



Handläggare
Farid Ruhani

Datum
2022-03-11

Diarienummer
KS-2016/2475.353

Kommunstyrelsens förvaltning

PM – Utvärdering av parkeringsavgifter på gatumark/allmän platsmark i de stationsnära lägena Stuvsta och Huddinge C



Innehåll

Bakgrund.....	3
Kommunikationsplan.....	3
Intern information.....	3
Extern information	4
Utvärdering av försöket.....	4
Parkeringsinventering	4
Analys av överflyttningsmönster till/från försöksområdena.....	14
Allmänhetens synpunkter.....	15
Övervakning.....	15
Betalmöjligheter.....	15
Övergripande om pandemins effekter	16
Slutsatser	16
Lärdomar	17



Bakgrund

Införandet av parkeringsavgifter på kommunal gatumark i stationsnära lägen i Huddinge C och Stuvsta är en del i genomförandet av Huddinge kommuns parkeringsprogram. Parkeringsavgifterna är tänkta att bidra till bättre framkomlighet, ökad omsättning på fordon och bättre trafiksituation.

Den 24 april 2017 togs beslut i Huddinge kommunfullmäktige att på försök införa en avgift för parkering för de offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering inom de stationsnära lägena i Huddinge C och Stuvsta. För områdenas avgränsning (zon A), se figur 1. Beslutet innebär att parkeringsavgifter införts på kommunal gatumark på försök i stationsnära lägen, inom zon A, i Huddinge C och Stuvsta.

Parkeringsavgifterna infördes den 12 april 2021 i Huddinge C och Stuvsta.

Försöket har dock inte fullföljts i Stuvsta då tillhörande lokala trafikföreskrifter upphävts av Transportstyrelsen efter inkommen överklagan. Parkeringsavgifterna har därför pausats i Stuvsta och har inte kunnat utvärderas. Parkeringsavgifterna i centrala Huddinge har inte överklagats och gäller därför fortfarande. I centrala Huddinge har avgiftsförsöket utvärderats.

Parkeringsavgiften uppgår till 10 kronor per timme varav de två första timmarna är avgiftsfria. Avgift tas ut för parkering mellan klockan 08:00 – 17:00 helgfri måndag – fredag.

Kommunikationsplan

I samband med projektet har en kommunikationsplan tagits fram. Syftet med kommunikationsplanen var att skapa en förståelse för nya parkeringsregler och att informera om att avsikten med parkeringsavgifterna är att öka omsättningen på parkerade fordon samt förbättra framkomligheten på gator inom avgiftsområdena. Ambitionen var att alla som berörs i sin vardag av avgiftsförsöket ska vara välinformerade och införstådda med hur det påverkar dem, samt hur de går till väga för att erlägga parkeringsavgift. Kommunikationsåtgärderna har genomförts både internt inom kommunens olika förvaltningar och bolag samt externt med riktade insatser mot privatpersoner och övriga intressenter.

I kommunikationsplanen framgår det vilka kommunikationsåtgärder som gjorts, både internt och externt.

Intern information

- Löpande information till kommunens Servicecenter.
- Nyhet på intranätet *Insidan* inför start.
- Informationsmaterial (brev och affisch) på *Insidan* anpassat till barn- och utbildningsförvaltningen, miljö- och bygglovsförvaltningen samt socialförvaltningen.
- Notis i kommunens interna digitala nyhetsbrev *Inbiten*.



Extern information

- Informationsbrev till fastighetsägare och bostadsrättsföreningar.
- Informationsfolder till cirka 8 000 hushåll i centrala Huddinge och Stuvsta.
- Information med frågor och svar på kommunens webbsida www.huddinge.se/forsokparkeringsavgifter.
- Nyhet på *huddinge.se*.
- Anslag på parkeringsautomater innan start om att parkeringsavgifter införs.
- Aktuellttannonsen – kommunens annons i och *Mitt i Huddinge*.
- Inlägg på och bevakning av *Facebook* samt *Twitter*.
- Facebook-event där trafikingenjörer live svarat på inkomna frågor/synpunkter.
- Pressmeddelande.
- Informationslappar på parkerade fordon två veckor innan försöket startar.
- Informationslappar på parkerade fordon två veckor efter försöksstart.

Utvärdering av försöket

Försöket i Huddinge C har pågått i cirka 10 månader och i enlighet med beslutet från år 2017 har en utvärdering av parkeringsavgifternas konsekvenser utförts. I bilagan ”*Rapport införande av avgifter för parkering i Huddinge kommun*”, för beslut 2017-04-24 KF §14, framgår det att utvärderingen ska ske med utgångspunkt i de punkter som tas upp i beslutet. Det gäller omsättning på parkeringsplatser, framkomlighet på gator, behov av boendeparkering samt synpunkter från fordonsförare och boende. För att se hur införandet av parkeringsavgifter påverkat parkeringsytor, överflyttningmönster och framkomlighet har inventering av parkeringsytor utförts, både före och under försöksperioden. Inventering av parkeringsytor i Huddinge C har utförts under tre tillfällen; hösten 2017, 2019 och 2021.

I utvärderingen har följande moment ingått:

- omsättning på platser
- framkomlighet på gator
- överflyttningmönster
- behov av boendeparkering
- synpunkter från fordonsförare och boende
- samtal med kommunens parkeringsvakter

Normalt tas information om kollektivtrafikresor fram genom statistik från SL. På grund av rådande pandemi har ingen jämförelse av resandeunderlag med koppling till parkeringsavgiftsförsöket genomförts. Detta då kollektivtrafikresor varit betydligt lägre under år 2021 än under motsvarande period tidigare år.

Parkeringsinventering

Under hösten år 2019 gjordes en inventering av parkerade fordon där Ramboll gjorde en utredning där beläggning och fordons hemhörighet på gator inom en



radie av 600 meter från pendeltågsstationerna i Huddinge C och Stuvsta studerades. Utredningen visade att få gator hade hög beläggning men att infartsparkeringar och gator i närheten av stationerna hade högre beläggning.



Figur 1. Zon A, 600 meter från pendeltågsstation i Huddinge C och Stuvsta. Huddinge Västra och Huddinge Östra som skiljs av järnvägsspåret.

Under hösten år 2021 genomförde Ramboll en ny inventering vars syfte var att studera beläggningen och effekterna av kommunens parkeringsavgifter som infördes i april 2021.

Tidpunkt

Vi samtliga inventeringstillfällen år 2017, 2019 och 2021 genomfördes inventeringarna vid samma tidpunkt på dygnet, samma årstid och på samma sätt för att underlätta uppföljningsmöjligheterna.

Utredningsområde

År 2017 omfattade utredningsområdet en radie om 600 meter med utgångspunkt från Huddinge pendeltågsstation.

I augusti år 2019 införde Huddinge samhällsfastigheter avgifter på sina parkeringsplatser. Då detta kunde leda till en överflyttning till allmänna parkeringsplatser gjordes en parkeringsinventering år 2019 där de inventerade parkeringsytorna utökades i anslutning till Huddinge samhällsfastigheters parkeringsytor. Även nytillkomna gator i samband med exploatering togs med.

Metod belägningsberäkning

Under inventeringstillfällena studerades kapacitet och antal parkerade fordon.

Metod för att beräkna beläggning utgick från en bedömning av kapacitet för respektive parkeringsyta/gata dividerat med antalet parkerade fordon på sträckan.

- För parkerade fordon har de tre första bokstäverna/siffrorna i registreringsnumren registrerats som grund för en enklare hemhörighetsanalys. Syftet med hemhörighetsanalysen är att ta reda på om



det är fordon som är registrerade i närområdet. Detta för att kunna ge en indikation hur parkeringsytor eller gator används. Parkerade fordon har inventerats vid tre tillfällen per datum, morgon kl. 09:00 – 11:00, dag kl. 13:00 – 15:00 och kväll kl. 18:00 – 20:00. Principen för den enklare hemhörighetsanalysen har utgått från följande: Fordon parkerade **morgon**, **dag** samt **kväll** är i regel boende, med reservation för små andelar besökare eller långtidsstående infartsparkerade fordon.

- Parkerade fordon som påträffats på **morgon** och **kväll** antas till stor utsträckning tillhöra boende, med viss reservation för besökare och övriga.
- Fordon parkerade **dag** samt **kväll** är i regel boende och en viss andel besökare eller långtidsstående infartsparkerade fordon.
- Fordon parkerade endast kväll är antingen boende eller besökare till boende.
- Parkerade fordon som påträffats på **morgon** och **dag** är till stor del de som parkerar sin bil för att sedan ta sig till arbetet med andra färdmedel, antingen med kollektivtrafik eller gåendes.
- Parkerade fordon som enbart stått uppställda mitt på **dagen** är troligtvis yrkesverksamma, besökare eller de som har ärenden i centrumnära områden.
- Parkerade fordon som stått uppställda endast **morgon** klassificeras som övriga men är sannolikt boende.

Undantag förekom på ett antal gator där individuella bedömningar gjorts på respektive gata. På centrumnära gator i direkt anslutning till handel är sannolikheten att parkerade fordon tillhör besökare till centrum eller yrkesverksamma högre än på villagator i utkanten av studieområdena.

Resultat av inventeringarna från 2019 och 2021

Beläggningen redovisas i procent utifrån antalet fordon dividerat med kapaciteten (Figur 3–5). Beläggingsresultat år 2021 redovisas i svart färg för respektive parkeringsyta eller gata inom utbredningsområdet. Beläggingsförändringen gentemot tidigare års mätning från 2019 presenteras inom parentes under siffran i svart i form av färgerna grönt (minskad beläggning), gult (oförändrad beläggning) samt rött (ökad beläggning).

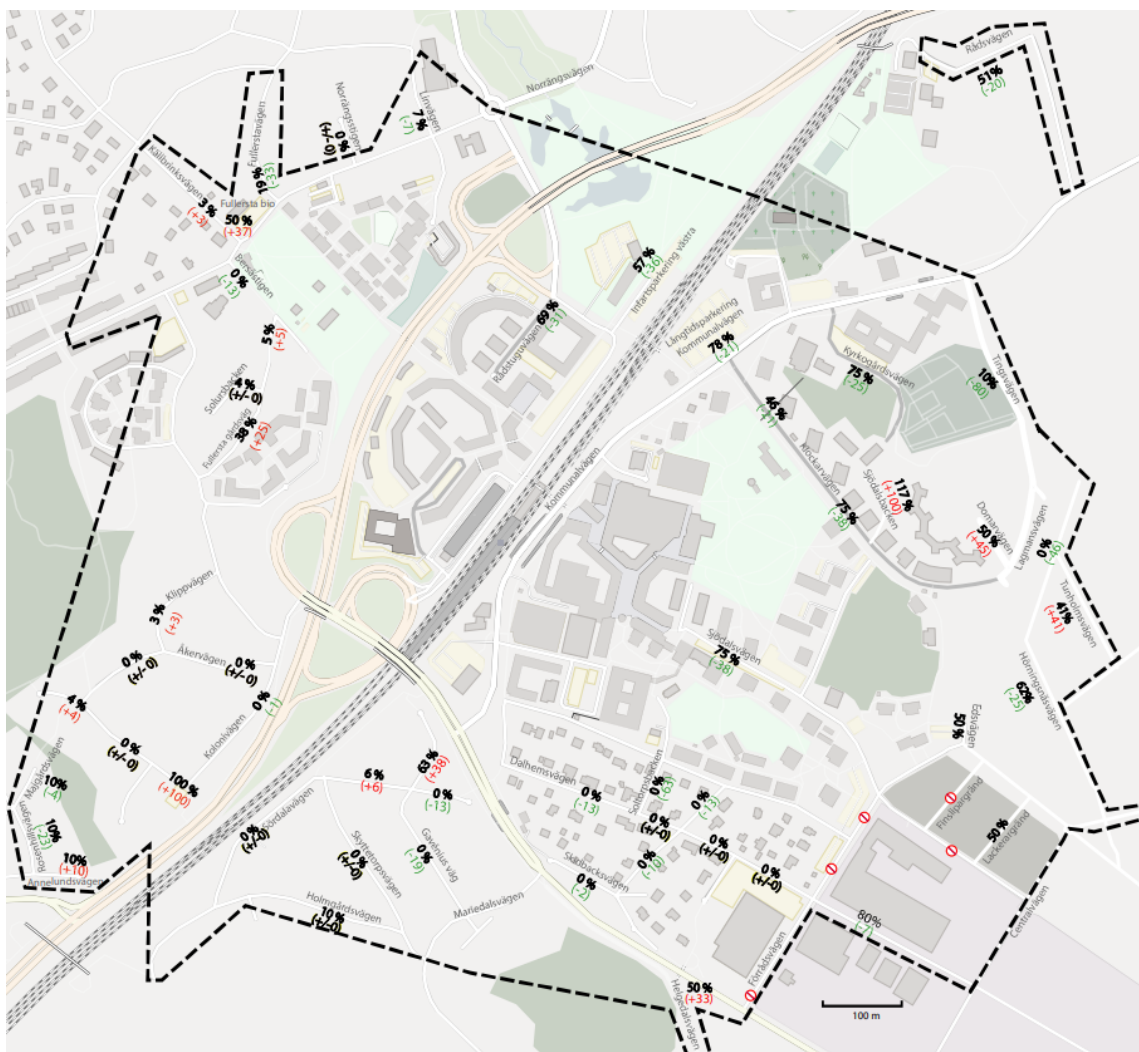
Morgon kl. 09:00 – 11:00

Huddinge västra: Med Huddinge västra menas avgiftsområdet väster om järnvägen. Beläggningen minskade främst på Rådstuguvägen samt infartsparkeringen år 2021 jämfört med 2019 års mätning. De gator som fått en minskning utöver det handlar om enstaka fordon. På motsvarande sett har beläggningen ökat marginellt på ett antal gator med undantag för en del av Kolonivägen samt en parkeringsyta vid Fullersta bio. Det finns god tillgång av parkeringsplatser inom det västra området under morgon där ett flertal gator har noll procent beläggning.



Huddinge östra: Med Huddinge östra menas avgiftsområdet öster om järnvägen. Beläggningen minskade på en majoritet av gatorna år 2021 jämfört med 2019 års mätning, totalt var beläggningen oförändrad eller hade minskat på 22 av 28 gator. På de flesta gator handlar det om ett fåtal fordon med undantag för Sjödalsvägen, Klockarvägen, Tingsvägen, Lagmansvägen och Rådsvägen som fått en betydande lägre beläggning jämfört med år 2019. Även infartsparkeringen vid Kommunalvägen har en något lägre beläggning jämfört med år 2019. En något högre beläggning jämfört med 2019 ses på Gavenius väg, Helgedalsvägen, Tunholmsvägen, Domarvägen och Sjödalsbacken. Det finns god tillgång till lediga parkeringsplatser inom området och ett flertal gator hade inga parkerade bilar. Jämfört med år 2019 inventerades år 2021 även två gator till som hade en 50-procentig beläggning under morgontillfället: Lackerargränd och Edsvägen. Sammanfattningsvis:

- Beläggningen minskade på 24 gator inom hela området.
- Beläggningen var oförändrad på 11 gator inom hela området.
- Beläggningen ökade på 14 gator inom hela området.
- Noll procent beläggning råder på 16 gator inom hela området.
- Över 85 procent beläggning råder på 2 gator inom hela området.



Figur 3. Resultat från morgonmätningen, (svart siffra visar mätning för år 2021, röd och grön siffra visar differensen mellan år 2019 och 2021)

Dag kl. 13:00 – 15:00

Huddinge västra: Beläggningen minskade marginellt under dagsmätningen inom området där Fullerstavägen och Rådstuguvägen hade den mest påtagliga minskningen. Antal gator som ökat var fler men till största del marginella ökningarna om en till två parkerade fordon med undantag för Fullersta bio och Linvägen som hade störst ökning inom området. Inventeringen visar att det finns fortsatt god tillgång till parkeringsplatser inom området.

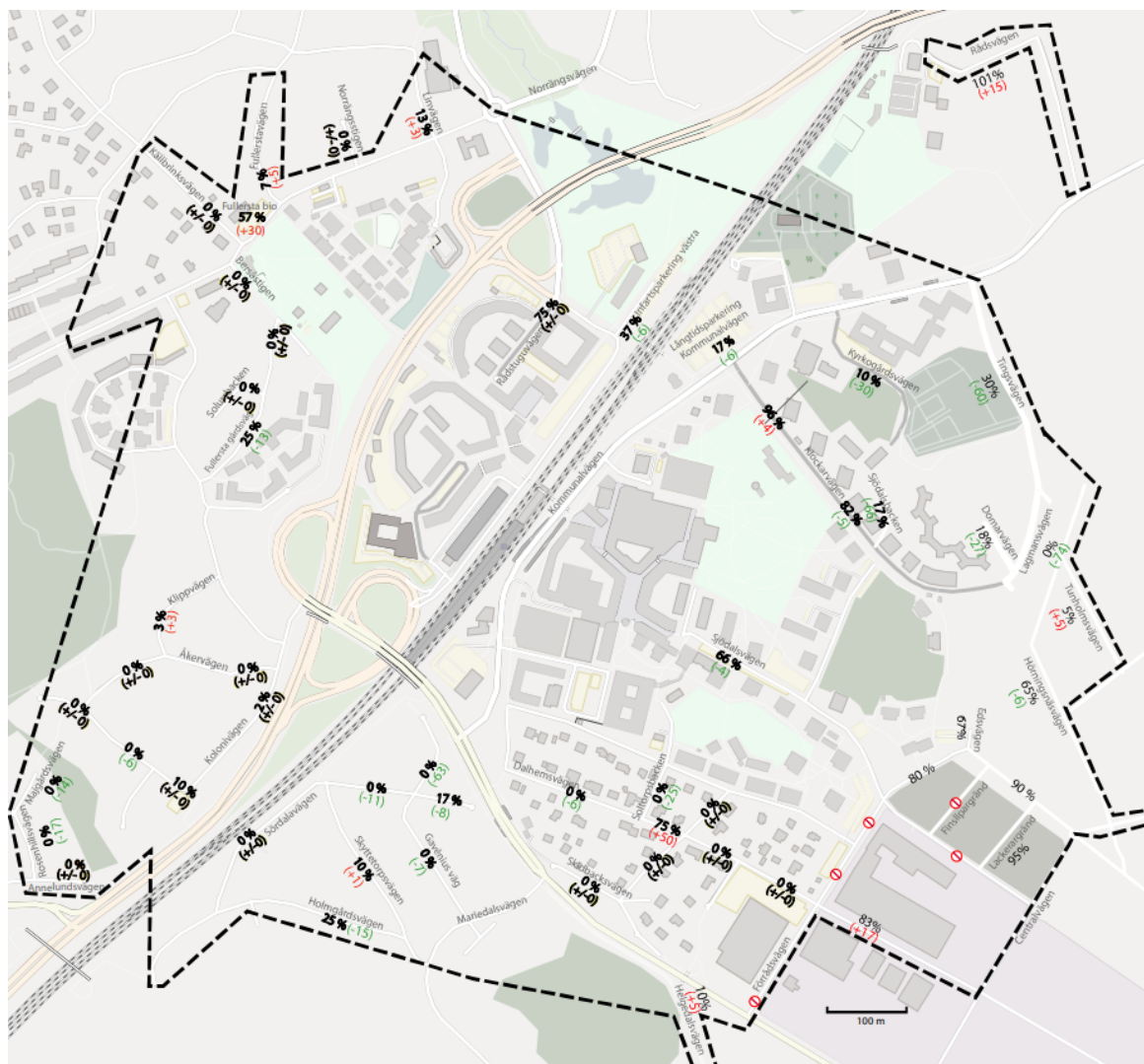
Huddinge östra: Beläggningen var oförändrad eller minskade på 22 av 30 gator där den största minskningen ses på Holmgårdsvägen, Gavenius väg, Sjödalsvägen, Klockarvägen, Tingsvägen samt infartsparkeringen vid Kommunalvägen. Jämfört med år 2019 inventerades år 2021 även två gator till, där Lackerargränd hade 73 procent beläggning medan Edsvägen 67 procent beläggning. Beläggningen ökade marginellt på ett fåtal gator medan största ökningen hittas på delar av Förrådsvägen, Tunholmsvägen, Domarvägen samt Sjödalsvägen. Generellt är det



marginellt med undantag för parkeringsytan vid Fullersta bio som fick en ökning om 30 procent. Ingen av gatorna hade en beläggning över 85 procent vid kvällsmätning. Det finns god tillgång till parkeringsplatser inom området.

Huddinge östra: Beläggningen minskade eller var oförändrad på 23 av 30 gator inom området under kvällsmätningen jämfört med år 2019. Det handlar dels om en marginell minskning men ett antal gator hade en något mer minskning som Holmgårdsvägen, Soltorpsbacken, Gavenius väg, Lagmansvägen, Domarvägen, Kyrkogårdsvägen, Tingsvägen och Sjödalsbacken. De gator som hade en högre beläggning än enstaka fordon är Dalhemsvägen och Rådsvägen. Det finns fortsatt god tillgång på parkeringsplatser inom utredningsområdet.

- Beläggningen minskade på 21 gator inom hela området.
- Beläggningen var oförändrad på 19 gator inom hela området.
- Beläggningen ökade på 11 gator inom hela området.
- Noll procent beläggning råder på 24 gator inom hela området.
- Över 85 procentbeläggning råder på 3 gator inom hela området.



Figur 5. Resultat från kvällsmätningen (svart siffra visar mätning för år 2021, röd och grön siffra visar differensen mellan år 2019 och 2021)

Jämförelse över tid

Inom utbredningsområdet ligger beläggningen jämnt fördelat över dagen med en total beläggning om 32–33 procent i den östra delen samt 11–19 procent i den västra. Detta kan jämföras med 2019 års mätning där 27–30 procent i den östra delen samt 14–19 procent i den västra. För Huddinge Östra har beläggningen inom området ökat med ett fåtal procentenheter jämfört med mätningen år 2019. År 2017 var beläggningen 30–32 procent i den östra delen och 17–22 procent i den västra delen, se tabell nedan för en översiktlig redovisning:

Tabell 1. Parkeringsbeläggning år 2017, 2019 och 2021 i Huddinge C.

	Område	2017	2019	2021
Morgon	Huddinge Västra	22%	14%	18%



	Huddinge Östra	30%	27%	33%
Dag	Huddinge Västra	21%	16%	19%
	Huddinge Östra	31%	30%	32%
Kväll	Huddinge Västra	17%	14%	11%
	Huddinge Östra	32%	30%	32%

Tabellen ovan inkluderar samtliga studerade gator, och parkeringsytor. Den totala beläggningen har generellt minskat mellan år 2017 och 2019 för att sedan öka marginellt mellan år 2019 och 2021. Utredningsområdet har varierat något mellan åren vilket bedömts inte ha några stora effekter på resultaten av mätningarna.

Beläggning på specifika gator

Nedan redovisas beläggningen på de mest centrala gatorna inom försöksområdet:

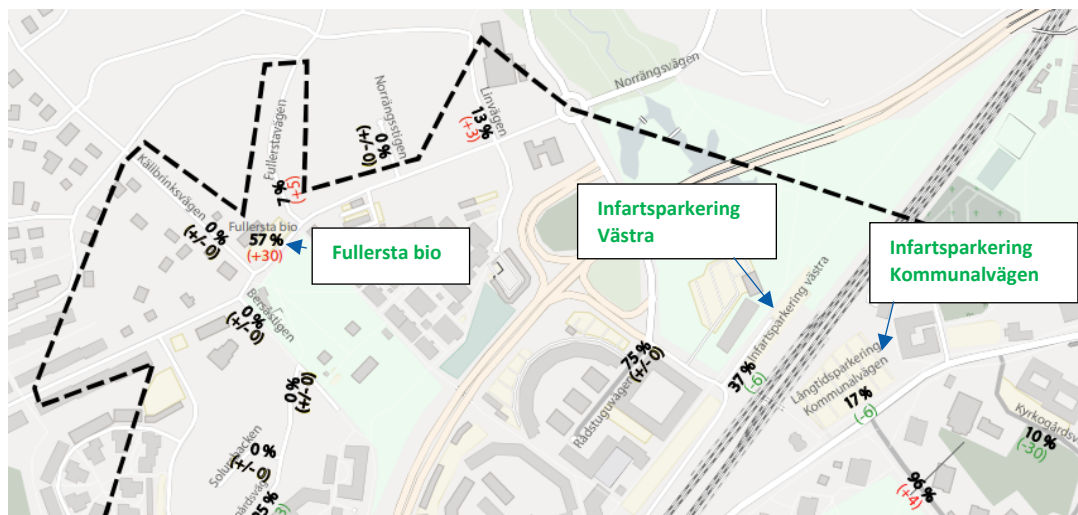
Tabell 2. Beläggning gatuparkering år 2017–2021.

	Område	2017	2019	2021
Morgon	Kolonivägen	1%	2%	26%
	Rådstuguvägen	100%	69%	69%
	Klockarvägen	45%	79%	44%
	Sjödalsvägen	75%	98%	75%
Dag	Kolonivägen	0%	2%	1%
	Rådstuguvägen	88%	94%	75%
	Klockarvägen	58%	85%	58%
	Sjödalsvägen	59%	98%	59%
Kväll	Kolonivägen	0%	5%	3%
	Rådstuguvägen	94%	75%	75%
	Klockarvägen	89%	89%	89%
	Sjödalsvägen	66%	70%	66%

Beläggningen för de mest centrala delarna visar på en viss minskning på gator som tidigare hade hög beläggning. För mer detaljerad förändring för respektive parkeringsyta/gatusektion se figur 3–5.

Parkeringsytor/infartsparkering

Som jämförelse har även ett antal parkeringsytor studerats vid varje mättillfälle år 2017 – 2021. Tabellen nedan redovisar beläggning för respektive parkeringsyta och år.



Figur 6. Infartsparkeringar inom Huddinge C

Tabell 3. Beläggning parkeringsytor/infartsparkering år 2017–2021.

	Område	2017	2019	2021
Morgon	Kommunalvägen (infartsparkering)	99%	100%	78%
	Infartsparkering Västra	93%	99%	51%
	Fullersta bio	13%	15%	77%
Dag	Kommunalvägen (infartsparkering)	100%	100%	87%
	Infartsparkering Västra	92%	99%	91%
	Fullersta bio	22%	12%	77%
Kväll	Kommunalvägen (infartsparkering)	31%	37%	17%
	Infartsparkering Västra	43%	18%	37%
	Fullersta bio	22%	27%	57%

Den generella trenden är att beläggningen på infartsparkeringarna minskar samtidigt som parkeringsytan vid Fullersta bio, som vid mättillfällena inte var

avgiftsbelagda, ökar. Minskningen av beläggningen på Infartsparkering Kommunalvägen är troligtvis kopplad till minskningen av arbetsresor med kollektivtrafik under pandemin. Möjligtvis kan det ha skett en överflyttning av parkerade fordon från gatumark till infartsparkeringen Fullersta bio samt Infartsparkering Västra vilka ligger i anslutning till bostäder. Till skillnad från Infartsparkering Kommunalvägen krävs ingen SL-Access-biljett på dessa två infartsparkeringar.

Felparkering

Jämfört med tidigare års mättillfällen kan det konstateras att antalet felparkeringar inom utredningsområdet successivt har minskat från år 2017–2021. År 2017 noterades 24 felparkerade fordon inom Huddinge C medan motsvarande år 2021 var 12 felparkerade fordon. Dessutom har området där statistik tagits fram utökats med några gator från år 2017 till 2021. Det är svårt att redogöra för orsaken till minskningen men grund finns för att det skulle kunna uppfattas tydligare var man ska parkera idag jämfört med tidigare år.

Analys av överflyttningsmönster till/från försöksområdena

Morgon

Huddinge västra: En viss ökning har skett på Fullersta bio som kan tolkas som en spilleffekt av de yttre delarna av området för parkeringsavgift. I övrigt har några spilleffekter inom utredningsområdets västra del under morgonmätningarna inte kunnat ses.

Huddinge östra: Tunholmsvägen och Helgedalsvägen har en högre beläggning jämfört med år 2019. Det är dock svårt att säkerställa att detta är på grund av spilleffekter då tre av fem gator på Förrådsvägen och Sjödalsvägen var avstängda under mättillfället. Det har även tillkommit boende i anslutning till dessa gator vilket sannolikt påverkat beläggningen på omkringliggande gator. I de södra delarna av området på Gavenius väg, Skyttetorpsvägen med flera har beläggningen inte ökat nämnvärt.

Dag

Huddinge västra: En viss ökning har skett på Fullersta bio som kan tolkas som en spilleffekt av de yttre delarna av området för parkeringsavgift. Det är en större ökning på Linvägen från 13 till 75 procent vilket är precis utanför avgiftsområdet och skulle kunna vara en spilleffekt. I övrigt kunde inga spilleffekter noteras inom det västra området under dagsmätningarna.

Huddinge östra: Tunholmsvägen har en högre beläggning jämfört med tidigare mätning. Det är dock svårt att säkerställa att detta är på grund av spilleffekter då tre av fem gator på Förrådsvägen samt del av Sjödalsvägen var avstängd under mättillfället. Det har även tillkommit boende i anslutning till dessa gator vilket sannolikt påverkat beläggningen på omkringliggande gator. I de södra delarna av området på Gavenius väg, Skyttetorpsvägen med flera har beläggningen inte ökat nämnvärt.



Kväll

Huddinge västra: En viss ökning har skett vid Fullersta bio som kan tolkas som en spilleffekt av de yttre delarna av området för parkeringsavgift. Inga andra spilleffekter går att se på de yttre delarna av utredningsområdet.

Huddinge östra: Generellt minskade beläggningen på de flesta gator, även utanför avgiftsområdet med visst undantag kring de sydöstra delarna (se orsak under morgon- och kvällsmätning). Noterbart är att andelen boende med bil tycks ha ökat på Rådsvägen då gatan är överbelagd. I de södra delarna av området på Gavenius väg, Skyttetorpsvägen med flera har beläggningen inte ökat nämnvärt.

Allmänhetens synpunkter

Via kommunens ärendehanteringssystem W3D3 och kommunens servicecenter har synpunkter registrerats. De flesta synpunkter gäller Stuvsta avgiftsområde och då främst att boende inte vill ha parkering längs villagatorna. Ett antal synpunkter gäller varför kommuninvånare och besökare skall erlägga parkeringsavgift på kommunens gatemark. Det har även inkommit önskemål om att ha en reducerad boendeparkerings taxa. Allmänheten samt Huddinge pensionärsråd har kommit med önskemål om att utöka antalet parkeringsautomater.

Nedan är exempel på de vanligaste synpunkter som har inkommit till kommunen.

- Fåtal önskemål om fler parkeringsautomater (Huddinge pensionärsråd).
- Fåtal frågor om varför endast digital p-skiva?
- Önskemål om att införa reducerad taxa för boendeparkering.
- Varför införa parkeringsavgifter under rådande pandemi när rekommendationen har varit att arbeta hemma?
- Vill inte ha parkering på ”min” gata (bostadsgator i Stuvsta).
- Lättare att hitta ledig parkeringsplats när avgifter införts i Huddinge C.

En anledning till att det har inkommit relativt fåtal synpunkter under försöksperioden kan delvis förklaras med den kommunikationsinsats som genomförts inom projektet.

Enligt dialog med Hüge som förvaltar parkeringsgaragen i Huddinge C, har inga synpunkter framförts från företagarna i Huddinge C gällande avgiftsförsöket i Huddinge C. Därför har det inte gjorts någon närmare undersökning kring huruvida parkeringsåtgärderna hittills har påverkat handeln negativt eller inte.

Övervakning

Enligt uppgifter från parkeringsvakterna har trafiksituationen på gator som ligger i anslutning till området för parkeringsavgiftsförsöket inte påverkats negativt och parkeringar har i regel skett på anvisad plats.

Betalningsmöjligheter

Erfarenheten under försöksperioden april 2021 till januari 2022 har visat att den övervägande delen av parkeringsavgifterna har betalats via kommunens betalparkeringstjänster Easypark och Mobill och inte genom köp i parkeringsautomat.



Övergripande om pandemins effekter

Myndigheten Trafikanalys har analyserat människors resmönster under pandemins första halvår. I uppföljningen konstaterar myndigheten att resandet generellt sett har minskat. Jämfört med år 2019 har antalet förflyttningar minskat med 16 procent, varav barn, ungdomar och studenter stått för den största förändringen. Som störst var nedgången under pandemins inledning, då differensen uppgick till 23 procent.

Undersökningarna gör det även tydligt att de resor som fortfarande görs, utförs på ett annorlunda sätt än tidigare. Den initiala nedgången påverkade samtliga trafikslag. Kollektivtrafiken påverkades dock i särskilt hög utsträckning. Allt medan övriga trafikslag tilltog stod kollektivtrafiken kvar och stampade på konstant låga nivåer. De låga resandevolymer bestod fram till och med sensommaren, då fler arbets- och skolresor gjorde att kollektivtrafikresandet återigen kunde öka.¹

Slutsatser

Den generella trenden är att beläggningen på infartsparkeringarna minskat. Dock ökade beläggningen på parkeringsytan Fullersta bio, som vid mättillfällena inte var avgiftsbelagd. En viss ökning har skett på Fullersta bio som kan tolkas som en spilleffekt av de yttre delarna av området för parkeringsavgift. I övrigt har några spilleffekter inom utredningsområdets västra del under morgonmätningarna inte kunnat ses. Möjligtvis kan det ha skett en överförflyttning av parkerade fordon från allmän plats till infartsparkeringen Fullersta bio samt Infartsparkering Västra som ligger i nära anslutning till bostäder. Minskningen av beläggning på Infartsparkering Kommunalvägen är troligtvis kopplad till nedgången av arbetsresor med kollektivtrafik under pandemin.

Avgiftsbeläggning av parkeringsplatser har i flera kommuner visat sig ha effekt på tillgänglighet till parkeringsplatser men det är svårt att i detalj veta hur regleringen ska se ut för att uppnå önskat resultat. Parkering är en komplex fråga och det finns flera parametrar i det övriga transportsystemet, såsom tillgång till kollektivtrafik och samhällsplanering i övrigt som spelar in. Det finns även skäl att tro att den rådande pandemin påverkat beläggningen inom området.

Enligt beslutet från år 2017 ska motorcykel utan sidovagn, moped Klass-I, och innehavare av parkeringstillstånd för rörelsehindrade vara avgiftsbefriade. Dock har det konstaterats i efterhand att en sådan reglering inte är förenlig med Trafikförordningen. Endast innehavare av parkeringstillstånd för rörelsehindrad kan avgiftsbefrias.

De kommunikationsåtgärder som genomförts i samband med införandet av parkeringsavgiftsförsöket har visat sig vara lyckade. En anledning till att det har inkommit få synpunkter under försöksperioden kan delvis förklaras med den kommunikationsinsats som genomförts inom projektet.

¹



Lärdomar

Försöket har lett till flera lärdomar, bland annat gällande upprättande och konstruktion av lokala trafikföreskrifter samt hur reglering av vissa trafikslag får göras.

Gällande nummerskrivning av fullständiga registreringsnummer möjliggör det för att ta reda på vilka det är som parkerar på respektive gata, något som den enkla nummerskrivningen inte kan ge. Genom detta ges möjlighet att noggrannare se vilka typer av parkörer som finns på respektive gatusektion, man kan dock inte veta med säkerhet. Nackdelen med en fullständig nummerskrivning på ett stort geografiskt område som studeras är kopplat till tidsåtgång. För en enklare uppföljning där endast information om beläggning är av vikt kan det räcka med en enklare nummerskrivning.

Det är även viktigt att innan inventering genomförs gå igenom vilka gator som är avstängda under mätningen för att tidigt diskutera eventuella effekter av detta. I efterhand är det svårare att göra en bedömning av spilleffekter när det, i synnerhet i de östra delarna, sannolikt också påverkas av avstängda gator.