

# Parkeringspolicy

## för Enköpings stad fram till 2040



Foto: Mostphoto

Ärendenummer

TF2017/883

KS2017/370

Dokumenttyp:  
Policy

Beslutad av:  
Kommunfullmäktige

Gäller f.om.  
12 december 2017

Gäller för:  
Kommunstyrelsen och  
Tekniska nämnden

Ansvarig funktion:  
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Reviderad  
-



Foto: Mostphoto

## Innehåll:

Bakgrund och inledning	4
Nulägesbeskrivning	5
Mål fram till 2040	8
Strategier	9
- Tids- och avgiftsreglering	9
- Periodmärken/P-skiva	10
- Parkeringstal för bil och cykel	10
- Flexibla parkeringstal för bil	10
- Attraktiva cykelparkeringar i goda lägen	11
- Samlade av parkering i centrums utkant	11
- Kommunala parkeringsköp	13
- Gynnande av förnybara drivmedel	13





## Bakgrund och inledning

För att utveckla Enköpings stad och på ett hållbart sätt möta dagens och framtidens utmaningar har behovet av en parkeringspolicy identifierats. Nedan beskrivs vad policyn syftar till och hur den påverkar andra planer och projekt i kommunen.

Enköping är en stad som växer och befolkningsökningen förväntas pågå under många år framöver. För att möta framtidens utmaningar tar kommunen fram en ny fördjupad översiktsplan för staden (FÖP för Enköpings stad).

Under arbetet med FÖP har ett antal frågor och förutsättningar identifierats som viktiga för den fortsatta planeringen av staden. Två av dessa är trafikfrågor och parkeringsfrågor. Utifrån detta tas därför en trafikstrategi och denna parkeringspolicy fram parallellt med arbetet med ny fördjupad översiktsplan för staden.

### Policyns status och användningsområde

Parkeringspolicyn är en fördjupad del av trafikstrategin och delar och driver mot samma övergripande mål. I trafikstrategin återfinns indikatorer för uppföljning av hela transportsystemet. För en bättre

helhetsuppföljning sker därför uppföljningen av parkeringspolicyn tillsammans med trafikstrategins uppföljning. Policyn bör ses över och eventuellt revideras minst en gång per mandatperiod.

Parkeringspolicyn medverkar även till att uppnå målen för stadens utveckling som beskrivs i ny plan för Enköpings stad.

Parkeringspolicyn är inte bara en fördjupning och ett underlag till andra dokument utan kan fungera som ett fristående strategiskt dokument och kan vara vägledande i andra projekt och utvecklingsfrågor.

### Policyns syfte

Strategierna och insatsområdena i parkeringspolicyn ska skapa en tydlig inriktning och visa vilka prioriteringar som behövs för att det fortsatta arbetet med parkeringsplanering ska ligga i linje med kommunens vision och strategiska mål.



Foto: Meshphoto

## Nulägesbeskrivning

I detta avsnitt redovisas en sammanfattning av den parkeringsutredning som togs fram 2015 och som har legat till grund för framtagandet av mål och insatsområden för parkering.

### Cykelparkering

Utbudet och kvaliteten på cykelparkeringen i Enköping stad varierar. Generellt upplevs resecentrum vara välförsett med cykelparkering (väderskydd, belysning, relativt goda möjligheter att låsa fast ramen), medan det är brist på cykelparkering i centrum och på Myran-området.

Lekplatser och skolor är utpekade fokusområden för kommunens arbetet med cykelparkering.

Vid följande platser finns cykelparkering för att möjliggöra vidare färd med annat trafikslag:

Resecentrum	200 platser: 40 norr och 160 söder om järnvägen
Gustav Adolfs plan	180 platser
Motorgården:	60 platser
Granitgatan	40 platser

Övriga större samlade cykelparkeringar:

Target	60 platser
Idrottshuset	150 platser
Bahcohallen	40 platser
Enavallen	100 platser

### Bilparkering

Besöksparkeringen i centrala Enköping är reglerad med tid och avgift enligt nedan:

- Max 1 tim / Avgiftsfri / 8-18 (8-15)
- Max 30 min / 10 kr/tim / 8-18 (8-15)
- Max 3 tim / 10 kr/tim / 8-18 (8-15)
- Max 12 tim / 10 kr/tim / 8-18 (8-15)
- Max 12 tim / Avgiftsfri
- Max 24 tim / 5 kr/tim / 8-18 (8-15)
- Max 3 tim / 10 kr/tim / 8-22

Parkeringen kan betalas per timme eller med så kallade periodmärken som finns att köpa för 3 månader (330 kr), 6 månader (550 kr) och 12 månader (990 kr).

Den nuvarande parkeringssituationen i de centrala delarna av Enköping finns mer detaljerat redovisad i parkeringsutredningen från 2015. Resultaten från denna utredning visar att det finns ledig parkeringskapacitet i centrala Enköping och att parkeringsmöjligheterna inte innebär något hinder för centrumhandelns utveckling och attraktivitet.

Däremot finns det hos invånare och representanter för handeln en upplevd brist på tillgänglig parkering i staden och att detta skadar centrumhandelns utveckling. Det kan ha att göra med att viss gatuparkering i absoluta centrum ofta är mer eller mindre fullbelagd, medan ledig kapacitet framför allt finns på samlade parkeringsytor i centrums utkant.

Den förmånliga prissättningen av periodmärken, i kombination med ett litet utbud av parkering på kvartersmark, gör att arbetspendlare och boende använder centralt belägen gatuparkering för långtidsparkering. Det minskar omsättningen av fordon och tillgängligheten för centrumhandelns besökare.

I takt med att Enköping växer och nya ytor tas i anspråk för förtätning ökar efterfrågan på parkering i staden, vilket ställer krav på tillskapande av ytterligare parkeringsplatser, exempelvis i större, samlade parkeringsanläggningar som utnyttjar marken mer effektivt.

Det finns också en önskan från kommunens sida att öka andelen gågator i centrala Enköping, liksom antalet cykelparkeringar och uteserveringar, vilket utgör en utmaning för centrums tillgänglighet med bil om det innebär att gatuparkering försvinner.

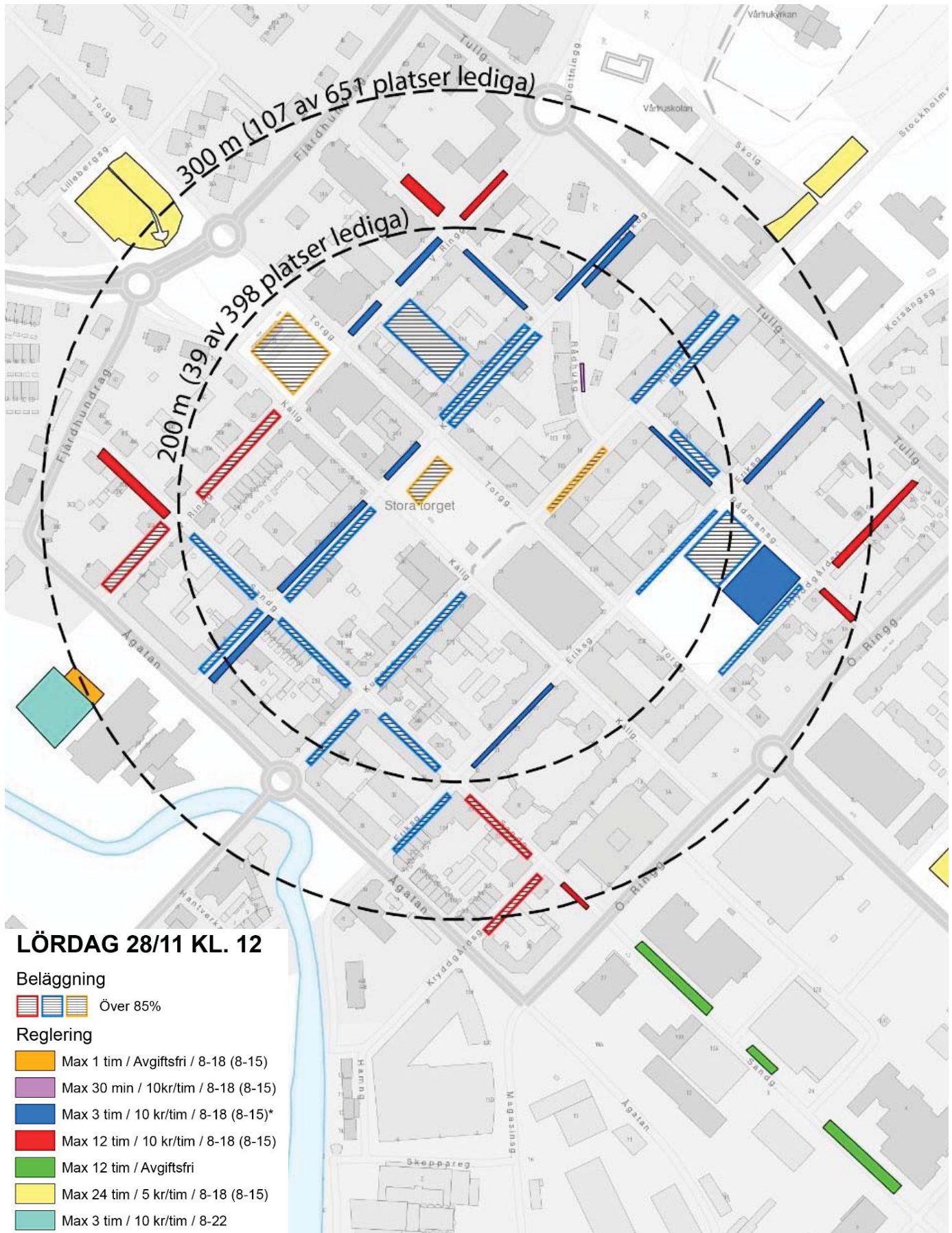
Ytterligare en utmaning är att skapa attraktiva gångstråk som förbinder parkeringsplatser utanför rutnätsstaden med centrumhandeln så att centrums tillgänglighet bibehålls trots ökade avstånd mellan parkering och handel.

## Parkeringstal och rutiner för parkeringsköp

Nuläget när det gäller parkeringstal är att olika parkeringstal och principer tillämpas löpande i planerings- och bygglovsprocesser. Parkeringsköp har genomfört historiskt men utan systematiska principer.

Behovet av beslutade och välförankrade strategier och principer har lyfts både i tjänstemannaorganisationen och på den politiska nivån.





Figur 1. Parkeringsreglering och beläggning i Enköping vid stor efterfrågan (lördag efter löning).





## Mål fram till 2040

Parkeringsstrategin delar trafikstrategins målbild samt övergripande mål om att hållbara transporter ska vara norm när staden växer samt att andelen transporter med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka.

### Övergripande mål

Parkeringssituationen för bil och cykel ska bidra till effektivt utnyttjande av marken, god sammanvägd tillgänglighet samt stödja utvecklingen för en attraktiv stad.

### Enkelt att hitta och rätt placerat

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.

### Delmål

#### Cykelparkering

Cykelparkering skall anordnas på ett sätt som gör det enkelt att välja cykeln som färdmedel in till centrum och andra viktiga målpunkter.

### Levande stadskärna

Goda parkeringsmöjligheter för bil i kantonerna till centrum ska avlasta parkeringen runt bland annat Stora torget och därigenom göra centrum mer attraktivt för fotgängare och cyklister.





# Strategier

I detta avsnitt redovisas strategier och insatsområden som tillsammans bidrar till att nå målen för parkeringar utifrån dagens situation.

## 1. Tids- och avgiftsreglering

Enköpings kommun ska aktivt arbeta med tids- och avgiftsreglering av allmänt tillgängliga parkeringsplatser och parkeringsanläggningar i Enköpings stad. Det ska ske för att:

- skapa tillgänglighet för bilburna besökare till staden,
- begränsa efterfrågan på bilparkering och bilresor och
- prioritera centrumbesökare framför boende och arbetande på de mest centralt belägna parkeringsplatserna.

Regleringen med parkeringsavgifter och maximal tillåten parkeringstid ska vara tydlig och konsekvent och spegla efterfrågan på parkering i olika delar av staden.

De mest centralt belägna parkeringarna ska regleras med högst avgift och kortast maximal

parkeringstid för att bidra till hög omsättning och god tillgänglighet på de mest attraktiva platserna. Detta kan förslagsvis gälla parkeringsplatser på mindre än 200 m gångavstånd från Stora torget.

Övriga platser inom rutnätsstaden ska regleras med något lägre avgift, medan parkeringsplatser omedelbart utanför rutnätsstaden regleras med ytterligare något lägre avgift.

Maximal tillåten parkeringstid ska följa samma logik som avgiftsregleringen; kortare tid centralt och längre tid längre ut från centrum.

Avgifts- och tidsreglering som avviker från detta mönster riskerar att leda till otydlighet och onödig söktrafik. Det bidrar till en mindre attraktiv trafik- och stadsmiljö, och bör därför inte förekomma.

## Insatsområde

- Förändra tids- och avgiftsregelringen i enlighet med systemet beskrivet i detta avsnitt. (Tekniska nämnden)

## 2. Periodmärken/P-skiva

Dagens system med periodmärken, som man köper till p-skivan, som vem som helst kan köpa är mycket förmånligt för de som parkerar regelbundet i Enköping. Periodmärkesystemet ska i första hand möjliggöra för boende som inte har tillgång till parkering på den egna tomten att parkera inom rimligt avstånd från bostaden, men ska inte leda till minskad omsättning på och tillgänglighet till centralt belägna parkeringsplatser.

Periodmärkena ska heller inte fungera som en förevändning för byggherrar att undvika att förse sina fastigheter med parkering för att istället hänvisa sina hyresgäster till allmänt tillgängliga parkeringsplatser och periodmärken.

## Insatsområde

- Ersätt dagens periodmärken med ett nytt system för boendeparkeringstillstånd som endast upplåts för boende i centrala Enköping. (Tekniska nämnden)

## 3. Parkeringstal för bil och cykel

Parallellt med arbetet med parkeringsstrategin tar kommunen fram nya parkeringstal för boende och besöksparkering för bil och cykel. Parkeringstal reglerar i detaljplaner hur många parkeringsplatser som krävs beroende på vad man ska bygga och hur mycket. Parkeringstalen grundar sig i både parkeringsutredningen (2015) och denna strategi.

Anledningen till att parkeringstalen ligger utanför strategin är att den behöver vara mer flexibel och lättare att uppdatera än detta mer långsiktiga strategiska dokument. Det är planmyndigheten i form av kommunstyrelsens plan-, mark- och exploate-

ringsutskott som fattar beslut om parkeringstal då nämnden ansvarar för kommunens detaljplanering.

## Insatsområde

- Fastställ parkeringstal för bil och cykel under 2018. (PLEX-utskottet)

## 4. Flexibla parkeringstal för bil

Enköpings kommun kommer framöver ge byggherrar och fastighetsutvecklare möjlighet att minska antalet parkeringsplatser under parkeringstalsnivå. I gengäld måste byggherrarna eller fastighetsutvecklarna genomföra åtgärder som främjar minskat bilinnehav för boende i Enköping.

För att reducerade parkeringstal bör ett antal lägesrelaterade grundförutsättningar vara uppfyllda:

- Fastigheten ligger nära kollektivtrafik, högst två kilometer till tågstation, 500 meter till Gustav Adolfsplan eller 300 meter till busshållsplats med tät busstrafik.
- Närhet till offentlig och kommersiell service (till exempel högst 500 meter till förskola, skola och en kilometer till livsmedelsbutik).
- God tillgång till väl utbyggt gång- och cykelvägnät.

Detta innebär att det framför allt är de centrala delarna av Enköpings stad (Rutnätsstaden, Kryddgården och Myran) som är aktuella för tillämpning av flexibla parkeringstal. En bedömning kommer dock göras från fall till fall.

För att byggherrarna och fastighetsutvecklare ska kunna tillämpa reducerade parkeringstal måste de säkerställa att kraftfulla åtgärder genomförs.

Åtgärder som kan ge aktörerna reducerade parkeringstal:

- erbjudande om bilpool i anslutning till bostäderna, där medlemskapet ingår i hyran.



- cykelparkering av god standard vad gäller stöldskydd, väderskydd, antal platser och deras placering.
- synliggjorda parkeringsavgifter för bil
- information om och marknadsföring av alternativ till egen bil (bilpool, cykel och kollektivtrafik
- erbjudande om årsbiljett för kollektivtrafiken exempelvis de första två åren.

Denna typ av åtgärder, att på olika sätt bidra till att göra det attraktivt att välja alternativ till eget bilägande, kan tillsammans motivera en reduktion av parkeringstalens grundnivå.

### Insatsområde

- Sträva efter att tillämpa flexibla parkeringstal där intresset och möjligheterna finns hos byggherren. (PLEX-utskottet)

## 5. Attraktiva cykelparkeringar i goda lägen

Utbudet av cykelparkeringar i Enköping ska matcha efterfrågan. Både när det gäller avstånd till målpunkter, max 25 meter, samt möjligheterna att låsa fast cykelramen och parkera väderskyddat.

### Insatsområden

- När cykelplanen uppdateras (2018) ska nya cykelparkeringar lokaliseras och utformning av dessa fastställas. (PLEX-utskottet och Tekniska nämnden)
- Nya cykelparkeringar ska anläggas och befintliga kompletteras i enlighet med förslag i uppdaterad cykelplan. (Tekniska nämnden)

## 6. Samlade parkeringar i centrums utkant

Nya parkeringsplatser och parkeringsanläggningar i centrums utkant ska avlasta och i viss mån ersätta parkeringsplatser i rutnätsstaden.



Då kan vissa grupper som boende och arbetande hänvisas till andra parkeringsplatser än de mest centralt belägna.

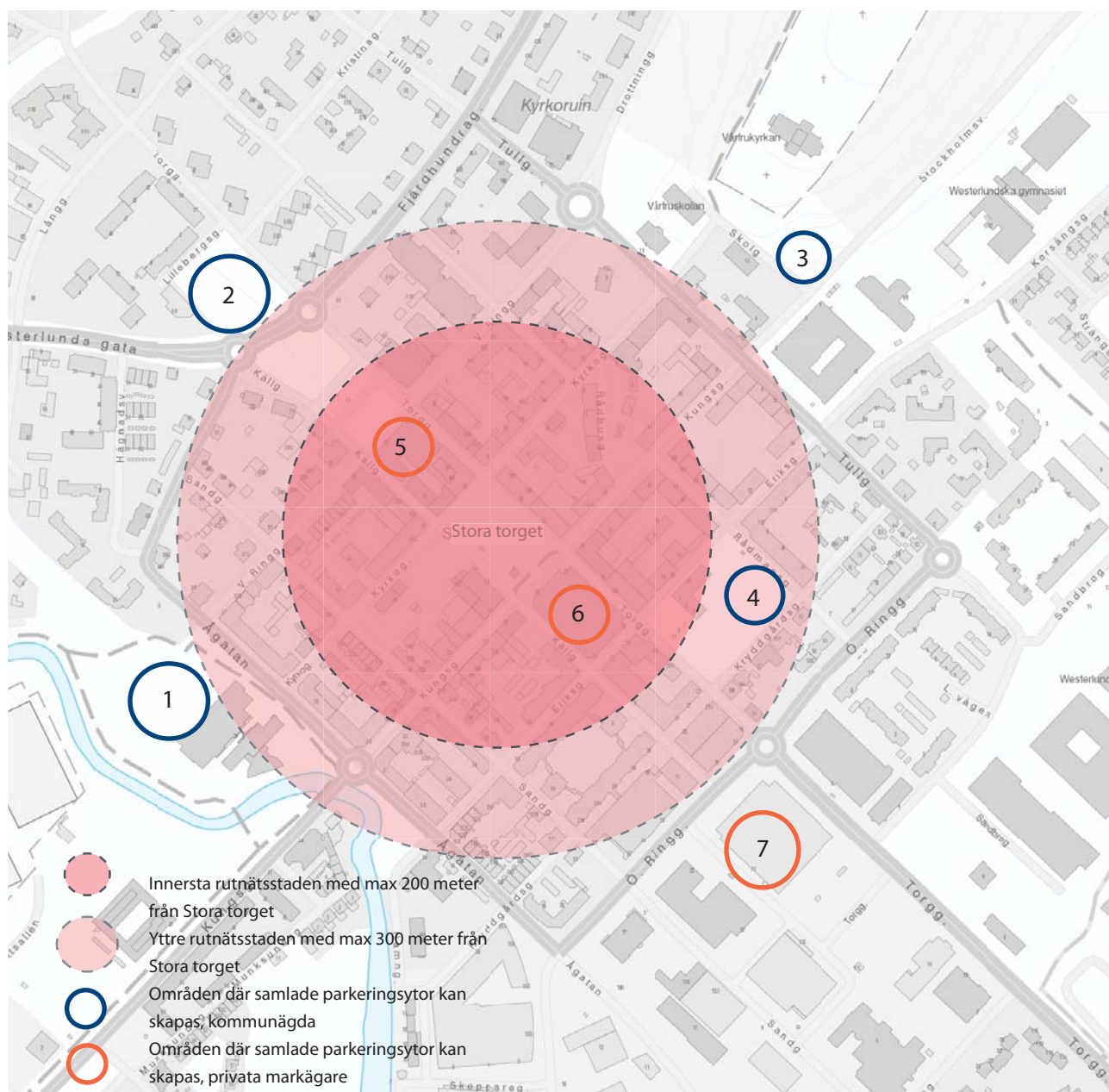
När parkeringsplatserna samlas på en yta eller i en anläggning kan marken användas mer effektivt och parkeringsutbudet i staden bli mer tydligt för alla som kommer med bil till Enköping.

Parkering i utkanten av Enköpings centrum innebär ett gångavstånd in till Stora torget på cirka 300 meter. Det anses vara ett rimligt gångavstånd för både anställda och boende som idag väljer att parkera på mer centralt belägna parkeringsplatser.

Korttidsbesökare till centrums verksamheter och handel kan välja att parkera billigare i centrums utkant eller mer centralt till ett högre pris.

Ett parkeringsledningssystem kan bidra till att tydliggöra var lediga platser finns och vad de kostar. Det kan göra staden mer tillgänglig och undvika söktrafik i dess centrala delar.

Handikapparkering finns givetvis kvar i de centrala delarna för att skapa god tillgänglighet för alla.



Figur 2. Tänkbara lägen för samlade parkeringsytor.

## Insatsområden

- Säkerställ markanvändningen "parkering" vid Joar-parkeringen (1), Traktorparkeringen (2), Stockholmsvägen (3) samt Fältskären (4) i FÖP. Markanvändningen kan kombineras med bebyggelse i flera våningar. (PLEX-utskottet)
- Utred hur de kommunalägda parkeringarna 1-4 kan kompletteras med fler parkeringsplatser samt hur ett parkeringsledningssystem kan införas. (PLEX-utskottet och tekniska nämnden).
- För en aktiv dialog med de privata byggherrarna för Gustav Adolfsplan (5), PAUS-huset (6) samt COOP-fastigheten (7) om hur parkeringsbehovet för framförallt centrumhandeln ska tillgodoses i centrum som helhet. (PLEX-utskottet)
- 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. (Tekniska nämnden)

## 7. Kommunala parkeringsköp

Kommunala parkeringsköp innebär att byggherrar och fastighetsutvecklare erbjuder möjligheten att köpa sig fria från parkeringsnormens krav på att bygga parkeringsplatser inom den egna fastigheten. Priset för parkeringsköpet ska istället täcka tillhandahållandet av parkeringsplatser i parkeringsanläggningar i närheten av den aktuella fastigheten. Parkeringsköpets pris ska därför motsvara den totala kostnaden för anläggning, drift och underhåll av parkeringsplatser i parkeringshus eller underjordiska garage. Det innebär en engångskostnad på åtminstone 150 000 kr/parkeringsplats. Kostnaden för parkeringsköpet avgörs av vad det kostar att konstruera parkeringsanläggningar och vilka parkeringsavgifter som tas ut av användarna.

Kommunen avgör själv när och var det är motiverat att konstruera nya parkeringsanläggningar för att täcka parkeringsefterfrågan, samt vilken parkeringsavgift som ska tas ut av de som använder parkeringsplatserna.

## Insatsområde

- Fastställ rutiner och juridiska aspekter kring kommunala parkeringsköp i kommande parkeringsnorm. (PLEX-utskottet)

## 8. Förnybara drivmedel ska gynnas

Genom att styra hur parkeringsplatser gynnar valet av bil kan bilflottans negativa miljöpåverkan minska. Det kan vara hur förnybara drivmedel som el premieras framför konventionella bensin- och dieslbilar.

I parkeringsanläggningar och parkeringsplatser på tomtmark kan parkeringsplatser reserveras för bilar som kan drivas med el. Genom att förse med laddmöjligheter kan de bidra till minskad användning av fossila drivmedel.

## Insatsområde

- Skapa förutsättningar för möjligheter för allmänheten att ladda elbilar och tanka fossilfria drivmedel, exempelvis genom markupplåtelse. (TN)



[www.enkoping.se](http://www.enkoping.se)