

Rapport 2022-01-12

ASAP - Dynamiska servicetider

Juridiska möjligheter och hinder med dynamiska servicetider



This project is supported by the European Commission and funded under the Horizon 2020 ERA-NET Cofund scheme under grant agreement N° 875022



Sammanfattning

- Det finns med nuvarande författningar inga hinder för att införa dynamiska servicetider, varken för formulering av föreskrifter eller utmärkning med omställbara vägmärken. Problematiken ligger i att utmärkning av ett tillfälligt förbud mot att parkera fordon måste ske så långt före ikraftträdandet som det är normalt gällande för tillåten parkering på platsen. En särskild svårighet är den närmast generellt tillåtna boendeparkeringen med i grunden sju dygns tillåten parkering.
- Nuvarande författningar hindrar inte en storskalig implementering av dynamiska servicetider, men för att få största möjliga nytta av dynamiska servicetider är det nödvändigt att korta den maximalt tillåtna tiden för boendeparkering till mindre än sju dygn.
- Stadens beredningssystem för trafikföreskrifter kan fortsatt nyttjas. Ett system, kopplat till beredningssystemet eller ett fristående sådant, krävs dock för dokumentering av uppgifter om när en servicetid verkligen gällde.

Uppdraget

Inom EU-projektet ASAP (Awakening sleeping assets project) pågår ett delprojekt i Stockholms stad gällande Dynamiska Servicetider. Bakgrunden till delprojektet är att identifiera sådana platser i stadens offentliga rum som idag inte nyttjas effektivt på grund av alltför statiska servicetider. Målet är att undersöka om dynamisk användning av servicetider som kan möjliggöra en effektivare användning av det offentliga rummet.

Syftet med detta delprojekt är bland annat utreda de juridiska, tekniska, ekonomiska och användarbeteendemässiga aspekterna kring dynamiska servicetider. Projektet är finansierat genom Horizon 2020 ERA-NET med nationell finansiering av Energimyndigheten, Vinnova och Formas.

Stockholms stad har genom dess trafiknämnd, kallat trafikkontoret, gett JS Konsult AB i uppdrag att genomföra denna utredning. Projektledare har varit Jan Söderström och utredare Bengt Wilde. Uppdraget innefattar:

- Ta fram förslag på hur lokala trafikföreskrifter kan utformas och märkas ut enligt gällande lagstiftning inom ramen för en pilotgata
- Utreda om en dynamisk digital skylt följer gällande lagstiftning inom ramen för piloten samt ta fram ett förslag på hur utmärkning bör göras (skyltkombination)
- Med utgångspunkt från juridiska och användarmässiga aspekter undersöka och redogöra för möjligheter och hinder med dynamiska servicetider vid storskalig implementering.
- Ta fram förslag på eventuell lagändring för att kunna möjliggöra dynamiska servicetider.

Servicetider

Servicetider – servicenatt eller servicedag - gäller för att rätt kunna utföra servicearbete som exempelvis gatustädning, snöröjning, byte av belysning, rensning av brunnar och mindre gatuarbeten. Regleringen gäller som lokal trafikföreskrift (LTF) med förbud mot att parkera fordon vissa tider en viss dag i veckan, ibland bara under en del av året. Se följande exempel.



**Stockholms
stad**

0180 2017:09091

Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Fleminggatan;

beslutade den 13 november 2017.

Stockholms kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 17 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

På markerade sträckor på Fleminggatans norra sida mellan Kungsbroplan och Scheelegatan enligt kartbild får fordon parkeras mot avgift.

Parkering är dock förbjuden onsdag klockan 00.00 - 06.00.

Avgift enligt taxa 2, 14 § allmänna lokala trafikföreskrifter.



Denna författning träder i kraft den 22 november 2017 då Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter 0180 2013:01927 om parkering på Fleminggatan skall upphöra att gälla.



Nackdelen med servicetider är att förbudet mot att parkera fordon gäller även om servicearbete inte är aktuellt att utföra under den angivna tiden, vilket minskar förståelsen för och efterlevnaden av regleringen. Idealet är, och målsättningen ska vara, att parkeringsförbudet bara ska gälla när servicearbete verkligen utförs vilket är i linje med intentionerna i ASAP.

Rättsliga förutsättningar att införa dynamiska servicetider

Generella regler för trafiken på väg och i terräng finns i trafikförordningen (1998:1276) (TrF). Trafikreglering på lokal nivå sker med trafikföreskrifter som beslutas av bland andra kommunen. Trafikföreskrifter ska kungöras dels – utom i några undantagsfall – genom utmärkning med vägmärken enligt vägmärkesförordningen (2007:90) (VMF) och dels elektroniskt på webbplatsen Svensk trafikföreskriftssamling (STFS) som administreras av Transportstyrelsen.

Hur utmärkning ska ske regleras förutom i VMF av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägmärken och andra anordningar (TSFS 2019:74). Vad som ska märkas ut regleras i 10 kap. 13 och 13 a §§ TrF.

Det finns två sätt att publicera föreskrifter på webbplatsen. Antingen att använda ett beredningssystem eller utnyttja de leveransfunktioner som finns direkt på webbplatsen. Staden har valt ett beredningssystem från en extern programvaruleverantör för beredning och utformning av sina trafikföreskrifter.

En servicetid som tar gatan i anspråk kräver ett formellt och diariefört beslut. Kommunen kan välja mellan två sätt att ta ett sådant beslut, antingen i form av en lokal trafikföreskrift eller i form av ett väghållarbeslut. Båda sätten har sina för- och nackdelar.

Beslut med lokal trafikföreskrift

LTF är en avvikelse från de generella trafikreglerna i TrF och som, vilket beteckningen anger, reglerar lokala förhållanden. Avvikelsen ska i detalj beskriva ”när, var och hur” föreskriften gäller. Utmärkningen med vägmärken ska vara ”*en översättning av föreskriftens text till symboler*” enligt den internationella överenskommelse som gäller hur vägmärken och tilläggstavlor ska utformas/se ut.

Servicetider och servicearbete är kända begrepp för vaneparkerare i Stockholm och de förklaras på stadens hemsida. Det finns dock inget sådant begrepp eller någon begreppsförklaring i gällande trafiklagstiftning, vilket gör att det skulle kunna påstås att en trafikföreskrift som innehåller begreppet *servicetid* eller *servicearbete* saknar den juridiska distinktion som krävs. Enklarest vore att definiera servicearbete i en allmän LTF, men det måste anses saknas mandat i 10 kap. TrF för en sådan föreskrift. De arbeten som anges som servicearbeten i Stockholm är gatustädning, snöröjning, byte av belysning, rensning av brunnar och mindre gatuarbeten. Samtliga dessa kan betecknas som väghållningsarbete. I handboken Väghållningens juridik, utgiven av Sveriges kommuner och Regioner (SKR), anges *Med väghållning avses här alla åtgärder som vidtas beträffande gator och vägar. Det handlar i princip om byggande, drift och underhåll av gator och vägar.*

I 12 kap. TrF finns begreppet *Väghållningsarbete* utan att vara definierat. Sannolikt anses begreppet så vedertaget och beskrivet i andra sammanhang att någon definition i trafiklagstiftningen inte behövs. Detta sammantaget med SKR:s definition – oavsett vad där nämns om byggande – gör att begreppet är tillräckligt distinkt och att en föreskrift därför bör kunna formuleras på följande sätt:

Parkering är dock förbjuden onsdagar under den tid mellan klockan 00.00 - 06.00 då väghållningsarbete pågår.

Valet av tidpunkt och gatusida för regleringen på respektive gata får på goda grunder antas ha gjorts av erfarenhet och utifrån rationell väghållning samt med utgångspunkt i minsta möjliga olägenhet för parkerare. Det finns sannolikt inga skäl att ändra den ordningen

Beslut med väghållarbeslut

Införande av en LTF medför ofta en omfattande handläggning med olika samråd. Bland annat en skyldighet att bereda Polismyndigheten, och den statliga väghållningsmyndigheten om den berörs, möjlighet att yttra sig i kombination med andra beredningsskyldigheter. En sådan handläggning passar illa vid vägarbeten där trafikreglerande åtgärder av olika slag är självklara som att säkerställa skyddet för arbetande personal och tillgängligheten till arbetsplatsen för dessa liksom att tillgodose trafiksäkerheten och framkomligheten för passerande trafik och som ibland måste ske med kort varsel. Mot den bakgrunden gäller en enklare beslutsordning enligt 10 kap. 14 § TrF.

Föreskrifter med särskilda trafikregler för en väg eller en viss vägsträcka om

1. förbud mot trafik med fordon eller med visst slag av fordon,
2. begränsning av axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt,
3. begränsning av bredd eller längd på fordon, fordonståg eller last,
4. förbud mot omkörning,
5. förbud eller påbud att svänga eller köra i viss riktning,
6. förbud mot infart,
7. lägre hastighet än som annars gäller,
8. stannande eller parkering,
9. väjningsplikt eller stopplikt,
10. minsta avstånd mellan fordon, och
11. cirkulationsplats får meddelas av
 - a. Polismyndigheten om det behövs i samband med trafikövervakning, kontroll av förare och fordon eller trafikolyckor,
 - b. Tullverket om det behövs i samband med punktskattekontroll, eller
 - c. den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området om det behövs på grund av vägarbete eller liknande arbete eller under kortare tid på grund av skador eller risk för skador på vägen och på grund av annat som kan medföra fara eller hinder för trafiken, eller om det behövs på särskild vinterväg över istäckt vatten.

Aktuella servicearbeten som gatustädning, snöröjning, byte av belysning, rensning av brunnar och mindre gatuarbeten är åtgärder i vägen eller anordningar som hör till vägen och alltså att anse som vägarbeten eller liknande arbeten. Mot den bakgrunden kan det vara enklare att besluta om servicetiderna som en föreskrift enligt 10 kap. första stycket 14 § TrF, detta sett med hänvisning till vad som anges i första stycket i 10 kap. 1 § TrF:

Särskilda trafikregler får, utom i de fall som avses i 10 och 14 §§, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng. Särskilda trafikregler om stannande eller parkering får även meddelas genom lokala trafikföreskrifter för samtliga vägar som inte är enskilda inom ett visst område.

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter m.m. (TSFS 2015:60) anges följande i 7 kap. 2.

I föreskrifter enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen (1998:1276) som behövs under kortare tid på grund av vägarbete eller liknande arbete bör arbetet och de förhållanden under vilka trafikreglerna är tillämpliga bestämmas enligt exemplet nedan.

Det ska noteras att *under kortare tid* togs bort i TrF 2017, alltså efter det att Transportstyrelsen gett ut sina föreskrifter, men myndigheten har trots det inte ändrat i sin text.

x § Vid vägarbetet (bestämning, diarienummer för upphandlingsobjekt eller liknande) mellan A-by och B-by på väg 00 får fordon inte föras med högre hastighet än

a) 50 kilometer i timmen där /belägningsarbetet/räckesarbetet/- målningsarbetet/ pågår, samt

b) 70 kilometer i timmen 000 meter närmast öster och väster om sträckan enligt 1.

Med hänvisning till det exemplet skulle en föreskrift om servicetid kunna formuleras på följande sätt, alltså utan att ange vare sig veckodag eller klockslag:

Parkering är dock förbjuden under den tid då väghållningsarbete pågår.

En i sammanhanget väsentlig skillnad är att väghållarbeslut enligt 10 kap. 14 är en särskild (egen) föreskrift medan övriga parkeringsbestämmelser på sträckan ska beslutas som en LTF. Det innebär i sin tur också att bara föreskrifter som rör väghållningen kan tas med stöd av 10 kap. 14 § TrF. Alltså sådant som sopning och snöröjning, men också arbete med anordningar som hör till vägen som uppsättning av vägmärken och tillsyn av trafiksinaler. Även busk- och trädsklippning/motsvarande kan anses som vägarbete då buskar och träd kan anses tillhöra vägen som en gestaltning av den.

Andra tillfälliga regleringar för uppställning av fordon för parader, filminspelning och liknande kan inte ses som vägarbete och i den mån sådana ska införas, ska det vara som LTF. Ledningsdragning för vatten och avlopp eller för el eller fibrer är normalt inte heller ett arbete för vägen. Det är naturligt att skilja på beredningen av föreskrifter som behövs för väghållningen och andra tillfälliga föreskrifter, bland annat mot bakgrund av att de senare ofta också kräver tillstånd enligt ordningslagen, grävningstillstånd eller liknande.

Skillnaden i tillkomstsätt för föreskriften hindrar självfallet inte användning av ett system med omställbar utmärkning av servicetider.

Krav på dokumentation

Ett oavvisligt krav får anses vara att det dokumenteras vilken utmärkning som var synlig när och av vilken anledning för att kunna visa när föreskriften verkligen gällde.

Oavsett om regleringen beslutas som en LTF eller som en föreskrift med stöd av 10 kap. 14 § TrF måste, förutom publicering av föreskrifterna i STFS, förutsättas att någon form av loggbok förs och som visar när föreskriften verkligen gällde och utmärkningen med de omställbara märkena visades. Detta krävs som ett stöd om eventuella åtgärder som rapportering eller flyttning av fordon görs. Andra uppgifter som lämpligen bör noteras är vilken behörig person som gjorde omställningen med märkena.

I normalfallet med omställbara vägmärken mäts på plats vilka trafikmängder eller väderleksförhållanden som ska gälla för en viss angivelse genom någon form av detektering alternativt är förprogrammerat genom tidsstyrning. På så vis erhålls därmed automatiskt en dokumentation av vad som gällde när en viss regel infördes.

För servicetider är utgångspunkten att behov av tillgänglighet (förbudet) ska anmälas. Samtidigt ska enligt förutsättningarna anmälan göras om behovet upphör innan sluttiden för gällande reglering. Dessa förhållanden ger med automatik en dokumentation som i kombination med vem som anmälde behovet också anger vilket slag av servicearbete som utfördes.

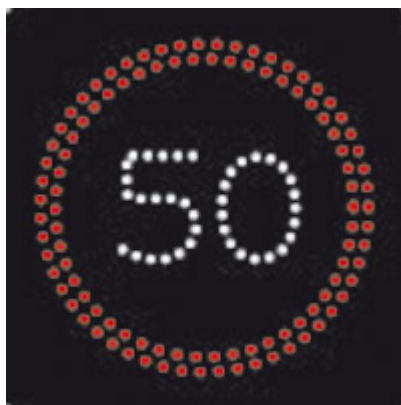
Själva visningen av förbudet är ett angivande av ikraftträdande och giltighet i övrigt och alltså en form av myndighetsutövning. Oavsett vilken teknik, vilket system som väljs för hanteringen krävs klargörande av olika behörigheter, en delegationsordning och liknande. Själva föreskriften, oavsett den är en LTF eller ett väghållarbeslut, kan hanteras inom ramen för befintligt beredningssystem för föreskrifter medan ”visningsuppgifterna” kräver ett eget system eller en påbyggnad till nuvarande beredningssystem.

Krav på utmärkning enligt Vägmärkesförordningen

Vägmärkesförordningen (VMF 2007:90) beskriver vägmärkens och andra trafikanordningars utseende till bland annat form och färg i 1 kap. 4 §.

Vägmärken och andra anordningar har den innebörd som framgår av denna förordning. De har den utformning, storlek och färgsättning som framgår av denna förordning eller av föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning.

Vägmärken och tilläggstavlor kan vara lysande. Text och symbol kan då vara lysande vit på mörk botten. Bård, snedstreck och annan röd del av vägmärket eller tilläggstavlan är dock alltid lysande röd.



Hur omställbara märken/dynamisk utmärkning ska se ut finns alltså redogjort för i VMF. Till detta kan läggas vad som anges i 10 kap. 13 a § 4 TrF.

Särskilda trafikregler som är tillämpliga endast under en viss tid eller under vissa förhållanden behöver inte vara utmärkta då de inte är tillämpliga. De tidsbegränsningar eller andra förhållanden som ska föreligga för att en trafikregel ska vara tillämplig behöver inte märkas ut om regeln endast märks ut när den är tillämplig.

Servicetider ska märkas ut med eget märke C45, särskilda bestämmelser för stannande och parkering, enligt vägmärkesförordningen tillsammans med utmärkning av gällande parkeringsregler för platsen. Det innebär i sin tur att när märke C45 inte visas så gäller gatans utmärkta parkeringsregler.

Exempel på utmärkning utan omställbara märken



Fördelen med utmärkning med omställbara vägmärken i detta fall är närmast enklare rutiner för utmärkning och rationalisering vid utmärkning av systematiskt återkommande serviceåtgärder på samma gata samt en för trafikanterna tydligare och mer begriplig utmärkning.

Utmärkning med omställbara vägmärken



Normalläge



Aktiverat läge



Alternativa aktiverade lägen



Alt om
samma
textstl

Utmärkningen enligt exemplen ovan avser utmärkning endast när förbudet ska vara gällande. Med hänvisning till att utmärkning måste ske innan själva ikraftträdandet är sannolikt – sett från parkerarnas synpunkt – alternativet med dag, datum och klockslag (onsd. 3 nov, 0-6) det bästa och lättast att ta till sig. Visad utmärkning är att föredra om servicetiderna nyttjas i mindre omfattning, alltså att normalläget är släckt märke.

Nyttjas servicetiden mer frekvent kan alternativet vara att visa förbudet ständigt, som i bilden ”Aktiverat läge”, men släcka märket om det meddelats att servicetiden inte ska nyttjas. Ett exempel på detta kan vara snöröjning som inte går att planera. Plogning kanske sker när snön faller/fallit medan efterarbete med borttagning av plogvallar sker i efterhand efter ett bestämt schema. I det fallet kan det vara motiverat att budskapet (Onsd 0-6) visas ständigt under perioder med snöfall för att (försöka) säkerställa att gatusidan är fri från uppställda fordon när arbetet ska utföras.

Omvänt, i de fall servicetider inte ska gälla under vissa delar av året som exempelvis

Parkering är dock förbjuden onsdag klockan 08.00 - 16.00 under tiden 1 november - 15 maj

så är det självklart att vägmärket ska vara släckt under perioden 16 maj - 31 oktober.

Implementering av servicetider

Innan dynamiska servicetider kan implementeras måste följande tre strategiska beslut fattas om hur de ska användas:

1. Om märket i normalläget ska vara tänt eller släckt
2. Om – och i så fall hur – nuvarande regler för boendeparkering bör ändras
3. Om fritt flytande servicetider kan ersätta fasta servicetider varje vecka

Tänt eller släckt märke

Om märket i normalläget ska vara tänt eller släckt finns följande två alternativ:

- Förbudet visas bara om något servicearbete ska genomföras
- Förbudet visas ständigt men släcks om servicearbete inte ska genomföras

Utgångspunkten för dynamiska föreskrifter och meningen med omställbara vägmärken är att de bara gäller respektive ska visas under den tid de är aktuella. Till skillnad mot dåvarande Vägverkets försök med variabla hastighetsgränser, där den nya (lägre) tillåtna hastigheten trädde i kraft momentant när föreskriftens villkor om exempelvis trafikmängd, väderleksförhållande eller trafik på korsande väg visades, så kan inte tillämpningen av dynamiska servicetider ske samtidigt som ikraftträdandet eftersom fordon på aktuell plats kan vara rätt parkerade vid det tillfälle då fordonet ställdes upp. Innan en ny gällande reglering ska kunna tillämpas med exempelvis rapportering för felparkering eller flyttning av fordon, så måste minst så lång tid förflyta från det att den nya regleringen visas som det ursprungligen är tillåtet att parkera på platsen.

Det alternativ som i dagsläget verkar mest rimligt och genomförbart är utmärkning med upplysning om vid vilken tidpunkt förbudet ska gälla. Det förutsätter i sin tur framförhållning, planering, kännedom om vilka åtgärder som är aktuella etcetera. Avsikten är att de som är i behov av förbudet – entreprenörer och motsvarande – ska anmäla detta, alternativt om de inte ska utföra arbete under förbudstiden. Anmälan måste då ske i så god tid att hänsyn kan tas till den tid som tillåten parkering på platsen normalt gäller.

Enligt uppgift har från driftssidan framförts önskemål om ”ständigt lysande” som utgångsalternativ. Mot detta talar projektets idé om mesta möjliga tillgänglighet för

parkerarna och att det då från utmärkningssynpunkt måste vara mest rimligt att bara visa förbudet när det gäller. Vad som också talar mest för utmärkningsprincipen ”normalt släckt märke” är att då måste bara den som behöver förbudet anmäla detta till skillnad mot att om utmärkningen visas ständigt, så måste alla anmäla när de inte är i behov av förbudet. Med hänvisning till att bara några entreprenörer behöver förbudet samtidigt och vid alla tillämpliga tillfällen, så blir det ett onödigt och betungande administrativt arbete om alla ska behöva avanmäla behov inför varje presumtivt serviceförbud.

Inom trafikkontoret pågår en kartläggning om användningen av servicetiderna i Stockholms stad. De är uppdelade i tre kategorier – planerade med kort varsel, planerade en vecka i förväg samt planerade på längre sikt. De flesta åtgärder kan planeras en vecka eller längre i förväg.

Eftersom i princip alla servicearbeten går att planera bör alltså utmärkningsprincipen utgå från släckt märke. Ett annat skäl för släckt märke är elförsörjningen. För pilotprojektet på en gata med få märken kan strömförbrukningen påstås vara i det närmaste försumbar, men vid en storskalig implementering med sannolikt flera hundratals märken blir förhållandet annorlunda och oförenligt med den ökande elförbrukning som då blir fallet.

Behov att ändra nuvarande regler för boendeparkering

Dynamiska servicetider kan inte användas på ett sätt som innebär att en reglering träder i kraft samtidigt som den tillkännages med vägmärke. Skälet är att fordon kan vara rätt parkerade för en tid framåt när regleringen tillkännages på vägmärket. Innan en ny gällande reglering ska kunna tillämpas med exempelvis rapportering för felparkering eller flyttning av fordon, så måste alltså minst så lång tid förflyta från det att den nya regleringen visas på vägmärket till dess den tid det ursprungligen var tillåtet att parkera på platsen. På ett gatuavsnitt där det är tillåtet med 3 timmars parkering kan alltså en ny, dynamisk föreskrift träda i kraft tidigast 3 timmar efter tillkännagivandet på det dynamiska märket.

Ett särskilt problem blir därför de regler som gäller idag för boendeparkering i Stockholm. De innebär att fast boende inom ett visst område, en stadsdel eller liknande, får parkera på andra och mer gynnsamma villkor än övriga kommunmedborgare, besökande etcetera.

Boendeparkering infördes för att möjliggöra parkering i områden där byggnadslagstiftningens principer om att parkering ska ske på kvartersmark inte var möjlig att realisera och där enda möjligheten att parkera alltså var på gatumark och motsvarande allmänna platser. Alternativet för de boende hade annars varit att tvingas flytta bilen och hitta en ny p-plats varje dag för att inte bryta mot gällande regler, vilket i så fall skulle lett till ytterligare trängsel och ökade utsläpp i trafiken. Stockholm har liksom ett antal andra större kommuner valt att göra boendeparkering till en vanlig regleringsåtgärd för parkering i stället för en undantagsmöjlighet när alla andra möjligheter att skapa p-platser är uttömda.

För kommunen gäller boendeparkeringen för sju dygns tillåten parkeringstid med beaktande av de serviceförbud som gäller, alltså i praktiken något mer än sex dygn vid maximalt utnyttjande. I praktiken leder det till att implementering av dynamiska servicetider med nuvarande regler för boendeparkeringen bara går att införa om man accepterar att avisering av p-förbudet görs mer än en vecka i förväg. Följande exempel visar på problemet med utgångspunkt från illustrationerna för Fleminggatan.

En fordonsägare med boendeparkering parkerar sitt fordon till exempel kl. 5 på onsdagsmorgonen och vill utnyttja den maximala tiden sju nätter att stå där. Om man då kl. 6 aktiverar läget för p-förbud onsdag kl. 0-6 kommer fordonet att vara felparkerat påföljande onsdag kl. 0-5.

Om man accepterar att avisering av p-förbud måste göras mer än en vecka i förväg innebär det att det dynamiska vägmärket måste innehålla datum och månad, helst också veckodagen för att informationen ska vara tydlig.

Slutsatsen är att dynamisk reglering idag kan införas enligt följande:

1. På gator där tillstånd för boendeparkering inte gäller
2. På gator där boendeparkering gäller med avisering av p-förbudet minst en vecka i förväg med vägmärke som innehåller dag, månad, klockslag samt helst också veckodag.

För en pilotstudie har tre möjliga gator valts ut där boendeparkering inte gäller, nämligen Blekegatan, Fredsborgsgatan och Vingårdsgatan, samtliga belägna i Årstadal i södra Stockholm.

Som ovan redovisats är sjudygnregeln för boendeparkering ett avgörande hinder för att implementera dynamiska servicetider på de alla gator i Stockholm där boendeparkering är tillåten. Eftersom boendeparkering införts på de gator där parkeringstrycket är störst är det på dessa gator som en dynamisk reglering av servicetiderna som man får de största vinsterna. Nuvarande regler för boendeparkering innebär att servicetider måste aviseras minst en vecka i förväg. Det leder till att nuvarande system med servicetider en gång per vecka inte längre är möjligt, de kan tillämpas högst en gång varannan vecka vilket knappast torde vara acceptabelt för berörda förvaltningar.

Slutsatsen blir att utan ändrade regler för boendeparkeringen blir de fördelar som skulle kunna vinnas med dynamisk reglering nästa försumbara i en stad som Stockholm. Den ändring som krävs för att skapa någon reell nytta är att korta den tillåtna tiden för oavbruten boendeparkering från sju dygn till högst sex dygn. Med sex dygns tillåten tid för boendeparkering krävs fortfarande cirka en veckas framförhållning, vill man korta ner den tiden krävs alltså ännu kortare tid för tillåten oavbruten boendeparkering. Hur kort tid man väljer blir en avvägning mellan fordonsägarnas önskemål att slippa flytta sina fordon alltför ofta och stadens önskemål att kunna införa en dynamisk reglering med kortare varsel.

En bantning av tillåten maximal obruten parkeringstid för boendeparkering till exempel till fyra dygn skulle innebära mycket stora fördelar beträffande nyttjandet av stadens gatumark.

Det finns för närvarande två typer av regleringar av Stockholms gator som innebär stora problem för de som är vaneparkerare i Stockholm. För innerstaden innebär det att man vanligtvis en dag i veckan har servicetid kl. 0-6 såväl vardag som helgdag. För ytterstaden är det normala att man har servicetid enbart under tiden 1 november till 15 maj under dagtid kl. 8-16. Båda dessa regleringar innebär en avsevärd inskränkning av det tillgängliga parkeringsutrymmet under de aktuella tiderna om någon service i form av städning, sopning eller annat arbete inte utförs.

Men en dynamisk reglering av dessa tusentals gatusträckor skulle parkeringsmöjligheterna förbättras utan några stora problem, eftersom nackdelen med kortare tillåten tid för boendeparkering åtminstone delvis uppvägs av färre tillfällen att fordonet behöver flyttas när ingen service äger rum. Det finns ingen statistik på hur ofta någon service i form av städning, sopning eller annat arbete utförs under de tider som servicetider gäller, men det är rimligt att anta att service generellt bara utförs under ett fåtal av tiderna, även om det kan variera för olika gator och olika områden.

Med regleringen på Fleminggatan utanför Tekniska nämndhuset som exempel på en innerstadsgata skulle ett släckt dynamiskt vägmärke möjliggöra parkering även på onsdagsnätterna, vilket särskilt för boende i trakten skulle vara en stor fördel med tanke på den generella brist på p-platser som finns i hela området. Om servicetiden behöver tas i anspråk måste det dynamiska vägmärket tändas senast på fredag före midnatt om tillåten tid för boendeparkering minskas till fyra dygn.

Med regleringen på Abrahamsbergsvägen i Bromma som exempel på en ytterstadsgata skulle ett släckt dynamiskt vägmärke möjliggöra parkering även på måndagar mellan kl. 8-16 under tiden 1 november till 15 maj, vilket även för boende i den trakten skulle vara en stor fördel med tanke på den generella brist på p-platser som finns även i det området. Om servicetiden behöver tas i anspråk måste det dynamiska vägmärket tändas senast på torsdagen kl. 8 om tillåten tid för boendeparkering minskas till fyra dygn.

En bantning av den maximalt tillåtna tiden för boendeparkering är bara nödvändig att göra på de gatuavsnitt där man börjar tillämpa dynamisk reglering. Även om det idag är en gemensam maximal tid för parkering på alla gator med boendeparkering skulle det kunna gå att differentiera den tiden beroende på om gatan har fasta vägmärken eller dynamisk reglering. En möjlighet skulle kunna vara att för de gator med dynamisk reglering byta ut det vita märket som anger boendeparkering mot ett rött märke vars innebörd är att den maximala tillåtna parkeringstiden är till exempel fyra dygn eller annan tidsrymd som staden bestämmer. En sådan differentiering gör det möjligt att avvika regler enbart på gator med dynamisk reglering. För dessa gator blir då effekten att man där växlar nackdelen av en kortare maximal parkeringstid mot fördelen att kunna nyttja gatan under de tider ingen service äger rum medan det på andra gator det inte görs någon förändring.

Fasta eller fritt flytande servicetider

Nuvarande system för servicetiderna innebär att man på varje gatuavsnitt varje vecka bestämmer ett fast antal timmar som möjlig tidsrymd där man kan utföra service utan hinder av parkerade fordon. Om man inför dynamisk reglering är en fråga som måste utredas om det är möjligt att helt överge de fasta tiderna och i stället bestämma ny servicetid vid varje tillfälle när någon eller några förvaltningar behöver göra någon form av väghållningsarbete.

Det torde finnas både för- och nackdelar med att överge de fasta tiderna. Till fördelarna hör att man då får större flexibilitet att utföra sina väghållningsarbeten. Man kan då till exempel ta hänsyn till vilken veckodag som är bäst lämpad att arbeta på beroende på trafik och andra omständigheter och de kan ibland utföras med något kortare varsel än om man är tvungen att invänta en fast dag.

En nackdel är däremot det troligen större administrativa arbete som flytande tider skulle innebära. Fasta tider innebär att förvaltningarna har en fast veckodag att förhålla sig till och de ges ett ansvar att komma in med önskemål om de vill utnyttja den tiden. Flytande tider torde innebära att den förvaltning som har ansvaret för styrning av de dynamiska vägmärkena får ett större ansvar att samordna väghållningsarbetena så att de så långt det är möjligt utförs vid så få tillfällen som möjligt. Det kan också vara så att flytande tider upplevs som mer rörigt för den enskilde trafikanten.

Frågan om fasta eller flytande servicetider behöver en djupare utredning för att kunna bedöma vilket alternativ som är mest fördelaktigt.

Pilotstudien

En av dessa tre gator kommer väljas som pilotgata efter insamling av initiala beläggningsdata och utvärdering, Blekegatan, Fredsborgsgatan och Vingårdsgatan. Exempel på hur föreskrift kan utformas är följande.

0180 xxxxxxxx

*Stockholms kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Blekegatan;
beslutade den datum månad år.*

Stockholms kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 17 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

På markerad sträcka på Blekeгатans västra sida enligt kartbild får fordon parkeras och mot avgift.

Avgiftsplikten gäller vardag utom vardag före sön- och helgdag klockan 07.00 - 19.00 och vardag före sön- och helgdag klockan 11.00 - 17.00.

Parkering är dock förbjuden onsdagar under den tid mellan klockan 08.00 - 16.00 då väghållningsarbete pågår.

Avgift enligt taxa 3, 14 § allmänna lokala trafikföreskrifter.

På Blekeгатan finns två föreskrifter med servicetiden onsdagar 8-16, Fredsborgsgatan fem med servicetiden tisdagar 8-16 och Vingårdsgatan två med servicetiden måndagar 8-16. Boendeparkering tillämpas inte på de aktuella gatorna varför längsta tillåtna parkeringstid regleras enligt 3 kap. 49 a § första stycket TrF.

På allmän plats inom tätbebyggt område där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser och inom vägområde för allmän väg får fordon parkeras högst 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag.

Med angivna förutsättningar bör utgångspunkten kunna vara släckt märke och där tändning sker efter behovsanmälan, och med hänvisning till utmärkning så långt i förväg som parkering är tillåten på platsen, för Blekeгатan på tisdagen, Fredsborgsgatan på måndagen och Vingårdsgatan på fredagen. Det senare med hänvisning till att parkering är tillåten utan tidsbegränsning på lördagar och söndagar.

Från formellt juridisk synpunkt är det väsentligt att fastställa befogenheter och rutiner för tändning respektive släckning och dokumentera när omställningen sker/kunna visa vilket budskap som gällde vid viss tidpunkt som ett led i pilotstudien. Inom ramen för pilotstudien syns det även lämpligt pröva servicetiden som ett väghållningsbeslut i form av en egen föreskrift med stöd i 10 kap. 14 § TrF och alltså ta bort förbudet mot att parkera i den lokala trafikföreskriften.

Implementering på lång sikt

Den digitala utvecklingen inom fordonsindustrin går numera mycket snabbt. Redan nu kan man i många bilar till exempel få information vilken tillåten hastighet som gäller på den sträcka där man kör och vilka andra trafikregler som gäller. Man kan utgå från att man inom en snar framtid även kan få information om gällande parkeringsregler.

Men även med en mer utvecklad och snabb digital information kommer man dock inte runt problemet att när en fordonsägare parkerat sitt fordon för en viss tid enligt gällande parkeringsbestämmelser går det inte att under den tiden förändra villkoren. Fordonsägaren måste vara säker på att han inte drabbas av en felparkeringsavgift under den tiden. Det innebär att samma typ av digital styrning av den rörliga trafiken som förekommer på större vägar, där man momentant kan ändra hastighetsgränsen, aldrig kommer att kunna genomföras för att styra parkeringen.