



Samhällsbyggnadsförvaltningen
Jörgen Wihlner
0171-627437
jorgen.wihlner@enkoping.se

Tekniska nämnden

Slutrapport av projektdirektivet för den nya parkeringsregleringen

Förslag till beslut

Förslag till nämnden

Nämnden tackar för återrapporteringen och projektdirektivet läggs till handlingarna.

Beskrivning av ärendet

I februari 2020 beslöt Tekniska nämnden att införa nya parkeringsregler i Enköping. Till bakgrund låg kommunens trafikstrategiska arbete som visade att kommunens befolkningstillväxt krävde åtgärder för att förbättra trafikmiljön i centrala Enköping utifrån tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Det övergripande målet i denna trafikstrategi är "Hållbara transporter ska vara norm när staden växer." För att nå målet och förbättra trafikmiljön behövde förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik förbättras. I den kompletterande parkeringspolicyn pekades parkeringars tids- och avgiftsreglering ut som den viktigaste pusselbiten för att nå målet i trafikstrategin. Det skulle i sin tur skapa tillgänglighet för bilburna och andra trafikanter att besöka staden och prioritera besökare framför boende och pendlare på de attraktiva, kommunala platserna i centrum.

Efter nämndens beslut om nya parkeringsregler i mars 2020 fick förvaltningen i uppdrag att planera införandet inom ramen för ett projektdirektiv. Projektdirektivet innehöll ett antal mål och effektmål för genomförandet. Dessa handlade om att förbättra trafikmiljön i centrum för alla trafikanter, samverka med Enköpings centrumsamverkan för att på sikt kunna nå målet om att bli Årets stadskärna och om att skapa en positiv bild av det nya parkeringssystemet och att det är tydligt och enkelt att följa. De nya parkeringsreglerna började gälla 3 maj 2021.

Under september månad 2021 genomförde förvaltningen en uppföljning genom en inventering av belägningsgrad och parkeringsmönster i rutnätsstaden. Man delade också ut en enkät till stadens verksamhetsaktörer för att fånga upp synpunkter. Utöver det gjordes trafikmätningar före och efter systemets införande.

Samhällsbyggnadsförvaltningens bedömning

Bedömningen är att det nya parkeringssystemet har uppnått flera av de önskade effekterna.

Vid mätningen 2019 stod det klart att de mest attraktiva platserna i hög utsträckningen användes av boende och de som arbetade i staden. Det innebar många besökare som skulle in och göra ärenden upplevde att det inte fanns några lediga parkeringsplatser. Med hjälp av boendetillstånd, parkeringsavgifter och zonindelning har det nya systemet bidragit till att de attraktiva platserna i centrum har högre omsättning och kan användas av fler.

Mängden fordonstrafik har minskat på flera platser i centrumkärnan. Det har skapat en avsevärd säkrare och tryggare trafikmiljö vilket också fått till följd att antalet gående och cyklister ökat. Samverkan med Enköpings centrumsamverkan har ökat och medfört att samarbetet ökat både inom denna och andra frågor.

När de nya parkeringsreglerna infördes i maj 2021 uppstod ett antal komplikationer som skapade missförstånd och missnöje. En stor del av missnöjet handlade om att det var krångligt att betala för sig. Det handlade om dålig skyltning, placeringen av p-automaterna och att instruktionerna var svåra att förstå. För att komma till rätta med det gjorde kommunen ett antal informationsinsatser. Från och med mitten av hösten har mängden klagomål som kommit till kommunen kraftigt avtagit.

Slutrapporten markerar ett avslut på införandet av de nya parkeringsreglerna. I samband med att rapporten presenteras i tekniska nämnden är projektdirektivet för införande av nya parkeringsregler avslutat. Det innebär att förvaltningen behöver ta med sig ett antal parkeringsrelaterade frågor med sig i drift och utvecklingsarbete. Trafikfrågorna kommer fortsätta vara en del i avrapporteringen av Trafikstrategin, arbetet med Årets stadskärna och det mer långsiktiga arbetet med stadsdelutveckling.

Bilaga 1: Slutrapport av projektdirektiv – Nya parkeringsregler i centrum

Bilaga 2: Projektdirektiv – Ny parkeringsreglering, 2020-12-22

Gunilla Fröman
Förvaltningschef
Enköpings kommun

Jörgen Wihlner
Park- och gatuchof
Enköpings kommun

Nya parkeringsregler i centrum

Slutrapport av projektdirektiv



Samhällsbyggnadsförvaltningen
Maurizio Freddo
0171-62 68 98
Maurizio.freddo@enkoping.se

Ärendenummer
Änr

Dokumenttyp

Beslutad av

Gäller f.om.

Gäller t.om.

Ersätter

Gäller för

Ansvarig funktion

Reviderad

Innehållsförteckning

| | |
|--|----|
| Inledning | 1 |
| Syfte | 1 |
| Bakgrund..... | 1 |
| Projektdirektivet | 2 |
| Övergripande mål..... | 2 |
| Effektmål | 2 |
| Uppföljning av införandet..... | 3 |
| Utpekade insatser i projektdirektivet | 3 |
| Uppföljning | 4 |
| Resultat av inventering..... | 5 |
| Enkätundersökning riktad till näringsidkare i centrum..... | 13 |
| Enkätundersökningens resultat..... | 13 |
| Trafikmätningar..... | 15 |
| Kundreaktioner | 16 |
| Slutsatser av resultat..... | 17 |
| Uppföljning av mål och effektmål | 19 |
| Övergripande mål | 19 |
| Effektmål | 20 |
| Utpekade förbättringsförslag | 22 |
| Avslutning och överlämnande..... | 23 |

Inledning

Föreliggande slutrapportering är ett svar på det Projektdirektiv (TF2020/902) om införandet av de nya parkeringsreglerna som Tekniska nämnden beslutade i mars 2020. Dokumentet svarar därmed på de mål och effektmål som ställts upp i direktivet.

Syfte

Slutrapporteringen ska ge svar på hur parkeringsplatserna och tillstånden i centrum används. I samband med rapporten presenteras i tekniska nämnden är projektdirektivet för införande av nya parkeringsregler vara avslutat och övergå i löpande drift.

Bakgrund

I februari 2020 beslöt Tekniska nämnden att införa nya parkeringsregler i Enköping. Till bakgrund låg kommunens trafikstrategiska arbete som visade att kommunens befolkningstillväxt krävde åtgärder för att förbättra trafikmiljön i centrala Enköping utifrån tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Det övergripande målet i denna trafikstrategi är "Hållbara transporter ska vara norm när staden växer." För att nå målet och förbättra trafikmiljön behövde förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik förbättras. I den kompletterande parkeringspolicyn pekades parkeringars tids- och avgiftsreglering ut som den viktigaste pusselbiten för att nå målet i trafikstrategin. Det skulle i sin tur skapa tillgänglighet för bilburna och andra trafikanter att besöka staden och prioritera besökare framför boende och pendlare på de attraktiva, kommunala platserna i centrum.

Inför arbetet med ett nytt parkeringssystem gjordes 2019 ett underlag med inventering av trafikmängd och parkeringsbeteende i centrum. Huvuddragen i denna rapport är:

Många attraktiva platser i centrala Enköping var upptagna av boende och pendlare vilket ledde till minskad tillgänglighet för besökare.

Avgiftsfria parkeringar i rutnätsstaden hade en mycket hög beläggningsgrad och det fanns sällan några tillgängliga, lediga platser. Detta ledde till söktrafik med många fordon som körde runt i staden för att leta lediga platser. Det i sin tur påverkade trafiksäkerheten negativt för oskyddade trafikanter i rutnätsstaden.

Analysen visade också att det var lätt att missbruka parkeringssystemet genom att ändra p-skivan och att förhållandevis många stod längre än tillåtet.

Efter nämndens beslut om nya parkeringsregler i mars 2020 fick förvaltningen i uppdrag att planera införandet inom ramen för ett projektdirektiv, TF2020/902. De nya parkeringsreglerna infördes den 3 maj 2021.

Projektdirektivet

Övergripande mål

De nya parkeringsreglerna införs i samklang med kommunens arbete för att skapa ett attraktivt centrum och med intentionen för arbetet att Enköping ska bli årets stadskärna 2025.

En förbättrad trafiksituation i centrala Enköping avseende trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet ska kunna påvisas.

Införandet ska på sikt samspela med andra attraktivitetshöjande insatser i centrum, exempelvis nya cykelvägar, gå/gångfartsgator, trafikregleringar etc.

Effektmål

Den nya trafikmiljön i Enköpings centrum upplevs som positiv och det nya parkeringssystemet är tydligt och enkelt att följa. Det bidrar till att skapa ett mer attraktivt och tillgängligt centrum där det är enkelt att färdas hållbart.

Arbetet med parkeringsåtgärder bidrar till ökad trafiksäkerhet och ökad trygghet i centrala Enköping.

Samarbetet med BID-processen för att Enköping ska bli årets stadskärna 2025 bidrar till förståelse och acceptans för de åtgärder som införs inom detta projektdirektiv.

Effektmålen mäts inom ramen för tekniska nämndens mål, samt genom riktade enkäter i samband med uppföljningsarbetet under hösten 2021 och i den fortsatta BID-processen.

Uppföljning av införandet

Utpekade insatser i projektdirektivet

Inför införandet av de nya parkeringsreglerna i maj 2021 pekade projektdirektivet ut ett antal insatsområden. Dessa handlade om förankring, information, tekniska system och fysiska förutsättningar. En barnkonsekvensanalys genomfördes och presenterades för nämnden under våren 2021.

Inför beslutet av projektdirektivet etablerades kontakt med Enköpings centrumsamverkan. Projektgruppen har träffat styrelsen, fått använda föreningens informationskanaler och fått hjälp med att nå ut till medlemmarna via stormöten. Under hösten 2021 fick aktörer i centrum svara på en enkät om hur de upplevde parkeringssituationen. Projektgruppen har också träffat medlemmarna för att fånga upp synpunkter och presentera resultatet på enkäten och inventeringen.

Projektgruppen har kontinuerligt haft möten med tillgänglighetsrådet för att informera och fånga upp synpunkter.

Upprustning av parkeringsytor

Under 2020 och 2021 rustades flera parkeringsytor upp.

- Pausparkeringen fick ny beläggning och igenväxt buskage samt ogräs togs bort.
- Parkering vid Enavallens idrottsplats fick ny beläggning
- Traktorparkeringen fick ny beläggning och igenväxt buskage trimmades.
- Långgatans parkering fick ny beläggning.

Uppgradering av p-automater

Leveransen och monteringen av de nya parkeringsautomaterna blev försenad till mitten av juni. Under tiden användes de gamla automaterna för att sedan fasas ut. De nya automaterna hade inledningsvis stora driftstörningar. I samband med att gamla automater plockades bort etablerades dessutom missuppfattningen att alla automater skulle plockas bort.

Automaternas instruktioner uppfattades som otydliga och skapade en del irritation. Under hösten anordnade därför kommunen informationsträffar för att svara på frågor och hjälpa till med både parkeringsautomaterna och parkeringsapparna. Instruktioner om hur parkeringsautomaternas placering och hur de ska användas delades ut till näringsidkarna i centrum.

Parkeringsappar

Parkeringsapparna har fungerat utan större avvikelser. Däremot fick förvaltningen inledningsvis många frågor och synpunkter på spärrtiden, vilken är den tid som man ska vänta tills man får köpa en ny biljett. Idag är spärrtiden borttagen i alla fall förutom när man parkerat hela tre timmar i rad i zon A, då är spärrtiden 15 minuter.

Omskyltning

Omskyltningen skedde enligt plan. I samband med utvärderingen framkom önskemål om förtydliganden av zoner och hänvisningar till parkeringsautomaternas placering.

Nya tillstånd och 30-dagarsbiljetter

Utfasning av periodmärken skedde enligt plan. Alla periodmärken blev ogiltiga den 30:e augusti 2021 efter en 3-månaders övergångsperiod. Under övergångsperioden var det möjligt att stå längre än tillåtet på avgiftsfria parkeringar för bilar med ett periodmärke på framrutan.

Parkeringstillstånd infördes enligt plan och det nya verksamhetssystemet fungerade i alla delar. Från slutet av mars blev det möjligt att ansöka om boendeparkeringstillstånd, landsbygdstillstånd och nyttoparkeringstillstånd. De nya parkeringstillstånden är avgiftsfria och de som beviljats ett tillstånd får köpa 30-dagars biljetter för det tillstånd man innehar. Förvaltningen informerade om möjligheten via annonser och artiklar i lokalpress.

Uppföljning

Uppföljningen följer projektdirektivets beställning och genomfördes med en inventering av beläggingsgrad, parkeringsmönster med mera. Syftet med inventeringen var att

- Studera beläggingsgraden på de olika parkeringarna vid olika tidpunkter.
- Studera nya parkeringsmönster, till exempel vilka som nu parkerar i de olika delarna av centrum samt tendenser till felparkering.
- Hur de olika parkeringstillstånden används.
- Jämföra parkeringsmönstren med tidigare analyser.

Inventeringen genomfördes i centrala Enköping under vecka 36 på följande dagar och tider: måndag, tisdag, onsdag och fredag, från klockan 8 – 9 till

Välj datum.

klockan 18 – 19, på onsdag fram till klockan 21, på lördag mellan klockan 9 och klockan 15 och på torsdag endast på eftermiddag.

Alla parkeringar inom rutnätsstaden inventerades 10-15 tillfällen. Parkeringarna i zon B inventerades 5-9 gånger. Parkeringarna utanför zon B som ligger inom 500 meter till Stora Torget inventerades 4-5 gånger. Några gator som ligger längre än 500 meter till Stora Torget inventerades 2 gånger.

Sammanlagt registrerades nästan 3000 enskilda fordon under veckan.

Kategoriseringar

De bilar som har kategoriserats som "pendlare" är bilar som har stått parkerade flera gånger och ofta vid olika tider på dygnet på de inventerade parkeringarna. Övriga fordon har kategoriserats som "besökare".

Resultat av inventering

1. Beläggning av parkeringsplatser inom rutnätsstaden

Beläggningsgraden beskriver hur stor andel av parkeringsplatserna som används under en viss tid. I Enköpings rutnätsstad är beläggningsgraden mellan 35 och 65 procent på vardagarna. Den är lägst på morgonen och ökar något under förmiddag och lunch för att sedan öka kraftigt på sen eftermiddag och tidigt kväll. Då parkerar besökare till kvällsöppna verksamheter som gym och restauranger i centrum samtidigt som boende.

På lördagar är beläggningsgraden mellan 40-60 procent med högre grad av beläggning mellan klockan 11 och 14.

Detta visar att parkeringsavgifter är viktiga för att bibehålla tillgänglighet på attraktiva parkeringar i centrum. Inventeringen visar tydligt att fler centrumboende väljer att parkera på hänvisade platser med boendebiljett i stället för de mest attraktiva platserna. Dessa platser blir därmed tillgängliga för besökare till centrum, även på lördagar och sena eftermiddagar.

Jämförelse med 2019

Beläggningsgraden 2021 visar ungefär samma resultat som undersökningen 2019. Det är dock tydligt att de parkeringar som tidigare varit avgiftsfria har lägre beläggning än 2019, framför allt på Gustav Adolfs plan.

Välj datum.

| | 2019 | 2021 |
|---------------------------------|------------------------------|---|
| Gustav Adolfs plan | Genomsnittligt vardagar 85 % | Genomsnitt 40 %. Nu parkerar pendlare och boende på annan plats |
| Stora Torget | Hög | Hög, ca 85% |
| Pausparkeringen | Genomsnittligt vardagar 35% | 60 %, utpekad plats för boendeparkering. |
| Kungsgatan norr om Stora Torget | Hög | Varierar under dagen, hög beläggning under sena eftermiddag och lördagar. |

Sammanfattningsvis kan vi se ett förändrat beteende då boende i centrum inte längre parkerar i lika hög grad på de attraktiva parkeringsplatserna i rutnätsstaden. På sena eftermiddagar och lördagar är det dock många boende utan tillstånd som står parkerade på dessa platser, särskilt på Kungsgatan norr om Stora Torget och den sydöstra delen av rutnätsstaden. Antalet besökare verkar dock inte ha minskat.

2. Beläggning av parkeringsplatser utanför rutnätsstaden

| | 2019 | 2021 |
|--|------------------------|--|
| Traktorparkeringen | 20% | 20% |
| Stockholmsvägen | 80-90 % | Varierande 50 – 60 procent i genomsnitt men upp till 80-90 % |
| Joarparkeringen | 20% | Låg, 12% |
| Kommunhusets parkering | Ingen allmän parkering | Delvis avstängd. Många boende som kan söka boendeparkeringstillstånd. |
| Enavallens parkering Avgiftsfri/avgiftsbelagd | Ingen tidigare mätning | Relativt hög beläggningsgrad. Viss grad av boende som parkerar/låg beläggning. |

| | | |
|-------------|------------------------|---|
| Långgatan | Ingen tidigare mätning | Hög. Många boende parkerar som kan köpa boendeparkeringsstillstånd. |
| Hamnområdet | Ingen tidigare mätning | Hög beläggning, många boende parkerar som kan köpa parkeringsstillstånd |

Analysen från 2019 visar att beläggningsgraden på parkeringarna längs Drottninggatan, Kristinagatan och Tullgatan hade mycket hög beläggningsgrad eftersom de var avgiftsfria. Läget har förändrats på den del av Kyrkogatan som ligger norr om Tullgatan. Efter avgiftsbeläggningen parkeras det idag färre bilar där.

År 2019 analyserades inte gatorna på Korsängen, men beläggningsgraden där har ökat. Under hösten 2021 fick kommunens kontaktcenter in många synpunkter från boende i området som önskade bättre parkeringsreglering eftersom fler bilar nu står parkerade i området.

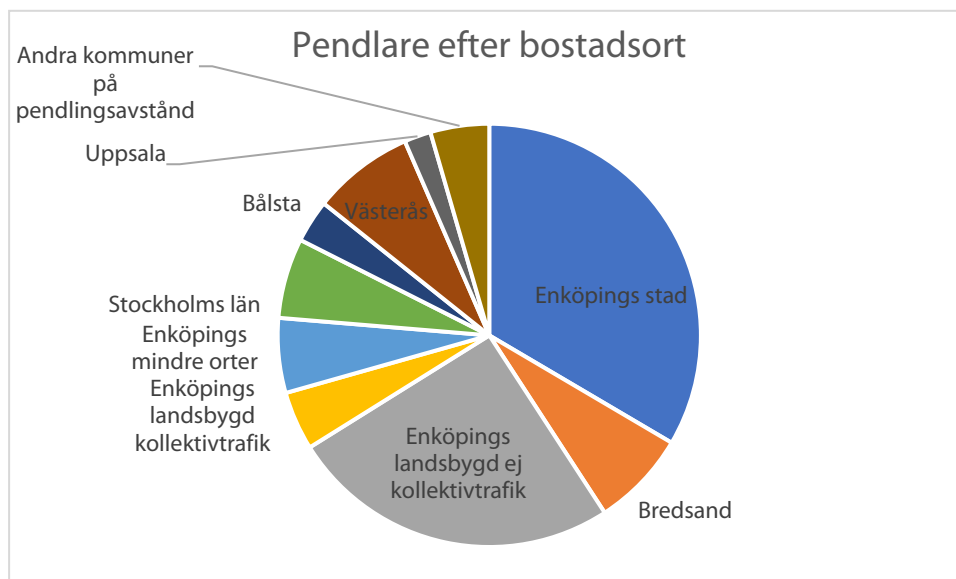
2. Parkeringsmönster

Analysen från 2019 visade att många bilar stod parkerade längre tid än tillåtet inom rutnätsstaden. Det var både boende och pendlare, vilket kunde bero på att man trodde att periodmärket gav tillåtelse att stå längre på tidsbegränsade parkeringsplatser som hade avgift. Det fanns också många platser utan avgift där man kunde stå upp till en timme.

Detta system var inte bara svårt att förstå och följa utan var det också svårt för parkeringsvakterna att utföra en effektiv parkeringsövervakning. Kontrollera efterlevnad av tidsreglering, och särskilt längre tider, är svårare än att kontrollera erlagd avgift.

Pendlare

Inventeringen 2021 kategoriserar 275 stycken parkerade bilar som pendlare varav en tredjedel tillhör personer som bor i Enköpings stad. De som kommer från Enköpings landsbygd, inklusive Lillkyrka och Haga, är nästan lika många. Cirka sju procent kommer från Bredsand och nästan lika många från Grillby, Örsundsbro, Fjärdhundra och Hummelsta. Cirka en fjärdedel av alla pendlare kommer från andra kommuner, varav åtta procent från Västerås. Se figur 1

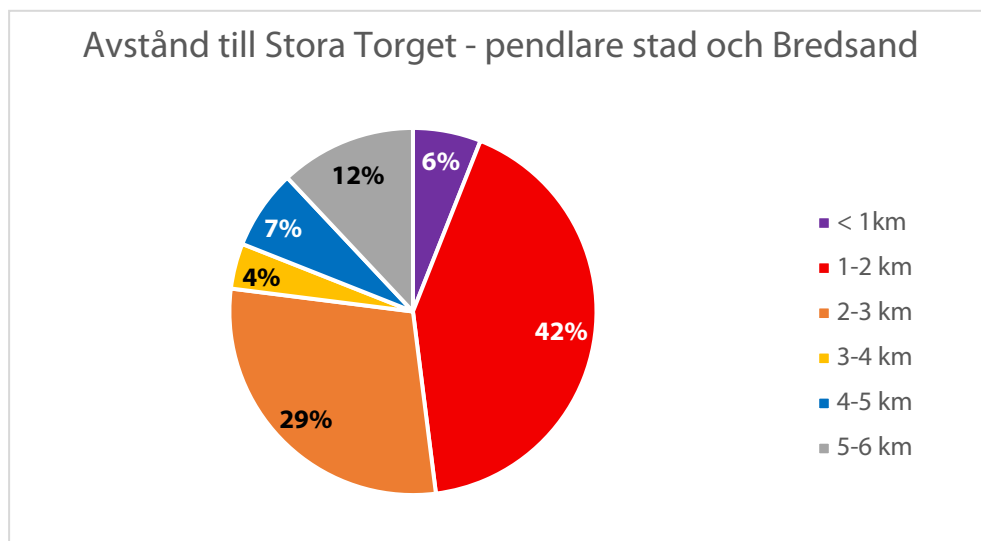


Figur 1

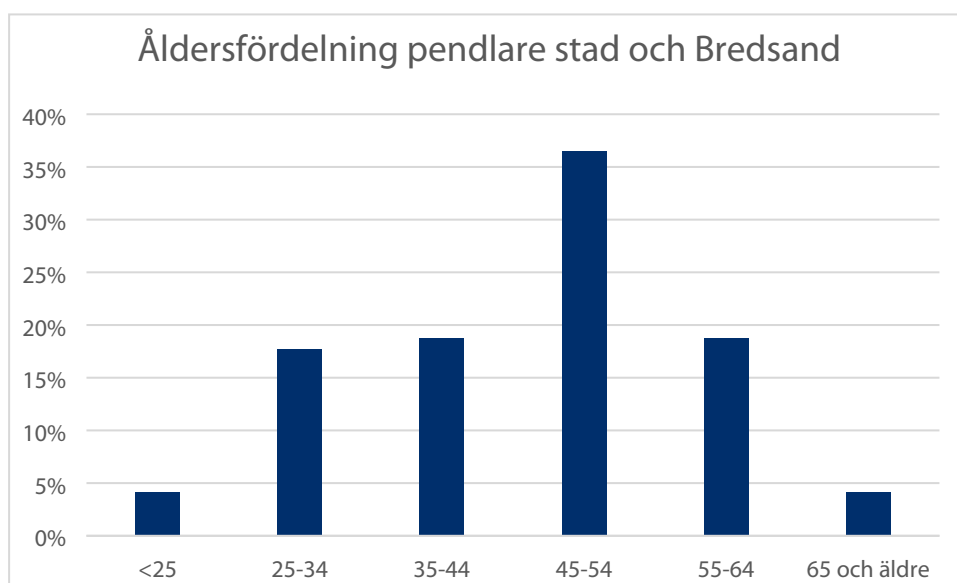
I inventeringen studeras parkerade bilar som tillhör boende i centrum och Bredsand lite mer ingående. Det är cirka 100 personer som parkerar i centrala Enköping och som bor i staden eller i Bredsand. De flesta av dem parkerar på avgiftsfria parkeringar i anslutning till rutnätsstaden. Cirka 50 bilar tillhör personer som har kortare än två kilometer till Stora Torget och cirka 30 bilar tillhör personer som har mellan två och tre kilometer till Stora Torget. Diagrammet visar alltså att det av dessa är 77 procent som har mindre än 3 kilometer mellan Stora torget och sin bostad.

Det nya systemet har styrt pendlare till att i högre grad parkera i zon B, eller på avgiftsfria parkeringar strax utanför centrumkärnan. Det har skapat mer plats för besökare att parkera på de mest attraktiva platserna, vilket i sin tur skapar högre omsättning på parkeringarna. Att det finns lediga parkeringsplatser för besökare är viktigt för centrumhandeln, andra näringsidkare i centrum och för att skapa ett levande centrum.

Pendlare parkerar både längre tid och flera dagar i veckan. Därför är det viktigt att de inte längre upptar parkeringsplatserna i rutnästaden, vilket inte längre sker. Inventeringen visar att en del pendlare som har bra tillgång till kollektivtrafik eller bor nära sin arbetsplats ändå väljer att ta bilen. De upptar platser på de avgiftsfria parkeringarna vilket leder till att det ofta finns det få lediga platser på dessa parkeringar.



Figur 2



Figur 3

Större skillnad syns mellan olika åldersgrupper. Bland de som bor i staden och Bredsand och åker bil till centrala Enköping dominerar åldersgruppen 45-64 år på 37 procent. Ålderskategorierna 25-34, 35-44 och 55-64 är ungefär lika stora med knappt 20 procent.

Vad gäller pendlare från Enköpings mindre orter, landsbygden och andra städer är åldersgruppen 55–64 år nästan lika stora som gruppen 45–54 år. Pendlare under 45 år är något färre.

Besökare

Totalt har ungefär 1 800 bilar kategoriserats som "besökare". Det nya parkeringssystemet strävar efter att ge plats åt besökare i första hand vilket skett med det nya systemet. Besökare tar sig till centrum för att uträtta något, exempelvis gå på gym, klippa sig, äta lunch eller handla något. Det är detta flöde som gör staden levande. Besökare parkerar mer sällan och kortare tid än pendlare och boende. Det gör att besökare lämnar sin parkeringsplats efter en kort tid och ger plats åt en ny besökare. Denna rotation gör att fler platser blir lediga.

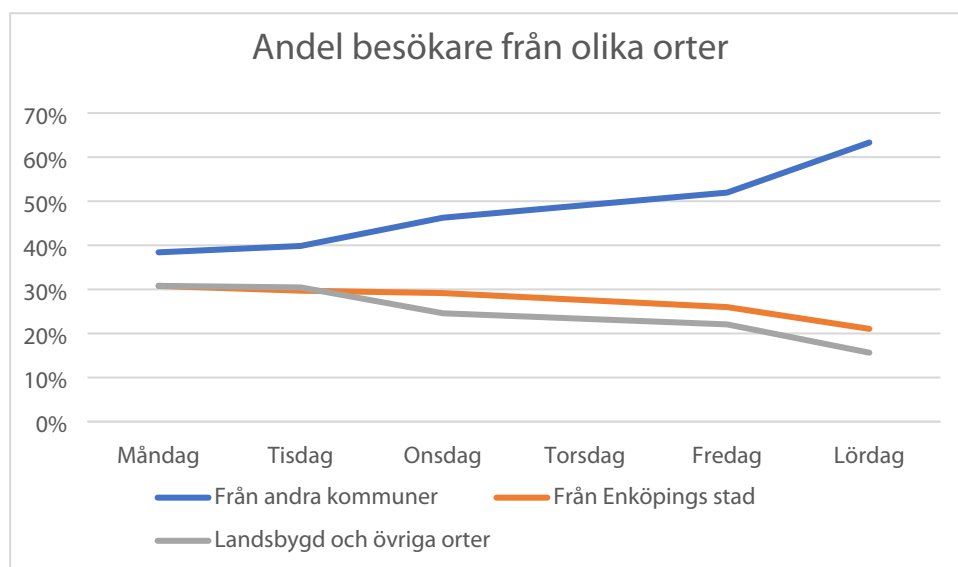
Av besökarna är cirka 40 procent bilar som tillhör personer som är folkbokförda i Enköpings stad. Ytterligare omkring 25 procent av besökarna är folkbokförda på Enköpings landsbygd, fem procent i Fjärdhundra, Grillby, Hummelsta eller Örsundsbro och fyra procent i Bredsand.

Besökare utanför kommungränsen fördelas enligt: Stockholms län, 10 procent, Västerås, 5 procent, Bålsta och Uppsala, 3 procent var. Denna fördelning av besökare liknar den fördelning som uppmätte vid den tidigare inventeringen från år 2019.



Figur 4. Bostadsort för de som besöker centrala Enköping.

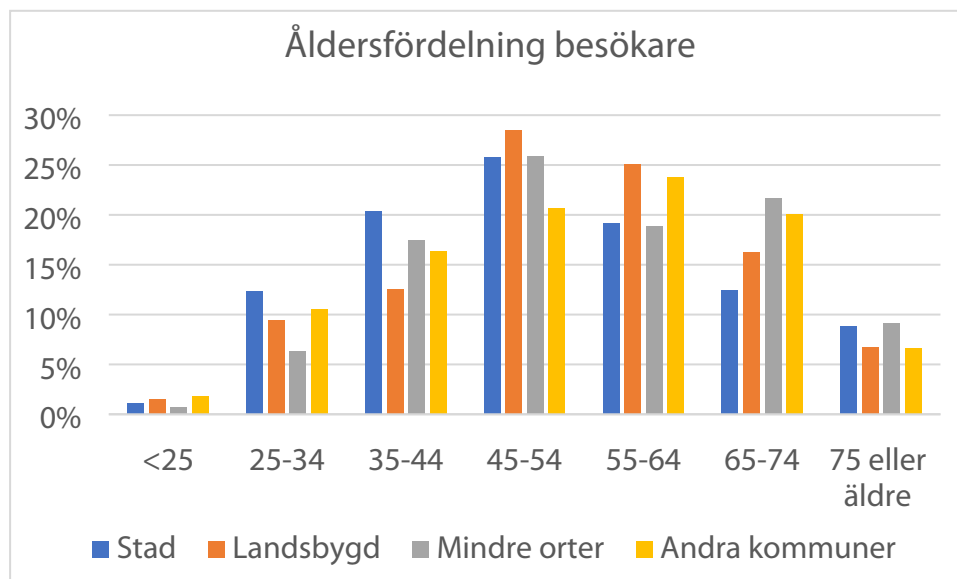
Inventeringen visar också hur besöksfrekvensen i centrum ser ut. I början av veckan var det flest Enköpingsbor som besökte centrum, cirka 60 procent. Denna andel minskar i slutet av veckan till 50 procent på fredagar och 35 procent på lördag. På fredagar och lördagar kommer istället många besökare från andra kommuner.



Figur 5. Utveckling under veckan för andelen bilburna besökare i centrala Enköping som bor i staden, i övriga delar av kommunen eller från andra kommuner.

Bland de som faller inom kategorin besökare i centrum är cirka 40 procent kvinnor och cirka 60 procent män.

Av de som besöker Enköping med bil är cirka 25 procent 65 år eller äldre. Nästan hälften av besökarna är mellan 45 och 64 år och resterande besökare, något mer än 25 procent, är yngre än 45 år. Bland de besökare som bor på landsbygden är andelen i åldersgruppen 45 – 64 år större än genomsnittet. Bland de som bor i Enköpings mindre orter är andelen i åldersgruppen 65 år och äldre större. Se figur 6.



Figur 6. Åldersfördelning för bilburna besökare i centrala Enköping.

Tillstånd

Boende i centrum

De som bor i centrala Enköping har möjlighet att ansöka om boendeparkeringstillstånd och köpa 30-dagarsbiljett för 350 kronor.

Enligt inventeringen är det cirka 100 personer som bor i centrum och som ofta parkerar i centrala Enköping utan parkeringstillstånd. Bland dem parkerar 55 mycket ofta på avgiftsfria parkeringar runt centrum och de flesta låter bilen stå flera dagar i rad. Resterande cirka 45 parkerar ofta i rutnätsstaden, särskilt på senare eftermiddag och lördag, utan en 30-dagars biljett.

Detta innebär färre tillgängliga platser för besökare på de mest attraktiva platserna i rutnätsstaden och färre tillgängliga platser på de avgiftsfria parkeringar för de som arbetar eller besöker centrala Enköping. Detta har hanterats med riktad parkeringsövervakning.

Uppföljningsarbetet visade också behovet av att boende i fler områden nära centrum ska kunna ansöka om boendeparkeringstillstånd. Detta är nu åtgärdat och innebär sannolikt att färre kommer att parkera på avgiftsfria parkeringar i anslutning till centrum.

Nyttoparkering

Nyttoparkeringstillstånden är till för de som behöver parkera bilen i centrum för att kunna utföra sitt arbete. Förutsättningarna för detta tillstånd har inte förändrats med det nya parkeringssystemet. I genomsnittet säljer kommunen 35 nyttoparkeringsbiljetter per månad.

Landsbygdstillstånd

Inventeringen visade att cirka 40 procent, eller 25 stycken, av de som pendlar från landsbygden och har rätt till ett landsbygdstillstånd har fått ett tillstånd och köpt en 30-dagars biljett.

De som använder sig av landsbygdstillståndet parkerar centralt på utpekade parkeringar, exempelvis på Pausparkeringen eller Sparbankens parkering, medan övriga pendlare från landsbygden parkerar på avgiftsfria parkeringar strax utanför centrum.

Enkätundersökning riktat till näringsidkare i centrum

Syftet med enkäten var att fånga upp erfarenheter och åsikter om hur parkeringssystemet fungerade. Genomförandet av enkäten var ett viktigt underlag för återkopplingen till Enköpings centrumförening. Enkäten begränsades dock inte till enbart föreningens medlemmar.

94 näringsidkare i centrum fick under vecka 37 möjlighet att lämna sina synpunkter i en enkät. Av dessa valde 84 stycken att svara på enkäten. Frågorna var ställda så att man kunde lämna flera svar på frågorna om man önskade. Svarsfrekvensen på de olika frågorna varierade. Resultaten presenterades på ett möte den 7 oktober, arrangerat av Enköpings centrumförening dit alla näringsidkare var inbjudna.

Enkätundersökningens resultat

Resultatet visar på ett övergripande plan missnöje med parkeringsautomater, exempelvis att det är svårt att betala, de är svåra att hitta och att de är för få. Frågan om vad man tyckte om de nya parkeringsreglerna var den som fick flest svar. Nästan 80 svar angav svårigheter med betalning. Se figur 7.

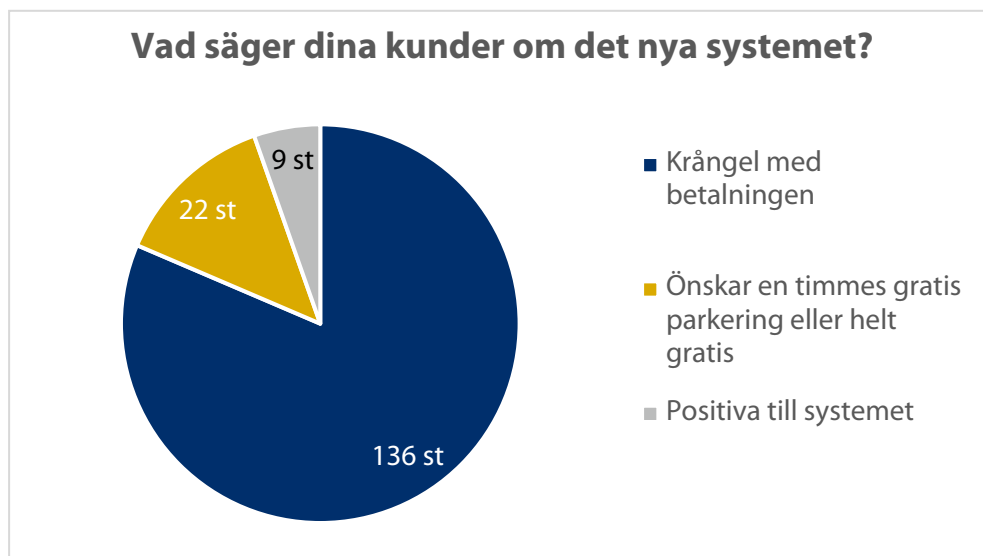


Figur 7. Vad näringsidkare i centrum tycker om de nya parkeringsreglerna.

Nästan 20 svar handlar om svårigheter med användning av parkeringsappar och ett tiotal anger att det ska finnas tydligare skyltning kring parkeringsreglerna.

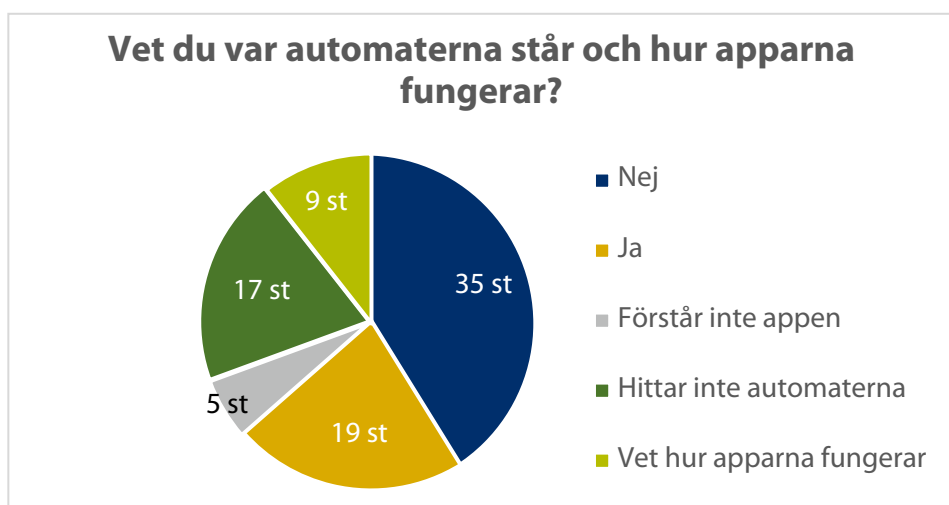
I enkäten angav 16 näringsidkare att systemet påverkade deras verksamhet genom att deras kunder var negativa eller försenade till en bokad tid. 10 stycken angav att de upplevde färre besökare och mindre spontanhandel i centrum. 11 stycken kunde inte se att det nya parkeringssystemet påverkade deras verksamhet alls.

I enkäten uppger näringsidkarna att de hör från de flesta kunder att det är krångligt eller svårt att betala för parkeringen, exempelvis att instruktionerna på automaten är svåra att förstå, att det behövs fler automater och tydligare skyltning, se figur 8.



Figur 8. Vad kunder säger till de tillfrågade näringsidkarna om det nya parkeringssystemet.

Många näringsidkare vet inte heller själva hur man kan betala för sin parkering via appar eller var parkeringsautomaterna står. Se figur 9.



Figur 9. Näringsidkarnas kunskap om automaternas placering och apparna.

Trafikmätningar

Trafikmätningar är genomförda i rutnätsstaden under april 2021 och september 2021, tillfällen som har liknande förutsättningar utifrån exempelvis pandemi, väderförhållanden mm. Mätningarna visar att biltrafiken i rutnätsstaden har

Välj datum.

minskat med omkring 10 procent. Störst minskning har skett på Torggatan längs gångfartsområdet. Där har biltrafiken minskat med cirka 35 procent.

På Västra Ringgatan norr om Gustav Adolfs plan har trafiken ökat som mest, förmodligen som en konsekvens av att Gustav Adolfs plans parkering inte längre är avgiftsfri. Sannolikt väljer därför besökare till exempelvis Sparbanken eller Folk tandvården att parkera på Västra Ringgatan istället. På Rådmansgatan och Kryddgårdsgatan har trafiken också ökat, förmodligen på grund av att Pausparkeringen är utpekad som boendeparkering.

Under september genomfördes manuella mätningar på flera platser i centrum för att räkna gående och cyklister mellan klockan 8 och 9 samt mellan klockan 15 och 16 på både måndag och torsdag. Mätningarna visar att på Torggatans gångfartsområde passerade upp till lika många cyklister som bilister på morgonen (cirka 50 på morgonen och upp till 65 på måndag eftermiddag) och dubbelt så många gångtrafikanter. Vad gäller Torggatan mellan Stora Torget och Gustav Adolfs plan passerade mellan två och tre gånger så många gångtrafikanter (upp till fler än 300 på torsdagseftermiddagen) än bilar och många cyklister (upp till 85 på både måndags- och torsdagseftermiddagen), fler cyklister än på gångfartsområdet men inte så många som antalet bilar.

Kundreaktioner

I samband med införandet av de nya parkeringsreglerna i maj fick kommunen ta emot många negativa synpunkter. Många var kritiska till systemet, inte minst till att avgiftsfriheten i rutnätsstaden togs bort. Även de nya parkeringstillstånden ifrågasattes. Flera boende i centrum hörde av sig och undrade hur de skulle parkera nu.

Under sommaren handlade reaktionerna istället till stor del om driftsproblemen med p-automaterna. Detta tillsammans med huvor över gamla parkeringsautomater och att de nya p-automaterna var svåra att hitta etablerade missförståndet att alla parkeringsautomater skulle tas bort. Det genererade i sin tur klagomål på krångligt system och svårigheter för äldre.

I augusti genomfördes informationsinsatser om betalningssystemet. Samtidigt ville kommunen signalera att vissa justeringar kunde bli aktuella som ett resultat av den planerade uppföljning som skulle genomföras i september. Detta tolkades av en del som att kommunen nu skulle ändra tillbaka till det gamla systemet.

Välj datum.

I augusti och september kom ett 20-tal synpunkter till kontaktcenter, om hur parkeringsavgifterna tar död på centrum, svårigheter att betala med appar och behov av gratisparkering på exempelvis traktorparkeringen. Under denna period publicerades också cirka 10 negativa insändare i Enköpingsposten.

Analysen av inkomna ärenden till kontaktcenter visar på behovet av omfattande planerade kommunikationsinsatser med en stor förståelse för olika intressenters perspektiv. Det är idag också en stor utmaning att nå ut med information när få läser lokaltidningen och nästan all digital information sker via personligt designade flöden. En del som lämnade synpunkter menade att kommunen skulle gått ut med brev till invånarna eftersom de inte hade någon tidning.

Det visar också hur svårt det är att kommunicera professionens fakta i en kontext där orsak och verkan i ett första läge ger en helt annan bild. Ett exempel är uppfattningen att gratis parkering ger bättre centrumhandel. I själva verket visste kommunen från 2019 års undersökning att det är boende och pendlare som i hög grad parkerar längre perioder på de mest attraktiva parkeringar i centrum, inklusive på de avgiftsfria parkeringarna. Genom att flytta de avgiftsfria parkeringarna till utkanten av centrum, ta bort periodmärken och skapa särskilda boendeparkeringar förstod man att platser i centrum skulle frigöras till besökare som vill parkera i närheten av sitt ärende. Det har också stämt enligt inventeringen från 2021.

Slutsatser av resultat

Inventeringen visar att användningen av parkeringsplatserna har förändrats en del med det nya parkeringssystemet.

- 1) En av den största skillnaden är att det är större rotation på de mest centrala och attraktiva platserna med det nya systemet. Det är tydligt att de parkeringar som tidigare varit avgiftsfria har lägre beläggning än 2019, framför allt på Gustav Adolfs plan. Även på de tidigare avgiftsfria platserna på Kungsgatan norr om Stora torget finns skillnader då omsättningen är större.
- 2) De som parkerar i zon A är främst kategorin "besökare", dvs bilar som parkerar kortare tider per gång.
- 3) Det nya systemet har också styrt om så att boende i centrum inte använder attraktiva besöksparkeringar utan kan istället parkera med parkeringstillstånd på vissa utpekade platser, exempelvis på Pausparkeringen.

Eftersom flera boende fortsätter att använda allmänna parkeringsplatser utan tillstånd finns ett ökat behov av att göra riktade insatser till dessa. Det går också att se att parkeringarna strax utanför rutnätsstaden används i relativt hög utsträckning. Kommunen har därför utökat möjligheten så att fler personer kan ansöka om boendeparkering för att minska belägningsgraden på de avgiftsfria parkeringarna.

4) Antalet besökare i centrum verkar inte ha minskat utifrån vad vi kan se av parkeringsstatistiken. Inventeringen har istället visat en större omsättning på de attraktiva platserna eftersom besökarna står kortare perioder och platserna därför blir tillgängliga för fler. Exempelvis kunder som vill handla, besöka en frisör eller uträtta något annat ärende. Det är en konsekvens av att boende och pendlare inte längre står långa perioder på de kommunala parkeringarna i centrum, inte minst de som tidigare var avgiftsfria.

5) Det nya parkeringssystemet har styrt pendlare till zon B, eller på avgiftsfria parkeringar strax utanför centrumkärnan. Det innebär att exempelvis de som arbetar i centrum kan stå i zon B och betala maximalt 25 kronor per dag. Pendlarna behöver ofta stå längre perioder och skapar ingen omsättning på platser. Genom att styra bort pendlare från centrumkärnan skapas större möjlighet för besökare till centrum att hitta en parkeringsplats.

6) Av de trafikmätningar som gjordes före och en bit efter att systemet infördes syns mönster av minskad biltrafik och ett ökat hållbart resande i centrum. Det är främst biltrafiken på Torggatans gångfartsområde som har minskat, men även söktrafiken när bilar letar efter avgiftsfria parkeringsplatser. Betydligt fler går än kör bil i centrum, upp till tre gånger så många och ungefär lika många cyklister som bilar på vissa sträckor. Denna utveckling är viktig för upplevelsen av trygghet och ökar trafiksäkerheten för gående och cyklister och gör därmed stadsrummet tillgängligt för fler trafikanter än biltrafikanter.

7) I enkäten som delades ut till näringsidkarna i centrum ligger en stor betoning på problem med att betala för sin parkering. Det är tydligt att detta tillsammans med missförståndet att p-automaterna skulle tas bort skapat viss negativ attityd till parkeringssystemet. Förutom att instruktionerna i automaten upplevdes svåra att förstå upplevdes zonskyltningen och utplaceringen av automaterna som problematisk. Kommunen har under hösten förbättrat skyltningen, placerat ut en till automat och gjort om instruktionerna i automaterna. Enkäten visade också att flera näringsidkare inte själva kände till hur betalningen via automater

eller appar fungerade. Därför gjorde kommunen under hösten flera informationsinsatser om detta.

Fram tills september har kommunen i omgångar fått till sig många reaktioner, främst klagomål, på det nya parkeringssystemet. En stor betoning ligger på svårigheten att hitta parkeringsautomater, otydlig zonskyltning och svårigheten med att betala för sin parkering. Dessa missförhållanden har varit olyckliga och sedan de åtgärdats och man arbetat med extra informationsinsatser har kritiken i form av insändare, direkt feedback och ärenden till Kontaktcenter minskat.

Uppföljning av mål och effektmål

Övergripande mål

De nya parkeringsreglerna införs i samklang med kommunens arbete för att skapa ett attraktivt centrum och med intentionen för arbetet att Enköping ska bli årets stadskärna 2025.

Ett viktigt syfte med det nya parkeringssystemet är att göra centrum attraktivt för fler. Inventeringsarbetet visar på ett generellt plan att biltrafiken har minskat till förmån för gående och cyklister. Däremot finns det ingenting i materialet som visar att antalet besökare skulle ha minskat. Istället ser det ut som att det nu är fler som går och cyklar i centrum, och med större rotation på attraktiva platser har det blivit lättare för besökare att hitta en parkeringsplats. Tidigare användes många attraktiva parkeringar av boende eller arbetande som hade köpt periodmärke. Det gjorde att dessa parkeringar blockerades och många upplevde att det inte fanns lediga parkeringar i centrum.

I enkäten finns dock exempel på upplevelsen av färre besökare i centrum. Det är svårt att inom ramen för detta projektdirektiv analysera antalet besökare i centrum eftersom de nya reglerna infördes under en pågående pandemi och en allmän utveckling över hela Sverige med avfolkade stadskärnor och ökad näthandel.

Införandet av det nya parkeringssystemet har lett till större samverkan mellan kommunen och föreningen Enköpings centrumsamverkan, vilket i sin tur bidragit till utvecklingsarbetet i centrum. Representanter från samhällsbyggnadsförvaltningen har träffat föreningen vid flera tillfällen, både för att lyssna in synpunkter och för att informera. Delar av föreningens styrelse har också bidragit mycket i arbetet med enkäten, både genom

informationsspridning, i samtal med medlemmar/näringsidkare och i hanteringen av materialet.

En förbättrad trafiksituation i centrala Enköping avseende trafiksäkerhet, tillgänglighet och attraktivitet ska kunna påvisas.

Trafiksäkerhet handlar om att minska riskerna för oskyddade trafikanter, dvs gående, barn, cyklister med flera. Den förbättring som är tydligast är den allmänna minskningen av biltrafik i centrum, inte minst söktrafiken där bilister kör runt och letar efter lediga platser. Trafiksäkerheten har också förbättrats av andra åtgärder som exempelvis gångfartsområdet vid Torggatan och miljön vid Kammakartorget. Här har antalet gående och cyklister ökat markant vilket kan ses som en förbättring av stadens attraktivitet. Centrum är med det nya systemet därmed mer tillgängligt för fler fordonsslag än bil. Bilburna besökare gynnas också av den förbättrade tillgängligheten av attraktiva, lediga parkeringsplatser i centrumkärnan.

Att göra Enköpings centrum mer tillgängligt, trafiksäkert och attraktivt kommer vara en viktig del i det fortsatta arbetet med att utveckla centrum.

Införandet ska på sikt samspela med andra attraktivitetshöjande insatser i centrum, exempelvis nya cykelvägar, gå/gångfartsgator, trafikregleringar etc.

Trafikfrågorna består av många olika delar som måste samspela i en viss logik för att få ett positivt resultat för trafikanter, invånare och för staden som helhet. Kommunen har en planering för detta där gångfartsområdet på Torggatan och fler centrala cykelparkeringar är tydliga exempel. Nya cykelvägar, gångfartsområden och trafikregleringar finns i ett planeringsstadium men behöver ske i samklang med övrig utveckling i centrum.

Arbetet mot Årets stadskärna tillsammans med föreningen Enköping centrumsamverkan är en viktig del för att utveckla centrum. För att skapa ett attraktivt och långsiktigt hållbart centrum behövs också ett stort samarbete med invånare, civilsamhälle och övrigt näringsliv. Kommunen kommer därför arbeta med stadsdelsutveckling för att involvera och engagera fler. Där är trafikfrågorna en av flera viktiga ingredienser tillsammans med frågor om grönska, trygghet, aktiviteter och stadens utseende.

Effektmål

Den nya trafikmiljön i Enköpings centrum upplevs som positiv och det nya parkeringssystemet är tydligt och enkelt att följa. Det bidrar till att skapa ett mer attraktivt och tillgängligt centrum där det är enkelt att färdas hållbart.

Mätningen av upplevelsen av det nya parkeringssystemets effekter behöver längre tid än ett halvår. I det initiala skedet har kommunen fått en del negativa reaktioner genom enskilda personers kontakter med kommunen, genom enkäten till handlarna och genom insändare. Dessa har dels handlat om förändringen, dels om olika problem med att betala för sin parkering. Efter att kommunen under hösten genomfört förbättringar och informationsinsatser har de negativa reaktionerna minskat markant. Kommunen får också till sig positiva reaktioner om att det är bra att det finns många lediga platser i centrum och att det fungerar bra att betala med apparna. Mätning mot detta effektmål kommer genomföras i det ordinarie arbetet efter projektdirektivets avslut.

Arbetet med parkeringsåtgärder bidrar till ökad trafiksäkerhet och ökad trygghet i centrala Enköping.

Mätningen av trygghet och trafiksäkerhet är komplexa och kan inte besvaras på en sådan kort tidsperiod och mot enbart införandet av nya parkeringsregler. Däremot ser vi i detta projektdirektiv att trafikmätningarna som gjorts före och efter införandet av de nya parkeringsreglerna visar på en minskning av fordonstrafik till förmån för gående och cyklister i rutnätsstaden. I det arbetet har också andra insatser bidragit, exempelvis gångfartsområdet vid Torggatan som sänkt hastigheten i området.

Upplevelsen trygghet i trafikmiljön handlar till exempel om hastigheter, trafikmängd, problem med att gå över gatan, regelbrott, olycksrädsla, siktförhållanden med mera. Dessa faktorer är viktiga parametrar för att skapa en attraktiv trafikmiljö. Den minskade mängden trafik och de lägre hastigheterna vid knutpunkter är därför viktiga faktorer för känslan av trygghet. Här visar inventeringen att det nya parkeringssystemet ger effekt i önskad riktning. Det fortsatta arbetet och mätningarna fortsätter i det ordinarie arbetet och kommunens ambition med att utveckla stadskärnan.

Samarbetet med BID-processen för att Enköping ska bli årets stadskärna 2025 bidrar till förståelse och acceptans för de åtgärder som införs inom detta projektdirektiv.

Samarbetet med föreningen Enköpings centrumsamverkan har varit en mycket viktig del i förankringsarbetet. I detta ingick stormöte med stöd av organisationen Svenska stadskärnor, informationsspridning i föreningens kanaler, enkätundersökning och uppföljningsmöte i oktober. Även om en del handlare varit missnöjda har samarbetet lett till viktiga samtal som i sin tur bidragit till utveckling av ömsesidig förståelse och acceptans. Särskilt enkäten bidrog till att förstå vilka problem handlarna upplevde och vad som behövde åtgärdas.

Parkeringsfrågan och arbetet mot ett ökat hållbart resande kommer även fortsättningsvis vara en viktig del i det långsiktiga arbetet med att utveckla centrum och nå utmärkelsen Årets stadskärna.

Utpekade förbättringsförslag

I analysen har vi sett behov av en del förändringar i systemet.

De förslag som kan bli aktuella tas upp för beslut i separata ärenden i det ordinarie nämndarbetet.

Ändrad zon för Joarparkering

För att Joarparkeringen skulle kunna bli mer ändamålsenlig och tillgodose behovet av parkering för parkturisterna skulle parkeringen kunna flyttas till zon B och ha avgift mellan klockan 8 – 19 istället för mellan klockan 8- 22.

Lägre pris för landsbygdstillstånd

För att fler pendlare från landsbygden skulle vilja använda landsbygdstillståndet skulle priset för en 30-dagars landsbygdstillstånd kunna sänkas från 350 till 200 kronor. Med en sådan prissänkning skulle landsbygdstillståndet bli ett alternativ även för besökare som regelbundet vistas i centrala Enköping. En annan effekt skulle vara ett minskat tryck på avgiftsfria parkeringar i anslutning till centrum då färre från landsbygd skulle parkera där.

Fler lastzoner

Näringsidkarna i centrum har ett behov av bättre möjligheter att ta emot leveranser.

Det har framkommit önskemål om att få särskilda tillstånd för att kunna få leveransen så nära dörren som möjligt. Ett sådant system med "dispenser" skulle bli administrativt tungrovt med långa väntetider. Det skulle dessutom bygga på att leveranserna fritt får bryta mot trafikreglerna.

Istället kommer kommunen inrätta fler lastzoner där leveranser kan ske på högst 45-50 meters avstånd. Implementeringen beräknas ske under första halvåret 2022.

Reglering utanför centrum

Antalet parkerade bilar har ökat längs flera gator nära centrum där parkering är avgiftsfri. Klagomål har inkommit om minskad framkomlighet på några gator. Åtgärder för att minska framkomlighetsproblem kan exempelvis vara att tillåta parkering på endast en sida längs vissa gator.

Avslutning och överlämnande

Slutrapporten markerar ett avslut på införandet av de nya parkeringsreglerna. Ej uppnådda mål och effektmål lämnas över till det löpande arbetet på förvaltningens arbete med trafik och stadsutveckling samt den löpande avrapportering av Trafikstrategin och Årets stadskärna.

.



www.enkoping.se