

## Resecentrums pendelparkering

### Analys och förslag på ny parkeringsreglering



Fotograf: Isabell Eklund

# Innehåll

Introduktion .....	3
Nuläge .....	3
Beskrivning av pendlarparkeringar.....	3
Inventeringsarbete .....	4
Var bor de som parkerar på pendlarparkeringen? .....	4
Jämförelse med inventering år 2019.....	5
Framtid.....	6
Älvdansen .....	6
Stationsstaden .....	6
Befolkning och pendling ökar .....	6
Förslag på ny reglering .....	7
Möjliga lösningar .....	7
Förslaget .....	8
Förslag på reglering .....	8
Uppskattning av effekter på beläggingsgrad .....	8
Tidsplan för införandet .....	9
Förslagets effekter på stadens utveckling .....	9
Bilaga 1.....	11
Bilaga 2 .....	13

## Introduktion

Pendlarparkeringen vid Enköpings resecentrum uppfyller en viktig funktion för de som bor i kommunen och pendlar med tåg eller buss till andra orter, särskilt till Stockholm, Västerås och Uppsala. Enköping är en snabbt växande kommun då antalet invånare och arbetstillfällen ökar, inte minst i närheten av resecentrum.

Pendlarparkeringen används idag till flera olika ändamål utöver pendling. Pendlarparkeringen används bland annat som boendeparkering och som parkering vid arbetsplatser. När områden runt omkring resecentrum utvecklas är det fler och fler som använder pendlarparkering av andra syften än för pendling. Detta medför att pendlarparkeringen bör regleras så att den används av de som behöver ta sig med bil till resecentrum för att åka vidare med tåg eller buss. Pendlarparkeringen används idag även som mötesplats för bilburna individer som orsakar nedskräpning, buller och stör boende i närliggande bostäder.

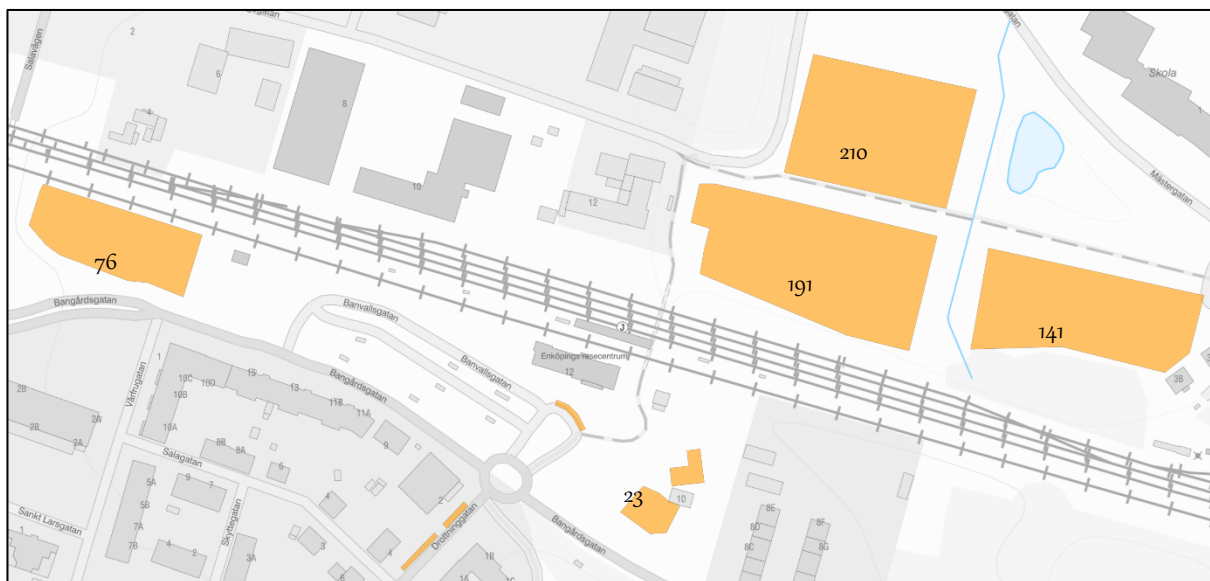
## Nuläge

### Beskrivning av pendlarparkeringar

I dagsläget finns det 641 parkeringsplatser (exklusive parkeringsplatser för rörelsehindrade) som ligger på Enköpings kommuns mark i anslutning till Enköpings resecentrum. Se figur 1. Dessa parkeringar är fördelade som följer:

- 542 platser på resecentrums norra sida, mot Myran-området, fördelade på tre ytor som har 210, 191 respektive 141 platser,

- 99 platser på resecentrums södra sida, 76 av dem väst om bussterminalen och 23 av dem vid cykelgaraget fördelade på två



mindre ytor.

Figur 1. Parkeringsplatser vid resecentrum.

## Inventeringsarbete

Måndag den 6e och tisdag den 7e februari 2023 gjorde trafik- och mobilitetseneten en inventering av alla parkeringsplatser vid resecentrums pendllarparkering som är avsedda för pendlare. Inventeringen ägde rum mellan ungefär kl 9:00 – 11:00.

Den 6e februari fanns vid inventeringstillfället 450 parkerade bilar och den 7e februari fanns det 476 parkerade bilar.

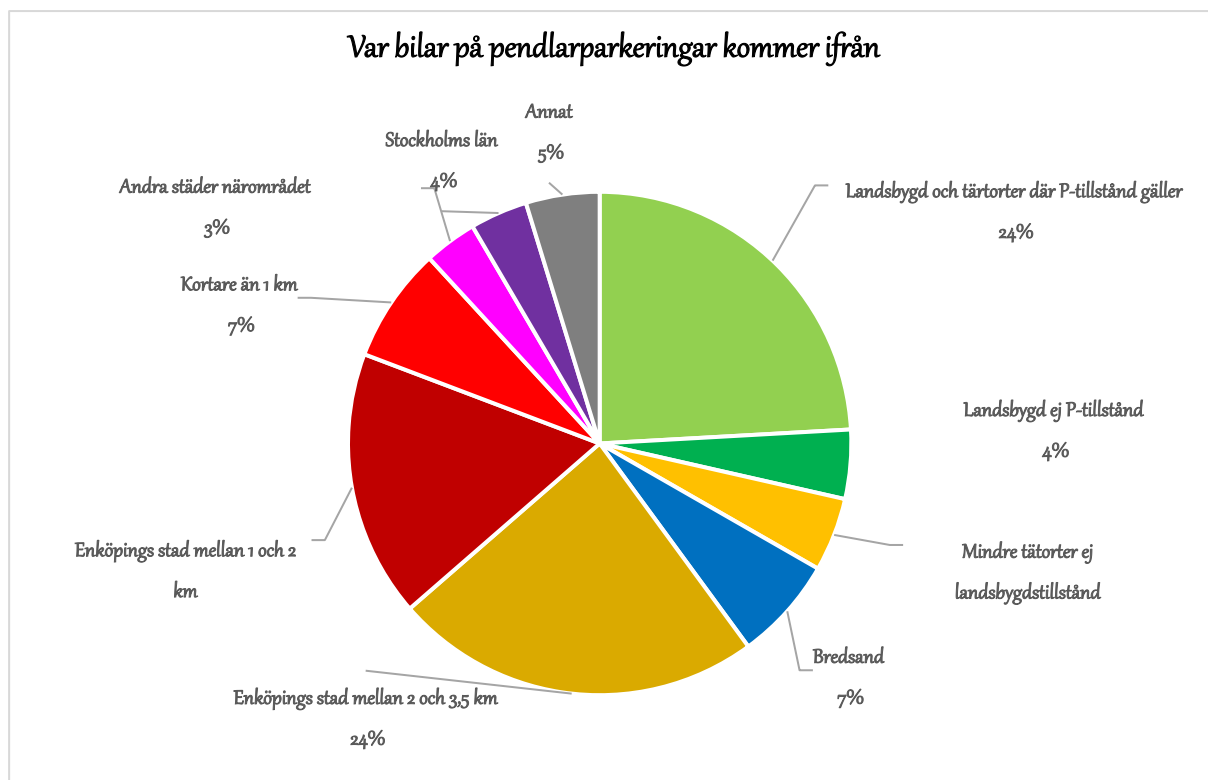
Beläggingsgraden var därför 70 procent den första dagen och 74 procent den andra dagen. Se tabell 1.

Dag	Antal bilar	Beläggingsgrad
Måndag 6 februari 2023	450	70 %
Tisdag 7 februari 2023	476	74 %

Tabell 1. Beläggingsgrad och antalet parkerade bilar vid resecentrums pendllarparkering vid inventeringstillfällena.

## Var bor de som parkerar på pendlarparkeringen?

Under inventeringstillfällena skrevs bilarnas registreringsnummer ner. Analysen visar att de som parkerar på pendlarparkeringar främst är personer som bor i Enköpings kommun. Dock har många som ställer bilen på pendlarparkering kort avstånd till resecentrum. Se figur 2.



Figur 2. Data på var de bilägarna till bilar på pendlarparkeringar kommer ifrån. Sammanslagning av data från båda inventeringstillfällena.

Cirka 25 procent av de som parkerar på resecentrums pendlarparkeringar bor på landsbygden eller i någon av Enköpings mindre tätorter där kollektivtrafikens utbud saknas eller inte är tillräckligt. Kollektivtrafikens utbud anses var otillräckligt när det finns mindre än 10 avgångar per riktning per dag inom en kilometer från bostaden. Dessa mindre tätorter är exempelvis Haga och Lillkyrka. De som inte har ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik får ansöka om ett landsbygdstillstånd. Landsbygdstillståndet kan man ansöka hos kommunen och ger rätt att köpa billiga månadsbiljetter för att parkera på utpekade parkeringar i centrala Enköping.

Cirka 5 procent av de som parkerar på resecentrums pendlarparkeringar bor i en mindre tätort med god eller relativt god kollektivtrafik till och från Enköpings resecentrum. Dessa tätorter är Örsundsbro, Hummelsta, Grillby, och Fjärdhundra. Som minst finns det 15 avgångar i vardera riktning mellan dessa orter och Enköpings resecentrum på vardagar.

Cirka 5 procent bor på landsbygden men i närheten av en hållplats med god eller relativt god kollektivtrafik (mindre än 1 km gångavstånd) till och från Enköpings resecentrum.

Det är ungefär 7 procent som förmodligen använder pendelparkeringen som boendeparkering eftersom dessa bilar tillhör personer som är folkbokförda på en adress mindre än kilometer från stationen, de flesta på Älvdansen.

Cirka 17 procent av bilister har kort avstånd till stationen, mellan 1 och 2 km, vilket för de allra flesta får anses vara gång- och cykelavstånd. Ytterligare 25 procent bland de som parkerar på resecentrums pendelparkeringar bor i staden och har mellan 2 och ungefär 3,5 km till resecentrum, vilket anses vara ett relativt kort cykelavstånd. Bilar som tillhör personer som är folkbokförda i Bredsand utgör cirka 7 procent av pendelparkeringens bilar.

Det finns även en viss andel bilar som tillhör personer som kommer från andra städer eller som är företagsbilar som inte går att koppla till en fysisk person. Cirka 7 procent är bilar som tillhör personer som bor i närliggande kommuner eller i Stockholms län. Sannolikt använder dessa bilister pendelparkering som arbetsplatsparkering. Cirka 5 procent är bilar som är registrerade hos personer i övriga Sverige eller är företagsbilar som inte går att koppla till en fysisk person.

### **Jämförelse med inventering år 2019**

Den inventering som gjordes på pendelparkeringen år 2019 visade att många av de parkerade bilar tillhörde personer folkbokförda i centrala Enköping och har endast en eller två km till resecentrum. Beläggningsgraden låg på liknande nivå som senaste inventeringen år 2023, runt 75 procent. Andelen bilar som då tillhörde personer folkbokförda inom 500 meter från pendelparkeringarna var då 10 procent, högre än 2023:s inventering. Dock fanns det då inte nattförbud på pendelparkeringen söder om järnvägen och många boende på södra sidan av järnvägen parkerade där.

Nu när Älvdansen har byggt ut är i stället den östra delen av pendelparkeringen som används som boendeparkering av personer som bor i Älvdansen. Både pendelparkeringar på södra och på norra sidan av järnvägen verkar användas även som parkering vid arbetsplats, lika som 2019. Dock år 2023 är det fler bilar som tillhör elever och personer som arbetar på Kunskapsskolan som står på pendelparkeringens östra delar.

# Framtid

## Älvdansen

Den 1a februari 2023 trädde parkeringsförbud längs med alla gator inom Älvdansen i kraft och det finns risk att fler boenden i Älvdansen kommer att ställa sig på pendlarparkeringen för att undvika betala för en plats på den egna fastigheten. Förvaltningen förväntar sig därför att fler bilar som tillhör boende kommer att parkeras på pendlarparkeringen till följd av denna ändring.

Älvdansen är en stadsdel där bostadsbyggande pågår och inflyttning i de färdigställda husen pågår. Detta innebär ett ökat tryck på pendlarparkeringen.

Enligt lagen är parkering fastighetsägarens ansvar och i detaljplanen för Älvdansen finns möjlighet för fastighetsägarna att anlägga fler parkeringsplatser längs med områdets västra och norra gräns. Detta innebär att boende i Älvdansen som äger en bil kan komma att erbjudas en plats. Vid införande av nya parkeringsregler på pendlarparkering som kan begränsa möjligheter till boendeparkering ska Älvdansens boende därför kontakta sin respektive fastighetsägare om man har behov av boendeparkering.

## Stationsstaden

Från och med 2025 kan det komma att byggas många nya bostäder och verksamheter på norra sidan av resecentrum. Denna omvandling av resecentrum har fått namnet Stationsstaden och den kan möjliggöra cirka 600 nya bostäder under etapp 1. Avsaknad av reglering på pendlarparkering kan hindra stationsstadens utveckling då fastighetsägarna inte kommer att kunna hyra ut parkeringsplatser till de boende då pendlarparkering blir attraktivare för boendeparkering.

Pendlarparkeringen behöver därför regleras för att säkerställa att det finns lediga platser för de som pendlar med tåg eller buss från resecentrum.

Under senare etapper planeras det för en mobilitetsanläggning på pendlarparkeringen för att ersätta markparkering med parkering i flera våningar. Antalet parkeringar som skulle rymmas i denna parkeringsanläggning kan fastställas i ett senare skede.

Mobilitetsanläggningen kan genom att byggas med parkeringsdäck i flera plan rymma samma antal parkeringsplatser som idag finns på pendlarparkeringen på norra sida av resecentrum. Det finns även en flexibilitet att med våningsantal öka eller minska utbudet beroende på behov.

## Befolkning och pendling ökar

Enköping är en växande kommun. Mellan åren 2018–2021 låg befolkningsökningen i Enköpings kommun på cirka sju procent.

Prognoser visar på en fortsatt befolkningsökning.

Det är också fler personer som bor i kommunen men arbetar på andra orter och denna trend med att jobba i andra kommuner och ha längre pendling verkar inte avstanna: mellan 2011 – 2021 var ökningen av personer som bor i Enköping men arbetar i andra kommunen på 25 procent. Bara under perioden 2018 – 2021 var ökningen på 10 procent, vilket är en snabbare ökning än befolkningsökningen.

## Förslag på ny reglering

Pendlarparkeringen bör få en reglering som begränsar boendeparkering, som säkerställer att det finns plats för de som behöver ta sig med bil till resecentrum för att åka vidare med tåg och buss. Regleringen bör också vara lätt att förstå och göra pendling smidigt. I bilaga 2 redovisas en omvärldsbevakning på hur andra städer i liknande storlek som Enköping och som inte ligger i en storstadsregion arbetar med pendlarparkeringar.

## Möjliga lösningar

- Nattparkeringsförbud: Det är effektivt för att förhindra boendeparkering. Påverkar de som pendlar och jobbar nattskift samt de som behöver åka på resor med övernattnig.
- Tidsbegränsning 24 timmar: Det kan begränsa parkering på helger och kan skapa bättre rulljangs på måndag. Denna reglering bedöms ha liten effekt för att förhindra boendeparkering. Det blir däremot svårt för de som behöver göra resor som kräver övernattnig. Parkeringsövervakning kan vara svår (ventillkontroller).
- P-skiva: P-skivan bör inte användas för reglering som möjliggör parkering längre än sex timmar.
- Kostnadsfri p-biljett: Denna lösning innebär att parkörer kan lösa ut en biljett utan betala avgift. Detta skapar förvirring för parkörer, extra kostnader i avtal med p-appar och p-automater och boende kan också lösa ut biljett.



- Besöksparkering: Boende i närheten får inte parkera. Detta är svårt att kommunicera och det är inte lätt att definiera vem som är boende i relation till pendlaparkeringen. Denna lösning skulle göra det mycket svårt att sätta upp en fungerande och effektiv parkeringsövervakning.
- Avgift endast dagtid: Detta bedöms ha liten påverkan på boenden i närheten. Det blir dessutom svårt att definiera vad som är "dagtid" då resecentrum trafikeras av kollektivtrafik fram till sent på kvällen (kl 1 på natten) och tidigt på morgonen (från kl 4).
- Avgift 24 timmar alla dagar: Denna lösning är den som har störst effekt för att minska pendlaparkeringens beläggningsgrad och begränsa boendeparkering. Nackdelen är att avgiften betalas även de dagar och tider när beläggningsgraden är låg. Denna lösning gör inga skillnader mellan de som bor i närheten samt mellan pendlare som har olika förutsättningar för att ta sig till resecentrum.
- Avgift nattetid: Liksom nattförbud kan denna lösning begränsa möjligheter till pendling för de som arbetar nattetid och det kan vara svårt att definiera avgiftstiden då resecentrum trafikeras av kollektivtrafik fram till sent på kvällen (kl 1 på natten) och tidigt på morgonen (från kl 4). Lösningen bedöms effektiv för att begränsa boendeparkering.
- Pendlartillstånd: Denna lösning innebär att endast de som bor på ett visst avstånd från resecentrum och längre ifrån det kan få ett tillstånd. Tillståndet kan vara avgiftsfritt eller kan ha en kostnad. Dock ska denna lösning kompletteras med andra åtgärder, som tids- eller avgiftsreglering, för att begränsa boendeparkering. Denna lösning skapar kostnader för kommunen i form av tillståndens hanteringstid i alla de fall ansökningsprocessen kräver manuell hantering eller när tillståndsinnehavare behöver göra någon ändring.

## Förslaget

En kombination av pendlartillstånd och avgiftsreglering bedöms ha störst effekt för att underlätta parkering för pendlare även i framtiden samt begränsa boendeparkering utan att förbjuda parkering för vissa grupper eller under vissa tider. De kostnader som kommunen får i form av handläggningstid för tillstånden ska täckas av parkeringsavgifter.

## Förslag på reglering

Förslag på tillstånd och avgifter är följande:

- Avgiftsfri parkering för innehavare av landsbygdstillstånd. Pendlare med landsbygdstillstånd behöver ingen landsbygdstillstånd till skillnad mot att parkera i centrala Enköping. Landsbygdstillstånd är redan etablerat i Enköpings kommun.
- Införa ett avgiftsfritt pendlartillstånd för de som bor längre än 1 kilometer från resecentrum. Med pendlartillstånd kan innehavaren köpa en 30-dagars pendlarbiljett.
- Dygnbiljett för alla utan landsbygdstillstånd eller pendlarbiljett.

## Uppskattning av effekter på beläggningsgrad

Baserat på 2023:s inventering har följande uppskattning tagits fram, med ett osäkerhetsspann mellan en minskning i enlighet med rådande forskning och ett 25 procent lägre scenario.

- Minskning mellan 50 till 75 procent av de som bor mindre än 1 km från resecentrum.
- Minskning med 25 till 50 procent av de som bor mellan 1 och 2 km från resecentrum.
- Minskning med 15 till 25 procent bland de som bor mellan 2 och 3,5 km från resecentrum.
- Minskning med 5 till 10 procent bland de som bor utanför staden och har tillgång till god eller relativt god kollektivtrafik.
- Minskning mellan 25 och 50 procent bland de som bor i andra städer.

Vid ett scenario som här benämns som "1" där parkeringsavgifter har en effekt som är i linje med rådande forskning skulle det leda till att cirka 345 bilar kommer att parkera på pendlarparkeringen. Vid ett scenario som här benämns som "2" med en lägre effekt än rådande forskning skulle antalet bilar på pendlarparkeringar bli 402.

Dessa uppskattningar baseras på rådande forskning som visar på en minskning på ungefär 25 procent av bilåkandet vid införande av parkeringsavgifter. Forskning och befintliga studier brukar ha som dataunderlag städer som är större än Enköping där utbudet av kollektivtrafik kan vara lite större. Effekten av införande av parkeringsavgifter varierar också beroende på avgiftens storlek. Vid ändring av parkeringsregler i centrala Enköping blev utfallet som förväntat, vilket var ett scenario med en liten mindre effekt jämfört med forskning inom området.

I bilaga 1 (figur 3) visas hur det idag ser ut på resecentrums pendlarparkeringar under en vanlig vardag (cirka 475 bilar), scenario 1 (figur 4) och scenario 2 (figur 5).

## Tidsplan för införandet

De nya parkeringsreglerna föreslås gälla från och med 1 januari 2025. Dessa nya taxor kan ingå i kommunfullmäktiges årliga beslut om taxor och avgifter. Det ska vara möjligt att ansöka om ett pendlarparkeringskort samt köpa en 30-dagars pendlarbiljett från och med 1 december 2024.

Minst en parkeringsautomat ska finnas strategiskt placerad vid resecentrum innan den 1 januari 2025.

En kommunikationsplan ska tas fram för att informera allmänheten om de nya reglerna. Särskilda insatser bör göras för att informera de som idag parkerar på pendlarparkeringen.

## Förslagets effekter på stadens utveckling

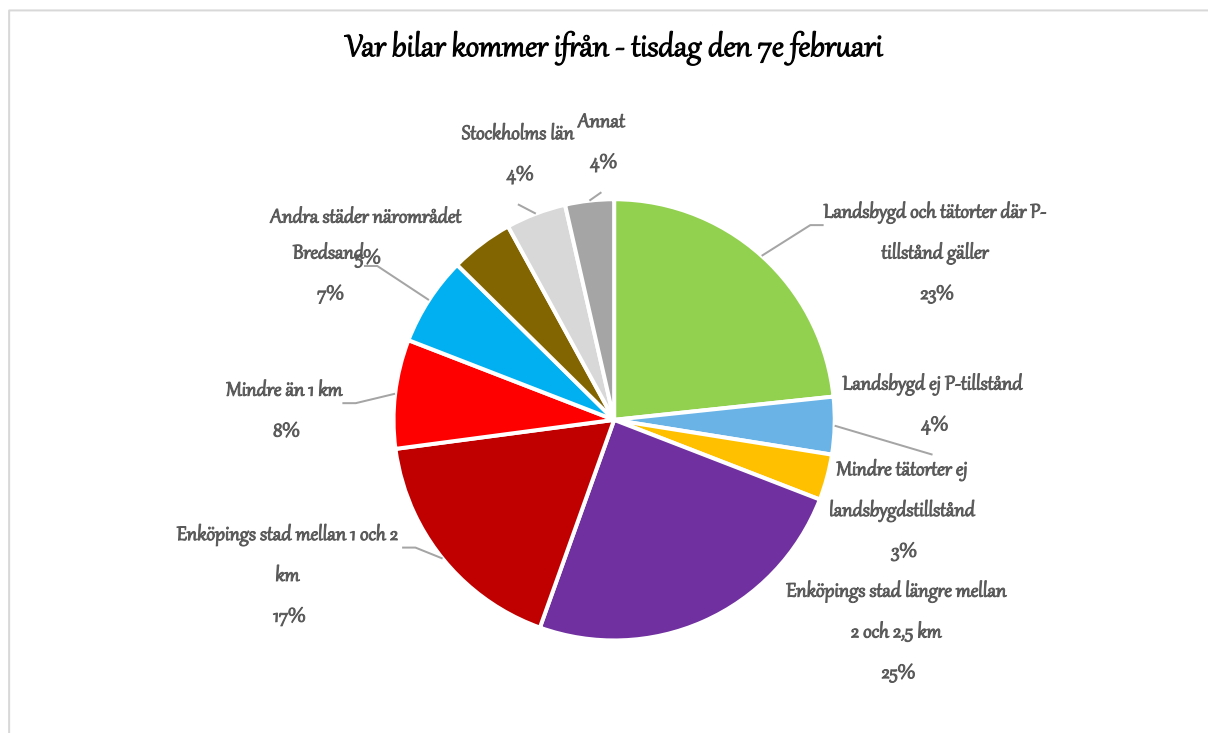
Parkeringsreglering på pendlarparkeringarna blir en viktig förutsättning för de exploatörer som kommer att utveckla Stationsstaden och som kommer göra investeringar i egna mobilitetshus. Är kommunens pendlarparkering fortsatt oreglerad i detta skede kommer det ställa till med problem både för exploatörerna och kommunen. Kommunen kommer ha boendeparkering på pendlarparkeringen

Den föreslagna regleringen visar på att den skulle möjliggöra fortsatt smidig pendling för de som inte har tillgång till bra kollektivtrafik utan att erlagga någon parkeringsavgift samt denna reglering gör det mindre attraktivt att använda pendlarparkering för andra ändamål än pendling från resecentrum. Denna reglering möjliggör fortsatt parkering för alla och övriga pendlare som bor i staden eller längs med ett kollektivtrafikstråk kan förmånligt genom månadsbiljett använda pendlarparkeringarna, men en del av dessa, särskilt de som har nära till resecentrum eller stadsbussar, kan cykla eller åka stadsbuss istället för bil för anslutningsresan.

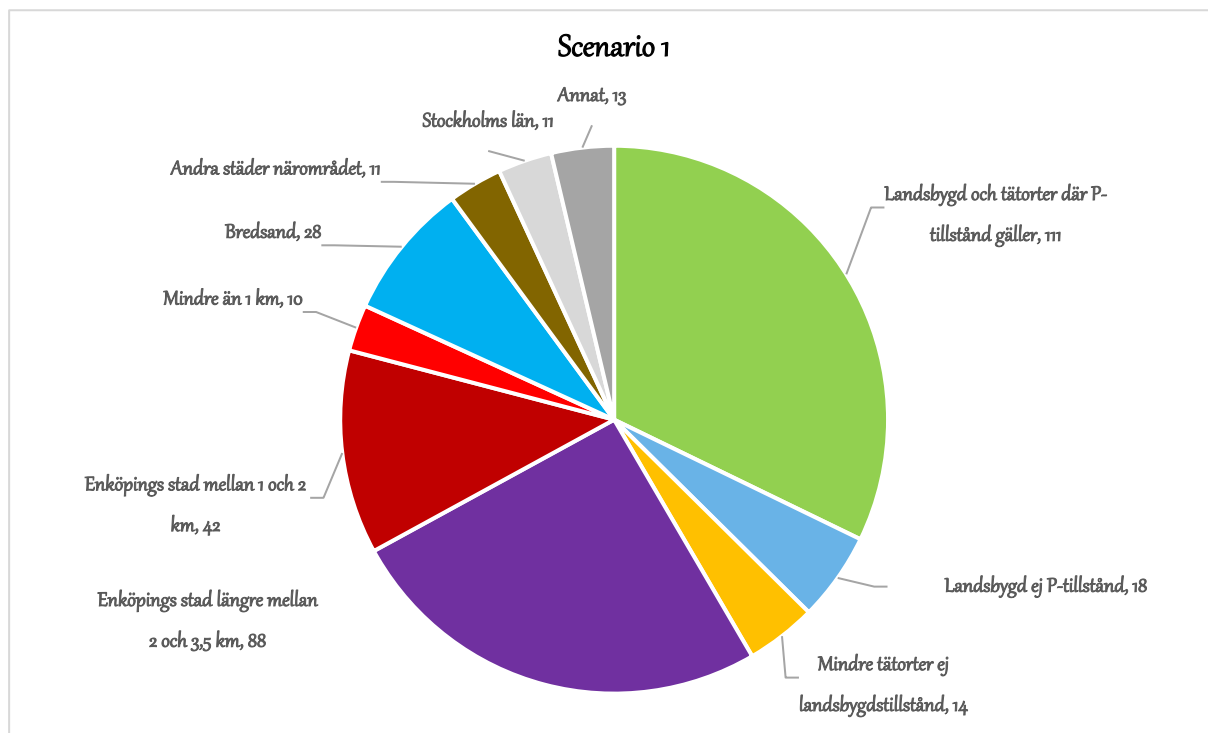
Den nya regleringen får även en främjande effekt för stadsbusslinjenätet och för användning av cykel för resor till och från resecentrum eftersom en del av de som idag åker bil till pendlarparkering skulle välja att cykla eller åka stadsbuss dit. Om man åker UL:s regionbussar får man använda samma biljett för att åka stadsbussar. Om man åker SJ:s tåg med månadsbiljett får man även åka med alla UL:s bussar och ankomststationens lokaltrafik om man betalar något mer per månad (i dagsläget är påslaget 250 kr i månaden för sträckan Enköping - Stockholm). Detta kan på sikt kan skapa ökat underlag för ökad turtäthet av stadens busstrafik, från dagens 30-minuters trafik till 15-minuters trafik, vilket är Region Uppsalas ambition för framtida stadsbusstrafik i Enköping.

Den nya regleringen gör det också att pendlarparkeringen i mindre grad används som mötesplats av bilburna individer, vilket minskar nedskräpning och störande buller för de som bor i närheten samt det skapas mer trygghet för de som vistas där.

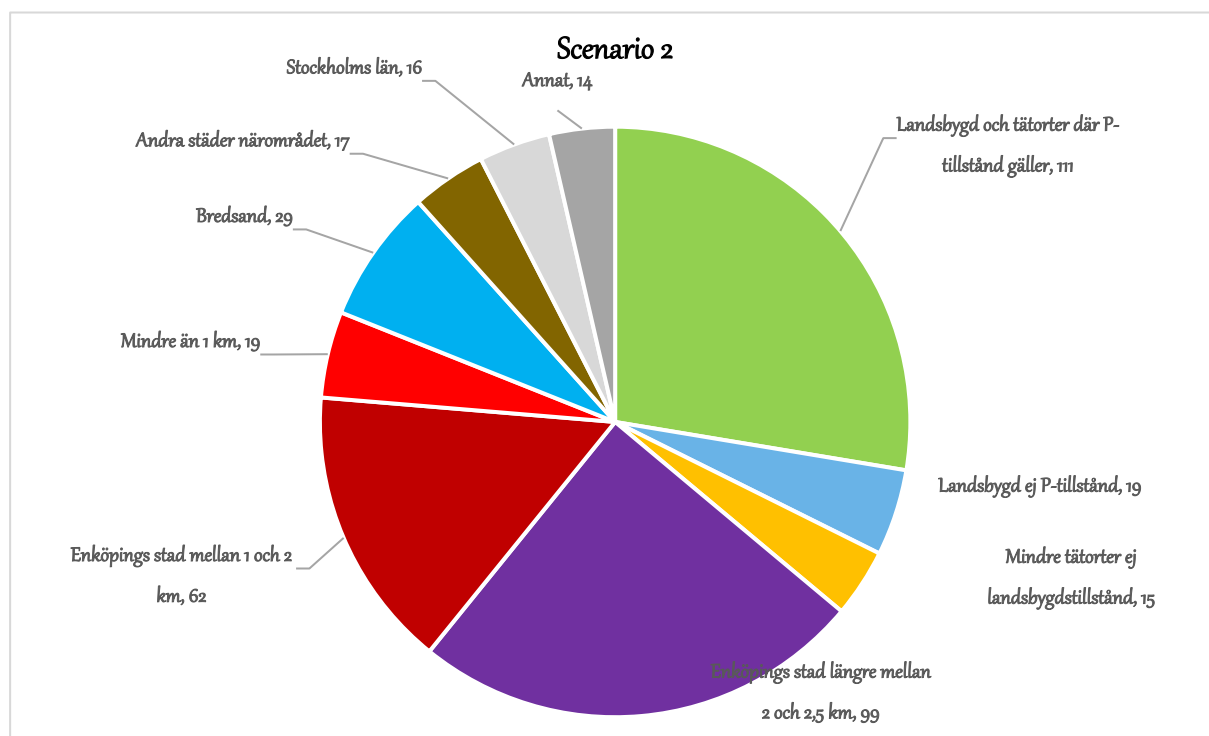
## Bilaga 1



Figur 3. Data på var de bilägarna till bilar på pendelparkeringar kommer ifrån. Data från tisdag den 7e februari. Antalet bilar visas.



Figur 4. Uppskattat antal bilar, scenario 1.



Figur 5. Uppskattat antal bilar, scenario 2.

## Bilaga 2

Röd färg visar kommuner som har större befolkning än Enköping i hela kommunen och/eller i centralorten.

Kommun	Invånare kommun	Invånare centralort	Resecentrum	Kommentar
Skellefteå	75 300	36 400	30/50 dygn (vinter: motorvärmare)	
Varberg	68 200	36 300	120 kr/dygn	
Karlskrona	66 800	36 900	Ingen pendelparkering	
Norrtälje	65 800	22 000	Ingen pendelparkering	
Visby	61 000	25 000	Ingen pendelparkering	
Falun	59 900	39 500	0 eller 20 kr/dygn	600 P-platser med eller utan dygnsavgift + 250 med timavgift
Nyköping	58 200	38 800	10 kr/tim eller 450 kr/månad	Pendlarparkering vid busstation i industriområde
Skövde	57 600	39 600	185 kr/dygn (privat parkering)	
Uddevalla	57 300	35 900	65 kr/dygn – 250 kr vecka	
Örnsköldsvik	55 600	33 400	250	
Hässleholm	52 400	19 400	4kr/tim eller 0 (500 m från stationen)	
Kungälv	49 600	27 000	0	Pendlarparkering ligger i utkanten av tätorten Kungälv
<b>Enköping</b>	<b>48 000</b>	<b>26 000</b>	0	
Landskrona	47 300	33 500	0	Stationen ligger vid åkermark, inga bostäder
Trelleborg	46 900	30 800	Privat P (100 kr/dygn - 500vecka)	
Ängelholm	44 600	29 500	60 kr/dygn - 200 kr/vecka - 500 kr/mån	
Falkenberg	44 300	28 800	0	Stationen är i utkanten av staden
Motala	43 800	31 300	100 kr dygn - 300 kr/månad	
Piteå	42 400	23 900	15kr/tim - 30 kr/dygn	
Alingsås	42 300	27 400	Delvis gratis delvis P-hus 40 kr/dygn	
Lidköping	40 500	23 700	0	
Vänersborg	40 100	24 600	0	
Sandviken	39 000	25 300	0 (busstation)	

Strängnäs	38 000	14 800	25/30 kr dygn eller 300/400 kr mån	Parkering både utomhus och i P-hus
Hudiksvall	37 600	16 600	45kr/dygn 200/krvecka 750/krmånad	
Västervik	36 600	21 500	350 kr/mån	Resecentrum ligger vid stadskärnan
Värnamo	34 700	19 800	30 kr/dygn	
Eslöv	34 700	19 800	28 kr/dygn eller 350 kr/mån	Resecentrum är nära centrum
Katrineholm	34 400	24 500	0	P-hus i närheten har avgift
Falköping	33 200	17 900	0	
Karlshamn	32 100	20 200	1kr/tim	
Ystad	31 900	20 200	20 kr/dygn eller 520 k/mån	
Nässjö	31 900	18 500	5 kr/dygn - 200 kr/vecka - 450 kr/mån	Privat parkering resecentrum
Karlskoga	30 400	27 400	0	
Ljungby	28 500	16 100	0	
Boden	28 100	16 800	0	
Höganäs	28 100	16 000	0	
Oskarshamn	27 000	18 900	85/100 kr dygn eller 400/500 kr vecka	Inte riktigt en pendlaparkering
Staffanstorps	26 900	16 200	Ingen pendelparkering	
Köping	26 100	18 700	0	
Mariestad	25 800	16 600	0	
Härnösand	24 800	18 500	Ingen pendelparkering	
Kristinehamn	24 000	18 600	0	Pendlarparkering i utkanten av centrum, industriområde
Avesta	22 900	16 300	0	
Kumla	22 500	17 300	0	
Kiruna	22 400	16 400	0	