



Datum
2025-05-02

Diarienummer
KS-2025/276

Handläggare
Dennis Wassenin
Dennis.Wassenin@huddinge.se

Kommunstyrelsen

Svar på ordförandeförslag - Mer medborgarvänliga parkeringar

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens beslut

Med hänvisning till kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 2025-05-02, anses uppdraget genomfört.

Sammanfattning

Kommunstyrelsens förvaltning övertog ansvaret för styrning av upphandlad entreprenör för parkeringsövervakning från miljö- och bygglovsförvaltningen år 2025. Frågan om felparkering i terräng har aktualiserats och uppmärksamats i media efter att antalet felparkeringsanmärkningar för parkering i terräng ökade under år 2024 jämfört med året innan.

Kommunstyrelsens förvaltning fick i uppdrag av kommunstyrelsen 5 februari 2025, § 30 genom ordförandeförslaget *Mer medborgarvänliga parkeringar* att utreda konsekvenserna av parkering i terräng, taxor för felparkeringsavgifter, förtydligande av parkeringsregler samt prioriteringar för parkeringsövervakning i Huddinge kommun.

Förvaltningen anser att taxorna för felparkeringsavgifter enligt Huddinge kommuns föfattningssamling *HKF 3220* bör lämnas oförändrade. Detta beror på att nivåerna bedöms vara proportionerliga sett till förseelsernas påverkan på trafiksäkerhet och framkomlighet samt i paritet med andra jämförbara kommuner i Storstockholm.

En sänkning av felparkeringsavgifterna för parkering i terräng skulle enligt förvaltningen innebära negativa konsekvenser för trafiksäkerheten, framkomligheten och naturvärdena då det inte är möjligt att särskilja på olika typer av terräng enligt förordningen om vägtrafikdefinitioner (2001:651).

Bestämmelsen i trafikförordningen gällande parkering i terräng gäller oavsett kommun och är reglerat på nationell nivå. Syftet är att skapa ett enhetligt och generellt förbud mot parkering i terräng inom tätbebyggt område. Förvaltningen anser därför att det inte finns ett lämpligt sätt att förtydliga trafikförordningens allmänna trafikregler med lokala trafikföreskrifter.

HUDDINGE KOMMUN

Postadress
Huddinge kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
141 85 Huddinge

Besök
Kommunalvägen 28

Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se
www.huddinge.se



Förvaltningen håller med om prioriteringen att främja framkomlighet och trafiksäkerhet genom att se över och tydliggöra prioritering av parkeringsövervakning där behovet är som störst. Detta kan exempelvis vara i centrum- och stationsnära områden, vid skolor och vid naturområden. Förvaltningen bedömer att dagens upphandlade entreprenör uppfyller samtliga krav för en ändamålsenlig parkeringsövervakning och att förutsättningarna för korrekta bedömningar och gränsdragningar gällande felparkeringar är goda.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Parkeringsövervakningen i Huddinge kommun bedrivs sedan år 2021 av upphandlad entreprenör. År 2025 övertogs ansvaret för styrningen av upphandlad entreprenör av kommunstyrelsens förvaltning-från tidigare miljö- och bygglovsförvaltningen. Under år 2024 ökade antalet parkeringsanmärkningar för felparkering i terräng jämfört med året innan och frågan lyftes i media efter ett antal uppmärksammade fall.¹ Kommunstyrelsens förvaltning fick i februari 2025 av kommunstyrelsen genom ett ordförandeförslag *Mer medborgarvänliga parkeringar* (bilaga 1) i uppdrag att utreda:

1. se över taxan för felparkeringsavgifter (HKF 3220) och återkomma med de förslag till förändringar som bedöms behövas för att avgiftsnivåerna ska vara proportionerliga i förhållande till hur allvarliga överträdelserna är ur trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt.
2. i denna översyn särskilt utreda konsekvenserna för trafiksäkerheten och naturvärden av att sänka felparkeringsavgiften för att stanna eller parkera sitt fordon i terräng. Möjligheten att tillämpa ett lägre bötesbelopp för "ringa parkeringsöverträdelse" ska utredas.
3. utreda om de lokala trafikföreskrifterna behöver ändras för att förtydliga vad som gäller vid parkering i anslutning till vägkanten.
4. tydliggöra i dialog med den entreprenör som utför parkeringsbevakningen att prioriteringen ska vara att komma till rätta med de parkeringsöverträdelser som orsakar trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem.

Trafik- och parkeringsdefinitioner

Parkeringsregler som finns i Sverige utgår från trafikförordningen (1998:1276), beslutad av Sveriges riksdag. Av trafikförordningen framgår vilka allmänna trafikregler som gäller i hela landet inklusive regler gällande parkering. Regler

¹ Mitti, "Två hjul på gräset – 1 300 kronor i böter", Mitt i, 26 september 2024, <https://www.mitti.se/nyheter/tva-hjul-pa-graset--1-300-kronor-i-boter-6.3.247876.7ce19441a0> hämtad 2025-03-15; Anki Sydegård, "Parkeringsfickan var 'förbjuden terräng' – bilägaren fick böter", Vi Bilägare, 7 november 2024, <https://www.vibilagare.se/reportage/parkeringsfickan-var-forbjuden-terrang-bilagaren-fick-boter> hämtad 2025-03-15; Anna Möller, "Gunnars dyra parkering – ute i 'terrängen': 'P-bolagen är vidriga'", TV4 Nyheterna, 26 september 2024, <https://www.tv4.se/artikel/0JfXKwgxv73zt9zLq8rQv/gunnars-dyra-parkering-i-terraeng-p-bolagen-aer-vidriga> hämtad 2025-03-15



enligt trafikförordningen anges normalt inte genom vägmärken utan det förutsätts att varje enskild trafikant känner till dem.

Stannande och parkering

De allmänna parkeringsreglerna kan sammanfattas med att det inte är tillåtet att stanna eller parkera så att fara uppstår eller så att det hindrar eller stör andra trafikanter. Stannande och parkering i trafikförordningen definieras och förtydligas i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Stannande är stillastående fordon, av annan anledning än:

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

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

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

Detta beskrivs i Transportstyrelsens publikation *Stanna och parkera*.² De allmänna bestämmelserna om hur man får stanna och parkera gäller i hela landet, det vill säga oberoende av lokala trafikföreskrifter.

Enligt 3 kap. 48 § trafikförordningen är det inom tätbebyggt område inte tillåtet att stanna eller parkera i terräng, till exempel i diken, skiljeremsor, parker eller planteringar. Denna bestämmelse infördes i trafikförordningen år 2007 i syfte att skapa ett enhetligt och generellt förbud mot parkering i terräng inom tätbebyggda områden. Tidigare hade detta behov tillgodosetts genom lokala trafikföreskrifter, vilket innebar att tillämpningen kunde variera mellan olika kommuner.

Tättbebyggt område definieras inte utifrån faktisk bebyggelse utan bestäms genom lokala trafikföreskrifter. Det är således kommunen som avgör var detta område börjar och slutar. Utanför ett sådant område gäller inte 3 kap. 48 § trafikförordningen, även om det fortfarande kan finnas andra bestämmelser – som exempelvis terrängkörningslagen – som reglerar fordonstrafik i naturmiljöer.

Exakt vad lokala trafikföreskrifterna kan avse, exempelvis parkeringsförbud, tillåten parkering eller hastighetsbegränsningar samt vilken myndighet som kan besluta om sådana regleras i trafikförordningens kapitel 10. Vanligen är det kommunen som tar beslut inom tätbebyggt område och länsstyrelsen som tar beslut utanför. Alla gällande föreskrifter ska finnas publicerade och tillgängliga på webbplatsen Svensk Trafikföreskriftssamling.²

En kommun eller annan beslutsfattande myndighet för lokala trafikföreskrifter bör undvika att reglera sådant som redan omfattas av trafikförordningen. Dubbelreglering eller utmärkning av allmänna bestämmelser kan leda till

² Transportstyrelsen, *Svensk trafikföreskriftssamling*



förvirring och osäkerhet bland trafikanter vid bland annat parkering. Om kommunen avser att införa lokala trafikföreskrifter som avviker från de allmänna bestämmelserna i trafikförordningen, måste detta tydligt framgå av beslutet.³

Gata enligt detaljplan

En detaljplan ska ange vad som inom planområdet utgör allmän platsmark (gata), där kommunen vanligtvis är huvudman, och vad som utgör kvartersmark. Enligt plan- och bygglagen är det kommunen som i detaljplanen fastställer markanvändningen för både allmän plats och kvartersmark, oavsett om huvudmannaskapet är kommunalt eller enskilt. En detaljplan får inte vara mer detaljerad än vad som är nödvändigt för att uppnå planens syfte (PBL, kapitel 32). Detaljplanernas långa giltighet är ytterligare ett skäl för kommunen att undvika alltför detaljerade regleringar.⁴

En gata är en allmän plats som är avsedd både för fordonstrafik och gång- och cykeltrafik. I användningen ingår komplement som behövs för vägens funktion som trafikanordningar, gatuparkeringar, trottoarer, cykelvägar, laddstolpar, planteringar, gräsytor, snöupplag, hållplatsskydd, kiosker med mera. Vid utformningen av detaljplanen är det viktigt att tänka på att ge användningsområdet för gatan tillräckligt med utrymme så att hela gatuområdet med dess funktioner ryms.⁵

Terräng och väg

Enligt förordningen om vägtrafikdefinitioner (2001:651) utgörs begreppet väg inte bara av själva körbanan utan även av ytor som allmänt används för trafik med motorfordon och cykelvägar, gångbanor och torg (begreppet innefattar även gång- eller ridbana invid väg). Terräng definieras som ett område som inte är väg, vilket innebär att alla ytor som faller utanför denna definition är att betrakta som terräng. I praktiken innebär detta att till exempel en gräsyta, ett dike eller en planterad remsa bredvid vägen kan utgöra terräng även om fordon felaktigt parkeras där.

Enligt samma förordning definieras vägren som en del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte körbana eller cykelbana. Vägrenen är således utformad för att klara trafikbelastning. Stödremsan är en del av sidoområdet omedelbart utanför vägbana, cykelbana eller gångbana avsedd som stöd för beläggning eller kantstöd och räcke. Dess funktion är att stödja beläggningskanten så att den inte spricker, deformeras eller på annat sätt förstörs.⁶

Enligt en utredning som Danderyds kommun genomförde år 2021 gällande definitionen av gränsen mellan väg och terräng konstaterades det att det inte går att fastställa en exakt gräns mellan väg och terräng. I utredningen förklarar

³ Sveriges Kommuner och Regioner, *Parkeringshandboken: Lagstiftning, reglering och tillståndsgivning*, 2016

⁴ Ibid

⁵ Boverket, *Användning av allmän plats – gata*, <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/gata/> hämtad 2025-03-15

⁶ Trafikverket (2022) *VGU – Begrepp och grundvärden*. TRV 2022:002.



dessutom Transportstyrelsen att gränsdragning sker i varje enskilt fall när en parkeringsanmärkning överklagas och prövas av domstol. Det saknas samlad praxis som tydliggör definitionen. Det konstateras även av Danderyds kommun att det att det är mycket svårt att inom en kommun skapa egna definitioner av terräng och i förlängningen parkering i terräng.⁷

Avsikten med parkeringsövervakning och hur den bedrivs

Parkeringsövervakning utgör ett centralt verktyg för att upprätthålla ordning, säkerhet och framkomlighet i den offentliga miljön. Historiskt sett har parkeringsövervakning på allmän plats varit en uppgift för polisen, men numera har även kommuner rätt att utöva denna myndighetsutövning. Genom att säkerställa efterlevnaden av gällande parkeringsregler bidrar övervakningen till att trafikregler och bestämmelser enligt trafikförordningen (1998:1276) följs. Parkeringsövervakning är således en väsentlig del av kommunens arbete för att skapa en trygg, framkomlig och tillgänglig stadsmiljö. Regler för övervakning på allmän plats framgår av lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning med mera samt lag (1976:206) om felparkeringsavgift.⁸

I enlighet med trafikförordningen ska fordon parkeras på ett sätt som inte utgör hinder eller fara för övrig trafik och som beaktar allmän ordning och säkerhet. Regler för övervakning på allmän plats framgår av lag (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning med mera samt lag (1976:206) om felparkeringsavgift. Dessa lagar tillämpas för parkeringsföreseelser med registrerade fordon, förutsatt att det inte rör sig om lagöverträdelse i straffrättslig mening enligt annan lag eller författning.⁹

Parkeringsvakter förordnas av kommunen och det är dessa tillsammans med polisen som får utfärda parkeringsanmärkningar. Parkeringsvakter kan vara anställda i kommunen, kommunala parkeringsbolag eller i ett auktoriserat bevakningsföretag.

I Huddinge kommun bedrivs parkeringsövervakning samt hantering av betalautomater av upphandlad auktoriserad entreprenör QSG Bevakning AB som tillhandahåller utbildade parkeringsvakter. Parkeringsövervakningen utförs baserat på ett antal upphandlade timmar och inte på provision. Det finns en rikstäckande standardisering för parkeringsvakter som utgår från Rikspolisstyrelsens författningssamling (RPS FS 2002:1)¹⁰. I denna författningssamling beskrivs syften och målen för utbildningen av parkeringsvakterna samt förväntad kunskapsnivå efter avslutad utbildning för att fullgöra arbetsuppgifterna. Denna standard gäller även för parkeringsvakterna i Huddinge kommun, se *bilaga 2*.

⁷ Danderyds kommun, *Tjänsteutlåtande TN 2021/0309*, 2021

⁸ Sveriges Kommuner och Regioner, *Parkeringshandboken: Lagstiftning, reglering och tillståndsgivning*, 2016

⁹ Ibid

¹⁰ RPS FS 2002:1, *Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utbildning av parkeringsvakter, m.m.*; Rikspolisstyrelsen, 2002.



Statistik gällande antalet utfärdade parkeringsanmärkningar

En sammanställning av antalet utfärdade parkeringsanmärkningar i Huddinge kommun visar att det totala antalet parkeringsanmärkningar på allmän plats under år 2023 var 6878 st. och under år 2024 var antalet 6962 st. Samma period visar att antalet utfärdade parkeringsanmärkningar för felparkering i terräng var 207 st. respektive 984 st.

Sammanställningen visar även att under år 2024 utfärdades 96 st. parkeringsanmärkningar för felparkering i terräng i områden kring Vårbybadet och Gömmarens naturreservat mot 8 st. under år 2023.

Sammanställningen visar också att i år fram till 15 maj 2025 har det totalt utfärdats 2739 st. parkeringsanmärkningar varav 129 st. för felparkering i terräng.

Taxor för felparkeringsavgifter

Enligt förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift är det kommunens ansvar att fastställa beloppsnivåer för felparkeringsavgifter. Genom att variera avgiftsbeloppen kan kommunen styra beteendet, där förseelser med större påverkan på trafiksäkerhet och framkomlighet resulterar i högre avgifter, medan mindre allvarliga förseelser medför lägre avgifter. I Huddinge kommun klassificeras stannande och parkering i terräng i samma kategori som övriga förseelser gällande stannande- och parkeringsförbud. Taxa för felparkeringsavgifter framgår i HKF 3220 som antogs av kommunfullmäktige år 2021, se *bilaga 3*. Vid en jämförelse med andra kommuner i Storstockholm framgår det att sex av sju kommuner delar in felparkeringsavgifter i tre kategorier: ringa parkeringsförseelser (exempelvis utebliven betalning på avgiftsbelagd plats eller felinställd p-skiva), förseelser gällande parkeringsförbud samt stannande- och parkeringsförbud, där parkering i terräng ingår, se *bilaga 4*.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen gavs i uppdrag att utreda fyra frågeställningar.

Den första frågeställningen handlar om att se över taxan för felparkeringsavgifter (HKF 3220) och återkomma med de förslag till förändringar som bedöms behövas för att avgiftsnivåerna ska vara proportionerliga i förhållande till hur allvarliga överträdelserna är ur trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt.

Förvaltningen anser att taxorna för felparkeringsavgifter enligt Huddinge kommuns författningssamling HKF 3220 bör lämnas oförändrade då nivåerna bedöms vara proportionerliga och i paritet med andra jämförbara kommuner i Storstockholm, se *bilaga 4*. Förvaltningen anser att taxorna även är proportionerliga sett till förseelsernas påverkan på trafiksäkerhet och framkomlighet.

Den andra frågeställningen handlar om att särskilt utreda konsekvenserna för trafiksäkerheten och naturvärden av att sänka felparkeringsavgiften för att stanna eller parkera sitt fordon i terräng. Samt att möjligheten att tillämpa ett lägre bötesbelopp för ”ringa parkeringsöverträdelse” ska utredas.



Förvaltningen kan konstatera att det är möjligt för kommunen att ändra både beloppsnivåer och kategorier för felparkeringsavgifter. Förvaltningen anser dock att dagens beloppsnivåer gällande felparkeringsavgifter är proportionerliga och ligger i paritet med kommuner i närområdet och i Storstockholm i övrigt. Beloppsnivåerna anses även vara rimliga för att förebygga ett felparkeringsmönster hos fordonsförarna och bör således inte sänkas.

Effekterna av att sänka felparkeringsavgifterna för att stanna och parkera på exempelvis på en refug, skiljeremsa eller motsvarande avskiljande yta som inte är avsedd för trafik bedöms innebära negativa konsekvenser för trafiksäkerheten och framkomligheten i trafiken. Förvaltningen bedömer även ökade risker för allvarliga trafikincidenter när oskyddade trafikanter som exempelvis barn eller äldre tvingas ut mitt i vägen när det inte är möjligt att gå längs med stödremсор eller sidoområden till följd av ett ökat antal felparkerade fordon i terräng. En sänkt felparkeringsavgift bedöms även medföra negativa konsekvenser i form av försämrade naturvärden då det inte går att särskilja olika typer av terräng från varandra. Förvaltningen anser att bestämmelsen om stannande och parkering i terräng enligt 3 kap. 48 § trafikförordningen fyller en viktig funktion i stadsplaneringen och i skyddet för offentliga miljöer. Genom att förhindra parkering i gräsmattor, planteringar, diken och andra ytor som inte är avsedda för fordonstrafik, bedömer förvaltningen att regeln bidrar till att upprätthålla både trafiksäkerhet och en god miljö i våra tätorter.

Det bedöms också innebära sämre dagvattenhantering på grund av uppkörda ytor och ökade driftkostnader kopplade till återställningen av dessa. Begreppet terräng kan bland annat innefatta parker, ängar, diken samt skiljeremсор och refuger och det är inget som skiljer dem åt enligt förordningens definition. Således går det inte att särskilja ringa respektive grov felparkering i terräng och förvaltningen bedömer därför att stannande och parkering i terräng inte ska klassas som en ringa parkeringsöverträdelse.

Den tredje frågeställningen är att utreda om de lokala trafikföreskrifterna behöver ändras för att förtydliga vad som gäller vid parkering i anslutning till vägkanten.

Förvaltningen anser att det inte finns ett lämpligt sätt att förtydliga trafikförordningens allmänna trafikregler med lokala trafikföreskrifter då syftet med trafikförordningen är att inte behöva detaljreglera varje enskilt område eller gata. Detta är reglerat på nationell nivå genom de bestämmelser som infördes i trafikförordningen (1998:1276) år 2007 i syfte att skapa ett enhetligt och generellt förbud mot parkering i terräng inom tätbebyggda områden oavsett kommun. Ett exempel på allmän reglering i trafikförordningen som gäller oberoende av lokala trafikföreskrifter och som alltså inte bör regleras ytterligare med lokal trafikföreskrift är bland annat parkering i terräng inom tätbebyggt område. Det finns inte heller några vägmärken kopplade till den typen av förseelse.

Uppdragets fjärde och sista frågeställning handlar om att tydliggöra i dialog med den entreprenör som utför parkeringsbevakningen att prioriteringen ska vara att komma till rätta med de parkeringsöverträdelser som orsakar trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem.



Förvaltningen håller med om denna prioritering. Förvaltningen ska i dialog med upphandlat parkeringsbolag främja och säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet genom att se över och tydliggöra prioritering av parkeringsövervakning där behovet är som störst, exempelvis i centrum- och stationsnära områden, vid skolor och vid våra naturområden. Med hänsyn till bestämmelserna i 5 § i lagen om felparkeringsavgift anser förvaltningen däremot att det inte är möjligt att ge instruktioner till en förordnad parkeringsvakt att generellt undanta bevakning av vissa parkeringsöverträdelser. Att meddela parkeringsanmärkning (felparkeringsavgift) utgör myndighetsutövning mot enskild, enligt 5 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift. Det innebär att tillämpningen måste ske objektivt, rättssäkert och utan otillbörlig påverkan från politiska organ som kommunfullmäktige. Kommunfullmäktige får inte besluta om eller förvänta sig att tjänstemän eller parkeringsvakter ska frångå gällande rätt eller tillämpa bestämmelser olika beroende på subjektiva omständigheter, till exempel ”snälltolkning”. En sådan påverkan skulle kunna stå i strid med legalitetsprincipen i 1 kap. 1 § tredje stycket regeringsformen och riskera att undergräva allmänhetens tillit till rättstillämpningen.

Bestämmelsen i 3 kap. 48 § trafikförordningen utgör enligt förvaltningen ett nödvändigt verktyg för att upprätthålla ordning i det offentliga rummet och förhindra att fordon används på sätt som skadar stadsmiljö eller utgör hinder. Det är inte ovanligt att fordon ställs upp på ytor där gränsdragningen mellan väg och terräng är oklar och för att tillämpa bestämmelsen i trafikförordningen korrekt krävs av parkeringsentreprenören god kännedom om denna gränsdragning. I dessa fall måste kommunens parkeringsvakter kunna avgöra rättsläget och dokumentera var fordonet stod med tillräcklig noggrannhet.

Förvaltningen konstaterar baserat på statistiken gällande utfärdade parkeringsanmärkningar i kommunen att det totala antalet utfärdade parkeringsanmärkningar låg i princip på samma nivå under år 2024 jämfört med år 2023. Genom att titta på statistiken konstaterar förvaltningen att ökningen av parkeringsanmärkningar för felparkering i terräng under år 2024 jämfört med år 2023 beror på en ändrad rapporteringsgrund under parkeringsövervakningen (vid utfärdandet av parkeringsanmärkningen) det vill säga att parkeringsvakter väljer att rapportera felaktig parkering i terräng i stället för till exempel felaktig parkering i korsning (10-metersregeln), långtidsparkering över 24 timmar i sträck eller ett annat generellt förbud enligt trafikförordningen. Förvaltningen kan även konstatera att omfattningen av antalet utfärdade parkeringsanmärkningar för felparkering i terräng ökade i områden kring kommunens badplatser som exempelvis Vårbybadet och badplatsen vid Gömmarens naturreservat samt vid kommunala parker, till exempel Skeppsmyreparken. Förvaltningen bedömer även att ökningen beror på ett ökat antal inkomna felanmälningar till kommunen gällande felparkerade fordon under år 2024 jämfört med år 2023.

Förvaltningen bedömer att dagens upphandlade entreprenör uppfyller samtliga krav uppställda ställda av kommunen för en ändamålsenlig parkeringsövervakning. Entreprenören har den utbildning och kompetens som krävs för att främja framkomlighet och trafiksäkerhet och förvaltningen anser



därför att förutsättningarna för korrekta bedömningar och gränsdragningar gällande felparkeringar är goda.

Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Förvaltningens svar innebär inga direkta ekonomiska eller juridiska konsekvenser.

Camilla Broo
Kommundirektör

Mats Hermansson
Samhällsbyggnadsdirektör

Bilagor

- Bilaga 1. Ordförandeförslag – Mer medborgarvänliga parkeringar
- Bilaga 2. Uppdragsbeskrivning och parkeringsövervakning samt tillhörande tjänster (QSG Bevakning AB) UPP 2024–021
- Bilaga 3. HKF 3220
- Bilaga 4. Jämförelse med andra kommuner