

Parkeringsöversyn

Parkering i centrala Enköping: utredning och förslag



Foto: Erik Eklund

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Maurizio Freddo
01715792917
maurizio.freddo@enkoping.se

Ärendenummer
TF2019/805

Dokumenttyp

Rapport

Ersätter

Beslutad av

Gäller för

Gäller f.om.

Ansvarig funktion

Gäller t.om.

Reviderad

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
1. Inledning.....	2
1.1 Varför en revidering.....	2
1.2 Rapportens struktur och syfte.....	2
1.3 Antagna dokument och mål.....	3
1.4 Geografisk avgränsning.....	6
1.5 Lagstiftning som berör parkering.....	7
1.6 Framtidsscenario år 2022	8
2. Parkering i Enköping	9
2.1 Historik om parkeringsreglering	9
2.2 Försök med avgiftsfriparkering	10
2.3 Dagens parkeringsutbud.....	11
2.4 Bussparkering.....	15
2.5 Lastplatser.....	15
2.6 Nyttjanderättsavtal.....	16
2.7 Felparkeringsavgifter.....	16
3. Utredning.....	17
3.1 Beläggingsgrad	17
3.2 Parkeringsmönster	21
3.5 Efterlevnad av parkeringsreglerna.....	25
4. Omvärldsanalys bland liknande kommuner i Sverige.....	27
4.1 Avgift och tidsreglering i andra kommuner.....	27
5.2 Boendeparkering.....	28
5.3 Nyttoparkering.....	29
5.4 Pendlarparkering	29
5.5 Avgifter felparkering.....	29
5. Förutsättningar för hållbart resande	30
5.1 Gång och cykel.....	30
5.2 Kollektivtrafik	31
5.3 Betydelse av gångavstånd och parkeringsavgift.....	32

6. Förslag till ny parkeringsreglering i Enköpingsstad.....	33
6.1 Tider och taxor.....	34
6.2 Boendeparkering.....	39
6.3 Nyttoparkering.....	39
6.4 Landsbygdkort.....	40
6.5 Effekter av de nya parkeringsreglerna.....	41
6.7 Bussparkering.....	42
6.8 Nyttjanderättsavtal.....	43
6.9 Parkeringsledningssystem.....	43
6.10 Lastplatser.....	43
6.11 Felparkeringsavgifter.....	43
6.12 Intäkter.....	44
6.13 Övervakning.....	44
7. Genomförande och uppföljning.....	45
7.1 Den politiska processen.....	45
7.2 Övergång till de nya parkeringsreglerna.....	45
7.3 Upphandlingar och skyltning.....	46
7.4 Kommunikation och arbete med beteendeförändringar.....	46
7.5 Uppföljning.....	47
7.6 Framtida parkeringsbehov.....	47
8. Bilagor.....	50
8.1 Ordlista.....	50
8.2 Parkeringsavgifters historik.....	51
8.3 Parkeringsinventerings metod.....	51
8.4 Analyser beläggingsgrad.....	53
8.5 Analyser om varifrån bilarna i centrum kommer.....	54
8.6 Analyser boende.....	55
8.7 Parkeringsavgifter i liknande kommuner.....	58
8.8 Pendlarparkering i andra kommuner.....	59
8.9 Felparkeringsavgifter.....	60
8.10 Intäkthistorik.....	61

Sammanfattning

Denna parkeringsöversyn är ett uppdrag som utgår från Trafikstrategin och Parkeringspolicyn. Kommunens mål är ett att få ett bilfriare centrum och att andelen hållbara transporter ska öka.

Parkeringsreglering och parkeringsplacering är viktiga verktyg för att styra mot ett mer hållbart resande. Bättre hantering av parkering i centrum kan leda till minskad biltrafik och bättre möjligheter för att gå och cykla, fler mötesplatser och mer grönska i stadskärnan.

Under maj 2019 gjordes en omfattande analys om dagens parkeringssituation i Enköping. Rapporten beskriver nuläget utifrån analysen och presenterar ett förslag på kommunens framtida parkeringssystem.

Nulägesanalysen visar att det finns gott om parkering i centrala Enköping men med dagens reglering utnyttjas parkeringsplatserna ojämnt. Stora parkeringsytor i anslutning till centrum står nästan tomma medan de mest centrala parkeringar har få lediga platser. Detta leder till bland annat söktrafik och känslan att det finns ont om parkering.

Rapporten presenterar ett förslag för framtidens parkeringsreglering i centrum. Rapporten visar lösningar för att bemöta parkeringsefterfrågan med hänsyn till kommunens mål och invånarnas behov.

1. Inledning

1.1 Varför en revidering

Enköping växer snabbt och har idag en befolkning på cirka 45 000. Prognosen visar att det kommer bo fler än 50 000 invånare år 2030. Samtidigt som staden växer ska centrum vara attraktivt och tillgängligt för besökare. Den behöver också anpassas så att den blir trafiksäker, upplevas som trygg och ha ett tydligt hållbarhetsperspektiv för framtiden.

En ökad befolkning påverkar också trafiken och efterfrågan på parkering i centrum. För att möta denna växande stads utmaningar har kommunen tagit fram en trafikstrategi och en parkeringspolicy. Dessa pekar ut kommunens inriktning för att trafikplaneringen och vägledning för olika trafik- och parkeringsinsatser.

Denna rapport är en led i att förverkliga trafikstrategins och parkeringspolicyns intentioner och ger förslag på åtgärder som ska förbättra parkeringssituationen i staden på kort- och lång sikt.

Parkeringsreglering och parkeringsplacering är viktiga verktyg för att styra mot ett mer hållbart resande. Bättre hantering av parkering i centrum kan leda till minskad biltrafik och bättre möjligheter för att gå och cykla, fler mötesplatser och mer grönska i stadskärnan.

Enköping har en stor landsbygd där cirka en tredjedel av kommunens invånare bor. Många som bor på landsbygden är bilberoende och det är viktigt att ta hänsyn till deras behov när parkeringsregleringen ses över.

1.2 Rapportens struktur och syfte

Syftet med denna rapport är att beskriva dagens parkeringssituation i centrala Enköping och vid pendlarparkeringarna samt att ta fram förslag på revidering av parkeringsreglering. Analys om elbilar och laddstolpar finns inte med i rapporten. Frågan kommer att hanteras i en separat utredning.

I rapporten presenteras först målen som Enköping har kring parkering och stadsmiljön i centrala staden. Efter det redovisas hur parkeringsreglering i Enköping har utvecklats under de senaste 50 åren med särskilt fokus på det som har hänt sedan år 2005.

Efter målen och historiken presenteras hur parkeringssituationen i staden ser ut idag. Det redovisas hur parkeringarna används och vilket syfte används parkeringarna till.

Därefter fortsätter rapporten med en beskrivning om de möjligheter som finns för att ta sig med cykel eller kollektivtrafik till centrala Enköping. Det finns också en omvärldsanalys om hur parkeringen hanteras i kommuner som liknar Enköping i storlek. Detta för att kunna få en uppfattning om hur andra kommuner har arbetat med parkeringsfrågan och vilka förutsättningar och möjligheter som finns i Enköping.

Sist kommer ett förslag på hur den framtida parkeringsregleringen kan utformas. Förslaget följs av ett avsnitt som förklarar hur övergången från de gamla till de nya reglerna ska gå till och hur kommunen ska följa upp parkeringssituationen i centrala Enköping.

I slutet av rapporten finns bilagor med mer detaljerad statistik och analys samt en ordlista som förklarar de begrepp som används.

1.3 Antagna dokument och mål

Kommunen har tre politiskt antagna dokument som innehåller mål och delmål gällande hur trafik och parkering i centrum ska ske i framtiden. Dessa dokument är:

- fördjupad översiktsplan för Enköpings stad, antagen år 2018;
- trafikstrategi för Enköpings stad fram till 2040, antagen år 2017;
- parkeringspolicy för Enköpings stad fram till 2040, antagen år 2017.

1.3.1 Fördjupad översiktsplan

Enligt den fördjupade översiktsplanen ska stadskärnan präglas av trivsel, närhet och grönska. För att nå dit ska gaturummet avsättas för mindre platskrävande transporter som cykel och kollektivtrafik och bilen blir underordnad. Stråken i centrum där gång och cykel prioriteras ska binda samman viktiga målpunkter och stråken mellan de samlade parkeringsanläggningar och Stora torget ska vara kantade av butiker och upplevelser.

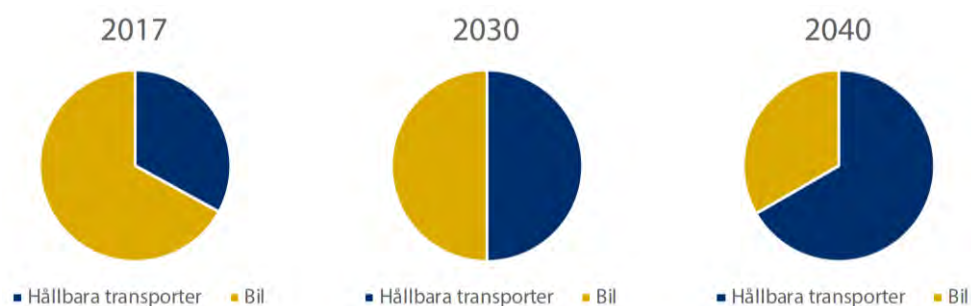
I den fördjupade översiktsplanen för Enköpings stad är målet att få ett bilfriare centrum och att bilparkering huvudsakligen ska ske på samlade parkeringsplat-

ser i rutnätsstadens yttre zon. Större samlade parkeringsanläggningar ska säkerställas i rutnätsstadens kantzoner och ersätta gatuparkeringar. Det ska vara enkelt för besökare att hitta parkering och parkeringsreglerna ska vara tydliga. Parkeringsledningssystem behöver utvecklas för att i gatumiljön kunna visa närmaste lediga parkeringsplats.

Som bilaga till den fördjupade översiktsplanen finns en centrumstudie som har tagits fram av tjänstemän i samråd med politiker. Studien identifierar viktiga punkter och stråk att utveckla där gång- och cykeltrafik prioriteras och kvaliteten på stadsmiljö kvaliteten ska höjas.

1.3.2 Trafikstrategi

Trafikstrategins övergripande mål är att hållbara transporter ska vara norm när staden växer. År 2030 ska hälften av transporterna i staden ske med gång, cykel och kollektivtrafik och år 2040 ska två tredjedelar av transporterna i staden ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Se figur 1.



Figur 1. Trafikstrategins färdmedelsfördelning år 2017 och mål för år 2030 och 2040.

Enligt trafikstrategin ska trafiksystemet utvecklas i hållbar riktning och bidra till att Enköping är en attraktiv stad i Mälardalen, både för dagens invånare och besökare men även för kommande generationer. Trafiksystemet i staden ska upplevas som tryggt, säkert och pålitligt samt leda till stärkt folkhälsa och ökad social sammanhållning. Trafiksystemet ska bidra till kommunens delmål att vara en tillgänglig stad med plats för alla. Staden är attraktiv för fotgängare och cyklister som ska vara de primära färdsmittorna i centrala Enköping. Smarta mobilitetslösningar och delningstjänster ska finnas tillgängliga i staden, till exempel bilpool. Bland trafikstrategins delmål står det att:

- Utformningen av transportsystemet ska bidra till en levande och mänsklig stad med mycket grönska.

2019-11-22

- Biltrafiknätet ska vara utformat i god avvägning med andra trafikslag.
- Parkeringssituationen för bil och cykel ska bidra till effektivt utnyttjande av marken, god sammanvägd tillgänglighet samt stödja utvecklingen av en attraktiv stad.
- Trafiksystemet ska bidra till bättre folkhälsa genom att locka fler att gå och cykla.

1.3.3 Parkeringspolicy

Parkeringspolicyn har som övergripande mål att parkeringssituationen för bil och cykel ska bidra till effektivt utnyttjande av marken, god sammanvägd tillgänglighet samt stödja utvecklingen för en attraktiv stad. Delmål är bland andra:

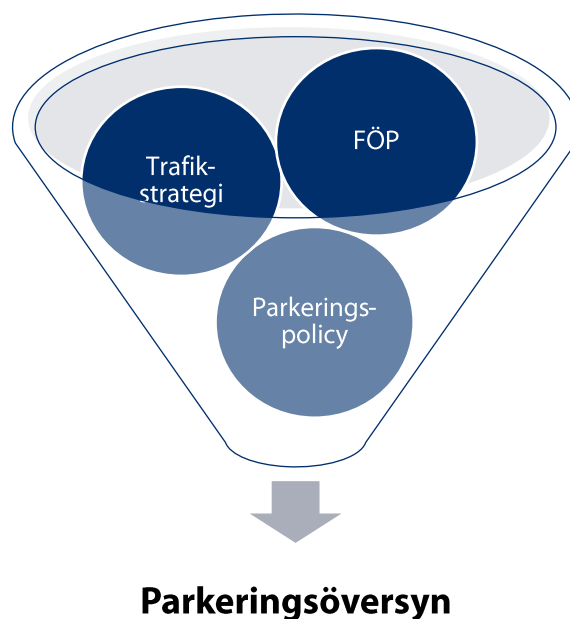
- Det ska vara enkelt och tydligt för besökare att hitta bilparkering i Enköping.
- Besöksparkering är prioriterad över boendeparkering och arbetspendlingsparkering på de mest centrala och attraktiva platserna.
- Goda parkeringsmöjligheter för bil i kantzonerna till centrum ska avlasta parkeringen runt bland annat Stora torget och därigenom göra centrum mer attraktivt för fotgängare och cyklister.

I parkeringspolicyn står också att dagens periodmärken ska ersättas med ett nytt system för boendeparkeringstillstånd som upplåts för boende i centrum.

1.3.4 Parkeringsöversyn

Den fördjupade översiktsplanen, trafikstrategin och parkeringspolicyn visar principerna om hur att hantera parkeringsfrågan i staden. I parkeringspolicyn finns också en lista av insatsområden med konkreta åtgärder för hur att förverkliga policyns mål för parkeringsfrågorna i Enköping. Den här rapporten analyserar och presenterar förslag för att ta itu med tre av parkeringspolicyns insatsområden, med hänsyn till både den fördjupade översiktsplanen och trafikstrategin.

- Förändra tids- och avgiftsregelringen i enlighet med systemet beskrivet i detta avsnitt.
- Ersätt dagens periodmärken med ett nytt system för boendeparkeringstillstånd som endast upplåts för boende i centrala Enköping.
- När nödvändiga samlade parkeringsytor är säkerställda kan kantstensparkeringar och mindre parkeringsytor runt Stora torget omvandlas till attraktiva offentliga rum. Det sker i linje med kommunens vision om en stadskärna skapad och anpassad för människor och möten.

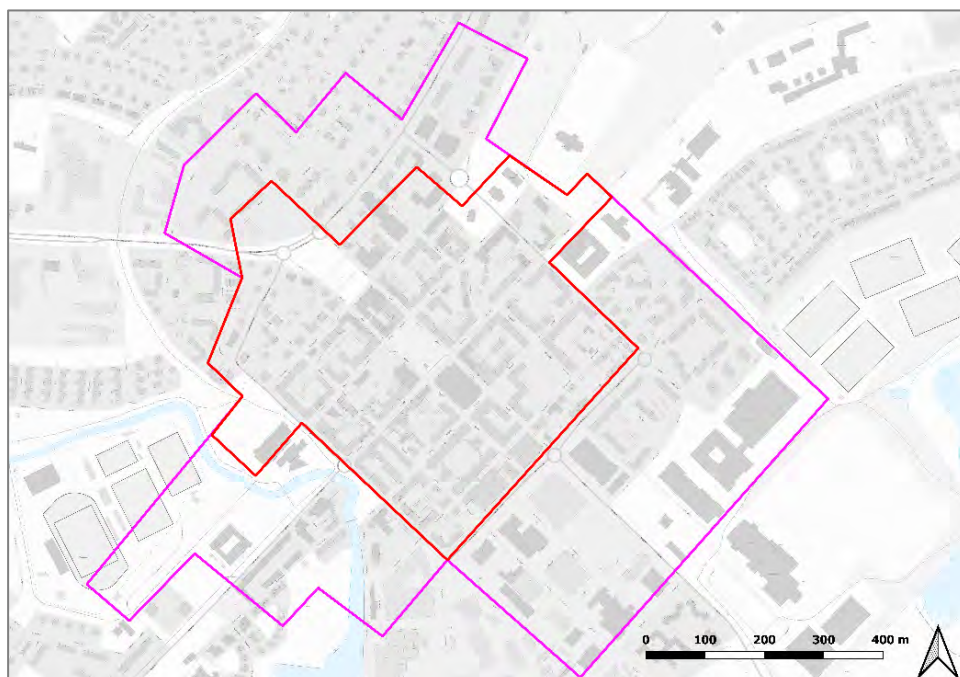


Figur 2. Parkeringsöversynen presenterar förslag som förvekligar delar av det som står i den fördjupade översiktsplanen, i trafikstrategin och i parkeringspolicy.

1.4 Geografisk avgränsning

Inventeringsarbetet i centrala Enköping har skett i två olika former. Vad gäller de parkeringar som ligger inom rutnätsstaden eller i dess direkta anslutning har inventeringen gjorts minst fyra gånger och även kvällstid. Med rutnätsstaden menas här den del av staden som avgränsas av Fjärdhundragatan, Ågatan, Tullgatan och Östra Ringgatan. De andra parkeringarna i centrala Enköping har inventerats vid ett eller två tillfällen. Se figur 3.

På Skolgatan finns en oreglerad parkering på privat mark med många bilar som brukar stå parkerade. Den parkeringen ingår i analysen. Magasingatan har inte inventerats och där brukar inte finnas bilar parkerade. Parkeringar på Genvägen och Skolparken har inte analyserats eftersom de inte används i dagsläget av de som besöker eller bor i centrum. Parkeringen vid korsningen mellan Magasingatan och Ågatan ligger på privat mark och har inte analyserats. Analysen omfattar också pendlarparkeringarna vid stationen och i kransorterna. Pendlarparkeringar i kransorterna som analyserats ligger i Örsundsbro, Grillby och Litslena kyrka. Även pendlarparkeringen Regementet längs Stockholmsvägen vid busshållplatsen Herrgården har inventerats.



Figur 3. Utrednings geografiska avgränsning i centrum. Parkeringarna inom den röda linjen har inventerats minst fyra gånger, de som avgränsas av den röda och den lilla linjen har inventerats en eller två gånger.

1.5 Lagstiftning som berör parkering

I den svenska lagstiftningen finns lagar om parkeringar som gäller hela landet. Kommuner har rådighet att reglera parkeringen på kommunal mark men inte på privat mark. Grundregeln för tidsreglering på allmän platsmark i tätbebyggt område är att bilar får stå parkerade upp till 24 timmar i följd på vardagar om inget annat anges. Kommuner har rätt att införa tidsregleringar och parkeringsavgifter.

På allmän platsmark gäller likställighetsprincipen i kommunallagen, vilken innebär att kommunmedborgare ska behandlas lika. Kommuner får dock införa speciella villkor för boende, näringsidkare och parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Kommuner får också införa olika regler beroende på fordonsslag, till exempel personbilar och lastbilar. Elbilar är inte ett särskilt fordonsslag. Däremot kan kommunen besluta att en plats ska vara laddplats. På en laddplats får endast fordon som kan laddas parkeras. Det finns dock inget krav på att laddning ska ske för att en elbil ska få parkera på platsen.

På kvartersmark är det markägaren, kommunal eller privat, som bestämmer vem som får parkera och villkoren för parkering. Det finns inget krav på att behandla alla lika men kommuner måste ändå förhålla sig till likabehandlingsprincipen och därför motivera om att det finns sakliga skäl för olika regler. Exempel på det är att det är gratis att parkera på några pendlarparkeringar i anslutning till pendeltåg för de som har månads- eller årsbiljett hos SL men övriga bilister måste betala en avgift. Ett annat exempel är särskilda villkor för bilpoolsbilar.

1.6 Framtidsscenario år 2022

Om vi föreställer oss att det är år 2022 och blickar tillbaka är det mycket som har hänt i Enköping sedan 2019.

Fler kan välja att gå och cykla tack vare kommunens satsningar på bland annat gång- och cykelvägar och cykelparkeringar i enlighet med gång- och cykelplanens mål. Det blir enklare och snabbare att resa med buss inom staden eftersom ett nytt stadsbusslinjenät har kommit på plats. Kommunen har också precis genomfört aktiviteter och testkampanjer för att få fler att använda hållbara färdmedel.

Gångavståndet mellan Stora Torget och avgiftsfria parkeringar på cirka 500 meter samt avgiftsnivåerna på parkeringarna i centrum har gjort det tidsmässigt eller kostnadsmässigt mindre attraktivt att åka bil till centrum för de som arbetar i centrala Enköping. De som arbetar i centrum går nu genom centrum till parkeringarna. Därför blir staden mer levande. Biltrafiken i centrum har minskat och det har blivit mer trafiksäkert att gå och cykla i centrum. Med minskat behov av parkeringsplatser i de allra mest centrala delarna kan några gator bli gågator.

De som bor på landsbygden och är bilburna samt de som handlar i centrum har däremot en bättre tillgång till centrala Enköping tack vare landsbygdtillståndet och fler lediga parkeringsplatser nära centrumbutikerna.

De som bor i centrala Enköping har lätt att hitta parkering på de avsedda parkeringsplatserna i centrum och fler boende än tidigare väljer att hyra en parkeringsplats istället för att parkera på gatan eller på andra kommunala parkeringar. Samlade parkeringsytor inom och utanför rutnätsstaden utnyttjas effektivt. Dagtid är det mest besökare och arbetspendlare som använder dessa parkeringar medan nattetid är det mest boende som ställer bilen där. Bland de som bor i centrum är det färre som åker bil till arbetet eller till stationen eftersom de inte behöver flytta sin bil var 3:e, 12:e eller 24:e timme.

Beläggingsgraden på gatuparkering inom rutnätsstaden har minskat och med färre bilar parkerade har yrkesfordon lätt att hitta parkerings- och lastplatser. Det finns nu gott om utrymme för att anlägga fler cykelparkeringar och cykelvägar i stadskärnan och också utrymme för mer grönska och mötesplatser.

2. Parkering i Enköping

Enköpings kommun parkeringsavgifter och tidsregleringar infördes i mitten av 60-talet på attraktiva parkeringsplatser i centrum. Tidsreglering som begränsar parkeringstiden och parkeringsavgifter är ett sätt för att öka omsättningen på parkerade bilar på de mest centrala parkeringsplatser. Därmed kan parkering styras till lämpliga platser. Tidsreglering och parkeringsavgifter kan därför gynna besöksparkering och gör vissa parkeringar oattraktiva för både boende- och arbetsparkering.

2.1 Historik om parkeringsreglering

2.1.1 Avgifter

Under 70-talet kostade det 50 öre per timme för att parkera i centrala Enköping. Avgifterna gällde i början endast ett fåtal parkeringar och det fanns bara en taxa. År 1978 infördes ett två-taxors system år 2006 infördes dagens taxor på 10 respektive 5 kronor per timme. Tabell 1 sammanfattar avgiftspliktens utveckling i Enköpings centrum. I bilaga 8.2 Parkeringsavgifters historik finns mer information kring parkeringsavgifters historik i Enköping.

År	Mest centrala parkeringar, kronor per timme	Övriga avgiftsbelagda parkeringar, kronor per timme
70-talet	0,5	0,5
1978	1	0,5
1982	2	1
Andra halva av 80-talet	4	2
1991	5	2,5
2006	10	5
Höst 2008 – 2009	Avgiftsfritt	Avgiftsfritt
2010 - idag	10	5

Tabell 1. Avgiftspliktens utveckling i Enköpings centrum.

2.1.2 Tidsreglering

Tidsregleringen för de mest centrala parkeringar har varierat under åren. Kortast parkeringstid har varit 30 minuter på centrala avgiftsbelagda parkeringar under 70- och 80-talet. Under 90-talet fram till 2008 var maxparkeringstid en timme på de centrala avgiftsbelagda parkeringarna och för övriga avgiftsbelagda parkeringar inom rutnätsstaden var maxparkeringstid mellan 1 och 10 timmar.

Under hösten 2008 och år 2009 testades avgiftsfri parkering med två-timmars maxparkeringstid. År 2010 återinfördes avgifter och tidsregleringar som fanns innan försöket. Maxparkeringstid på Stora torget och Gustav Adolfs plan höjdes till två timmar år 2011 och till tre timmar i början av 2014. I slutet av 2014 blev maxparkeringstid på Stora torget och Gustav Adolfs plan en timme i samband med att avgifterna togs bort. Samtidigt infördes en timmes avgiftsfriparkering på Kungsgatan.

2.1.3 Periodmärke

År 1988 infördes periodmärksystemet som då kostade 900 kronor och gällde ett år. Vem som ville kunde köpa ett periodmärke som gällde på alla avgiftsbelagda parkeringar men man måste ändå följa gällande tidsregleringar. År 2006 ökades taxorna för att parkera i centrum men priset för periodmärket sänktes till 250 kronor per år. När parkeringsavgifter återinfördes 2010 var periodmärkets pris 700 kronor och några år senare blev priset 990 kronor. Det betyder att periodmärkes pris idag är 90 kronor högre än för 31 år sedan.

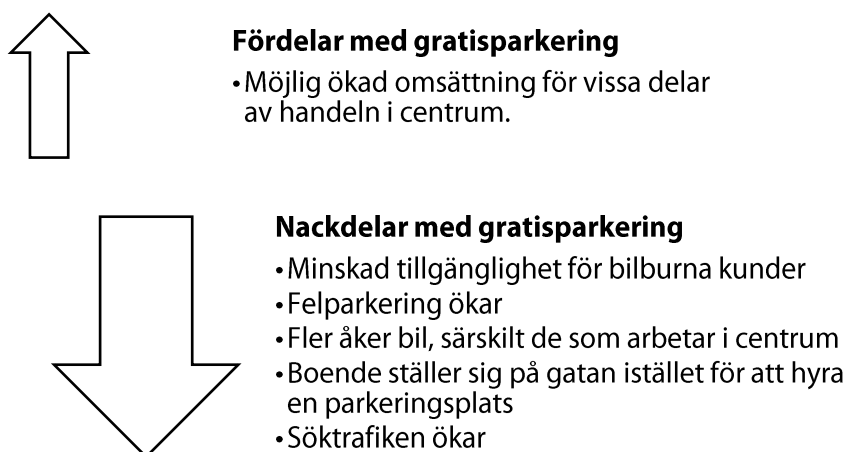
2.2 Försök med avgiftsfriparkering

Två försök med gratisparkering i centrum genomfördes under 00-talet. Första försöket skedde under sommaren 2006 och det andra försöket skedde under hösten 2008 och under året 2009. Maxparkeringstid var då två timmar för de flesta parkeringar i centrum. En del av Pausparkeringen hade 24 timmar som maxparkeringstid och den var i princip alltid full.

Utvärderingen visar att många inte respekterade tidsbegränsningen, särskilt de som arbetade och de som bodde i centrala Enköping. Parkeringsskivan justerades varannan timme och omsättningen på de mest centrala parkeringsplatserna var därför låg. Utvärderingen visade också att flera som arbetade i centrum valde att åka bil dit. Cirka en av tio boende i centrum valde att parkera på gatan istället för att hyra en parkeringsplats. Det innebar att söktrafiken i centrum ökade.

Bevakningstjänst fick synpunkter av besökare att det var svårt att hitta en ledig parkeringsplats i centrum. Bevakningstjänst kunde också se att närheten till målpunkten var för några väldigt viktig. Vissa valde att felparkera i korsningar och nära övergångsställen i stället för att parkera på en parkeringsplats lite längre bort. Allt detta motverkar syftet med avgiftsfriparkering att få fler besökare i centrum och minskar tillgängligheten för handelns kunder.

Det är möjligt att avgiftsfriparkeringen kanske hade ökat omsättningen för vissa verksamheter. I utvärderingen av försöket med avgiftsfriparkering står det att intervjuer med besökare i centrum visade att 1 av 5 besökare handlade mer i centrum men varannan inte handlade mer i centrum. Figur 3 sammanfattar fördelar och nackdelar med avgiftsfriparkering i centrala Enköping.



Figur 3. Fördelar och nackdelar med avgiftsfriparkering i Enköpings centrum.

2.3 Dagens parkeringsutbud

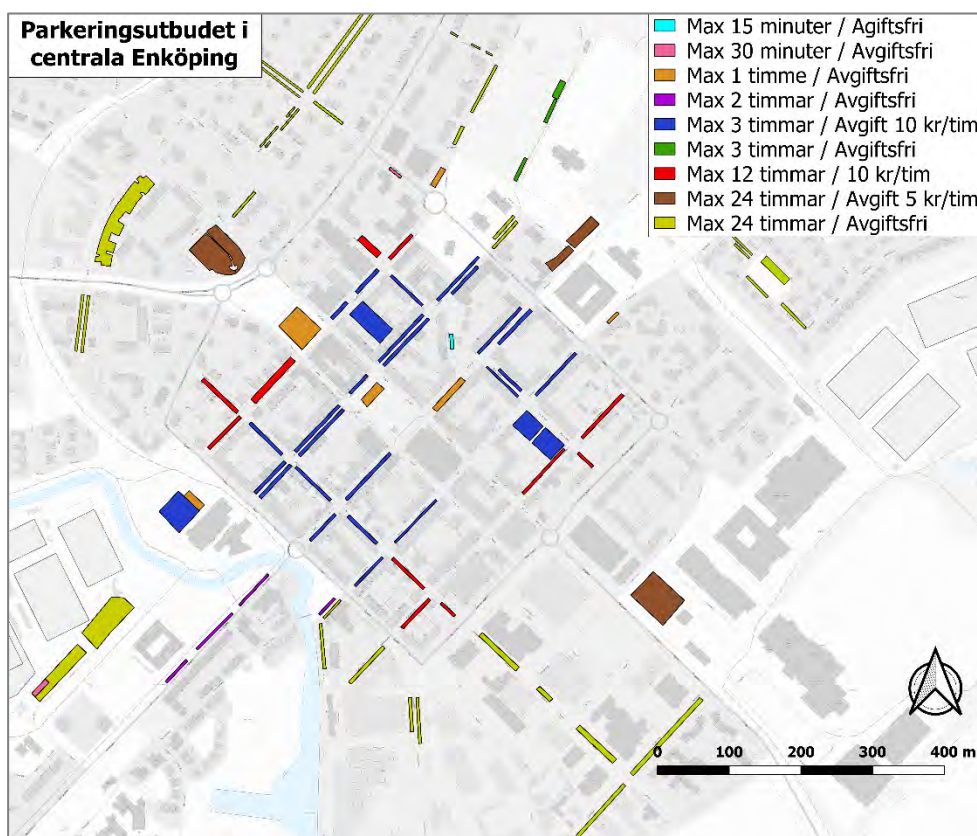
2.3.1 Parkeringsutbud i centrala Enköping

I centrala Enköping finns det gott om parkering. Parkeringsutbudet i centrala Enköping består av cirka 1500 parkeringsplatser. Uthyrda parkeringsplatserna och parkeringar på privat- eller fastighetsmark räknas inte med.

Alla parkeringsregler gäller mellan klockan 8 och klockan 18 på vardagar och mellan klockan 8 och klockan 15 på lördagar. Undantag är Joar-parkeringen där reglerna gäller fram till klockan 22 både vardagar och lördagar.

Avgiften på avgiftsbelagda parkeringar ligger på 10 kronor per timme inom rutnätsstaden och 5 kr per timme utanför rutnätsstaden. Joar-parkeringen är ett undantag och där kostar parkeringen 10 kr per timme.

Idag finns det olika parkeringsavgifter och tidsregleringar som totalt skapar åtta olika parkeringsregler i centrala staden. Med alla dessa regler blir det svårt för bilister att förstå vad som gäller. Parkeringarna och de regler som gäller visas i figur 5 och presenteras ingående efter figur 5.



Figur 5. Parkeringsutbud och dagens parkeringsreglering i centrala Enköping.

Inom rutnätsstaden, cirka 610 parkeringsplatser

Avgiftsfriparkering max en timme, cirka 90 platser.

- Stora Torget, 14 platser.
- Gustav Adolfs plan, 52 platser.
- Gatuparkeringen på Kungsgatan 15-23, 27 platser.

Gratisparkering max 15 minuter, 3 platser.

- Rådhusgatan.

2019-11-22

Avgift 10 kronor per timme, cirka 515 platser.

- Max 3 timmars parkeringstid, cirka 405 platser. De ligger närmast Stora Torget.
- Max 12 timmars parkeringstid, cirka 110 platser. De ligger lite längre bort från Stora Torget.

För att genomföra ett detaljerat analysarbete har rutnätsstaden delats in i fyra olika områden, som visas i figur 6. Cirka 200 parkeringsplatser finns i kvadrant nordost (NO), 47 i kvadrant sydost (SO), 82 i kvadrant sydväst (SV) och 154 i kvadrant nordväst (NV). Se figur 6. På kvällar och helger finns det 20 färre parkeringsplatser i kvadrant NV och 10 färre i kvadrant SV eftersom parkering inte är tillåtet på vissa gatusträckor.

Utanför rutnätsstaden, vid ett kortare gångavstånd till Stora Torget än 500 meter och med avgift eller tidsreglering, 355 platser

Avgift 10 kronor per timme, max 3 timmar.

- Joar-parkeringen, 62 platser.

Avgift 5 kronor per timme, max 24 timmar.

- Traktorparkeringen, 118 platser.
- Stockholmsvägens parkering, 48 platser.
- Sandbrogatans parkering, 48 platser

Avgiftsfri max 3 timmar.

- Skolparken (bredvid Vårfrukyrkan), 19 platser.

Avgiftsfri max 2 timmar.

- Kungsgatan mellan Nyängsvägen och Ågatan, 28 platser.
- Sankt Eriksgatan mellan Ågatan och Hamngatan, 5 platser.

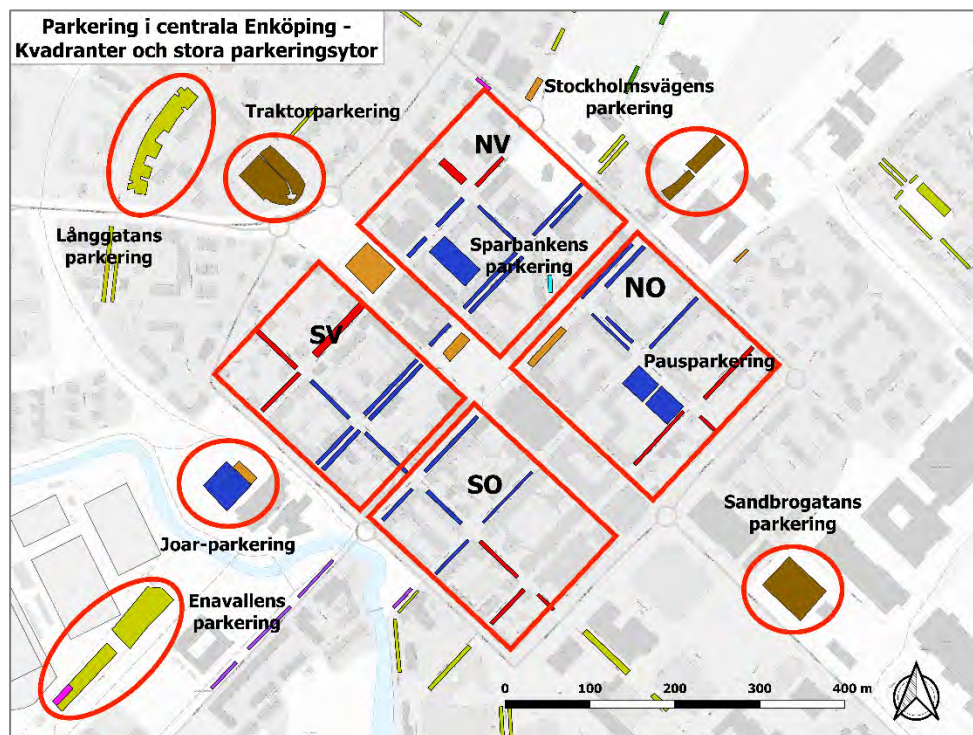
Avgiftsfri max 1 timme

- Joar-parkeringen, 10 platser.
- Korsängsgatan 42, 3 platser.
- Drottninggatan 42, 3 platser.

Avgiftsfri, max 30 minuter.

- Tullgatan 19, 3 platser.
- Hämta/lämna-parkeringen vid Enavallen, 8 platser.

Se figur 5 och figur 6. Figur 5 visar parkeringsreglerna och figur 6 fokuserar på samlade parkeringsytor



Figur 6. Centrums indelning i kvadranter och parkeringszoner inom 600 meter till Stora Torget.

Utanför rutnätsstaden, vid ett kortare avstånd än 500 meter till Stora Torget, avgiftsfri utan tidsbegränsningar, cirka 275

Parkeringszoner, cirka 160 platser.

- Enavallen-parkeringsens norra del, cirka 80 platser.
- Långgatans parkering, cirka 80 platser.

Gatuparkering, cirka 189 platser.

Grusparkering, cirka 45 bilar.

- Två områden som används som parkering och som inte har någon skylt eller reglering. Där finns plats för cirka 45 bilar, på Hamngatan och på privat mark längs Skolgatan.

Utanför rutnätsstaden, vid ett längre avstånd än 500 meter till Stora Torget, avgiftsfri utan tidsbegränsningar, cirka 150 platser

Parkeringszoner, cirka 50 platser.

- Enavallen-parkeringsens södra del, cirka 48 platser.

Gatuparkering, cirka 100 platser.

2.3.2 Parkeringsutbud vid pendlarparkeringarna

Det finns många avgiftsfria parkeringsplatser i anslutning till kollektivtrafik i kommunen. Maxparkeringstid på dessa pendlarparkeringar är 24 timmar förutom på stationens långtidsparkering. I anslutning till stationen finns totalt cirka 735 parkeringsplatser. 175 av dessa parkeringsplatser ligger på södra sidan av stationen. På stationens norra sida finns resterande cirka 560 parkeringsplatser varav nästan 150 är långtidsparkering med 7 dygns maxparkeringstid. I staden ligger en pendlarparkering till i anslutning till kollektivtrafik. Den ligger vid hållplats Herrgården och dess parkeringsyta rymmer cirka 50 bilar.

Utanför staden ligger parkeringsplatser i anslutning till kollektivtrafiken både på privat eller kommunal mark. I Örsundsbro finns en utpekad pendlarparkering på kommunal mark med 34 platser vid hållplatsen Örsundsbro centrum. Ytterligare cirka 50 parkeringsplatser ligger på skolans mark men i dagsläget används de också som pendlarparkering. Vid Litslena kyrka finns en stor parkeringsyta på kyrkans mark och cirka 25 av platserna är markerade som pendlarparkeringar. I Hummelsta och Skolsta finns det inga kommunala parkeringar i anslutning till kollektivtrafik. I Grillby finns det inga parkeringsplatser i anslutning till kollektivtrafik men det finns cirka 35 parkeringsplatser i anslutning till motorvägens trafikplats och parkeringen ligger på Trafikverkets mark.

2.4 Bussparkering

På Kungsgatan, bredvid turistinformation, finns en parkeringsplats där bussar kan stå parkerade i max 15 minuter. Vid inventeringstillfällena var den parkeringen ofta upptagen av andra fordon.

I dagsläget saknas en uppställningsplats på allmän platsmark där bussar kan stå parkerade längre tid. Idag brukar bussar stå parkerade på Ågatan 5-13. Bahcohallen har några bussparkeringsplatser men de ligger på fastighetens mark. Det finns ingen utpekad parkeringsplats för bussar i Enköping.

2.5 Lastplatser

I dagsläget saknar kommunen information om både lastplatser och om hur leveranser sker. Kommunens näringslivsenhet har bidragit med information om dagens situation över lastning och lossning i staden. Stora leveranser går till de flesta gator i staden, bland annat till PAUS-huset och ICA Stjärnköp. Kungsgatan

mellan Stora Torget och Sandgatan är gågata sommartid och lastbilar kan därför inte köra upp från Sandgatan. Varje dag kommer det leveranser till tre verksamheter på den delen av Kungsgatan söder om Stora Torget och detta skapar problem. Problem uppstår också på Kungsgatan mellan Stora Torget och Rådhusgatan då det blir stopp på gatan vid leveranser.

2.6 Nyttjanderättsavtal

Mellan Enköpings kommun och några privata aktörer finns nyttjanderättsavtal gällande parkeringsplatser på kommunal kvartersmark. Kommunen hyr ut parkeringsplatser till bostadsföreningar och företag i olika delar av staden, också i centrala lägen. Dessa parkeringsplatser räknas inte med i rapportens analyser.

I skrivande stunden finns följande avtal i centrala Enköping:

- Stadshotellet, 9 parkeringsplatser;
- Fastigheten Centrum 13:7, två avtal på sammanlagt 18 parkeringsplatser på en återvändsgata vid Sandgatan 29;
- Parkeringen på Västra Ringgatan, framför Sparbanken, 12 platser;
- Sandbrogatans parkering, 64 parkeringsplatser.

För fastighetsägarna blir priset per parkeringsplats ungefär 1 800 kronor per år med undantag för Sandbrogatans parkering där priset blir cirka 550 kronor. För samtliga avtal är det de privata aktörerna som står för drift- och underhållskostnader. Dessa upplåtelseavtal riskerar att gynna några privata aktörer. De boende och de som arbetar i centrum får en parkeringsplats på kommunal mark. Dessutom det finns olika villkor för parkering på kommunal mark kan lyfta frågor om bland annat rättvisa.

2.7 Felparkeringsavgifter

I Sverige beslutas felparkeringsavgifter av kommunfullmäktige och maxbeloppet ligger på 1 300 kronor. Enköpings kommun tillämpar två olika felparkeringsavgifter beroende på typen av företeelse och de ligger på 400 respektive 700 kronor. I Enköping klassas som mindre företeelse bland andra ej betalning, överträdelse av tid på parkeringsskylt, parkering i terräng eller utanför markerad plats. Större företeelse är bland andra parkering på gång- och cykelväg, på lastzon eller parkeringsplats för handikappade utan tillstånd eller mot färdriktning.

3. Utredning

Mellan den 17:e och den 24:e maj 2019 gjordes en inventering av alla bilar och lätta lastbilar som stod parkerade i centrala Enköping och på pendlarparkeringarna. Dessa datum valdes för att inkludera en lördag och två fredagar, varav en fredag var en lönefredag. Mer information om inventeringsmetoden finns i bilaga 8.3 Parkeringsinventerings metod.

3.1 Beläggingsgrad

Beläggingsgraden beskriver hur stor andel av parkeringsplatserna som används under en viss tid. Om alla parkeringsplatser är upptagna av en bil är beläggingsgraden 100 procent.

Olika kommuner har lite olika målsättningar när det gäller vad som kan anses vara acceptabel användning av markyta för parkeringar. En optimal beläggingsgrad på parkeringsplatserna ligger runt 80 procent. Under 70-80 procent beläggning anses markytans användning inte vara optimal. Om den är under 50 % anses den vara oacceptabel.

Personer upplever det som lättare att hitta parkering om det finns en jämn beläggning på parkeringsplatser. Om det till exempel finns en blandning av parkeringar med hög och låg beläggning kan det uppfattas som att det finns brist på parkeringsplatser

3.1.1 Beläggingsgrad i rutnätsstaden

Beläggingsgraden på parkeringsplatser i centrum inom rutnätsstaden kan studeras på två olika sätt, per tids- och avgiftsreglering eller per kvadrant. Analysen per tids- och avgiftsreglering sammanfattas i tabell 2. Analysen visar att avgiftsfriparkeringarna används i väldigt hög grad på dagtid. I dagsläget är beläggingsgraden på dessa parkeringar väldigt hög och ofta finns det inga lediga parkeringsplatser. Vid vissa tider blir det väldigt svårt att hitta en ledig gratisparkering inom rutnätsstaden. Detta leder till söktrafik då man först letar efter en gratisparkering på Stora Torget eller Kungsgatan och om det inte finns plats parkerar man bilen på Gustav Adolfs plan, där det brukar finnas lediga platser. Se bilaga 8.1 "Analyser beläggingsgrad".

Trivectors utredning från år 2015 visade att beläggningsgraden var som högst på de avgiftsbelagda parkeringar som ligger närmast Stora Torget. Detta gäller även idag. Både 12- och 3-timmars parkeringar har lägre beläggningsgrad jämfört med 2015. Då var Paus-parkeringen stängd och därmed var parkeringens 100-tal platser inte tillgängliga. Denna utredning visar att beläggningsgraden ligger på ungefär 45 procent på 3-timmarsparkeringarna under både vardagar och lördagar. På 12-timmars parkeringar är beläggningsgraden runt 55 procent som lägst och 70 procent som högst. Här är variationerna större än för 3-timmarsparkeringarna eftersom det finns färre parkeringsplatser med den här regleringen, cirka 110. Parkeringar med 12 timmar som maxparkeringstid är mer attraktiva för boende och arbetspendlare. Därför har tidpunkten för när inventeringen gjordes en större påverkan. Högre beläggningsgrad på 12-timmarsparkeringar än på 3-timmarsparkeringar med cirka 15 – 20 procentandelar registrerades också i Trivectors utredning.

Beläggningsgraden på de avgiftsbelagda parkeringarna i rutnätsstaden är betydligt högre under lönefredagen, men ändå väl under den optimala beläggningen som anses vara 80 procent. Vid inventeringen fanns det cirka 200 lediga avgiftsbelagda parkeringsplatser inom rutnätsstaden. Avgiftsfriparkeringarna har däremot mycket hög beläggningsgrad, upp emot 90 – 95 procent. Analysen visar att parkeringarna inom rutnätsstaden med 12-timmars maxparkeringstid är mycket högre än 3-timmarsparkeringarna. Dessa skillnader i beläggningsgraden kan göra så att det uppfattas svårt att hitta parkering i centrum. På kvällen är beläggningsgraden låg, under 50 procent. Se tabell 2.

	3 timmar (405 platser)	12 timmar (110 platser)	Totalt med avgift (515 platser)	Gratis 1 timme (90 platser)
Fredag	43 %	54 %	46 %	86 %
Lördag	*45 %	54 %	47 %	85 %
Tisdag morgon	42 %	65 %	47 %	80 %
Tis/ons efterm.	**45 %	**59 %	**46 %	**80 – 95 %
Torsdag	*43 %	70 %	49 %	32 %
Lönefredag	54 %	85 %	60 %	89 %

Tabell 2. Beläggningsgrad inom rutnätsstaden. * 30 färre parkeringsplatser efter klockan 18 och på helger. ** Några parkeringar har bara inventerats på en tisdag och några andra parkeringar har bara inventerats på en onsdag.

I rutnätsstaden finns två avgiftsbelagda parkeringsytor, Paus-parkeringen med 108 parkeringsplatser i kvadrant NO och Sparbankens parkering med 47 parkeringsplatser i kvadrant NV. Båda parkeringsytor är lågt utnyttjade och under vardagar och lördagar är belägningsgraden max 40 procent. Undantag är Paus-parkeringen under lönefredagen när belägningsgraden var lite högre, 50 procent.

Analysen per kvadrant visar att det i varje kvadrant alltid finns ledig parkeringskapacitet på alla centrala avgiftsbelagda parkeringar. Belägningsgraden i den norra sidan av rutnätsstaden är max runt 50 procent. I den södra sidan av rutnätsstaden är belägningsgraden högre och är mer varierande eftersom det finns färre parkeringsplatser. Se bilaga 8.4 "Analyser belägningsgrad".

3.1.2 Belägningsgrad på samlade parkeringsytor i anslutning till centrum

Belägningsgraden på samlade parkeringsytorna i anslutning till centrum är låg på tre av de fyra anläggningarna. På Traktorsparkeringen, Joar-parkeringen och Sandbrogatans parkering är maxbelägningsgraden 30 – 35 procent. Parkeringssytan längs Stockholmsvägen är den med högst belägningsgrad. På vardagar är det mellan 80 och 90 procent av platserna upptagna. Se bilaga 8.4 "Analyser belägningsgrad". Totalt för samtliga samlade parkeringsytor i anslutning till centrum är belägningsgraden max 45 procent och detta gäller även på lönefredagar. Belägningsgraden är därmed under 50 procent, vilket anses oacceptabelt. En optimal belägningsgrad anses vara runt 80 procent.

3.1.3 Belägningsgrad på övriga centrala avgiftsfria parkeringsytor

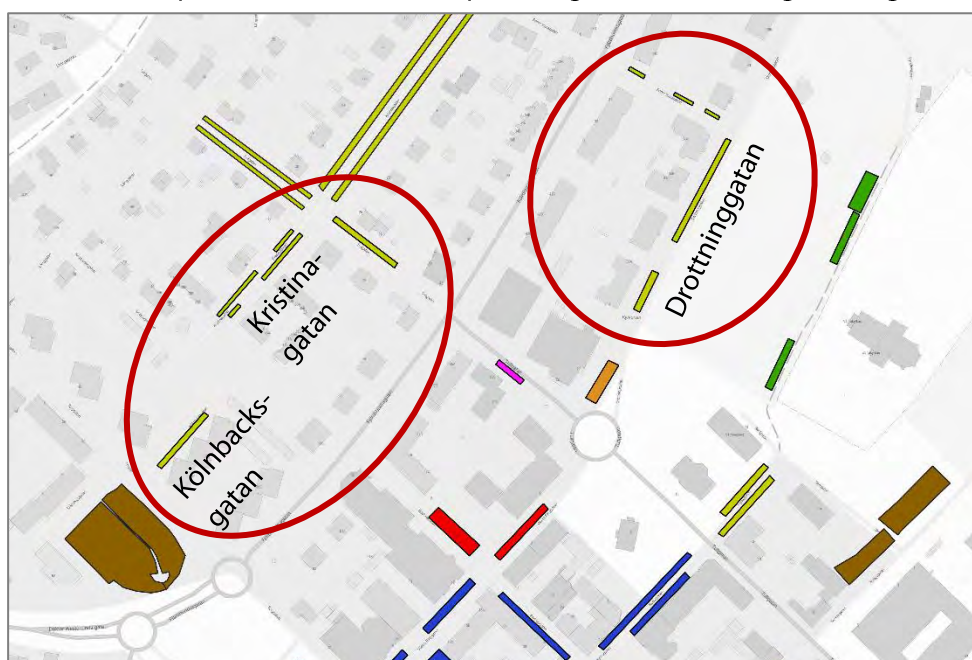
Den parkeringsyta som ligger väster om Traktorsparkeringen, längs Långgatan, har en belägningsgrad på cirka 80 procent och det finns ledig kapacitet i parkeringens södra del. Enavallens parkering består av två separata delar. Den norra delen, närmast till centrum, har en belägningsgrad på cirka 35 procent. Den södra delen har en belägningsgrad på 65 procent.

3.1.4 Belägningsgrad på gatuparkeringar utanför rutnätsstaden

Det finns flera olika vägar som ligger nära rutnätsstaden och avgiftsbelagda samlade parkeringsytor som har hög belägningsgrad.

Norr och nordväster om centrum

Den norra delen av Kyrkogatan och parkeringen på privat mark längs Skolgatan har en belägningsgrad mellan 90 och 100 procent under vardagar. Om man går på Drottninggatan från Tullgatan mot stationen är det svårt att hitta en ledig parkeringsplats fram till Sankt Iliansgatan. Ganska många bilar står parkerade även längs Kristinagatan mellan Kölnbacksgatan och Tullgatan samt på Tullgatan mellan Fjärdhundragatan och Kristinagatan. På Kölnbacksgatan brukar alla parkeringsplatser vara upptagna eftersom de är avgiftsfria och ligger både nära centrum men precis mittemot Traktorparkeringen, vilken har avgift. Se figur 7.



Figur 7. De analyserade avgiftsfria parkeringarna norr och nordväst om centrum.

Öster om centrum

Sandgatan mellan Östra Ringvägen och Kaptensgatan har kantstensparkerings som används i sin hela kapacitet. Se figur 8. Kommunen får också anmälningar om framkomlighetsproblem längs Kaptensgatan. Där är parkeringen inte reglerad och när bilar står parkerade på båda sidor kan framkomlighetsproblem uppstå.



Figur 8. Sandgatans gratisparkering.

Söder om centrum

Söder om kvadranten SO, på Kryddgårdsgatans och Sankt Eriksgatans fortsättning samt Hamngatan brukar beläggingsgraden vara cirka 60 – 65 procent om Hamngatans grusparkering tas med. På Kungsgatan i sin fortsättning mot det gamla kommunhuset brukar de flesta parkeringsplatserna vara upptagna. Se figur 9.



Figur 9. Gratisparkering söder om centrum

3.2 Parkeringsmönster

3.2.1 Parkeringsmönster i centrala Enköping

På centrala Enköpings parkeringar samsas både boendes och arbetspendlares bilar. Genom att skriva ner bilregistreringsnummer i samband med inventeringen blir det möjligt att få en uppfattning om i vilket syfte parkeringsplatserna används.

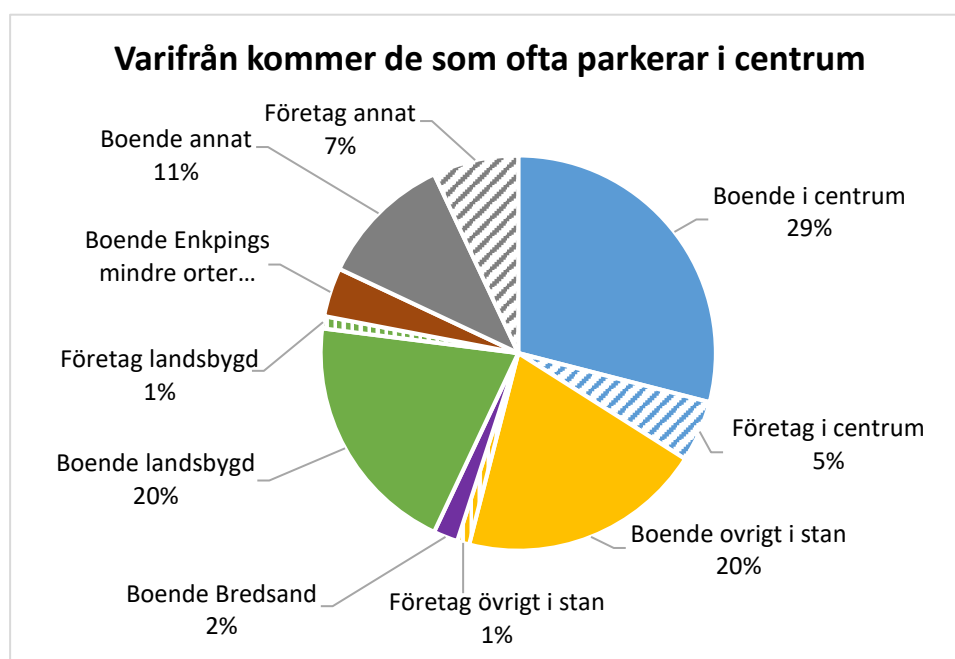
Analysen visar att boende är en av de största grupperna bland de som parkerar i centrum, mellan 20 och 30 procent på dagtid och upp till 40 procent på kvällstid. Kommuninvånare som bor i andra delar av Enköpings stad är också en stor grupp, runt 20 procent. Förmodligen åker flera boende bil till arbetet på morgonen och kommer tillbaka sent på eftermiddagen. På grund av att många åker in till centrum under lönefredagen blir andelen boende som lägst, cirka 15 procent, och samtidigt blir bilarna som ägs av personer som bor i resten av staden cirka 30 procent av alla parkerade bilar.

De bilar som ägs av personer som bor i Enköpings övriga orter är ungefär 5 procent av alla parkerade bilar i centrum. Andelen bilar som ägs av Västeråsborna ligger runt 3 – 4 procent. Bilar från Uppsala och Bålsta är cirka 1 respektive 2 procent.

Denna analys innehåller en del av osäkerhet eftersom företagsbilarna ofta är registrerade hos ett företag i en annan kommun men som bedriver en verksamhet i Enköping. Cirka en tredjedel av alla företagsbilar är skåpbilar och de flesta av

dem är registrerade hos ett företag som har sin adress i Enköping eller närliggande kommuner. Cirka två tredjedelar av alla företagsbilar är tjänstebilar och majoriteten av dem är registrerade hos ett företag som har sin adress i en annan kommun, främst i Stockholms län. Många av de tjänstebilar som inte står parkerade i centrum på kvällen, särskilt de som ofta setts, används förmodligen av personer som arbetar men inte bor i centrum och därför används dessa bilar inte eller i mindre grad som verksamhetsbilar. Resterande företagsbilar är förmodligen bilar som används för att driva verksamheten, och analysen pekar på att de är cirka 30 – 40 procent av alla företagsbilar.

Under en vanlig vardag är det cirka 25 procent bland de som parkerar i centrum som är arbetspendlare och cirka 20 – 25 procent som är boende. Resterande 50 procent är besökare. Figur 10 visar varifrån de bilar som ofta parkerar i rutnätsstaden och samlade parkeringsytorna nära rutnätsstaden kommer. En tabell med alla veckodagar och mer information finns i bilaga 8.5 "Analysen om varifrån bilarna i centrum kommer".



Figur 10. Varifrån kommer de som ofta parkerar i centrum. Med centrum avses rutnätsstaden och parkeringarna i anslutning till centrum. I figuren visas andelarna företagsbilar med streckat mönster.

För att beräkna behovet av parkeringar för boende har uppgifter om bilinnehav hämtats från Statistiska Centralbyrån och de har jämförts med inventeringens resultat. Uppgifter om bilinnehav i centrum visar att vid årsskiftet 2018/2019

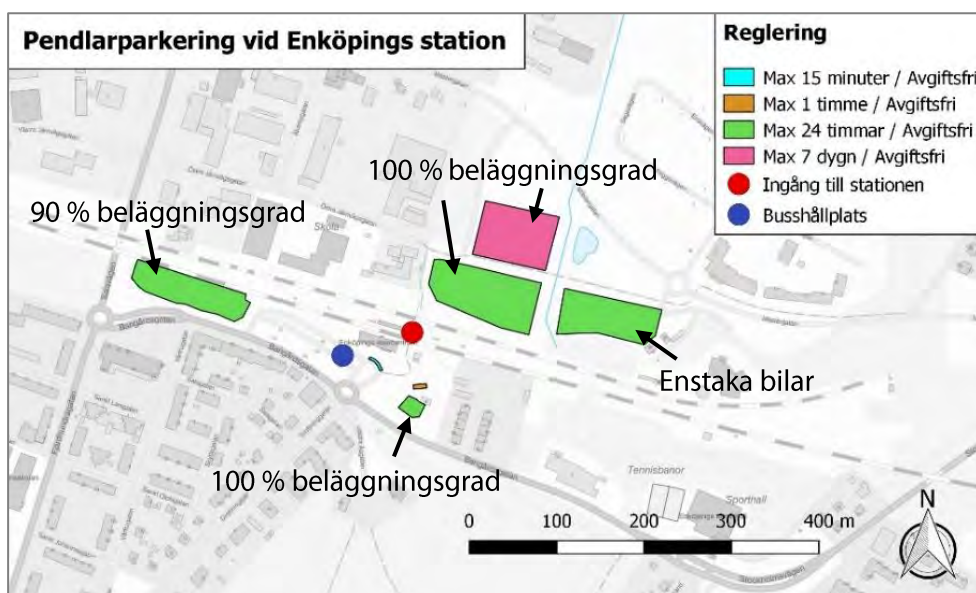
ägde de som bodde i Enköpings centrum cirka 1 000 bilar. Cirka 150 av dessa bilar stod parkerade i centrum fler än en gång vid inventeringen och cirka 120 bilar stod parkerade på torsdagskvällen. Detta betyder att de flesta av de som bor i centrum löser parkeringen på tomtmark och att boendeparkeringsbehov inte är stort. Se bilaga 8.6 "Analyser boende".

3.4.2 Parkeringsmönster vid stationen

På grund av lokaliseringen räknas här långtidsparkeringen med. Beläggingsgraden på pendlarparkeringar är varierande. Pendlarparkeringarna i anslutning till stationen har en beläggingsgrad som totalt ligger strax under 75 procent.

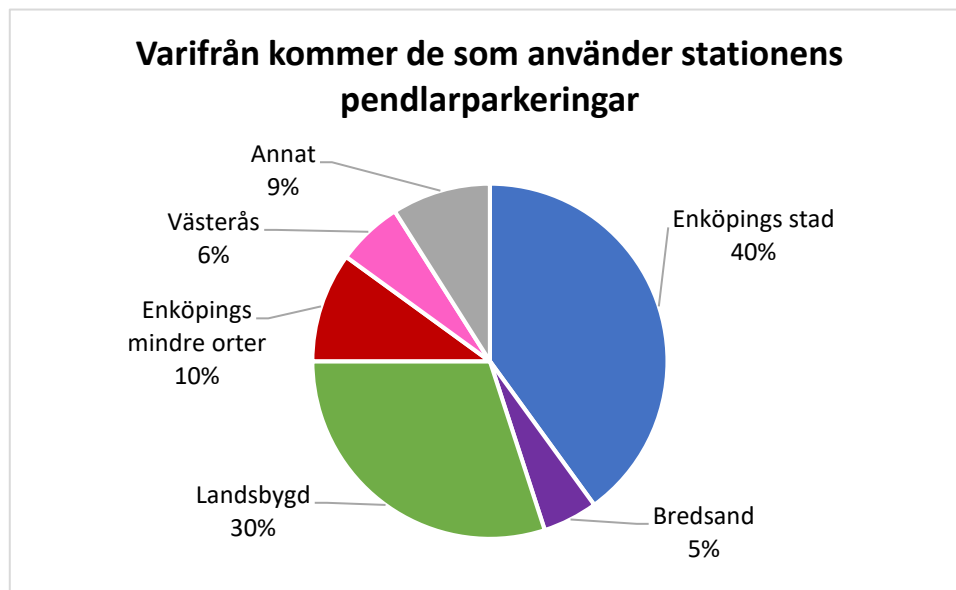
Högst beläggingsgrad har den stora pendlarparkeringen söder om stationen. Där var cirka 90 procent av parkeringsplatserna upptagna vid inventeringen. Det är dock en del bilister som använder den parkeringen för andra ändamål än som pendlarparkering. Cirka 10 procent av de bilar som stod parkerade där ägs av personer som är folkbokförda i bostäder som ligger på ett kortare avstånd än 500 meter från parkeringen.

Den lilla parkeringsytan söder om stationen är i princip fullbelagd. Beläggingsgraden på pendlarparkeringarna på norra sidan är nära 100 procent för både parkeringsytan närmast stationen och långtidsparkeringen. Den parkeringsytan som ligger lite längre bort hade ett fåtal bilar parkerade och de flesta var i den delen som är närmast stationen. Se figur 11.



Figur 11. Pendlarparkering vid Enköpings station.

Strax över 40 procent av de som använder pendlarparkeringarna bor i Enköpings stad, cirka fem procent kommer från Bredsand och nästan 10 procent kommer från Enköpings mindre orter. Drygt 30 procent kommer från Enköpings landsbygd. Cirka 15 procent kommer från andra kommuner och den vanligaste bland kommunerna är Västerås. Därifrån kommer drygt sex procent av alla de som parkerar vid stationen. Se figur 12.



Figur 12. Varifrån kommer de som använder stationens pendlarparkeringar.

3.4.3 Övriga pendlarparkeringar

Pendlarparkering "Regementet" ligger längs Stockholmsvägen vid busshållplats Herrgården som trafikeras av bland andra expressbussar till Uppsala. Den har en belägningsgrad runt 70 procent. Två av tre som parkerar där bor i Enköpings stad.

Pendlarparkeringen i Örsundsbro har en belägningsgrad runt 75 procent. Den parkering som ligger precis intill busshållplatsen är i princip full. De andra parkeringarna ligger på skolans mark och de används av både pendlare och anställda på skolan. Cirka 10 procent av parkeringsplatserna används av boende. Analysen visar att 40 procent av de som parkerar där kommer från landsbygden i närområdet och 50 procent använder parkering för annat ändamål än pendlarparkering eftersom bilarna kommer från till exempel Enköping eller Uppsala.

Pendlarparkeringen vid Litslena kyrka är i princip fullbelagd och analysen tyder på att den används som pendlarparkering. De som parkerar där kommer mestadels från landsbygden och Grillby.

Samåkningsparkeringen i Grillby vid motorvägens trafikplats har en beläggningsgrad på cirka 50 procent och de flesta som använder den bor i Enköpings stad eller på olika håll på kommunens landsbygd.

3.5 Efterlevnad av parkeringsreglerna

Analysen har inte haft som syfte att kontrollera om de parkerade bilarna följde parkeringsreglerna. Det har däremot blivit möjligt att göra några observationer kring parkeringsbeteendet genom att kontrollera om bilarna hade ett periodmärke, hur många gånger de har varit parkerade på centrala parkeringar samt var ägarna bor.

Cirka hälften av de som parkerar i staden har ett periodmärke. Många av de som inte har periodmärke är personer som sporadiskt besöker centrum men analysen tyder på att det finns en del som inte betalar parkeringen eller står parkerad för länge. Två av tre bland de som inte verkar följa parkeringsreglerna är Enköpingsbor.

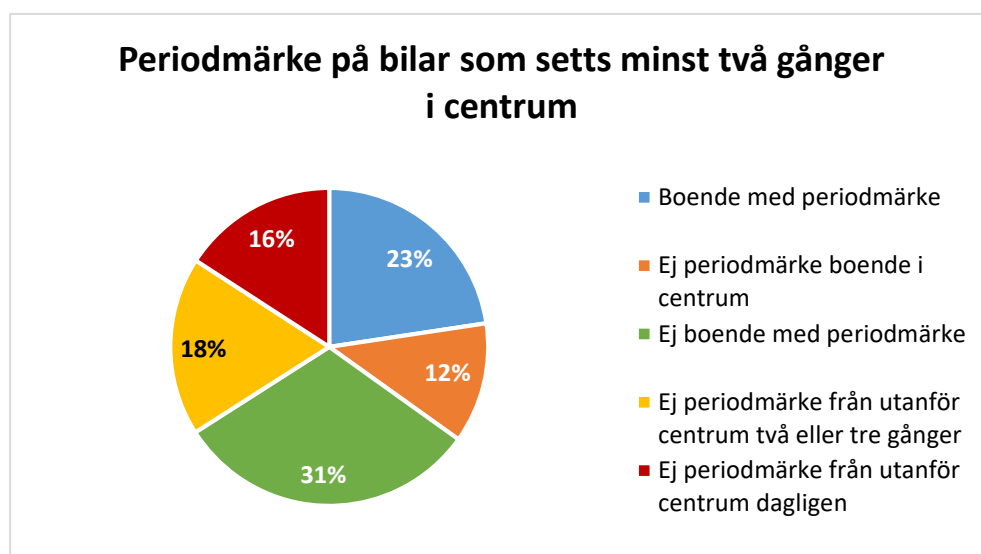
3.5.1 Avgift

Bland de som bor i centrum och brukar parkera bilen på gatan är det cirka 35 procent som inte har ett periodmärke. De flesta av de som bor i rutnätsstaden och inte har periodmärke på bilens framruta parkerar på avgiftsfriparkeringar i centrum med max en timmes parkeringstid eller åker bil till stationen. Man åker förmodligen bil till stationen för att åka vidare med kollektivtrafiken i stället för att gå till stationen eller åka kollektivt från Gustav Adolfs plan och betala parkeringen vid bostaden.

Bland de som bor utanför centrum och som ofta parkerar i centrum på avgiftsbelagda parkeringar eller parkeringar med max en timmes parkeringstid är det cirka 50 procent som inte har ett periodmärke. Med "ofta" anses bilar som har setts minst två gånger under inventeringsarbetet. Det är nästan 25 procent av de som inte har ett periodmärke och bor utanför centrum som dagligen eller nästan dagligen parkerar på avgiftsbelagda parkeringar eller parkeringar med max en timmes parkeringstid.

Boende betalar parkeringen i högre grad än andra bilister som ofta parkerar i centrala Enköping. Figur 13 sammanfattar användningen av periodmärket i centrum för de bilar som setts minst två gånger.

Under de sista två dagarna av analysen kontrollerades periodmärkena mer noggrant på de parkerade bilarna. Det visade sig att en andel mellan en och två procent av de bilarna med periodmärke hade ett ogiltigt sådant. Periodmärket på framrutan hade löpt ut eller hade flera olika uppskrapade rutor.



Figur 13. Periodmärke på bilar som setts minst två gånger i centrum.

3.5.2 Tidsreglering

Gustav Adolfs plan, Stora Torget och Kungsgatan mellan Torggatan och Rådhusgatan har en timme som max parkeringstid. Dessa parkeringar används av några som boendeparkering eller som arbetsplatsparkering, cirka 10 respektive 20 bilar.

Tidsreglering på 3-timmarsparkeringarna följs inte av en del boende i centrum. De är cirka 25 procent av alla de som parkerar bilen där gör det under längre tid dagtid. Av andelen parkerade bilar på 3-timmarsparkeringar kvällstid tillhör 46 procent boende. Av andelen parkerade bilar på 12-timmarsparkeringar tillhör nästan 40 procent boende både dagtid och kvällstid.

3.5.3 Parkeringsövervakning

Tidsreglering gäller även för de som har ett periodmärke och analysen visar att flera bilar står parkerade längre än tillåtet. Det är både boende och bilpendlare

och detta kan bero på att man tror att med ett periodmärke får man stå längre på tidsbegränsade parkeringsplatser.

Idag är det inte ett krav i Enköping att ställa parkeringsskivan på bilens framruta när man parkerar på en tidsreglerad avgiftsfriparkering. Övervakningsarbetet kräver därför en så kallad ventilkontroll. Detta gör det svårare och tidskrävande för parkeringsvakter att utföra parkeringsövervakningen.

Med dagens avtal med parkeringsövervakningsbolaget kan det vara svårt att övervaka. Avtalet omfattar flera olika bevakningstjänster samt parkeringsövervakning på kommunala fastigheters parkeringar. Dessa bevakningstjänsten är dessutom prioriterade över parkeringsövervakning på kommunala parkeringar som inte är på fastighetsmark.

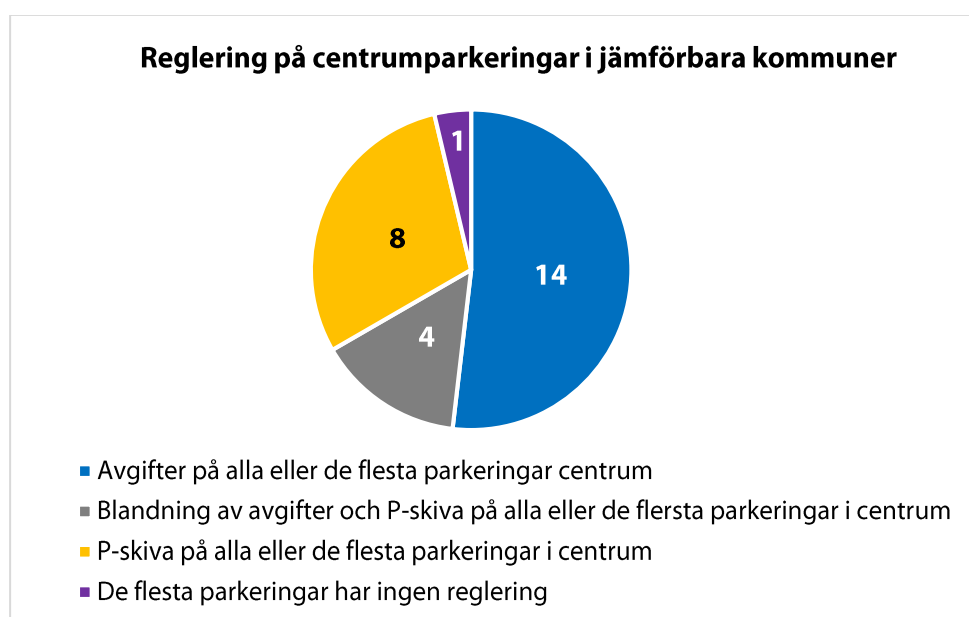
4. Omvärldsanalys bland liknande kommuner i Sverige

Parkeringsavgifter och tidsreglering används flitigt i många kommuner i Sverige. Här presenteras en kort omvärldsanalys om hur svenska kommuner i ungefär Enköpings storlek reglerar parkeringen i centrum. Se bilaga 8.7 "Parkeringsavgifter i liknande kommuner" för att läsa vilka kriterier som har används för urvalet av kommunerna och för att läsa om de olika parkeringsregleringar som dessa kommuner tillämpar.

4.1 Avgift och tidsreglering i andra kommuner

Bland de analyserade kommunerna är det 18 som i hög grad tillämpar parkeringsavgifter i centrala lägen. Maxtaxor varierar mellan 6 och 20 kronor per timme och medelvärdet ligger runt 12 kronor. Några av dessa kommuner använder två eller fler olika taxor, högst i centrum och lägre längre bort från stadskärnan. Tidsreglerade parkeringar används ibland vid sidan av avgiftsbelagda parkeringar och ibland kombinerade med parkeringsavgifter. På vissa parkeringar i Landskrona kostar det mindre att parkera för de första två timmarna och på andra parkeringar är maxavgiften 50 kronor/dygn. Alingsås tillämpar också maxavgift på vissa parkeringar, på 40 kronor/dygn.

Det är 9 kommuner bland de analyserade som inte tar ut avgifter för parkeringar i centrum utan bara tillämpar Parkerings-skiva på alla eller de flesta parkeringar i centrala lägen. En av dessa kommuner och vars huvudort är större än Enköpings kommer att införa parkeringsavgifter enligt deras parkeringsstrategi. Endast en kommun bland alla de analyserade och vars huvudort är mindre än Enköpings tätort har 24-timmars parkering på de flesta parkeringar i centrum och tillämpar Parkerings-skiva på få parkeringsplatser. I figur 14 sammanställs tids- och avgifts-reglering på liknande kommuner.



Figur 14. Reglering på centumparkering i jämförbara kommuner.

5.2 Boendeparkering

Bland de kommuner som analyserats är det fyra som har ett boendeparkerings-system och fem som använder någon typ av periodbiljett som gäller för alla oavsett om man bor i centrum eller inte. Alla andra analyserade kommuner erbjuder ingen periodbiljett alls.

De 4 kommuner som har ett boendeparkerings-system ger möjligheten för boende att ansöka om ett boendeparkeringstillstånd. Om man får tillståndet kan man köpa en periodbiljett som gäller i 30 dagar och genomsnittligt pris ligger på 2 750 kr/år eller 240 kr/månad. Det är också större kommuner som Eskilstuna, Västerås och Uppsala som använder den här typen av boendeparkerings-system. I dessa kommuner gäller olika tidsregleringar för de boende. De får parkera

längre tid än de skyltade tiderna på vissa parkeringar i centrum men måste följa regler för datumparkering om de finns.

Bland de analyserade kommunerna som inte har ett boendeparkeringssystem måste boende lösa parkeringen inom sina fastigheter, hitta genomförbara lösningar som parkering på 24-timmarsparkering lite längre bort eller betala parkeringen på gatan som övriga bilister. Bland de kommuner i denna kategori som erbjuder månadsbiljetter kostar de i genomsnitt 450 kr/månad och det går inte att köpa årsbiljetter.

5.3 Nyttoparkering

De verksamheter som är i behov av att använda ett yrkesfordon för att utföra sitt arbete kan i flera kommuner ansöka om ett nyttoparkeringstillstånd och sedan köpa ett nyttoparkeringskort för till exempel en månad eller ett år. Det är nio bland de analyserade kommuner som erbjuder denna lösning och kostnaden ligger ungefär på 2 900 kr/år eller cirka 400 – 450 kr/månad. Hälften av kommuner erbjuder inte månadsalternativ. Ystad erbjuder två olika typer av nyttokort och det dyraste ger till exempel möjligheten att parkera längre tider.

5.4 Pendlarparkering

Pendlarparkeringar är ett viktigt komplement till kollektivtrafiken. När de ligger allt för centralt finns en tendens att invånare som har nära till pendlarparkeringen tar bilen dit. Därför kan dessa parkeringar leda till ökat bilresande i staden. I Mälardalsregionen är det flera kommuner som använder avgifter och särskilda regleringar för att styra vem får parkera på parkeringar i anslutning till tågstationer. I Stockholms län har de flesta pendlarparkeringar parkeringsförbud nattetid, till exempel mellan klockan 1:00 och klockan 5:00. Mer information om pendlarparkeringar i andra kommuner finns i bilaga 8.8 "Pendlarparkering i andra kommuner".

5.5 Avgifter felparkering

Enköpings felparkeringsavgifter är relativt låga jämfört med andra kommuner av likande storlek särskilt vad som gäller den högsta felparkeringsavgift som tillämpas, se bilaga 8.9 "Felparkeringsavgifter". I denna analys kunde uppgifter om

felparkeringsavgifters belopp hittas för 17 kommuner av liknande storlek. Lägst avgift är lägre än Enköpings i två kommuner och högre i åtta kommuner. Högst avgift är lägre än Enköpings i en kommun och högre i 11 kommuner.

5. Förutsättningar för hållbart resande

Utifrån Trafikstrategis övergripande mål om ökad andel hållbart resande undersöker parkeringsöversynen hur läget ser ut i Enköping och vilka förutsättningar som finns. De färdmedel som undersöks är gång, cykel och kollektivtrafik.

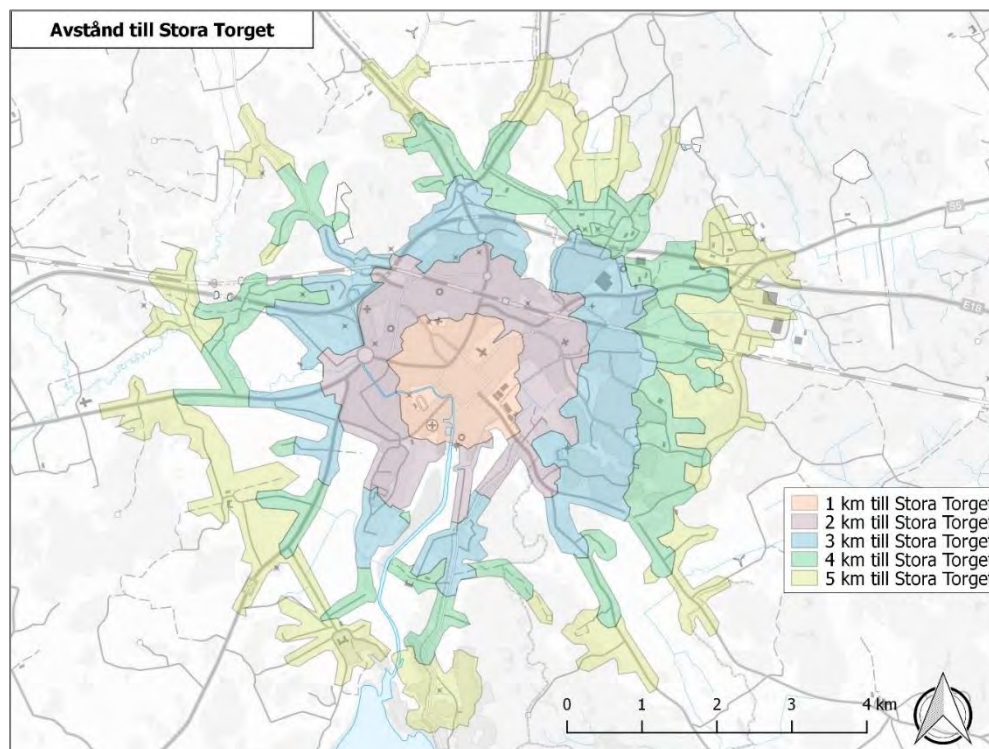
5.1 Gång och cykel

I Enköpings stadskärna är avstånden till målpunkterna relativt korta. Det ger goda förutsättningar för en större andel av gående och cyklister. En stadskärna med fler människor i rörelse än sittande i enskilda bilar upplevs som trevligare och mer levande. Det innebär också att staden blir tillgänglig för fler då det kan användas av hela samhället och inte enbart bilburna.

Avståndet mellan centrum och tätortens utkant är max cirka 3 km, se figur 15. Avståndet mellan Bredsand och Centrum samt mellan Haga och Centrum är 4-5 km. Om man cyklar på cirka 20 km/h, vilket är en genomsnittlig hastighet för cyklister, tar det 15 minuter att cykla 5 kilometer. Cirka 60 procent av kommunens befolkning bor inom 5 kilometer till centrum och forskning av bland andra Statens väg- och transportforskningsinstitut visar att de flesta anser 5 kilometer som rimligt cykelavstånd som går att cykla i sin vardag. Med elcyklar ökar medelhastigheten vilket gör att man kommer fram snabbare eller kan cykla en längre sträcka.

Enköpings invånare tycker att tillgången till gång- och cykelbanor är ganska bra. Det gäller också gång- och cykelvägars underhåll. I medborgarundersökningen gav de betyg 6,5 respektive 6 på en skala från 1 till 10 vad gäller gång- och cykelns infrastruktur respektive underhåll. Det ligger i linje med medelvärdet för Sveriges kommuner och det finns därför inte infrastrukturhinder så att man inte väljer cykeln istället för bilen.

Kommunen håller på att ta fram en ny gång- och cykelplan för att stärka gåendes och cyklisters förutsättningar i trafiken. Den fördjupade översiktsplanen för Enköpings stad visar i sin centrumstudie att det finns behov av att rätta till ett antal felande länkar i särskilt cykelinfrastrukturen.



Figur 15. Område som ligger inom 5 kilometer till Stora Torget.

Resvaneundersökningen från år 2016 visar att cirka 50 procent av Enköpingsbornas resor med bil är kortare än två kilometer och 10 procent av alla resor är kortare än en kilometer. Dessa resor kan enkelt ersättas med gång och cykel. Det tar till exempel cirka 10 minuter att gå en kilometer och det tar några minuter att cykla detta avstånd. Förändrade parkeringsregler kan skapa bättre förutsättningar för ett förbättrat gång- och cykelvägnät i centrala Enköping.

5.2 Kollektivtrafik

5.2.1 Stadsbussar

UL beskriver dagens stadsbussnät som svårt att begripa. Det finns många linjer men med låg turtäthet. Ett förslag på ett nytt linjenät är nu på remiss. Det föreslagna linjenätet innebär färre linjer men med snabbare och tätare turer som ska vara på plats år 2022. Det är en stor satsning för kommunen och det ska leda till ökad tillgänglighet till Enköpings centrum med Gustav Adolfs plan och stationen som knutpunkter för kollektivtrafiken i staden.

5.2.2 Regionbussar

Vad gäller regionbussar har linje 804 till Uppsala trafik var 15:e minut stora delar av dagen och har ett tre-timmars uppehåll nattetid. Tillsammans med linje 774 är Enköping-Uppsala ett av de starkaste kollektivtrafikstråken i landet som körs med regionbussar. Linje 803 till Bålsta och linje 774/876 till Västerås har 30 minuters trafik i stora delar av dagen och har en fyra-timmars uppehåll nattetid. Detta innebär att de som bor i Uppsala, Västerås, Bålsta, Hummelsta, Örsundsbro och Skolsta har tillgång till en relativt tät kollektivtrafik till Enköpings centrum. De som bor i Grillby har lite glesare busstrafik eftersom linje 223 har 17 turer per riktning om dagen, med trafik en gång i timmen eller tätare mellan klockan 5:30 och klockan 22. Fjärdhundra har 15 turer per riktning per dag mellan klockan 5:30 och klockan 22:30. Med glesare kollektivtrafik blir den betydligt mindre attraktiv och färre väljer den för att pendla. Till exempel från Strängnäs och Heby finns 9 turer till Enköping och från Lillkyrka 8 turer till Enköping. Övriga småorter på landsbygden har bara enstaka turer eller ingen kollektivtrafik. Bredsand har i dagsläget 9 turer per dag till Enköping men kollektivtrafikutbudet kommer att utökas under de kommande åren.

5.2.3 Tåg

Enköpings tågstation ligger cirka 1 200 meter från Stora Torget. Under morgon- och kvällsrusning går tåg var 30 minut till Stockholm och Västerås samt en gång per timme vidare till Örebro. Restiden med tåget mellan Enköping och dessa orter är kortare än restiden med bil och det tar cirka 15 minuter att gå från stationen till Stora torget eller 5 minuter med buss. Detta gör att tåget är ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen för resor till och från orterna längs järnvägen.

5.3 Betydelse av gångavstånd och parkeringsavgift

Nationell och internationell forskning visar att avståndet till parkering spelar en viktig roll när man väljer sättet att resa. Oftast ligger bilparkering väldigt nära bostaden eller målpunkten, särskilt i en mindre stad som Enköping. Forskning av bland andra Statens väg- och transportforskningsinstitut visar att de flesta tycker att 500 meter är ett rimligt gångavstånd till parkeringsplats när de handlar.

Forskning visar att parkeringsavgifter inte har någon betydelse huruvida man tar sig till en målpunkt eller inte. Enköping ger invånarna goda möjligheter att välja andra färdmedel än bilen. Dessutom visar vetenskapliga studier att handlare

brukar överskatta andelen kunder som åker bil till centrum och deras köpför- måga samt underskattar andelen kunder som går, cyklar eller tar kollektivtrafik och hur mycket de handlar. Forskningsarbetet har gjorts av bland andra Statens väg- och transportforskningsinstitut i flera medelstora städer i Sverige under 00- talet och det finns forskning från 80- och 90-talet som gjorts i många mindre stä- der i Tyskland om just hur parkeringsavgifter i centrum inte påverkar handel ne- gativt. Tvärtom har de gynnat handeln tack vare en bättre stadsmiljö och ökad tillgång till parkering för besökare.

Forskningen visar att avståndet mellan bostad och parkering samt mellan parke- ring och arbetsplats också är en viktig faktor när man väljer att resa med bil. Alltså om gångavståndet till/från bilen är några hundra meter väljer man den i mindre utsträckning. Det kan vara så att det inte är värt att åka bil när man ändå behöver gå en bit till den och att resa med gång, cykel eller kollektivt tar ungefär lika lång tid. Vad gäller parkeringsavgifter visar resvaneundersökningar i bland annat Skåne och Stockholms län att upp till hälften av pendlarna väljer att inte åka bil när parkering vid arbetsplatsen är avgiftsbelagd.

6. Förslag till ny parkeringsreglering i Enkö- pingsstad

Förslaget till ny parkeringsreglering grundas på tidigare beslut i parkeringspoli- cyn och de analyser som presenteras i denna rapport. Det ligger också i linje med kommunens hållbarhetslöfte och tekniska nämndens långsiktiga plan för 2020-2023. För att komma fram till förslaget har det tagits hänsyn till Enköpings specifika förutsättningar och mål.

Förslaget vilar på ett några viktiga grundstenar:

- Det ska vara billigare att parkera utanför rutnätsstaden än innanför
- Alla parkeringar inom radien 450-500 meter från Stora torget bör beläg- gas med avgift.
- Parkeringsregleringen ska vara konsekvent i hela centrala Enköpings kommun
- Systemet ska vara tydligt och enkelt att förstå.

6.1 Tider och taxor

Enköpings centrum föreslås delas in i två zoner.

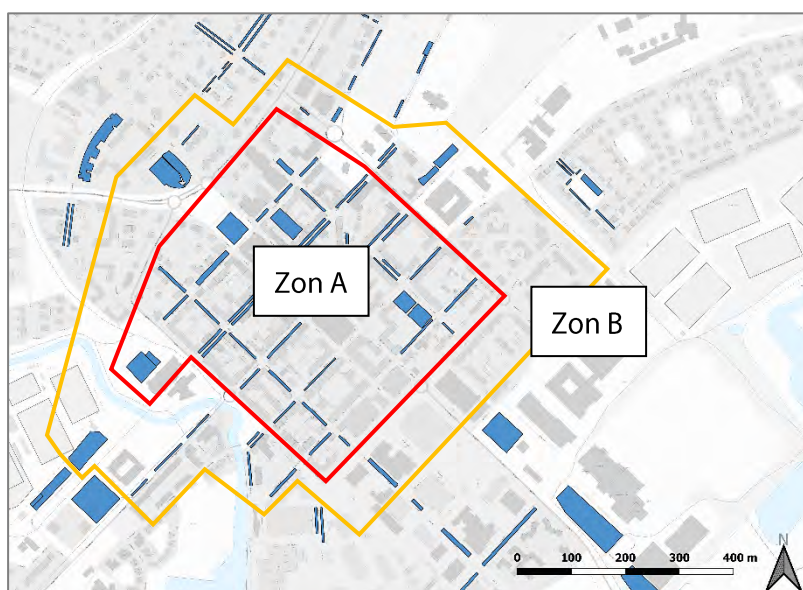
- Zon A – rutnätsstaden och Joar-parkeringen.
- Zon B – samlade parkeringsytor och gator upp till 450 – 500 meter från Stora Torget som inte ligger i zon A.

Avgiftsplikt och tidsreglering bör förlängas.

- Parkeringarna i Enköpings centrum kommer att ha avgift och tidsreglering mellan klockan 8-19.

Det är en förlängning med en timme. Det kommer innebära att de mest centrala parkeringarna kommer att frigöras för centrumets besökare. Förlängningen gör också att det blir färre centrumboende som åker bil till arbetet eller till resecentrum för att undvika att bilen stå parkerad när det är avgiftsplikt eller tidsbegränsat parkering.

Taxornas nivåer är i linje med liknande kommuner. Omvärldsanalysen visar att Enköpings nuvarande maxtaxor ligger under genomsnittet för liknande kommuner i Sverige, som är nästan 12 kronor per timme. Avgifterna i Enköping har inte ändrats sedan 2006 medan inflationen har Sveriges har påverkat priserna uppåt. Om parkeringsavgifterna ska följa inflationen då borde maxtaxan höjas till 12 kronor per timme och taxan på övriga avgiftsbelagda parkeringar borde höjas till 6 kronor per timme.



Figur 16. Zon A och Zon B.

6.1.1 Förändringar inom rutnätsstaden

Enligt parkeringspolicyn ska de mest centrala parkeringar vara dyrare än de som ligger utanför rutnätsstaden. Dessa ska vara till för centrumbesökare och inte för boende och arbetande. De mest centrala parkeringarna i staden ingår i zon A.

Förslaget innebär att:

- det kommer inte att finnas avgiftsfria parkeringar inom rutnätsstaden;
- parkeringsplatser på Stora torget och Kyrkogatan 21-23 (vid Stora Torget) bör tas bort;
- en prisnivå på 12 kronor per timme och en tidsreglering med max 3 timmarsparkeringstid för zon A kan vara rimliga. Frågan om taxan kommer att tas upp i ett separat ärende i tekniska nämnden.

Dagens blandning av avgiftsbelagda och avgiftsfria parkeringar leder till söktrafik, ökat bilresandet och bilar som står parkerade längre än tillåtet

Avgiftsfriparkeringen på Gustavs Adolfs plan tas bort. Eftersom ICA-butiken där kommer att flyttas inom cirka två år kommer parkeringen där inte längre utnyttjas av butikens kunder.

För att vara konsekventa med parkeringspolicyn och göra det enkelt och tydligt bör det inte finnas avgiftsfriparkering inom centrala Enköping. Det enda undantaget blir tre parkeringsplatserna på Rådhusgatan med maxparkeringstid 15 minuter. Dessa parkeringsplatser är främst till för turister som ska till turistbyrån. En kort maxparkeringstid på dessa leder till hög omsättning och därmed lediga parkeringsplatser för turisterna/besökarna.

Parkeringen på Stora Torget och på Kyrkogatan 21-23 tas bort. Detta för att kunna skapa en trevligare stadsmiljö för den mest centrala och symboliska platsen i staden. Dessutom används i dagsläget dessa parkeringsplatser av de som arbetar och bor i området, ofta längre tid än tillåtet. Här kan det finnas kvar handikapparkeringar och uppställningsplatser för taxibilar.

Som tidigare beskrivits i rapporten finns det inga belägg för att parkeringsavgifter i centrum påverkar centrumhandeln negativt. Att det ändå upplevs så har sannolikt att göra med det stora antalet parkeringar som blockeras av boende och arbetande. Tvärtom kan parkeringsavgifterna gynna handeln tack vare en bättre stadsmiljö och ökad tillgång till parkering för besökare. I samband med parkeringsöversynen kan stråken från de samlade parkeringarna i anslutning till centrum bli viktiga upplevelse/shoppingstråk. Dessutom skapas det möjligheter att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister.

2019-11-22

Joar-parkeringen är en parkering som redan idag har samma avgift som parkeringar inom rutnätsstaden och tidsregleringen gäller längre på kvällen. Enligt förslaget kommer avgift att bli 12 kronor per timme och tidsreglering att gälla från klockan 8 till klockan 22. Idag finns cirka 10 parkeringsplatser på Joar-parkeringen som har max 1 timmesparkeringstid. De ska finnas kvar eftersom som de är till för biblioteksbesökare.

6.1.2 Nya tider och taxor utanför rutnätsstaden

Det ska vara billigare att parkera utanför rutnätsstaden än innanför. Området utanför rutnätsstaden upp till 450 – 500 meter till Stora Torget ingår i zon B.

- En prisnivå på 6 kronor per timme kan vara rimlig för zon B. Det bör finnas en maxavgift som kan vara 25 kronor per dygn.
- I zon B ingår följande parkeringsytor:
 - Traktorparkeringen
 - Sandbrogatans parkering
 - Stockholmsvägens parkering
 - Enavallen-parkeringens norra del.
- I zon B ingår följande gator.
 - Öst om centrum: Sandgatan 13-17.
 - Söder om centrum: Eriksgatan 39-41 och fortsättningen längs vattnet på Hamngatan, Kryddgårdsgatan 40-44 och Kungsgatan 40-46.
 - Väster om centrum: Kölnbäcksgatan.
 - Norr om centrum: Drottninggatan 42-44, Kyrkogatan 1-3 och Korsängsgatan framför polishuset.

Den föreslagna avgiften betyder att om man parkerar längre än 4 timmar och 15 minuter betalar man inte mer än 25 kronor. Det gör det mindre attraktivt för boende att parkera där och de som arbetar i centrum kommer att betala cirka 500 – 550 kronor per månad om de åker bil till centrum varje arbetsdag.

De parkeringar utanför rutnätsstaden som föreslås ha en avgift blir fler än idag. Det gäller främst om gatuparkering. Detta eftersom utanför rutnätsstaden bara är samlade parkeringsytor som idag har avgift. Därför används gatuparkering vid liknande avstånd till centrum används i stället för samlade parkeringsytor. Med den föreslagna regleringen ska gatorna runt rutnätsstaden få mindre söktrafik och färre parkerade bilar eftersom fler kommer att välja att parkera på samlade parkeringsytor.

2019-11-22

Enavallens parkerings norra del är den enda samlade parkeringsytan som idag är avgiftsfri och som föreslås få avgift. Parkeringen föreslås bli avgiftsbelagd eftersom den ligger på ett kortare avstånd än 500 meter till Stora Torget. Syftet är dessutom att minska trafiken vid Munksundsskolans hämta/lämna-ställe. Munksundsskolan är en bilfri skola och därför bör hämta/lämna-trafiken inte gynnas.

Parkeringsplatserna på Genvägen/Skolparken förblir avgiftsfri med tre timmars maxparkeringstid även om den ligger vid cirka 400 – 500 meter från Stora Torget. Dessa platser är till för kyrkobesökare och används inte idag som boende- eller arbetsparkering.

De tre parkeringsplatserna på Tullgatan 22-24 med 30 minuters maxparkeringstid kommer att finnas kvar. De används som hämta/lämna-platser för Grundskolan Robinson Vårfru.

6.1.3 Samlade avgiftsfria parkeringar i centrala Enköping

Stora parkeringsytor där det går att parkera gratis 24 timmar i följd kommer att finnas på ett avstånd av cirka 400 – 500 meter från Stora Torget. Dessa parkeringsytor är parkeringen på Långgatan och Sandbrogatan, med cirka 80 respektive 50 parkeringsplatser.

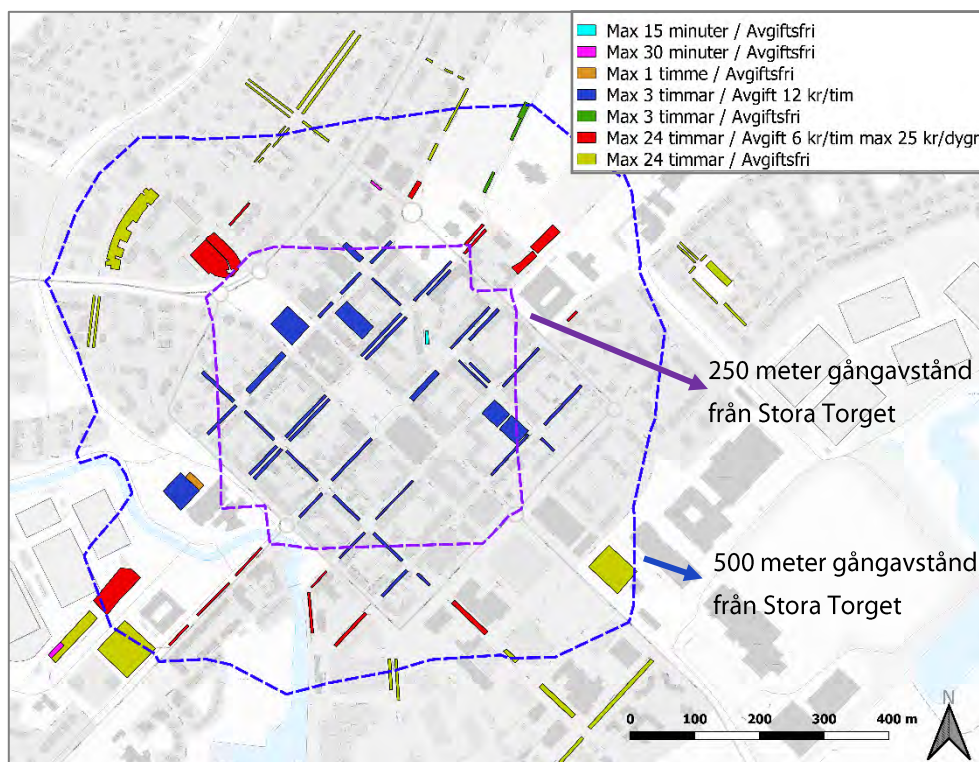
Sandsbrogatans parkering föreslås bli avgiftsfriparkering med maxparkeringstid 24 timmar. Den används idag endast av ett fåtal bilister. Dessutom kommer parkeringen att tas bort i samband med bygget av det nya gymnasiet.

Gamla kommunhusets parkering ligger på cirka 500 meter från Stora Torget och har cirka 145 platser. Dessa parkeringsplatser ligger på kvartersmark men ska inte längre reserveras för kommunanställda. Enavallen-parkeringens södra del ligger mellan 500 och 600 meter från Stora Torget och har cirka 55 parkeringsplatser, varav åtta är hämta/lämna-platser.

Totalt kommer det att finnas gott om avgiftsfria parkeringsplatser på samlade ytor mellan 450 och 600 meter från Stora Torget, cirka 335 parkeringsplatser. Denna utredning har visat att det idag är ganska få boende som använder dessa avgiftsfriparkeringar som boendeparkering, cirka 50 bilar dagtid. Utöver dessa samlade parkeringsytor kommer det också att finnas cirka 100 avgiftsfria parkeringsplatser längs gator 500 – 600 meter från Stora Torget. I figur 17 presenteras förslaget på parkeringsreglering i centrala Enköping samt avstånd från Stora Torget.

6.1.4 Illustration om förslaget

I figur 17 visas de föreslagna parkeringsreglerna. Regleringen är kopplad till avståndet till Stora Torget.



Figur 17. Förslag på ny parkeringsreglering i centrala Enköping.

6.1.5 Pendlarparkeringar

För att förhindra boendeparkering på pendlarparkeringarna i Enköpings tätort och i Örsundsbro bör parkering förbjudas nattetid mellan klockan 1:00 och klockan 4:00. Långtidsparkeringen ligger i dagsläget för nära stationen och den används av pendlare som parkerar där på dagtid. Långtidsparkeringen föreslås flyttas till den östra delen av pendlarparkeringen så att de som behöver parkera bilen längre tid får plats där.

6.2 Boendeparkering

Idag är det väldigt förmånligt att använda periodmärke för sin boendeparkering. Eftersom förslagets nya taxor gör det dyrt för många centrumboende ska det ersättas med ett boendeparkeringsystem. Upprepa att det står i parkeringspolitiken.

- Boendeparkeringstillstånd införs för särskilt utsedda parkeringsplatser. Tillståndet ger möjlighet att köpa ett boendeparkeringskort för de som bor i centrum.

Här föreslås att alla som bor på en adress där gatuparkeringen är avgiftsbelagd kan söka boendeparkeringstillstånd och köpa ett boendeparkeringskort. Boendeparkeringskortet föreslås kosta 350 kr/månad. Denna prisnivå motsvarar priset för en bilparkering på tomtmark med eluttag. Gatuparkeringar kommer inte att vara så attraktiva om priset blir samma eller lite högre jämfört med att hyra en parkeringsplats eftersom bilen ändå måste flyttas var 7:e dygn och man inte har en egen reserverad plats.

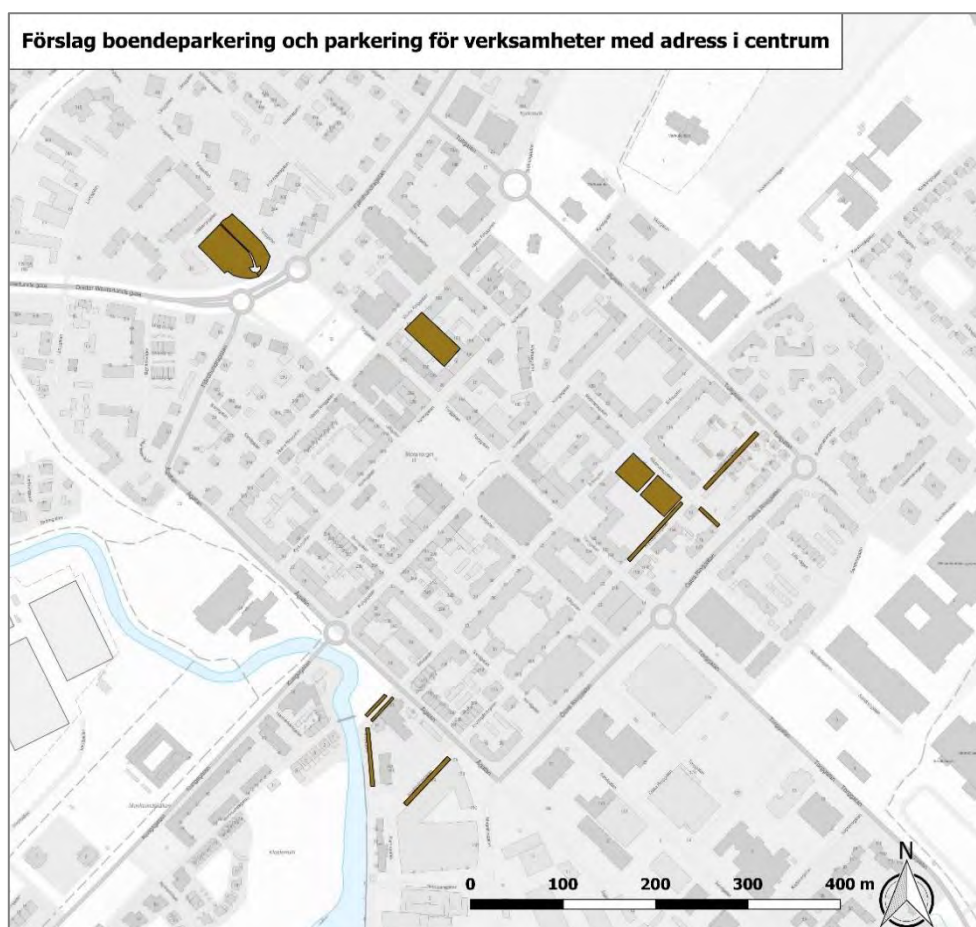
Besöksparkering är prioriterad i centrum. Därför föreslås boendeparkering bara vara tillåten på vissa parkeringsytor i centrum. Dessa parkeringar är Traktorparkeringen, Sparbankens parkering och Pausparkeringen. Boendeparkeringen föreslås också vara tillåten på Kryddgårdsgatan mellan Torggatan och Tullgatan, på Rådmansgatan mellan Kryddgårdsgatan och Östra Ringgatan, på Hamngatan och på Sankt Eriksgatan samt Kryddgårdsgatan söder om rutnätsstaden, se figur 18. Analysen i denna utredning har visat att det finns tillräckligt många lediga parkeringsplatser för boende både dag- och kvällstid även vid samutnyttjande av boende, inpendlare och besökare.

6.3 Nyttoparkering

Idag finns ett nyttoparkeringstillstånd för företagare eller myndighet som behöver använda sitt fordon där det utför sitt arbete. Med de förändrade tids- och avgiftsreglingen finns det anledning att utöka detta system.

- Nyttoparkeringstillstånd föreslås finnas kvar men det införs två typer av tillstånd.
 - Ett tillstånd för de som företag eller myndigheter som har sin adress på en gata med avgiftsbelagd parkering.
 - Ett tillstånd för övriga företag eller myndigheter.

Nyttokortet föreslås kosta 500 kronor/månad för de verksamheter som har sin adress på en gata med avgiftsbelagd parkering. Detta nyttokort ger rätt att parkera upp till 7 dygn i följd på de parkeringar där boendeparkering är tillåten. Se figur 18. Dessa samt övriga verksamheter i Enköping eller i andra kommuner kan ansöka om en annan typ av nyttoparkeringstillstånd och köpa ett nyttokort för 700 kronor/månad som tillåter parkering var som helst på avgiftsbelagda parkeringar i max 9 timmar i följd.



Figur 18. Förslag på boende- och nyttoparkering för de som bor eller de verksamheter som har adress på gator på avgiftsbelagd parkering.

6.4 Landsbygdskort

Eftersom cirka en tredjedel av Enköpings invånare bor på landsbygden finns det behov av en särskilt lösning med landsbygdskort för de som inte har ett alternativt till bil och ofta behöver komma in till staden.

- Landsbygdkortet införs för boende utanför Enköpings stad och har längre än 1 kilometer till närmaste kollektivtrafikstråk. Det innebär en möjlighet att parkera på Traktorparkeringen eller parkeringen vid Stockholmsvägen, Enavallens norra del eller Pausparkeringen i max 9 timmar.

Ett stark kollektivtrafikstråk är ett stråk med minst 10 bussturer per riktning per dag. De som bor i Haga och Lillkyrka kan också ansöka om ett landsbygdstillstånd och köpa ett landsbygdsparkeringskort. Priset föreslås vara 350 kronor per månad, som boendeparkering.

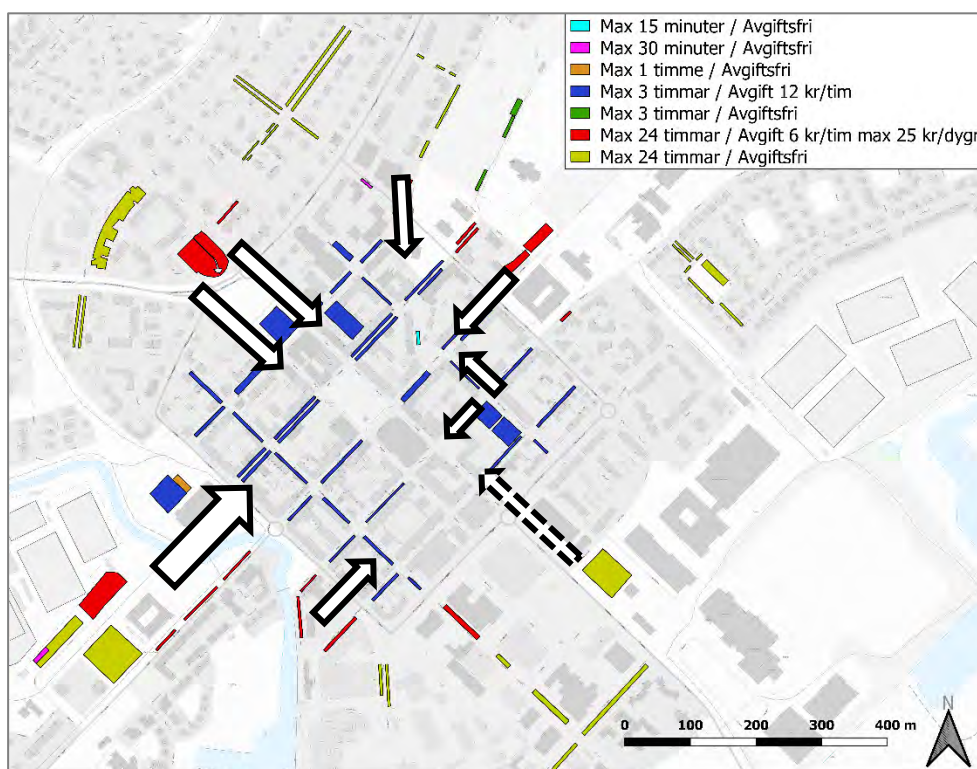
6.5 Effekter av de nya parkeringsreglerna

De nya parkeringsreglerna förväntas ha olika positiva effekter på Enköpings centrum. De sammanfattas här nedan.

- Tydliga och enkla parkeringsregler i centrum. Det blir lätt att göra rätt.
- Avskaffat periodmärkesystem med högre avgifter ger minskad bilpendling till centrum. För de som behöver eller vill använda bilen kommer det att finnas avgiftsfriparkeringar för anställda i centrum mellan 500 och 600 meter från Stora Torget och parkeringar med avgift max 25 kronor/dygn mellan 300 och 500 meter från Stora Torget.
- De som bor i centrum kommer att ha tillgång till parkering i närheten av bostaden. Avgiftsplikten fram till klockan 19 gör att fler som bor i centrum betalar för parkeringen. För de som pendlar med bil blir det mindre attraktivt att chansa att inte betala för parkeringen när de åker hem från arbetet. Dessutom kommer det inte finnas behov av att flytta bilen dagtid. Förlängd avgiftsplikt i samband med boendeparkeringsystem kan därför leda till minskad bilpendling från centrum, bland annat till stationens pendlarparkeringar.
- Landsbygdkortet ger bra parkeringsmöjligheter i centrum till de som bor på landsbygden.
- De som arbetar och bor i centrum går en bit mellan parkeringen och målpunkten. Det genererar ett ökat gångflöde mellan de samlade parkeringarna och rutnätsstaden. Detta gynnar handeln och kan ge mer liv till staden samt hur den upplevs. Figur 19 visar var gångflödena mellan parkeringar och centrum kommer att finnas.
- Det finns lediga platser i centrum inom rutnätsstaden för de som vill betala 12 kronor per timme för närhet och bekvämlighet. De som arbetar i

centrum kommer inte längre att konkurrera om utrymme med besökarna och det är främst besökare till centrum som kommer att gynnas av den förslagna parkeringsreglingen.

- Trafiksäkerheten kommer att öka tack vare mindre trafik i centrum, särskilt söktrafik. Det kommer att finnas förutsättningar för att skapa gågator, mötesplatser och mer grönska i centrum i stället för kantstenparkeringar som ofta står tomma, enligt analysen om beläggingsgraden.



Figur 19. Gångflöden mellan samlade parkeringarna och centrum till följd av den nya parkeringsreglingen. Pilen som visar gångflödet från Sandbrogatans parkering är streckad eftersom parkeringen kommer att tas bort i samband med ombyggnation av gymnasiet.

6.7 Bussparkering

En parkeringsplats för bussar kan anläggas på Ågatan 5-13. Med en avsedd bussparkeringsplats i staden undviks att bussar körs genom staden för att hitta en uppställningsplats.

6.8 Nyttjanderättsavtal

Kommunen bör se över nyttjanderättsavtalen. Några är många år gamla och kan vara inaktuella i förhållande till den nya parkeringspolitiken i Enköpings stadskärna. Med ett boendeparkeringssystem kan det bli onödigt att ha olika lösningar för boendeparkering på kommunal mark i centrala Enköping och kommunen kan därför bestämma att inte förnya eller uppsäga nyttjanderättsavtal i centrum.

6.9 Parkeringsledningssystem

Det bör vara tydligt för besökare var de kan parkera sin bil i centrala Enköping. För att minska trafiken inom ringgatorna kan det skyltning vid infarterna till Enköping leda trafiken till kommunens centrala parkeringsytor.

Ett elektroniskt parkeringsledningssystem kan bli aktuellt om uppföljningsarbetet pekar på behov av bättre användning av parkeringsplatser i centrala Enköping.

6.10 Lastplatser

Kommunen behöver kartlägga lastplatser i staden och göra en utredning om dagens och framtidens behov på lastplatser samt hur tillämpning ska ske. Det här arbetet bör göras i samarbete med centrumhandeln.

6.11 Felparkeringsavgifter

Om felparkeringsavgifter är för låga finns det risk att parkeringsregler inte följs. Till exempel om det blir billigare att inte betala parkeringsavgifter och chansa på att inte få en parkeringsbot.

Eftersom Enköpings kommun har lägre felparkeringsavgifter än andra kommuner av liknande storlek föreslås dessa avgifter höjas med minst 100 kronor så att felparkeringsavgifter blir 500 och 800 kronor för mindre respektive större förseelser. Se bilaga 8.9 Felparkeringsavgifter för jämförelse med andra kommuner.

6.12 Intäkter

Inventeringsarbetet bidrar till att uppskatta de intäkterna som de nya parkeringsreglerna kan generera. Det är dock svårt att förutspå bilisternas betalningsvilja och parkeringsbeteende innan de nya parkeringsreglerna är på plats. Tabell 3 sammanfattar analysen om framtida intäkter per månad och per år. Det presenteras två olika uppskattningar som motsvarar ett scenario där betalningsviljan är låg och ett scenario där betalningsviljan är hög. Slutsiffran blir mellan 4 och 5 miljoner kronor per år. Detta blir en ökning mellan 50 och 80 procent jämfört med de senaste årens intäkter eller en ökning med mellan 15 och 35 procent jämför med 2014 års intäkter. Se bilaga 8.10 Intäkthistorik.

	Månadskort - timmar/dag	Kronor/månad	Uppskattning - lågt	Uppskattning - högt
Boendeparkering	120 - 150	350	45 000 kr	42 000 kr
Landsbygds-kort	80 – 120 kort	350	28 000 kr	42 000 kr
Nyttoparkering centrum	25 – 40 kort	350	8 750 kr	14 000 kr
Nyttoparkering annat	30 – 50 kort	600	18 000 kr	30 000 kr
12 kr/timme	300 – 450 timmar/dag	25 dagar * 12 kr	135 000 kr	180 000 kr
6 kr/timme	300 – 400 timmar/dag	25 dagar * 6 kr	45 000 kr	60 000 kr
Max 25 kr/dygn	225 – 275 långtid/dag	25 dagar * 25	140 625 kr	171 875 kr
		Summa månad	375 375 kr	455875 kr
		Summa år	4 504 500 kr	5 470 500 kr

Tabell 3. Prognos parkeringsintäkter med ny parkeringsreglering. Två scenarier, låg eller hög betalningsvilja.

6.13 Övervakning

Kommunen bör se över parkeringsövervakningsrutinerna. De som idag parkerar i Enköping följer ibland inte parkeringsreglerna och statistik om felparkeringsav-

gifter visar att intäkterna har minskat de senaste åren. Avtalet med parkeringsövervakningsbolaget omfattar både parkering på allmän platsmark och fastighetsmark, men parkering på fastighetsmark är den som prioriteras.

Med fler områden att bevaka och ändrade regler finns det behov av att omdefiniera hur övervakning ska ske och hur mycket medel som ska avsättas för det. En ny upphandling ska göras under år 2020 och då finns möjligheten att upphandla parkeringsövervakning på allmän platsmark separat från andra bevakningstjänster.

7. Genomförande och uppföljning

Parkeringsöversynen och de ändringar som den medför behöver en genomtänkt plan om hur övergången från nuvarande och de nya parkeringsreglerna kommer att ske.

7.1 Den politiska processen

Tekniska nämnden ska ta beslut om att anta en åtgärdsplan för att ändra tidsreglering och zonindelning samt införande av boendeparkering och landsbygds-kort. Tekniska nämnden beslutar inte om avgiftsnivån och därför måste tekniska nämnden godkänna ett förslag som sedan ska antas av kommunfullmäktige. Den politiska processen för att förändra parkeringsregler kan påbörjas under hösten 2019 och kan avslutas under våren 2020 om kommunfullmäktige då beslutar om parkeringstaxorna i samband med beslut om budgeten för kommunen. De nya parkeringsreglerna kan i så fall träda i kraft vid årsskiftet 2020/2021.

7.2 Övergång till de nya parkeringsreglerna

För att underlätta övergången till det nya systemet föreslås att det gamla systemet med periodmärke gradvis avskaffas, som visas i figur 20.



Figur 20. Schema som visar övergång från dagens system med periodmärken till det förslagna parkeringssystemet.

Periodmärken med ett års giltighetstid slutar säljas 1 januari 2020. Periodmärken med sex månaders giltighetstid slutar säljas sex månader senare och periodmärken med tre månaders giltighetstid slutar säljas 1 januari 2021 samtidigt som de nya parkeringsreglerna träder i kraft. Alla periodmärken blir ogiltiga den 31 mars 2022. Det innebär att både den nya parkeringsregleringen och dagens system med periodmärken gäller mellan 1 januari 2022 och 31 mars 2022.

7.3 Upphandlingar och skyltning

Ett nytt boendeparkeringssystem ska upphandlas i god tid, möjligen under våren 2020. Övervakningsrutinerna ses över tillsammans med övervakningsbolaget och en ny upphandling kan vara nödvändig. Detta ska också ske under 2020. Ny skyltning vid parkeringar ska beställas och vara på plats innan att de nya reglerna har trätt i kraft.

7.4 Kommunikation och arbete med beteendeförändringar

Trafikenheten på samhällsbyggnadsförvaltningen tillsammans med förvaltningens kommunikatörer ska ta fram en kommunikationsplan för att informera medborgarna om förändringarna kring parkeringar i staden. Exempel på åtgärder

som kan genomföras är riktad information till centrumförening och fastighetsägare och generell information i olika kanaler till medborgare.

Under de kommande åren ska kommunen arbeta vidare för att förbättra tillgången till hållbara färdmedel och för marknadsföra dem. En ny gång- och cykelplan är under framtagande och beräknas antas under 2020, och ett nytt stadsbusslinjenät beräknas vara igång 2022. Under de kommande åren ska kommunen också ta fram en trafikplan och en hastighetsöversyn för att kunna hantera trafiken bättre samt öka trafiksäkerheten.

I samband med framtagande av olika trafikplaneringsdokument ska kommunen genomföra aktiviteter för att marknadsföra hållbart resande. Exempel på det är testkampanjer för att prova på den nya stadsbusstrafiken eller kampanjer för att testa elcyklar.

7.5 Uppföljning

Inventeringsarbete ska genomföras under våren 2021 och våren 2022. Uppföljningsmetoden ska likna den som har gjorts i samband med parkeringsöversynen. Utredningar ska utvärdera utfallet och om det finns behov av ändringar för parkeringsregler.

Eftersom all gatuparkering inom 400 meter från Stora Torget och alla parkeringsytor inom 450 meter från Stora Torget blir avgiftsbelagda kan det uppstå brist på lediga parkeringsplatser på de gator nära centrum som i förslaget har kvar avgiftsfriparkering. Uppföljningen ska därför lägga fokus på dessa gator och reda ut om vilka ändringar som är lämpliga för att hantera det.

7.6 Framtida parkeringsbehov

Även när trycket på parkeringar i centrum är som högst, under lönefredagar och lönelördagar, är belägningsgraden inom rutnätsstaden cirka 65 procent och belägningsgraden på samlade parkeringsytorna är cirka 45 procent. Detta betyder att det är lätt att hitta en parkering, särskilt om man väljer en parkeringsplats utanför rutnätsstaden.

I dagsläget är det inte samhällsekonomiskt motiverat att bygga ett parkeringshus. Att bygga ett parkeringshus i centrum kan gå emot kommunens mål om minskad biltrafik för år 2030 och år 2040 eftersom fler parkeringsplatser i centrala lägen främjar bilresor och kan försvåra trafiksituationen i centrala Enköping.

7.6.1 Basscenario

Med de föreslagna parkeringsregleringarna kommer det att frigöras upp till cirka 150 parkeringsplatser inom rutnätsstaden. Detta eftersom de som arbetar i centrum och boende utan boendeparkeringskort inte längre kommer att parkera bilen där. Utöver detta kommer några besökare att ställa bilen på samlade parkeringsytorna med eller utan avgift.

Det finns i dagsläget cirka 350 lediga platser på dessa parkeringar i anslutning till centrum på lönefredagen, när trycket på parkeringar är som högst. Dessa 350 platser inkluderar parkeringen framför det gamla kommunhuset och det har tagits hänsyn till att Sandbrogatans parkering kommer att försvinna med ett nytt gymnasium.

Som forskningen visar, kan upp till hälften av de som åker bil till arbetet börja använda andra färdmedel än bil när parkeringen vid arbetsplatsen är avgiftsbelagd eller ligger en bit bort.

Om cirka 20 procent av de som åker bil till arbetet och parkerar på gatan inte längre kommer att välja bilen skulle det därför finnas cirka 250 lediga platser på parkeringarna utanför rutnätsstaden men inom 500 – 600 meter från Stora Torget. Belägningsgraden på dessa parkeringar skulle bli cirka 65 procent när trycket är som högst. Inom rutnätsstaden skulle belägningsgraden bli cirka 40 – 45 procent.

7.6.2 Nytt kommunhus

Enköping kommer om några år att få ett nytt kommunhus där cirka 430 anställda kommer att arbeta. Inriktningen är att det nya kommunhuset ska byggas i ett centralt läge men i dagsläget är den exakta lokaliseringen inte bestämd. Bland lokaliseringalternativen finns:

- Pausparkeringen
- Gamla kommunhusets tomt
- Traktorparkeringen
- Annat centralt läge inom rutnätsstaden

2019-11-22

Hur det nya kommunhuset kommer att försörjas med parkering är också fortfarande oklart men antalet parkeringsplatser för besökare och anställda kommer förmodligen att vara lågt. Om det nya kommunhuset kommer att ligga på ett centralt läge inom rutnätsstaden eller på det gamla kommunhusets tomt kommer befintliga parkeringsplatserna både in och utanför rutnätsstaden att räcka till även om kommunhuset inte får någon parkeringsplats för anställda eller besökare. Alternativet Gamla kommunhuset innebär dock att många anställda kommer att åka bil dit eftersom det finns gott om avgiftsfriparkering i området och tomten ligger en bit bort från Stora Torget och Gustav Adolf plan.

Om man bygger på Traktorparkeringen eller på Pausparkeringen behöver parkeringarna i staden ses över och det kunde då finnas behovet av att bygga ett parkeringshus.

7.6.3 Övriga förtättningsprojekt

Under de kommande åren kommer centrala Enköping att förtätas. Kommunen har inlett arbetet med att ta fram en ny parkeringsnorm för reglera hur mycket parkering det ska byggas vid nybyggnation och vilka åtgärder som kan genomföras för att minska efterfrågan på bilparkering.

Parkeringsnormens inriktning kommer att leda till att förtättningsprojekt i centrum inte kommer att ha stor påverkan på parkeringarna eftersom parkering vid nybyggnation ska anordnas på fastighetsmark. Parkeringsnormen kommer också att skapa incitament för byggherrarna att främja hållbart resande med bland annat mobilitetstjänster och cykelparkeringar.

8. Bilagor

8.1 Ordlista

Arbetsparkering

Arbetsparkering är de anställdas parkering av den egna bilen vid arbetsplatsen.

Boendeparkering

Boendeparkering är de boendes parkering av den egna bilen vid bostaden. Boende kan få mer förmånliga villkor för att parkera bilen längs gatan jämfört med övriga bilister.

Nyttoparkering

Nyttoparkering är parkering av företagsbilar vid arbetsplatsen eller där verksamheten sker. Företag som bedriver verksamhet i staden kan få mer förmånliga villkor för att parkera bilen längs gatan jämfört med övriga bilister.

Besöksparkering

Besöksparkering är parkering för de som tillfälligt parkerar för att utföra ett ärende, till exempel handla.

Gatuparkering

Gatuparkering är den parkering som sker längs gatan.

Samlade parkeringsytor och pendlarparkeringar

Samlade parkeringsytor, eller samlade parkeringar, är större parkeringsytor. I centrala Enköping finns det flera samlade parkeringsytor. Även pendlarparkeringar är samlade parkeringsytor, men pendlarparkeringar är avsedda för de som parkerar bilen för att fortsätta resan med kollektivtrafik.

Belägningsgraden

Belägningsgraden beskriver hur stor andel av parkeringsplatserna som används under en viss tid. Om alla parkeringsplatser är upptagna av en bil är belägningsgraden 100 procent.

Rutnätsstaden

Enköpings rutnätsstad är den delen av staden som omringas av Ågatan, Östra Ringgatan, Tullgatan och Fjärdhundragatan.

Parkeringsreglering

Kommuner har rätt att reglera parkering på kommunal mark för att styra hur parkeringar ska användas. Parkering kan regleras med avgift, tidsbegränsningar eller en kombination av både avgift och tidsreglering. Grundregeln är att parkering på allmän platsmark i ett tätbebyggt område kan ske i max 24 timmar om inget annat anges.

Allmän platsmark

Allmän markplats är vägar, gator, torg, park eller övriga offentliga områden som är tillgängliga för alla. I detaljplanen definieras vilka områden är allmän markplats.

Kvartersmark

Kvartersmark är den mark som reserveras för vissa ändamål och detta bestäms i en detaljplan. Ett ändamål kan vara parkering. På kvartersmark är det markägaren, kommunal eller privat, som bestämmer vem som får parkera och villkoren för parkering.

8.2 Parkeringsavgifters historik

Under 70-talet kostade det 50 öre per timme för att parkera i centrala Enköping. År 1978 infördes ett två-taxors system och avgifterna ökade bara på Stora torget, Kungsgatan 13-19 och 15-31 samt Källgatan 7-9 till 1 krona per timme. Under 80-talet höjdes avgifter två gånger, först till 2 kronor respektive 1 krona per timme och sedan till 4 respektive 2 kronor per timme. År 1991 blev avgiften 5 respektive 2,5 kronor per timme och området med den högre taxan omfattade också Kyrkogatan 11-19 och 28-32. Dessa taxor gällde fram till 2006 när dagens taxor på 10 respektive 5 kronor per timme kom på plats. År 2010 och år 2013 utökades området med högre taxan till att täcka in hela rutnätsstaden. I slutet av 2014 togs avgifter bort på Stora torget och Gustav Adolfs plan.

8.3 Parkeringsinventerings metod

Mellan den 17:e och den 24:e maj 2019 gjordes en inventering av alla bilar och lätta lastbilar som stod parkerade i centrala Enköping och på pendlarparkeringarna. Inventering på de centrala parkeringarna i staden genomfördes under följande tider:

2019-11-22

- på fredag den 17:e på eftermiddag mellan klockan 13 och 16;
- på lördag den 18:e mellan klockan 11 och 14;
- på tisdag den 21:a på morgon mellan klockan 11 och 12:30 och på eftermiddag mellan klockan 13 och 16;
- på onsdag den 22:a på eftermiddag mellan klockan 13 och 16;
- på torsdag den 23:e mellan klockan 19 och 21;
- på fredag den 24:e mellan klockan 13 och 16.

Fredag den 24:e maj var en så kallad "lönefredag". Det betyder att de som är anställda och får lönen månadsvis fick sin lön just den dagen. Det innebär att det fanns fler personer som rör sig i centrum för att handla. Detta kan komma att synas i analysen i form av fler parkerade bilar. Också viktigt att tänka på är att torsdagens inventering skedde senare under dagen. I analysen är torsdag alltid markerad i ljusblå för att det ska synas att parkeringssituationen ser annorlunda ut kvällstid.

Vid inventeringstillfällena gjordes bilnummerskrivning för att kunna göra analyser om varifrån bilarna kommer samt analyser om resmönster till/från staden och till/från pendlarparkeringarna. Vid inventering på parkeringarna inom rutnätsstaden, samlade parkeringsytor och några gator angränsande rutnätsstaden noterades även om det fanns ett periodmärke på bilens framruta.

Det finns en tidigare parkeringsutredning om parkeringarna inom rutnätsstaden och avgiftsbelagda samlade parkeringar i anslutning till centrum som Trivector AB gjorde år 2015. Den utredningen fokuserade på beläggningsgraden vid olika tidpunkter och skillnader i beläggningsgraden beroende på tids- och avgiftsreglering. Trivectors utredning innehåller ingen information om var bilarna kommer ifrån och den analyserar därför inte varken boendes- eller arbetspendlarnas parkeringsvanor.

Bilnummerskrivningen har skett flera gånger under inventeringsarbetet för de parkeringar som ligger inom rutnätsstaden, samlade parkeringsytor med avgift, parkeringsytan på Långgatan samt de avgiftsfria parkeringarna på Eriksgatan, Hamngatan, Kryddgårdsgatan och Kyrkogatan. För övriga parkeringar i närheten av rutnätsstaden, till exempel Drottninggatan och Enavallens parkering, har bilnummerskrivningen gjorts endast en gång med syftet var att få en uppfattning om beläggningsgraden och vilken typ av parkering som sker där.

Bilregistreringsnummer och de uppgifter som hämtats för att genomföra denna utredning behandlades enligt lagen om GDPR och raderades när rapporten var

färdigt. Två av de analyserade parkeringarna ligger på privat mark och kommunen kan inte påverka reglering där. De analyserades eftersom de i dagsläget har ingen reglering och är tillgängliga för allmänheten. Det fanns därför hög sannolikhet att dessa parkeringar används av andra än besökare till markägarnas verksamheter.

8.4 Analyser belägningsgrad

	GA plan 52 platser	Stora Torget 14 platser	Gratisparkering Kungsgatan 27 platser
Fredag	79 %	90 %	100 %
Lördag	85 %	100 %	77 %
Tisdag	69 %	80 %	100 %
Tisdag	/	90 %	100 %
Onsdag	100 %	100 %	/
Torsdag	23 %	60 %	45 %
Lönefredag	87 %	100 %	100 %

Tabell 4. Belägningsgrad på de avgiftsfria parkeringarna inom rutnätsstaden som har maxparkeringstid en timme.

	Traktor 118 platser	Stockholmsvägen 48 platser	Joar 72 platser
Fredag	25 %	/	25 %
Lördag	21 %	46 %	25 %
Tisdag	33 %	83 %	/
Tisdag	/	/	11 %
Onsdag	30 %	/	/
Torsdag	14 %	25 %	3 %
Lönefredag	26 %	88 %	32 %

Tabell 5. Belägningsgrad på avgiftsbelagda samlade parkeringsytorna. Sandbrogatans parkering har inventerats vid ett tillfälle och då var belägningsgraden cirka 35 procent.

NO 225 platser	Totalt	Paus-parkering	Ej Pausparkering
Fredag	53 %	34 %	73 %
Lördag	53 %	39 %	71 %
Tisdag	46 %	30 %	59 %
Tisdag	54 %	36 %	74 %
Onsdag	/	/	/
Torsdag	44 %	37 %	52 %
Lönefredag	68 %	52 %	85 %

Tabell 6. Beläggingsgrad i kvadrant nordost.

SO (47 P-platser)	Avgift
Fredag	34 %
Lördag	62 %
Tisdag	75 %
Tisdag	66 %
Onsdag	/
Torsdag	81 %
Lönefredag	87 %

Tabell 7. Beläggingsgrad i kvadrant sydost.

SV (82 P-platser)	Totalt
Fredag	78 %
Lördag*	81 %
Tisdag	69 %
Tisdag	66 %
Onsdag	68 %
Torsdag*	76 %
Lönefredag	65 %

Tabell 8.* 10 färre parkeringsplatser, högra sidan av Kyrkogatan.

NV 154 platser	Totalt (ej GA plan)	Sparbanken	Ej Sparbanken och ej GA plan
Fredag	38 %	30 %	41 %
Lördag*	28 %	7 %	40 %
Tisdag	46 %	39 %	49 %
Tisdag	/	/	/
Onsdag	36 %	39 %	35 %
Torsdag*	43 %	7 %	62 %
Lönefredag	57 %	33 %	69 %

Tabell 9. * 20 färre parkeringsplatser, högra sidan av Kyrkogatan.

8.5 Analyser om varifrån bilarna i centrum kommer

	Boende	Övrigt i staden	Breds- and	Lands- bygd	Mindre Orter*
Ofta**	29 (+ 5) %	20 (+ 1) %	2 %	20 (+ 1) %	4 %
Fredag	22 (+ 4) %	20 (+1) %	3 %	17 (+ 1) %	5 %
Lördag	25 (+ 2) %	21 (+1) %	1 %	17 (+ 2) %	6 %
Tisdag morg.	19 (+ 3) %	20 (+ 1) %	3 %	22 (+1) %	6 %
Tis/ons efterm.	21 (+ 4) %	21 (+ 1) %	3 %	16 (+ 1) %	4 (+ 1) %
Torsdag	39 (+ 3) %	18 (+ 3) %	1 %	10 (+ 1) %	3 %
Lönefredag	16 (+ 4) %	31 (+ 1) %	2 %	20 (+ 1) %	5 %

Tabell 10a. Fördelning av bilägarnas bostadsort. Inom parentes är antalet företagsbilar. *Fjärdhundra, Grillby, Hummelsta, Lillkyrka, Skolsta och Örsundsbro. **Har setts minst två gånger under inventeringsarbetet.

	Totalt Enköping	Västerås	Stockholms län	Övriga områden
Ofta**	82 %	3 (+ 1) %	2 (+ 4) %	6 (+ 2) %
Fredag	73 %	3 (+ 1) %	3 (+ 5) %	5 (+ 10) %
Lördag	74 %	3 (+ 1) %	4 (+ 4) %	11 (+ 3) %
Tisdag morg.	75 %	4 (+ 1) %	3 (+ 6) %	2 (+ 9) %
Tis/ons efterm.	72 %	3 (+ 1) %	3 (+ 6) %	13 (+ 2) %
Torsdag	78 %	1 (+ 1) %	3 (+ 6) %	6 (+ 5) %
Lönefredag	80 %	5 %	4 (+ 6) %	3 (+ 2) %

Tabell 10b. Fortsättning tabell 10a. **Har setts minst två gånger under inventeringsarbetet.

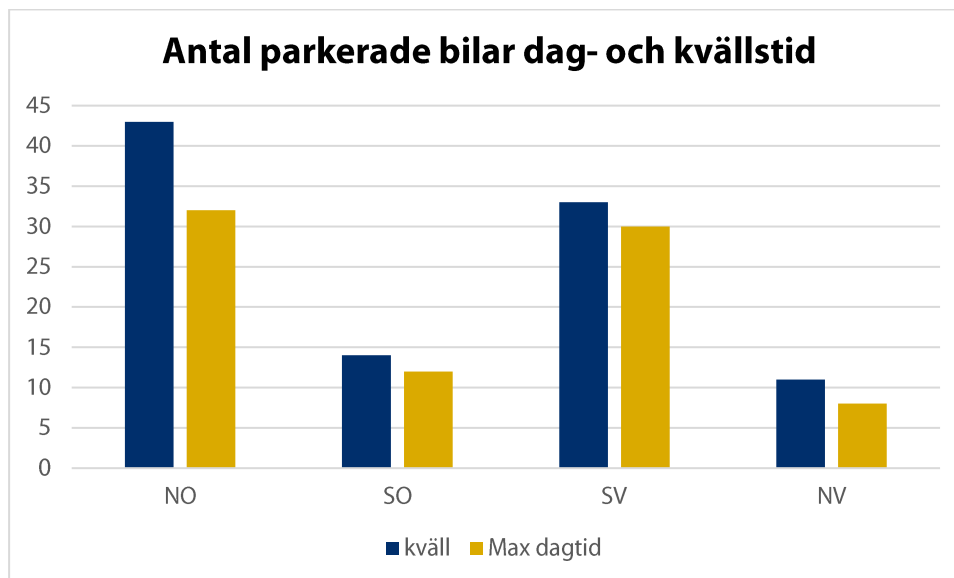
8.6 Analyser boende

Antalet centrumboende som parkerar bilen på gatan i kvadrant NO var som högst 43 på torsdags kväll och antalet boendes bilar är alltid lägre än övriga bilar under veckan.

I kvadranten SO är antalet centrumboende som parkerar sin bil på gatan lågt, max var det 14. Analysen visar att det också är få boende som parkerar på de avgiftsfriparkeringarna söder om kvadranten SO, de var färre än 10 på tisdags eftermiddag.

Antalet centrumboende som parkerar bilen på gatan i kvadranten SV brukar vara runt 30 stycken och det var som högst på torsdags kväll när det stod parkerade 33 boendes bilar.

Antalet centrumboende som parkerar bilen på gatan i kvadrant NV är väldigt lågt. Maxantalet var på torsdags kväll när det stod parkerade 11 boendes bilar. Vad gäller parkering på den avgiftsfria delen av Kyrkogatan och parkeringen på privatmark på Skolgatan är det inga centrumboende som parkerar dagtid och de var 4 på torsdags kväll. Se figur 19 och tabeller 11, 12 och 13.



Figur 19. Maxantal parkerade bilar i centrum dagtid och kvällstid i de fyra kvadranterna.

NO	Totalt		Paus-parkering		Ej Paus-parkering	
	Boende	Andra	Boende	Andra	Boende	Andra
Fredag	30	87	10	29	20	58
Lördag	32	84	11	34	21	52
Tisdag	22	73	5	27	17	46
Tisdag	30	88				
Onsdag	/	/	/	/	/	/
Torsdag	43	56	19	24	24	32
Lönefredag	29	119	10	48	19	71

Tabell 11. Antalet bilar i kvadrant NO som ägs av centrumboende eller företag med sin adress i centrum jämfört med bilar som ägs av personer eller företag som har sin adress någon annanstans än i centrum.

SO (47, avgift)	Boende	Andra som parkerar
Fredag	10	16
Lördag	12	17
Tisdag	5	24
Tisdag	12	29
Onsdag	/	/
Torsdag	14	22

2019-11-22

Lönefredag	8	32
-------------------	---	----

Tabell 12. Antalet bilar i kvadrant SO som ägs av centrumboende eller företag med sin adress i centrum jämfört med bilar som ägs av personer eller företag som har sin adress någon annanstans än i centrum.

SV	Boende	Andra som parkerar
Fredag	30	34
Lördag	27	31
Tisdag	27	29
Tisdag	28	30
Onsdag	29	31
Torsdag	33	22
Lönefredag	28	25

Tabell 13. Antalet bilar i kvadrant SV som ägs av centrumboende eller företag med sin adress i centrum jämfört med bilar som ägs av personer eller företag som har sin adress någon annanstans än i centrum.

NV	Boende	Andra som parkerar
Fredag	8	50
Lördag	/	/
Tisdag	5	68
Tisdag	/	/
Onsdag	5	51
Torsdag	11	47
Lönefredag	7	80

Tabell 14. Antalet bilar i kvadrant NV som ägs av centrumboende eller företag med sin adress i centrum jämfört med bilar som ägs av personer eller företag som har sin adress någon annanstans än i centrum.

Centrumboende brukar sällan parkera sin bil på avgiftsbelagda samlade parkeringsytor. Det är alltid ett fåtal boende och de är några fler på kvällstid. Också på Gustav Adolfs plan brukar det stå väldigt bilar som ägs av boende. På Stora Torget brukar boende parkera endast på kvällstid. Se tabell 15a och tabell 15b för uppgifter om Traktorparkering, Stockholmsvägens parkering, Gustav Adolfs plans samt Stora torgets parkeringar. Joar-parkering hade inga parkerade bilar eller som ägs av någon som bor i centrum under inventeringstillfället. Sandbrogratans parkering har inventerats bara en gång och där stod fyra bilar parkerade som ägs av centrumboende.

	Traktor		Stockholmsvägen	
	Boende	Andra	Boende	Andra
Fredag	6	23	/	/

Lördag	7	17	5	17
Tisdag	7	31	6	34
Tisdag	/	/	/	/
Onsdag	5	29	/	/
Torsdag	11	6	6	6
Lönefredag	5	26	5	37

Tabell 15a. Antalet bilar på olika parkeringsytor i centrala Enköping som ägs av centrumboende eller företag med sin adress i centrum jämfört med bilar som ägs av personer eller företag som har sin adress någon annan stans än i centrum.

	GA plan		Stora Torget	
	Boende	Andra	Boende	Andra
Fredag	4	36	0	13
Lördag	6	38	1	13
Tisdag	4	32	0	12
Tisdag	/	/	1	12
Onsdag	4	42	2	12
Torsdag	2	10	4	5
Lönefredag	6	38	1	13

Tabell 15b. Fortsättning tabell 15a.

Den stora parkeringsytan längs Långgatan inventerades vid två tillfällen, på onsdags och på lönefredags eftermiddag. Fördelningen mellan boendes bilar och övriga bilar var under båda tillfällena cirka 40 % boende och 60 % övriga.

På de 24 timmars parkeringar mellan Drottninggatan och Sankt Iliansgatan, mellan Drottninggatan och Fjärdhundragatan, Kristinagatan samt Könbacksgatan ägde boende cirka hälften av de parkerade bilarna.

8.7 Parkeringsavgifter i liknande kommuner

Enköping har cirka 24 000 invånare i huvudorten och 44 000 i hela kommunen. De kommuner som analyserats har minst 16 000 invånare i huvudorten eller minst 32 000 invånare i hela kommunen. Maxstorleken var 38 500 invånare i huvudorten och 60 000 invånare i hela kommunen. Kommuner som ligger i en storstadsregion har inte tagits med i analysen. Totalt finns det 27 kommuner i Sverige som passar in i dessa kriterier. I tabell 16 visas maxparkeringstaxan som gäller på centrala parkeringar i kommuner med jämförbart invånartal. Det är bara fyra kommuner som är större än Enköping och har lägre eller ingen taxa.

Kommun	Kommunens	Huvudortens	Maxavgift i
--------	-----------	-------------	-------------

2019-11-22

	Befolkning	befolkning	kronor per timme
Västervik	36 550	21 500	20
Örnsköldsvik	56 150	33 000	20
Värnamo	34 250	19 700	15
Ystad	29 900	19 500	14
Piteå	42 100	23 300	13
Landskrona	45 400	33 000	12
Nyköping	56 500	38 500	12
Alingsås	40 600	27 300	10
Enköping	43 900	23 500	10
Falkenberg	44 300	24 700	10
Hudiksvall	37 400	16 300	10
Karlshamn	32 200	20 400	10
Mariestad	24 300	16 300	10
Trelleborg	44 600	30 400	10
Ängelholm	41 900	28 300	10
Eslöv	33 400	19 600	7
Hässleholm	52 000	19 600	7
Motala	43 500	31 400	6
Falköping	33 100	17 800	0 – P-skiva
Härnösand	25 200	18 600	0 – P-skiva
Katrineholm*	34 200	24 300	0 – P-skiva
Köping	26 100	18 900	0 – P-skiva
Ljungby	28 400	16 100	0 – P-skiva
Nässjö**	31 300	18 400	0
Sandviken	39 200	25 500	0 – P-skiva
Strängnäs	35 200	14 300	0 – P-skiva
Vänersborg	39 500	23 500	0 – P-skiva

Tabell 16. Maxparkeringstaxa på centrala parkeringar i kommuner med jämförbart invånartal i kommunen och huvudorten. Den gula färgen markerar när hela kommunen eller huvudorten har en större befolkningsmängd än Enköping.

*Kommer att införa parkeringsavgifter. ** Nässjö är den enda kommun i listan där de flesta parkeringar i centrum varken har avgiftsplikt eller parkeringsskiva.

8.8 Pendlarparkering i andra kommuner

Vad gäller avgifter används olika lösningar:

- Huddinge, Haninge och Upplands-Bro har infört avgifter bara för de som inte har månads- eller årsbiljett hos SL. Detta för att undvika att de som bor eller arbetar nära stationen använder pendlarparkeringen.

2019-11-22

- I Sollentuna och Upplands Väsby kostar det 20 kronor för varje 12-timmars period oavsett om man åker vidare med kollektivtrafiken. På deras webbsida förklarar de att de flesta som bor i kommunen har kort avstånd till en station, att det finns bra möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt till tåget. De skriver också att avgiften medför att pendlarparkeringarna i större utsträckning finns tillgängliga för de med högst behov av en kombinationsresa, det vill säga de med längst avstånd till stationen.
- I Södertälje får man parkera gratis vid Östertälje pendlarparkering men det kostar 15 respektive 13 kronor per timme för att parkera vid Södertälje Centrum respektive Södertälje Syd. Pendlarparkeringskortet kostar 640 kr/månad och gäller bara vid Södertälje Syd.

Utanför Stockholms län är det Knivsta och Strängnäs som har avgiftsbelagda pendlarparkeringar:

- I Knivsta kostar det 25 kronor/dygn. Det finns också två olika månadskort med olika priser beroende på vilka tider på dygnet står bilen parkerad. De kostar 375 respektive 575 kronor. Knivsta har också avgiftsfria pendlarparkeringar som ligger några hundra meter bort från stationen.
- I Strängnäs kostar det 25 alternativt 35 kronor per dygn att parkera vid stationen, beroende på om man parkerar utomhus eller inomhus. Det finns möjlighet att köpa ett månadskort som kostar 400 kronor. Som Knivsta har Strängnäs också avgiftsfria pendlarparkeringar som ligger några hundra meter bort från stationen.

Västerås och Eskilstuna har ingen pendlarparkering för de som kombinerar bil och tåg, men det går att köpa månadsbiljetter för de parkeringar som ligger nära stationerna. Den kostar 900 kronor i Västerås och 500 kronor i Eskilstuna.

8.9 Felparkeringsavgifter

I tabell 17 presenteras de felparkeringsavgifter som tillämpas i kommuner som liknar Enköping i storlek.

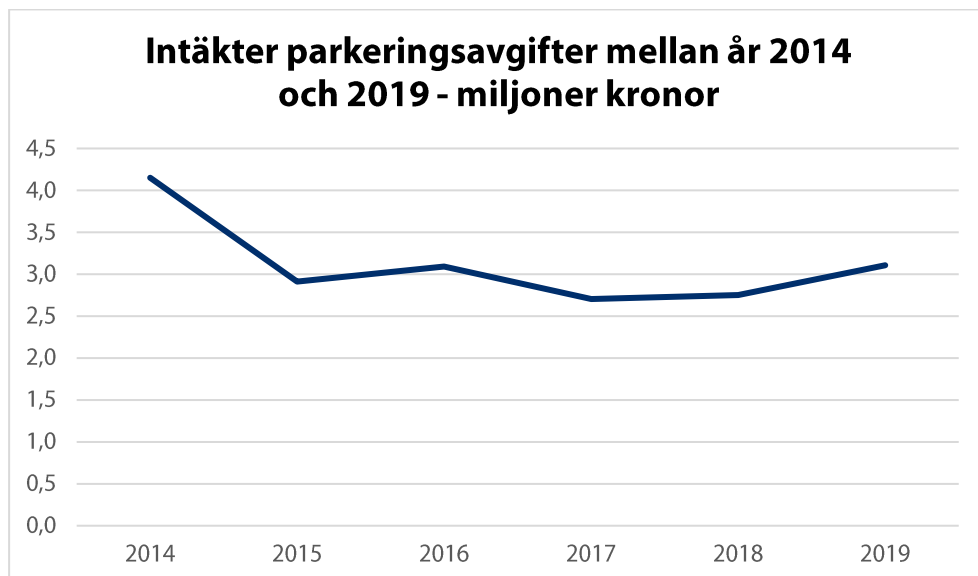
Kommun	Lägst felparkeringsavgift	Högst felparkeringsavgift
Alingsås	400	1 000
Enköping	400	700
Falkenberg	400	1 000

Falköping	500	1 000
Hallstahammar	500	1 200
Håbo	400	1 000
Härnösand	500	700
Hässleholm	400	1 000
Karlshamn	300	1 000
Katrineholm	400	700
Knivsta	600	900
Mariestad	500	1 000
Nyköping	500	900
Strängnäs	400	700
Västervik	200	300
Ystad	500	900
Ängelholm	400	700
Örnsköldsvik	400	700

Tabell 17. Felparkeringsavgifter i jämförbara kommuner, lägst och högst felparkeringsavgifter. Orange färg betyder lägre taxa än Enköping, blå färg betyder högre taxa än Enköping och svart färg betyder samma taxa som i Enköping.

8.10 Intäkthistorik

Intäkter från parkering, exklusive felparkeringsavgifter, har legat runt 3 miljoner kronor per år sedan 2015. Parkeringen på Stora Torget, på Kungsgatan mellan Stora Torget och Rådhusgatan samt parkeringen på Gustav Adolfs plan blev avgiftsfri i slutet av år 2014. År 2014 var intäkterna runt 4 miljoner, vilket betyder att parkeringsintäkterna minskade med cirka 30 procent mellan 2014 och 2015. Se figur 20.



Figur 20. Intäkter från parkeringsavgifter mellan år 2014 och 2019. Statistik för år 2019 baseras på statistik för perioden januari – augusti och på prognos för perioden september – december.

Dessa siffror visar att det finns betalningsvilja hos de som besöker centrum eftersom många valde att åka bil till centrum och parkera på avgiftsbelagda parkeringar. Detta är i linje med forskningen om att parkeringsavgifter inte har påverkar på centrum som besöksmål.



www.enkoping.se