



Datum  
2022-09-14

Diarienummer  
KS-2022/1010.912

Handläggare  
Liselott Söderström  
Liselott.Soderstrom@huddinge.se

Kommunstyrelsen

## **Granskning av kommunens arbete med införande av parkeringsprogram KS-2014/1646.353 samt arbete med andra av KF beslutade målsättningar avseende parkering – svar på granskningsrapport**

### **Förslag till beslut**

*Kommunstyrelsens beslut*

Kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 14 september 2022, överlämnas till Huddinge kommuns revisorer, som svar på revisionskrivelse ”Granskning av kommunens arbete med införande av parkeringsprogram KS-2014/1646.353 samt arbete med andra av KF beslutade målsättningar avseende parkering”.

### **Sammanfattning**

Kommunrevisor Klas Hamrin har genomfört en granskning av kommunens arbete med införande av parkeringsprogram samt arbete med andra av kommunfullmäktige beslutade målsättningar avseende parkering. Enligt granskningen finns betydande tillkortakommanden avseende måluppfyllelse, följsamhet mot lagar och statliga riktlinjer samt kvalitet i genomförandet.

Granskningsrapporten ger fem rekommendationer kopplat till skrivningar i parkeringsprogrammet, betalningssystem för parkering på mark tillhörande Huges och Huddinge samhällsfastigheter, avgiftssystem på infartsparkeringar och otillräckligt antal infartsparkeringar samt laddplatser.

Kommunstyrelsens förvaltning menar att skrivningarna i parkeringsprogrammet inte kan sägas strida mot de lagar som revisionsrapporten hänvisar till. Huruvida det avbrutna försöket med parkeringsavgifter i centrala Huddinge och Stuvsta stred mot kommunala avgiftslagen har inte prövats av Transportstyrelsen. Betalningssystemet på mark tillhörande Huges och Huddinge samhällsfastigheter är i huvudsak en fråga för de två kommunala bolagen och inte för kommunstyrelsens förvaltning. Avgifterna på infartsparkeringar har tagits bort, men enligt kommunstyrelsens förvaltnings bedömning stred inte heller de tidigare avgifterna mot lagen. Systemets utformning krävde också viss anpassning till de

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



tekniska förutsättningarna. Antalet infartsparkeringar och laddplatser på kommunal mark utreds inom kommunstyrelsens förvaltning.

## Beskrivning av ärendet

En skrivelse (bilaga 1 Missiv till revisionskrivelse och 2 Revisionskrivelse) från Huddinges kommunrevisor Klas Hamrin, har inkommit till kommunstyrelsen för yttrande.

## Revisionsrapporten

Kommunfullmäktige antog år 2016 ett parkeringsprogram inklusive inriktningsmål. Kommunfullmäktige har vidare i mål och budget för åren 2020-2022 ställt upp vissa mål som har anknytning till parkeringsprogrammet.

Syftet med granskningen har varit att granska hur dessa mål infriats samt att bedöma om kommunens arbete med genomförande av parkeringsprogrammet och andra mål och beslut avseende parkering har skett ändamålsenligt, i enlighet med lagstiftning och med iakttagande av god ekonomisk hushållning.

Granskningen visar på betydande tillkortakommanden avseende måluppfyllelse, följsamhet mot lagar och statliga riktlinjer samt kvalitet i genomförandet. Parkeringsprogrammet anses delvis ha uppfyllts men inte målen om infartsparkeringar och laddplatser. Kommunen anses ha agerat i strid med kommunala avgiftslagen, Diskrimineringslagen, Förvaltningslagen, Lagen om tillgänglighet till digital offentlig service och kommunens etiska kod. Vidare anses kommunen inte ha beaktat Myndigheten för delaktighets rekommendationer och riktlinjer samt FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

## Rekommendationer från revisionsrapporten

Följande rekommendationer har lämnats i revisionsrapporten:

- Kommunens parkeringsprogram bör uppdateras så att det anpassas till regelverket i kommunala avgiftslagen, det vill säga lag (1957:259), likabehandlingsprincipen i KL samt de delar av förvaltningslagen som är relevanta i sammanhanget.
- Kommunen bör på ett seriöst sätt beakta bestämmelserna i diskrimineringslagen i val av system för parkering och komplettera nuvarande SMS-parkeringsystem med mer ändamålsenliga och lättanvända teknikval. Kommunen bör snarast komplettera SMS-parkeringsupplägget på kvartersmark med parkeringssystem som är enkla att använda för invånare med kognitiv funktionsnedsättning och som tillgodoser de krav på delaktighet och tillgänglighet som beskrivits ovan.
- Kommunen rekommenderas att skyndsamt vidta konkreta åtgärder för att signifikant öka antalet infartsparkeringsplatser vid alla stationer för spårtrafik till en nivå som svarar mot utpendlingen.
- Kommunen rekommenderas att efterleva likställighetsprincipen, som uttrycks i 2 kap. 3 § kommunallagen, och i enlighet med denna införa samma regler för de som reser vidare med kollektivtrafik med 30-



dagarskort som för resande med reskassa, digitala biljetter och SL:s gröna kort.

- Kommunen bör vidta konkreta åtgärder för att målet god tillgång, laddinfrastruktur ska realiseras i rimlig närtid.

## Förvaltningens synpunkter

Nedan förhåller sig kommunstyrelsen till rekommendationerna i revisionsrapporten.

Det är i revisionsrapporten inte någon tydlig åtskillnad av de olika ägarförhållanden och mellan kvartermark och allmän plats. Därav gör förvaltningen en tolkning.

Kommunens parkeringsprogram bör uppdateras så att det anpassa till regelverket i kommunala avgiftslagen, det vill säga lag (1957:259), likabehandlingsprincipen i KL samt de delar av förvaltningslagen som är relevanta i sammanhanget.

Enligt vad som står i revisionsrapporten så gör Kommunstyrelsens förvaltning tolkningen att de två skrivningar i parkeringsprogrammet som revisionsrapporten pekar ut som i behov av anpassning är följande:

### Skrivning 1 (sidan 9):

*” Grundprincipen ska vara att den som nyttjar bilparkeringsplatsen ska betala kostnaden för platsen. ”*

### Skrivning 2 (sidan 17):

*”Att det begränsade utbudet av bilparkeringsplatser i centrumområdena får en högre omsättning, och inte används som boende- eller arbetsplatsparkering, får även positiva effekter för den lokala handeln. Hur, var och i vilken omfattning kommunen ska börja ta ut parkeringsavgifter på gatumark utreds vidare i kommande handlingsplan för parkering.”*

Kommunstyrelsens förvaltnings bedömning är att skrivningarna ovan i Huddinge kommuns parkeringsprogram inte strider mot kommunala avgiftslagen (1957:259) som lyder *”I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.”* I parkeringsprogrammet finns även riktlinjer kring parkeringsavgifter där denna lag är en utgångspunkt. I parkeringsprogrammet (sid 17) framgår också att; *”Hur, var och i vilken omfattning kommunen ska börja ta ut parkeringsavgifter på gatumark utreds vidare i kommande handlingsplan för parkering”*. Det finns i Parkeringsprogrammet därmed ingen beskrivning av att all parkering ska avgiftsbeläggas. Kommunstyrelsens förvaltning kan heller inte finna någon skrivning i Huddinge kommuns parkeringsprogram som skulle kunna strida mot kommunallagen eller förvaltningslagen.

Revisionsrapporten ifrågasätter det avbrutna parkeringsavgiftsförsöket i centrala Huddinge och Stuvsta med hänvisning till att syftet ska vara trafikens ordnande och inte självkostnadsprincipen. Detta enligt kommunala avgiftslagen. Vidare



framförs i revisionsrapporten att *”den brist på tillgänglighet på parkeringsplatser som i parkeringsprogrammet beskrivs som ett reall faktum”* inte stämmer med verkligheten och att beslutsunderlaget till Kommunfullmäktige var missvisande och beslut därför har fattats på felaktigt underlag. Vidare framförs i revisionsrapporten att *”kommunen har åsidosatt likabehandlingsprincipen i Förvaltningslagen och inte motiverat varför detta är nödvändigt.”*

Kommunstyrelsens förvaltning håller inte med om revisionsrapportens slutsatser kring parkeringsavgiftsförsöket. Syftet med parkeringsavgifterna var att ordna trafiken – minskad söktrafik och ökad tillgänglighet för besökare. Vidare var införandet av parkeringsavgifter en anpassning efter kranskommunernas parkeringsavgifter samt en möjlighet att skapa en överflytt till mer hållbara trafikslag.

Parkeringsavgiftsförsöket fullföljdes inte i Stuvsta då tillhörande lokala trafikföreskrifter överklagades till både Länsstyrelsen och Transportstyrelsen. I centrala Huddinge har avgiftsförsöket utvärderats och i både Huddinge och Stuvsta har avgiftsförsöket avbrutits.

Enligt Länsstyrelsens bedömning så var det underlag som Huddinge kommun tagit fram att anse som en tillräcklig utredning. Enligt Länsstyrelsen står införandet av parkeringsavgifter därför inte i strid med lagen om rätt för kommun att ta ut avgift enligt kommunala avgiftslagen. Länsstyrelsens beslut överklagades till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen prövade inte införandet av parkeringsavgifterna gentemot kommunala avgiftslagen. Det som var motiv till Transportstyrelsens beslut att upphäva parkeringsavgifterna i Stuvsta var att de lokala trafikföreskrifterna var utritade på ett sådant sätt att även terräng och enskilda vägar till fastigheter inom området kom att omfattas av föreskrifterna. Det var inte avsikten med föreskriften att omfatta terräng och enskilda vägar. Transportstyrelsen konstaterar att det inte går att rita in en zon på det sättet även om avsikten är att föreskriften inom zonen endast avser vissa vägar. Förvaltningen har tagit lärdom av detta och vid eventuellt framtida behov av att upprätta lokala trafikföreskrifter inom en zon behöver därför varje enskild väg markeras där föreskriften ska gälla.

Själva frågan om parkeringsavgifterna stod i strid med kommunala avgiftslagen prövades därmed aldrig av Transportstyrelsen.

Kommunen bör på ett seriöst sätt beakta bestämmelserna i diskrimineringslagen i val av system för parkering och komplettera nuvarande SMS-parkeringsystem med mer ändamålsenliga och lättanvända teknikval. Kommunen bör snarast komplettera SMS-parkeringsupplägget på kvartersmark med parkeringssystem som är enkla att använda för invånare med kognitiv funktionsnedsättning och som tillgodoser de krav på delaktighet och tillgänglighet som beskrivits ovan.

Enligt SKR, Sveriges kommuner och regioner, finns inte några bestämmelser i trafiklagstiftningen om vilka betalningsmedel som måste accepteras för betalning av avgiftsbelagd parkering. De menar att det finns juridiskt stöd för att endast



Datum  
2022-09-14

Diarienummer  
KS-2022/1010.912

acceptera en viss form av betalning om kommunen vill detta.<sup>1</sup> Kommunstyrelsens förvaltning anser därmed att lagen har följts även i försöket med parkeringsavgifter i centrala Huddinge och Stuvsta.

De betalningsmetoder som erbjuds på Hüge och Huddinge samhällsfastigheters parkeringar är parkeringsautomat eller via telefonbetalningstjänst. Genom betalning via telefon kan talsvar, SMS, webbtjänst och APP användas. Huddinge samhällsfastigheter har 9 parkeringsautomater och Hüge har 17 parkeringsautomater. Respektive organisation ansvarar för sitt betalningssystem.

Kommunen rekommenderas att skyndsamt vidta konkreta åtgärder för att signifikant öka antalet infartsparkeringsplatser vid alla stationer för spårtrafik till en nivå som svarar mot utpendlingen.

Uppdraget att skapa fler infartsparkeringar för bil och cykel gavs till kommunstyrelsens förvaltning genom mål och budget för år 2020 – ”Kommunen ska arbeta för att skapa fler infartsparkeringar för bil och cykel. För att göra en omställning till mer hållbara transporter behöver kommunen underlätta för fler att åka kollektivt genom att prioritera fler infartsparkeringar”. Sedan år 2015 har antalet infartsparkeringar för cykel ökat och antalet infartsparkeringar för bil varit i princip oförändrat. I revisionsrapporten beskrivs hur antalet infartsparkeringsplatser för bil har minskat sedan år 2009. Detta är dock inte det år som kommunstyrelsens förvaltning följer upp gentemot, då uppdraget/målet om att öka antalet infartsparkeringar kom först år 2020.

Det finns inget uppdrag eller mål som säger att infartsparkeringarna ska öka vid alla stationer för spårtrafik, vilket revisionsrapporten rekommenderar, se Mål och budget 2020 ovan, eller Mål och budget 2021 samt Mål och budget 2022 ”Även de som inte har möjlighet att välja bort bilen ska ha förutsättningar att göra bra val för klimatet bland annat genom god tillgång till infartsparkeringar och en väl utbyggd laddinfrastruktur”.

Kommunstyrelsens förvaltning planerar att under år 2022 ta fram en behovsanalys av infartsparkering för att, med Trafikförvaltningens riktlinjer som grund, identifiera var behovet av infartsparkering finns och hur stort det är. Kommunstyrelsens förvaltning har även sett över möjligheten till att effektivisera och om möjligt utöka infartsparkeringarna kring Huddinge centrum, arbetet kommer att fortgå under år 2022 och 2023.

En bedömning av framtida behov görs därmed inom förvaltningens uppdrag och projekt och inte som ett svar på revisionen.

Kommunen rekommenderas att efterleva likställighetsprincipen, som uttrycks i 2 kap. 3 § kommunallagen, och i enlighet med denna införa samma regler för de som reser vidare med kollektivtrafik med 30-dagarskort som för resande med reskassa, digitala biljetter och SL:s gröna kort.

---

<sup>1</sup> [Betalningsmedel för avgiftsbelagd parkering | SKR](#)



Datum  
2022-09-14

Diarienummer  
KS-2022/1010.912

Parkeringsavgifterna på infartsparkeringarna som tidigare var avgiftsbelagda har sedan maj 2022 tagits bort med anledning av införandet av ny teknisk lösning för det så kallade "gröna kortet". Att endast SL accesskort med minst 30 dagars periodkort gällde som betalningsmedel tidigare hade att göra med att det var den tekniska lösning som var möjlig att genomföra.

Att Huddinge kommun skulle ha brutit mot likställighetsprincipen i kommunallagen genom att endast tillåta gratis parkering för innehavare av kort håller kommunstyrelsens förvaltning inte med om. De infartsparkeringar som varit avgiftsbelagda ligger på kvartersmark och på kvartersmark finns inga krav på likställighet mellan brukarna.

Om ett nytt införande av parkeringsavgifter på infartsparkeringar kommer att genomföras i framtiden så kommer en ny bedömning av den bästa lösningen, givet tekniska förutsättningar, att göras.

Kommunen bör vidta konkreta åtgärder för att målet god tillgång, laddinfrastruktur ska realiseras i rimlig närtid.

Enligt Parkeringsprogram för Huddinge kommun bör laddplatser införas på attraktiva och strategiska platser, men antal och typ av laddning behöver utredas vidare.

I pågående utredning gällande laddinfrastruktur på infartsparkeringar föreslås 60 laddplatser till år 2025. Möjligheten att utöka antalet laddplatser i infartsparkeringsgaraget i Stuvsta ska undersökas och även i detaljplan Tingshuset pågår utredning för införande av laddinfrastruktur på infartsparkeringen inom planområdet. Totalt skulle det kunna innebära cirka 120 nya laddplatser utspridda på kommunens infartsparkeringar fram till 2025. I arbetet ingår också att bedöma behovet av att förbereda fler platser för laddinfrastruktur, för att i framtiden enkelt kunna komplettera befintliga parkeringsplatser med laddinfrastruktur.

Under 2022 utreder förvaltningen också förutsättningar för att etablera laddstationer för elbilar på allmän plats. Förvaltningen ska bl.a. utreda de juridiska förutsättningarna för att anordna laddplatser på allmän plats (kantstensparkeringar) och hur betalning av elen ska lösas. Utredningen ska visa på hur behovet för publika laddplatser kan tillmötesgå där möjligheter till laddplatser inte kan lösas på kvartersmark. Ambitionen är att det ska blir tydligare hur kommunen ska arbeta med publik laddinfrastruktur.

Utöver infartsparkeringar och möjlig laddning längs vägnätet så pågår arbete med laddstationer även hos kommunens bolag, Hüge och Huddinge samhällsfastigheter. Bolagen ser över sin laddinfrastruktur på de parkeringar som respektive bolag ansvarar för.

En bedömning av framtida behov görs därmed inom förvaltningens uppdrag och projekt och inte som ett svar på revisionen.

#### Hållbarhet, konsekvenser för barn

Utveckling av parkering enligt parkeringsprogrammet leder till ökat hållbart resande, vilket gynnar såväl miljö och som barn.



Datum  
2022-09-14

Diarienummer  
KS-2022/1010.912

## Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Förslaget till beslut medför inga ekonomiska eller juridiska konsekvenser för kommunen.

Camilla Broo  
Kommundirektör

Heléne Hill  
Samhällsbyggnadsdirektör

## Bilagor

- Bilaga 1. Missiv till revisionskrivelse
- Bilaga 2. Revisionskrivelse
- Bilaga 3. Parkeringsprogram för Huddinge kommun

## Beslutet ska skickas till

Kommunrevisor Klas Hamrin