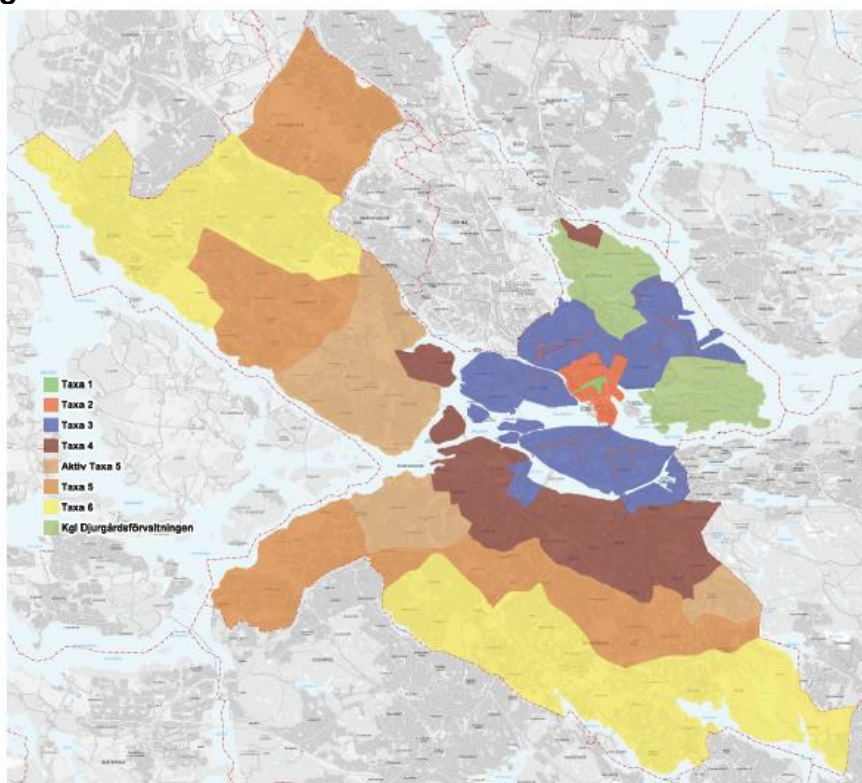


Handläggare
Jacob Jonsson
08-508 26 325

Underlag till analys av effekter av planen för gatuparkering 2016-2018. Taxeändringar och förutsättningar för parkeringsundersökningar mm.

Fastställda områden i samband med p-planens genomförande.

**Trafikkontoret**
TillståndFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 218
Växel 08-508 26 325
jacob.jonsson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Förändringar har skett i områdena Bromma och Hägersten, ändringarna framgår i kartor på sid 20.

Avgifter och tider i innerstaden efter genomförandet av
parkeringsplanen

Taxa 1, inre city	Avgift alla dagar, kl. 00-24. 50 kr/tim, dygnet runt.
Taxa 2, city	Avgift alla dagar, kl. 00-24. 26 kr/tim. kl. 07-21 under vardagar utom dag före sön- och helgdag. 26 kr/tim. kl. 09-19 under vardag före sön- och helgdag. 26 kr/tim. kl. 09-19 under sön- och helgdag. Övrig tid 15 kr/timme. Boendeparkering 1 100 kr/mån eller 75 kr/dygn
Taxa 3, malmarna Taxa 3 tillämpas även på Gullmarsplan, i Hammarby sjöstad och i delar av Liljeholmen/Årstadal	Avgift 15 kr/tim. kl. 07-19 under vardagar utom dag före sön- och helgdag. 10 kr/tim. kl. 11-17 under vardagar före sön- och helgdag. Boendeparkering 1 100 kr/mån eller 75 kr/dygn

Avgiften i inre city (taxa 1) höjdes från 41 kr/tim. till 50 kr/tim.

Avgifterna i innerstadens centrala delar (taxa 2), förändrades genom att tiden för den högre dygnsavgiften utökades från 9-17 (9-16) till 7-19 (9-19) **9-19**.

Avgiftstiderna på malmarna (taxa 3) utökades från tidigare 9-17 till nuvarande 7-19 (11-17). Boendeparkeringsavgiften höjdes från 900 kr/mån eller 60 kr/dygn till 1 100 kr/mån eller 75 kr/dygn och en handläggningsavgift på 300 kr tillkom för nyansökan, områdesbyte och bilbyte.

Parkeringsundersökning dagtid i innerstaden

Förutsättningar för undersökningen

Sedan många år tillbaka har staden genomfört en nyttjandegradsundersökning av rätt- och feluppställda fordon i innerstaden. Parkeringsundersökningarna genomförs två gånger om året där nyttjandegrader och andra variabler som t.ex. andel rätt- och felparkerade fordon undersöks. Antalet parkerade fordon och vilka platser de står på noteras i 483 slumpvis utvalda kvarter av innerstadens ca 1 400 kvarter. Resultaten har sedan viktats med hänsyn till det totala antalet kvarter i innerstaden till att avse hela innerstaden, men även resultatet områdesvis inom område Väst (Kungsholmen, Vasastaden, City väster om Sveavägen), område Öst (Östermalm Vasastaden, City öster om Sveavägen) och område Syd (Södermalm och Hammarby Sjöstad) går att utläsa av undersökningarna.

Undersökningarna utförs av civilklädda personer under dagtid vardagar mellan 07.30-18.30. Sedan två år tillbaka innefattar undersökningarna även lördagsmätningar mellan kl. 11.30–16.30. I det följande diagrammet presenteras nyttjandegraden av parkeringsplatser under avgiftstiderna.

Undersökningarnas resultat - innerstaden

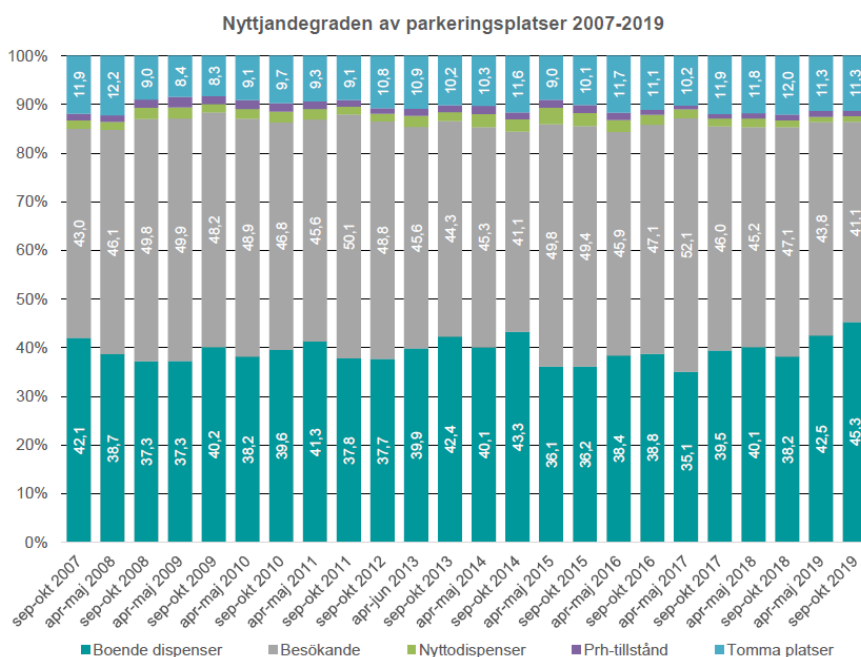


Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning.

Nyttjandegraden av avgiftsbelagda parkeringsplatser i innerstaden har varit i stort sett oförändrad med omkring 90 % beläggning på parkeringsplatserna sedan hösten 2007. Endast mycket små variationer mellan undersökningarna (omkring 1 procentenhet) har noterats. De små förändringar som syns är inte signifikanta, dvs. de är så små att de inte går att skilja från slumpmässiga variationer.

Nyttjandegraden av parkeringsplatser per område sept-okt 2019, efter förändringar

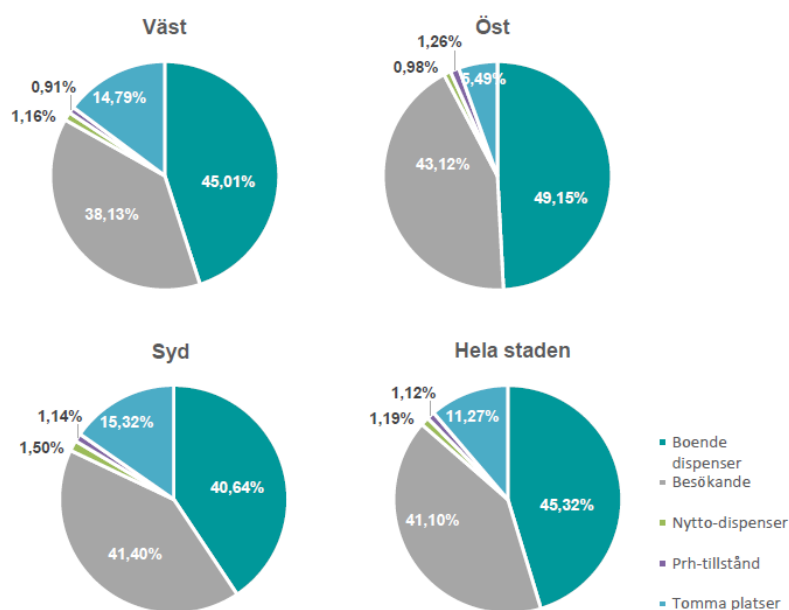


Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning.

Nyttjandegraden av parkeringsplatser per område april-maj 2016, innan förändringar

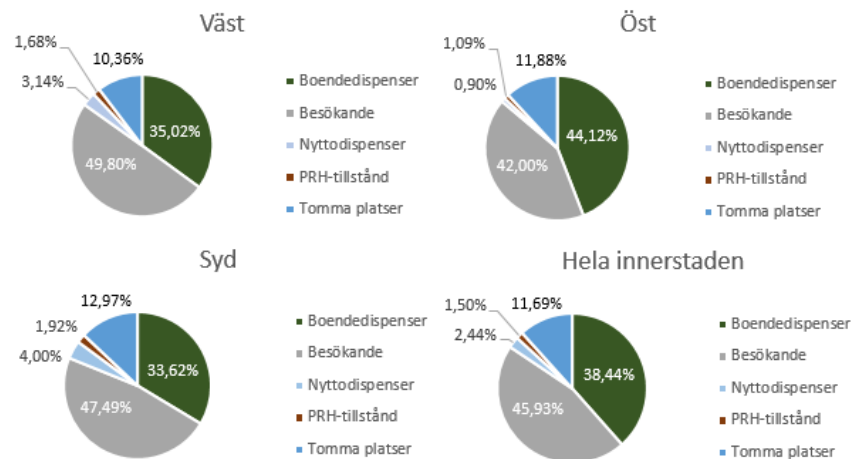


Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning.

Förändringar mellan mätningarna 2016 och 2019

Av undersökningen framgår att andelen som parkerar med stöd av boendeparkeringstillstånd i hela innerstaden har ökat och att andelen besökare har minskat. Andelen lediga parkeringsplatser är i stort sett oförändrad när man ser till hela innerstaden. Det finns dock lokala variationer som framgår av ovanstående diagram.

Undersökningarna går inte ner på individnivå varför det är omöjligt att utröna om det är samma personer som tidigare inte var i behov av boendeparkering, men som parkerade regelbundet, som nu skaffat det eller om antalet som besöksparkeerar på gatumark minskat. När avgiftstiderna för parkering var mellan klockan 09-17 var det möjligt att åka innan kl 09.00 och komma hem efter 17.00 och därmed inte behöva betala för vare sig boende- eller besöksparkering. De nya avgiftstiderna har inneburit att denna grupp blivit tvungna att anpassa sig genom att skaffa privat parkering, betala boendeparkering, göra sig av med fordonet eller ändra sina resvanor.

Resultat område Syd och område Väst

I område Syd har andelen som parkerar med stöd av boendedispens ökat med 7 procentenheter från 33,62 % till 40,64 %. Samtidigt har andelen besökare minskat och andel lediga p-platser har ökat från 12,97 % till 15,32 %. Även i område Väst har andelen som parkerar med stöd av boendedispens ökat med ca 4 %, samtidigt har andel

besökare minskat med ca 10 % och andel lediga p-platser ökat från 10,36 % till 14,79 %.

Resultat område Öst

I område Öst har andelen som parkerar med stöd av boendedispens ökat med ca 1 % och andelen som parkerar som besökare ökat med ca 5 %. Samtidigt har andelen lediga platser minskat från 11,88% till 5,49 %. Detta är en signifikant minskning av antalet platser, som inte stämmer överens med utvecklingen i övriga innerstan och som påverkar statistiken för hela innerstaden. Det kan inte uteslutas att det kan vara en tillfällig minskning då antalet tomma p-platser i samma område var 7,31 % i vårmätningen 2019. Minskningen av andelen lediga platser kan också bero på att antalet parkeringsplatser i område Öst har minskat under mätperioden till följd av bl.a. byggnation och ombyggnad av cykelbanor. På Värtavägen, Karlavägen och Valhallavägen har t.ex. sammanlagt ca 280 parkeringsplatser försvunnit permanent p.g.a. ombyggnad till cykelbanor. Förutom avvikelsen i område Öst visar mätningarna alltså att antalet lediga p-platser i innerstaden har ökat något.

Även andelen som parkerar med stöd av boendedispens ökar medan andelen som besöksparkerar minskar. Då antalet parkeringsbara meter i ovanstående områden över tid minskat (cykelbaneprojekt, framkomlighetsprojekt för buss, etc.) men förtätningen av bostäder i innerstaden varit relativt sett låg har sannolikt en effekt av parkeringsplanen varit att fler betalar och parkerar med stöd av boendedispensen. Detta beror troligen på att avgiftstiderna utökades och lördagsavgift infördes.

Rättparkering innerstaden

Andelen felparkerade fordon har minskat och andelen rättparkerade fordon har ökat. Sedan september 2016 har andelen rättparkerade fordon i innerstaden ökat från 83 % till 90,2 % i oktober 2019. Andelen rättparkerade fordon är lägre under lördagar och uppgår då till 81,2 %.

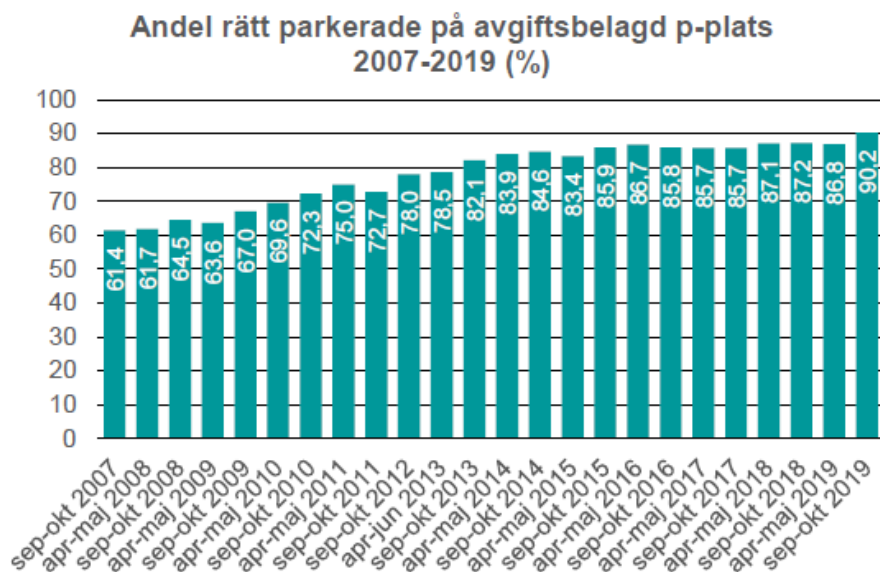


Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning

Dispenser för boendeparkering

I nedanstående diagram framgår att antalet dispenser för boendeparkering i innerstaden har minskat med 1 044 sedan ovan beskrivna ändringar trätt i kraft i september 2016. I december 2019 fanns det 43 222 gällande boendedispenser i innerstaden. Det kan bero på att en avgift om 300 kr numera tas ut vid nyansökan, områdesbyte eller fordonsbyte vilket kan innebära att nyansökningar endast sker om parkering ska ske med stöd av dispensen.



Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning

Antal aktiva boendeparkerare i innerstaden

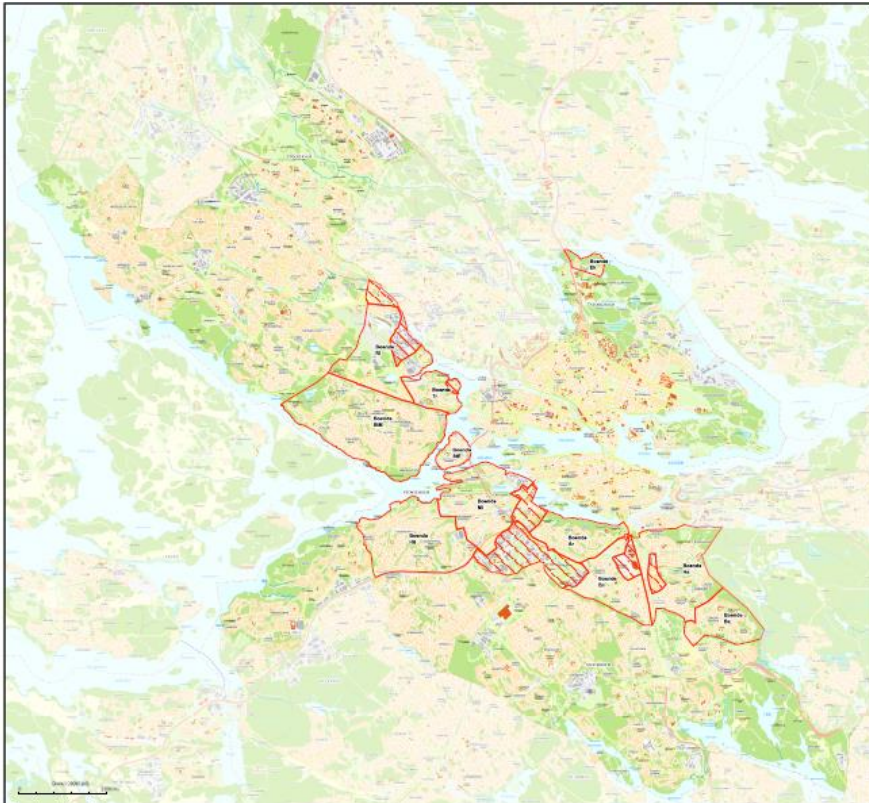
Antalet aktiva boendeparkerare med månadsbetalning i innerstaden uppgick i december 2019 till drygt 16 500. Motsvarande siffra under december 2017 var drygt 15 300. Trots den höjda

boendeparkeringsavgiften och den nya handläggningsavgiften har andelen aktiva boendeparkerare med månadsbetalning ökat, våren 2016 var andelen boendeparkerare 38,44 %, motsvarande siffra för våren 2019 är 42,55 %. Ökningen av antalet boende som parkerar 30 dagar eller med löpande abonnemang kan bero på de utökade avgiftstiderna från tidigare 9-17 till nuvarande 7-19 (11-17). En annan aspekt kan vara att boende som enbart har ett boendeparkeringstillstånd (dispens) men inte betalar för 30 dagar eller har ett löpande abonnemang nu ska betala avgift under avgiftstid enligt vägmärke på varje plats. Tidigare gällde avgift endast mellan 9-17 på vardagar oavsett lokal trafikskyltning.

Avgifter och tider i ytterstaden efter genomförandet av parkeringsplanen

Taxa 4, närförort Boendeområden: • Hammarbyhöjden • Enskede • Årsta • Midsommarkransen • Stora Essingen • Traneberg • Ekhagen	Avgift: 10 kr/tim. kl. 07-19 under vardagar utom dag före sön- och helgdag. 10 kr/tim. kl. 11-17 under vardagar före sön- och helgdag. Boendeparkering 500 kr/mån eller 35 kr/dygn
Taxa 5, delar av ytterstaden Aktiverade boendeområden: • Bagarmossen • Hägersten • Bromma • Riksby	Avgift: 5 kr/tim. kl. 07-19 under vardagar utom dag före sön- och helgdag. Boendeparkering 300 kr/mån eller 20 kr/dygn
Västberga Industriområde Bromma, Alviksplan Kista, området Kista Science Tower Älvsjö, området Stockholmsmässan	Taxa 4 Taxa 2 Taxa 3 Taxa 2

Karta över boendeparkeringsområden i taxeområde 4 och aktiv taxa 5



Förutsättningar för parkeringsundersökning inom taxa 4

Parkeringsundersökning dagtid i taxa 4

Taxeområde 4 omfattar följande stadsdelar: Universitetet, Stora Essingen, Aspudden, Gröndal, Hägersten, Liljeholmen, Midsommarkransen, Västberga, Enskedefältet, Enskede Gård, Gamla Enskede, Johanneshov, Årsta, Björkhagen, Enskededalen, Hammarbyhöjden, Kärrtorp, Skarpnäcks Gård, Traneberg och Ulvsunda.

Taxa 4 innefattar många områden där förtätning av bostäder sker eller planeras vilket successivt ökar efterfrågan på parkering. Tidigare var parkering avgiftsfri på de flesta gator i området.

Under hösten 2017 gjordes den första parkeringsundersökningen i taxa 4 dagtid. Undersökningen tar hänsyn till rätt- och felparkering, antal fordon på gatorna, betalningsvilja och nyttjande av parkeringsplatser fördelat per trafikantgrupp. I fortsättningen ska parkeringsundersökningen göras varje höst för att följa utvecklingen av parkeringssituationen.

I taxeområdet finns totalt 1 040 kvarter. Kvarter som huvudsakligen består av flerfamiljshus är vanligast i taxa 4 med 62 %, 21 % är kvarter med huvudsakligen småhus och 17 % används huvudsakligen för annan verksamhet. Ett slumpmässigt urval om 314 kvarter har kartlagts. Det motsvarar 30 % av samtliga kvarter i området. 197 kvarter med flerfamiljshus, 74 småhuskvarter och 43 övriga kvarter. Resultaten har sedan viktats med hänsyn till det totala antalet kvarter av olika karaktär till att avse hela taxeområde 4.

Resultat parkeringsundersökning hösten 2019

För att analysera effekterna av de nya avgifterna i taxa 4 och 5 har tre olika analyser genomförts:

1. Andel rättparkerade fordon
2. Nyttjandegraden på avgiftsbelagda parkeringsplatser
3. Nyttjandegrad utifrån typ av kvarter.

Vid undersökningstillfället hösten 2019 kunde konstateras att ca 98,1 % av fordonen med boendedispens var rättparkerade och att parkeringsavgift var betald. Betalningsmoralen bland besökare var lägre, endast 65,9 % av dem betalade för sin parkering. Besökarna var dock betydligt färre än de boende till antal.

Andel rättparkerade fordon på avgiftsbelagd parkeringsplats var 88,3 % i hela området. Lördagsmätningar visar dock att andelen rättparkerade fordon var lägre under lördagar och uppgick till ca 84 %.

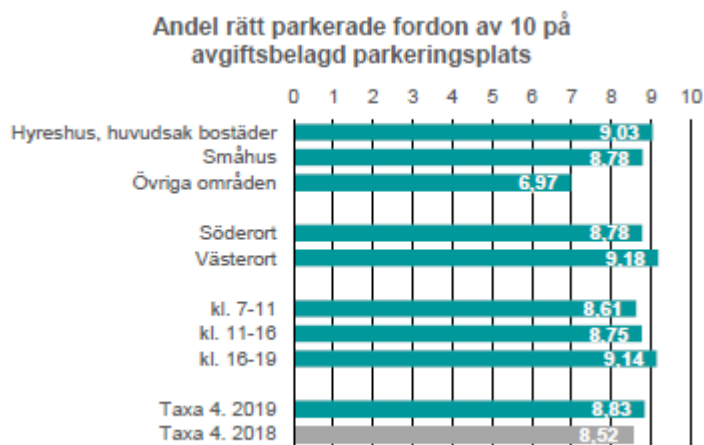


Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning.

Resultat nyttjandegrad hösten 2019 i taxa 4

Parkeringsundersökningen från hösten 2019 visar att nyttjandet av tillgängliga parkeringsplatser är lägre i taxa 4 jämfört med

innerstaden. Det är en påtaglig skillnad mellan nyttjandet vid småhuskvarter (20 %) och vid flerfamiljshus (68 %). Sent på eftermiddagen är andelen tomma platser som lägst, 31 % av tillgängliga platser på avgiftsbelagd parkering stod då tomma. De som parkerar med stöd av boendedispens är totalt sett något fler än besöksparkerare. Här finns dock en skillnad mellan olika typer av kvarter. I småhuskvarter, där många har möjlighet att parkera på den egna tomten, är andelen tomma platser betydligt större.

Nyttjandegraden efter typ av område i taxa 4, hösten 2019

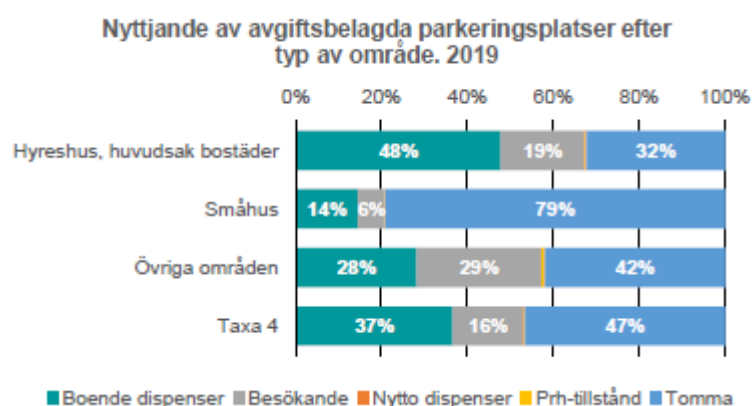


Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning.

Förutsättningar förmätning i taxa 4

Innan införandet av de nya parkeringsbestämmelserna gjordes en mätning i mindre skala, i 150 kvarter. Denna förmätning gjordes våren 2016 och har upprepats vid två tillfällen för att följa utvecklingen. Dessa småskaliga mätningar kommer inte att göras i framtiden utan ersätts av mer omfattande parkeringsundersökningar som har större statistisk säkerhet.

Förutsättningar parkeringsundersökning taxa 4

Den ändrade regleringen av parkering i taxeområde 4 genomfördes under september 2016 – april 2017. Kontoret har mätt parkeringsbeläggning vid tre olika tillfällen i taxa 4. Våren 2016 genomfördes den första mätningen. Detta var drygt ett halvår innan omskyllning och införande av parkeringsavgifter. Vid 2017 års mätning hade de nya reglerna gällt i minst tre månader.

Den senaste mätningen genomfördes i april-maj 2018 och då hade de nya parkeringsbestämmelserna gällt i mer än ett år. Samtliga mätningar genomfördes både dagtid (kl.09.30 - 16.30) och kvällstid (efter kl. 20.00). Undersökningarna avser ett urval kvarter i taxa 4 med undantag för vissa industriområden. Ett slumpmässigt urval gjordes av 50 kvarter med flerfamiljshus, 50 småhuskvarter och 50

övriga kvarter. Resultaten har sedan viktats upp med hänsyn till det totala antalet kvarter av olika karaktär, till att avse hela taxa 4.

Nedan visas fördelningen inom de olika typerna av bebyggelse vid mätillfällena.

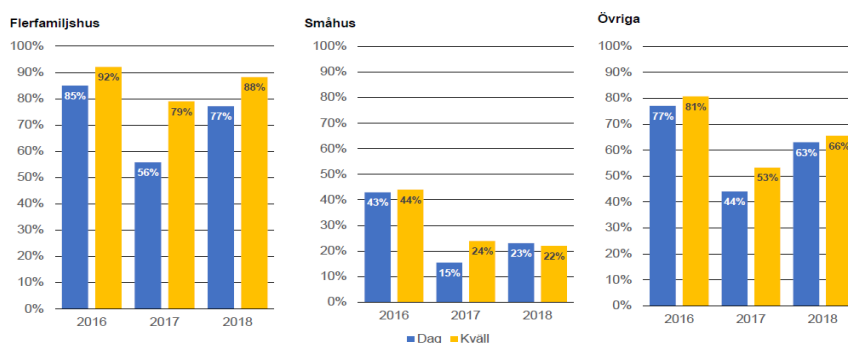


Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning.

Resultat taxa 4

Beläggningen i kvarter med flerfamiljshus dagtid var år 2016 85 %, och år 2018 77 %. Kvällstid, utanför avgiftstid, är skillnaden mindre. År 2016 -92 % mot 2018 -88%. Beläggningen var fortfarande hög i kvarter med flerfamiljshus på kvällstid. Parkeringsavgifterna har alltså tjänat sitt syfte och betydligt fler gator än tidigare har större andel lediga parkeringsplatser.

I kvarter med småhusbebyggelse var beläggningen dagtid 2016 - 43% och år 2018 var den 23 %. Motsvarande siffror kvällstid är 44 % respektive 22 %. Beläggningen var alltså relativt låg redan före avgifterna och sjönk till mycket låga nivåer efter införandet. Det fanns visserligen enstaka överbelagda gator före avgifterna, men de utgjorde endast 15 % av kvarteren. Efter att avgifterna infördes har andelen överbelagda gator sjunkit till 5 % av kvarteren. Nästan 80 % av kvarteren har en beläggning under 50 %. I småhusområdena verkar avgifterna ha haft en effekt även kvällstid, trots att ingen parkeringsavgift tas ut då.

I kvarter med andra typer av bebyggelse har också en minskning skett, 77 % beläggning dagtid 2016 mot 63 % 2018. Kvällstid 81 % 2016 mot 66 % 2018. Införandet av parkeringsavgifter har gett effekt och antal lediga parkeringsplatser har ökat.

Effekterna kvällstid var ungefär lika stora. Beläggningen är högre kvällstid än dagtid i de flesta områden, såväl före som efter avgifterna.

Dispenser för boendeparkering

Nya boendeparkeringsområden har tillkommit i de avgiftsreglerade områdena i ytterstaden i taxeområde 4 samt aktiv taxa 5. De nya boendeparkeringsområdena har anpassats till lokala förutsättningar och är mindre än de i innerstaden. Nybyggda områden där parkeringen för boende ska vara tillgodosedd på tomtmark enligt planbestämmelser har exkluderats från boendeparkeringssystemet. Områdena Annedal, Liljeholmen-Årstadal, en del av Dalen samt industriområdena har undantagits.

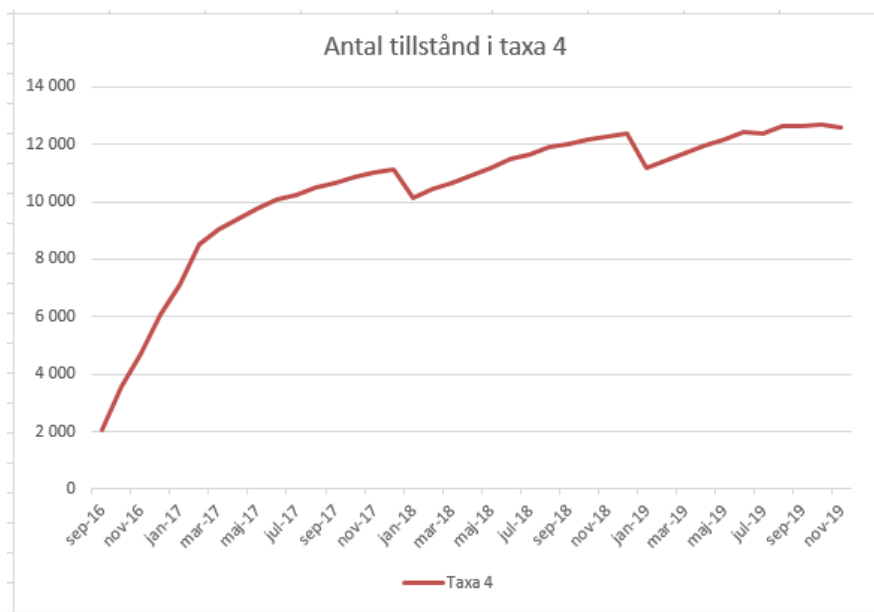
Förändringar i Johanneshovsområdet

Johanneshovsområdet har tidigare varit ett boendeparkeringsområde utan avgift. Istället har de flesta parkeringsplatserna varit reserverade endast för boende. Då området i och med att plan för gatuparkering infördes hamnade inom taxeområde 4, behövde bestämmelserna ändras för att överensstämja med övriga taxeområdet. De reserverade parkeringsplatserna ändrades till allmänna avgiftsbelagda platser där boende kan parkera i konkurrens med besökare. Innan parkeringsregleringen ändrades fanns det farhågor om att detta skulle försämra boendes möjligheter att parkera.

Med anledning av ovan har trafikkontoret gjort parkeringsmätningar före och efter förändringen. Tre kvällar med evenemang i Globenområdet har ingått i undersökningen samt två kvällar när det inte var evenemang. Evenemangen var av olika karaktär och storlek och var förlagda till tre olika arenor i området. Sammanfattningsvis kan det konstateras att det vid evenemangstillfällen funnits fler bilar på gatorna i området men att det vid samtliga mättillfällen fanns lediga parkeringsplatser. En normalkväll var mellan 12 % - 19 % av parkeringsplatserna lediga. Vid evenemang varierade andelen lediga parkeringsplatser mellan 7 % - 28 %.

Boendedispenser i taxa 4

I nedanstående diagram framgår att antalet dispenser för boendeparkering i taxa 4 successivt har ökat i takt med införandet av parkeringsavgifter. I augusti 2019 fanns det 12 600 gällande boendedispenser i taxa 4. Antal aktiva boendeparkerare i taxa 4 som har månadsbetalning uppgår till ca 7 300.



Antal boendedispenser i taxa 4. Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning.

Effekter i taxeområde 4

Av resultaten från mätningarna går det att dra vissa preliminära slutsatser. Införandet av parkeringsavgifter i taxa 4 har bland annat gett effekten att det har blivit lättare att hitta en parkeringsplats dagtid inom taxeområdet, särskilt i områden med flerfamiljshus. Detta trots att en omfattande förtätning pågår i taxeområdet. Omedelbart efter att den nya parkeringsregleringen infördes var skillnaderna i parkeringsbeläggning mot tidigare mätningar stora. Ett år senare var skillnaderna mindre men ändå tydliga.

Nyttjandegraden i kvarter med småhus var låg innan avgifterna infördes och sjönk ytterligare efter införandet. Parkeringsreglering med avgifter infördes i hela taxeområdet, enskilda gator/kvarter uteslöts inte, detta för att undvika överflyttningseffekter. Erfarenheter från tidigare reglering av parkering visar att om avgifter införs i ett visst område flyttas problematiken med parkerade fordon till närliggande avgiftsfria områden.

Vad gäller kvarter med andra typer av bebyggelse bedömer kontoret att balansen är god mellan tillgång och efterfrågan på parkeringsplatser efter införandet av avgifter.

Effekter av de nya parkeringsreglerna kommer i fortsättningen att undersökas årligen. Det är ännu för tidigt att dra några långtgående slutsatser men trenden är att antalet lediga p-platser är fler nu än innan avgifterna infördes.

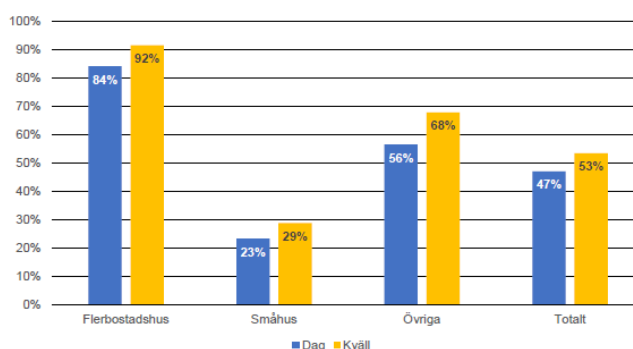
Effekter av parkeringsreglering i aktiv taxa 5

Förutsättningar för mätningar aktiv taxa 5

Under vintern 2017, innan avgiftsregleringen, mättes parkeringsbeläggningen i 131 slumpvis utvalda kvarter. Totalt finns det 1 163 kvarter i taxeområdet. De kvarter som huvudsakligen består av småhus utgör 56 %, kvarter med flerfamiljshus utgör 35 % och 9 % av kvarteren består av fastigheter som används för annan verksamhet.

Mätningen utfördes dagtid (kl. 9.30 - 16.30) och kvällstid (efter kl. 20.00). I kvarter med huvudsakligen flerfamiljshus var endast 16 % av parkeringsplatserna lediga dagtid och 8 % lediga kvällstid. I kvarter med huvudsakligen småhus var andelen tillgängliga parkeringsplatser hög, 73 % dagtid respektive 71 % kvällstid. Andelen lediga parkeringsplatser i kvarter med annan verksamhet var 53 % dagtid respektive 47 % kvällstid.

Nyttjandegraden av parkeringsplatser efter typ av kvarter dec 2017-jan 2018



Förmätningar, aktiv taxa 5. Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning.

Förutsättningar parkeringsundersökning taxa 5

Taxeområde 5 är ett område med större skillnader i efterfrågan på parkeringsplatser än taxeområde 4. Därför har endast vissa delar aktiverats vid genomförandet av plan för gatuparkering.

Aktiv taxa 5 omfattar följande stadsdelar: Hägersten, Hägerstensåsen, Mälarhöjden, Västberga, Västertorp, Skarpnäcks Gård, Bagarmossen, Abrahamsberg, Mariehäll, Norra Ängby, Riksby, Ulvsunda Industriområde, Åkeshov, Åkeslund, Alvik, Högländet, Nockeby, Nockebyhov, Olovslund, Smedslätten, Stora Mossen, Traneberg, Ulvsunda, Ålsten och Äppelviken.

Parkeringsreglering med avgift i aktiv taxa 5 genomfördes under januari - mars 2018.

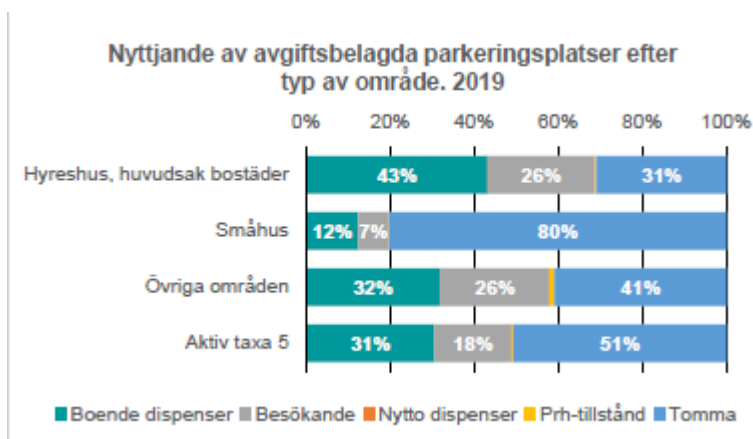
Förutsättningar eftermätning aktiv taxa 5

Under hösten 2019 gjordes den senaste verksamhetsuppföljningen i aktiv taxa 5 dagtid. Verksamhetsuppföljning görs varje höst för att följa utvecklingen av parkeringssituationen och effekterna av den nya regleringen. Ett slumpmässigt urval om 349 kvarter har kartlagts. Det motsvarar 30 % av samtliga kvarter i området.

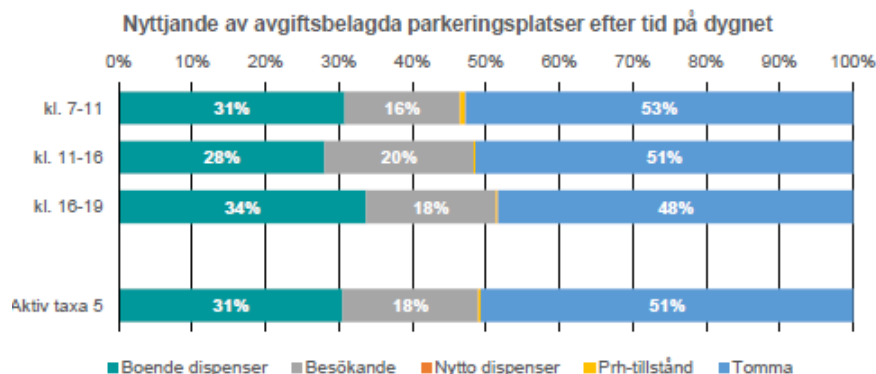
Resultat parkeringsundersökning aktiv taxa 5 hösten 2019

Vid undersökningstillfället kunde konstateras att 98 % av fordonen med boendedispens var rätt parkerade och att parkeringsavgift var betald. Betalningsmoralen bland besökare var betydligt lägre, endast 75,3 % betalade för sin parkering. Besökarna var färre till antalet än de boende.

Nyttjandet av tillgängliga parkeringsplatser är avsevärt lägre i aktiv taxa 5 jämfört med innerstaden. Det är en påtaglig skillnad mellan småhuskvarter (20 %) och flerfamiljshus (69 %). Sent på eftermiddagen är andelen tomma platser som lägst, då 48 % av platserna är tomma. Fordon parkerade med stöd av boendedispens är totalt sett något fler än besökare. Här finns dock en skillnad mellan olika typer av kvarter. I småhuskvarter är andelen tomma platser betydligt högre



Nyttjandegrad efter typ av område, aktiv taxa 5. Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning.



Nyttjandegrad efter tid på dygnet, aktiv taxa 5. Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning.

Vid jämförelse mellan för- och eftermätningar kan konstateras att beläggningen i kvarter med flerfamiljshus dagtid år 2017 var 84 % mot 69 % under 2019.

I kvarter med småhusbebyggelse var beläggningen dagtid år 2017 23 % mot 20 % år 2019.

I kvarter med andra typer av bebyggelse (t.ex. industribyggnader och kontor) var beläggningen 56 % dagtid under 2017 mot 59 % under 2019.

Boendedispenser i aktiv taxa 5

I nedanstående diagram framgår att antalet dispenser för boendeparkering i aktiv taxa 5 har ökat successivt i takt med införande av parkeringsavgifter. I augusti 2019 fanns det 7 300 gällande boendedispenser i aktiv taxa 5. Antal aktiva boendeparkerare i taxa 5 som har månadsbetalning uppgår till drygt 4 100 stycken.

Diagram boendedispenser i aktiv taxa 5



Boendedispenser i aktiv taxa 5. Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning.

Effekter i aktiv taxa 5

Införandet av parkeringsavgifter har haft viss effekt på nyttjandegraden av parkeringsplatser i områden med flerfamiljshus. Innan avgifterna infördes var medelbeläggningen i flerfamiljshusområden hög. Efter avgifternas införande är medelbeläggningen lägre. Beläggningsgraden är högre kvällstid än dagtid. Det är dock inte känt om avgifter dagtid även haft effekt på nattbeläggningen. Parkeringsavgifterna har alltså tjänat sitt syfte och betydligt fler gator än tidigare har större andel lediga p-platser.

I kvarter med andra typer av bebyggelse har beläggningen ökat lite. Trafikkontoret bedömer dock att det fortfarande är en god balans mellan tillgång och efterfrågan av parkeringsplatser i dessa kvarter.

Variationen mellan olika gator och områden är fortfarande stor och en ökad differentiering kan vara motiverad. Trafikkontoret har även fått vissa indikationer från boende i områden som angränsar till de avgiftsbelagda, men som fortfarande har fri parkering, att en viss överflyttningseffekt har uppstått.

Översyn av parkeringsreglering i Bromma och Hägersten

Stockholms stads beslut att införa parkeringsavgift på ett stort antal kommunala gator i Bromma och Hägersten inom taxa 5 överklagades till Länsstyrelsen i Stockholms län. Länsstyrelsen

avslog överklagan, som då överklagades vidare till Transportstyrelsen.

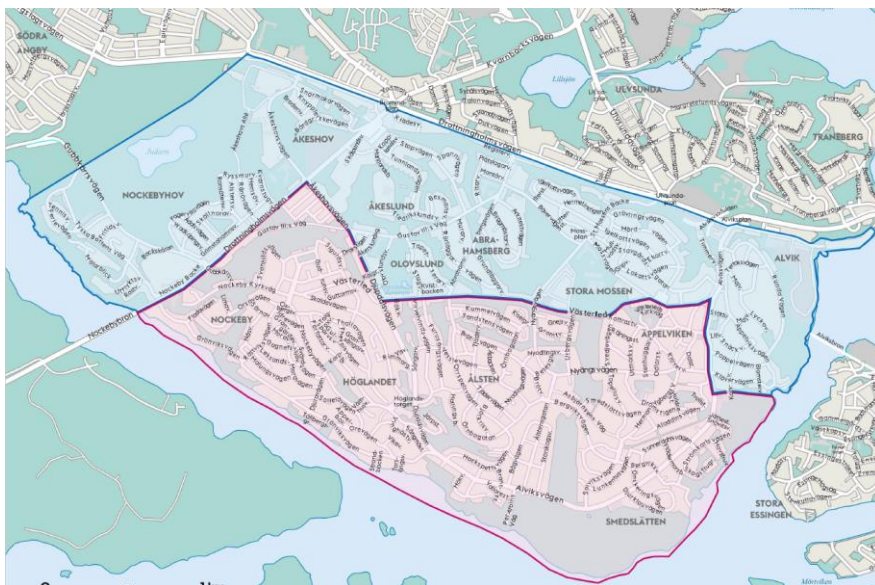
I beslut den 20 december 2018 upphävde Transportstyrelsen 289 lokala trafikföreskrifter om parkering mot avgift i Bromma med motiveringen att kommunen inte uppfyllt sin utredningsskyldighet enligt den nya förvaltningslagen, som trädde i kraft 1 juli 2018, efter parkeringsplanens genomförande. Transportstyrelsen anförde att det inte tillräckligt tydligt framgick att avgift behövdes för att ordna trafiken. Staden fick med anledning av detta beslut se över regleringen i område Bromma.

I beslut den 26 augusti 2019 upphävde Transportstyrelsen även 193 lokala trafikföreskrifter om parkering i Hägersten, med samma motivering som vid upphävandet av de lokala trafikföreskrifterna i Bromma.

Bromma

Parkeringsreglering med avgifter infördes från början i hela taxeområdet. Trafikkontoret förutspådde av tidigare erfarenheter att överflyttningseffekterna skulle bli stora varför det beslutades att inte utesluta enskilda gator/kvarter. Effekter av regleringen med avgifter på gatorna har följts upp. I slutet av februari 2019 var översynen av parkeringsreglering i Bromma klar och kontoret kunde konstatera att avgifterna i områdena med småhus inte har haft någon synbar effekt. Med anledning av Transportstyrelsens upphävande beslutades att reglera delar av Bromma med fri parkering i kombination med parkeringsförbud på servicedagar under vinterhalvåret (rosa delarna i kartan). De aktuella gatorna i Bromma är av speciell karaktär. Gatorna är belägna långt från större kollektivtrafikhållplatser och möjligheten att parkera på sin egen tomt finns ofta. Gatorna utnyttjas i liten utsträckning av boendeparkerare utan mest av besökare och för korttidsparkering.

I övriga delar av området återinfördes parkeringsavgifterna (blå delen på kartan). En förutsättning som påverkar är om gatorna är belägna i närhet till stora kollektivtrafikhållplatser vilket leder till att fler bilar parkerar på gatorna för att kunna nyttja kollektivtrafiken. En annan förutsättning som påverkar bedömningen är om det finns flerfamiljshus på gatan. Andra platser där konkurrensen om parkeringsplats är hög är gator i närhet av centumbildningar och torg, där avgiften har till syfte att öka omsättningen av fordon för att göra fler platser tillgängliga.



Karta över avgiftsbelagd parkering i Bromma. Blått område är avgiftsbelagt, rosa område har fri parkering i kombination med parkeringsförbud på servicedagar under vinterhalvåret

Hägersten

Kontoret har även på nytt utrett behovet av att reglera trafiken med avgift i Hägersten. På vissa platser finns det inget behov av att reglera parkeringen med avgift, men på de flesta gatorna har den avgiftsbelagda parkeringen återinförts. Till följd av omreglering har några gator som ligger långt ifrån större kollektivtrafikhållplatser reglerats med fri parkering i kombination med parkeringsförbud på servicedagar under vinterhalvåret.



Karta över Hägersten, rosamarkerade gator är avgiftsfria i kombination med parkeringsförbud på servicedagar under vinterhalvåret.

Effekter av de nya parkeringsreglerna kommer i fortsättningen att undersökas löpande både i Bromma samt Hägersten och avgift kan komma att återinföras på gator där behov uppstår.

Reserverade p-platser för rörelsehindrade

I plan för gatuparkering infördes även parkeringsavgift på de reserverade parkeringsplatserna för rörelsehindrade. Samtidigt fick personer med "Parkeringstillstånd för rörelsehindrade" (PRH) möjlighet att ansöka om en reducerad avgift för parkering på samtliga avgiftsbelagda parkeringsplatser på gatumark. Avgiften bestämdes först till 500 kr/år men reducerades ytterligare år 2019 till 250kr/år. Bakgrunden till denna avgift var främst att komma till rätta med det omfattande fusket med förfalskade och ogiltiga utländska tillstånd. Tillstånd som kontoret inte hade möjlighet att kontrollera men som med största sannolikhet var oäkta. Avgiften innebar att endast personer med giltiga tillstånd kunde parkera till den lägre kostnaden och missbruket blev inte längre lika lönsamt för de personer som tidigare fuskat med oäkta tillstånd.

År 2015 genomfördes en mätning där det framgick att strax över 2 procent av samtliga parkeringsplatser i innerstaden var upptagna av någon med falskt eller misstänkt falskt PRH-tillstånd. Denna mätning gjorde ingen skillnad på om fordonen stod på en reserverad plats för rörelsehindrade eller en vanlig parkeringsplats. Således var missbruket mycket omfattande.

Mätning som genomförts efter införandet av avgift för fordon som parkeras med stöd av PRH-tillstånd visade att antalet falska eller misstänkt falska tillstånd i princip försvunnit helt. En effekt av den införda avgiften är att de som verkligen är i behov av en parkeringsplats för rörelsehindrade nu fått det betydligt lättare att hitta en ledig parkeringsplats. En annan effekt är att det blivit betydligt svårare att genomföra fusk med falska PRH-tillstånd i syfte att slippa erlägga parkeringsavgift.