

Paragraf 179

Ärendenummer TF2023/1205

## **Ny parkeringsreglering för resecentrums pendlarparkering**

### **Beslut**

Tekniska nämnden beslutar att:

1. Anta parkeringsregleringen för resecentrums pendlarparkeringar, bilaga 1.

### **Beskrivning av ärendet**

Pendlarparkeringen vid Enköpings resecentrum uppfyller en viktig funktion för de som bor i kommunen och pendlar med tåg eller buss till andra orter som till exempel Stockholm, Västerås och Uppsala. Det är allt fler som bor i kommunen och arbetar på andra orter och denna trend verkar inte avstanna. Mellan 2011-2021 ökade antalet personer som bor i Enköping men arbetar i andra kommuner med 25 procent. Bara under perioden 2018-2021 var ökningen 10 procent, vilket är en snabbare ökning än befolkningsökningen. Enköping är en snabbt växande kommun där antalet invånare och arbetstillfällen ökar, inte minst i närheten av resecentrum.

Pendlarparkeringen används idag till flera olika ändamål utöver pendling. Den 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.

### **Samhällsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Pendlarparkeringen bör ha en parkeringsreglering som gör det lätt och smidigt för de som behöver ta bilen till resecentrum och åka vidare med kollektivtrafik. Den nya regleringen bör också göra det svårt att använda pendlarparkering som boendeparkering och minska andelen som använder pendlarparkering som parkering vid arbetsplatser. I analysen i bilaga 1 utreds flera olika alternativ för att säkerställa parkeringsplatser för pendlare. Analysen visar på att det bästa styrmedlet är avgifter.



Pendlarparkeringens reglering bör också ta hänsyn till den pågående och planerade utveckling i närheten av resecentrum. En avsaknad av reglering kan förhindra stadens utveckling vid resecentrum.

Förvaltningen förslår följande reglering på pendlarparkeringen vid resecentrum:

- Avgiftsfri parkering för innehavare av landsbygdstillstånd. Pendlare med landsbygdstillstånd behöver ingen landsbygdsbiljett 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.

Den nya regleringen föreslås träda i kraft 1 januari 2025. Förvaltningen föreslår att de nya taxorna i den nya regleringen ska ingå i nämndens förslag till kommunfullmäktiges kommande beslut om taxor och avgifter för 2025.

Bilaga: Analys och förslag på ny parkeringsreglering för resecentrums pendlarparkering.

#### **Samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till tekniska nämnden**

Tekniska nämnden beslutar att:

1. Anta parkeringsregleringen för resecentrums pendlarparkeringar, bilaga 1.

#### **Arbetsutskottets förslag till tekniska nämnden**

Tekniska nämnden beslutar att:

1. Anta parkeringsregleringen för resecentrums pendlarparkeringar, bilaga 1.

Kopia till:  
Plan- och exploateringsutskottet



Samhällsbyggnadsförvaltningen  
Maurizio Freddo  
0171626898  
maurizio.freddo@enkoping.se

Tekniska nämnden

## **Ny parkeringsreglering för resecentrums pendlarparkering**

### **Förslag till beslut**

#### **Förslag till nämnden**

Tekniska nämnden beslutar att:

1. Anta parkeringsregleringen för resecentrums pendlarparkeringar, bilaga 1.

#### **Beskrivning av ärendet**

Pendlarparkeringen vid Enköpings resecentrum uppfyller en viktig funktion för de som bor i kommunen och pendlar med tåg eller buss till andra orter som till exempel Stockholm, Västerås och Uppsala. Det är allt fler som bor i kommunen och arbetar på andra orter och denna trend verkar inte avstanna. Mellan 2011-2021 ökade antalet personer som bor i Enköping men arbetar i andra kommuner med 25 procent. Bara under perioden 2018-2021 var ökningen 10 procent, vilket är en snabbare ökning än befolkningsökningen. Enköping är en snabbt växande kommun där antalet invånare och arbetstillfällen ökar, inte minst i närheten av resecentrum.

Pendlarparkeringen används idag till flera olika ändamål utöver pendling. Den 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.

#### **Samhällsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Pendlarparkeringen bör ha en parkeringsreglering som gör det lätt och smidigt för de som behöver ta bilen till resecentrum och åka vidare med kollektivtrafik. Den nya regleringen bör också göra det svårt att använda pendlarparkering som boendeparkering och minska andelen som använder pendlarparkering som

parkering vid arbetsplatser. I analysen i bilaga 1 utreds flera olika alternativ för att säkerställa parkeringsplatser för pendlare. Analysen visar på att det bästa styrmedlet är avgifter.

Pendlarparkeringens reglering bör också ta hänsyn till den pågående och planerade utveckling i närheten av resecentrum. En avsaknad av reglering kan förhindra stadens utveckling vid resecentrum.

Förvaltningen föreslår följande reglering på pendlarparkeringen vid resecentrum:

- Avgiftsfri parkering för innehavare av landsbygdstillstånd. Pendlare med landsbygdstillstånd behöver ingen landsbygdsbiljett 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.

Den nya regleringen föreslås träda i kraft 1 januari 2025. Förvaltningen föreslår att de nya taxorna i den nya regleringen ska ingå i nämndens förslag till kommunfullmäktiges kommande beslut om taxor och avgifter för 2025.

Bilaga: Analys och förslag på ny parkeringsreglering för resecentrums pendlarparkering.

Carina Elliott  
Verksamhetschef Allmän plats  
Enköpings kommun

Maurizio Freddo  
Trafikplanerare  
Enköpings kommun

Kopia till:  
Plan- och exploateringsutskottet

# 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.

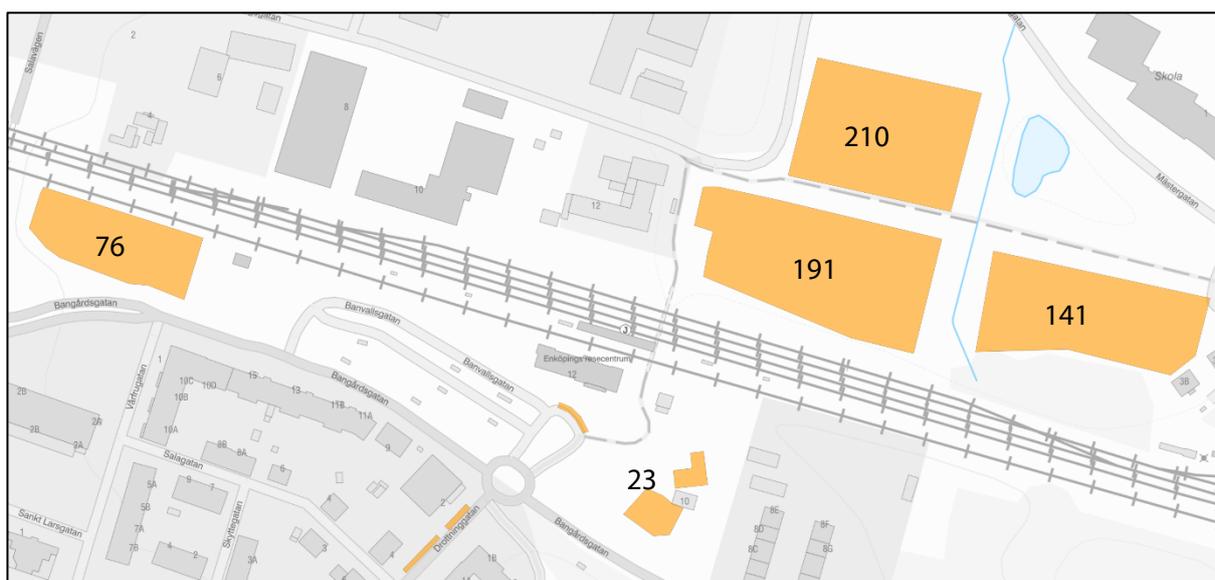
Pendlarparkeringen används idag även som mötesplats för bilburna individer som orsakar nedskräpning, buller och stör boende i närliggande bostäder.

## 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 pendlarparkering som är avsedda för pendlare. Inventeringen ägde rum mellan ungefär kl 9:00 – 11:00.

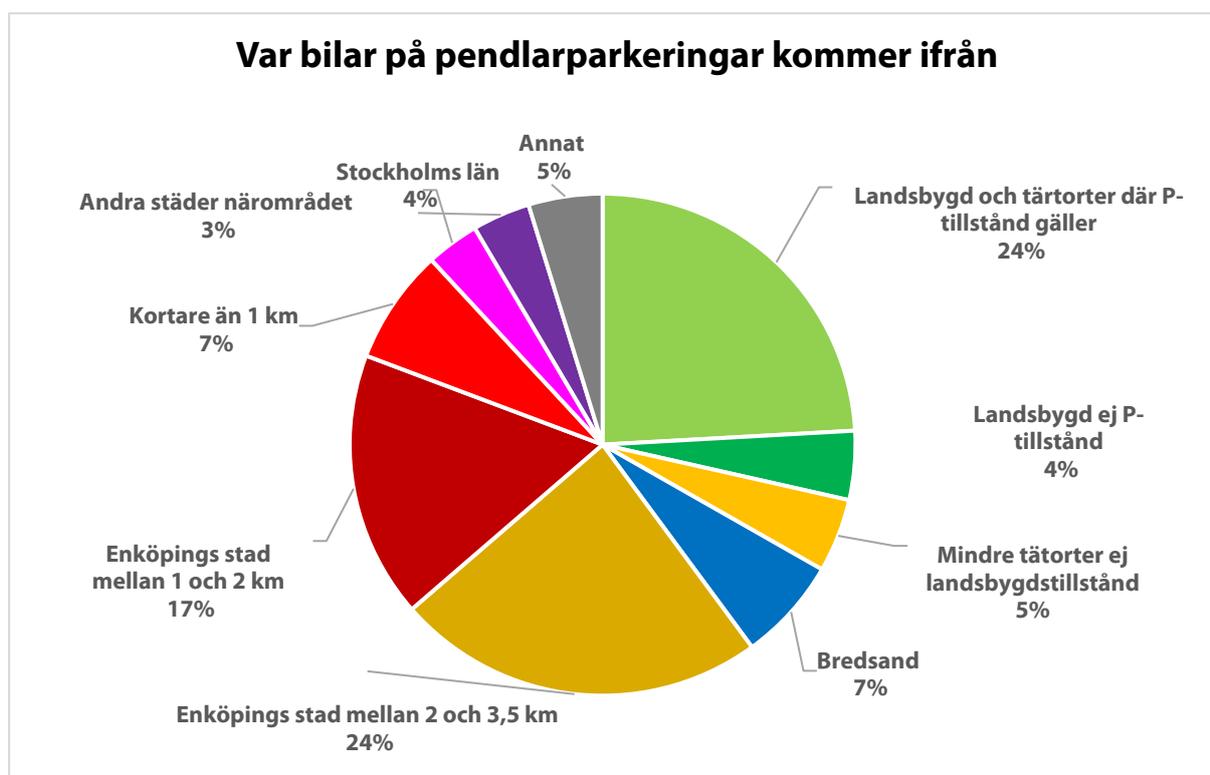
Den 6e februari fanns vid inventeringstillfället 450 parkerade bilar och den 7e februari fanns det 476 parkerade bilar. Beläggningsgraden var därför 70 procent den första dagen och 74 procent den andra dagen. Se tabell 1.

| Dag                    | Antal bilar | Beläggningsgrad |
|------------------------|-------------|-----------------|
| Måndag 6 februari 2023 | 450         | 70 %            |
| Tisdag 7 februari 2023 | 476         | 74 %            |

Tabell 1. Beläggningsgrad och antalet parkerade bilar vid resecentrums pendlarparkering 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 pendlarparkeringen 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 pendlarparkeringar 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 pendlarparkeringens 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 pendlarparkering 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 pendlarparkeringen 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 pendlarparkeringarna var då 10 procent, högre än 2023:s inventering. Dock fanns det då inte nattförbud på pendlarparkeringen 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 pendlarparkeringen som används som boendeparkering av personer som bor i Älvdansen. Både pendlarparkeringar 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 pendlarparkeringens 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 övernattning.
- 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 övernattning. 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 pendlarparkeringens belägningsgrad och begränsa boendeparkering. Nackdelen är att avgiften betalas även de dagar och tider när belägningsgraden 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 effektivt 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 landsbygdsbiljett 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 osäkerhetsspänn 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**

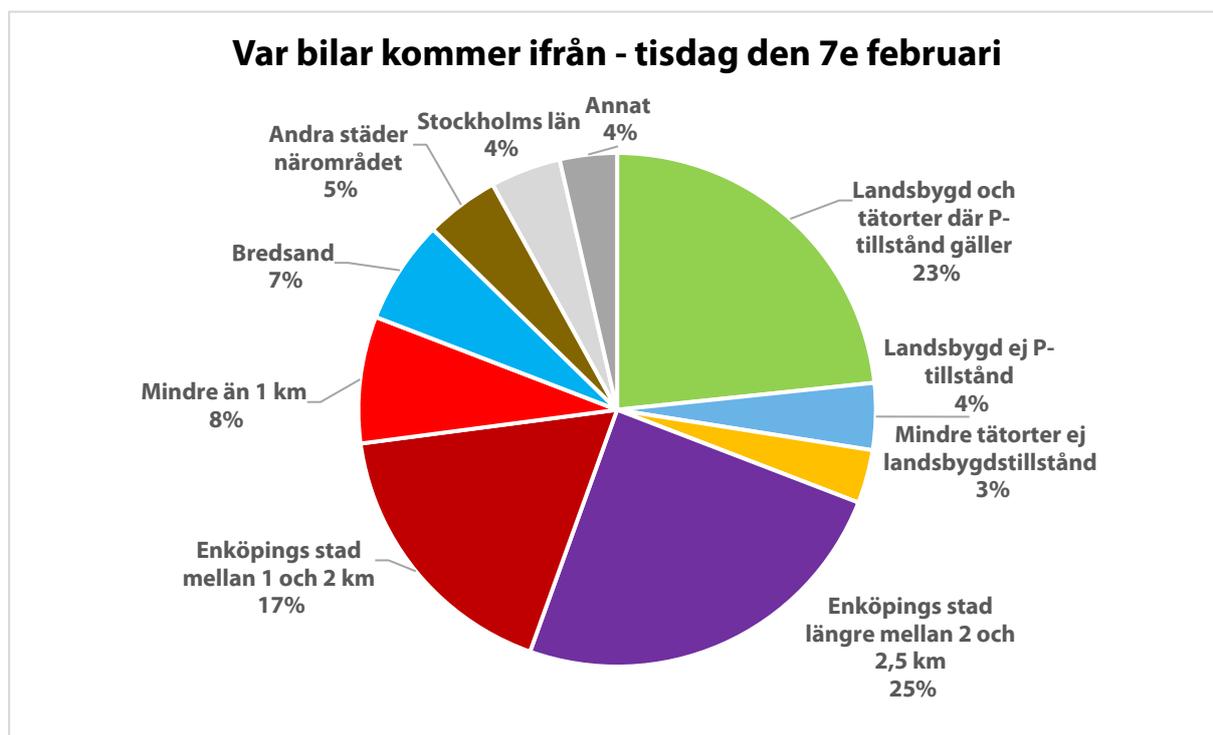
Parkeringsreglering på pendlarparkeringarna blir en viktig förutsättning för de exploatörer som kommer att utveckla Stationsstaden och som kommer göra investeringar i egna mobilitetshus. Är kommunens pendlarparkering fortsatt oreglerad i detta skede kommer det ställa till med problem både för exploatörerna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

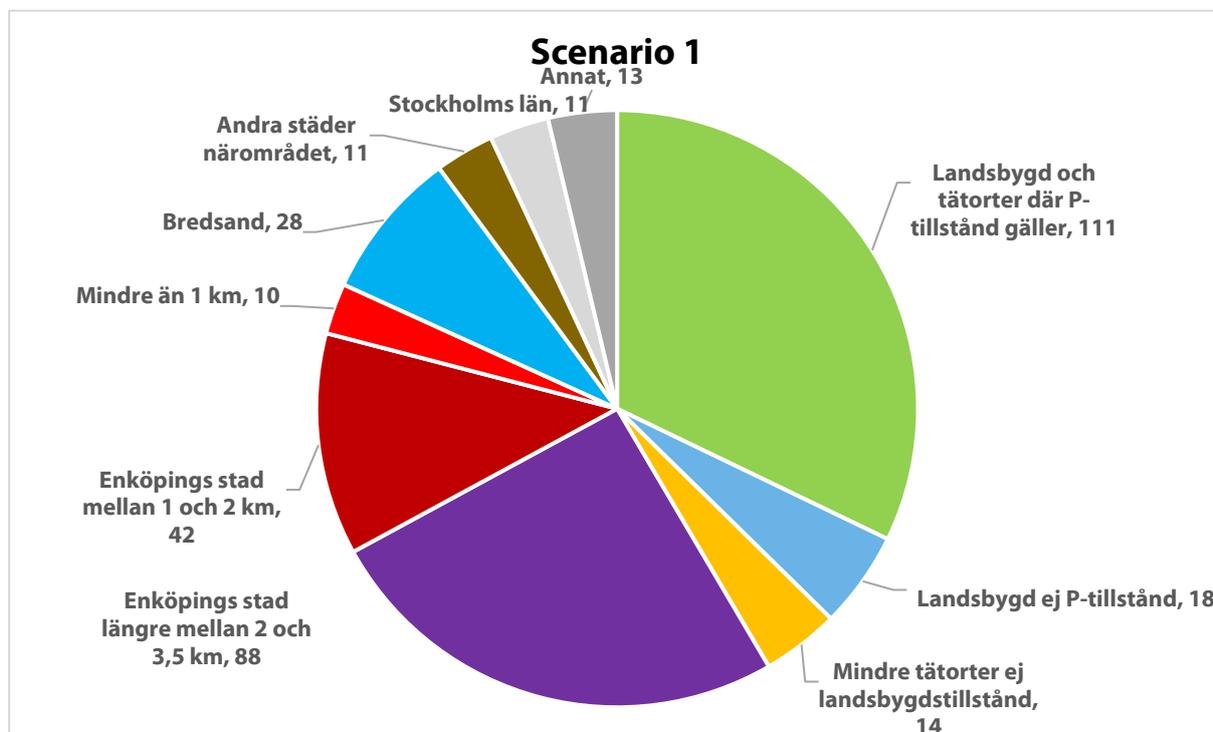
Den nya regleringen får även en främjande effekt för stadsbusslinjenätet och för användning av cykel för resor till och från resecentrum eftersom en del av de som idag åker bil till pendlarparkering skulle välja att cykla eller åka stadsbuss dit. Om man åker UL:s regionbussar får man använda samma biljett 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 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.

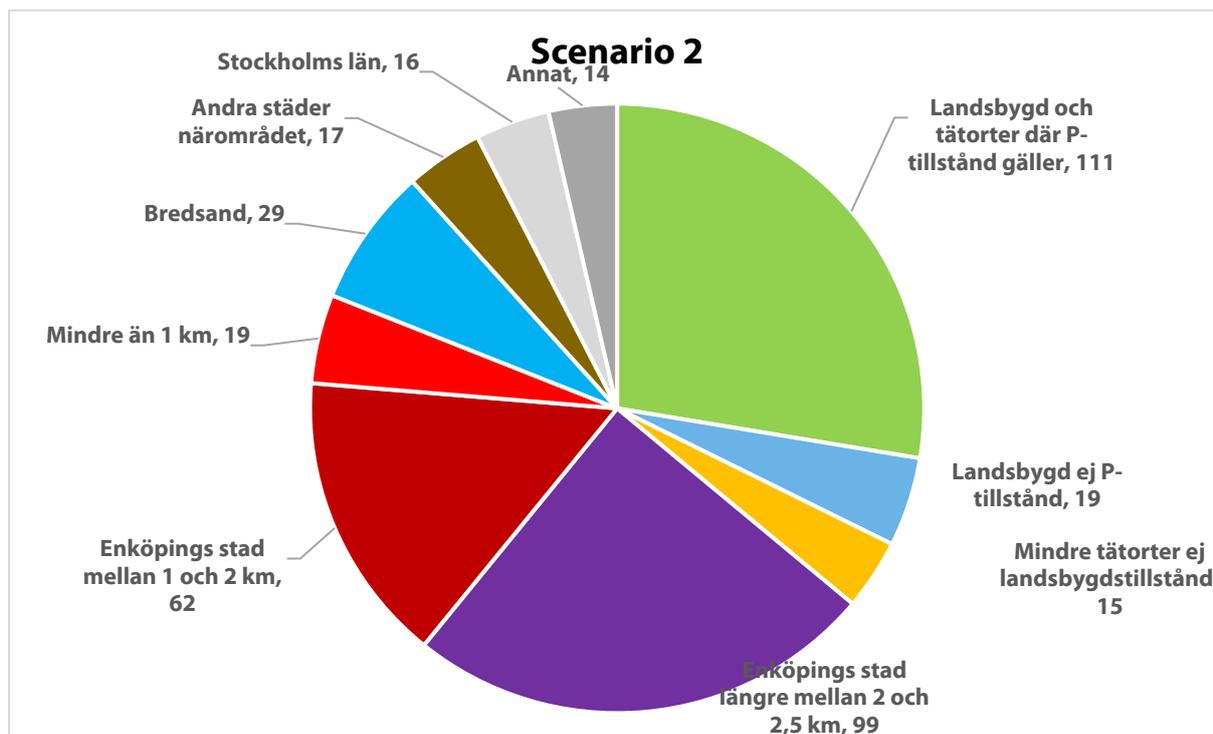
## Bilaga 1



Figur 3. Data på var de bilägarna till bilar på pendlarparkeringar 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                        |
| Staffanstorp | 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                                     |  |