



Tekniska förvaltningen

Tjänsteskrivelse

2023-08-28
TND/2023:538

Yttrande över motion från Samuel Klippfalk (KD) och Nataliya Hulusjö (KD) om att installera reservkraft på alla äldreboenden i Solna

Förslag till beslut

Tekniska nämnden godkänner förvaltningens yttrande över motion för vidare hantering i kommunstyrelsen.

Sammanfattning

Samuel Klippfalk (KD) och Nataliya Hulusjö (KD) föreslår att kommunfullmäktige beslutar att det ska finnas reservkraft på alla äldreboenden i Solna för att säkra elförsörjningen i händelse av ett elavbrott.

Detta görs mot bakgrund av att motionärerna anser att Solna stad bör öka sin lokala krisberedskap i händelse av ett längre elavbrott. Vidare anger motionärerna att reservkraft är av stor vikt för att kunna upprätthålla äldreboendenas verksamheter eftersom de äldre är sårbara för temperatursänkningar och inte lätt kan evakueras. Dessutom är en del äldre beroende av medicinsk utrustning som går på ström och det finns mediciner som förvaras i kylskåp.

Solna stad bedriver äldreomsorg i åtta olika fastigheter. Fem av dessa äger staden och tre hyrs in från extern fastighetsägare. Samtliga av stadens fem äldreboenden har reservkraft. En statusbedömning bör göras kring om kapacitet på befintliga reservaggregat överensstämmer med behov i verksamheterna.

De boenden som saknar reservkraft är de tre äldreboenden som staden hyr in från externa fastighetsägare. De ägs och förvaltas således inte av tekniska förvaltningen. Investeringar i fastigheter som staden inte själv äger görs av fastighetsägaren, det krävs således att de aktuella fastighetsägarna är villiga att göra dessa investeringar. Brukligt är att fastighetsägaren sedan reglerar sina kostnader i samband med investeringen via en hyreshöjning.

Det behöver utredas huruvida det finns fysisk plats för att placera ett reservkraftaggregat på respektive äldreboende. Ett alternativ som även har diskuterats är att staden investerar i ett mobilt reservkraftverk som kan användas efter behov i verksamheter.

I stadens övergripande risk- och sårbarhetsanalys och kontinuitetsplanering hanteras dessa frågeställningar kring redundans och reservkraft. I detta arbete är samtliga förvaltningar involverade. Strategiska beslut kring reservkraft hanteras således inom ramen för detta arbete.



Handlingar

1. Motion av Samuel Klippfalk (KD) och Nataliya Hulusjö (KD) om att installera reservkraft på alla äldreboenden i Solna M:7/2023

Beslut ska expedieras till

Kommunstyrelsen

Catarina Ericsson
Förvaltningschef

Erik Gunnarsson
Fastighetschef



Remiss

2023-04-11
KS/2023:87

Motion av Samuel Klippfalk (KD) och Nataliya Hulusjö (KD) om att installera reservkraft på alla äldreboenden i Solna M:7/2023

Härmed överlämnas bifogade motion till tekniska nämnden för yttrande.
Yttrandet förväntas **senast den 20 juni 2023** till kommunstyrelsens registrator.

Ansvarig handläggare på stadsledningsförvaltningen, Alessandra Wallman.



Motion om att installera reservkraft på alla äldreboenden i Solna

I vintras meddelade regeringen att Svenska kraftnät bedömer längre elavbrott som en reell risk. Anledningarna är många: en kall vinter, en försvagad europeisk elmarknad på grund av Ukrainakriget, nedlagd svensk kärnkraft vars elproduktion inte har ersatts. Med mera.

I dessa osäkra tider behöver Solna göra det vi kan för att öka vår lokala krisberedskap. Ett led i detta är att säkerställa att alla Solnas äldreboenden har reservkraft. Idag har samtliga boenden bortsett från tre stycken reservkraft. Reservkraft är av stor vikt för att kunna upprätthålla äldreboendenas verksamheter under en kris, eftersom de äldre är sårbara för temperatursänkningar, inte lätt kan evakueras och ibland är beroende av medicinsk utrustning som går på ström samt mediciner som lagras i kylar.

Därutöver kan äldreboendena också fungera som en värmestuga och uppsamlingsplats för sin stadsdel i händelse av ett längre elavbrott. De fyller alltså en viktig roll i stadens samlade krisberedskap. Det finns mycket att vinna på att Solna har en god beredskap innan en kris inträffar.

Kristdemokraterna avsätter som enda parti i Solna åtta miljoner kronor i syfte att installera reservkraft på Solnas äldreboenden. Det är dags att skrida till verket.

Vi föreslår därför kommunfullmäktige besluta:

att det ska finnas reservkraft på alla äldreboenden i Solna för att säkra elförsörjningen i händelse av ett elavbrott.

Samuel Klippfalk
Kristdemokraterna

Nataliya Hulusjö
Kristdemokraterna



Tekniska förvaltningen

Tjänsteskrivelse

2023-08-28
TND/2023:536

Yttrande över motion från Samuel Klippfalk (KD) om att upprusta Solna stads äldreboenden

Förslag till beslut

Tekniska nämnden godkänner förvaltningens yttrande över motion för vidare hantering i kommunstyrelsen.

Sammanfattning

Samuel Klippfalk (KD) föreslår för kommunfullmäktige att besluta:

- att påbörja installation av solskydd, fjärrkyla, bergkyla eller aircondition utifrån tidigare kartläggningar av behov
- att demensanpassa inre miljöer på Solnas äldreboenden
- att rusta inomhusmiljön på Solnas äldreboenden

Detta görs mot bakgrunden att motionärerna anser att äldre fastigheter är i behov av upprustning och inte alltid är anpassade till den verksamhet som ska bedrivas. Motionärerna lyfter särskilt fram insatser för inomhusklimatet, demensanpassning och inre ytskikt.

Fastighetsavdelningen jobbar kontinuerligt med långsiktig underhållsplanering. I detta arbete bedöms hela stadens fastighetsbestånd. Av alla de insatser som förslås prioriteras och planeras dessa så att förvaltningen genomför rätt insats i rätt tid i rätt fastighet. På så sätt får staden ut maximal nytta för de pengar som investeras i fastigheterna och besluten fattas ur ett helhetsperspektiv. Utifrån denna planering genomförs insatser i de fem äldreboenden som staden äger. Dessa är Berga, Skoga, Polhemsgården, Oskarsro och Ametisten.

De senaste åren har tekniska förvaltningen genomfört en rad olika underhållsinsatser i de olika äldreboendena. 2023 görs bland annat följande insatser:

- Ett stort stambyte på Berga (äldre delen) påbörjas vilket innebär att hela huset kommer att vara i toppskick vid projektets slut. I detta projekt demensanpassas även alla avdelningar.
- På Berga renoveras en hiss och en ny fettavskiljare installeras. Köket har även renoverats.
- På Skoga renoveras en hiss och på Polhemsgården renoveras avdelningskök.

Värt att notera är också att när en lägenhet blir tomställd, så renoveras den efter behov, inför att en ny brukare ska flytta in. Detta gör att ytskikten kontinuerligt förbättrar i lägenheterna.



Planeringen för underhållsinsatser nästa år är inne i sitt slutskede och nya insatser planeras på äldreboendena. I detta arbete har även kontakt tagits med de externa fastighetsägarna på Björkgården, Hallen och Tryggheten i syfte att få dem att genomföra invändigt underhåll som sedan regleras på hyran. Detta tillvägagångssätt beror på att investeringar i andras fastigheter görs av respektive fastighetsägare.

När det gäller insatser för bättre inomhusklimat i samband med värmeböljor med så har dessa insatser prioriterats under de senaste åren. Markiser och solfilm på fönster har installerats i flera lokaler, senast på Berga 2022. Vidare så sänks temperaturen i äldreboendena under de varma sommarmånaderna, genom att styra ventilationen att ta in svalare nattluft – så kallad nattkyla. Denna driftåtgärd har varit väldigt lyckad.

Utöver detta så pågår ett pilotprojekt för att undersöka möjligheten att installera bergkyla på Skoga äldreboende.

För de kommande tre åren finns förslag på utökade investeringsmedel som också kommer gå till ökade investeringar i Solnas äldreboenden. Önskemål om ett antal investeringsåtgärder har även lyfts till externa fastighetsägare.

Mot bakgrund av ovanstående anser förvaltningen att de insatser som efterfrågas redan pågår.

Handlingar

1. Motion av Samuel Klippfalk om upprustning av äldreboenden M:9/2023

Beslut expedieras till

Kommunstyrelsen

Catarina Ericsson
Förvaltningschef

Erik Gunnarsson
Fastighetschef



Remiss

2023-04-11
KS/2023:89

Motion av Samuel Klippfalk om upprustning av äldreboenden M:9/2023

Härmed överlämnas bifogade motion till tekniska nämnden för yttrande.
Yttrandet förväntas **senast den 16 oktober 2023** till kommunstyrelsens registrator.

Ansvarig handläggare på stadsledningsförvaltningen, Christer Lindberg.



Motion

Många utav Solnas äldreboenden finns i äldre fastigheter som är i behov av upprustning. Detta gäller särskilt i de fall där lokalerna inte är tillräckligt anpassade för verksamheten som ska bedrivas i dem. Vi ser ett behov av teknisk uppgradering av lokalerna, och vill installera solskydd, fjärrkyla, bergkyla eller air condition så att det är goda miljöer för de boende och personal även under sommarens varmaste dagar. Det finns även potential att förbättra demensanpassningen av de inre miljöerna, en viktig åtgärd för att öka välbefinnande och livskvalitet i vardagen för denna målgrupp.

Enligt Socialstyrelsens brukarenkät 2022 anger 68% av de tillfrågade att de känner sig nöjda med sitt boende, jämfört med 75% nöjda år 2020 när enkäten gjordes senast. Det finns alltså en ordentlig förbättringspotential på detta område. Något vi Kristdemokrater ser och tillskjuter medel för.

Solnas äldreboende ska vara moderna, anpassade och fräscha. Kristdemokraterna är det enda parti i Solna som lägger öronmärkta pengar för att komma igång med arbetet att upprusta äldreboendena i kommunen.

Vi föreslår därför kommunfullmäktige besluta:

att påbörja installation av solskydd, fjärrkyla, bergkyla eller air condition utifrån tidigare kartläggningar av behov

att demensanpassa inre miljöer på Solnas äldreboenden

att rusta inomhusmiljön på Solnas äldreboenden



Tekniska förvaltningen

Tjänsteskrivelse

2023-08-28
TND/2023:635

Svar på nämndinitiativ från Veronica Nordström (M) angående framtagande av handlingsplan mot klotter, nedskräpning och skadegörelse och åtgärder för att genom samverkan skapa en snygg och trygg stad.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden förklarar mot bakgrund av nedanstående att nämndinitiativet är besvarat.

Sammanfattning

Veronica Nordström (M) föreslår att

- förvaltningen ges i uppdrag att ta fram en handlingsplan för att motverka klotter, nedskräpning och skadegörelse.
- förvaltningen utökar informationsinsatser och dialog med privata fastighetsägare i staden om hur man kan motverka klotter, nedskräpning och skadegörelse
- förvaltningen utreder hur förvaltningen skulle kunna samverka med privata fastighetsägare i staden om rapportering och sanering av klotter, med en ”klottergaranti” och en ”klotterjour”.

Förvaltningen instämmer och delar uppfattningen kring nämndinitiativet, ambitionen att motverka klotter, nedskräpning och skadegörelse på allmän platsmark bör kontinuerligt höjas. Från Solnakoalitionens regeringsprogram har staden som helhet uppdraget att stärka arbetet med trygghetsskapande åtgärder och regeringsprogrammet tar också upp en punkt som heter ”Minska nedskräpningen” under rubriken ”Miljö och klimat”. Dessa punkter inkluderar arbetet kring att motverka klotter, nedskräpning och skadegörelse samt att bidra till konstruktiva dialoger och samarbeten med privata fastighetsägare, polis och näringsliv. Stadsledningsförvaltningen via säkerhetsenheten är sammanhållande i detta arbete.

Den tekniska förvaltningen gör bla följande för att förbättra ambitionsnivån;

- I nya driftupphandlingen så ingår det att exempelvis klotter på parkbänkar och andra objekt saneras direkt vid upptäckt av driftentreprenör. Detta är en ambitionshöjning från tidigare upphandlingar.
- Trygghetsvandringar genomförs av stadens tjänstepersoner och politiker tillsammans med näringsliv och privata fastighetsägare. I samband med dessa så upprättas handlingsplaner kring klotter, nedskräpning och skadegörelse samt andra trygghetsskapande insatser som kan vara bra i det besökta området. Mer investeringsmedel finns avsatta för just trygghetsarbetet under 2024, 2025, 2026.
- Vandringar genomförs kring säkra skolvägar för att trygga barnens väg till skolan. Deltagande där är barn, vuxna från skolan, ibland politiken samt stadens tjänstepersoner. Efter dessa upprättas handlingsplaner på samma sätt som kring trygghetsvandringar.



- Stadens tjänstepersoner inom stadsmiljö gör ronderingar i stadsmiljön kontinuerligt och då fångas felanmälningar in. Detta arbetssätt med rondering i stadsmiljön har intensifierats och systematiserats de senaste två åren för att få en bättre helhetsuppfattning om var insatser behöver prioriteras.

I nämndinitiativet så delges att klotter och skadegörelse har börjat prägla stadsbilden i Solna. Andelen anmälda klotterärenden var 2019 1987 st och 2020 1730 st. Likt trenden för andra nyckeltal såsom nedskräpning och trafikolyckor så minskade andelen anmälda klotterärenden 2021 och 2022 till 1007 st respektive 1333 st. Över tid går det därav ej att säkerställa att trenden är att andelen ärenden går upp.

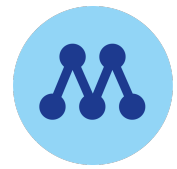
Tekniska förvaltningen ansvarar för klotter i stadsmiljön och på kommunala fastigheter. Att tydliggöra är att aktörer för tekniska installationer i stadsmiljön såsom exv. elskåp samt aktörer kring vägområden och järnvägar som har hand om exv. bullerplank sköter sanering av klotter själva. Dessa aktörer har olika åtgärdstider, tiderna kan sträcka sig mellan några dagar till någon gång per år. Under hösten 2023 pågår ett projekt inom ramen för Platssamverkan Hagalund där förvaltningen ingår. Projektet går ut på att minska klotter på elskåp genom att tillsammans med Vattenfall smycka elskåp med fotografier. Andra privata aktörer såsom fastighetsbolag etc. har även dessa olika åtgärdstider vid sanering av klotter eller skadegörelse. Åtgärdstiden är en avvägning från den privata aktören kring ambition och nytta kontra kostnadsbilden för att sanera. Staden har tagit fram en kvalitetsdeklaration gällande renhållning på allmän platsmark som förvaltningen arbetar mot i befintliga avtal. Att ha en klottergaranti och klotterjour med privata fastighetsägare ser förvaltningen svårigheter med. Att följa upp privata fastighetsägares åtgärdstider ligger utanför huvuduppdraget. Om felanmälan inkommer till stadens kontaktcenter så åtar sig förvaltningen via kontaktcenter att hänvisa till rätt fastighetsägare i den mån det är möjligt.

Ambitionen från staden är att samverka med externa aktörer och näringslivet på ett proaktivt sätt i många olika frågeställningar. Inom det arbetet är även trygghetsfrågor en viktig del som kan förstärkas. Staden kan även proaktivt ytterligare tydliggöra ambitionen kring trygghetsarbetet i stadsmiljön på Solna stads hemsida för att påverka externa aktörer att öka sin ambitionsnivå. Kommunstyrelsen och stadsledningsförvaltningen ansvarar för att hålla samman dessa ansvarsområden. I de fall där staden eller andra upplever att externa aktörer ej sköter sin fastighet på ett tillfredsställande sätt så kan ärende initieras hos byggnadsförvaltningen och sanktionsavgifter utgå från byggnadsnämnden till extern aktör.

Mot bakgrund av ovanstående anser förvaltningen att nämndinitiativet är besvarat.

Catarina Ericsson
Förvaltningschef

David Nordin
Stadsmiljöchef



Tekniska nämnden

17 maj 2023

Nämndinitiativ

Nämndinitiativ angående framtagande av handlingsplan mot klotter, nedskräpning och skadegörelse och åtgärder för att genom samverkan skapa en snygg och trygg stad.

Klotter, nedskräpning och skadegörelse har börjat prägla gatubilden i Solna. Det är inte bara förfulande, utan det skapar även otrygghet. Medborgare har reagerat över hur skräpig och nedklottrad kommunen blivit och det hela har omskrivits i lokaltidningen. Det är angeläget att kommunen agerar snabbt och verkar för en absolut *nolltolerans* mot klotter.

Nolltolerans är ett begrepp som introducerades i Sverige på 1990-talet och som hämtade inspiration från New Yorks "zero tolerance". Erfarenheterna från New York visade då att klotter tenderar att minska om det motarbetas effektivt och snabbt. I Sverige har Brottsförebyggande rådet (BRÅ) studerat detta och kommit till liknande resultat: Vid studier av klotterborttagning i Håbo kommun kom man fram till att pendeltågsstationen, som var en av de platser som sanerades mest intensivt, också blev en av de platser där klottret minskade mest.

På nämnden den 22 mars 2023 gavs en genomgång av de åtgärder som kommunen vidtar. Där gavs också muntligen uppgiften att kommunen har mindre klotter och skadegörelse än våra grannkommuner. Detta är givetvis bra, men våra ambitioner ska inte stanna där. Vi rekommenderar en fördjupad studie av Stockholms stads arbete, där de tagit fram en ambitiös handlingsplan och policy för att motverka klotter och skadegörelse och som gäller samtliga förvaltningar i kommunen (<https://trafik.stockholm/gator-torg/klotter/>).

Vidare samverkar Stockholm stad i hög grad med privata fastighetsägare genom samverkansavtal och riktade informationsinsatser. Vi vill att tekniska förvaltningen tar fram ett förslag till ett "handslag" mellan kommunen och privata fastighetsägare om en gemensam "klottergaranti", där de medverkande förbinder sig att sanera klotter inom lämplig tidsram, exempelvis 24 timmar under den varma årstiden.

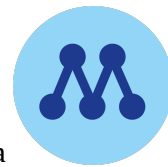
Tekniska nämnden har tidigare svarat att staden inte ansvarar för klottersanering på de fastigheter som har privata fastighetsägare och att klottersaneringsåtgärder därför inte kan vidtas. Vi menar dock att ett handslag enligt ovan tydliggör det gemensamma intresset av en snygg och trygg stad.

Vi vill också att tekniska förvaltningen utreder hur en "klotterjour" skulle kunna inrättas och utformas; en gemensam kontaktväg in dit allmänheten kan höra av sig och rapportera klotter, varpå förvaltningen ser till att kontakta rätt fastighetsägare och med hänvisning till klottergarantin tillse att åtgärder beställs inom utlovad tidsram.

Det är viktigt att kommunen ser allvarligt på den typ av brottslighet som klotter och skadegörelse utgör. En tänkbar uppgift för klotterjouren kan därför också vara att säkerställa att allt klotter och skadegörelse i Solna dokumenteras och polisanmäls.

Mot bakgrund av ovanstående vill vi därför:

att tekniska förvaltningen tar fram en handlingsplan för att motverka klotter, nedskräpning och skadegörelse



- att tekniska förvaltningen utökar informationsinsatser och dialog med privata fastighetsägare i staden om hur man kan motverka klotter, nedskräpning och skadegörelse
- att tekniska förvaltningen utreder hur förvaltningen skulle kunna samverka med privata fastighetsägare i staden om rapportering och sanering av klotter, med en "klottergaranti" och en "klotterjour" så som ovan beskrivits

För Moderaterna

Veronica Nordström



Tekniska förvaltningen

Tjänsteskrivelse

2023-08-28
TND/2023:632

Svar på nämndinitiativ från Veronica Nordström (M) angående säkra skolvägar i Järvastaden

Förslag till beslut

Tekniska nämnden förklarar initiativet besvarat.

Sammanfattning

Veronica Nordström (M) föreslår att förvaltningen ges i uppdrag att vidta fem åtgärder för att främja trafiksäkerheten på Fridensborgsvägen och i Raoul Wallenbergsskolans närhet. Åtgärderna handlar om att sätta upp farthinder vid kommungränsen, hinder för omkörning vid busshållplatser, genomföra ett samarbetsprojekt med skolor och förskolor i området och utifrån det utarbeta en handlingsplan, samt att sätta upp fartkameror nära skolor och förskolor.

Förvaltningen instämmer i vikten av att gynna trygga och säkra skolvägar och att detta är en prioriterad uppgift i stadens arbete. I Järvastaden har trafiksystemet utsatts för provningar genom att Järva skjutbanelväg, som är en viktig infartsväg till stadsdelen, varit avstängd en längre tid. Detta har lett till förändrade färdvägar för stadsdelens bilister och att trafiken vid Raoul Wallenbergsskolan ökat.

Förvaltningen har arbetat aktivt med att inhämta information kring hastigheter i stadsdelen för att säkerställa att trafiksäkerheten är tillfreds. Det har genomförts hastighetsmätningar på Fridensborgsvägen, Gunnarbovägen och Järva skjutbanelväg mellan 2020 och 2023. Den senaste skedde på Fridensborgsvägen så sent som i maj 2023. Denna mätning visade att medelhastigheten är 30,1 km/tim, vilket är ett väldigt bra resultat för en uppsamlingsgata i en 30-zon. Mätningarna från 2020 visar på medelhastigheter från 26 km/tim till 29,3 km/tim

Att hastigheterna ligger så nära skyltad hastighet har gjort att förvaltningens bedömning är att det inte krävs ytterligare fysiska åtgärder för sänkta hastigheter eller att det föreligger ett behov av fartkameror.

När Järva skjutbanelväg öppnar för trafik igen, som i dagsläget ser ut att ske under 2023, så kommer trafiken förbi skolan att minska avsevärt.

Busshållplatsen vid Raoul Wallenbergsskolan är utformad som en timglashållplats och omkörning är därmed inte möjlig. För att kunna införa hinder mot omkörning vid busshållplatsen vid Spegeldammsparken krävs ett vägutrymme som medger detta. Förvaltningen anser att tillräckligt vägutrymme inte finns för nya väghinder och samtidigt upprätthålla en tillfredsställande trafikmiljö som medger busstrafik och manöverutrymme för den långsgående parkeringsraden.

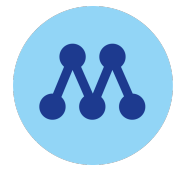


Under hösten 2023 kommer tekniska förvaltningen i samarbete med barn- och utbildningsförvaltningen att genomföra en trygghetsvandring tillsammans med elever från Raoul Wallenbergskolan. Utifrån denna vandring kommer en handlingsplan att tas fram för tänkbara åtgärder i stadsmiljön som kan förbättra trygghet och trafiksäkerhet ur elevernas perspektiv.

Mot bakgrund av ovanstående anser förvaltningen att nämndinitiativet är besvarat

Catarina Ericsson
Förvaltningschef

David Nordin
Stadsmiljöchef



Tekniska nämnden

17 maj 2023

Nämndinitiativ

Nämndinitiativ angående säkra skolvägar i Järvastaden

Järvastaden är i mångt och mycket en trygg och säker stadsdel. Den har också byggts för att barn och unga ska ha säkra vägar till "skolan mitt i byn".

Ur såväl ett hälsoperspektiv som ett miljöperspektiv så bör staden också jobba för att fler barn ska kunna gå och cykla till skolan. Forskning visar dessutom att barn som cyklar eller går till skolan har påvisat bättre studieresultat, än barn som åker bil till skolan.

På Fridensborgsvägen är det redan idag begränsat till 30 km/h, men trots detta, kör bilar oftast mycket snabbare än detta. Den 20 april genomförde polisen hastighetskontroller mellan Spgeldammsparken och rondellen vid Fridensborgsvägen/Järva skjutbaneväg.

Flera bilar stoppades under den korta stunden och polisen vittnar även om att utökat behov av farthinder på sträckan för att få ner hastigheterna.

På sträckan genomförs det ofta även livsfarliga omkörningar i anslutning till busshållplatserna, vilket även ökar behovet av vägbaneavgränsningar så detta inte kan göras.

Vi vill uppdra åt tekniska förvaltningen:

- att sätta upp nya farthinder på Fridensborgsvägen (från kommungränsen mot Sundbyberg och till korsningen vid Mönstringsvägen)
- att sätta upp hinder för omkörning vid busshållplatserna
- att genomföra projektet säkra skolvägar tillsammans med skolor och förskolor i området samt ta fram en handlingsplan
- att sätta upp fartkameror på riskfyllda platser nära skolor och förskolor

För Moderaterna

Veronica Nordström



Tekniska förvaltningen

Tjänsteskrivelse

2023-08-28
TND/2023:704

Svar på nämndinitiativ från Andreas Hulusjö (KD), Veronica Nordström (M) och Alex Nilsson (L) om tidsramen för klottersanering

Förslag till beslut

Tekniska nämnden förklarar mot bakgrund av nedanstående att nämndinitiativet är besvarat.

Sammanfattning

Andreas Hulusjö (KD), Veronica Nordström (M) och Alex Nilsson (L) föreslår att tidsramen för klottersanering skärps från 72 timmar till 48 timmar. Nämndinitiativet berör den klottersanering som tekniska förvaltningen gett i uppdrag till socialnämndens arbetsmarknadsgrupp att utföra. För att förhindra att klotter ökar vill initiativtagarna att stadens ambition för klottersanering höjs och föreslår tekniska nämnden att besluta att tidsramen för när klottersanering ska ske skärps från 72 timmar till 48 timmar.

Förvaltningen delar nämndinitiativets uppfattning om att det är viktigt att ha en snabb och välfungerande klottersanering och målsättningen är alltid att upptäcka och avlägsna klotter så snabbt som möjligt. Förvaltningen vill tydliggöra att i nuvarande löfte (kvalitetsdeklaration) till stadens medborgare är tidsgränsen tre arbetsdagar efter upptäckt eller inkommen anmälan, vilket inte är liktydigt med 72 timmar. Det finns vissa förutsättningar med den satta tidsgränsen för hantering, dessa belyses nedan.

- Klottersaneringen är beroende av rätt väderförutsättningar, dvs att temperaturen är tillräckligt hög för effektiv sanering, samt att platsen är åtkomlig med saneringsutrustning. Detta gör att förutsättningar att sanera klotter till viss del är plats- och årstidsberoende, det är således bra att det finns en viss tid för planering även om ärenden i regel hanteras väl inom tidsramen tre arbetsdagar.
- Om tidsramen uttrycks i timmar istället för arbetsdagar så omfattas även helgdagar. Idag utförs majoriteten av klottersaneringen av OSA – socialförvaltningens arbetsmarknadsgrupp. Överenskommelsen om rimlig insatstid mellan tekniska nämnden och socialnämnden är i dagsläget tre arbetsdagar.
- Samarbete mellan tekniska nämnden och socialnämnden kring klottersanering är ett Solnaunikt arbetsmarknadsinitiativ. Alla skall kunna få ha en givande sysselsättning, även de som står längre från arbetsmarknaden. Det är gynnsamt såväl samhällsocialt som ekonomiskt för staden som helhet.
- Förutom OSA så har förvaltningen knutit till sig ytterligare en entreprenör för att sanera objekt på hög höjd eller objekt som på annat sätt är otillgängliga, allt för att möjliggöra en snabb och kostnadseffektiv sanering.



I nämndinitiativet så delges att klotter och skadegörelse har ökat med 25% mellan 2021 till 2022. Andelen anmälda klotterärenden var 2019 1987 st och 2020 1730 st. Likt trenden för andra nyckeltal såsom nedskräpning och trafikolyckor så minskade andelen anmälda klotterärenden 2021 och 2022 till 1007 st respektive 1333 st. Över tid går det därav ej att säkerställa att trenden är att andelen ärenden går upp.

Mot bakgrund av ovanstående anser förvaltningen att det inte finns förutsättningar att garantera en åtgärds tid på 48 timmar. Därmed anser förvaltningen att nämndinitiativet är besvarat.

Catarina Ericsson
Förvaltningschef

David Nordin
Stadsmiljöchef



Solna den 14 juni 2023
Tekniska nämndens sammanträde

Nämndinitiativ

Enligt *Broken Windows*-teorin bör samhället reagera snabbt vid klotter och skadegörelse för att förhindra att oönskat beteende eskalerar. Klotter är brottsligt, förfulande, miljöskadligt och bidrar till otrygghet. Det skadar även anläggningar och förkortar deras livslängd.

En vanlig form av klotter i dagens stadsbild är ”tags”, det vill säga en slags signatur som sprids över staden för att vinna respekt av andra klottrare. När dessa saneras snabbt bör incitamentet till klotter minska, då klottraren vet att signaturen inte kommer att vara synlig särskilt länge.

Socialnämndens OSA-team hanterar idag klottersanering på stadens mark inklusive gång- och cykeltunnlar, broar, bänkar, med mera. OSA-teamet har dock ingen jourverksamhet, och socialförvaltningen bedömer att det är svårt att skärpa tidsgränsen till 48 timmar. Därför behöver tekniska förvaltningen bidra med ytterligare sanering.

I tekniska nämndens årsredovisning 2022 framgår att antalet anmälda klotterärenden har ökat med ca. 25% sedan i fjol. För att förhindra att klotter sprider sig ytterligare vill vi att stadens ambition för klottersanering höjs.

Vi föreslår därför Tekniska nämnden att besluta
att tidsramen klotter ska ha sanerats skärps från 72 timmar till 48 timmar.

Andreas Hulusjö
Kristdemokraterna

Veronica Nordström
Moderaterna

Alex Nilsson
Liberalerna

Ärende 9-12

Handlingarna publiceras ej med hänvisning till sekretesskänsligt innehåll.

Om du önskar ta del av handlingarna kontaktar du tekniska nämnden som gör en prövning enligt offentlighets- och sekretesslagen (OSL).



Tekniska förvaltningen

Tjänsteskrivelse

2023-08-28
TND/2023:72

Delegationsordning för tekniska nämnden

Förslag till beslut

Tekniska nämnden antar den justerade delegationsordningen.

Sammanfattning

Delegationsordningen omfattar självständiga beslut, som utan delegering skulle ha fattats av den samlade nämnden.

Tekniska nämnden beslutade i juni 2023 att ett auktorisationssystem för fastighetsnära insamling av förpackningar skulle upprättas och i september 2023 är det planerat att tekniska nämnden ska godkänna det färdigställda auktorisationsunderlaget samt ersättningsmodell. Bakgrund till beslutet är att den 1 januari 2024 går insamlingsansvaret för förpackningsavfall från hushåll över från producenterna till kommunerna vilket innebär att Tekniska förvaltningen behöver säkerställa att det finns leverantörer som fortsatt kan hämta förpackningar från flerbostadshus.

I och med att auktorisationssystemet upprättas kommer beslut behöva fattas över vilka leverantörer som ska godkännas respektive nekas. Dessa beslut kommer att behöva fattas löpande och är att anse som nämndbeslut men tas med fördel av tjänsteperson på delegation för att garantera en effektiv administration. Tekniska nämndens delegationsordning är därmed i behov av att kompletteras med punkter för dessa beslut.

Trots att Solna stad ger leverantörer auktorisation för fastighetsnära förpackningsinsamling så är det flera angränsande lösningar som bidrar till helheten för avfallshantering i regionen som behöver till. Vissa av dem är fortfarande inte helt överenskomna och beroende på vilka överenskommelser som görs kan det komma att påverka underlaget för Solnas auktorisationssystem. I de fall överenskommelser görs som påverkar Solnas auktorisationssystem i mindre omfattning föreslås att beslut om dessa ändringar också tas på delegation. I de fall överenskommelser görs som påverkar Solnas auktorisationssystem i större omfattning föreslås att beslut fortsatt tas av nämnd.

Varje delegationsbeslut ska anmälas till nämnden för att tillgodose nämndens informations- och kontrollbehov i besluten.

Handlingar

Tekniska nämndens delegationsordning 2023-09-06 (tillägg i gult)

Tekniska nämndens delegationsordning beslutad 2023-02-22



SOLNA STAD

SID 2 (2)

Catarina Ericsson
Förvaltningschef

Maria Tiger
Enhetschef

SOLNA STAD

Tekniska nämndens delegationsordning

Dnr TND/2023:72



SOLNA STAD

DELEGATIONSORDNING – antas av nämnden

Reglerar vad nämnden har uppdragit åt en tjänsteperson, enskild ledamot eller utskott att besluta på nämndens vägnar i ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden.

Dokumenttyp:	Delegationsordning
Giltighetstid:	Tills vidare
Beslutande organ:	Tekniska nämnden
Beslutsdatum:	2022-09-06 § X
Antagen till följd av lag:	Kommunallagen 6 kap. 44 §
Revisionsdatum:	–
Dokumentansvarig:	Förvaltningschef
Uppföljning:	Vid behov

Innehåll

Allmänt om delegering	4
Vidaredelegering	4
Begränsningar i delegering.....	4
Brådskande ärenden	5
Anmälan av delegationsbeslut till nämnd.....	5
Verkställighetsbeslut.....	5
Beslut som fattas utifrån av kommunstyrelsen antagna riktlinjer eller motsvarande	5
Delegationsförteckning	6
Ärenden gemensamma för samtliga nämnder.....	6
1. Personal.....	6
2. Ekonomi	6
3. Upphandling & inköp	7
4. Administrativa ärenden.....	8
5. Dataskyddsförordningen (GDPR)	10
Ärenden specifika för nämnden.....	11
6.1 Fastighetsförvaltning.....	11
6.2 Allmän platsmark.....	11
6.3 Trafik och parkering.....	12
6.4 Park och mark.....	14
6.5 Avfall	14

Allmänt om delegering

Delegation innebär att nämnden överför beslutanderätt, och därigenom ger någon i uppdrag att fatta beslut åt nämnden i specifika ärenden. Enligt 6 kap 37 § kommunallagen (KL) kan en nämnd uppdra åt ett utskott, en ledamot eller ersättare eller åt en anställd hos kommunen att besluta å nämndens vägnar i ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden. Beslutet gäller på samma sätt som om nämnden fattat beslutet och kan överklagas genom laglighetsprövning enligt 13 kap KL. Vissa beslut kan överklagas genom förvaltningsbesvär inom ramen för aktuell speciallagstiftning.

I utövandet av delegerad beslutanderätt fungerar delegaten som ombud för nämnden. Vid utövande av sitt delegationsuppdrag träder således delegaten in i nämndens ställe. Varje delegat ansvarar för att fatta beslut utifrån gällande styrdokument och lagrum inom respektive område. Delegaten ska överlämna delegerat ärende till nämnden för avgörande om ärendets beskaffenhet påkallar det. Utöver de beslut som finns förtecknade i denna delegationsordning kan nämnden delegera beslutsrätten i enskilda ärenden. Nämnden kan när som helst återkalla eller ändra ett givet delegationsuppdrag.

Vidaredelegering

Om nämnden uppdrar åt förvaltningschefen att fatta beslut, får nämnden enligt 7 kap § 6 kommunallagen, överlåta åt förvaltningschefen att i sin tur vidaredelegera beslutande rätten till annan anställd.

Begränsningar i delegering

Delegering får inte användas på ett sådant sätt att den rubbar nämndens övergripande ansvar för verksamheten. Enligt 6 kap. 38 § och 7 kap. 5 § kommunallagen får inte beslutanderätten delegeras i följande ärenden;

1. Ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet
2. Framställningar eller yttranden till fullmäktige liksom yttranden med anledning av att beslut av nämnden i dess helhet eller av fullmäktige har överklagats
3. Ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda, om de är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt
4. Ärenden som väckts genom medborgarförslag och som överlåtits till nämnden och vissa ärenden som anges i särskilda föreskrifter.
5. Ärenden som enligt lag eller annan författning inte får delegeras

Brådskande ärenden

Enligt 6 kap. 39 § kommunallagen får en nämnd uppdra åt ordföranden eller åt annan ledamot i nämnden att besluta i nämndens ställe i ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas.

Anmälan av delegationsbeslut till nämnd

Beslut som fattas med stöd av delegationsordningen ska anmälas till nämnden närmast följande sammanträde, detta avser samtliga delegationsbeslut även de som fattats med vidaredelegation. Anmälda delegationsbeslut redovisas under särskild paragraf i nämndens protokoll.

Delegaten har anmälningsskyldighet utifrån kommunallagens krav och nämndens beslut. Syftet med anmälningsskyldigheten är dels att tillgodose nämndens informations- och kontrollbehov, dels att se till att beslut vinner laga kraft

Verkställighetsbeslut

Utöver delegationsbeslut fattas så kallade verkställighetsbeslut inom nämndens verksamhet. Verkställighetsbeslut är beslut som fattas regelmässigt och som är förberedande eller verkställande åtgärder. Dessa beslut kräver ingen delegation och kan fattas av olika befattningshavare inom nämndens verksamhetsområden.

Verkställighetsbeslut omfattas inte av delegationsordningen och anmäls inte till nämnden.

Beslut som fattas utifrån av kommunstyrelsen antagna riktlinjer eller motsvarande

Kommunstyrelsen har antagit ett antal riktlinjer inom ett antal verksamhetsområden som även gäller för nämnderna. Beslut som fattas enligt dessa riktlinjer ska inte anmälas till nämnden som delegationsbeslut.

Delegationsförteckning

Ärenden gemensamma för samtliga nämnder

1. Personal

Arbetsgivarens ansvar och hur arbetsgivaren ska agera i olika situationer regleras i den arbetsrättsliga lagstiftningen och i kollektivavtal. Det grundläggande synsättet och de värderingar som styr Solna stads sätt att som arbetsgivare förhålla sig gentemot sin personal återfinns i Solna stads HR-policy och HR-strategi samt övriga riktlinjer och anvisningar inom området Arbetsgivare och lön.

Förvaltningschefen har det övergripande ansvaret för ekonomi- och personalfrågor inom fastställda budgetramar. Det innebär rätt att utan särskild delegation besluta i ärenden som rör anställning, löner, arbetstidsförläggning, disciplinåtgärder och dylikt (utom för egen del).

2. Ekonomi

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
2.1	Beslut om att bokföringsmässigt avskriva fordringar. Återrapportering till nämnd sker i sammanfattande form.		Enhetschef redovisning- och lön	Nej	
2.2	Beslut om avyttring av immateriella anläggningstillgångar samt maskiner och inventarier.		Ekonomichef stadsledningsförvaltningen	Nej	

3. Upphandling & inköp

Upphandling sker enligt lagen om offentlig upphandling (LOU) och enligt av kommunstyrelsen antagna riktlinjer för inköp och upphandling. Samtliga verksamheter ska följa ingångna ramavtal.

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
3.1	Beslut om att: - inleda upphandling - fastställa upphandlingsdokument gällande eget upphandlat avtal samt avtal avropat på ramavtal hos inköpscentral till ett upphandlingsvärde av högst 6 000 000 kr		Förvaltningschef	Nej	
3.2	Beslut om att: - tilldela kontrakt - avbryta upphandlingen gällande eget upphandlat avtal samt avtal avropat på ramavtal hos inköpscentral.		Förvaltningschef	Nej	
3.3	Beslut om att säga upp eller häva upphandlat avtal (gäller eget upphandlat avtal samt avtal avropat på ramavtal hos inköpscentral) till ett upphandlingsvärde av högst 6 000 000 kr		Förvaltningschef	Nej	

4. Administrativa ärenden

Nr	Ärende	Lagrums	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
Kommunallag, 2017:725 (KL)					
4.1	Beslut i ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas.	6 kap, 39 §	Ordförande Ersättare: Vice ordförande	Nej	
4.2	Rätt att överklaga beslut eller dom avseende ärenden beslutade på delegation.	7 kap. 5 §	Förvaltningschef	Ja	
4.3	Avge yttranden till länsstyrelse eller domstol i ärenden beslutade på delegation.	7 kap. 5 §	Förvaltningschef	Ja	
4.4	Beslut om vidaredelegering av beslutanderätten till annan anställd i kommunen, i den mån beslutanderätt enligt denna delegationsordning delegerats till förvaltningschef inom nämndens verksamhetsområde.	7 kap. 6 §	Förvaltningschef	Nej	
4.5	Teckna samverkansavtal och motsvarande med kommuner, landsting och motsvarande.		Förvaltningschef	Nej	

4.6	Utfärdande av fullmakt att föra nämndens talan inför domstol, andra myndigheter samt vid förrättningar av skilda slag.		Förvaltningschef	Ja	
Offentlighets- och sekretesslag, 2009:400 (OSL)					
4.7	Beslut att avslå begäran att lämna ut allmän handling eller att lämna ut med förbehåll.	6 kap. 1-5 §	Förvaltningschef	Ja	
4.8	Revidering av dokument- och informationshanteringsplaner för nämndens förvaltningsorganisation		Förvaltningschef	Ja	Efter samråd med stadsarkivet
Förvaltningslag, 2017:900 (FL)					
4.9	Ändra ett beslut som meddelats om beslutet är felaktigt på grund av att det tillkommit nya omständigheter eller av någon annan anledning.	37–39 §	Förvaltningschef	Ja	
4.10	Beslut om rättidsprövning och beslut att avvisa överklagande av beslut som kommit in för sent.	45 §	Förvaltningschef	Ja	

5. Dataskyddsförordningen (GDPR)

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
5.1	Beslut om att utse dataskyddsbud.		Förvaltningschef	Nej	
5.2	Beslut gällande den registrerades tillgång av personuppgifter.	Artikel 15	Förvaltningschef	Ja	
5.3	Beslut gällande rätt till rättelse av personuppgifter	Artikel 16	Förvaltningschef	Ja	
5.4	Beslut gällande rätt till radering av personuppgifter.	Artikel 17	Förvaltningschef	Ja	
5.5	Beslut gällande begränsning av behandling.	Artikel 18	Förvaltningschef	Ja	
5.6	Anmälningsskyldighet avseende rättelse eller radering av personuppgifter och begränsning av behandling.	Artikel 19	Förvaltningschef	Ja	
5.7	Beslut om rätt till dataportabilitet.	Artikel 20	Förvaltningschef	Ja	
5.8	Rätt att göra invändningar mot behandling.	Artikel 21	Förvaltningschef	Ja	
5.9	Beslut om personuppgiftsincident ska anmälas eller ej till tillsynsmyndighet eller registrerad.	Artikel 34–35	Förvaltningschef	Ja	
5.10	Teckna personuppgiftsbiträdesavtal med underbiträde.		Förvaltningschef	Nej	

Ärenden specifika för nämnden

6.1 Fastighetsförvaltning

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
Jordabalk (1970:994)					
6.1.1	Teckna avtal om tillfällig upplåtelse av fastighetsmark såsom nyttjanderättsavtal, rådighetsavtal eller liknande.	7 kap.	Förvaltningschef	Ja	

6.2 Allmän platsmark

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
6.2.1	Beslut om att bevilja eller avslå ansökan om schakttillstånd och om så krävs, begära säkerhet för beräknade kostnader för återställande av kommunens anläggningar.		Förvaltningschef	Ja	
6.2.2	Teckna avtal om tillfällig upplåtelse av mark såsom nyttjanderättsavtal, rådighetsavtal eller liknande		Förvaltningschef	Ja	
Ordningslagen (1993:1617)					
6.2.3	Lämna yttrande över ansökningar om nyttjande av offentlig plats	3 kap. 2 § och 15 §	Förvaltningschef	Ja	

6.3 Trafik och parkering

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
Trafikförordningen (1998:1276)					
6.3.1	Beslut om att bevilja eller avslå ansökan om trafikanordningsplan		Förvaltningschef	Ja	
6.3.2	Beslut om att ge Trafikverket delegation för att fatta beslut om dispenser av tunga och breda transporter s.k. förenklat samrådsförfarande		Förvaltningschef	Ja	
6.3.3	Besluta om permanenta lokala trafikföreskrifter	10 kap	Tekniska nämndens arbetsutskott	Nej	
6.3.4	Besluta om lokala trafikföreskrifter där tekniska nämnden fattat principbeslut och delegatens beslutanderätt endast innefattar tillämpning eller verkställighet av den antagna principen	10 kap	Förvaltningschef	Ja	
6.3.5	Besluta om tillfälliga lokala trafikföreskrifter upp till 6 månader	10 kap	Förvaltningschef	Ja	
6.3.6	Beslut om att bevilja eller avslå ansökan om undantag från bestämmelser	13 kap. 3 §	Förvaltningschef	Ja	
6.3.7	Beslut om att avslå ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrad	13 kap. 8 §	Tekniska nämndens arbetsutskott	Nej	

	eller återkalla utfärdade tillstånd				
6.3.8	Beslut om att bevilja ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrad	13 kap. 8§	Förvaltningschef	Ja	
6.3.9	Beslut om att avslå ansökan om nyttoparkering	13 kap. 4 §	Tekniska nämndens arbetsutskott	Nej	
6.3.10	Beslut om att bevilja ansökan om nyttoparkering	13 kap. 4 §	Förvaltningschef	Ja	
6.3.11	Beslut om att bevilja eller avslå ansökan om boendeparkering	10 kap. 2 §	Förvaltningschef	Ja	
6.3.12	Beslut om att bevilja eller avslå ansökan om boendeparkering där intyg eller likande krävs.	10 kap. 2 §	Förvaltningschef	Ja	
6.3.13	Besluta om föreskrifter om bärighetsklass BK1, BK3 och BK4	4 kap. 11 §	Tekniska nämndens arbetsutskott	Nej	
Lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.					
6.3.13	Förordnande av parkeringsvakt	§ 2.	Förvaltningschef	Ja	
Förordning (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall					
6.3.14	Beslut om flytt av fordon och fordonsvrak	16 § första stycket 2 och 18 § 1	Förvaltningschef	Ja	

6.4 Park och mark

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
Jaktförordning (1987:905)					
6.4.1	Beslut om att bevilja eller avslå ansökan om skyddsjakt	23 a §	Förvaltningschef	Ja	

6.5 Avfall

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
Lokala föreskrifter för Solna stads avfallshantering, TND/2021:908					
6.5.1	Beslut om anvisad hämtningsplats för hämtning av kommunalt avfall		Förvaltningschef	Ja	
6.5.2	Beslut om avvikelse från hämtningsintervall för allt kommunalt avfall utom för tömning av fettavskiljare		Förvaltningschef	Ja	
6.5.3	Beslut om uppehåll av hämtning av kommunalt avfall		Förvaltningschef	Ja	
6.5.4	Dispens för två eller fler abonnenter att använda gemensam behållare		Förvaltningschef	Ja	
6.5.5	Beslut om justering av avfallsabonnemang från gällande abonnemang		Förvaltningschef	Ja	

6.5.6	Beslut om att godkänna eller neka överenskommelse om att låta nyttjanderättshavare erlagga angivna avgifter i stället för fastighetsinnehavaren		Förvaltningschef	Ja	
Förordning (2022:1274) om producentansvar för förpackningar					
6.5.7	Beslut om att godkänna eller neka leverantörer auktorisation till fastighetsnära förpackningsinsamling		Förvaltningschef	Ja	
6.5.8	Beslut om att godkänna mindre justeringar av krav för auktorisation		Förvaltningschef	Ja	
6.5.9	Beslut om att säga upp eller häva auktorisationsavtal med leverantör för fastighetsnära förpackningsinsamling		Förvaltningschef	Nej	

SOLNA STAD

Tekniska nämndens delegationsordning

Dnr TND/2023:72



SOLNA STAD

DELEGATIONSORDNING – antas av nämnden

Reglerar vad nämnden har uppdragit åt en tjänsteperson, enskild ledamot eller utskott att besluta på nämndens vägnar i ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden.

Dokumenttyp:	Delegationsordning
Giltighetstid:	Tills vidare
Beslutande organ:	Tekniska nämnden
Beslutsdatum:	2022-02-22 § 11
Antagen till följd av lag:	Kommunallagen 6 kap. 44 §
Revisionsdatum:	–
Dokumentansvarig:	Förvaltningschef
Uppföljning:	Vid behov

Innehåll

Allmänt om delegering	4
Vidaredelegering	4
Begränsningar i delegering.....	4
Brådskande ärenden	5
Anmälan av delegationsbeslut till nämnd.....	5
Verkställighetsbeslut.....	5
Beslut som fattas utifrån av kommunstyrelsen antagna riktlinjer eller motsvarande	5
Delegationsförteckning	6
Ärenden gemensamma för samtliga nämnder.....	6
1. Personal.....	6
2. Ekonomi	6
3. Upphandling & inköp	7
4. Administrativa ärenden.....	8
5. Dataskyddsförordningen (GDPR)	10
Ärenden specifika för nämnden.....	11
6.1 Fastighetsförvaltning.....	11
6.2 Allmän platsmark.....	11
6.3 Trafik och parkering.....	12
6.4 Park och mark.....	14
6.5 Avfall	14

Allmänt om delegering

Delegation innebär att nämnden överför beslutanderätt, och därigenom ger någon i uppdrag att fatta beslut åt nämnden i specifika ärenden. Enligt 6 kap 37 § kommunallagen (KL) kan en nämnd uppdra åt ett utskott, en ledamot eller ersättare eller åt en anställd hos kommunen att besluta å nämndens vägnar i ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden. Beslutet gäller på samma sätt som om nämnden fattat beslutet och kan överklagas genom laglighetsprövning enligt 13 kap KL. Vissa beslut kan överklagas genom förvaltningsbesvär inom ramen för aktuell speciallagstiftning.

I utövandet av delegerad beslutanderätt fungerar delegaten som ombud för nämnden. Vid utövande av sitt delegationsuppdrag träder således delegaten in i nämndens ställe. Varje delegat ansvarar för att fatta beslut utifrån gällande styrdokument och lagrum inom respektive område. Delegaten ska överlämna delegerat ärende till nämnden för avgörande om ärendets beskaffenhet påkallar det. Utöver de beslut som finns förtecknade i denna delegationsordning kan nämnden delegera beslutsrätten i enskilda ärenden. Nämnden kan när som helst återkalla eller ändra ett givet delegationsuppdrag.

Vidaredelegering

Om nämnden uppdrar åt förvaltningschefen att fatta beslut, får nämnden enligt 7 kap § 6 kommunallagen, överlåta åt förvaltningschefen att i sin tur vidaredelegera beslutande rätten till annan anställd.

Begränsningar i delegering

Delegering får inte användas på ett sådant sätt att den rubbar nämndens övergripande ansvar för verksamheten. Enligt 6 kap. 38 § och 7 kap. 5 § kommunallagen får inte beslutanderätten delegeras i följande ärenden;

1. Ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet
2. Framställningar eller yttranden till fullmäktige liksom yttranden med anledning av att beslut av nämnden i dess helhet eller av fullmäktige har överklagats
3. Ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda, om de är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt
4. Ärenden som väckts genom medborgarförslag och som överlåtits till nämnden och vissa ärenden som anges i särskilda föreskrifter.
5. Ärenden som enligt lag eller annan författning inte får delegeras

Brådiskande ärenden

Enligt 6 kap. 39 § kommunallagen får en nämnd uppdra åt ordföranden eller åt annan ledamot i nämnden att besluta i nämndens ställe i ärenden som är så brådiskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas.

Anmälan av delegationsbeslut till nämnd

Beslut som fattas med stöd av delegationsordningen ska anmälas till nämnden närmast följande sammanträde, detta avser samtliga delegationsbeslut även de som fattats med vidaredelegation. Anmälda delegationsbeslut redovisas under särskild paragraf i nämndens protokoll.

Delegaten har anmälningsskyldighet utifrån kommunallagens krav och nämndens beslut. Syftet med anmälningsskyldigheten är dels att tillgodose nämndens informations- och kontrollbehov, dels att se till att beslut vinner laga kraft

Verkställighetsbeslut

Utöver delegationsbeslut fattas så kallade verkställighetsbeslut inom nämndens verksamhet. Verkställighetsbeslut är beslut som fattas regelmässigt och som är förberedande eller verkställande åtgärder. Dessa beslut kräver ingen delegation och kan fattas av olika befattningshavare inom nämndens verksamhetsområden.

Verkställighetsbeslut omfattas inte av delegationsordningen och anmäls inte till nämnden.

Beslut som fattas utifrån av kommunstyrelsen antagna riktlinjer eller motsvarande

Kommunstyrelsen har antagit ett antal riktlinjer inom ett antal verksamhetsområden som även gäller för nämnderna. Beslut som fattas enligt dessa riktlinjer ska inte anmälas till nämnden som delegationsbeslut.

Delegationsförteckning

Ärenden gemensamma för samtliga nämnder

1. Personal

Arbetsgivarens ansvar och hur arbetsgivaren ska agera i olika situationer regleras i den arbetsrättsliga lagstiftningen och i kollektivavtal. Det grundläggande synsättet och de värderingar som styr Solna stads sätt att som arbetsgivare förhålla sig gentemot sin personal återfinns i Solna stads HR-policy och HR-strategi samt övriga riktlinjer och anvisningar inom området Arbetsgivare och lön.

Förvaltningschefen har det övergripande ansvaret för ekonomi- och personalfrågor inom fastställda budgetramar. Det innebär rätt att utan särskild delegation besluta i ärenden som rör anställning, löner, arbetstidsförläggning, disciplinåtgärder och dylikt (utom för egen del).

2. Ekonomi

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
2.1	Beslut om att bokföringsmässigt avskriva fordringar. Återrapportering till nämnd sker i sammanfattande form.		Redovisningschef	Nej	
2.2	Beslut om avyttring av immateriella anläggningstillgångar samt maskiner och inventarier.		Ekonomichef stadsledningsförvaltningen	Nej	

3. Upphandling & inköp

Upphandling sker enligt lagen om offentlig upphandling (LOU) och enligt av kommunstyrelsen antagna riktlinjer för inköp och upphandling. Samtliga verksamheter ska följa ingångna ramavtal.

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
3.1	<p>Beslut om att:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inleda upphandling - fastställa upphandlingsdokument gällande eget upphandlat avtal samt avtal avropat på ramavtal hos inköpscentral till ett upphandlingsvärde av högst 6 000 000 kr 		Förvaltningschef	Nej	
3.2	<p>Beslut om att:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tilldela kontrakt - avbryta upphandlingen gällande eget upphandlat avtal samt avtal avropat på ramavtal hos inköpscentral. 		Förvaltningschef	Nej	
3.3	<p>Beslut om att säga upp eller häva upphandlat avtal (gäller eget upphandlat avtal samt avtal avropat på ramavtal hos inköpscentral) till ett upphandlingsvärde av högst 6 000 000 kr</p>		Förvaltningschef	Nej	

4. Administrativa ärenden

Nr	Ärende	Lagrums	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
Kommunallag, 2017:725 (KL)					
4.1	Beslut i ärenden som är så brådskande att nämndens avgörande inte kan avvaktas.	6 kap, 39 §	Ordförande Ersättare: Vice ordförande	Nej	
4.2	Rätt att överklaga beslut eller dom avseende ärenden beslutade på delegation.	7 kap. 5 §	Förvaltningschef	Ja	
4.3	Avge yttranden till länsstyrelse eller domstol i ärenden beslutade på delegation.	7 kap. 5 §	Förvaltningschef	Ja	
4.4	Beslut om vidaredelegering av beslutanderätten till annan anställd i kommunen, i den mån beslutanderätt enligt denna delegationsordning delegerats till förvaltningschef inom nämndens verksamhetsområde.	7 kap. 6 §	Förvaltningschef	Nej	
4.5	Teckna samverkansavtal och motsvarande med kommuner, landsting och motsvarande.		Förvaltningschef	Nej	

4.6	Utfärdande av fullmakt att föra nämndens talan inför domstol, andra myndigheter samt vid förrättningar av skilda slag.		Förvaltningschef	Ja	
Offentlighets- och sekretesslag, 2009:400 (OSL)					
4.7	Beslut att avslå begäran att lämna ut allmän handling eller att lämna ut med förbehåll.	6 kap. 1-5 §	Förvaltningschef	Ja	
4.8	Revidering av dokument- och informationshanteringsplaner för nämndens förvaltningsorganisation		Förvaltningschef	Ja	Efter samråd med stadsarkivet
Förvaltningslag, 2017:900 (FL)					
4.9	Ändra ett beslut som meddelats om beslutet är felaktigt på grund av att det tillkommit nya omständigheter eller av någon annan anledning.	37–39 §	Förvaltningschef	Ja	
4.10	Beslut om rättidsprövning och beslut att avvisa överklagande av beslut som kommit in för sent.	45 §	Förvaltningschef	Ja	

5. Dataskyddsförordningen (GDPR)

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
5.1	Beslut om att utse dataskyddsbud.		Förvaltningschef	Nej	
5.2	Beslut gällande den registrerades tillgång av personuppgifter.	Artikel 15	Förvaltningschef	Ja	
5.3	Beslut gällande rätt till rättelse av personuppgifter	Artikel 16	Förvaltningschef	Ja	
5.4	Beslut gällande rätt till radering av personuppgifter.	Artikel 17	Förvaltningschef	Ja	
5.5	Beslut gällande begränsning av behandling.	Artikel 18	Förvaltningschef	Ja	
5.6	Anmälningsskyldighet avseende rättelse eller radering av personuppgifter och begränsning av behandling.	Artikel 19	Förvaltningschef	Ja	
5.7	Beslut om rätt till dataportabilitet.	Artikel 20	Förvaltningschef	Ja	
5.8	Rätt att göra invändningar mot behandling.	Artikel 21	Förvaltningschef	Ja	
5.9	Beslut om personuppgiftsincident ska anmälas eller ej till tillsynsmyndighet eller registrerad.	Artikel 34–35	Förvaltningschef	Ja	
5.10	Teckna personuppgiftsbiträdesavtal med underbiträde.		Förvaltningschef	Nej	

Ärenden specifika för nämnden

6.1 Fastighetsförvaltning

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
Jordabalk (1970:994)					
6.1.1	Teckna avtal om tillfällig upplåtelse av fastighetsmark såsom nyttjanderättsavtal, rådighetsavtal eller liknande.	7 kap.	Förvaltningschef	Ja	

6.2 Allmän platsmark

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
6.2.1	Beslut om att bevilja eller avslå ansökan om schakttillstånd och om så krävs, begära säkerhet för beräknade kostnader för återställande av kommunens anläggningar.		Förvaltningschef	Ja	
6.2.2	Teckna avtal om tillfällig upplåtelse av mark såsom nyttjanderättsavtal, rådighetsavtal eller liknande		Förvaltningschef	Ja	
Ordningslagen (1993:1617)					
6.2.3	Lämna yttrande över ansökningar om nyttjande av offentlig plats	3 kap. 2 § och 15 §	Förvaltningschef	Ja	

6.3 Trafik och parkering

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
Trafikförordningen (1998:1276)					
6.3.1	Beslut om att bevilja eller avslå ansökan om trafikanordningsplan		Förvaltningschef	Ja	
6.3.2	Beslut om att ge Trafikverket delegation för att fatta beslut om dispenser av tunga och breda transporter s.k. förenklat samrådsförfarande		Förvaltningschef	Ja	
6.3.3	Besluta om permanenta lokala trafikföreskrifter	10 kap	Tekniska nämndens arbetsutskott	Nej	
6.3.4	Besluta om lokala trafikföreskrifter där tekniska nämnden fattat principbeslut och delegatens beslutanderätt endast innefattar tillämpning eller verkställighet av den antagna principen	10 kap	Förvaltningschef	Ja	
6.3.5	Besluta om tillfälliga lokala trafikföreskrifter upp till 6 månader	10 kap	Förvaltningschef	Ja	
6.3.6	Beslut om att bevilja eller avslå ansökan om undantag från bestämmelser	13 kap. 3 §	Förvaltningschef	Ja	
6.3.7	Beslut om att avslå ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrad	13 kap. 8 §	Tekniska nämndens arbetsutskott	Nej	

	eller återkalla utfärdade tillstånd				
6.3.8	Beslut om att bevilja ansökan om parkeringstillstånd för rörelsehindrad	13 kap. 8§	Förvaltningschef	Ja	
6.3.9	Beslut om att avslå ansökan om nyttoparkering	13 kap. 4 §	Tekniska nämndens arbetsutskott	Nej	
6.3.10	Beslut om att bevilja ansökan om nyttoparkering	13 kap. 4 §	Förvaltningschef	Ja	
6.3.11	Beslut om att bevilja eller avslå ansökan om boendeparkering	10 kap. 2 §	Förvaltningschef	Ja	
6.3.12	Beslut om att bevilja eller avslå ansökan om boendeparkering där intyg eller likande krävs.	10 kap. 2 §	Förvaltningschef	Ja	
6.3.13	Besluta om föreskrifter om bärighetsklass BK1, BK3 och BK4	4 kap. 11 §	Tekniska nämndens arbetsutskott	Nej	
Lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.					
6.3.13	Förordnande av parkeringsvakt	§ 2.	Förvaltningschef	Ja	
Förordning (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall					
6.3.14	Beslut om flytt av fordon och fordonsvrak	16 § första stycket 2 och 18 § 1	Förvaltningschef	Ja	

6.4 Park och mark

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
Jaktförordning (1987:905)					
6.4.1	Beslut om att bevilja eller avslå ansökan om skyddsjakt	23 a §	Förvaltningschef	Ja	

6.5 Avfall

Nr	Ärende	Lagrum	Delegat	Möjlighet till vidaredelegering	Kommentar
Lokala föreskrifter för Solna stads avfallshantering, TND/2021:908					
6.5.1	Beslut om anvisad hämtningsplats för hämtning av kommunalt avfall		Förvaltningschef	Ja	
6.5.2	Beslut om avvikelse från hämtningsintervall för allt kommunalt avfall utom för tömning av fettavskiljare		Förvaltningschef	Ja	
6.5.3	Beslut om uppehåll av hämtning av kommunalt avfall		Förvaltningschef	Ja	
6.5.4	Dispens för två eller fler abonnenter att använda gemensam behållare		Förvaltningschef	Ja	
6.5.5	Beslut om justering av avfallsabonnemang från gällande abonnemang		Förvaltningschef	Ja	

6.5.6	Beslut om att godkänna eller neka överenskommelse om att låta nyttjanderättshavare erlägga angivna avgifter i stället för fastighetsinnehavaren		Förvaltningschef	Ja	
-------	---	--	------------------	----	--



Tekniska förvaltningen

Tjänsteskrivelse

2023-08-28
TND/2023:801

Återrapportering av uppdrag om översyn av parkeringsavgifter och tider för servicedagar

Förslag till beslut

Tekniska nämnden godkänner åtterrapporering av uppdrag om översyn av parkeringsavgifter och tider för servicedagar.

Tekniska nämnden överlämnar följande förslag om reviderade taxor och avgifter till kommunstyrelsen för beslut i kommunfullmäktige:

- Avgifterna för besöksparkering fastställs enligt följande:
 - Taxa A (bostadsgator) 15 kr/timme, med en maxavgift på 120 kr för helt dygn.
 - Taxa B (arbetsplatsgator) 25 kr/timme.
 - Taxa C (centrumgator) 25 kr/timme.
 - Taxa D (motorcykelparkering) 5 kr/timme, med en maxavgift på 40 kr för helt dygn.
 - Innehavare av parkeringstillstånd för rörelsehindrade är undantagna från ovan angivna avgifter.

- Avgifterna för boendeparkering fastställs enligt följande:
 - Avgiften för 30-dygnsbiljett fastställs till 450 kr.
 - Avgiften för 90-dygnsbiljett fastställs till 1 350 kr.
 - Avgiften för dygnsbiljett (24 timmar) fastställs till 50 kr och därefter 5 kr/timme.
 - Avgiften för 30-dygnsbiljett för motorcykel och moped klass I fastställs till 150 kr.
 - Avgiften för 90-dygnsbiljett för motorcykel och moped klass I fastställs till 450 kr.
 - Avgiften för dygnsbiljett (24 timmar) för motorcykel och moped klass I fastställs till 20 kr och därefter 2 kr/timme.

- Avgift för nyttoparkering fastställs enligt följande:
 - Årsavgiften för nyttoparkeringstillståndet fastställs till 10 000 kr.
 - Avgiften för fordonsbyte fastställs till 400 kr.

- Felparkeringsavgifter fastställs enligt följande:
 - För mindre trafikstörande uppställning av fordon utan att erlägga avgift på avgiftsbelagd p-plats fastställs till 600 kr.
 - För trafikstörande/hindrande uppställning av fordon exempelvis vid parkering i strid mot gällande föreskrifter avseende förbud att parkera, servicedag etc. fastställs till 900 kr.



- För trafikfarlig/hindrande uppställning av fordon exempelvis vid förbud mot att stanna, i cykelkörfält, i reserverad p-plats för rörelsehindrad, i busshållplats och andra liknande förseelser fastställs till 1 300 kr.
- Samtliga ovan angivna avgifter gäller från och med 1 januari 2024.

Tekniska nämnden beslutar att förvaltningen ska arbeta med en successiv minskning av antalet bostadsgator som har servicetider som börjar kl.7:00. I stället ska andra serviceintervaller tillämpas på dessa gator.

Tekniska nämnden beslutar att förvaltningen ska se över lämpligheten att införa boendeparkering nattetid där boendeparkering idag inte tillämpas. Där så är lämpligt ska boendeparkering nattetid införas.

Tekniska nämnden ger förvaltningen i uppdrag att, i samverkan med Bostadsstiftelsen Signalisten, gradvis återföra ansvaret för de parkeringsplatser som har daguthyrning till förvaltningens ansvar och att reglera om dessa till boende- och besöksparkeringar. Även parkeringsområden med hög vakansgrad som Signalisten administrerar ska överföras till förvaltningen och omvandlas till boende- och besöksparkeringar.

Bakgrund

I Solna stads verksamhetsplan och budget för 2023 fick tekniska nämnden och kommunstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av parkeringsavgifter och tider för servicedagar.

Senast staden reviderade parkeringsavgifterna var 2019 och befolkningen, antalet arbetsplatser och besöksnäringen har fortsatt att växa. Tekniska förvaltningen har, tillsammans med stadsledningsförvaltningen, genomfört en översyn av parkeringssystemet i Solna och arbetat fram ett förslag till reviderad taxa för parkering och felparkeringsavgifter, vissa regelförändringar för tillämpning av boendeparkering, omfattning av uthyrning av parkeringsplatser samt justerade servicetider.

Översyn av parkeringssystemet gällande taxor och utbud

Som grund för förslaget om justerade taxor, avgifter och utbud kopplade till parkering har förvaltningen gjort en genomlysning och utifrån ett antal aspekter om trafikens ordnande presenteras föreslagna åtgärder. Aspekterna belyses ingående i Bilaga 1 - Översyn av Solna stads parkeringssystem.

Servicetidernas omfattning

Gällande tider för servicedagar har förvaltningen analyserat nuläget utifrån medborgares önskemål och vilket servicetidsutbud som idag tillämpas. Servicedagar används i Solna stad för att tillgängliggöra gator för servicearbeten, drift och underhåll. Vinterväghållningen utgår i stor utsträckning ifrån hur servicedagarna är utformade.



Utifrån synpunkter och analys av nuläget har förvaltningen noterat att vissa medborgare ansett det vara en obekväm omständighet att det på bostadsgator i hög utsträckning förekommer servicetider som inleds kl.7:00 på morgonen. Devisen att det ska vara lätt att göra rätt uppfylls inte av att Solnabor behöver ställa väckarklockan på tidig morgon enbart för att flytta sitt parkerade fordon. Av den anledningen kommer förvaltningen att börja fasa ut denna reglering och i stället tillämpa andra intervall för servicetider. Eftersom det är nästan 400 gatuavsnitt i Solna som har servicetid som inleds kl.7:00 kommer arbetet att begränsa sig till bostadsgator och ske successivt snarare än genom en total omställning av servicetiderna.

Förvaltningen kan vidare konstatera att möjligheterna till semesterparkering för boende är tillgodosedda genom det sedan tidigare beslutade undantaget av juli månad från servicetiderna.

Slutsatser av översynen

Syftet med de föreslagna åtgärderna är att effektivisera markanvändningen i Solna, underlätta möjligheten att hitta lediga gatuparkeringsplatser och att parkeringsanläggningar på kvartersmark ska nyttjas i högre grad. För att öka framkomligheten och tillgängligheten föreslås justeringar av avgifter för besöksparkering, boendeparkering, nyttoparkering och felparkering samt att det införs en avgift (Taxa D) för de särskilt anordnade motorcykelparkeringsplatserna som i dagsläget är avgiftsfria.

För innehavare av parkeringstillstånd för rörelsehindrade föreslås att parkeringen fortsättningsvis ska vara avgiftsfri på kommunala parkeringar.

För att främja regelefterlevnad, framkomlighet och trafiksäkerhet på stadens gator föreslås att felparkeringsavgifterna justeras. Med justeringen så harmoniserar avgifterna även mot angränsande kommuners nivåer.

De parkeringar som Signalisten idag administrerar som förhyrda dagsparkeringar föreslås helt, men i etapper, att övergå till Solna stad för att omvandlas till platser för boende och besökare. Nuvarande konstruktion med delat ansvar för parkeringarna är komplicerat ur drift-, underhålls-, skyltnings- och övervakningssynpunkt. En gradvis övergång till Solna stads ansvar innebär effektivare användande av platserna och ökad tillgänglighet för boende och besökare. Det finns även parkeringsanläggningar inom Signalistens uthyrningsbestånd som har höga andelar vakanser. Dessa, eller delar av dessa, bör övergå till att regleras som boende- och besöksparkering vilket lämpligast görs i stadens regi.

Som ytterligare en åtgärd för ökad tillgänglighet och effektivare nyttjande av parkeringsplatser kommer förvaltningen att se över införande av boendeparkering nattetid på centrala och andra parkeringsplatser där boendeparkering idag inte förekommer.

För att underlätta Solnabornas livspussel och för att göra det lätt att göra rätt kommer det ske en successiv utfasning av servicetider med start kl.7:00 på bostadsgator. Dessa gator kommer i stället att få någon av de andra tidsintervall som tillämpas i staden. Arbetet med utfasningen kommer att planeras och genomföras av Tekniska förvaltningen och baseras på en effektivisering av driftverksamheten samt synpunkter från medborgare.



Handlingar

Bilaga 1 – Översyn av Solna stads parkeringssystem

Bilaga 2 - Felparkeringsavgift, typ av överträdelse

Beslutet ska expedieras till:

Kommunstyrelsen

Catarina Ericsson
Förvaltningschef

David Nordin
Stadsmiljöchef

Översyn av Solna stads parkeringssystem

2023-08-28



SOLNA STAD

Sammanfattning

Solna växer och det skapar många nya möjligheter men ställer också nya krav för att vara en attraktiv, framkomlig och trafiksäker stad. Visionen är att staden ska ha en trygg och levande stadsmiljö. Denna vision återspeglas i stadens trafikplan som slår fast att staden ska prioritera fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer vad gäller tillgänglighet, ytanspråk och framkomlighet i gaturummet.

Genom olika parkeringsåtgärder kan olika kommunala mål nås som till exempel mål om ett levande centrum och mål om en attraktiv stadsmiljö. Det kan också handla om god tillgänglighet till parkeringsplatser och framkomlighet på gatan. Syftet med parkeringsavgifter på allmän platsmark är "trafikens ordnande". Lag 1957:259 ger kommuner rätt att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. Kommunen har ett väghållaransvar, vilket innebär en säkerställd trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet på stadens gator. Detta innebär att avgift kan användas för att möjliggöra fler parkeringsplatser genom ökad omsättning eller styra trafiken på allmän platsmark. Vad som är allmän platsmark regleras i detaljplan. Vid parkering mot en avgift på allmän platsmark är det utifrån likabehandlingsprincipen vilket innebär att all parkering sker utifrån samma förutsättning och fordon betalar således samma avgift som anges. Undantag från denna princip kan dock göras för rörelsehindrade, boende och näringsidkare (nyttoparkering). Ett annat sätt att styra trafiken är att reglera utbudet av parkeringsplatser som finns på platsen.

Tekniska förvaltningen har bedömt och konstaterat att parkeringsplatser på allmän platsmark stundtals ligger nära ett gränsvärde för belägningsgrad om ca 80% vilket kan göra det svårt för besökare eller medborgare som vill göra serviceärende i kommunen att hitta ledig parkeringsplats. För att öka omsättningen på parkeringsplatserna och med det göra det lättare till angöring och parkering finns det behov av att justera parkeringsavgifterna i de tre taxeorrådena samt att införa en avgift för MC-parkering. Besöksparkeringsavgifterna föreslås höjningar för att uppnå ökad omsättning och för att uppfylla andra kommunala målsättningar som formulerats i styrdokument.

En annan förklaring till en hög parkeringsbeläggning är att avgiften för boendeparkeringsavgift är låg i jämförelse med besöksparkeringsavgiften och parkeringsavgifter på privata fastigheter. Medborgare använder möjligheten att parkera sitt fordon på allmänna gator i stället för på privata fastigheter om det

kommunala parkeringserbjudandet är för konkurrenskraftigt gentemot det egna parkeringsalternativet. Boendeparkeringsavgifterna föreslås i likhet med besöksparkeringen att höjas med syfte att styra bilparkering från allmän plats till privata parkeringsanläggningar. För 30-dygnsbiljetter föreslås en höjning med 50 kr och den tidigare mängdrabatten för en 90-dygnperiod föreslås att slopas.

Vidare föreslås också en ny avgift för boendeparkering för MC på 150 kronor per månad och fordon.

För att främja trafiksäkerhet, framkomlighet och regelefterlevnad föreslås att felparkeringsavgifterna justeras. De nya nivåerna föreslås bli 600 kr, 900 kr och 1 300 kr. De nya nivåerna harmoniserar därmed också bättre till angränsande och likvärdiga kommuner.

Priset för ett nyttoparkeringstillstånd föreslås justeras till 10 000 kr/år och fordonsbyte för nyttoparkeringstillstånd föreslås justeras till 400 kr.

De nya taxe- och avgiftsnivåerna föreslås gälla från och med 1 januari 2024.

Förhyrd parkering på mark som ägs av staden administreras sedan en tid av Signalisten. Tekniska förvaltningen föreslår att delar av denna uthyrning tas tillbaka till att regleras av staden i syfte att tillgängliggöra fler platser för boende och besökare. En gradvis överföring av de s.k. dagparkeringarna samt parkeringsanläggningar med låg uthyrningsgrad bör ske i samråd med Signalisten.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	2
Innehållsförteckning.....	4
1. Bakgrund.....	5
1.1 Parkeringens roll i trafiksystemet.....	7
1.2 En översiktlig parkeringstaxonomi.....	7
1.3 Gatuparkering och besöksparkering.....	8
2. Varför behöver parkeringstaxan ses över?.....	9
2.1 Trafikstyrningsmedel (tillgänglighetshöjning).....	9
2.2 Trafikreglerande effekter.....	10
2.3 Behov av överflyttning till yteffektiva transportmedel.....	11
2.4 Kommunala målsättningar.....	12
2.5 Effekt på näringslivet.....	13
2.6 Social och ekonomisk hållbarhet.....	13
2.7 Behov av parkeringsavgifter i relation till privata parkeringar.....	14
2.8 Effekt på trafiksäkerheten - Nollvisionen.....	14
3. Taxor för Besöksparkering.....	14
3.1 Nuläge.....	14
3.2 Omvärldsbevakning.....	15
3.3 Rekommendationer.....	16
4. Taxor för Boendeparkering.....	17
4.1 Nuläge.....	17
4.2 Omvärldsbevakning.....	17
4.3 Boendeparkering på kvartersmark.....	18
4.5 Boendeparkeringens omfattning.....	19
4.6 Rekommendationer.....	19
5. Taxa för nyttoparkering.....	20
5.1 Omvärldsbevakning.....	20
5.2 Rekommendationer.....	20
6. Felparkeringsavgifter.....	20
6.1 Omvärldsbevakning.....	21
6.2 Rekommendationer.....	21
7. Förhyrd parkering.....	22
7.1 Förhyrd dagparkering.....	22
7.2 Parkeringsområden med hög vakansgrad.....	22
7.3 Rekommendationer.....	23
8. Motorcykelparkering.....	23
8.1 Omvärldsbevakning.....	23
8.2 Rekommendationer.....	24
Referenser.....	26

1. Bakgrund

Solna stad är en av de snabbast växande kommunerna i Stockholmsregionen och målsättningen i översiktsplanen är att bygga ca 800 nya lägenheter per år. Stadsmiljön blir mer varierad och får fler målpunkter som kan nås till fots och cykel och ger underlag till en frekvent och kapacitetsstark kollektivtrafik. Samtidigt pågår en förändring av gatornas karaktär från trafikleder till stadsgator. Gatans roll som mötesplats och ökad framkomlighet för kollektivtrafik, gång, cykel och godsfordon med hög beläggning av därför viktiga delar av stadens trafikplan. Reglering i form av taxenivåer är ett verktyg för att stödja denna utveckling i staden.

Såväl kvartersmark som gatumark är mycket värdefull och staden bör aktivt prioritera hur marken ska användas för att uppnå olika mål inom stadsbyggnad och trafik. Parkering tar mycket mark i anspråk och hindrar alternativ användning av marken såsom bebyggelse, rörlig trafik, alternativa trafikslag samt grönska och rekreation. Gatan behöver stödja alla dess funktioner i olika utsträckningar men när markparkering prioriteras över andra funktioner är det viktigt att denna parkering används på ett sätt som ger maximal nytta för samhället.

Solna stads trafikplan slår fast att staden ska prioritera fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer vad gäller tillgänglighet, ytanspråk och framkomlighet i gaturummet. Prissättning och tidsreglering är verktyg som kan användas för att styra mot målet och öka tillgängligheten till parkering på allmän platsmark. En mer aktiv reglering av gatuparkering bidrar till effektivare nyttjande av gatuytan, vilket främjar och förbättrar framkomligheten i staden.

Parkeringsavgifter används för att öka omsättningen på parkeringsplatser och säkerställa att det alltid finns lediga parkeringsplatser tillgängliga. Parkeringsavgifter kan också användas till att aktivt påverka färdmedelsval. Denna utredning är genomförd i syfte att identifiera lämpliga avgiftsnivåer på bilparkeringar i Solna i syfte att skapa en god sammanvägd tillgänglig och attraktiv stadsmiljö. Utredningen fokuserar på ekonomiska verktyg; taxa för boende- och besöksparkering, felparkeringsavgifter samt avgift för nyttoparkeringstillstånd.

Med tillväxt och befolkningsökning riskerar trängsel att drabba alla trafikanter i varierande omfattning. Det leder till att de allmänna ytorna måste användas effektivt och motsvara rätt funktion. Det är en av anledningarna till att staden i nuläget ställer krav på att behovet av parkeringsplatser ska tillgodoses på kvartersmark genom att tillämpa en parkeringsnorm. Dessa krav ska kompletteras med mobilitetslösningar i den möjligaste mån. I äldre bebyggelse där det är svårt att lösa parkering på kvartersmark är boendeparkeringstillstånd ett sätt att hantera behovet.

Som underlag till utredningen finns en kunskapssammanställning som i huvudsak beskriver generella effekter av reglering och avgifter på bilparkeringar samt en omvärldsbevakning och rekommendation på nya parkeringsavgifter i staden.

Solna stad har behov av att se över avgiftsnivåer i syfte att förbättra framkomlighet och tillgängligheten i staden. Fem olika områden har identifierats som i behov av genomlysning och förändring

- Taxor för boendeparkering
- Taxor för besöksparkering
- Motorcykelparkering
- Felparkeringsavgifter
- Nyttoparkering

Solna, ingår, tillsammans med Stockholm och Sundbyberg, i det som i regionplaneringen benämns som den centrala regionkärnan. Omvärldsanalysen har fokuserat på dessa angränsande kommuner och utgör en viktig del av rapporten.



Figur 1. Den centrala regionkärnan enl. RUFs. Källa: http://rufs.se/globalassets/h/publikationer/2018/rufs2050_webb.pdf

1.1 Parkeringens roll i trafiksystemet

Som med all annan trafik och resande, baseras parkering på en så kallad ”härledd efterfrågan”, det vill säga människor kommer inte till attraktiva platser för att parkera, utan de kommer för att handla, jobba, bo osv. Parkering möjliggör tillgänglighet för en resa som sker med egen bil.

Det samlade utbudet av parkeringsplatser på gatu- och tomtmark, dvs både inom allmän platsmark och inom fastigheter, utgör en integrerad del av stadens trafiksystem och måste hanteras i sitt sammanhang.

Det finns flera olika åtgärder som används för att upprätthålla en attraktiv och framkomlig stadsmiljö. Parkeringsreglering är, tillsammans med trängselskatt och taxan för kollektivtrafik, ett av de viktigaste styrinstrumenten som storstäder och mellanstora städer har för att uppnå en hållbar balans i trafiksystemet.

Parkering har breda kopplingar till många andra frågor kring stadens utveckling, men det kan sammanfattas i tre problembeskrivningar om varför det är viktigt att ha en samlad policy:

- Parkering tar plats – på gatan och kvartersmark – för vilket det finns andra konkurrerande användningsområden.
- Parkering kostar pengar – att anlägga och underhålla, och har därmed påverkan på såväl fastighetsekonomi som offentlig och privat ekonomi.
- Parkering bidrar till trängsel genom alstring av bilresor samt söktrafik.

1.2 En översiktlig parkeringstaxonomi

Parkeringar har tre huvudsakliga funktioner: långtidsförvaring av bilen vid innehavarens bostad, halvlångtidsparkering till exempel vid arbetet och korttidsparkering under ett visst ärende till exempel vid en inköpsresa eller utträttande av ärenden. När gatumark används för lång- eller halvlångtidsparkering vid bostaden eller arbetet kommer den i konflikt med behov av korttidsparkeringar. Konflikt sker även med andra viktiga funktioner med behov av tillgång till kantsten, till exempel angöring med taxi, lastning och lossning av gods, gatuhållning och snöröjning som exemplifieras i figuren nedan.



Figur 2. Kantstens konkurrerande funktioner som beskrivs i framkomlighetsstrategin.

Gatuparkering står för uppskattningsvis en tredjedel av Solnas totala bilparkeringsbestånd och är den del för vilken tekniska nämnden har ansvar. Övriga delar består av:

- Privata bilparkeringar inom fastigheter, reserverade för de som bor eller jobbar i fastigheten.
- Halvoffentliga bilparkeringar kopplade till en viss funktion, till exempel en butik, köp- eller nöjescentrum.
- Offentliga men privatägda bilparkeringar, dvs besöksparkeringar på kvartersmark som är öppna för alla.

1.3 Gatuparkering och besöksparkering

Donald Shoup på UCLA har undersökt kantstensparkering i 20 amerikanska städer och konstaterat att den oftast hade lägre eller ingen avgift jämfört med parkering i garage eller på tomtmark, vilket bjuder in till att söka parkering på gatumark. Shoup har visat att sökning efter gatuparkering är en stor bidragande faktor till trängsel i amerikanska städernas vägtransportsystem. En tumregel är att varje kvarter ska ha minst en ledig parkeringsplats per kvarter för att eliminera söktrafik.

En KTH-studies rekommendation för att tillämpa denna kunskap i svenska förhållande och samtidigt styra parkering från gatumark till kvartersmark förespråkar att:

- Parkeringsavgifter på gatumark bör vara lika höga eller högre än för parkering på kvartersmark, ovan och under jord. Avgiften bör vara tillräckligt hög för att hålla söktrafiken till ett minimum, vilket uppskattas till ungefär 85 procents beläggning jämnt fördelat över gatanätet. Detta kan kräva en mycket mer detaljerad tariff med många fler prisnivåer och tidsperioder än idag.

2. Varför behöver parkeringstaxan ses över?

År 2021 uppdaterade Solna stad sin parkeringspolicy och tog fram en ny trafikplan med utgångspunkt från stadens vision, översiktsplan och klimatstrategi. Av visionen och översiktsplanen framgår att Solna stad ska fortsätta att växa och utvecklas hållbart för alla Solnabor. Staden ska ha en levande och trygg stadsmiljö, en tät stadsstruktur med ett modernt transportsystem och blandad bebyggelse bestående av bostäder, arbetsplatser och service med närhet till storstad, natur och kultur.

Senast staden uppdaterade taxe- och avgiftsnivåer var 2019. Av den anledningen bör taxenivåer ses över i syfte att avspegla stadens nya styrande dokument samt vara i paritet med angränsande och likvärdiga kommuners nivåer. Ett lämpligt tidsperspektiv att se över parkeringssystemet är inom ett 4-5-årsintervall.

Nedan belyses effekter av justering av taxor utifrån olika perspektiv. De trafikreglerande effekterna utifrån syftet beskrivs likväl som åtgärdernas relation till kommunala målformuleringar. Sociala och samhällsekonomiska effekter belyses samt inverkan på näringslivet.

2.1 Trafikstyrningsmedel (tillgänglighetshöjning)

Som Sveriges till ytan tredje minsta (19 km²) och som en av de mest tätbebyggda kommunerna måste hushållning råda med den tillgängliga marken. Det finns en rad olika behov och funktioner som behöver samsas och interagera på dessa begränsade ytor. Bostäder, arbetsplatser, handel och kultur är exempel på verksamheter som har behov av parkering och både invånare och besökare behöver kunna nå sin målpunkt. För att kunna styra den tid ett fordon står parkerad, så att så många som möjligt ska kunna hitta en parkering vid behov, används parkeringsavgifter.,

En justering av avgifter kan bidra till att öka rotationen av fordon och på så sätt frigöra fler parkeringsplatser i det allmänna gaturummet. En uppjustering av parkeringsavgifterna på allmän platsmark skulle generellt sett medföra en ökad rotation, vilket medför en ökad tillgänglighet för angöring och parkering.

Genom en höjning av avgiften för boendeparkering förväntas de som har möjlighet att parkera i garage och på kvartersmark till större del utnyttja den möjligheten. Det i sin tur medför att tillgången till lediga parkeringsplatser på gatemark kan förbättras men på sikt även frigöra ytor som kan användas för mer kapacitetsstarka färdmedel eller att ytorna kan användas för andra funktioner som förädlar stadsmiljön (dagvattenhantering, uteserveringar, sittbänkar, planteringar med mera).

Parkeringsavgifterna på besöksparkering är en nödvändighet för att styra trafiken och därför är det skillnad på avgiftsnivåerna i olika delar av Solna. Ju mer attraktiv en parkering är desto högre bör taxan vara. Vilket också tillämpas idag med differentierade taxor för t.ex. bostadsgator kontra centrumgator.

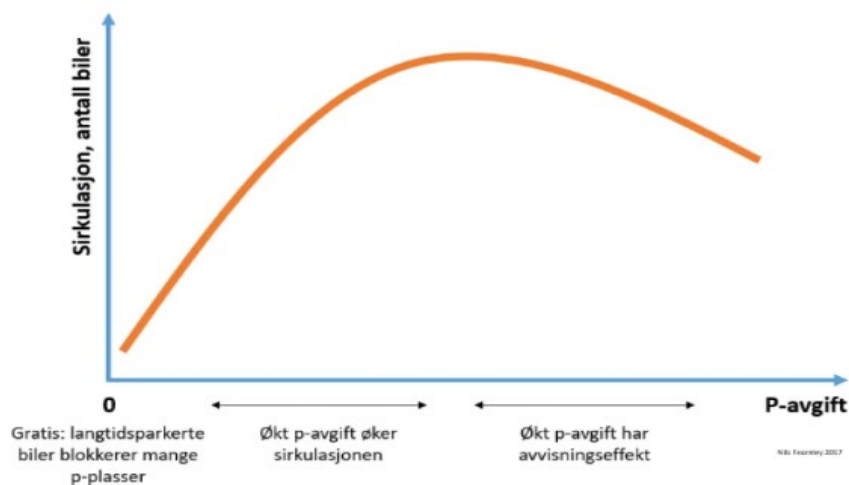
En justering av avgifterna bör alltså göras för att öka antalet parkeringsmöjligheter, så att det allmänna gaturummet blir mer tillgängligt – ju fler lediga platser, desto mindre felparkeringar och söktrafik. En justering av parkeringsavgifterna på allmän platsmark förväntas medföra en ökad rotation bland fordon, vilket i sin tur leder till en ökad tillgänglighet för angöring och parkering.

2.2 Trafikreglerande effekter

Parkeringsavgifter har en trafikstyrande effekt som kan vara lika stor som trängselskatter. Det är svårt att påverka färdmedelsandelar utan ekonomiska styrmedel som parkeringsavgifter och trängselskatt. Avgiftsnivån på bilparkeringar avgör i stor utsträckning vilket transportmedel människor väljer.

När kostnaden för parkering upplevs som hög, påverkar det kollektivtrafikens relativa attraktivitet genom att bilen inte längre framstår som det ekonomiskt bästa alternativet för lika många pendlare. Man kan därmed förvänta sig en överflyttning till kollektivtrafiken bland till exempel arbetspendlare. En sådan överflyttning är också i linje med de kommunala målen för trafiken.

Efterfrågeelasticiteten för besöksparkering ligger kring $-0,2$, vilket innebär att besökare till andra mål än arbetsplatser inte är särskilt känsliga för höjningar eller sänkningar av avgifter. Det betyder att parkeringsavgifter inte är en avgörande faktor för besökarens beslut att parkera bilen och det tar relativt lång tid innan avgiften får en avvisande effekt. Priset på parkering har däremot större inverkan på arbetspendlare och kan påverka färdmedelsval och målgruppens val av parkeringsyta (Tyréns, 2020).



Figur 3. Grafen visar hur utebliven parkeringsavgift medför långtidsparkering som upptar gaturummet, en höjd avgift som ökar cirkulationen samt en ytterligare höjning som verkar avvisande mot att ta bilen. Källa: Hansen m.fl., 2017, utklipp ur Tyréns 2020.

2.3 Behov av överflyttning till yteffektiva transportmedel

Enligt Boverket är tillgången på parkeringsplatser en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för resmönstret. Det innebär att det finns stora möjligheter att använda parkering som ett styrmedel för hållbar stadsutveckling. I Solna behandlas parkeringsfrågor integrerat med den övergripande planeringen i kommunen. Avvägningen mellan olika intressen hanteras genom en sammanhållen parkeringspolicy som utgår från områdesvisa bedömningar av närhet till kollektivtrafik och projektspecifika förutsättningar och mobilitetsåtgärder.

Prissättning, tidreglering och tillgång på kantstensparkering är verktyg som kan användas för att styra mot målet om ökat kollektivtrafikresande. En mer aktiv reglering av gatuparkering bidrar till effektivare nyttjande av gatuytan, vilket främjar och förbättrar framkomligheten i staden.

Differentiering av parkeringsavgifterna med högre parkeringsavgifter i centrumområden och lägre parkeringsavgifter i bostadsområden tillämpas redan i Solna. Att minska antalet bilparkeringsplatser i närheten av målpunkternas entréer leder till att de andra trafikslagen blir tidsmässigt mer konkurrenskraftiga. Denna strategi leder också till att de tidigare parkeringsytorna kan användas för att skapa mötesplatser, välkomnande entréer eller kanske till cykelparkering.

Stadens nya parkeringsnorm innebär ett lägre utbud av parkeringsplatser vid nya etableringar och fokus ligger för på mobilitetslösningar i direkt anslutning till projektet i syfte att främja hållbart resandet. För en hållbar utveckling av stadskärnan och för att undvika trängsel i samband med minskat parkeringsutbud och en större dagbefolkning krävs en överflyttning till yteffektiva transportmedel.

Förändringar av resvanor sker dock inte över en natt utan kräver ett långsiktigt proaktivt arbete från stadens sida. Staden behöver arbeta med parkeringsavgifter i kombination med mobility management (åtgärder för att främja hållbara transporter genom att förändra resenärers attityder och beteenden). På så vis kan det skapas en överflyttning till andra transportmedel och möjliggöra att trafik- och parkeringssystemet blir välfungerande även under kommande år.

Utän en långsiktighet i arbetet för överflyttning till andra transportmedel finns det framöver risk för framkomlighetsproblem i vägnätet och låg tillgänglighet i de centrala delarna.

2.4 Kommunala målsättningar

Justerade avgifter för parkering bedöms bidra till strategier och måluppfyllelse i en rad styrdokument i kommunen. I Solna stads översiktsplanen beskrivs hur Solna ska utvecklas fram till år 2030. Ny bebyggelse ska tillkomma genom förtätning med målsättningen att åstadkomma ett effektivt markutnyttjande för att minska bilberoendet. Staden är också positiv till andra insatser för att hitta effektivare former för resandet.

Solna stads vision

Solna ska vara en sammanhållen och levande stad som växer och utvecklas hållbart för alla Solnabor. Staden kännetecknas av trygghet och öppenhet, där allas potential tas tillvara. Vi erbjuder kunskap kreativitet och upplevelser som ökar regionens attraktionskraft.

Styrdokument	Bäring på parkeringsfrågorna
Översiktsplan och vision	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Staden ska ha en levande och trygg stadsmiljö. ➤ Solna ska växa på ett ekonomisk, miljömässigt och socialt hållbart sätt. ➤ Staden i den fysiska planeringen ska arbeta för att minska behovet av resor med bil.
Trafikplanen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Minska behovet av resor och transporter med bil. ➤ Fortsätt utveckla gång- och cykelinfrastrukturen.
Klimatstrategin	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Staden ska vara klimatneutral år 2045.
Parkeringsnormen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Staden är positiv till andra insatser för att hitta effektivare former för resande till exempel bilpooler, lånecyklar och andra former av Mobility Management. ➤ Avgifter används som ett styrmedel för att leda önskad målgrupp till rätt yta. ➤ Bilparkering på gata avses i första hand för tillfällig angöring/korttid, i andra hand för boende, och i sista hand för anställda.

	<p>I dokumentationen kring parkeringsnormen finns riktlinjer och strategier för resande och parkering i Solna stad. Följande ställningstagande görs:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Förändring av trafikanternas resvanor behövs för att förbättra framkomligheten. ➤ Minskning av de mindre nödvändiga bilresorna. ➤ Pendling till och från arbetsplatserna bör i större utsträckning ske med kollektiva färdmedel. ➤ Kraven på parkeringsplatserna vid arbetsplatserna ses över i syfte att minska pendling med bil.
--	--

2.5 Effekt på näringslivet

Ur ett näringslivsperspektiv och av det vi hör från företagen, så är parkeringssituationen redan mycket ansträngd i Solna. Många upplever att det inte finns tillgång till tillräckligt många parkeringsplatser och att bristen påverkar kompetensförsörjning och möjligheter till tillväxt, men också att kunna locka hit fler hyresgäster (enligt fastighetsägare). Det finns även en aspekt till, att företagare kan komma att välja bort Solna som en plats för att etablera sitt företag på om parkeringsfrågan blir en för stor utmaning.

För att gynna handeln ska det vara en förhållandevis snabb rotation på parkeringsplatserna så att fler kan besöka stadskärnan. Regleringar på parkeringar som säkerställer detta har en positiv effekt på stadskärnans verksamheter inom handel, kultur och nöje etc. (SKR, 2021).

Detta utredningsförslag går i linje med detta tankesätt och bör därmed långsiktigt vara gynnsamt för näringslivet. Om de förändrade regleringarna/taxenivåer även ger minskad trafik inom stadskärnan resulterar det i en mer attraktiv centrummiljö, vilket vanligen får fler att vistas i centrum och på sikt ökar näringarnas intäkter.

2.6 Social och ekonomisk hållbarhet

Tillgång till boendeparkering betraktas ofta som en rättighet trots att den till sin natur är ett avsteg från likabehandlingsprincipen som annars alltid ska råda när en kommun reglerar trafik och parkering. Subventionerad parkering bidrar till att fler väljer att äga bil vilket i sin tur ökar behovet av parkeringsplatser.

Boendeparkering är ett attraktivt val för boende i Solna vilket i sin tur kan leda till att parkeringsplatser inom fastigheter är svåra att hyra ut och i vissa fall omvandlas till andra, mer lönsamma användningar, med resultat att hela parkeringsutbudet minskar.

När parkeringsavgifter inte motsvarar drift- och underhållskostnaderna resulterar det i att icke-bilägare är med och finansierar en funktion för enbart bilägare. I Solna

torde självfinansieringsgraden dock vara ganska hög, men en exakt uträkning är inte gjord i samband med den här utredningen.

2.7 Behov av parkeringsavgifter i relation till privata parkeringar

En huvudprincip i svensk parkeringspolitik är att långtidsparkerings i största möjliga utsträckning skall ske på tomtmark och att gatumark reserveras för den rörliga trafiken samt korttidsparkering kopplad till denna.

SKR publicerade i oktober 2021 en rapport som beskriver att avgiftsregleringen på allmän platsmark behöver regleras i relation till bilplatser på kvartersmark, dvs även privat parkering. Risken är annars att det skapas en ojämn beläggning där avgiftsfri eller parkering med låg avgift blir överbelagd och parkeringar med högre avgift blir underbelagda. Dagens boendeparkeringsavgift för tre månader på gatan motsvarar ungefär en månadsavgift på nybyggd kvartersmark i Solna. Detta är en stor skillnad och gör att många väljer att parkera på gatan vilket bidrar till lägre framkomlighet i gaturummet. Prissättningen bör göras så att de platser som finns på kvartersmark är fyllda och att det finns lediga platser på gatan vid de tider och platser där det behövs.

2.8 Effekt på trafiksäkerheten - Nollvisionen

Solna stads vision eftersträvaren levande och trygg stadsmiljö, vilket i sin tur kan kopplas vidare till den nationella nollvisionen, som är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen lydelse är *”På sikt ska ingen behöva dödas eller allvarligt skadas inom vägtransport-systemet”*.

För att nollvisionen skall uppnås krävs ett delat ansvar för trafiksäkerheten. En viktig del ligger hos kommunerna såsom väghållare med ansvar på utformning, skötsel och användning. Felparkeringsavgifter behöver vara höga nog för att verka avskräckande i syfte att minska antalet felparkerade bilar vid korsningspunkter, nära övergångsställen eller vid andra platser i syfte att minimera potentiella olyckor.

3. Taxor för Besöksparkering

I detta kapitel beskrivs dagens taxor och områden för besöksparkering i Solna samt vilka förändringar av dagens system som rekommenderas.

3.1 Nuläge

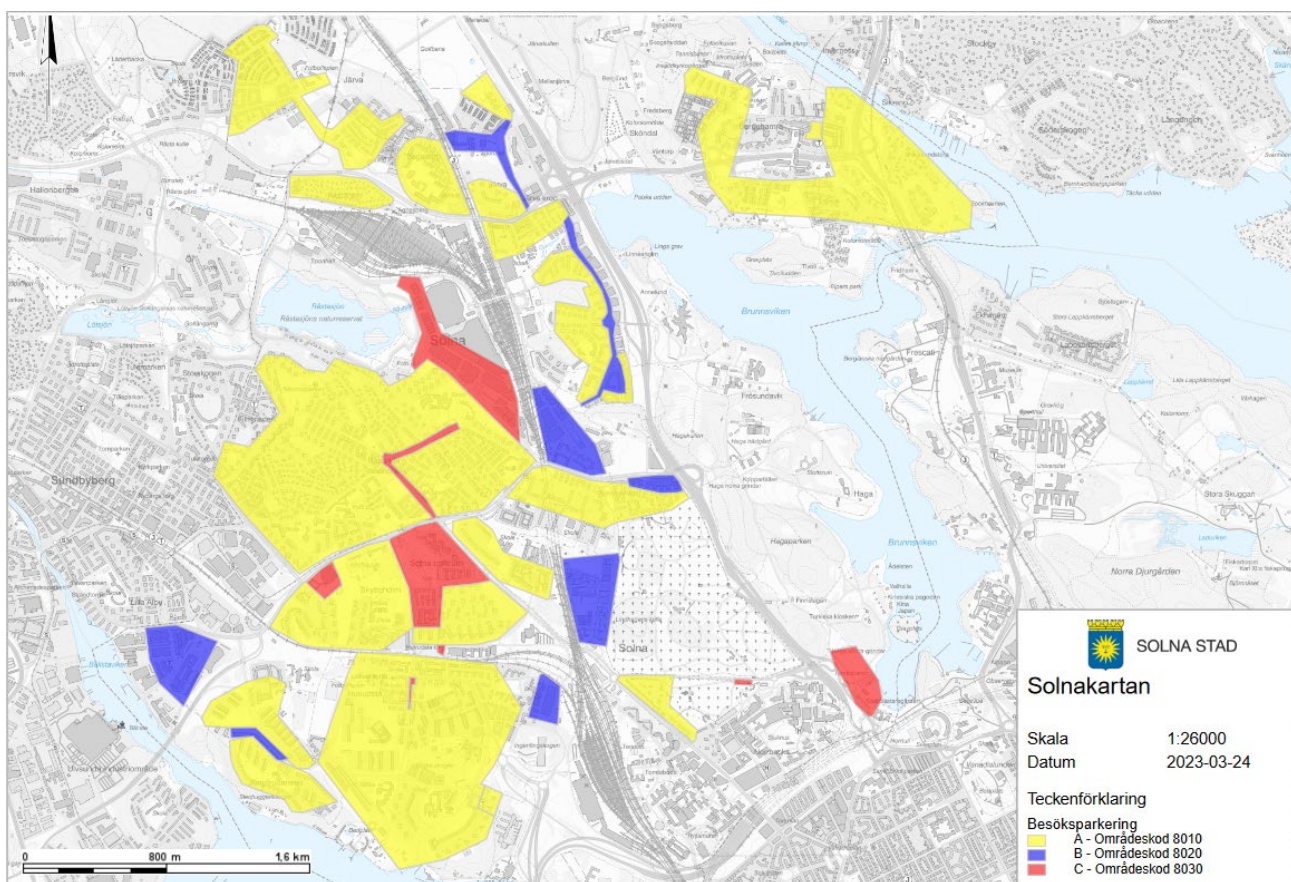
Staden har tre taxeområden för besöksparkering som fastställdes år 2019.

- Taxa A (Områdeskod 8010), avgift för besöksparkering på bostadsgator är 12 kronor per timme (med en maxgräns på 96 kronor per dygn).
- Taxa B (Områdeskod 8020), avgift för besöksparkering på arbetsplatsgator är 20 kronor per timme.

- Taxa C (Områdeskod 8030), avgift för besöksparkering på centrumgator är 20 kronor per timme.

De flesta parkeringsplatser ligger inom Taxeområde A, markerat gult i kartan nedan. Parkeringar som i huvudsak används av verksamheter, Taxa B, är inom blå zon och de i centrum- eller stationsnära lägen är i röd zon (Taxa C). Även parkering nära Stockholm, där parkeringstrycket är högre, hämnar inom röd zon.

Figur 4 nedan visar utdrag från Solnakartan som redovisar var de olika parkeringszonerna med tillhörande taxa är belägna i staden. Mer info: <https://www.solna.se/boende--miljo/parkera-i-solna/besoksparkering>



Figur 4. Karta över taxezonernas indelning i Solna.

3.2 Omvärldsbevakning

Tabellen nedan redovisar Solnas parkeringsavgifter för besöksparkering jämfört med angränsande kommuner i den centrala regionkärnan.

Kommun	Zon	Avgift
Solna	Zon A	12 kr/tim
	Zon B	20 kr/tim
	Zon C	20 kr/tim
Sundbyberg	Zon B	30 kr/tim
	Zon C	20 kr/tim
	Zon E	15 kr/tim
Stockholm	Taxeområde 1, City	55 kr/tim
	Taxeområde 2, City, Gamla stan	31/20 kr/tim
	Taxeområde 3, Vasastan, Östermalm, Kungsholmen, Södermalm, Hammarby sjöstad	20/15 kr/tim
	Taxeområde 4, Ekhagen, Traneberg, Stora Essingen, Midsommarkransen, Årsta, Enskede och Hammarbyhöjden	10 kr/tim
	Taxeområde 5, Riksby, Bromma, Hägersten och Bagarmossen	5 kr/tim

Tabell 1. Besöksparkeringsavgifter i Solna och angränsande kommuner.

3.3 Rekommendationer

Besöksparkering anges ofta som en förutsättning för en fungerande handel, genom att samma plats kan används av fler personer för fler ärenden än om den ockuperades av ett fordon hela dagen. Fler fordonsrörelser leder å andra sidan till mer trafik, trängsel och utsläpp, som försämrar de stadskvaliteter som gör platsen attraktiv.

Stations- och centrumnära parkeringar i Solna är begränsad resurs som har hög efterfrågan. Det finns inte tillräcklig många platser för att alla som vill få plats ska kunna få det. Ambitionen i staden är att belägningsgraden inte bör överstiga 85% under ett dygn. Detta i syfte att minimera söktrafik och skapa en trafiksäker stadsmiljö med mindre utsläpp.

Av den anledningen föreslås att parkeringsavgifterna justeras i de tre taxezonerna, genom en höjning med 25%.

Föreslagen taxeändring påverkar endast kostnaden i de befintliga parkeringszonerna och innebär ingen omskyltning eller annan förändring i

gatumiljön vid införandet. Det huvudsakliga syftet är att säkerställa en god beläggningsgrad och tillgänglighet.

4. Taxor för Boendeparkering

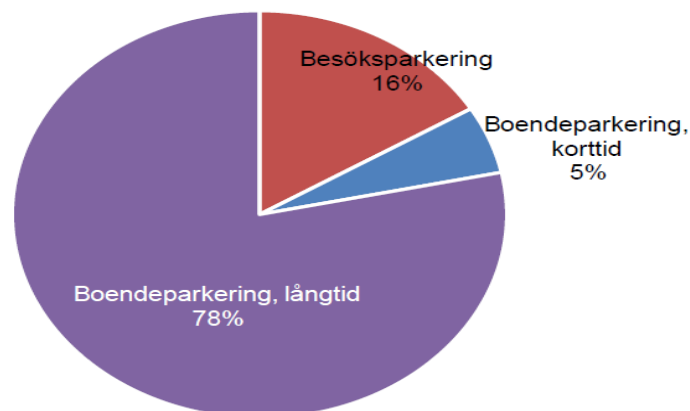
I detta kapitel beskrivs dagens villkor och avgifter för boendeparkering i Solna, jämförelse med närliggande kommuner och på kvartersmark samt rekommendationer för nya avgifter.

4.1 Nuläge

Ett boendeparkeringstillstånd innebär att boende i Solna erbjuds en lägre parkeringsavgift på allmän platsmark samt parkering i mån av plats. Innehavare av boendeparkeringstillstånd får betala denna lägre taxa på samtliga parkeringsplatser i kommunen med tilläggstavla ”Boende Solna”. Boendetaxan är i dagsläget utformad med följande avgiftsnivåer: en 90-dygnsbiljett kostar 1 000 kr, en 30-dygnsbiljett kostar 400 kr och en dygnsbiljett kostar 40 kr och därefter 4 kr/tim.

Figur 5 nedan visar att det är en stor del av parkeringskapaciteten i Solna som används till boendeparkering.

Kapacitetsnyttjande (genomsnitt vecka)



Figur 5: Utnyttjande av parkeringskapacitet i Solna, exklusive ledig kapacitet (Trivector, 2019)

4.2 Omvärldsbevakning

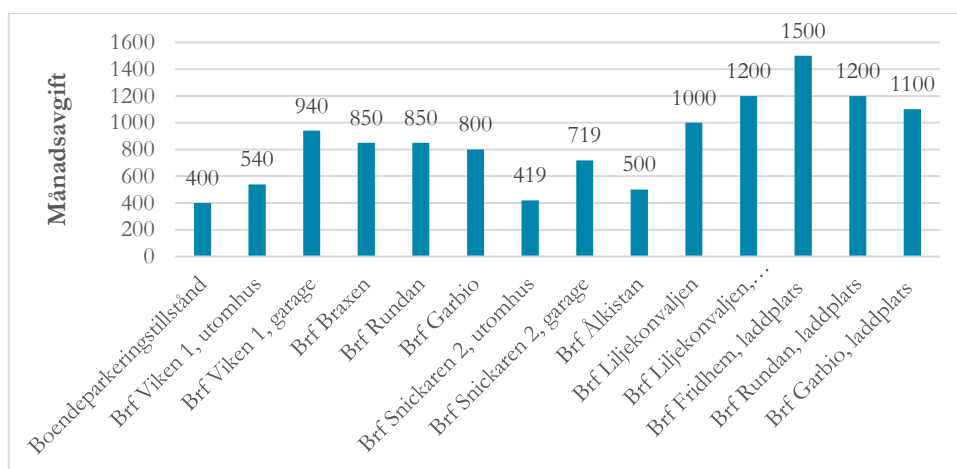
En genomgång av boendeparkeringsavgifter i angränsande kommuner i den centrala regionkärnan visar att Solna har relativt låga boendeparkeringsavgifter.

Kommun	Typ av biljett / Område	Avgift
Solna	90 dygn	1 000 kr
	30 dygn	400 kr
	1 dygn	40 kr
	timme (utöver ett dygn)	4 kr
Sundbyberg	Månad	750 kr
Stockholm	Taxeområde 1, City	-
	Taxeområde 2, City, Gamla stan	75 kr/dygn, 1 100 kr/mån
	Taxeområde 3, Vasastan, Östermalm, Kungsholmen, Södermalm, Hammarby sjöstad	75 kr/dygn, 1 100 kr/mån
	Taxeområde 4, Ekhagen, Traneberg, Stora Essingen, Midsommarkransen, Årsta, Enskede och Hammarbyhöjden	35 kr/dygn, 500 kr/mån
	Taxeområde 5, Riksby, Bromma, Hägersten och Bagarmossen	20 kr/dygn, 300 kr/mån

Tabell 2. Boendeparkeringsavgifter i Solna och angränsande kommuner

4.3 Boendeparkering på kvartersmark

För att se vilken strukturerande effekt boendeparkeringsavgiften i Solna behöver även beaktas vilka avgifter som tillämpas på kvartersmark. Figuren nedan visar att månadsavgiften för boendeparkering på allmän platsmark är lägre, och i många fall är betydligt lägre, än vad det kostar att parkera på privata fastigheter i Solna. Relationerna är dock inte helt jämförbara då det i en månadshyra på kvartersmark ofta innebär att en specifik plats är dedikerad för den som hyr den. Detta gäller inte för ett boendeparkeringsstillstånd i Solna där plats inte garanteras, men väl en lägre taxa för parkeringen. Till boendeparkeringsstillståndet favör ligger dock att det är tillämpligt inom hela det geografiska området som utgör Solna stad. En allt för stor obalans mellan avgifter på kvartersmark och allmän plats får till följd att fler väljer att parkera ute på gatan.



Figur 6. Parkeringsavgifter hos vissa privata bostadsrättsfastigheter i Solna i jämförelse med boendeparkeringsstillstånd.

Boendeparkeringens låga avgift gör att kommuninvånare sannolikt använder möjligheten att parkera sitt fordon på allmän gata i stället för parkering på kvartersmark, där avgiften oftast är högre. Detta i sin tur minskar incitamenten för exploatörer att vilja bygga parkering i garage om boende ändå hellre nyttjar billig parkering på gata.

4.5 Boendeparkeringens omfattning

Boendeparkering tillämpas primärt i områden med hög andel bostäder. I centrumområden, platser med mycket näringsverksamhet i bottenvåning samt i områden med hög koncentration av arbetsplatser tillämpas normalt inte boendeparkering, utan platserna är dedikerade för besöksparkering. Nuvarande reglering begränsar sig till att antingen ständigt vara boendeparkering eller att inte tillämpas alls. Det finns dock en möjlighet att reglera så att boendeparkering kan tillämpas vid vissa tider på dygnet, t.ex. så att näringslivet inte blir drabbat av långtidsuppställda fordon framför butikslokaler men att platserna ändå kommer till användning nattetid.

4.6 Rekommendationer

För att höja efterfrågan på parkering på kvartersmark bör staden höja boendeparkeringsavgiften. Detta skulle innebära att den prisskillnaden mellan boendeparkering och parkering på kvartersmark minskar, och att attraktiviteten att välja egen parkering framför allmän ökar.

I befintligt bestånd i Solna är det dock inte alla fastigheter som har möjlighet till parkering på egen fastighet, därav kan avgiften heller inte sättas allt för hög.

Solna är ensam kommun att erbjuda en slags mängdrabatt vid köp av en längre period än 30 dygn. Detta på en redan förhållandevis låg boendeparkeringsavgift. Förslaget som läggs är att slopa denna mängdrabatt och att ny avgift för en 30-dygnperiod blir 450 kr. Ett dygn bör kosta 50 kr och efterföljande avgift 5 kr/tim. På så sätt justeras dygnstaxan på motsvarande sätt som besöksparkeringen och en 30-dygnperiod får en något lägre höjning (12,5%) men i gengäld slopas mängdrabatten.

För att öka utbudet av boendeparkering kan en översyn göras av de platser där boendeparkering ej tillämpas för att se om det vore lämpligt att tillföra boendeparkering nattetid. Det här är en reglering som inte använts tidigare i Solna, men den är helt juridiskt möjlig. Med en nattlig boendeparkering tillgängliggörs stora ytor för Solnabor som är i behov av boendeparkering. Markanvändningen effektiviseras av att platserna inte står tomma, utan att det sker på bekostnad av den omsättning av parkerade fordon som är eftersträvt för näringslivet.

5. Taxa för nyttoparkering

Företag eller organisationer som bedriver omfattande verksamhet i Solna kan ansöka om särskilt parkeringstillstånd för nyttoparkering. Tillstånd beviljas till företag som använder serviceutrustade fordon eller fordon som transporterar gods i samband med service. Tillståndet gäller den verksamhet och det fordon som angivits i ansökan och medger avgiftsfrihet på avgiftsbelagd parkering i 2 timmar samt möjlighet att parkera fordon på parkeringsförbud i 2 timmar. Priset för ett nyttoparkeringstillstånd är i nuläget 7 500 kronor per år. Pris för fordonsbyte är 300 kr. Utfärdat tillstånd återköps inte. I skrivande stund finns drygt 100 aktiva nyttoparkeringstillstånd i Solna.

5.1 Omvärldsbevakning

Kommun	Avgift	Kommentar
Solna	7 500 kr/år	
Sundbyberg	9 000 kr/år	
Stockholm	17 000 kr/år	kl 7–19
	22 000 kr/år	dygnet runt

Tabell 3. Nyttoparkeringsavgifter i Solna och angränsande jämförbara kommuner.

5.2 Rekommendationer

Avgiften för nyttoparkeringstillstånd föreslås höjas med 10 000 kr/år för att återspegla dess förmåner och värde samt för att harmonisera med angränsande kommuner. Pris för fordonsbyte föreslås höjas från 300 kr till 400 kr.

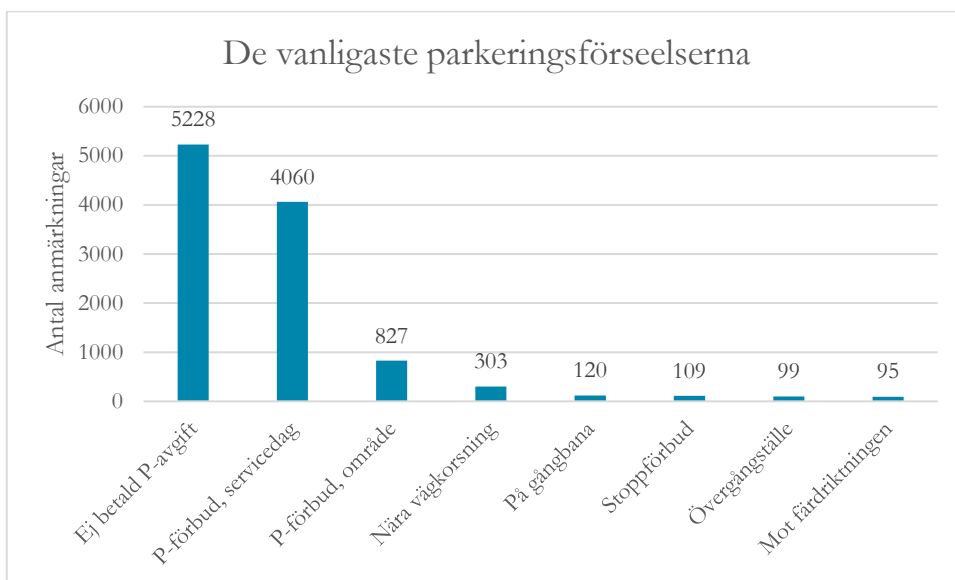
6. Felparkeringsavgifter

I Solna finns tre olika belopp vid parkeringsanmärkning. Beloppen som anges beror på vilken förseelse föraren gjort sig skyldig till.

I generella drag utgår felparkeringsavgifterna från detta:

- Avgiften 500 kronor utfärdas om du inte betalar på avgiftsbelagd parkeringsplats.
- Avgiften 750 kronor utfärdas om du parkerar där det inte är tillåtet att parkera
- Avgiften 1 200 kronor utfärdas om du stannar där det inte är tillåtet att stanna

En mer exakt beskrivning av förseelsernas art anges i Bilaga 2 – Felparkeringsavgift, typ av överträdelse.



Figur 7. De åtta främst förekommande fallen av parkeringsförseelser i Solna under perioden januari till april 2023.

Felparkeringsavgifter har syftet att åstadkomma regelefterlevnad. De flesta parkeringsanmärkningar som utfärdades i Solna under perioden januari till april 2023 gällde förseelsen ej betald parkeringsavgift (5 228 anmärkningar) samt parkering på servicedag (4 060 anmärkningar).

Det höga antalet utfärdade parkeringsanmärkningar gällande dessa båda förseelser indikerar att beloppet kan ha uppfattats som så lågt att det ansågs vara värt att chansa på att inte flytta bilen under servicedag eller att betala parkeringsavgift. För att felparkeringsavgiften ska fungera behöver den vara höga nog för att verka avskräckande. Målsättningen bör vara att antalet utfärdade felparkeringsavgifter ska minska, dvs att regelefterlevnaden på stadens gator ökar.

6.1 Omvärldsbevakning

Tabell 4 redovisar att av de angränsande kommunerna med liknande karaktär som Solna ligger högre i felparkeringsavgift. Även i jämförelse med kommuner längre ut från regionkärnan ligger Solna i nivå eller lägre gällande felparkeringsavgifter.

Solna	500 kr	Sundbyberg	600 kr	Stockholm	900 kr
	750 kr		900 kr		1 100 kr
	1 200 kr		1 200 kr		1 300 kr

Tabell 4. Nivåer för felparkeringsavgifter i Solna och angränsande likvärdiga kommuner.

6.2 Rekommendationer

Den låga felparkeringsavgiften för ej erlagd avgift i jämförelse med grannkommunerna kan ha en påverkan på antalet parkeringsanmärkningar i Solna.

Antalet skulle kunna minska med en liknande avgift för parkeringsanmärkning som grannkommunerna.

Felparkeringsavgifterna föreslås justeras till 600 kr, 900 kr respektive 1 300 kr i syfte att höja regelefterlevnaden samt för att främja trafiksäkerhet och framkomlighet.

7. Förhyrd parkering

I Solna finns drygt 4 000 parkeringsplatser för personbilar på stadens mark eller i stadens parkeringsgarage för långtidsuthyrning. De förhyrda parkeringsplatserna hyrs ut av Signalisten. Därför föreslår inte denna utredning några justeringar av dessa avgifter.

7.1 Förhyrd dagparkering

Vissa parkeringsplatser i Solna delas mellan olika användare under dygnet. Dagparkering innebär att parkeringsplatsen enbart hyrs ut vardagar mellan kl. 07 och 18. Övrig tid gäller avgift och i vissa fall boendeparkering. Ansvaret för parkeringen är alltså delad mellan Solna stad och Signalisten, vilket är komplicerat ur drift-, underhålls-, skyltnings- och övervakningssynpunkt. Eftersom platserna dagtid är öronmärkta för enskilda individer är omsättningen mycket låg. Om hyresgästen inte nyttjar sin plats en viss dag förblir marken outnyttjad.

Nedanstående lista visar de förhyrda dagparkeringar som i dagsläget finns.

- 1) Bergshamra skola
- 2) Sunnanskolan
- 3) Fridhemsskolan/Parkskolan
- 4) Bagartorpsskolan
- 5) Solna gymnasium
- 6) Förskolan Charlottenburg
- 7) Ekensbergsvägen
- 8) Skytteholms IP
- 9) Skytteholmsskolan
- 10) Alphyddevägen
- 11) Ängkärsskolan
- 12) Granbackaskolan
- 13) Kulturskolan (Storgatan 34–32)

7.2 Parkeringsområden med hög vakansgrad

Inom det bestånd av förhyrd parkering som bedrivs på stadens mark men som administreras av Signalisten så finns ett antal områden som har förhållandevis

höga vakansgrader. Detta innebär att stora markytor inte används av någon eftersom parkeringarna är skyltade som förhyrda, men hyresgäst saknas.

7.3 Rekommendationer

De förhyrda dagparkeringarna föreslås helt att övergå till Solna stad. Detta bör ske gradvis för att först göra en bedömning plats för plats. Argumenten för detta är att nuvarande upplägg med delat ansvar för drift och övervakning är komplicerat samt att om parkeringarna helt övergår till Solna stad så kan platserna användas effektivare och bli tillgängliga för boende och besökare. Med full rådighet för staden finns på sikt också alternativa användningar av marken såsom cykelparkering, dagvattenhantering, plats för återvinningsstation etc.

Förhyrda parkeringsområden som lider av hög vakansgrad bör övergå från att administreras av Signalisten till att regleras som boende- och besöksparkering inom Solna stads bestånd. Detta är en mer effektiv markanvändning och platserna kan komma till nytta för fler. Även denna överföring föreslås, i likhet med dagparkeringarna, att ske gradvis och i tät dialog med Signalisten.

8. Motorcykelparkering

Motorcykel kan i Solna parkera antingen på vanlig avgiftsbelagd parkering mot att avgift erläggs, eller att parkering sker på särskilt anvisad plats för motorcykel. Dessa anvisade platser är i dagsläget avgiftsfria vilket i en förlängning innebär att allmän platsmark erbjuds gratis till en liten, enskild trafikantgrupp. Motorcykelparkeringarna är avgiftsfria för såväl boende som besökare, vilket kan uppmuntra till långtidsförvaring av motorcykel på allmän platsmark och att detta erbjuds alla, dvs inte enbart Solnabor.

En garageplats för motorcykelparkering kostar mellan 350 och 500 kronor i månad i undersökta privata fastigheter i Solna.

Som motorcyklist i Solna kan man ansöka om boendeparkeringstillstånd. För närvarande råder samma avgift för motorcykel som för andra fordon, dvs samma som anges i kapitel 4.1.

8.1 Omvärldsbevakning

I angränsande kommuner till Solna tillämpas avgifter för motorcykel både vad gäller besöks- och boendeparkering, men i lite olika omfattning.

Vad gäller besöksparkering så tillämpas det i såväl Solna som i Sundbyberg och Stockholm den taxa som skyltas på platsen. I Stockholms stad har dock särskilt

anvisad motorcykelparkering en separat avgift som anges nedan. I Solna och Sundbyberg är den typen av parkering i dagsläget avgiftsfri.

Kommun	Område	Avgift
Stockholm	Taxeområde 1, City	13,75 kr/tim
	Taxeområde 2, City, Gamla stan	5 - 7,75 kr/tim
	Taxeområde 3, Vasastan, Östermalm, Kungsholmen, Södermalm, Hammarby sjöstad	3,75 - 5 kr/tim
	Taxeområde 4, Ekhagen, Traneberg, Stora Essingen, Midsommarkransen, Årsta, Enskede och Hammarbyhöjden	2,5 kr/tim
	Taxeområde 5, Riksby, Bromma, Hägersten och Bagarmossen	2,5 kr/tim

Tabell 5. Besöksparkeringstaxa på särskild parkering för motorcykel i Stockholms stad.

När det kommer till boendeparkering så tillämpas detta för motorcykel i både Stockholm och Sundbyberg. I Solna gäller samma avgift för motorcykel som för bil.

Kommun	Typ av biljett / Område	Avgift
Sundbyberg	Månad	250 kr
Stockholm	Taxeområde 1, City	-
	Taxeområde 2, City, Gamla stan	18,75 kr/dygn, 275 kr/mån
	Taxeområde 3, Vasastan, Östermalm, Kungsholmen, Södermalm, Hammarby sjöstad	18,75 kr/dygn, 275 kr/mån
	Taxeområde 4, Ekhagen, Traneberg, Stora Essingen, Midsommarkransen, Årsta, Enskede och Hammarbyhöjden	8,75 kr/dygn, 125 kr/mån
	Taxeområde 5, Riksby, Bromma, Hägersten och Bagarmossen	5 kr/dygn, 75 kr/mån

Tabell 6. Taxenivåer för boendeparkering för motorcykel i angränsande kommuner inom den regionala stadskärnan.

8.2 Rekommendationer

Denna utredning föreslår att en ny, särskild avgift (Taxa D) införs för de särskilt anordnade motorcykelparkeringarna i Solna. Eftersom en motorcykel tar mindre yta i anspråk än en bil så är en avgift på 5 kr/tim en rimlig ansats. På övriga parkeringar ska fortsatt gälla de avgifter som anges på vägmärket (Taxa A, B eller C), oavsett trafikslag. Då motorcyklisterna även kan vara hemmahörande i Solna föreslås att motorcykelparkeringarna även omfattas av regelverket för

boendeparkering och att en sänkt avgift ska gälla för motorcyklar på grund av det lägre markanspråket.

Avgiften för 30-dygnsbiljett för motorcykel och moped klass I föreslås vara 150 kr. Någon mängdrabatt för längre perioder bör inte tillämpas.

Avgiften för dygnsbiljett (24 timmar) för motorcykel och moped klass I föreslås vara 20 kr och därefter 2 kr/timme.

Referenser

<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/markanvandning/land-och-vattenarealer/pong/tabell-och-diagram/kommuner-med-storst-och-minst-landareal-2020/>

https://borlange.fullmaktige.se/kf20220920/_files/9-justering-av-parkeringstaxa-01129378831.pdf

<https://www.sundbyberg.se/bygga-bo-miljo/trafik-gator-parkering/parkera/avgifter-och-betalsystem/ny-parkeringstaxa-fran-1-april-2023.html>

https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/hansyn/miljo_klimat/klimatpaverkan/transport/parkering/

<https://www.solna.se/download/18.2fa2a5317e2e7ba0635666a/1642080566983/Trafikplan.pdf>

https://www.solna.se/download/18.5002ae1016ed574744199bd/1596180205909/Klimatstrategi_2019.pdf

<https://www.sundbyberg.se/bygga-bo-miljo/trafik-gator-parkering/parkera/avgifter-och-betalsystem.html>

<https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1820788>

https://www.google.com/search?q=parkerings+kostar+p%C3%A5+brf+i+solna&rlz=1C1GCEA_enSE886SE886&oq=parkerings+kostar+p%C3%A5+brf+i+solna&aqs=chrome..69i57j33i160l2.9627j1j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8

<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/markanvandning/land-och-vattenarealer/pong/tabell-och-diagram/kommuner-med-storst-och-minst-landareal-2020/>

Typ av överträdelse

Överträdelse av bestämmelser i trafikförordningen (1998:1276)

Följande förseelser medför kontrollavgift på 1300 kr

Stannat eller parkerat fordon (motsvarande trafikfarlig/hindrande uppställning av fordon på platser med förbud att stanna i kommunfullmäktiges tidigare beslut)

- 01 på allmän plats inom tätbebyggt område som är terräng (3 kap. 48 §)
- 02 på gång- eller cykelbana (3 kap. 48 §)
- 03 mot färdriktningen (3 kap. 52 §)
- 04 på eller inom ett avstånd av 10 m före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart (3 kap. 53 §)
- 05 i en vägkorsning eller inom 10 m från korsande körbanas närmaste ytterkant (3 kap. 53 §)
- 06 i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. (3 kap. 53 §)
- 07 för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats (3 kap. 54 §)
- 08 för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag (3 kap. 54 §)
- 09 enligt antecknad överträdelse

Följande förseelser medför kontrollavgift på 900 kr

Parkerat fordon (motsvarande Trafikstörande/hindrande uppställning av fordon på platser med förbud att parkera i kommunfullmäktiges tidigare beslut)

- 20 med något hjul utanför en uppställningsplats eller annan markering (3 kap. 49 §)
- 21 längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag (3 kap. 49 a §)
- 24 framför infart till fastighet eller så att fordonstrafik till eller från fastigheten väsentligen försvåras (3 kap. 55 §)
- 25 på en huvudled (3 kap. 55 §)
- 26 på en gågata eller i ett gångfartsområde (8 kap. 1 §)
- 27 enligt antecknad överträdelse

Följande förseelser medför kontrollavgift på 600 kr

Parkerat fordon (motsvarande mindre trafikstörande uppställning av fordon i kommunfullmäktiges tidigare beslut)

- 22 utan att giltig parkeringsbiljett eller motsvarande är synlig och läsbar (3 kap. 49 a §)
- 23 utan att tiden på parkeringsskiva eller motsvarande har ställts in enligt 3 kap. 49 a § eller utan att angivelsen är synlig och läsbar (3 kap. 49 a §)
- 26 på en gågata eller i ett gångfartsområde (8 kap. 1 §)
- 27 enligt antecknad överträdelse

Överträdelse av särskilda trafikregler i lokala trafikföreskrifter eller i föreskrifter enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen (1998:1276)

Följande förseelser medför kontrollavgift på 1300 kr

Stannat eller parkerat fordon (motsvarande trafikfarlig/hindrande uppställning av fordon på platser med förbud att stanna i kommunfullmäktiges tidigare beslut)

31 på plats där fordon inte får stannas eller parkeras
33 enligt antecknad överträdelse Bilaga 6 TSFS 2012:115

Följande förseelser medför kontrollavgift på 900 kr

Stannat eller parkerat fordon (motsvarande trafikfarlig/hindrande uppställning av fordon på platser med förbud att stanna i kommunfullmäktiges tidigare beslut)

30 inom område där fordon inte får stannas eller parkeras

Parkerat fordon (motsvarande trafikstörande/hindrande uppställning av fordon på platser med förbud att parkera i kommunfullmäktiges tidigare beslut)

34 inom område där fordon inte får parkeras
35 på plats där fordon inte får parkeras
37 på fel sida av vägen enligt bestämmelser om datumparkering
42 enligt antecknad överträdelse

Följande förseelser medför kontrollavgift på 600 kr

Parkerat fordon (motsvarande mindre trafikstörande uppställning av fordon i kommunfullmäktiges tidigare beslut)

38 längre än tillåten tid
39 utan att visa att avgift eller motsvarande är betald
41 utan att parkeringsskiva eller motsvarande har använts
42 enligt antecknad överträdelse