

Till:  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Box 22067  
104 22 Stockholm

Huddinge 2021-04-13

## **Överklagande av Huddinge kommuns beslut att avgiftsbelägga vägar i Stuvsta-Snättringe**

Härmed överklagar jag Huddinge kommuns beslut att införa parkeringsförbud i kombination med avgiftsbeläggning i Stuvsta-Snättringe. Exempel på de lokala trafikföreskrifter som jag överklagar är följande:

- 0126 2021:36
- 0126 2021:38
- 0126 2021:40
- 0126 2021:47
- 0126 2021:50
- 0126 2021:55
- 0126 2021:58

Överklagandet avser dock samtliga övriga gator och vägar inom Stuvsta-Snättringe kommundel vilka kommunen nu beslutat att avgiftsbelägga eller införa parkeringsförbud på. Överklagandet gäller därför även relaterade lokala trafikföreskrifter som enligt korrespondens med kommunen införts som en följd av sättet att organisera införandet av avgifter på - exempelvis 0126 2021:11.

Som boende i stadsdelen Stuvsta-Snättringe berörs jag av beslutet bland annat genom att jag inom zonen som nu beläggs med parkeringsavgifter och parkeringsförbud har mitt barns förskola, min vårdcentral, mitt postombud, min primära kollektivtrafikstation, flertalet av mina lokala butiker och restauranger, min närmaste offentliga samlingslokal samt att där bor flera av mina vänner och bekanta. Jag besöker därför typiskt sett dagligdags området med bil. (TSV 2020-1381)

Till överklagandet ansluter sig också föreningen Villaägarna i Stuvsta/Snättringe som representerar över 1100 villaägare i stadsdelen Stuvsta-Snättringe. Dess medlemmar drabbas på en rad sätt av beslutet då en stor andel av dem bor inom och/eller har sin närservice inom den zon där parkeringsavgifter nu införs.

### **Bakgrund**

Huddinge kommunfullmäktige tog den 24 april 2017 ett generalbeslut om att kantstensparkeringen runt Stuvsta station skulle avgiftsbeläggas. Med stöd av fullmäktiges beslut har projektägaren i kommunen fattat beslutat att från och med den 12 april 2021 avgiftsbelägga flertalet gator runt Stuvsta station under vardagar. Exakt vilka gator som ska avgiftsbeläggas har från och med den 9 april 2021 kungjorts genom publicering på Svensk trafikföreskriftssamling samt genom avtäckande av trafikskyltar den 12 april.

De krav som en kommun måste uppfylla för att kunna avgiftsbelägga offentlig platsmark anges i kommunala avgiftslagen, d.v.s. lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. Där anges i 2 § följande:

*I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.*

Formuleringen ”I den omfattning som behövs för att ordna trafiken...” är central för hur lagen ska tillämpas. Den innebär att avgifter **bara** får tas ut där det behövs för att ordna trafiken. I Alf Bohlin; Kommunalrättens grunder, femte upplagen s. 171 f. uttalas:

*Tidsbegränsad parkering har tillkommit för att öka omsättningen av fordon och bereda så många bilister som möjligt tillfälle att utnyttja eftersökta parkeringsplatser och rätten till avgiftsuttag utgör ett hjälp- och styrmedel för att uppnå detta mål. Avgifterna är inte bundna till kommunens kostnader för parkeringsmätare o.dyl. , men syftet med dem – att de skall vara nödvändiga ur trafikregleringssynpunkt - måste alltid vara för handen.*

I förarbeten till lagen (prop. 1957:157 s. 58 f.) konstateras att syftet med lagen är att balansera utbud och efterfrågan på parkeringsplatser. Lagen kärna är att ”ge ett större antal bilister” möjligheten att nyttja parkeringsplatser än vad som kan ske om gatuparkeringen i avgiftsfritt tillstånd jämnt blir fullbelagd. Lagens målsättning beskrivs som att ”tillvarataga de parkeringsutrymmen som står till buds så väl som möjligt”. Det vill säga att maximera parkeringsmöjligheterna. På en gata där det i princip alltid finns lediga parkeringsplatser ges inte fler bilister möjlighet att parkera genom att avgifter ytterligare minskar beläggningen.

Därför påpekar också intresseorganisationen Sveriges kommuner och regioner (SKR) i sin handledning för lokala trafikföreskrifter Utmärkta föreskrifter att: ”På en villagata där det normalt finns gott om parkeringsutrymme är det inte möjligt att ta ut parkeringsavgifter, eftersom några sådana inte behövs för att ordna trafiken.”

I förarbetet till lagen(1957:259) framhålls att kommunens rätt att ta ut avgifter inte får leda till en inskränkning i de förpliktelser kommuner har att anordna parkeringsplatser. Därför står det i förarbetet att man understryker ”angelägenheten av att alla möjligheter att på ett ändamålsenligt sätt anordna parkeringsplatser väl tillvaratages”. I förarbetet konstateras också att ”(d)et bör heller icke bör komma i fråga att avgiftsbelägga all parkering inom en stads område. Syftet med avgiftsbeläggningen – nämligen att tillgodose trafikens ändamålsenliga ordnande – måste alltid vara för handen”.

Kommuners rätt att göra avsteg från den så kallade självkostnadsprincipen när det kommer till parkeringsavgifter motiveras i förarbetet just med behovet av att kunna balansera utbud och efterfrågan. Om avgifterna skulle vara bundna av självkostnadsprincipen skulle de på vissa platser bli för låga och på andra för höga. Det innebär dock inte att riksdagen önskat ge kommuner rätten att fastställa vilka nivåer som helst på avgiften. Tvärtom fastställer man i förarbetet att: ”avgiften skall få bestämmas endast till det belopp som erfordras för att tillgodose det trafikreglerande syftet”. Vidare konstaterar man att: ”Ekonomiska vinningssynpunkter bör under inga förhållanden få anläggas på frågan”. Det sätt som man formulerat den kommunala avgiftslagen har inneburit att riksdagen inte velat ge kommunerna möjlighet att efter eget huvud införa parkeringsavgifter på allmän platsmark eller låta parkeringsavgifter vara en intäktskälla för kommunerna utöver vad som behövs för att reglera trafiken.

## **Motivering för överklagandet**

På flertalet bostadsgator i Stuvsta som nu beläggs med avgifter finns det gott om parkeringsutrymme. Lagen ger därmed inget utrymme att för närvarande ta ut parkeringsavgifter på dessa gator, eftersom några sådana inte behövs för att ordna trafiken. Att redan nu ta ut avgifter för att man i en mer eller mindre avlägsen framtid tror sig få ökat behov att ordna trafiken är inget lagen sanktionerar. Att det måste föreligga problem med trafikens ordnande för att kommunen ska ha rätt att införa avgifter har också konstaterats av Transportstyrelsen i två relaterade beslut (TSV 2018-1924 & TSV 2019-245).

De gator i kommunen som nu kan avgiftsbeläggas med de möjligheter som lagen medger är alltså enbart de som de facto är överbelastade. På dem kan det vara nödvändigt med proportionerliga avgifter eller andra åtgärder för att balansera utbud och efterfrågan.

I kommunens egna beslutsunderlag framkommer att kommunen kände till att de planerade att införa avgifter på gator med låg eller obefintliga parkeringsproblem. I dokumentet "Nulägesanalys av gator i stationsnära lägen" (27 oktober 2016) konstaterar kommunen att det enbart är på ett fåtal av de gator som nu avgiftsbeläggs där det enligt kommunen trafikövervakares "subjektiva bedömningar" existerar parkeringsproblem. I samma dokument konstaterar man att "de gator som inte är utpekade är antingen reglerade med parkeringsförbud eller så är de inte problemgator vad gäller parkering." *Enligt kommunen eget underlag behövs alltså inte parkeringsavgifter för att "ordna trafiken" på en majoritet av de gator som man beslutade att avgiftsbelägga.*

### **Kommunens motivering för att införa avgifter trots låg beläggning**

Motiven till att kommunen trots detta (påpekandet i underlaget om att parkeringsproblem inte råder på flertalet gator) tog ett inriktningsbeslut om att dessa gator skulle avgiftsbeläggas går att utläsa i beredningsunderlagen. Enligt dessa underlag har de gator som nu avgiftsbeläggs inte valts ut utifrån en analys över huruvida ett avgiftsbeläggande är nödvändigt utifrån trafikregleringssynpunkt. Grunden är istället Huddinge kommuns Parkeringsprogram där en 600-meters princip fastställs. Den principen innebär att man ritar en cirkel med en radie av 600 meter runt Stuvsta station och att alla de gator som befinner sig inom cirkeln ska anses vara i behov av avgift. Det har alltså varit ett teoretiskt resonemang och inte realiteten på gatorna i Stuvsta som varit avgörande för *var* man valt att införa parkeringsavgifter.

Valet av detta 600-metersområde motiveras bland annat med att de överensstämmer med kommunens miljöpolitik, att de förväntas minimera risken för överflyttningseffekter samt en vilja att flytta parkerade bilar från gatumark till kvartersmark. Inget av detta kan anses vara ett juridiskt godtagbart motiv för valet av vilka gator som ska avgiftsbeläggas.

I Högsta Förvaltningsdomstolen (2014:57) har det fastställts att en kommun inte äger rätten att använda parkeringsavgiftsinstitutet som ett medel för att uppnå miljöpolitiska målsättningar, utan enbart för trafikens ordnande. I kommunens underlag motiverar man trots detta 600 meter principen, inte utifrån behovet av att ordna trafiken utan, utan utifrån att: "Avståndet 600 meter är tillräckligt långt för att närboende som idag parkerar på gator i stationsnära området motiveras till att välja alternativa resesätt så som cykel och att promenera." (KS 2016 2475 Bilaga 3). Därtill motiverar kommunen i sina underlag avgiftsbeslutet med att: "Avgiftsfria parkeringar motverkar ett hållbart resande" (KS - 2016/2475.353) och att "Införande av avgift är en styrning för att förflytta resandet från bil till gång, cykel och kollektivtrafik" (KS 2016 2475 Bilaga 3).

Kommunen motiverar därtill 600-meters regeln med "risken" för överflyttningseffekten. Inte heller detta kan anses motivera avgiftsbeläggningen av gator där det inte råder brist på parkeringsutrymme. Tvärtom är oron som uttrycks i beslutsunderlaget för överflyttningseffekter ett tecken på att kommunen vet att områdets generella parkeringssituation är god samt att den föreslagna avgiften leder till en felaktig prissättning av parkeringsplatserna (i.e. avgiften är för hög eller behövs egentligen inte alls). Om kommunen hade förväntat sig att införandet av avgiften skulle balansera utbud och efterfrågan skulle man som en konsekvens enbart förvänta sig en liten överflyttningseffekt. Detta eftersom om avgiften motsvarar det pris som man förväntar sig skulle skapa en balanssituation så skulle lejonparten av bilisterna (e.g. 85%) vara beredda att betala avgiften för att få tillgången till en parkeringsplats. Att man varit rädd för en stor överflyttning tyder istället på att man vet att det finns gott om idag tomma parkeringsplatser nära de mer belagda gatorna dit bilisterna kan flytta sig samt att man inser att avgiften riskerar att pressar ner efterfrågan långt under utbudet (i.e. att avgiften snarare snedvrider än balanserar utbudet).

Till skillnad från andemeningen i Huddinge kommuns underlag - att överflyttningseffekter är problematiska - är en av poängerna med att införa parkeringsavgifter för trafikens ordnande just att uppnå överflyttningseffekter. För det är genom överflyttningseffekter som parkeringsutrymmen kan tillvaratas så väl som möjligt. Säg att gata A har 10 parkeringsplatser och ofta når en 100% beläggingsgrad samt att närliggande gata B har 10 parkeringsplatser och en typisk beläggingsgrad på 30%. Då räcker det typiskt sett med att två bilar p.g.a. avgifter väljer att flytta sig över till gata B istället för A för att ordna trafiken. Därför borde kommunen välkomna överflyttningseffekter som ett lämpligt sätt att uppnå balansering av utbud och efterfrågan om detta var syftet med avgifterna.

Kommunens val att införa avgiften som valet av 600-metersprincipen kan alltså inte sägas syfta till trafikens ordnande eller vara anpassad för att "tillvarataga de parkeringsutrymmen som står till buds så väl som möjligt".

I underlaget till fullmäktiges beslut framkommer också som nämnts att man anser att införandet av parkeringsavgifterna är en del av genomförandet av Huddinge kommuns Parkeringsprogram. I detta Parkeringsprogram står bland annat: "Det är önskvärt att de som använder parkeringsplatser är med och betalar i större utsträckning än idag" samt "Att parkering på kommunens gatumark avgiftsbeläggs innebär att det blir enklare att styra boende och arbetande till parkering på exempelvis kvartersmark eftersom alternativet till att parkera avgiftsfritt på gatumarken försvinner." Detta reflekteras i det direkta underlagen till beslutet där det står att man ämnar "styra parkerade bilar från gatan till platser som mer är ämnade för ändamålet, exempelvis parkeringsanläggningar på kvartersmark." Man konstaterar också att: "Grundprincipen ska vara att den som nyttjar bilparkeringsplatsen ska betala kostnaden för platsen" samt att avgiftsfri gatuparkering leder till att "många väljer denna parkeringsmöjlighet i stället för att hyra plats på kvartersmark". (KS-2016/2475.353)

Detta påvisar att kommunen även har egna ekonomiska motiv med att införa parkeringsavgifterna. Man vill alltså oberoende av rådande parkeringssituation att bilisterna "i större utsträckning" betalar för parkeringsplatser samt att bilister generellt i kommunen oftare ska hyr garageplats eller söka plats p-plats på kvartersmark (såväl garageplatser som markparkering ägs inte sällan av de kommunala bolagen). Länsrätten i Skåne har i en prejudicerande dom (Länsrätten i Skåne 2009-10-06 Målnummer 1100-09) underkänt en kommuns höjning av parkeringsavgift med hänvisning till att man motiverat höjningen med "behov av ökade intäkter". Att införa avgifter med likartad motivering kan ej anses vara korrekt.

*Den sammanvägda bedömningen av kommunens underlag påvisar alltså att viljan att avgiftsbelägga gatorna har existerat oberoende av något behov av trafikens ordnande existerat eller inte.*

### **Kommunens bristande beredning av avgiften och alternativ till avgiften**

Enligt 23§ förvaltningslagen anges att en myndighet ska se till att ett ärende blir utrett i den omfattning som dess beskaffenhet kräver. Bestämmelsen innebär att myndigheten har det yttersta ansvaret för att se till att underlaget i ett ärende är sådant att det leder till ett materiellt riktigt beslut.

Eftersom parkeringsavgifter inte får införas om de inte behövs för trafikens ordnande är det väsentligt att man i underlaget kan utläsa en definition av när sådana parkeringsproblem råder. Det vill säga när kommunen anser att underskottet av parkeringsplatser är så omfattande att avgifter behövs för trafiken ordnande. Detta för att det därefter ska vara möjligt att samla in och analysera data som visar om denna situation uppkommit.

Därtill bör man i underlaget kunna utläsa vilka alternativ som kommunen har tittat på för att avlösa situationen förutom införandet av avgifter. Det bör även finnas en konsekvensanalys av vad införandet av avgifter kommer medföra. Detta saknas i Huddinge kommuns underlag. Skälet är sannolikt att man som ovan påvisats önskat införa parkeringsavgifter av andra skäl än enbart trafikens ordnande.

Eftersom kommunen definierade området (600-meters principen) man önskade avgiftsbelägga oberoende av om det existerade några reala parkeringsproblem på dessa gator saknas flertalet analyser man skulle kunna förvänta sig givet ärendet karaktär. Det finns till exempel ingen analys av om konsekvensen av parkeringsavgifternas införande faktiskt kommer bli att tillgängligheten ökar eller när adekvat tillgänglighet återigen ska anses råda. Som en följd av avsaknaden av en sådan empiriskt grundad konsekvensanalys finns i underlaget inte heller någon diskussion kring vilka andra alternativa åtgärder som kommunen skulle kunna vidtagit för att uppnå god framkomlighet och varför dessa valts bort.

Transportstyrelsen har i två relaterade beslut (TSV 2018-1924 & TSV 2019-245) konstaterat att en kommun för att få införa avgifter först bör påvisa att en avgift är den mest lämpliga åtgärden.

Det är värt att notera att kommunen i samband med byggnationen av fastigheterna Frigg 1 och 2 vid Stuvsta station tillgängliggjort ca 40 nya parkeringsplatser längst med Stambanevägen. Detta skede efter kommunfullmäktiges beslut om att införa parkeringsavgifter. Dessa parkeringsplatser har nu funnits på plats under flera års tid utan trafikproblem och påvisar på så sätt att kommunen innan de valde avgiftsbelägga gatorna i Stuvsta de facto inte utvärderat om alternativet att tillgängliggöra fler parkeringsplatser fanns och om de kunde bidra till att ordna trafiken. Kommunen har alltså inte fullgjort sin förpliktelse att anordna parkeringsplatser innan de beslutade om avgifter så som förutsätts i förarbetet till lagen (prop. 1957:157 s. 58 f.).

Det är också noterbart att kommunen valt att återinföra avgiftsparkering på väsentligt kortare sträckor kantsten än det tidigare var tillåtet att parkera vid – man har återinfört parkering enbart på en snutt eller ett par snuttar av de avgiftsbelagda gatorna och i vissa fall har man helt förbjudit parkering.

I kommunens underlag ”Utredning av p-avgifter i stationsnära områden i Huddinge kommun” (2018-01-29) konstaterar man att det vid tidpunkten existerade 1 529 parkeringsplatser runt Stuvsta station. Tittar man på var kommunen nu tillåter kantstensparkering blir slutsatsen att kommunen i praktiken tagit bort *flera hundra parkeringsplatser* i Stuvsta.

Att så många parkeringsplatser skulle försvinna till följd av kommunfullmäktiges beslut är information som saknas i beslutsunderlaget. Det kan därför anses att den kommunala förvaltningen saknar egentligt mandat att så kraftigt begränsa mängden kantstensparkering som nu återinförs med avgift. Kommunfullmäktige har sannolikt uppfattat att parkeringsavgift skulle återinföras på samma mängd parkering som tidigare existerat.

Att flera hundra parkeringsplatser skulle tas bort är inget som är på ett adekvat sätt är berett och det rimmar illa med lagens intention att avgifter enbart ska få införas där det behövs på grund av brist på parkeringsplatser. Att kraftigt begränsa mängden parkeringsmöjligheter för att sedan införa avgifter är inte att ”tillvarataga de parkeringsutrymmen som står till buds så väl som möjligt”.

*I de underlag som tagits fram rörande de lokala trafikföreskrifter som nu införts och som stipulerar parkeringsförbud framkommer att det i en stor majoritet av fallen inte existerar några inrapporterade parkeringsproblem. Därtill är de motiveringar som lämnas för varför parkeringsförbud behövs helt subjektiva. Man har till exempel enbart i några enstaka fall mätt gatubredd.*

Man har inte heller i underlagen analyserat om parkeringsmöjligheterna och trafikframkomligheten blir bättre om kommunen tillåter att man parkerar något i terräng (vilket kommunen de facto beslutat att tillåta i flera av de fall där man återinfört parkering mot avgift). Det går inte heller att utläsa varför man på dessa gator valt bort alternativet att längst med kantstenen varva rätten att parkera med parkeringsförbud – så som man valt att göra där man infört avgift.

I TSV 2013-2214 har Transportstyrelsen framfört som sin mening att särskilda trafikregler om stannande- eller parkeringsförbud ska ”tillämpas i trafikmiljöer där det framstår som motiverat att särskilda trafikregler ska gälla istället för de allmänna i trafikförordningen”. Kommunen har inte

påvisat att det är motiverat i de fall där man helt förbjuder parkering och inte heller i de fall där man kraftigt begränsar mängden kantsten man får parkera vid.

Beslutsunderlaget lider också av den bristen att den aldrig utreder huruvida den föreslagna avgiftens storlek ”erfordras för att tillgodose det trafikreglerande syftet” just i Stuvsta. Att en ny parkeringsavgift om 10 kr i timmen inte kan motiveras för en gata där normalt sett få eller inga bilar är parkerade tordes vara självvident. Men i underlaget saknas också analyser om huruvida en avgift om 10 kr i timmen verkligen erfordras även på de mer välbelagda gatorna i området.

I underlaget refererar man till de avgiftsnivåer som gäller i andra kommuner i Stockholms län men beskriver aldrig på vilket sätt detta är relevant för situationen i Stuvsta. Till exempel finns det inte någon diskussion om hur behoven av avgifter för trafikens ordnande (utbud och efterfrågan) skiljer sig mellan till exempel Stuvsta (ett villasamhälle) och Sundbyberg eller Solna (Sveriges två mest tätbefolkade kommuner). Inte heller förekommer någon diskussion om avgiften bör vara den samma runt Huddinge station (ett område präglad av höga flerfamiljshus) som i Stuvsta. Ej heller finns det någon diskussion om varför parkeringsavgifterna i Stuvsta behöver vara dubbelt så höga som de i till exempel Hägersten (som ligger närmare Stockholms central) Eller varför det överhuvudtaget behövs avgifter i Stuvsta när det är avgiftsfritt i Älvsjö (en station närmare Stockholms central). Frågan som lämnas obesvarad är varför en avgift så hög som just 10 kr i timmen behövs för att reglera trafiken?

### **Om vad som framkommit angående parkeringssituationen i beredningsarbetet utfört efter kommunens inriktningsbeslut**

Efter att kommunfullmäktige antagit inriktningsbeslutet har beredningen av införandet av parkeringsavgifter via LTF:er fortsatt. Man har 2018 och 2019 genomfört två inventeringar. Dessa når samma slutsats – att det inte råder några generella parkeringsproblem inom 600-meters zonen.

I 2018 års inventering konstaterar man bland annat att ”få villagator har hög beläggning” och med stöd av resultatet från inventeringen *rekommenderade inventerarna avgifter enbart få fyra av de gator där avgifter eller parkeringsförbud nu införs*: Stambanevägen, Prästskogsvägen, Staffansvägen och Kungsklippevägen. Totalt sett var de 7,5 % av de platser man inventerade där man ansåg sig kunna rekommendera införandet av parkeringsavgifter.

I 2019 års inventering finner inventerarna återigen en högre beläggning enbart på ett fåtal gator. Av de gator som man året innan rekommenderat att införa avgifter på är det enbart Kungsklippevägen där man finner en beläggningsgrad som någon gång under dagen är över den indikator om 85% som man valt att använda. I denna senare inventering avstår man att lämna några rekommendationer rörande vilka gator som det bör införas avgifter på.

Hade det varit så att parkeringstrycket var så högt i Stuvsta att parkeringsavgifter skulle behövs för att ordna trafiken hade man kunnat förvänta sig att inventeringarna skulle finna många gator med 100% beläggning och att de kringliggande gatorna skulle ha ca 80% beläggning. En sådan situation finns i många tätbebyggda områden och där återfinns ofta en stor andel så kallad söktrafik på lokalgatorna. I det läget kan parkeringsavgifter användas för att få ner parkeringsbeläggningsgraden från 100% till 85% och på så sätt få bort söktrafiken. Där uppfyller avgifter också lagens syfte om att bereda ”ett större antal bilister” möjlighet att parkera. *I Stuvsta finns redan parkeringsplatserna tillgängliga, söktrafiken är därför nära obefintlig och parkeringsavgiften innebär enbart ett omotiverat avgiftsuttag.*

Det är värt att notera att de båda inventeringarna i princip påvisar att det saknas konstant högt parkeringstryck (+85%) visavi någon gata i Stuvsta som är berörda av denna överklagan. Man har mät parkeringsbeläggningsgraden vid tre tillfällen under dagen och funnit att beläggningsgraden varierar på ett naturligt sätt under denna tid. Det enda undantaget är Kungsklippevägen samt en mindre del av Yrkesvägen som i 2019 års inventering har hög beläggning hela dagen. I båda fallen bör det noteras att det finns gott om parkeringsmöjligheter i den direkta närheten till där man uppmätt ett högt tryck.

Inte heller fann 2019 års inventering någon generellt ökat parkeringstryck över hela Stuvsta-området i jämförelse med 2017 års inventering. På det stora flertalet av gatorna har andelen parkerade stått still eller minskat.

Båda inventeringarna är viktiga för de påvisar att parkeringsbeläggningen är måttlig till i princip obefintligt på majoriteten av de gator där man valt att införa parkeringsavgift. Att kommunen trots detta valt att gå vidare med avgiftsbeläggningen på dessa gator är i ljuset av TSV 2018-1924 & TSV 2019-245 mycket uppseendeväckande.

Det hade varit fullt möjligt för förvaltningen att efter att de mottagit inventeringarna ha vänt sig till Trafiknämnden och/eller Kommunstyrelsen och påpekat att man inte kan gå vidare med att implementera kommunfullmäktiges inriktningsbeslut om att avgiftsbelägga alla gator inom 600 meter från Stuvsta station då de materiella förutsättningarna för beslutet saknas (i.e. något behov av att via avgift ordna trafiken finns inte). Detta överensstämmer också med lagens intention av att dela upp beslutet om avgiftens storlek (som beslutats av kommunfullmäktige) från beslutet om var lokala trafikföreskrifter ska införas (som beslutas av nämnd). Ett inriktningsbeslut från Kommunfullmäktige fråntar inte trafiknämnd eller förvaltning att inom sitt verksamhetsområde verka efter och följa gällande författning.

### **Brister i det fortsatta beredningsarbetet**

Det existerar dock även brister i de inventeringar som genomfördes under 2018 och 2019 som borde föranlett analys och beredning inom kommunen som enligt underlagen inte har skett. Detta gäller att definiera *när* ett parkeringsproblem kan påstås existera.

Av inventeringarna framkommer att man använt den så kallade 85%-principen för att bedöma om parkeringsbeläggningen är hög eller inte. Man har dock inte använt denna princip på ett metodiskt sätt visavi geografiska enheter.

Man har till exempel valt att dela upp Yrkesvägen i flera delar och bedömt beläggningsgraden i varje del för sig. På så sätt har man till exempel vid en inventering konstaterat att det på Yrkesvägen existerar 107% beläggning mellan Stambanvägen och Granitvägen; 25% beläggning mellan Granitvägen och Gråbergsvägen; 3% beläggning mellan Gråbergsvägen och Tomtebergsvägen; samt 7% mellan Tomtebergsvägen och Ängsvägen. Tittar man på Storskiftesvägen har man inte gjort någon liknande uppdelning från Vidarstigen bort till Sexmannavägen trots att andra gator möter Storskiftesvägen längst med denna sträcka. Hade man använt samma analysenhet för Yrkesvägen som för Storskiftesvägen och mätt gatan som helhet hade resultatet blivit en beläggningsgrad på Yrkesvägen om ca 50%. Kan man verkligen hävda att det existerar parkeringsbrist bara för att fler bilar är parkerade i början av en gata än något tiotal meter längre in? Här blir bristen på en definition i underlaget av när ett parkeringsproblem kan anses existera uppenbar.

Det finns därför skäl här att påpeka varifrån den så kallade 85%-principen kommer och hur den ska användas enligt den akademiska expertisen. Regel uppfanns av nobelpristagaren i ekonomi professor William Vickrey och har bekräftats genom studier av professor Donald Shoup. Den innebär att trafiken är ordnad och balans mellan utbud och efterfrågan råder när 85% (avrundat till 1 av 8) parkeringsplatser är lediga *runt ett kvarter*. Detta eftersom söktiden för bilisten då i praktiken är nere i noll – det existerar alltså i sådana situationer inga köer till parkeringsplatserna. Ifall mer än 15% av parkeringsplatserna typiskt sett är lediga runt ett kvarter så existerar det istället ett överskott av parkeringsplatser och ingen avgift bör införas. Utifrån Vickrey-Shoups definition råder det inte parkeringsproblem på någon av de gator som berörs av detta överklagande.

Enbart om antalet lediga parkeringsplatser är lägre än 15% runt kvarteret bör parkeringsavgifter införas och då enligt Shoup stegvis med motsvarande 2 kr/timmen tills utbud och efterfrågan återigen är balanserat genom att 85% beläggning uppnås. Skulle beläggningsgraden falla under 85% bör istället parkeringsavgiften minskas eller avskaffas helt. Shoup utvärderar framgången för ett införande av

parkeringsavgifter genom att beräkna hur stor överflyttningseffekt blir från en högbelagd gata till eventuella lågbelagda gator i närheten.

Utgår man från inventeringarna så ser man det alltid finns tillgängliga parkeringsplatser om man cirkulerar runt ett av kvarteren i Stuvsta. I de fåtalet fall där parkeringsbeläggningen sticker iväg under någon del av dagen finns det parkeringsplatser tillgängliga ”precis runt hörnet” eller lite längre fram på samma gata. Ett talande exempel på detta är Lillskogsvägen-Bylagsvägen där det sannolikt är ren slump vilken av gatorna bilisten väljer att parkera vid. Effekten kan bli (som framgår av 2019 års inventering) att beläggningen på ena gatan sticker iväg samtidigt som den faller ner på den andra. Detta jämnas dock under dagen ut av bilisterna själva eftersom ingen uppskattar trängsel eller trång parkering. Eftersom det inte finns något konstant högt tryck att få parkera på dessa tvilling-gator finns det i praktiken ständigt tillgängliga parkeringsplatser, inget söktryck och därmed inget behov av avgift.

### **Effekten av införandet av parkeringsavgift**

Konsekvenserna av att kommunen bristfälligt analyserat parkeringssituationen i Stuvsta, vilken effekt införandet av en avgift skulle få samt nivån på avgiften framkom redan första morgonen då avgifterna skulle börja gälla.

En inventering visade att beläggningen över i princip hela det nya avgiftsområdet fallit till ca 0-10%. I enstaka fall kan en beläggning om 50-60% uppmätas. Detta har dokumenterats genom en inventering (se bilaga 1).

Vid en uppföljande inventering morgonen efter införandet uppmättes samma resultat (se bilaga 2).

Tvärtemot lagens intentioner att införandet av avgifter ska ”ge ett större antal bilister” möjlighet att parkera och ”tillvarataga de parkeringsutrymmen som står till buds så väl som möjligt” har alltså avgifterna medfört ett stort överutbud av parkeringsplatser även på de gator eller delar av gator där en högre beläggning tidigare förekommit. *Ett beslut om parkeringsavgift som leder till att kantstensparkeringen töms kan inte anses vara lämpligt eller förenligt med lagens anda.*

Med anledning av ovanstående yrkar jag:

att länsstyrelsen omedelbar utfärdar ett interimistiskt beslut om upphäva de lokala trafikföreskrifterna som berör avgiftsbeläggning av gatorna i kommundelen Stuvsta-Snättringe.

samt

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:11 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om förbud att parkera inom ett område i centrala Stuvsta

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:36 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Dalkarlsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:37 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Fotbollsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:39 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Lillskogsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:40 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Kräpplavägen



att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:41 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Mantalsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:42 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Renvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:43 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Prästskogsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:44 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Storskiftesvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:45 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Åbovägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:46 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Södra Parkvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:47 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Gråbergsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:48 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Kvartsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:49 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Segersminnevägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:50 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Tomtbergavägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:51 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Yrkesvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:52 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Stationsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:53 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Tomtbergavägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:54 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Älgvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:55 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Storskogsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:56 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Älgvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:57 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Stationsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:58 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Tomtbergavägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:59 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Stuvsta torgväg

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:60 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Stuvstatorget

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:61 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Mellanskogsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:62 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Fotbollsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:63 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Storskiftesvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:64 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Stambanvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:65 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Granitvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:66 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om upphävande av Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter (0126 2017:00089) om parkering på Staffansvägen och (0126 2017:00090) om parkering på Staffansvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:67 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Heimdalsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:68 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om upphävande av Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter (0126 2012-00122) om parkering på Segersminnevägen och (0126 2020:16) om parkering på Segersminnevägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:69 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om upphävande av Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter (0126 2012-00118) om om parkering på Mellanskogsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:70 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Stuvstatorget

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:71 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Prästskogsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:80 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Stambanvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:87 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Byalagsvägen

att Länsstyrelsens upphäver 0126 2021:88 Huddinge kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Byalagsvägen

samt

att Länsstyrelsen upphäver ev. likartade lokala trafikföreskrifter som sannolikt beslutats men inte publicerats på Svensk Trafikföreskriftssamling (e.g. Norra Parkvägen).

Simon Westberg  
Ingemansvägen 14  
141 41 Huddinge  
Tel. 0709-77 96 46  
E-post: [simonwestberg@hotmail.com](mailto:simonwestberg@hotmail.com)

Villaägarna i Stuvsta/Snättringe  
c/o Lars-Ove Larsson  
Minkstigen 5  
141 40 Huddinge  
E-post: [info@stuvstasnattringe.se](mailto:info@stuvstasnattringe.se)