

Polischef Ingemar Johansson

Samt: Ordförande Anneli Hulthén, V ordförande Jan Hallberg, Ordförande Trafiknämnden Owe Nilsson, Agneta Granberg, Ann Lundgren, Anna Johansson, Carina Liljesand, Dario Espiga, Helena Nyhus, Helene Odenjung Jonas Ransgård, Kia Andreasson, Kristina Tharing, Marie Linden, Marina Johansson, Mats Arnsmar, Mikael M Janson, Susanna Haby Förste stadsjurist Gunnar Andersson, Parkeringschef Hans Magnusson, Politisk chefsredaktör Peter Hjärne, V ordf trafiknämnden Roland Rydin, Redaktör Fria ord GP Åse Andersson

Angående debatten om p-avgifter, p-vakter, föreskrifter och avgifter

Debatten

Under sommaren har ett antal debattartiklar och bloggar framför allt i GP debatterat kommunens sätt att öka intäkterna från felparkerade bilar. Många betraktar kommunens agerande som orättfärdigt och hetsande. Den allmänna uppfattningen tycks ändå vara att någon form av parkeringsövervakning måste finnas för att undvika kaos och för att beivra missbruk, men att metoderna för tillsynen inte får missbrukas.

Översiktsplanen intentioner

Dagens fråga är: Missbrukar kommunen sin tillsyn? Är metoden i linje med översiktsplanens intentioner om skapandet av ”den goda staden” med hållbar stadsutveckling, samverkan med medborgarna och balans mellan krafterna?

Satsningen på parkeringsvakter

Enligt pressen har antalet parkeringsvakter under de senaste två åren i princip fördubblats och intäkterna under senaste halvåret ökat med ca 15 miljoner kronor. Från beloppet ska dras lönerna för de nya vakterna och kostnaderna för polis och rättsinstanser att utreda alla tillkommande överklaganden. Syftet är att lära medborgarna att parkera rätt samt att få in pengar för visst underhåll.

Lokala trafikföreskrifter förr

I min ungdom råkade jag få en, tvivelaktig parkeringsanmärkning i en grannkommun. Jag drev ärendet till tingsrätten. Jag blev där dömd för att inte innan jag körde in i kommunen tagit del av dess lokala trafikföreskrifter vilket åligger alla att göra enligt domaren. För att inte hamna i samma situation igen införskaffade jag då Göteborgs lokala trafikföreskrifter som utgjordes av ett vitt häfte i fickformat, som uppdaterades varje år, redovisande olika typer av parkeringsautomater, skyltar, avstånd mm som då gällde i Göteborg. Med detta som hjälp undslapp jag under lång tid förelägganden.

Lokala trafikföreskrifter nu

När jag för något år sedan önskade ett uppdaterat sådant häfte för att veta hur lastning/lossning idag skall ske, meddelade Trafikkontoret att sådant numera saknas. Ett sammandrag fanns däremot men inte något komplett häfte då föreskrifterna är alltför komplicerade för att tryckas upp för allmänheten. Min kontaktman på Trafikkontoret hänvisade till kundtjänsten. Där hittades en person som kunde ge mig riktiga besked, men p-vakten lappade ändå viktet ledde till polisprövning till min fördel men utredningskostnader för skattebetalarna.

I samband med den nu aktuella parkeringsdebatten sökte jag på nätet efter Göteborgs lokala trafikföreskrifter och fann det ovan omnämnda mycket korta och summariska sammandraget, som det åligger alla att ha kännedom om. De fullständiga föreskrifterna som omfattar ca 8000 föreskrifter finns i en liggare men denna är inte tillgänglig för allmänheten annat än via tjänsteman.

Kommunens satsning

Är det så att Göteborgs kommun fördubblat sin p-vaktsstyrka för att effektivisera lappningen utan att tillse att parterna har möjlighet att få kännedom om de lokala trafikföreskrifterna och utan att ta reda på konsekvenserna för samhällsutvecklingen? Lagen säger ju enligt "min domare ovan" att alla skall känna till de lokala trafikföreskrifterna, eller hade han fel?

Vad säger lagen

Jag läser i Sveriges Rikes Lag men hittar inget om detta krav. Jag söker på nätet och finner följande:

Enligt Lawline

Det finns ingen lag eller särskild paragraf som stadgar en skyldighet att känna till vad som står i lagen. Däremot så kan man om man är åtalad för ett brott normalt inte försvara sig genom att hävda att man inte visste att det man står åtalad för var olagligt.

Enligt Sveriges Riksdag

Det finns ingen direkt reglering om att medborgarna har en skyldighet att känna till alla lagar och bestämmelser. Det är en förutsättning för hur rättssystemet är uppbyggt. I regeringsformen (grundlag) finns krav på att lagar och förordningar ska kungöras så snart det kan ske. Om regeringen inte har offentliggjort en lag finns inget krav på att medborgarna ska känna till den.

Slutsats

Min tolkning är, att Göteborgs kommun förmodligen inte har gjort något juridiskt fel genom att undanhålla medborgarna de lokala trafikföreskrifterna. Men etiken kan ifrågasättas. Ifrågasättas kan också om inte poliskåren, p-vakterna och domarkåren, som måste ha kännedom om den oåtkomliga liggaren med föreskrifterna, borde ha uppmärksammat kommunstyrelsen om detta faktum. Så länge föreskrifterna inte i laga ordning kungjorts borde myndigheterna avstått från att bötfälla dem som av okunnighet om de dolda föreskrifterna parkerat fel.

Finns det andra sätt att lära medborgarna att parkera?

Ett sätt är att parallellt med upptryckt häfte utveckla en applikation till mobiltelefonerna av de lokala trafikföreskrifterna. Dessa kompletteras med information om hur man blir mindre beroende av egen bil genom att ange var bilpooler, lånebilar/cyklar finns att tillgå samt tidtabeller för kollektivtrafiken och telefonnummer till support. Parkeringsvakterna och dagens jurister och poliser som tvingas syssla med alla överklagandena byts ut mot väl utbildade instruktörer som är medborgarna behjälpliga i trafiken och kan nås via mobilen. Ett sådant initiativ skulle vara en god början i skapandet av "den goda staden" och leda till att mycken ilska, utanförskap, rättslöshet och kriminalitet skulle kunna omvandlas till positiv medborgarkraft, som det krävs mycket av i arbetet för hållbar utveckling inom regionen.

Göteborg 2010-08-04

Arne Person

Arne Person för medborgarkraften.com

e-post: arne.person@hem.utfors.se

PS / En p-vakt i nätdebatten påpekade att bilparkering inte är svår. Det är bara att läsa de lokala föreskrifterna. (8000 oåtkomliga föreskrifter)

Få känner till att det bland annat är tillåtet att utan avgift på avgiftsbelagt parkeringsplats lasta och lossa så länge som behov finns om detta utförs kontinuerligt. Detta innebär att p-vakt inte kan bötfälla förrän ca fem minuter förflutit sedan den kontinuerliga verksamheten upphört eller giltigt kvitto på betald p-avgift gått ut. Möjligheten att parkera gratis inom Vallgraven under vissa tider är också okänt för många, men detta måste då ske utanför markerade parkeringsplatser. Källa: Parkeringsvakt.

Lastning/lossning, dolda eller uteblivna zonskyltar eller p-automater eller sådana p-automater som endast tar emot småmynt resp. bensinkort skapar också problem etc. / **DS**

Ur svaren.

Hej Arne,

Vi har från polisens sida tagit del av ditt brev och inlägg i debatten om p-avgifter, p-vakter, föreskrifter och avgifter.

Det är, precis som du skriver, en fråga för kommunen, men vi tackar för dina synpunkter och tar till oss dem.

Med vänliga hälsningar
Malin Sahlström

Malin Sahlström
Informationsdirektör
Polismyndigheten i Västra Götaland

1591/10

Arne!

I de parkeringspolicies som kommunfullmäktige antog 1993 resp. 2009 finns den koppling som du tar upp om ”den goda staden”. Där anges att Trafikpolitiken i Göteborg ska stå i samklang med de övergripande mål som finns för Göteborg. Och parkeringspolitiken ska i sin tur vara en del av trafikpolitiken. Policyn anger också en mer detaljerad inriktning av parkeringspolitiken om hur vi bl.a. ska reglera våra gator, använda taxor och avgifter, om utmärkning och information samt om övervakningen av reglerna. Trafiknämnden har bl.a. för övervakningen beslutat att målet är att nio av tio skall parkera rätt. Kommunfullmäktiges policy och Trafiknämndens mer detaljerade beslut är sedan vägledande för hur Trafikkontoret bedriver parkeringsverksamheten.

Angående lokala trafikföreskrifter (LTF:er) så har vi ca 7 200 stycken. Ca 1 600 rör ”rörlig trafik” (enkelriktningar, lastbilsförbud, påbud att svänga, hastighetsbegränsning m.m.). Ca 5 600 handlar om ”fordonsuppställning” (avgiftsparkering, handikapplatser, lastplatser, parkeringsförbud m.m.). Av alla dessa är det 14 LTF:er som inte är utmärkta med vägmärken, varav 10 rör parkering. De är av ”allmän karaktär” och finns på vår webbplats och motsvarar det häfte du kunde få tidigare (men någon komplett sammanställning av alla LTF:er har aldrig funnits). På vår webbplats finns också avsevärt mer information om parkering än som funnits i det häfte du nämner. Alla våra ca 7 200 LTF:er finns tillgängliga på Transportstyrelsens webbplats (Svensk författningssamling). Vi har planer på att även göra dem tillgängliga i t.ex. mobiltelefoner och erbjuda olika e-tjänster, men det har inte kunnat prioriteras inom årets budget. På vår webbplats finns också en nedladdningsbar broschyr som handlar om vägmärken och parkeringsregler. Förutom de 14 allmänna LTF:erna är alla andra LTF:er ”kungjorda” för trafikanten genom vägmärken, så denne behöver inte ha några LTF:er med sig i bilen. Däremot skall det alltid finnas en LTF (ett beslut) bakom varje vägmärke. Har du

mer specifika frågor är du välkommen att höra av dig.

Du tar också upp frågan om antalet parkeringsvakter. Det är alltid knepigt med statistik och inte minst vad man drar för slutsatser av den. Om vi börjar med statistiken så är det riktigt att det är fler parkeringsvakter nu än det varit de senaste åren – närmare en tredjedel fler (inte en fördubbling). Jämför vi istället med hur det var under några år i mitten av 00-talet så är det färre parkeringsvakter idag. Allt beror på vilka siffror man jämför. Den andra frågan är vad man kan dra för slutsatser av ökningen; i media används uttryck som ”häxjakt” och ”hetsande”. De enda beläggen för detta är en intervju med en felparkerare och att det utfärdas fler parkeringsanmärkningar. Men att vi ”hittar” fler felparkerare betyder inte att det är en ”häxjakt” - med fler parkeringsvakter blir det förstås fler parkeringsanmärkningar. Vi har över åren haft samma övervakningspolicy t.ex. haft samma bedömningsgrunder för att utfärda en parkeringsanmärkning. Vi har heller inte på annat sätt ändrat hur vi utför parkeringsövervakningen.

Hälsningar
Hans Magnusson
Trafikkontoret

Hej Arne,
Du har ställt två frågor som gäller parkering/uppställning av fordon.

Fråga 1: Jag är osäker om jag förstår din fråga. Jag misstänker dock att du menar när anses en uppställning vara för på- eller avlastning av gods och du därmed kan stå på plats där det är parkeringsförbud. Är det tydligt att du håller på med på- eller avlastning, dvs, det framgår fysiskt att du står vid fordonet och lastar i eller ur så är det säkerligen problem med tolkningen. Måste du däremot flytta dig från fordonet t ex in i en fastighet blir det betydligt svårare att sätta gränsen. Det finns ett antal rättsfall där frågan prövats av vilken man kan dra slutsatsen att i på- eller avlastningen så ingår att man har rätt att utan oskäligt dröjsmål hämta eller lämna godset. Samtidigt har det ansetts att avståndet från uppställningen till hämtningen eller avlämningen av godset inte får vara för långt. Det finns domstolsutslag där en förare, som haft fordonet uppställt under ca 4 min för att hämta gods, har fällts till ansvar för att bryta mot parkeringsförbudet.

Fråga 2: Det är endast en domstol som kan tolka en lag för någon annan. Sedan är ju rättssamhället uppbyggt så att du för din egen räkning hela tiden måste göra en tolkning av om du följer lagen. Även polisen och parkeringsvakterna måste utifrån sin uppgift tolka lagen. Det innebär dock inte att deras tolkning alltid håller vid en domstolsprövning. Däremot så är det väl troligt att myndighetspersoner som är experter inom ett visst område besitter en sådan kunskap att deras inställning måste tas på allvar. Så svaret på din konkreta fråga är att ingen av dom uppräknade har någon tolkningsföreträde. Du får alltså göra din egna tolkning i den enskilda situationen. Som stöd för den kan du lämpligen utgå från mitt svar på förra frågan.

Hoppas att jag kunnat ge dig tillräckligt tydliga svar på dina frågor.

Per Öhgren
Trafiksäkerhetsexpert
Vägtrafikavdelningen
Transportstyrelsen

Anm: Transportstyrelsens hemsida besöks för att ta del av Göteborgs lokala trafikföreskrifter i deras databas RDT. Göteborgs kommun tycks saknas varför Transportstyrelsen tillskrives.

Hej

Jag har provat att söka föreskrifter i Göteborgs-, Malmö- och Örebro kommuner och får upp lokala trafikföreskrifter för dessa kommuner.

Jag för frågan vidare till en kollega som återkommer från semestern den 16 augusti.

Med vänlig hälsning

Lena Martell
Trafik- och vägenheten
Tfn direkt: 0243-751 72

Transportstyrelsen
Box 267
781 23 Borlänge
www.transportstyrelsen.se

Hej igen

Tyvärr anges i kommunregistret:

Tekniska nämnden i Malmö
Tekniska nämnden i Örebro
Trafiknämnden i Göteborg
Trafiknämnden i Stockholm

Detta ska vi rätta till så fort som möjligt. Det ska naturligtvis vara så att du ska kunna söka på Malmö- , Örebro- , Göteborgs- och Stockholms kommuner.

Med vänlig hälsning
Lena Martell
Trafik- och vägenheten
Transportstyrelsen

Hej,

Det ska självklart bedrivas ett förbättringsarbete, kring regler och bestämmelser, så att medborgarna kan göra rätt. Detta arbete bedrivs på trafikkontoret. Det finns mycket kvar att förbättra.

Jag är engagerad i att skapa en trafikmiljö med mindre biltrafik, fördubbling av kollektivtrafik och cykling så att medborgarna har valmöjligheter. Idag invigs "lånecyklar" för att underlätta för dem som vistas i centrum att ta en cykel istället för att krångla med bilparkering.

Hälsningar
Kia Andreasson

Hej Arne,
tack för ditt mail och dina synpunkter.

Som princip tycker jag att lagar och föreskrifter ska vara så begripliga och logiska som möjligt, då ökar också chanserna att människor följer reglerna. Exempelvis är det ganska logiskt att man inte får parkera på handikapplatser, övergångsställen eller framför portar. Oftast gör människor rätt utan att ha läst föreskrifterna, just eftersom reglerna är förutsägbara. De flesta felparkeringar handlar om att man stått för länge, chansat på att parkera där man egentligen inte får eller har missat att läsa skyltar ordentligt. Ibland är det svårt att göra gränsdragningar, men i det stora hela tycker jag att det fungerar ganska väl.

Jag håller med dig om att föreskrifter bör finnas tillgängliga för allmänheten att ta del av. Såvitt jag förstår finns den mest relevanta informationen på Göteborgs Trafikkontors hemsida (<http://www.goteborg.se/wps/portal/parkering>), dessutom ska Transportstyrelsen ha en databas där man kan hitta fullständiga föreskrifter.

Att få fler att parkera rätt och bötfälla dem som parkerar fel handlar framförallt om att staden ska vara tillgänglig för alla, det finns inget självändamål med att dela ut felparkeringsböter. Hjälps vi åt med detta är jag övertygad om att Göteborg blir en ännu trevligare stad att leva i och besöka!

Med vänliga hälsningar
Anna Johansson

Hej!

Tack för ditt brev.

Du har på ett bra sätt rätt ut en del frågetecken beträffande bestämmelserna kring lokala trafikföreskrifter. Dock uppfattar jag att du alltså har två obesvarade frågor, nämligen:

1. Finns det någon bestämmelse som innebär att var och en är skyldig att känna till de lokala trafikföreskrifterna?
2. Hur ska medborgaren kunna känna till de lokala trafikföreskrifterna?

Fråga nr 1. Det följer av s.k. allmänna rättsgrundsatser var och en är skyldig att känna till de rättsregler som har relevans för en själv.

Fråga 2. Det finns ett regelsystem (Vägmärkesförordning (2007:90) här 1 kap §§ 3 och 6) som ålägger Göteborgs Stad att på ett tydligt sätt genom vägmärken informera om vilka lokala trafikregler som gäller.

Med vänliga hälsningar
Gunnar Andersson

Hej Arne,

Jag beklagar om du upplever att informationen kring de lokala trafikföreskrifterna för parkering är bristfällig. Jag håller med om att reglerna/trafikföreskrifterna för parkering ska framgå tydligt och att information ska finnas lättillgängligt. Jag har emellertid svårt att tro att syftet med fler parkeringsvakter skulle vara att genom kontrollavgifter informera om hur man parkerar rätt.

Information om de flesta parkeringsföreskrifterna finns på Göteborgs stads hemsida. På hemsidan finns en lättillgänglig länk till Transportstyrelsens broschyr ”stanna och parkera” där de grundläggande trafikföreskrifterna för parkering finns, som täcker i det närmsta samtliga parkeringsregler och parkeringssituationer i Göteborg. På hemsidan finns även annan lokal information om olika slags parkeringstillstånd.

Det kan inte vara meningen att privatpersoner ska behöva gå igenom 8000 lokala föreskrifter, utan de sammanfattningar och information som finns ska vara tillräckligt för att lagligt kunna parkera i staden. Dock kan jag också tycka att det fortsatt borde finnas en sammanfattning/häfte i pappersformat att hämta på Trafikkontoret för personer som inte har tillgång till Internet och skrivare.

Ska man som privatperson lasta/lossa på en udda/olämplig plats och är osäker på gällande regler bör man i förväg kunna kontakta en tjänsteman i staden som kan berätta huruvida man får parkera på stället eller inte. De uppgifter som lämnas ska givetvis vara korrekta för att personen i fråga inte ska behöva råka ut för några kontrollavgifter.

Min kritik i sammanhanget, som du kunnat läsa om i media, handlar om nyttoparkeringstillstånden, där jag anser att personal måste kunna utföra sitt uppdrag utan att riskera kontrollavgifter/böter. Det ska inte heller vara upp till den enskilde parkeringsvakten att avgöra hur man ska göra, utan staden ska förstås ha ett system som gör att olika yrkesgrupper kan utföra sitt arbete så som det är tänkt. Den skrivelse som de borgerliga partierna lämnat in för att åter lyfta frågan om nyttoparkeringstillstånden kommer behandlas vid Kommunstyrelsens sammanträde den 18 augusti, med en klar målsättning om att nu snabbt kunna lösa personalens parkeringssituation.

Jag bifogar länk till Göteborgs stads parkeringssida.

Med vänlig hälsning,

Jonas Ransgård (M)
Kommunalråd

http://www.goteborg.se/wps/portal/lut/p/c1/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gjU-9AJyMvYwMDSycXA6MQFxNDPwtTI3cfA6B8pFm8n79RqJuJp6GhhZmroYGRmYeJk0-Yp4G7izEB3X4e-bmp-gW5EeUAhYiHKg!!/dl2/d1/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnB3LzZfMjVLUUIySjMwMDICRDAYVEQ0MU44NTJDQjY

RDT - för myndigheter som beslutar trafikföreskrifter

Välkommen till rikstäckande databasen för trafikföreskrifter. Här publiceras samtliga trafikföreskrifter och lokala trafikföreskrifter i en databas. På det sättet får både statliga och kommunala myndigheter, enskilda och tjänsteleverantörer tillgång till och information om gällande trafikföreskrifter.

Transportstyrelsen har på uppdrag av regeringen upprättat en rikstäckande databas för landets trafikföreskrifter (RDT). Vi har tidigare gått ut med följande meddelande: "Från 1 juli 2010 ska databasen innehålla alla slag av trafikföreskrifter som är uppräknade i förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter". REGERINGEN HAR DEN 17 JUNI 2010 BESLUTAT OM EN ÄNDRING AVSEENDE VILKA TIDPUNKTER SOM GÄLLER FÖR NÄR PUBLICERING PÅ WEBBPLATSEN MÅSTE HA SKETT FÖR DE OLIKA KATEGORIerna AV TRAFIKFÖRESKRIFTER. För vissa trafikföreskrifter har ingen ändring skett. Vad ändringen innebär kan du läsa om [här](#).

Den särskilda webbplatsen Svensk trafikföreskriftssamling (STFS) kommer att hämta sin information från RDT-databasen. Trafikföreskrifter som inte publicerats på webbplatsen senast de tidpunkter som regeringen angett gäller inte. De myndigheter (kommuner, länsstyrelserna, Trafikverket och Polisen) som beslutar trafikföreskrifterna ska föra över dem till RDT och därefter publicera dem på webbplatsen.

Sammanfattning

Enligt Trafikkontoret i Göteborg skall alla de 7200 lokala trafikföreskrifterna finnas tillgängliga på Transportstyrelsens hemsida.

Den 14 september konstateras att Göteborgs kommun fortfarande i databasen kallas för Trafiknämnden i Göteborg. Under denna rubrik finns endast ca 600 lokala föreskrifter.

Enligt Transportstyrelsen information ovan betyder det att, ”Trafikföreskrifter som inte publicerats på webbplatsen senast de tidpunkter som regeringen angett gäller inte”.

Av svaren framgår att det finns fog för att se över föreskrifterna för att undvika alltför många tolkningar eller lagbrott för att samhällsfunktionerna ska kunna fungera.