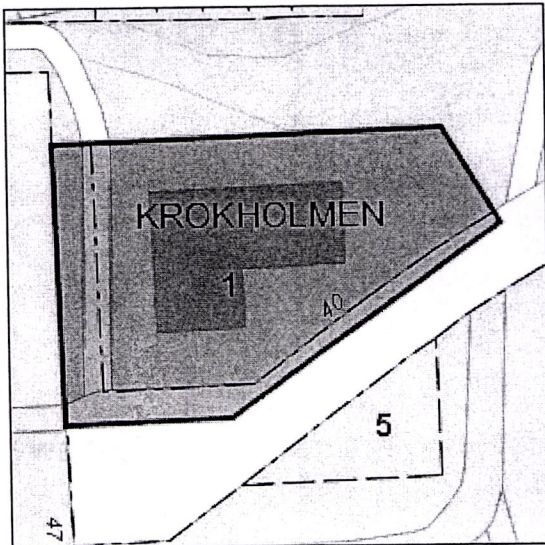
Figur 99. Skärholmen - 0,8 bp/lgh



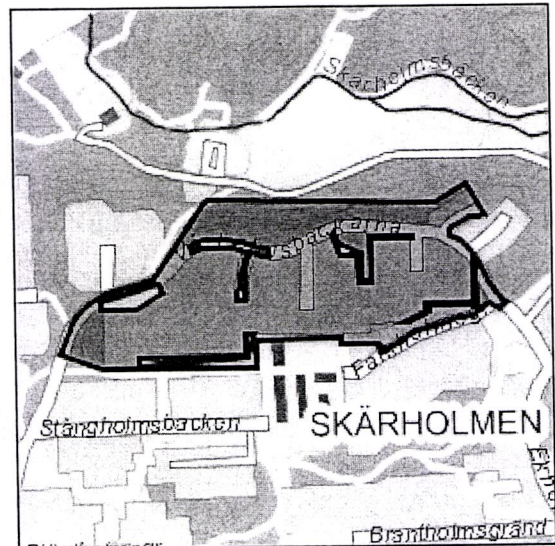
Figur 100. Skärholmen - 1,2 bp/lgh



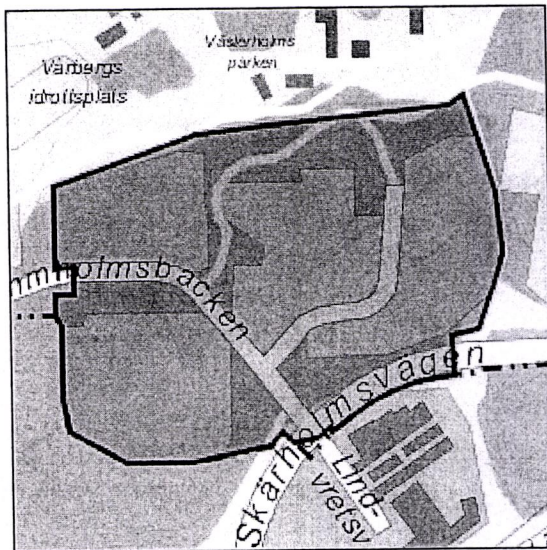
Figur 101. Skärholmen- Framgår ej



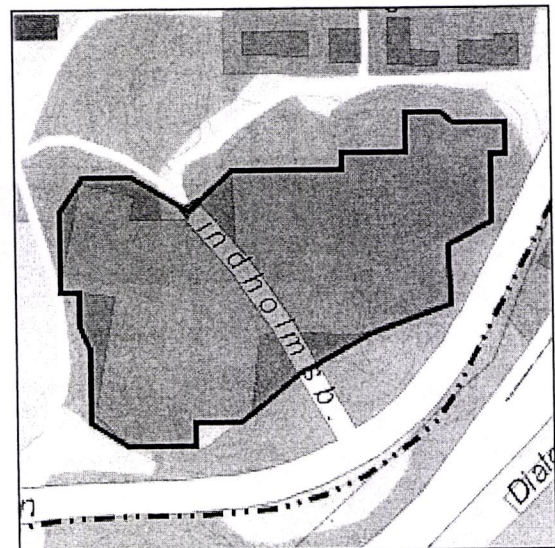
Figur 102. Skärholmen – Framgår ej



Figur 103. Skärholmen – 2 bp/lgh (mest radhus)

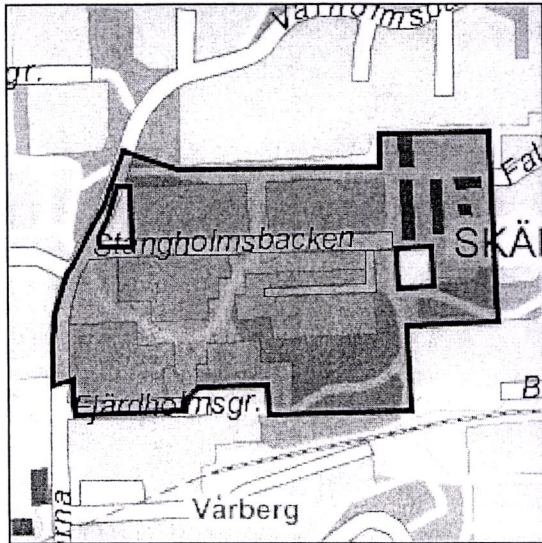


Figur 104. Skärholmen - 2,2 bp/lgh (blandad bostadstyp)

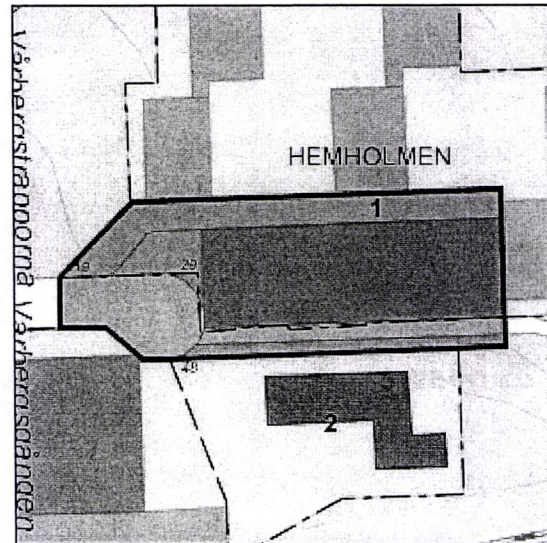


Figur 105. Skärholmen - 2,2 bp/lgh (radhus)

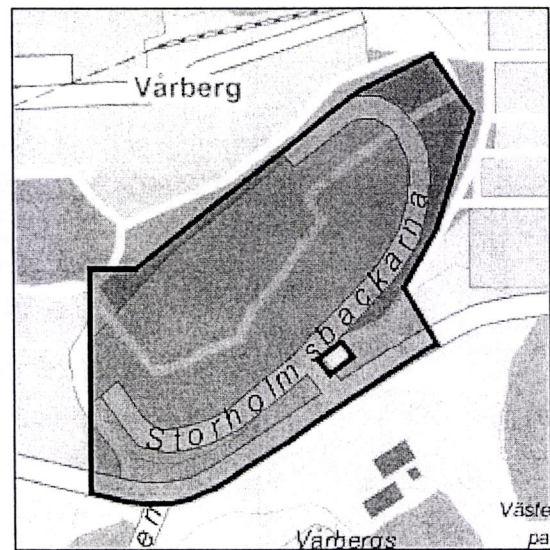
Värberg



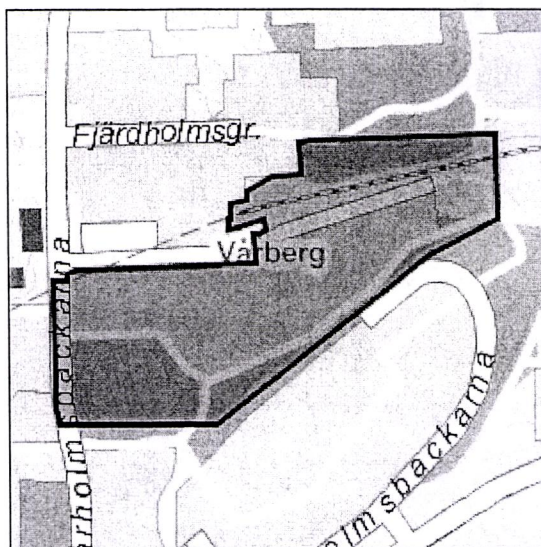
Figur 106. Värberg - 1,2 bp/lgh



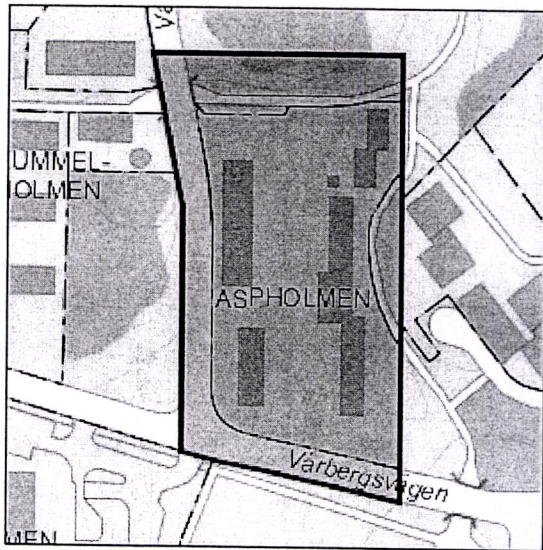
Figur 107. Värberg - 0,7 bp/lgh (0,19 bp/re)



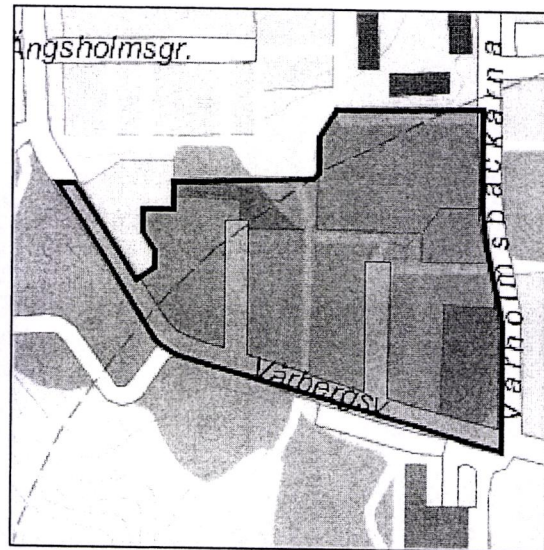
Figur 109. Värberg - 1,3 bp/lgh (1,08 bpl/seniorlgh)



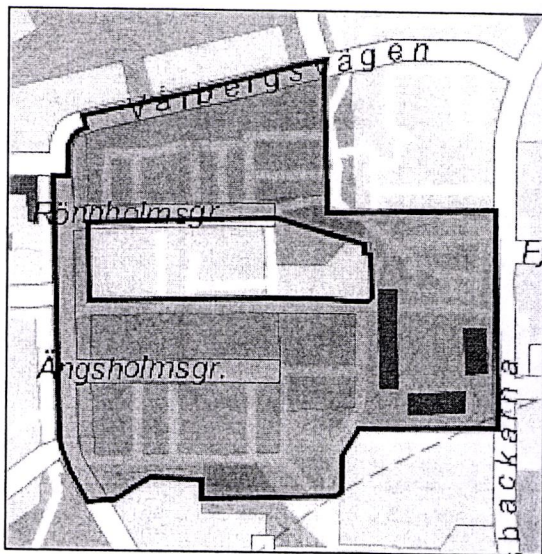
Figur 108. Värberg - 1,2 bp/lgh (0,9 bp/seniorlgh)



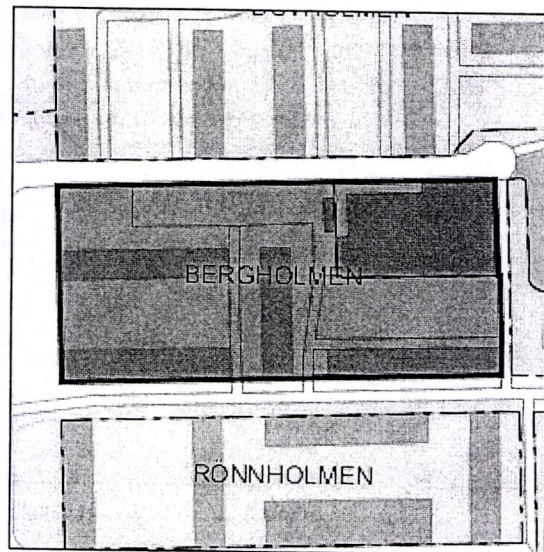
Figur 110. Vårberg - 1,4 bp/radhus & 0,8 bp/lgh



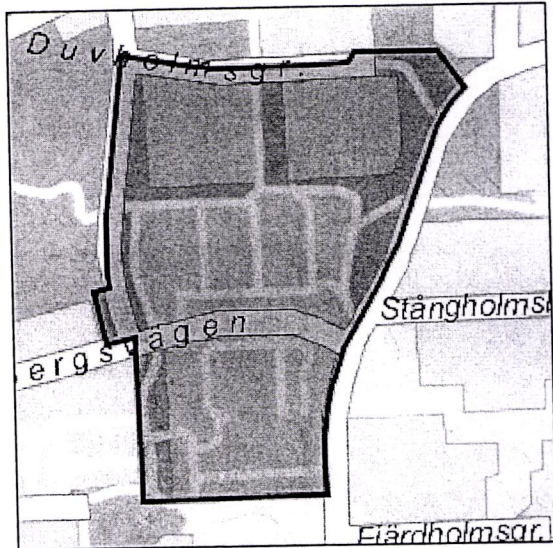
Figur 111. Vårberg - 1,2 bp/lgh



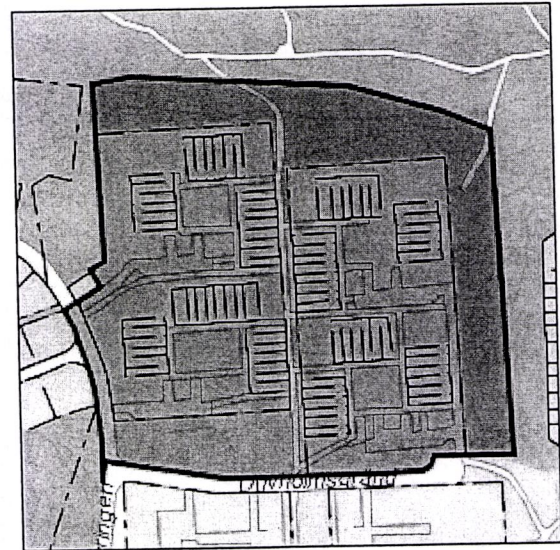
Figur 112. Vårberg - 1,2 bp/lgh



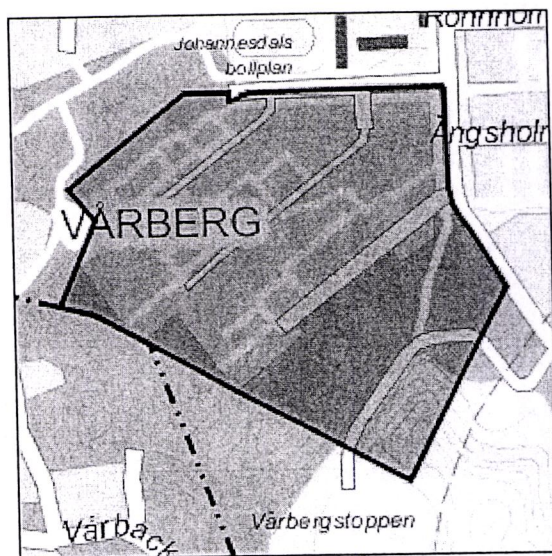
Figur 113. Vårberg - 1,1 bp/lgh



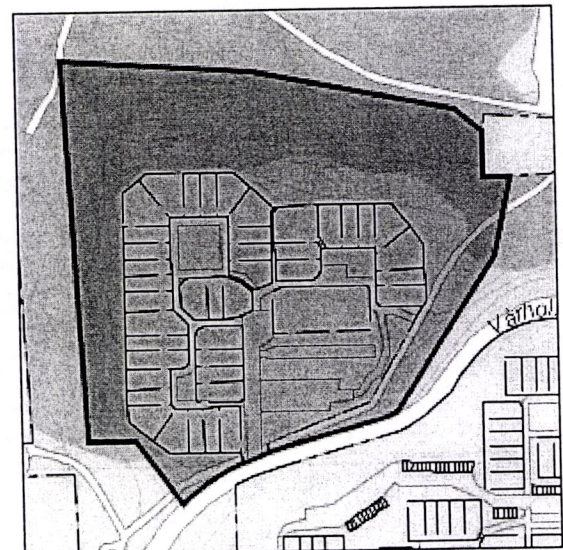
Figur 114. Vårberg - 1,3 bp/lgh



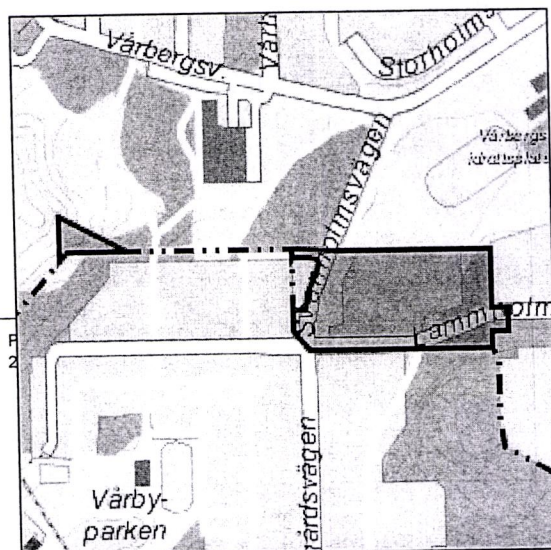
Figur 115. Vårberg - 2,2 bp/lgh (radhus)



Figur 116. Vårberg - 2,2 bp/lgh (radhus)



Figur 117. Vårberg - 2,2 bp/lgh (radhus)



Figur 118. Vårberg - 1,2 bp/lgh (1 rel) & 2,2 bp/radhus

Rolf Lindblad

Från: Bawer [bawer40@hotmail.com]**Skickat:** den 14 juni 2016 22:26**Till:** Rolf Lindblad**Ämne:** Re: VB: Förslag till beslut angående boendeparkering

Tack för infon!
Med vänlig hälsning,
Bawer kevir

Skickat från min iPhone

14 juni 2016 kl. 20:10 skrev Rolf Lindblad <rolf.lindblad@tele2.se>:

Från: Rolf Lindblad [<mailto:rolf.lindblad@tele2.se>]**Skickat:** den 14 juni 2016 19:58**Till:** 'daniel.hellden@stockholm.se'; 'cecilia.brink@stockholm.se'; 'jan.valeskog@stockholm.se'; 'annawedenlid@gmail.com'; 'bawer40@hotmail.com'; 'kristinapolitik2015@gmail.com'; 'lorena.delgado@stockholm.se'; 'bo.arkelsten@moderat.se'; 'peter.jonsson@moderat.se'; 'patrik.silverudd@folkpartiet.se'; 'karin.ernlund@stockholm.se'; 'roland.eliasson@telia.com'; 'petra@schagerholm.se'; 'anette-hellstrom@telia.com'; 'jonas.lilleberg-eeriksson@moderat.se'; 'jan.leijon@comhem.se'; 'jill.eriksson@liberalerna.se'; 'mikael.valier@kristdemokraterna.se'**Kopia:** 'Curt Cederborg'; 'Michael Lennfors'; 'Agnetha Lund'; 'Fredrik Nevenius'**Ämne:** Förslag till beslut angående boendeparkering

Till ledamöter i trafiknämnden i Stockholm

Inför sammanträde den 16 juni 2013 vill jag, en minut i tolv, påpeka att parkeringstalet för Minneberg inte är det som uppges i förslag till beslut angående boendeparkering 1,2 utan i stället snarare 0,6. Jan Prestberg är vidtalad, likaså Josefine Weinberg hos Sweco. Minneberg bör således inte undantas.

Rolf Lindblad
Styrelseledamot i Minnebergs Samfällighet

Med boendeparkering menas att de som bor i ett område får rätt att parkera på gatumark inom området på mer förmånliga villkor än andra. Sedan försöksverksamhet med boendeparkering pågått i några kommuner infördes genom ändringar i VTK och KAL fr.o.m. den 1 januari 1985 en permanent möjlighet för kommunerna att ordna boendeparkering, se prop. 1984/85:14 om boende- och nyttoparkering på gatumark.

Syftet med boendeparkering är i huvudsak att de som bor i ett område inte skall tvingas använda sina bilar endast på grund av att parkeringsregleringen gör det omöjligt för dem att långtidsparkera i närheten av bostaden. Angående villkor för att utnyttja beviljat tillstånd till boendeparkering, se rättsfallet III A under 10 kap. 1 §. Jfr även rättsfallet hh).

En kommun kan ordna boendeparkering antingen genom individuella dispenser för de boende enligt 13 kap. 3 § eller genom att meddela lokala trafikföreskrifter. Vill kommunen reservera särskilda parkeringsplatser för de boende måste det dock ske genom lokala trafikföreskrifter, se prop. 1984/85:14 s. 15 och 16.

Möjligheten till platsreservation är tänkt att utnyttjas endast undantagsvis, se prop. s. 15. Föreskrifter för s.k. boendeparkeringstillstånd finns i TSVFS 1987:13 se RVT 2.10.4. – Jfr också 15 kap. 2 § och kommentaren därtill beträffande förbud mot överklaganden. Beträffande nyttoparkering, se kommentaren till 13 kap. 3 §.

Efter ändringar i KAL (SFS 1984:879) får kommunerna underlätta parkeringsvillkoren för de boende inom ett område genom att ta ut avgifter efter andra grunder än som gäller annars. Avgifter får också tas ut för längre tids parkering. Möjligheten att avgiftsbelägga också längre tids parkering är inte begränsad enbart till boendeparkering.

3 § Lokala trafikföreskrifter meddelas av följande myndigheter.

1. Kommunen

- a) i fråga om vilket område som enligt 1 § andra stycket 3 skall utgöra tätbebyggt område,
- b) för andra vägar inom tätbebyggt område än allmänna vägar för vilka staten är väghållare,
- c) för samtliga vägar inom tätbebyggt område om föreskrifterna rör färdhastighet, stannande eller parkering,
- d) för vägar utom tätbebyggt område för vilka kommunen är väghållare, samt
- e) för terräng.

2. Länsstyrelsen

- a) i andra fall än som avses i 1,
 - b) i fråga om stopplikt och väjningsplikt enligt 1 § andra stycket 8 och 9 för vägar i korsningar med allmän väg för vilken staten är väghållare, samt
 - c) i fråga om sådana föreskrifter som avses i 1 § tredje stycket.
- Polismyndigheten får meddela föreskrifter om ett beslut av kommunen eller Länsstyrelsen inte kan avvaktas utan särskild olägenhet.



ZETEO (/HOME)



Boendeparkering



i Genom att använda våra tjänster godkänner du att vi använder cookies. Läs mer om cookies [här](http://www.wolterskluwer.se/cms/pub/integritetspolicy)
(<http://www.wolterskluwer.se/cms/pub/integritetspolicy>)

Litteratur Trafikkommentarer \ Trafikförordningen \ 10 kap. Lokala trafikföreskrifter m.m. \ 2 § För... ▼

OBS! Kommentaren är uppdaterad mot den ikraftträdde SFS som gällde vid publiceringstillfället

2 § ([/linkresolver/clink/sfs%201998%3A1276%2010%20kap%202%20p](#))

Föreskrifter enligt 1 § andra stycket 9–11, 14–18, 20 och 21 får avse

1. en viss trafikantgrupp,
2. ett visst eller vissa fordonsslag, eller
3. fordon med last av viss beskaffenhet.

Lokala trafikföreskrifter om parkering får innefatta särskilda bestämmelser för att underlätta för dem som bor i ett visst område att parkera inom detta område. Om det behövs av särskilda skäl får vissa parkeringsplatser i området reserveras för de boende genom sådana bestämmelser. Frågor om tillstånd att parkera enligt föreskrifterna prövas av kommunen.

Lokala trafikföreskrifter om parkering får innefatta särskilda bestämmelser om att högst tre parkeringsplatser får reserveras för varje utländsk beskickning i anslutning till beskickningens kansli eller residens. Detsamma gäller parkeringsplatser för konsulat som förestås av en karriärkonsul samt sådana internationella organ som avses i 4 § lagen (1976:661) ([/linkresolver/clink/sfs%201976%3A661](#)) om immunitet och privilegier i vissa fall.

Lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med fordon som meddelas av en kommun för en viss väg, viss vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område får avse fordon med dubbdäck.

Hänvisade författningar ([/linkresolver/clink/trafikkomm_trafikk19981276_s11_s2_p1](#))

Bibliografisk info ([/linkresolver/clink/trafikkomm.frontpage](#))

Om hänvisningar (<http://www.wolterskluwer.se/sos/#!/zeteo/manual/zeteo-20-Hanvisningar-till-lagkommentarer>)

Gå till SFS-författningen ([/linkresolver/clink/sfs%201998%3A1276%2010%20kap%202%20p](#))

Med boendeparkering enligt andra stycket menas att de som bor i ett område får rätt att parkera på gatumark inom området på mer förmånliga villkor än andra. Sedan försöksverksamhet med boendeparkering pågått i några kommuner infördes genom ändringar i VTK ([/linkresolver/clink/sfs%201972%3A603](#)) och KAL ([/linkresolver/clink/sfs%201957%3A259](#)) fr.o.m. den 1 januari 1985 en permanent möjlighet för kommunerna att ordna boendeparkering, se prop. 1984/85:14 om boende- och nyttoparkering på gatumark.

Syftet med boendeparkering är i huvudsak att de som bor i ett område inte ska tvingas använda sina bilar endast på grund av att parkeringsregleringen gör det omöjligt för dem att långtidsparkera i närheten av bostaden. Angående villkor för att utnyttja beviljat tillstånd till boendeparkering, se rättsfallet III A ii) under 10 kap. 1 §. Jfr även rättsfallet hh).

En kommun kan ordna boendeparkering antingen genom individuella dispenser för de boende enligt 13 kap. 3 § eller genom att meddela lokala trafikföreskrifter. Vill kommunen reservera särskilda parkeringsplatser för de boende måste det dock ske genom lokala trafikföreskrifter, se prop. 1984/85:14 s. 15 och 16. Möjligheten till platsreservation är tänkt att utnyttjas endast undantagsvis, se prop. s. 15.

Tidigare föreskrifter för s.k. boendeparkeringstillstånd fanns i TSVFS 1987:13. TraF är konstruerad så att undantag medges för dem som bor i ett visst område. Föreskrifterna i TSVFS 1987:13 var däremot konstruerade så att undantag medgavs för fordon och innehöll allmänna råd om hur undantagen borde medges på särskild handling och att undantag endast borde medges från lokala trafikföreskrifter om tidsbegränsad parkering. Transportstyrelsen remissbehandlar nu ett förslag om att föreskrifterna ska upphävas och att möjligheten till undantag endast ska regleras av TraF. Transportstyrelsen har upphävt föreskrifterna, vilket innebär att möjligheten till undantag endast regleras av TraF. Upphävandet trädde i kraft den 1 januari 2015 (Transportstyrelsens föreskrifter om upphävande av Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter [TSVFS 1987:13] om undantag för boende inom ett visst område från lokala trafikföreskrifter om förbud att parkera [boendeparkeringstillstånd], TSFS 2014:58).

Jfr också 15 kap. 2 § och kommentaren därtill beträffande förbud mot överklaganden. Beträffande nyttoparkering, se kommentaren till 13 kap. 3 §.

Efter ändringar i KAL ([/linkresolver/clink/sfs%201957%3A259](#)) (SFS 1984:879) får kommunerna underlätta parkeringsvillkoren för de boende inom ett område genom att ta ut avgifter efter andra grunder än som annars gäller. Avgifter får också tas ut för längre tids parkering. Möjligheten att avgiftsbelägga också längre tids parkering är inte begränsad enbart till boendeparkering.

Tredje stycket infördes genom SFS 2010:221 med ikraftträdande den 1 maj 2010.

*Missgynna
boende i boendeparkering
från boende i
Tranby.*