

*Tusen år har gjort oss kloka.
Och nyfikna på framtiden.*

Plan till parkeringstrategi 2019 -

Plan till parkeringsstrategi, förtydligande och möjliga framtida åtaganden

Åtgärd	Varför/ därför att	Ansvarig/ sammankallande	När	
OMEDELBART				
1	Sammanställa Mobilitetsgrupp (se även Förtydligande åtgärder i plan till parkeringsstrategi nederst)	En mobilitetsgrupp ser problematiken kring att röra sig från en målpunkt till en annan under varierande förutsättningar i en helhet kontinuerligt. Däribland ingår frågan kring parkeringsplatser.	KS ger uppdrag att upprätta mobilitetsgrupp. Mobilitetsgruppen utser en sammankallande person som redovisar mot kommunstyrelsen.	Omgående.
2	Informations- och dialoginsatser	Information om var och hur vi kan och bör parkera är en nyckel till att förbättra parkeringssituationen. Dialog ska även föras med arbetsgivare och anställda samt allmänheten för att vidare utreda behov och resvanor och stämma av förslag till ändrade parkeringstider (se punkt 3).	Mobilitetsgruppen via kommunikation	2019 och fortsättningsvis
3	Informations- och dialoginsatser	Inledningsvis ändras inte parkeringstiderna för parkeringen vid Stureplan, dock bör inom närtid anställda vid kommunen meddelas att denna parkering inte är avsedd som arbetsplatsparkering.		Början 2020
4	Utreda parkeringstider vidare	Bättre parkeringstider kan underlätta att finna en ledig parkeringsplats som motsvarar ens behov och således stödja stadens funktionalitet. Även lämpliga lägen för långtids-, samåknings-, pendlings-, och husbils-parkeringplatser och större parkeringsplatser ska utredas.	Mobilitetsgruppen	2019/2020 och fortsättningsvis
5	Trygghetspromenad	Trygghetspromenader är ett stöd i att analysera brister i såväl relevanta stråk och parkeringsanläggningar och bör bilda underlag vid omgestaltning av stråk och parkeringsanläggningar (kan ske i samband med punkt 2).	Mobilitetsgruppen	Slutet av 2019
6	Utreda möjligheter att optimera befintliga parkeringsanläggningar	Utgångspunkten för parkeringsstrategin är att det finns tillräckligt med parkeringsytor i Skara, men det bör utredas ifall befintliga parkeringsanläggningar kan optimeras utifrån antal parkeringsplatser	Mobilitetsgruppen	2020 och fortsättningsvis

Åtgärd	Varför/ därför att	Ansvarig/ sammankallande	När	
I NÄRTID				
7	Skytning	Att kunna orientera sig i stadsrummet är avgörande för hur vi uppfattar och upplever staden, och skyltning är ett viktigt verktyg för att i en stad med rötter i medeltiden finna en parkeringsplats och från denna till sin målpunkt. Åtgärden kräver att åtgärd 4 är avslutad.	Mobilitetsgruppen via gata och park	2020/ 2021 och fortsättningsvis
8	Nya parkeringstider	Vissa parkeringsanläggningar kan på prov omgående ändras till 3h. (se kartbilaga)	Mobilitetsgruppen via gata och park	2020/2021
9	Trygghetsskapande åtgärder/ gestaltning p-platser (infarter)	En otrygg parkeringsplats betraktas inte som en parkeringsplats då man inte vill parkera på den, och samma effekt har ett otryggt stråk som leder mellan parkeringsplatsen och målpunkten. En väl gestaltad parkeringsanläggning kan däremot lämna ett första, bestående intryck av staden och verka välkomnande. Utifrån arbetet med punkt 2 och 4 bör parkeringsanläggningar och stråk väljas som bör optimeras.	Mobilitetsgruppen via gata och park	2020/ 2021 och fortsättningsvis
10	Utreda behov och nytta av Parkeeringsskiva	Parkeringskivan ses i nuläget som ett verktyg att genomföra riktlinjerna och ett stöd för parkeringsvakten.	Mobilitetsgruppen	2020/2021
11	Dialog privata parkeringar	För att tillhandahålla goda parkeringsmöjligheter i centrala Skara för olika grupper och vid olika evenemang anses det vara fördelaktigt att samverkan sker mellan privata aktörer och kommunen. Viss dialog bör även ske även i samband med punkt 3.	Mobilitetsgruppen	2020/2021

Åtgärd		Varför/ därför att	Ansvarig/ sammankallande	När
PÅ SIKT				
12	Intelligenta parkeringsledningssystem	Intelligenta parkeringsledningssystem kan avsevärd underlätta för kunder och besökare att finna en parkeringsplats smidigt och minska söktrafiken.	Mobilitetsgruppen och Skara Energi AB	
13	Se över detaljplaner som omfattar parkeringsytor	En översyn av parkeringsanläggningar och hur dess användning regleras i detaljplan är avgörande för om parkeringsplatserna kan användas som exempelvis dedikerad boendeparkering eller om de kan avgiftsbeläggas.		
14	Uppdatering parkeringsstrategi/ mobilitetsstrategi			

Förtydligande åtgärder i planen till parkeringsstrategi

1. Att finna en parkering handlar i slutändan om att på ett smidigt sätt ta sig från en punkt till en annan med ett fordon.

Mobilitetsgruppen kommer att ha förmågan att se på problematiken kring parkeringsplatser i ett mycket bredare perspektiv och ha möjligheten att finna lösningsansatser som berör parkering inom andra områden. Kring frågor som berör mobilitet, och då även parkeringar, finns en stående grupp som arbetar med dessa. Det blir en tydlig tilltalspartern för allmänheten, övriga kommunala verksamheter och politiken som även är mer motståndskraftig mot organisationsförändringar och frånvaro av enskilda personer. Med detta upplägg nås framförallt en kontinuitet i frågan kring mobilitet/ parkeringsfrågan och anses vara en förutsättning för att effektivt arbeta med en plan till parkeringsstrategi. Gruppen avser att redovisa inför politiken hur arbetet med genomförandet av planen till parkeringsstrategin fortskrider, framföra förslag, samt inarbeta nya åtgärdsförslag och säkerställa en flexibilitet i planen till parkeringsstrategin.

I gruppen föreslås ingå permanent

- Planenheten
- Kommunutvecklare
- Gata och park
- Skara Energi
- Parkeringsvakt
- Kollektivtrafikstrateg

Vid behov bland annat

- Kommunikatör
- Mark och exploatering

2. Parkeringsstrategin utgår ifrån att det i dagens läge finns tillräckligt med parkeringsytor, men att dessa inte nyttjas optimalt.

För att få en bättre belastning på ytorna krävs att berörda grupper får information om var man lämpligen kan parkera, vilka fördelar det ger för staden och dem själva.

Den största potentialen ses i dagsläget om vi lyckas få arbetsplatsparkeringarna utlokalisera från stadens centrala delar. Detta innebär att vi bör söka kontakt och informera de större arbetsgivarna, vilket inbegriper såväl privata och kommunen. Vi bör informera var det finns lämpliga ytor att parkera, men även påbörja en dialog för att utreda vilka alternativa ytor som är mest attraktiva och vad som krävs för att dessa verkligen ska nyttjas. Denna åtgärd samverkar med andra åtgärder så som exempelvis 3, 4 och 7 för att göra en ändring av parkeringsvanorna mer sannolik. På ett kommunalt plan skulle det kanske även vara möjligt att arbeta med direktiv för att nå målet.

Åtgärden innebär som kan skönjas nu således

- Information till större privata arbetsgivare samt kommunanställda var man kan parkera utanför centrum och varför man bör göra detta
- Dialog med berörda om vilka parkeringsytor som anses mest lämpliga som ersättningsytor för de centrala parkeringsytorna och hur målet om att flytta ut parkeringsplatser kan nås (främst privata arbetsgivare så som Sparbanken, Länsstyrelsen)
- Åtgärd 3, 4 och 7
- Informationsinsatser via media (publika kommunala kanaler samt tidningen)
- Ta fram kartunderlag som visar var det går att parkera.
 - Kartor som visar var arbetsplatsparkering lämpligen kan ske
 - Kartor som man kan skicka till kunder eller besökare som visar var man lämpligen kan parkera. Kartorna ska vara utformade så att de lätt kan bifogas i ett mail eller en trycksak.

3. Parkeringstiderna väcker mycket känslor och även otillfredsställelse bland såväl medborgare, handlare och verksamhetsutövare.

Revideras parkeringstiderna blir det viktigt att de väljs så att de

- Kan vara detsamma över en så lång period som möjligt
- Blir lätta att förstå och efterleva
- Innebär en förbättring

Med hänsyn till känsligheten i ämnet och ovan listad ambitionsnivå önskas det arbetas vidare med ett förslag till reviderade parkeringstider, lämpligen inom mobilitetsgruppen. Förslagsvis har även åtgärd 2 påbörjats och effekter kunnat skådas. Det som i nuläget är svårast att förutspå är hur parkeringsstrategin påverkar boende, då det är osäkert hur m

I nuläget finns följande tankar kring parkeringstider:

● Steg 1

4h, 2h och 1h parkering ersätts inom de mera centrala delarna som är av betydelse för handel med i huvudsak 3h.

Detta anses vara en god kompromiss mot de som önskar att få kunna parkera längre än 2h och vad som anses lämpligt med hänsyn till handeln. Det innebär även att arbetsplatsparkering på sådana ytor blir mera oattraktivt då man tvingas flytta bilen två gånger per dag. Skyltningen och tydligheten skulle även kunna bli enkel och bra då man kör in i och lämnar 3h - parkeringszon vid vissa gator om inget annat anges.

● Steg 2

I nära anslutning till 3h zon ligger 5h parkeringsplatser.

Dessa ytor ligger främst norr om domkyrkan och utgör ingen zon likt 3h parkeringsplatserna. Dessa parkeringsytorna ligger vackert belägna och vänder sig mot långväga besökare som vill turista i stan, alternativt Skaraborg som har längre ärenden. Dessa ytor ligger lite längre bort, men skänker en vacker upplevelse av staden då man rör sig mot centrum

● Steg 3

Huvudsakligen söder om Skaraborgsgatan (Vilan, Folkets park, "Grusplan") ligger 12h parkeringsplatser.

Dessa parkeringar avses i huvudsak tillfredsställa behovet av arbetsplatsparkeringar och bereda mer plats för besöksparkeringar i de centrala delarna. Olika åtgärder kan behövas för att göra dessa attraktiva

● Steg 4

Boendeparkeringar

Boendeparkeringar är något som successivt kan bli lidande då ovanstående åtgärder genomförs. Vidare utredning kan komma att behövas för att se hur stort behovet i antal parkeringsplatser faktiskt är. Utgångspunkten bör vara att all boendeparkering i huvudsak ska anordnas inom den egna fastigheten, i andra hand på annans kvartersmark och att då avgift kan bli aktuell. Fördelen anses vara att boende inte behöver flytta sin bil varje dygn och att parkeringsplatserna kan dedikeras samt med parkeringsavgifterna rustas upp.

● **Pendlingsparkeringsplatser, Samåkningsparkeringsplatser, långtidsparkeringar, tillgängliga parkeringsplatser, trygga parkeringsplatser**

- Pendlingsparkeringsplatser, Samåkningsparkeringsplatser, långtidsparkeringar bör finnas i tillräckligt stort antal i lämpliga lägen
- Tillgängliga parkeringsplatser bör anordnas i enlighet med rådande riktlinjer och regelverk. Undantag kan gälla där den kulturhistoriska bebyggelsestrukturen inte tillåter detta.
- Trygga parkeringsplatser bör finnas

Effekter av pågående och planerade projekt, exempelvis stadshus, bostadsbyggande

Stadshusprojektet och ny bostadsbebyggelse vid stationsområdet kommer initialt att innebära en minskning av parkeringsplatser i centrala Skara samt ändrade behov.

Stationsområdet

Invid stationsområdet planeras för bostäder och verksamheter, och projektet innebär påverkan på den befintliga parkeringssituationen. År 2017 genomfördes en trafikutredning i samband med framtagandet av planprogrammet för stationsområdet där bland annat påverkans omfång på parkering utreddes.

Viss ny parkering kommer att tillskapas, men totalt sett kommer antalet parkeringsplatser att minskas vid genomförande. Genomförandet av projektet är tänkt att ske i tre etapper, vilket innebär att antalet parkeringsplatser försvinner succesivt.

Etapp 1

Etapp 1 omfattar bortsett från infrastrukturåtgärder ny bebyggelse söder om kvarter Nornan och Thalia.

När	I närtid. Detaljplan är framtagen.
Parkeringsplatser som försvinner	65 stycken
Tillkommande parkeringsplatser	8 stycken
Differens	-57

Etapp 2

Etapp 2 innebär bland annat ny bebyggelse söder om fastigheten Kometen, upprustning av parkeringsplatser vid lokstallarna samt eventuellt ny parkeringsplats vid Kv Valkyrian.

När	15 - 25 år tills genomförande
Parkeringsplatser som försvinner	72 stycken, alternativt 92 stycken
Tillkommande parkeringsplatser	0
Differens	-72, alternativt - 92

Etapp 3

Etapp 3 innebär möjligtvis ny bebyggelse söder om valkyrian och eventuellt ett nytt parkeringshus. En förutsättning är enligt utredningen att finna helt nya parkeringslösningar centralt i Skara.

När	Möjlighet på sikt
Parkeringsplatser som försvinner	Cirka 100
Tillkommande parkeringsplatser	0
Differens	-100

Se även kartbilagan Påverkan av projekt för att se vilka parkeringsplatser berörs när av stationsområdesprojektet.

Stadshusflytten

Effekterna av stadshusflytten är svårare att förutspå, men omkring ytterligare 40 personer kommer att flytta med till stadshuset som idag inte belastar de centrala parkeringsplatserna. Parkeringsanläggningar vid nya biblioteket kan i ett första steg komma att belastas mindre då plan- och bygg- samt miljöenheten byter lokaler, men vård och omsorg som avser att överta lokalerna kan ha ett liknande behov. Om inga åtgärder vidtas kommer stadshusflytten troligtvis innebära att de centrala parkeringsanläggningarna i högre utsträckning än idag belastas av arbetsplatsparkeringar samt besökare. Det tillkommande behovet beräknas till cirka 20 stycken arbetsplatsparkeringar.

När	Möjlighet på sikt
Parkeringsplatser som försvinner	0
Tillkommande parkeringsplatser	0
Differens	-20 (på grund av ökad belastning)

Hantering av stationsområdes- och stadshusprojektet samt parkeringsstrategins konsekvenser i ett större perspektiv

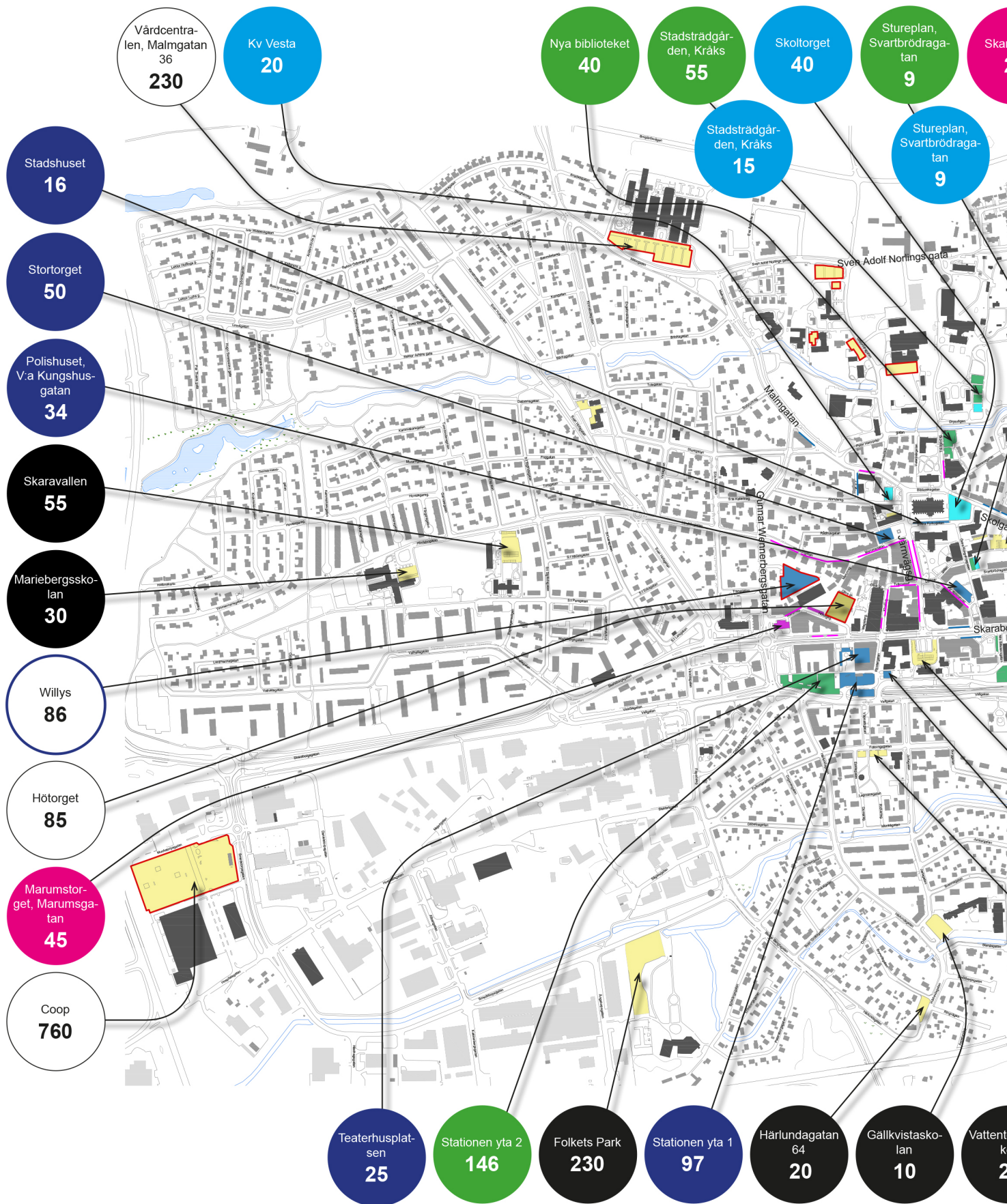
Arbetsplatsparkering bör inte konkurrera med kund- och besöksparkering för att ha en realistisk chans att fånga upp effekterna av såväl ny bostadsbebyggelse vid busstationen samt stadshusprojektet. De mål och riktlinjer som anges under avsnittet ”Hantering av prioriterade parkeringsbehov” anses lämpliga för att hantera stationsområdet etapp 1 och 2 samt stadshusflytten, men även för att uppnå en mera tillfredställande parkeringssituation för handeln och besökare än dagens rådande förhållanden. Även boendeparkering behöver samspela med kund- och besöksparkering för att skapa en hållbar och god situation för handeln. I främsta hand blir en implementering av riktlinjerna för arbetsplatsparkering således avgörande.

Åtgärd

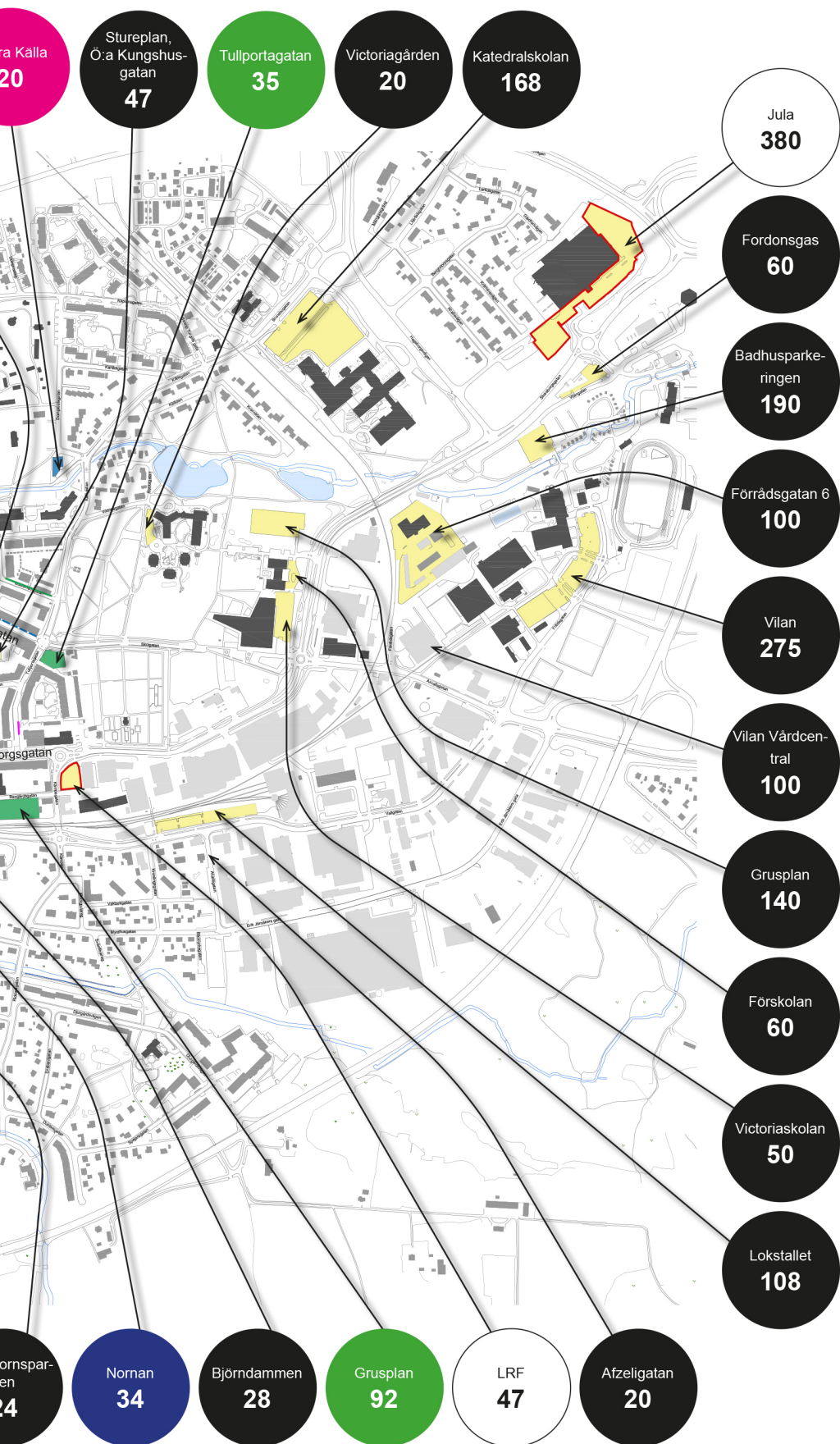
- Effekterna av stadshusflytten och ny bostadsbebyggelse vid stationsområdet ska hanteras inom ramen för de samlade riktlinjerna, åtgärderna och planen till parkeringsstrategin.

Antal parkeringsplatser i ce

Felaktigheter kan förekomma. Gatuparkering är inte medräknad.



Legend



1h parkering



2h parkering



4h parkering



24h parkering



ej i parkeringskartan utpekade parkeringar



Privat parkering

Totalt antal parkeringsplatser

1h

65 stycken

2h

342 stycken inklusive Willy's

4h

84 stycken

24h

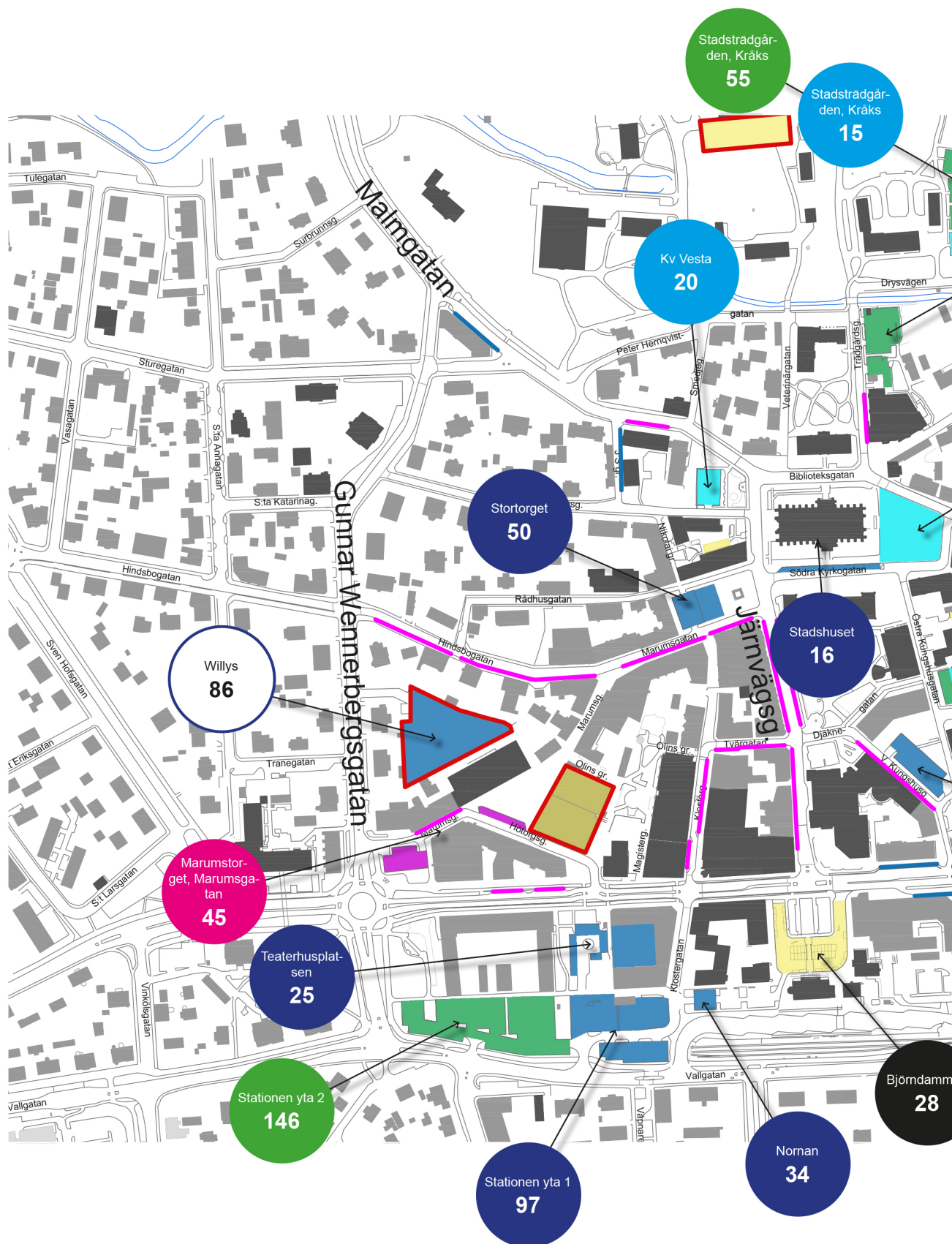
377 stycken

24h

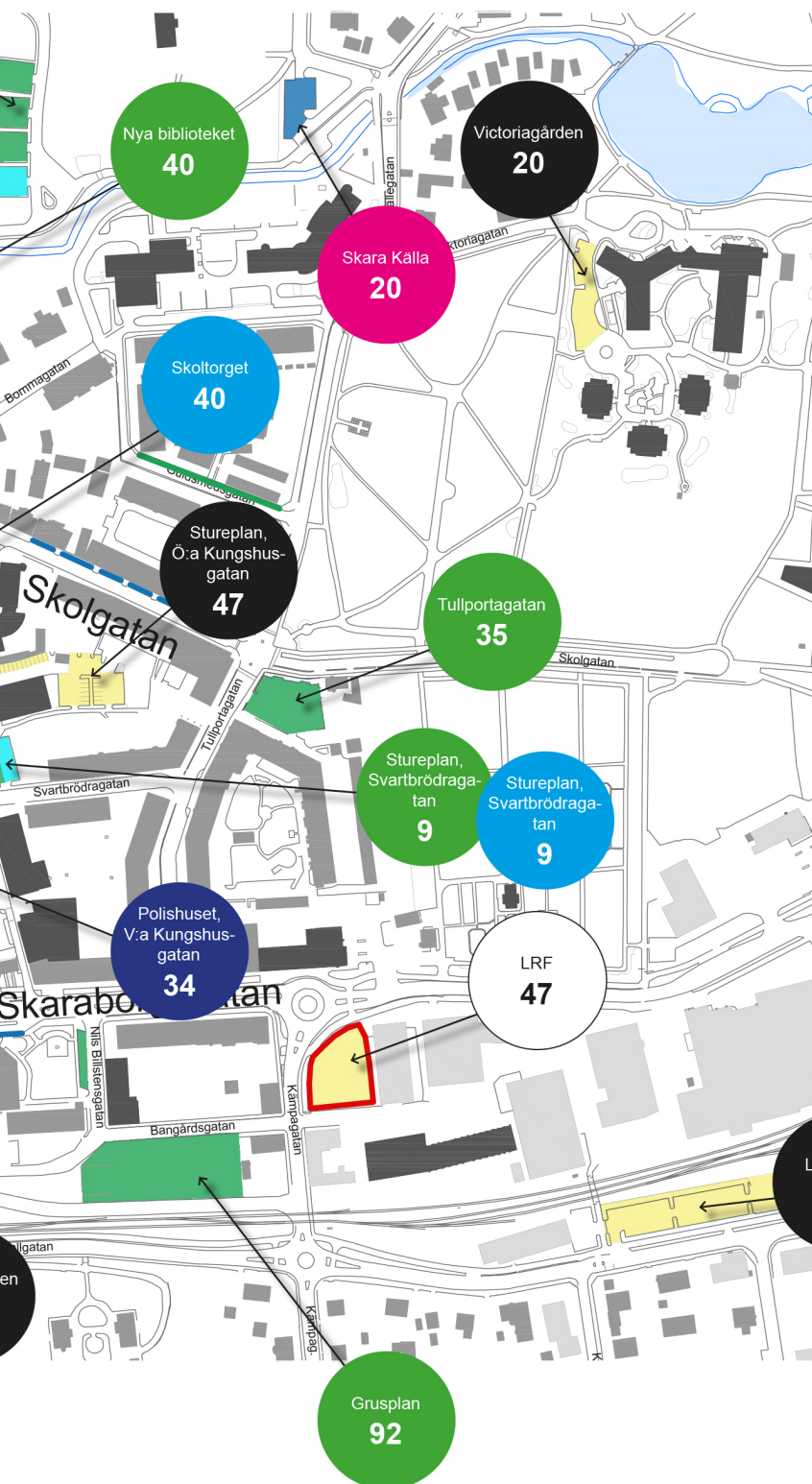
1 820 stycken

Antal parkeringsplatser i Sk

Felaktigheter kan förekomma. Gatuparkering är inte medräknad.



Legend



Skara Källa

1h parkering



Skara Källa

2h parkering



Skara Källa

4h parkering



Skara Källa

24h parkering



Fordsonsgas

ej i parkeringskartan utpekade parkeringar



Jula

380

Privat parkering

Totalt antal parkeringsplatser



1h

65 stycken



2h

342 stycken inklusive Willy's



4h

84 stycken



24h

377 stycken

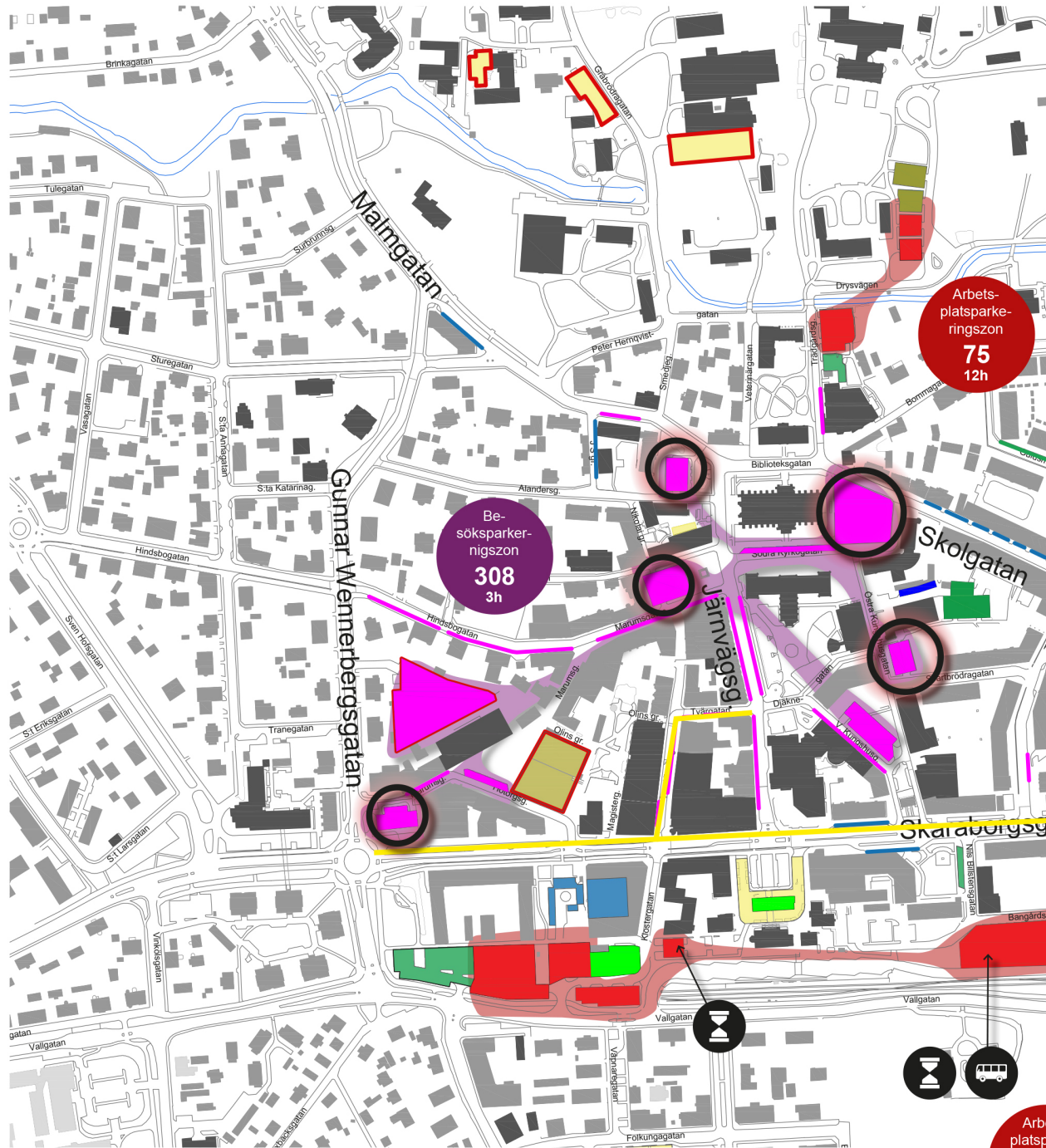


X

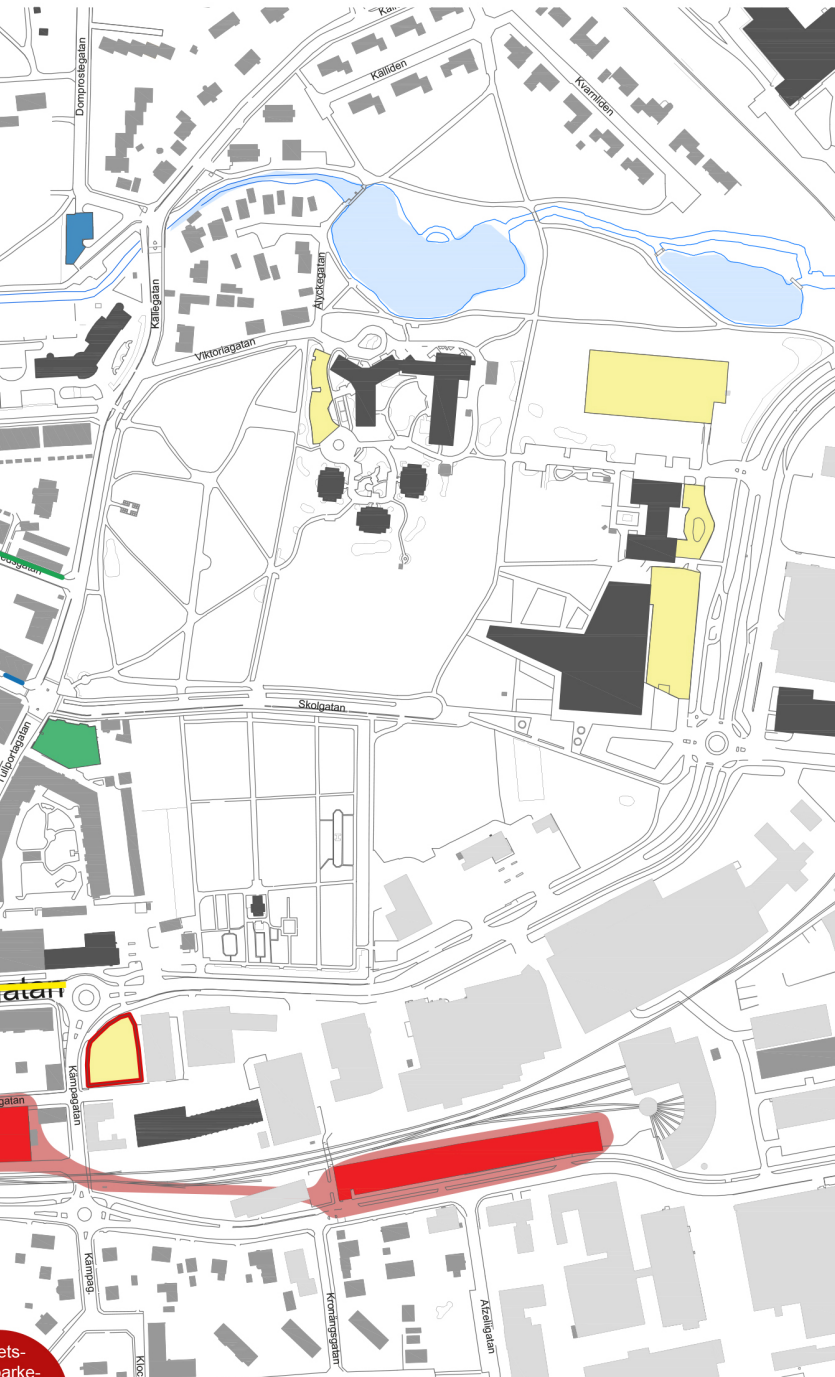
203 stycken

Förslag nya parkeringstider

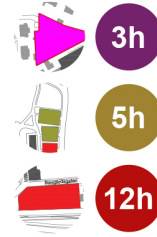
Felaktigheter kan förekomma. Gatuparkering är inte medräknad.



Legend



nya tider



Tider idag som kvarstår



ej i parkeringskartan utpekade parkeringar



Privata parkeringsanläggningar

Funktionella p-platser



Samåkningsparkering



Pendlingsparkeringsplats



långtidsparkering

Zoner



Besöksparkeringszon.
Gatuparkering är 3h, alternativt 1h. Viktigt är att det är enhetligt



Arbetsplatsparkeringszon

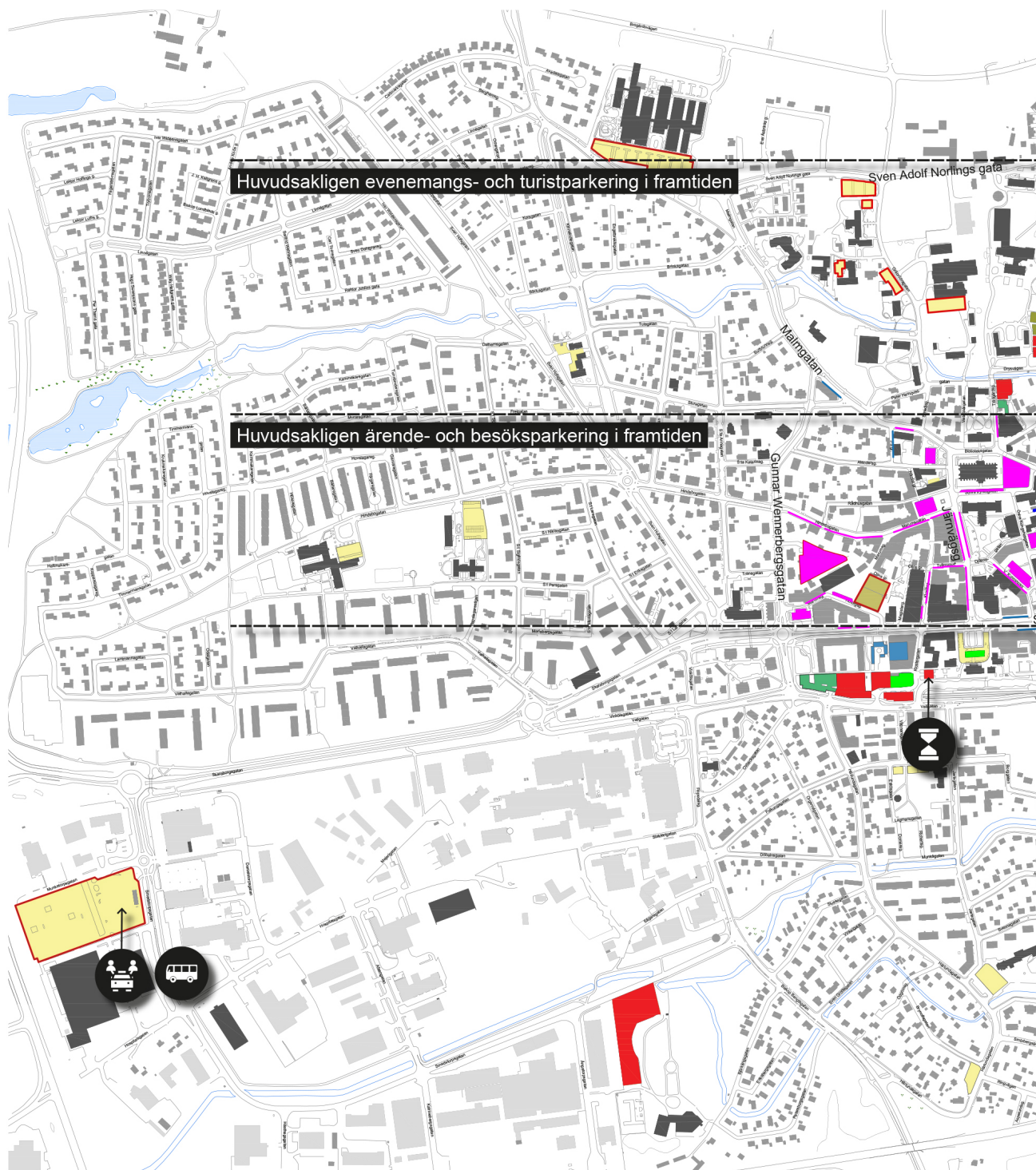
Omgående åtgärder



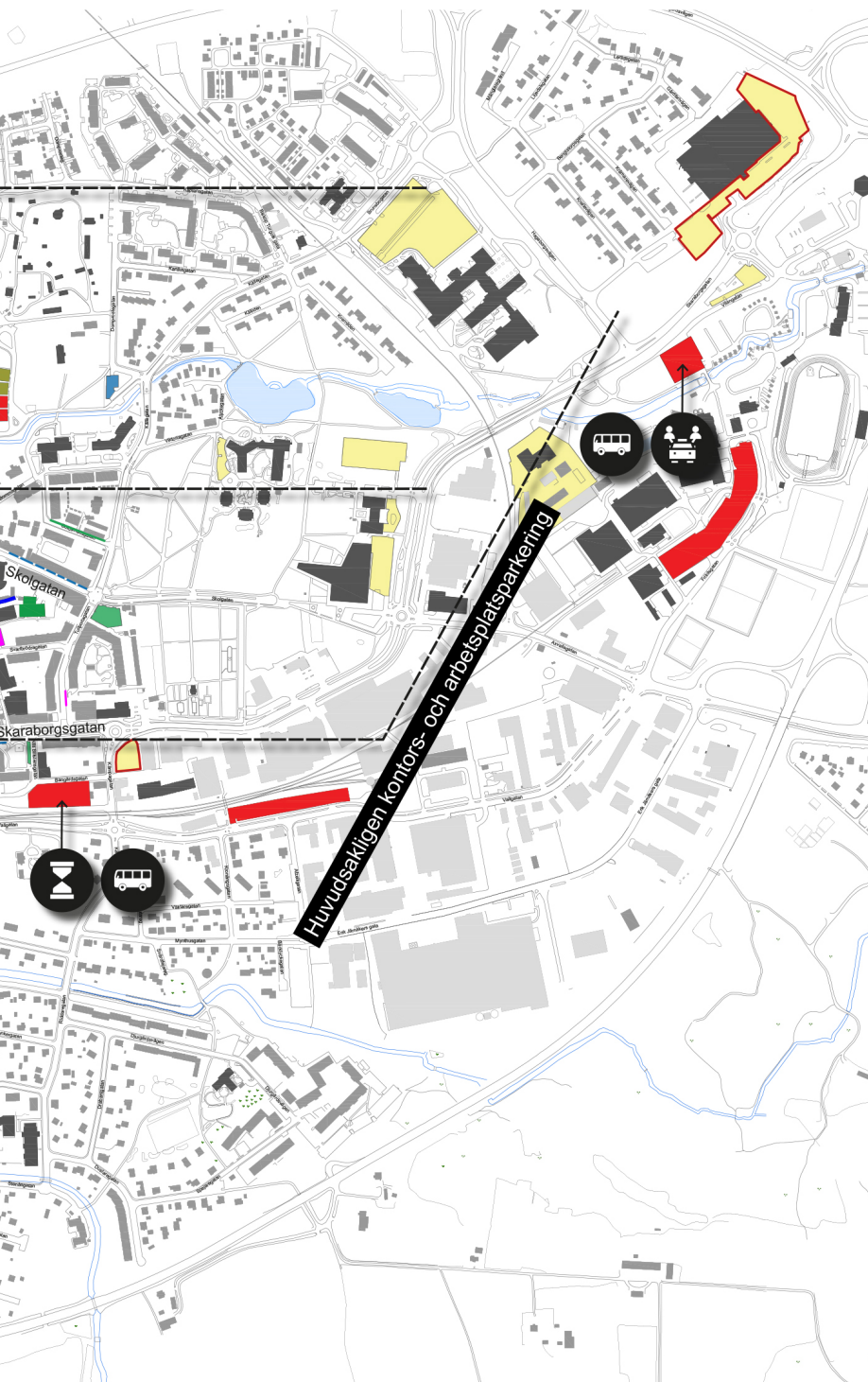
Parkeringanläggning där parkeringstiden kan ändras omgående

Förslag nya parkeringstide

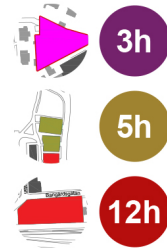
Felaktigheter kan förekomma. Gatuparkering är inte medräknad.



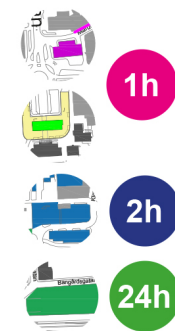
Legend



nya tider



Tider idag som kvarstår



ej i parkeringskartan utpekade parkeringar



Privata parkeringsanläggningar

Funktionella p-platser



Samåkningsparkering



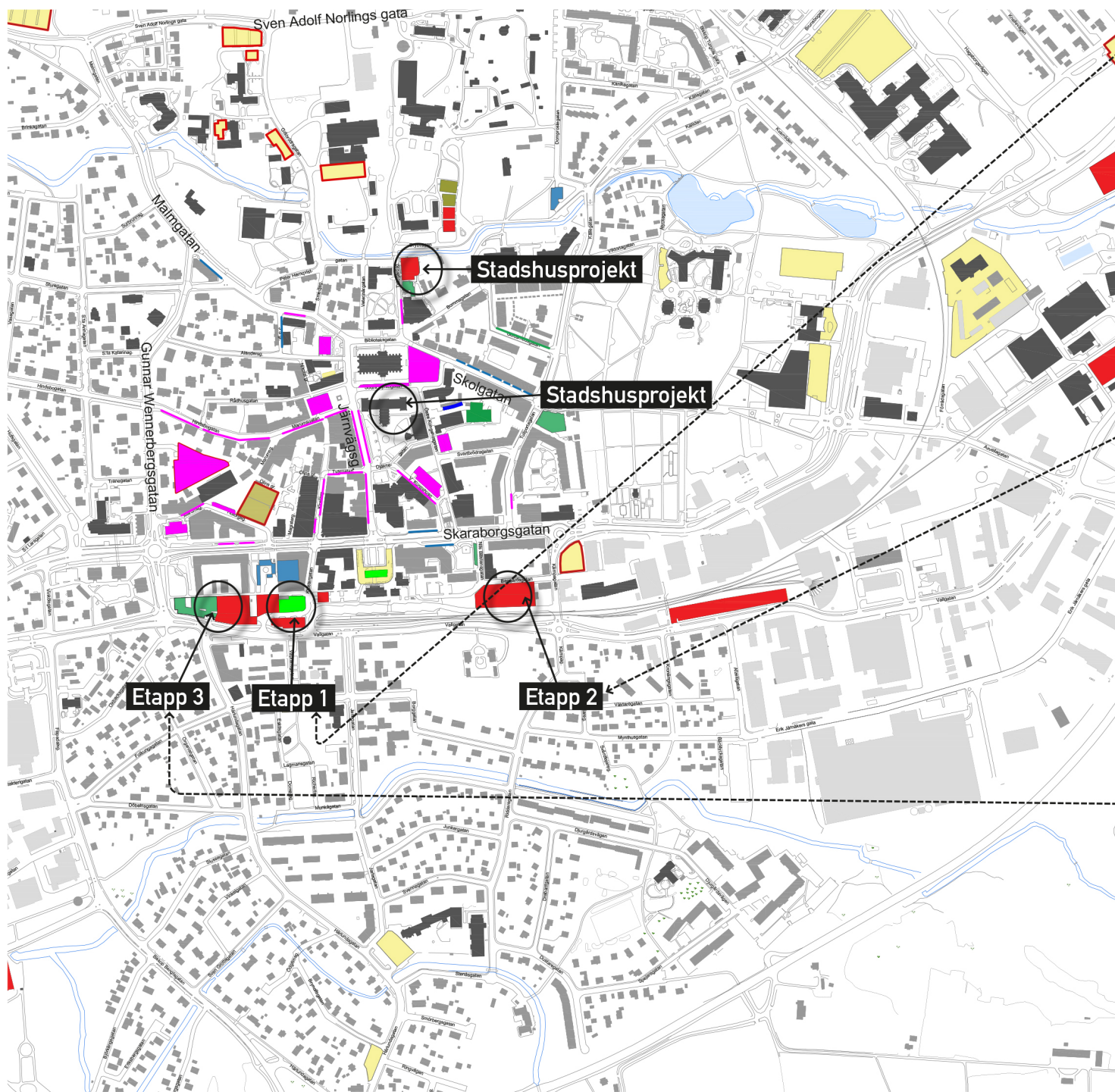
Pendlingsparkeringsplats



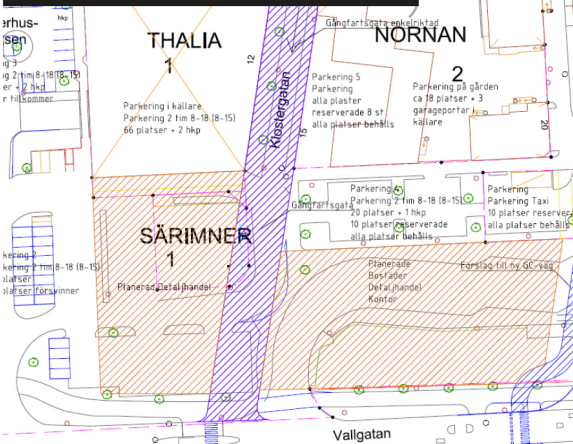
långtidsparkering

Påverkan på parkeringsanläggningar genom projekt

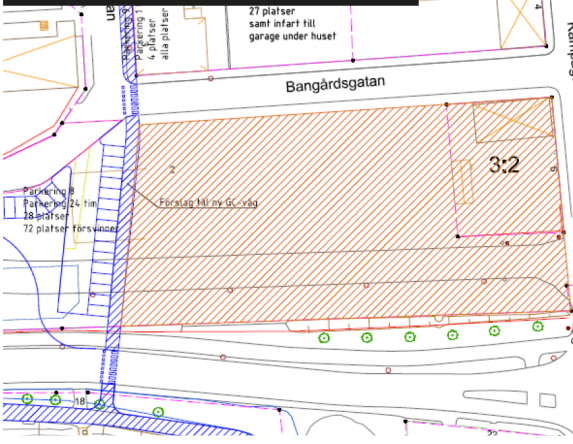
Felaktigheter kan förekomma. Gatuparkering är inte medräknad.



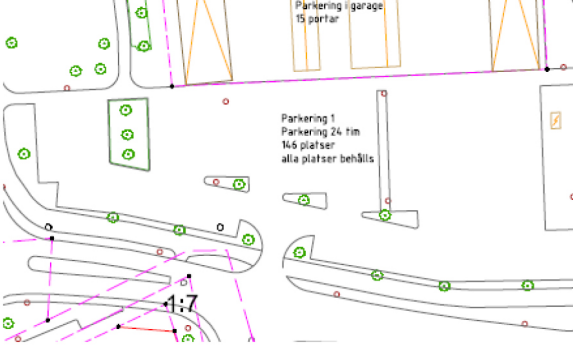
Etapp 1 + stadshusprojekt



Etapp 2 (15 - 25 år)



Etapp 3 (Möjlighet på sikt)



Etapp 1 + stadshusflytt



Etapp 2 (15 - 25 år)



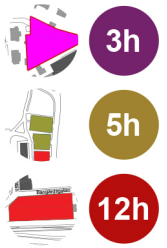
Etapp 3 (Möjlighet på sikt)



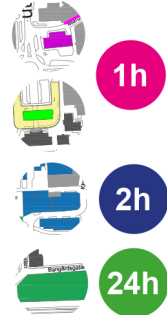
Nuläge med nya tider



nya tider

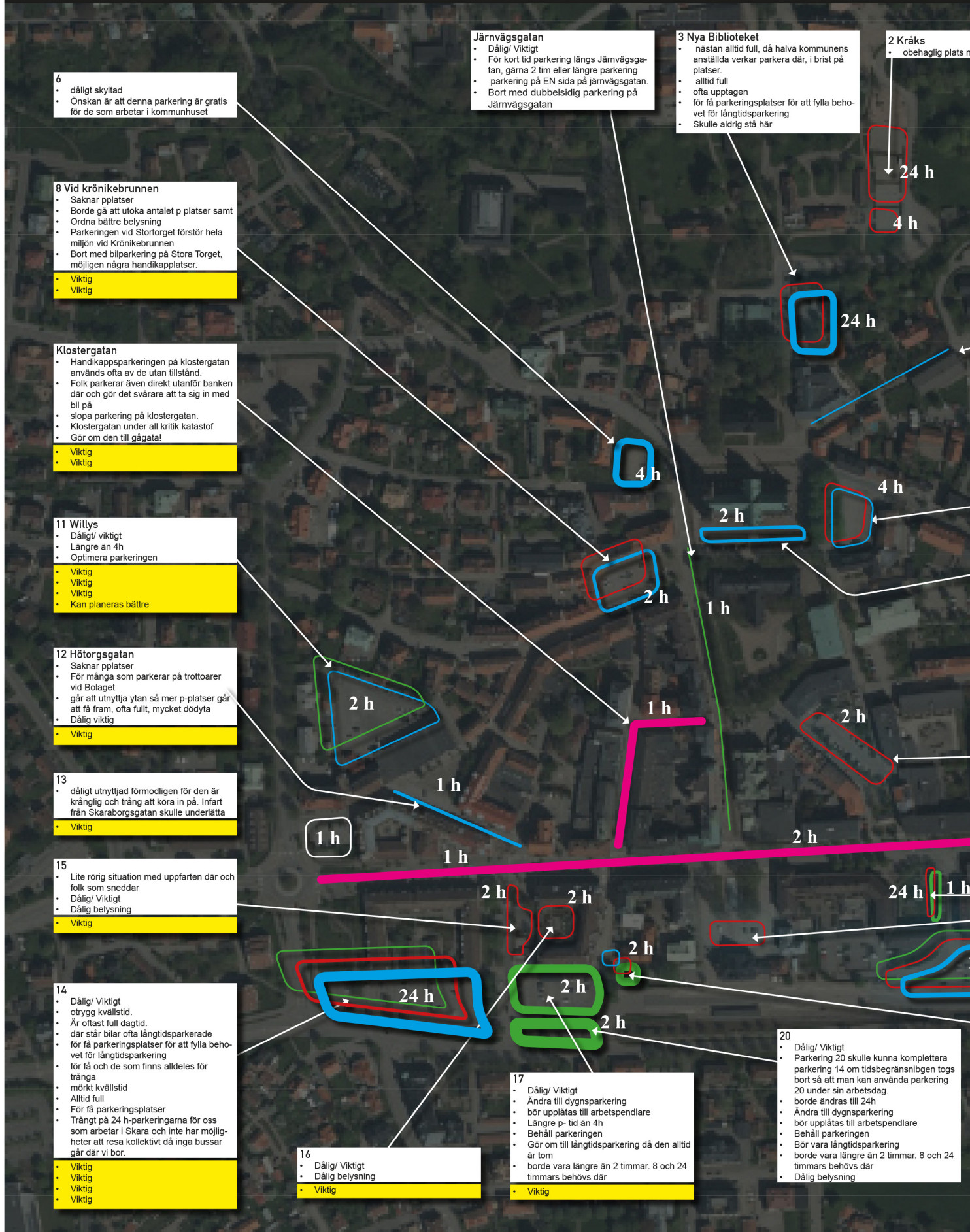


Tider idag som kvarstår



Synpunkter på centrala park

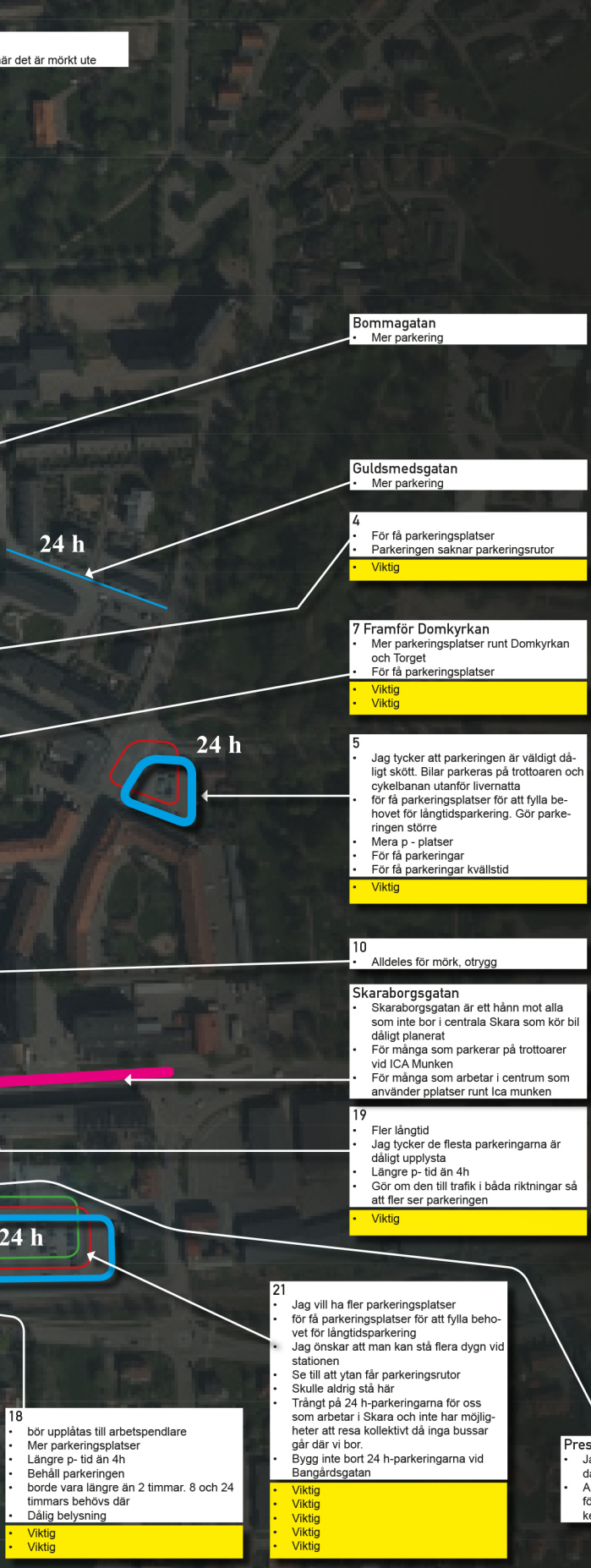
Synpunkter inkomna från fastighetsägare, verksamhetsutövare och allmänheten.



Parkeringsanläggningar

Legend

är det är mörkt ute



- Viktig
- Viktig

Avser kommentarer från allmänheten

- Viktig
- Viktig

Avser kommentarer från handlare och verksamhetsutövare



Avser kommentarer beträffande otrygghet



Avser kommentarer beträffande tid



Avser kommentarer beträffande antal parkeringsplatser

1 h

Antal timmar man får stå på parkering/ gata

- bör upplåtas till arbetspendlare
- Mer parkeringsplatser
- Längre p- tid än 4h
- Behåll parkeringen
- borde vara längre än 2 timmar. 8 och 24 timmars behövs där
- Dålig belysning
- Viktig
- Viktig

- Jag vill ha fler parkeringsplatser
- för få parkeringsplatser för att fylla behovet för långtidsparkering
- Jag önskar att man kan stå flera dygn vid stationen
- Se till att ytan får parkeringsrutor
- Skulle aldrig stå här
- Trångt på 24 h-parkeringarna för oss som arbetar i Skara och inte har möjligheter att resa kollektivt då inga bussar går där vi bor.
- Bygg inte bort 24 h-parkeringarna vid Bangårdsgatan
- Viktig
- Viktig
- Viktig
- Viktig

- Pressbyrån**
- Jag tycker de flesta parkeringarna är dåligt upplysta
 - Använder parkeringen vid station/ framför pressbyrån nästan alltid när jag parkerar i stan, den är nära till allt



Förslag på parkeringsanläggningar i tätorterna

KARTBILAGA 7

Förslag på sam- och pendlingsparkeringsplatser i övriga tätorter



Tusen år har gjort oss kloka.
Och nyfikna på framtiden.

SKARA