

Handläggare
Jacob Jonsson
08-508 26 325

Till
Trafiknämnden
2020-05-28

Effekter av planen för gatuparkering 2016-2018. Svar på uppdrag från trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner redovisningen.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Ulrika Falk
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har på uppdrag av kommunfullmäktige genomfört projektet *Plan för gatuparkering* under 2016-2018. I detta tjänsteutlåtande redovisas möjliga effekter av de förändringar som genomfördes i projektet, baserat på data fram till och med hösten 2019.

I parkeringsundersökningarna delas innerstaden upp i tre mindre delområden; Väst, Öst och Syd. I område Väst, har andelen lediga parkeringsplatser ökat med 4,4 procentenheter mellan mätningen år 2016 och år 2019. I område Syd har andelen lediga parkeringsplatser ökat med 2,4 procentenheter mellan mätningen år 2016 och år 2019. Detta tyder på att parkeringsplanen haft viss effekt i dessa områden och ökat andelen tillgängliga parkeringsplatser. I område Öst har andelen lediga parkeringsplatser

däremot minskat med 6,4 procentenheter mellan mätningen år 2016 och år 2019. Mätresultaten indikerar dock att minskningen av andelen lediga parkeringsplatser i område Öst beror på att antalet parkeringsplatser i området har minskat mellan mättillfällena. Kontoret fortsätter att följa utvecklingen av andelen lediga parkeringsplatser i område Öst i kommande mätningar. Staden arbetar för att nå 15 procent lediga parkeringsplatser i innerstaden på dagtid, en målsättning som bl.a. omnämns i Framkomlighetsstrategin. Kontoret kan konstatera att den sammantagna andelen lediga parkeringsplatser i innerstaden dagtid ligger långt ifrån stadens mål om 15 procent.

Då ytterstaden inte hade några parkeringsavgifter innan genomförandet av parkeringsplanen går det inte att likt innerstaden påvisa samma typ av relativt långsamma trender. De förmätningar som gjordes innan planens införande var av ett fåtal slumpmässigt utvalda mindre områden. Det är därför svårt att dra slutsatser om effekterna i ytterstaden på längre sikt men kontoret kommer att följa utvecklingen i ytterstaden i kommande parkeringsundersökningar och anpassa regleringen om så behövs.

Sedan parkeringsplanens genomförande har andelen rättparkerade fordon ökat med 3,5 procentenheter i innerstaden. Vid genomförandet av parkeringsplanen utökades antalet parkeringsvakter vilket sannolikt bidragit till att fler står rätt parkerade. Andra bidragande orsaker kan bl.a. vara höjningen av felparkeringsavgifterna från 1 april 2019 samt att fler parkerar med stöd av boendeparkeringsdispens, vilket innebär att fler får stå parkerade längre än 24 timmar.

I plan för gatuparkering infördes också parkeringsavgift på de reserverade parkeringsplatserna för rörelsehindrade. Samtidigt fick personer med *Parkeringsstillstånd för rörelsehindrade* (PRH) möjlighet att ansöka om en reducerad avgift för parkering på samtliga avgiftsbelagda parkeringsplatser på gatumark. År 2015 genomförde trafikkontoret 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. Mätningen 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.

Bakgrund

Trafikkontoret har på uppdrag av kommunfullmäktige genomfört projektet *Plan för gatuparkering*. På trafikinämndens sammanträde

den 25 april 2019 slutredovisades investeringsprojektet i ärendet ”Plan för gatuparkering 2016-2018. Slutredovisning.”

Syftet med det här tjänsteutlåtandet är att redovisa effekterna av de förändringar som genomfördes i projektet, baserat på data fram till och med hösten 2019.

I bilaga 1 framgår de förändringar som genomfördes under projektet där bland annat avgiftstider i innerstaden ändrades, parkeringsavgift infördes i en del områden utanför innerstaden, parkeringsplatser för rörelsehindrade avgiftsbelades och boendeparkeringsavgifterna i innerstaden höjdes. Förändringarnas syfte, med andra ord effektmålet, var främst att öka framkomligheten för den rörliga trafiken genom att effektivisera användningen av kantstensutrymmet.

Innan projektet *Plan för gatuparkering* genomfördes, gjordes reguljära parkeringsundersökningar i innerstaden. Dessutom gjordes ett antal mindre förmätningar i ytterstaden. Den senaste innerstads- samt ytterstadsundersökningen genomfördes hösten 2019, där parkeringsdata från dagtid inhämtades.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Analys och konsekvenser

Projektet *Plan för gatuparkering* genomfördes främst i syfte att öka framkomligheten för den rörliga trafiken genom att effektivisera användningen av kantstensutrymmet. Kontoret anser att det har gått för kort tid sedan parkeringsplanens genomförande för att kunna dra säkra slutsatser om effekterna av de förändringar som gjordes, då effektmål oftast uppnås på längre sikt. Kontoret avser att fortsätta de parkeringsundersökningar som påbörjades 2007 och återrapportera dessa till nämnden årligen. Med detta sagt går det ändå att se möjliga effekter av parkeringsplanens genomförande, vilka beskrivs nedan.

Innerstaden

Trafikkontoret har undersökt nyttjandegraden av parkeringsplatser i innerstaden sedan hösten 2007, vilket redovisas i nedanstående diagram.

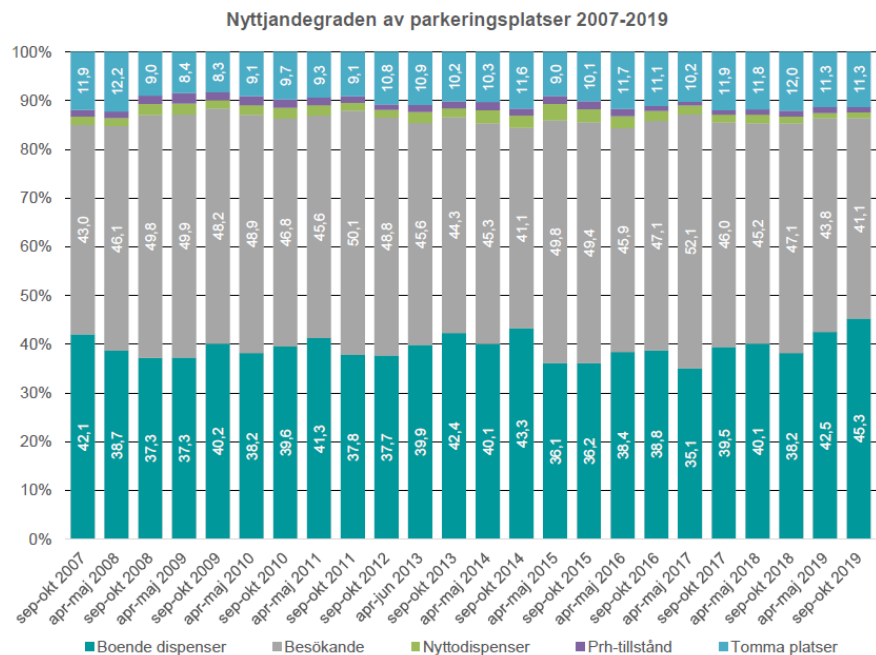


Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning

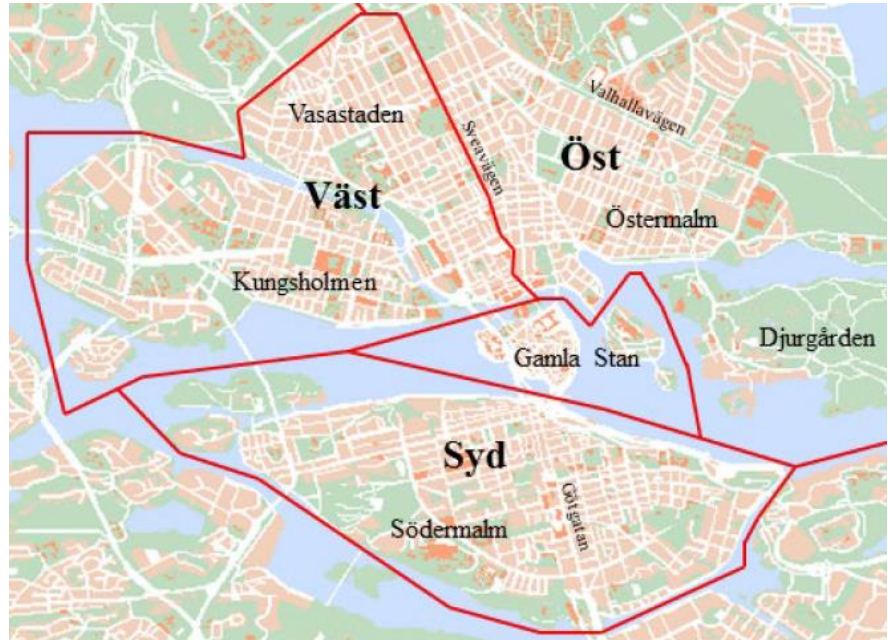
Nyttjandegraden är ett mått i procent som visar förhållandet mellan besöksparkering, boendeparkering, parkering med stöd av nyttoparkeringsdispens, parkeringstillstånd för rörelsehindrade (PRH) och lediga parkeringsplatser.

I den parkeringsundersökning som genomfördes våren 2016, innan parkeringsplanens genomförande, var andelen lediga parkeringsplatser 11,7 procent och vid senaste mätningen (hösten 2019) var siffran 11,3 procent, en minskning på 0,4 procentenheter.

Denna siffra gäller för innerstaden som helhet, vardagar mellan kl. 07.30-18.30. När innerstaden mäts som helhet, och med detta tidsspänn, kan kontoret inte påvisa någon tydlig effekt på andel lediga parkeringsplatser då skillnaden på 0,4 procentenheter är för liten för att vara signifikant. När mätresultaten delas upp geografiskt och tidsmässigt ser resultaten dock annorlunda ut, vilket beskrivs nedan.

Staden arbetar för att nå 15 procent lediga parkeringsplatser i innerstaden på dagtid, en målsättning som bl.a. omnämns i Framkomlighetsstrategin. Kontoret konstaterar att i staden som helhet nås inte detta mål idag. Det kommer troligen att vara svårt att uppnå målsättningen, och göra det enklare att hitta lediga parkeringsplatser i centrala staden, utan att se över prissättningen av gatuparkeringen ytterligare.

I parkeringsundersökningarna delas innerstaden upp i tre mindre delområden; Väst, Öst och Syd (se karta nedan).



Områdesindelningen vid parkeringsundersökningarna. Gamla Stan ingår inte i mätningarna.

Område Väst och Syd

I område Väst har andelen lediga parkeringsplatser ökat med 4,4 procentenheter mellan mätningen år 2016 och år 2019. I område Syd har andelen lediga parkeringsplatser ökat med 2,4 procentenheter mellan mätningen år 2016 och år 2019. Detta tyder på att parkeringsplanen haft önskad effekt i dessa områden.

Område Öst

I område Öst har andelen lediga parkeringsplatser däremot minskat med 6,4 procentenheter mellan mätningen år 2016 och år 2019. Andelen lediga parkeringsplatser i senaste mätningen (hösten 2019) i område Öst var 5,5 procent, vilket är en minskning jämfört med den mätning som genomfördes våren 2019 då 7,3 procent av parkeringsplatserna var lediga i området. En anledning till minskningen av andelen lediga parkeringsplatser i område Öst kan bero på att antalet parkeringsplatser har minskat under mätperioden till följd av bl.a. byggnation och ombyggnad av cykelbanor och busskörfält. På Värtavägen, Karlavägen och Valhallavägen har t.ex. sammanlagt ca 280 parkeringsplatser försvunnit permanent p.g.a. ombyggnad till cykelbanor. Kontoret fortsätter att följa utvecklingen av andelen lediga parkeringsplatser i område Öst i kommande mätningar.

Beläggning och antal fordon

Vid en tillbakablick kan konstateras att det finns en stor skillnad i antalet parkerade fordon i Stockholm. Även om andelen lediga platser i procent inte ökat eller minskat så har antalet parkerade fordon minskat kraftigt sedan 2007. I och med att staden växer och förändras har många parkeringsplatser försvunnit till följd av ombyggnationer och förtätning. När mätningarna började genomföras 2007 stod ungefär 44 000 fordon parkerade på gatumark, den siffran är idag ungefär 34 000 fordon. Samtidigt som beläggning på de parkeringsplatser som finns ligger konstant på runt 11 procent ledigt så har mängden fordon på gatumark minskat med ca 20-25 procent. Det finns dock inga uppgifter om dessa fordon försvunnit helt eller om de numera är parkerade i privata parkeringslösningar.

Antal parkeringsbara meter i innerstaden

Att få fram en exakt siffra rörande hur många parkeringsplatser som finns i innerstaden samt även hur många som försvunnit och tillkommit över tid är i princip omöjligt. Det finns ett antal orsaker till detta, bland annat har staden bara undantagsvis mälade parkeringsplatser varför storleken på de parkerade fordonen blir avgörande för hur många parkeringsplatser som finns att tillgå.

En annan orsak är att kontoret idag saknad systemstöd för att kunna få fram mer exakta uppgifter om antalet parkeringsplatser. Det system som kontoret använder sig av sparar olika regleringar i lager, vilket innebär att det i botten kan ligga en parkeringsbar gata och sedan, i lager ovanpå, andra regleringar så som lastplatser, PRH-platser och busshållplatser som reducerar de parkeringsbara metrarna. Systemet kan inte räkna bort lastzoner, PRH-platser etc. från parkeringsbara meter och det är heller inte möjligt att manuellt göra detta då det finns tusentals föreskrifter och alla har olika förutsättningar.

Det sätt som används för att ta fram en ungefärlig siffra på antal parkeringsbara meter och därmed antalet parkeringsplatser baseras på ett antagande om att varje parkeringsplats är 6 meter. Det finns alltså en funktion där systemet, enbart i realtid, kan generera en rapport som tar antal parkeringsbara meter delat med 6. I dagsläget visar systemet att det finns ca 37 000 parkeringsplatser varav ca 34 000 är parkeringsbara (ett visst antal tusen har service dag/natt och är därför inte parkeringsbara).

Siffran cirka 34 000 stämmer relativt bra överens med de cirka 34 000 fordon som är parkerade. Det är sannolikt att fordonen som parkerar i innerstaden står tätt vilket innebär att de tar något mindre än 6 meter i anspråk och därmed uppstår strax över 11 procent lediga parkeringsplatser.

Det förekommer även nybyggnation av parkering i Norra Djurgårdsstaden samtidigt som parkering på andra platser försvinner till förmån för cykel, gående och bussar. Detta gör att siffrorna gällande antalet parkeringsplatser inte går att jämföra mellan år eftersom vissa parkeringsplatser försvinner medan andra tillkommer.

Boendeparkering och besöksparkering innerstaden
Förhållandet mellan boendeparkering och besöksparkering har i samtliga stadsdelar i innerstaden förändrats sedan mätningen 2016. Den trend som går att utläsa är att en större andel parkerar med stöd av boendedispens och en mindre andel parkerar som besökare. Detta kan bero på att när avgiftstiderna för parkering var mellan klockan 09.00-17.00 var det möjligt att åka hemifrån innan kl 09.00 och komma hem efter 17.00 och därmed inte behöva betala för vare sig boende- eller besöksparkering. De nya avgiftstiderna kan ha inneburit att denna grupp nu anpassat sig genom att skaffa privat parkering, betala boendeparkering, göra sig av med fordonet eller ändra sina resvanor.

Boendeparkeringstillstånd och månadsbetalningar i innerstaden mellan 2016-2020

Jämförelsen nedan är gjord mellan åren 2016 och 2020 där mars får anses som en representativ månad.

År 2016

Östermalm 11 130 tillstånd varav 4 139 betalade på faktura.

City 1 255 tillstånd varav 345 betalade på faktura.

Vasastan 7 150 varav 2 089 betalade på faktura.

Södermalm 12 166 varav 2 793 betalade på faktura.

Kungsholmen 8 278 varav 2 471 betalade på faktura.

Gamla stan 641 varav 251 betalade på faktura.

Totalt fanns det alltså 40 620 tillstånd i innerstaden varav 12 088 betalade månadsavgift genom faktura.

År 2020

Östermalm 11 086 tillstånd varav 4 603 betalade på faktura.

City 1 153 tillstånd varav 415 betalade på faktura.

Vasastan 6 895 tillstånd varav 2 374 betalade på faktura.
Södermalm 12 210 tillstånd varav 3 515 betalade på faktura.
Kungsholmen 8 064 tillstånd varav 2 888 betalade på faktura.
Gamla stan 593 tillstånd varav 273 betalade på faktura.

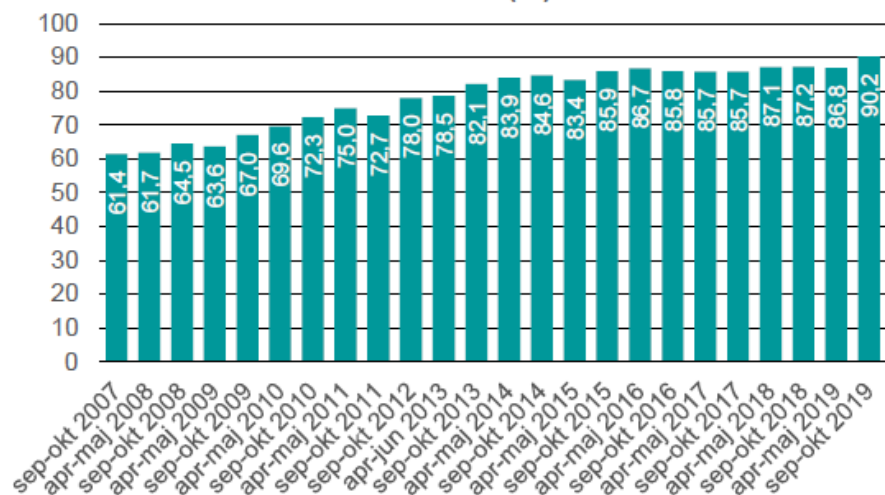
Totalt fanns det alltså 40 001 tillstånd i innerstaden varav 14 068 betalade månadsavgift genom faktura.

Vid jämförelse mellan år 2016 och år 2020 är alltså slutsatsen att antalet boendeparkeringsstillstånd i innerstaden inte nämnvärt har förändrats medan antalet som betalar sin parkering via faktura ökat med ungefär 2 000 personer (För att få en korrekt jämförelse ingår inte MC och moped klass 1 i beräkningen.).

Rätt parkerade på avgiftsbelagd p-plats i innerstaden

I nedanstående diagram redovisas andelen rätt parkerade fordon mellan år 2007 och år 2019 i innerstaden. Sedan parkeringsplanens genomförande har andelen rätt parkerade fordon ökat med 3,5 procentenheter i innerstaden. Vid senaste mätningen, hösten 2019, stod 90,2 procent av de kontrollerade fordonen rätt parkerade, på parkeringsplats samt hade erlagt avgift. Att antalet rätt parkerade fordon fortsätter att öka är positivt. Vid genomförande av parkeringsplanen utökades antalet parkeringsvakter vilket sannolikt bidragit till att fler står rätt parkerade. Andra bidragande orsaker till att fler står rätt parkerade kan vara fler och enklare möjligheter att erlagga parkeringsavgift, lag som ger staden möjlighet att flytta fordon med fordonsrelaterade skulder, höjning av felparkeringsavgifterna från 1 april 2019, samt att fler parkerar med stöd av boendeparkeringsdispens, vilket innebär att fler får stå parkerade längre än 24 timmar.

**Andel rätt parkerade på avgiftsbelagd p-plats
2007-2019 (%)**



Diagrammet visar andel rätt parkerade fordon på avgiftsbelagd p-plats i innerstaden 2007-2019.

Ytterstaden

Då ytterstaden inte hade några parkeringsavgifter innan genomförandet av parkeringsplanen finns inga omfattande mätningar motsvarande innerstadens. De förmätningar som gjordes innan planens införande var av ett fåtal slumpmässigt utvalda mindre områden. Det är därför svårt att dra slutsatser om effekterna på lång sikt i ytterstaden redan nu, men kontoret kommer att följa utvecklingen i ytterstaden i kommande parkeringsundersökningar och anpassa regleringen om så behövs.

Ytterstaden taxa 4

Nedanstående diagram redovisar hur nyttjandegraden av parkeringsplatser ser ut uppdelat på tre områdestyper vid senaste mätningen.

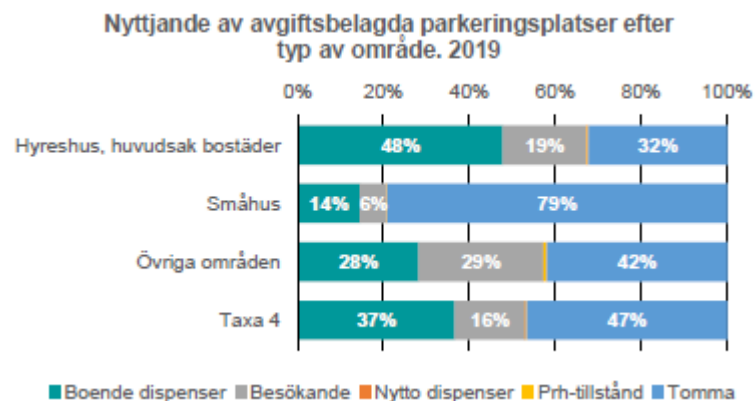


Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning

Den senaste undersökningen, från hösten 2019, visar att inom taxa 4 är 47 procent av parkeringsplatserna lediga. Undersökningen visar också att spannet är stort mellan småhus där 79 procent av platserna är lediga och flerfamiljshus där 32 procent av platserna är lediga.

Andelen rätt parkerade fordon var vid senaste mätningen 88,3 procent i taxa 4 (nedanstående diagram).

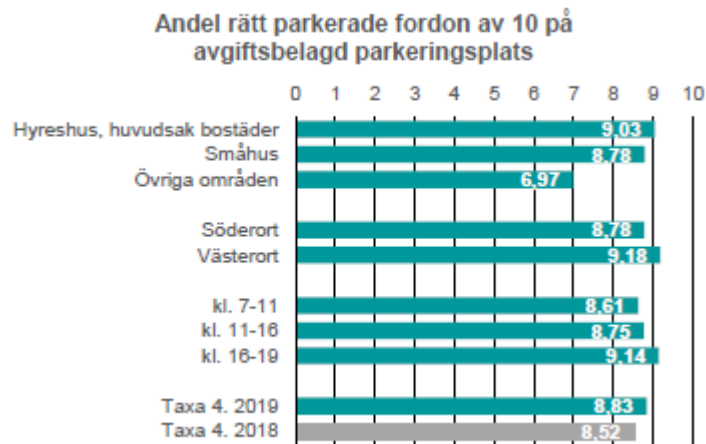


Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning

Vid jämförelse mellan 2018 och 2019 är trenden att fler parkerar rätt inom taxa 4. Skillnaden motsvarar en förbättring på 3,1 procent mellan de båda mätningarna.

Ytterstaden taxa 5

Nedanstående diagram redovisar hur nyttjandegraden av parkeringsplatserna ser ut uppdelat på tre områdestyper vid senaste mätningen.

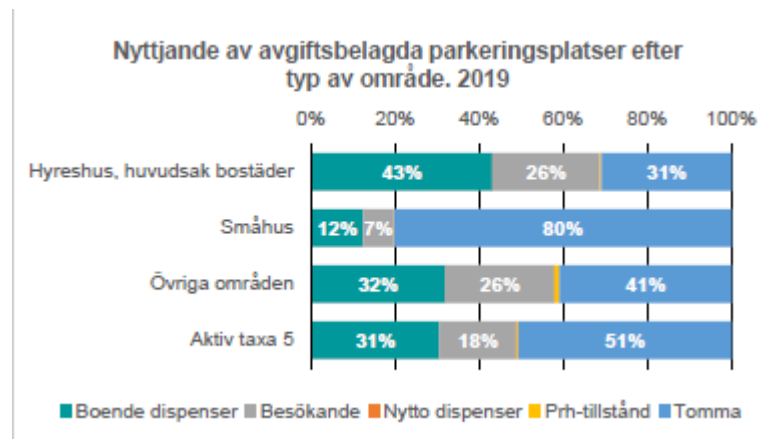


Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning

Den senaste undersökningen visar att inom taxa 5 är 51 procent av parkeringsplatserna lediga. Undersökningen visar också att spannet är stort mellan småhus där 80 procent av platserna är lediga och flerfamiljshus där 31 procent av platserna är lediga.

Andelen rätt parkerade fordon i taxa 5 var vid senaste mätningen 89,6 procent (nedanstående diagram).

Andel rätt parkerade fordon av 10 på avgiftsbelagd parkeringsplats

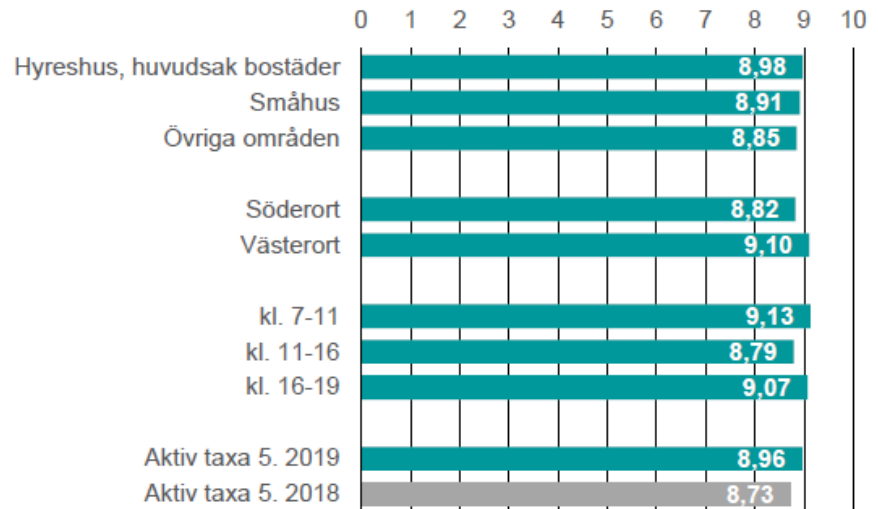


Diagram från Sweco, Parkeringsundersökning

Vid jämförelse mellan 2018 och 2019 är trenden att fler parkerar rätt inom taxa 5. Skillnaden motsvarar en förbättring på 2,3 procent mellan de båda mätningarna.

Parkering i ytterstaden före och efter parkeringsavgifter

I ärende T2012-310-02254 som hanterades i trafikknämnden i december 2015 finns i bilaga 4 information om de undersökningar som genomfördes i Aspudden, Midsommarkransen, Fruängen och Mälarhöjden innan parkeringsplanen genomfördes.

I Aspudden och Midsommarkransen var beläggningen på vardagar mellan 08.00-20.00 strax över 80 procent, i Fruängen var beläggningen strax under 80 procent och i Mälarhöjden var beläggningen strax över 90 procent.

Resultatet från den senaste parkeringsundersökningen visar att beläggningen i dessa områden (utom Fruängen som inte har parkeringsavgifter) sjunkit till omkring 50 procent. I Fruängen genomfördes en undersökning år 2017 som visade att beläggningen då var över 90 procent.

Slutsatsen är alltså att i de områden där parkeringsavgifter införts har beläggningen minskat med cirka 30 procent och det är enklare att hitta en ledig parkeringsplats. I Fruängen, som inte reglerades med avgifter, har istället beläggningen ökat med cirka 10 procent. Denna typ av överflyttningseffekter kan motivera att se över

möjligheterna till att utöka området som regleras med avgifter, för att säkerställa trafikens ordnande och göra det enklare att hitta lediga platser i fler delar av staden.

Trafikkontoret har även mottagit önskemål från boende om att införa avgifter i fler områden eftersom denna överflyttningseffekt upplevts i gränsområden mellan avgift och avgiftsfritt. Som ett exempel har det kommit in ett tiotal ärenden från området runt Östberga. Dessa handlar om att man vill ha parkeringsavgifter för att ordna trafiken, och/eller om att närvaron av parkeringsvakter skulle kunna bidra till en högre grad av trygghet i stadsdelen.

Upphävandet av parkeringsreglering i Bromma och Hägersten

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

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. 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.

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.

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.

Antal parkeringsvakter i relation till parkeringsplanens genomförande

Parkeringsplanen innebar att området för avgiftsbelagd parkering i Stockholm ungefär dubblerades. I samband med genomförande av parkeringsplanen utökades även de tiderna då parkeringsavgift ska erläggas i innerstaden samt att lördagsavgift infördes. För att möta dessa förändringar utökades även antalet parkeringsövervakningstimmar.

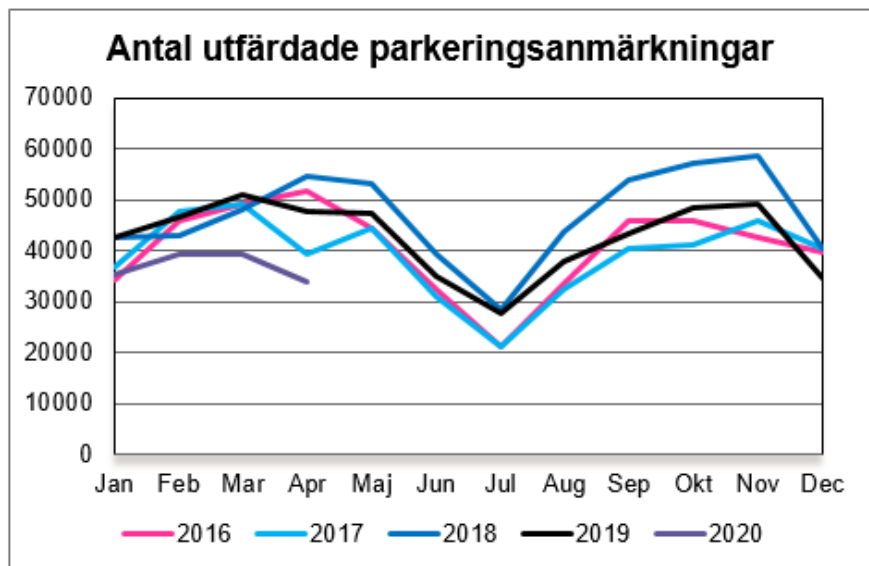
År 2016 köpte staden ca 475 000 övervakningstimmar och av dessa var den stora majoriteten förlagda till innerstaden där de stora områdena med parkeringsavgifter fanns. En viss mängd av dessa timmar fördelades även till ytterstaden där det fanns behov (servicedagar, generella felparkeringar, etc.). I dagsläget köper staden 599 000 övervakningstimmar per år vilket innebär en betydande ökning sedan år 2016 men inte en dubblering, trots att det avgiftsbelagda området dubblerats. Det beror på att det inte går att påvisa ett positivt linjärt samband då det finns en avtagande marginalnytta med utökad övervakning i vissa områden. Kort sagt så är behovet av parkeringsövervakning inte lika stort i ytterstaden eftersom trafikintensiteten helt enkelt är lägre och antalet lediga parkeringsplatser betydligt fler.

Utveckling utfärdade parkeringsanmärkningar

I parkeringsplanens genomförande ingick att höja felparkeringsavgifterna. I de lagar som reglerar hur parkeringsanmärkningar får användas och utformas framgår bland annat att beloppet ska verka avskräckande men inte får överstiga 1300 kronor.

Efter höjningen i samband med parkeringsplanen har en ytterligare höjning ägt rum i april 2019, till dagens 900 kr, 1100 kr och 1300 kr.

Efter den senaste höjningen är trenden med färre utfärdade parkeringsanmärkningar tydlig vilket sannolikt beror på flera faktorer utöver de höjda beloppen. Exempel på sådana faktorer är det utökande antalet övervakningstimmar, fler boendeparkerare som generellt är bättre på att parkera rätt, hög grad av flyttning av fordon med höga fordonsskulder och enklare betalsätt genom appar.



Antalet utfärdade anmärkningar mellan 1 januari och 30 april 2020 ligger på cirka 147 000 vilket kan jämföras med samma period året innan då cirka 188 000 anmärkningar var utfärdade. Antalet utfärdade anmärkningar 2020 har troligtvis också påverkats av coronapandemin, då färre bilar än vanligt varit i omlopp i Stockholm under mars och april 2020.

Reserverade parkeringsplatser för rörelsehindrade

I plan för gatuparkering infördes 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 under 2019 till 250 kr/år.

År 2015 genomförde trafikkontoret 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. Mätningen 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.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner redovisningen.

Slut**Bilaga**

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