

Parkeringsstrategi

Inledning

Kommunen, såväl medborgare och kommunmedarbetare, ser att parkeringssituationen i allmänhet kan förbättras, och att frågan om var och hur vi kan parkera är en fråga som likväl handlar om tillgänglighet samt hur vi tänker oss att kommunen ska utvecklas som helhet.

Framtiden kommer att ställa än högre krav på tillgänglighet och hur vi nyttjar marken, varför kommunstyrelsen den 4 mars 2018 beslutade att påbörja arbetet med en parkeringsstrategi. Världen och våra vanor förändras i rask takt, varför parkeringsstrategin ska vara ett levande och vägledande dokument som är enkelt att kommunicera och lättbegripligt för såväl medborgare som besökare.

Hur har vi arbetat?

En arbetsgrupp speglades kommunens olika verksamheter och funktioner sammankallades och sammanställde initialt en lägesbild över parkeringssituationen i Skara. I anslutning till lägesbilden togs det fram förslag hur den temaspecifikt skulle kunna förbättras i framtiden. Med temaspecifikt menas parkeringsläget för exempelvis handeln, boende och andra grupper vars parkeringsbehov skiljs åt. I anslutning till det interna förarbetet bjöds handlare och verksamhetsutövare i Skara in till en workshop med syfte att få en djupare insikt i hur deras bild av parkeringssituationen i Skara är och vilka förändringar man anser skulle ge effekt på handeln. Workshopen var även utgångspunkt för den enkät som skickades ut till allmänheten för att få ett bredare perspektiv på bland annat resvanor och hur parkeringssituationen för bil och cykel upplevdes. Arbetsgruppens samlade kunskap och inledande analys, workshopen samt enkätsvaren bildar bakgrunden och ryggraden för det fortsatta arbetet med parkeringsstrategin. Det fortsatta arbetet, analys samt framtagandet av en handlingsplan, har bedrivits i en mindre grupp med kompetens i främst infrastrukturfrågor och stadsbyggnad. Slutsatser och förslag till strategi har kontinuerligt stämts av med den bredare arbetsgruppen och omarbetats i omgångar.

Syfte och det politiska uppdraget

Syfte

Parkeringsstrategin ska med utgångspunkt i definierade behov säkerställa en långsiktig försörjning av parkeringsmöjligheter i Skara. Utgångspunkten är att stödja hållbara resmönster och att möjliggöra en tätare stadsbyggnad på gåendes villkor, men med god tillgänglighet för bil och förutsättningar för en växande stad.

Uppdraget

Strategin ska ge förslag på lösningar som involverar:

- tidsbegränsade/reserverade parkeringar
- Förstärka pendlingskedjor
- Fysiska åtgärder och investeringar

Parkeringsstrategin ska bidra med en analys av

- effekter av pågående och planerade projekt, ex Stadshus, bostadsbyggande

- Kommande förutsättningar kopplat till pågående teknikutveckling

Prioriterade parkeringsbehov

De parkeringsbehov som främst ska adresseras i strategin är

- Boendeparkering
- handelsparkering
- in- och utpendling
- tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Skara Vision 2025 - dess innebörd för parkeringsstrategin

År 2015 antogs en ny vision för Skara kommun som också är målbild för kommunens utveckling fram till år 2025. Visionen ska vara en vägledande i det kommunala arbetet och bidra till att skapa en god vardag för medborgarna och öka kommunens attraktions- och konkurrenskraft. Vägledande i det dagliga arbetet att nå visionen är ledorden "Tillsammans och framåt", "Engagemang och service" samt "Mod och initiativ".

Parkeringsstrategin och dess beståndsdelar är en viktig byggsten för att skapa en kommun där människor är nöjda med att bo, leva och verka i, men även en viktig faktor för att locka till sig nya invånare och turister. Detta är tydligt i kommunens vision 2025. I visionen finns fyra utvecklingsområden: stolthet, konkurrenskraftig livsstil, entreprenörskap och hållbarhet. Med hjälp av dessa perspektiv vill Skara kommun skapa konkurrenskraft. Kopplat till parkeringsstrategin handlar det om att tillmötesgå de olika behov de människor och medborgare har som nämnts ovan. Det handlar även om att bevara stadens karaktär, dess attraktivitet och skapa en väl fungerande infrastruktur för att attrahera näringslivets satsningar i kommunen och skapa en hållbar framtid. De fyra utvecklingsområdena i visionen och deras respektive koppling till parkeringsstrategin är:

I Skara är vi stolta

- Parkeringsstrategin ska verka för att Skara utifrån sina förutsättningar blir en förebild för andra kommuner i frågor rörande parkeringar och mobilitet. Parkeringsstrategin ska verka för att parkeringsanläggningarna harmonierar med de arkitektoniska kvalitéer som förefinns i staden och landskapet.

Livsstilen som konkurrenskraft

- Parkeringsstrategin ska verka för att oavsett var man startar sin resa smidigt finner fram till sin destination och en trygg, tillgänglig, ledig och tilltalande parkeringsplats

Vi främjar entreprenörskapet

- Parkeringsstrategin ska verka för att det lätt och fort går att hitta en parkeringsplats som motsvarar handelns och företagens behov och förstärker en positiv upplevelse av staden

Självklart hållbart

- Parkeringsstrategin ska främja hållbara resmönster oavsett var i kommunen en är bosatt. Beträffande bilparkeringsplatser ska i första hand befintliga parkeringsytor optimeras för att motsvara behovet och när nya sådana anläggs utformas så att påverkan på miljön blir den minsta möjliga.

Översiktsplan

Översiktsplanens syfte är att ge vägledning och stöd i beslut om användningen av mark- och vattenområden, samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras och kan ses som en

avsiktsförklaring. Parkeringsstrategin ska vara ett stöd i skapandet av en attraktiv stad som är socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar. Den framtida översiktsplanen kommer att behandla frågor om infrastruktur och då även parkeringsfrågor, men avser i specifika frågor hänvisa till parkeringsstrategin som ett vägledande dokument.

Enkät och workshop

I samband med parkeringsstrategin genomfördes en workshop med fastighetsägare och verksamhetsutövare som föregicks av en enkät för att ringa in viktiga frågor och konfliktpunkter. Även till allmänheten skickades det ut en enkät. Syftet var att få in synpunkter och åsikter kring parkeringssituationen, önskemål och få information kring frågor rörande mobilitet i allmänhet. Den samlade informationen berättar mycket om våra beteendemönster och preferenser samt var det finns konfliktpunkter och skillnader i syn på parkeringsfrågor. Såväl enkäterna och workshopen bildar ett abstrakt underlag för handlingsplanen och hur parkeringsfrågan strategiskt ska behandlas. Se även *Bilaga 1 - sammanfattning enkät och workshop*

En strategisk, hållbar och handlingskraftig parkeringsstrategi

Parkeringsstrategin kan förenklat sägas bestå av i huvudsak två delar. Ett strategiskt dokument som bland annat pekar ut parkeringsstrategins övergripande och enskilda mål, samt en handlingsplan som ger förutsättningar och är ett verktyg för att nå dessa. Däremellan förmedlar delmål som förtydligar hur målen ska nås. Arbetet med strategin och handlingsplanen har huvudsakligen löpt parallellt.

Syftet med att ha en sådan indelning är att kunna arbeta med långsiktiga mål, men att samtidigt via handlingsplanen konkret och fort kunna reagera på den högst dynamiska utveckling vi upplever beträffande nya teknologier inom mobilitetssektorn, ändrade förutsättningar och prioriteringar.

En sådan indelning anses ge strategin en lång livslängd och bidra till transparens och förståelse gentemot såväl politiken samt allmänheten.

Parkeringsstrategins utgångspunkter

Staden idag och imorgon

Skara är idag välförsörjt med parkeringsytor. Då man har undersökt beläggningsgraden av parkeringsanläggningarna i anslutning till busstationen har det till och med registrerats en överkapacitet. I centrala lägen upplevs dock redan idag en brist som anses ha en negativ inverkan på handeln. I och med exploateringen av Stationsområdet, tillkommande bebyggelse i Vattentornsparken och kvarteret Munin, samt i ett något längre perspektiv Tullportagärdet kommer befintliga parkeringar att tas i anspråk, samtidigt som ytterligare behov uppstår. Dessa projekt är av avgörande betydelse för såväl bostadsförsörjning som stadskärnans attraktivitet, och lösningar som möjliggör en tätare stadsbyggnad på gåendes villkor men med god tillgänglighet för bil måste hittas. I ett kortare perspektiv kan etableringen av en samlad förvaltningsbyggnad i gamla Djäkneskolan också komma att ha inverkan på tillgången till parkeringar under butikernas öppettider. Möjligheter behöver alltså utforskas för dagens situation såväl som för framtiden.

I parkeringsstrategin ligger fokus på centrala Skara där parkeringsfrågan anses som mest angelägen och komplex, men utifrån ett mobilitetsperspektiv, d.v.s. möjligheterna att röra sig mellan olika målpunkter, behandlar parkeringsstrategin kommunen i sin helhet.

Parkeringsstrategins teser

I nuläget utgår kommunen ifrån att det finns tillräckligt många parkeringsplatser i Skara och att grundproblemet är att olika grupper så som exempelvis kunder, arbetstagare och besökare

konkurrerar om samma parkeringsplatser. Det blir således av betydelse att det sker en tydlig prioritering av vilka målgrupper som bör ha tillgång till vilka parkeringsanläggningar.

Att hantera parkeringsfrågan med att utöka antalet parkeringsplatser i Stadskärnan eller de mera centrala delarna anses olämpligt då det riskerar att påverka stadens attraktivitet för såväl boende och besökare. Däremot kan det tänkas lämpligt att optimera befintliga parkeringsplatser, men även att vi ser med nya ögon på de parkeringsanläggningar som existerar och hur de kan nyttjas under dygnets timmar effektivt och flexibelt.

Ändrade parkeringstider kan vara ett verktyg för att styra olika grupper till en lämplig parkeringsplats, samtidigt som olika grupper då kan få bättre förutsättningar att uppehålla sig i staden eller ta sig till annan ort med hållbara färdmedel. Det kan komma behövas flertalet åtgärder så att rätt bil finner till en lämplig parkeringsplats. Att arbeta med fysiska åtgärder som främjar trygghet och attraktivitet samt informationsinsatser anses vara en nyckel till framgång, men i framtiden anses även den tekniska utvecklingen ge nya möjligheter till att styra trafikflöden bättre och bli en faktor som succesivt ändrar hur vi rör oss.

Frågan och upplevd problematik kring parkeringsplatser är i slutändan en fråga som rör mobilitet, och det är även med detta breda perspektiv lösningar, förbättringar och mervärde kan skapas. Med detta perspektiv finns det möjligheter att bidra till en förbättrad hälsa, minska söktrafiken och dess effekter i centrala Skara, skapa bättre förutsättningar rörande mobilitet i övriga tätorter och slutligen minska trycket på de mest utsatta parkeringsanläggningarna.

Med hänsyn till kommunens storlek anses det i nuläget inte aktuellt med en parkeringsnorm* som strikt reglerar hur många parkeringsplatser som bör anordnas. Kommunens skala tillåter att det i det enskilda fallet i samband med bygglovsprövningen går att avgöra hur många parkeringsplatser som anses lämpliga att anordna.

Viktigt för ett lyckat genomförande är att strategin i slutändan manifesterar sig som enkel och intuitiv när den implementeras och att den betraktas som ett levande dokument som stäms av med medborgare, andra målgrupper och politiken kontinuerligt.

Övergripande mål och delmål

- Parkeringsstrategin ska vara enkel att förstå och bidra med en tydlighet i hur och var man får parkera i staden. Man ska intuitivt parkera rätt.
- Parkeringsplatser ska gestaltas trygga och attraktiva. Sammanhållna parkeringsytor ska vid gestaltningsåtgärder prioriteras.
- Rådande regelverk kring parkerings- och angöringsplatser ska följas.
- Kommunen, privata fastighetsägare och andra, relevanta aktörer ska samarbeta för att skapa bästa möjliga förutsättningar för att parkera i staden och röra sig inom och utanför kommunens gränser.
- Kommunen ska verka för att gång- och cykel blir ett självklart och attraktivt alternativ för att resa inom kommunen.

Hantering av prioriterade parkeringsbehov

Handelsparkering (Kundparkeringsplatser)

Då handelsparkering inledningsvis beskrivs som ett prioriterat område är det viktigt att särskilja mellan kundparkering och de anställdas parkering (Arbetsplatsparkering). När mål och delmål formuleras nedan så avser det kundparkeringsplatser. Goda möjligheter för kunder att parkera nära

sin målpunkt anses prioriterat. Besöksparkeringens behov kan i viss mån jämföras med kundparkeringens behov.

Mål

Det ska vara enkelt och smidigt att finna en ledig parkeringsplats varifrån man fort, tryggt och utan krav på lokalkännedom tar sig till sin målpunkt. Vägen från parkeringsplatsen till målpunkten ska ge ett mervärde och som framhäver stadens utbud och skönhet. Man ska med ro kunna utföra sina ärenden och känna ett lugn att kunna stanna längre ifall man önskar.

Delmål

- I för handeln strategiskt viktiga områden ska kundparkering prioriteras före all annan parkering.
- Det ska vara tydligt hur man tar sig från parkeringsplatsen till sin målpunkt. Stråken från parkeringsplatsen till målpunkten ska vara attraktiva, trygga och gena.
- Tillgängliga parkeringsplatser i enlighet med rådande regelverk ska anordnas nära butiksentréer där den fysiska miljön tillåter det.
- Kundparkeringsplatser redovisas tydligt, förslagsvis som centumparkering.
- I för handeln strategiskt viktiga områden ska det finnas tydligt utpekade cykelparkeringsplatser.

Boendeparkering

I enkäten framkom att strax under 5 % får leta länge efter en boendeparkering, och att strax över 8 % gärna haft en egen parkeringsplats. I dagsläget är det inte aktuellt med ett parkeringstal för boende, dock kan det i framtiden bli aktuellt ifall behov uppstår. Ett parkeringstal kan säkerställa att inte fler parkeringsplatser anordnas än anses behövt och som tar värdefull mark för exempelvis bebyggelse i anspråk, samtidigt som det kan säkerställa att boende får tillgång till en parkeringsplats i närhet till sin bostad.

Mål

Boende ska ha tillgång till en personlig parkeringsplats i nära anslutning till sin bostad som inte är tidsbegränsad.

Delmål

- Boendeparkering ska i första hand anordnas inom den egna fastigheten. Detsamma gäller för besökare till boende.
- I andra hand ska boendeparkering anordnas inom kvartersmark hos annan privat eller kommunal fastighetsägare.
- Boende ska inom den egna fastigheten ha tillgång till en säker och väderskyddad cykelparkeringsplats. Lämpligtvis ska det finnas en cykelparkeringsplats per person.

Pendlings- samt arbetsplatsparkering

In- och utpendling

Många som jobbar gör detta idag i en annan kommun än den de lever i, eller åtminstone på behörigt avstånd från den egna bostaden. År 2017 pendlade enligt Statistiska Centralbyrån (SCB) 3 714 personer in i Skara kommun, samtidigt som 3 641 personer pendlade ut för att jobba. I enkäten angav cirka 13 % att de inte reser kollektivt då det inte finns en långtidsparkering. Frågan om in- och utpendling och möjligheterna att finna en lämplig parkering hänger starkt samman på hur vi anser att arbetsplatsparkeringar (inpendling) ska hanteras, och vilka möjligheter vi skapar för samåkning och röra sig inom staden och till kollektivtrafikhållplatser (utpendling).

Arbetsplatsparkering

Rätt hantering av arbetsplatsparkering för företag i centrala Skara anses vara avgörande för hur vi kan förbättra parkeringssituationen. Bortsett från tillgängliga parkeringsplatser, bilpooler eller liknande bör all arbetsplatsparkering i huvudsak utlokaliseras från Skaras stadskärna.

Mål

Det ska upplevas enkelt och vara attraktivt att resa kollektivt eller samåka till sin arbetsplats. Inpendlare ska med lätthet och omgående finna en trygg parkeringsplats och säkert kunna ta sig till sin arbetsplats gåendes eller cyklandes. Arbetsplatsparkeringar konkurrerar inte längre med kund- och besöksparkering.

Delmål

- Trygga och attraktiva samåkningsparkeringsplatser ska anordnas i lämpliga lägen i hela kommunen.
- Trygga och attraktiva pendlingsparkeringsplatser ska anordnas i lämpliga lägen i hela kommunen.
- Trygga och attraktiva flerdagars långtidsparkeringsplatser ska anordnas i lämpliga lägen i hela kommunen.
- Kommunen ska samverka med kollektivtrafiken och andra relevanta aktörer i syfte att främja hållbara och attraktiva resmönster.
- Trygga och attraktiva cykelparkeringsplatser ska anordnas i nära anslutning till kollektivtrafiken, större arbetsplatser, samåkningsparkeringsplatser, långtids- och pendlingsparkeringsplatser.
- Arbetsplatsparkering ska i huvudsak underordnas behovet av kund- och besöksparkeringsplatser och tillhandahållas i sammanhängande och attraktiva anläggningar utanför stadskärnan. Parkeringsplatser för fordon som används i tjänsten eller i bilpooler avses anordnas efter behov.
- Stråken mellan arbetsplatsparkeringar och stadskärnan ska utformas trygga, gena och attraktiva.
- Större sammanhängande arbetsplats- och pendlingsparkeringsanläggningar bör betraktas som prioriterade områden för installation av laddstationer och laddstolpar för elbilar.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Människor kan ha en stor variation av funktionsnedsättningar som bland annat kan innebära försämrad rörelseförmåga, syn, kognitiv förmåga och annat som gör det svårare att hantera vardagens utmaningar. Dessa blir exkluderande ifall inte samhället tar hänsyn till skillnaderna i funktionsförmåga när stadens planeras. Med hänsyn till den ökade andelen äldre i befolkningen blir frågan om att skapa god tillgänglighet i vardagen än mer betydelsefull.

Mål

Parkeringsstrategin ska inom sina ramar verka för att bygga ett tillgängligt och barriärfritt samhälle

Delmål

- Tillgängliga parkeringsplatser i enlighet med rådande regelverk ska anordnas. Med hänsyn till den historiska stadsmiljön kan undantag beviljas i stadens centrala del och där det råder riksintresse kulturmiljövård.
- Tillgängliga parkeringsplatser ska lokaliseras så nära entré eller parkeringsplatsens naturliga utgång som möjligt.
- Tillgängliga parkeringsplatser ska förses med generösa parkeringstider
- Stor hänsyn till tillgänglighet ska tas vid gestaltning och omgestaltning av sammanhängande parkeringsanläggningar.

- Behovet av antal tillgängliga parkeringsplatser ska bevakas kontinuerligt och tillgodoses.

Hantering av övriga fokusområden

Tidsbegränsade och reserverade parkeringar

Parkeringstider är en känslig fråga och ett område där intressekonflikter manifesterar sig tydligt och åsikterna går isär. Uppenbart är dock att de olika behoven och önskemål inte går att förena i alla lägen och att det i slutändan krävs ett ställningstagande vilka intressen som bör prioriteras i vilka lägen och hur de ska tillgodoses. Detta görs i avsnittet "Hantering av prioriterade parkeringsbehov". Det är dock direkt uppenbart och framkom även i workshopen och enkäterna, att nu rådande parkeringstider är otillfredsställande och att det finns goda förutsättningar att optimera dessa. Exempelvis saknas idag möjligheten till långtidsparkering vilket bör åtgärdas.

Hantering

Frågan kring parkeringstider och reserverade parkeringsplatser bör utredas vidare inom ramen för handlingsplanen så som de instrumenten för ett genomförande (exempelvis parkeringsskiva, informationsinsatser, vidare dialog, parkeringsvakt, mm.).

Förstärka pendlingskedjor

Under rubriken "Hantering av prioriterade parkeringsbehov" formuleras under kategorin "in- och utpendling" delmål för hur pendlingskedjorna kan förstärkas. Frågan avses hållas aktuell inom ramen för handlingsplanen och den mobilitetsgrupp som föreslås inrättas. Det är viktigt att frågor rörande in- och utpendling och förstärkta pendlingskedjor lyfts i hela kommunen. I motsats till exempelvis kund- och boendeparkering som inte anses vara problematiska i övriga delar, är det viktigt att goda förutsättningar för in- och utpendling skapas i alla tätorter utifrån deras specifika förutsättningar.

Åtgärd

- Kommunen bör inom ramen för handlingsplanen arbeta kontinuerligt med hur pendlingskedjorna kan förstärkas. Arbetet bör ske i nära samarbete med relevanta parter så som större, privata fastighetsägare och kollektivtrafiken och omfatta hela kommunen.

Fysiska åtgärder och investeringar

För att förbättra förutsättningarna att parkera och öka mobiliteten kan det bli aktuellt med fysiska åtgärder som kräver investeringar. Under rubriken "Hantering av prioriterade parkeringsbehov" listas flertalet delmål som slutligen kan kräva investeringar, så som exempelvis förbättrad belysning för att öka tryggheten. Sådana åtgärder föreslås hanteras inom ramen av handlingsplanen där mobilitetsgruppen årligen eller vid behov bereder åtgärder och föreslår dessa inför politiken. Långtidsparkeringsplatser eller andra parkeringsplatser som kommunen upplåter och som inte avser kund- eller besöksparkering bör bli föremål för utredning ifall parkeringsavgift ska tas ut. Dessa intäkter föreslås då användas för att förbättra mobiliteten och parkeringsplatserna.

Åtgärd

- Fysiska åtgärder och investeringsförslag ska föreslås av mobilitetsgruppen och presenteras för politiken årligen eller vid behov. Förslagen ska innehålla en kalkyl och kunna vävas in i den årliga budgetprocessen.

Kommande förutsättningar kopplat till pågående teknikutveckling

Det är framförallt i samband med nya motorer, autonoma (självkörande) fordon och IoT (internet of things) som det kan skönjas en teknologisk utveckling som inom en snar framtid kraftigt kan komma att påverka kraven på den fysiska miljön, ge nya förutsättningar och möjligheter direkt relaterad till

parkeringsfrågan. Redan idag upplever vi ett ökat behov av laddstruktur för elbilar i den offentliga miljön och de utmaningar som det medför.

I samband med handlingsplanen och den föreslagna arbetsgruppen avses den tekniska utvecklingen, utmaningar och möjligheter observeras, och vid behov redovisas detta för politiken då det kan krävas fysiska åtgärder och investeringar eller anses vara av större intresse. Huruvida behovet av antalet parkeringsplatser kan komma att minska är svårt att spå, men mobiliteten avses kunna förbättras avsevärd i det stora.

Åtgärd

- Den tekniska utvecklingen, utmaningar och möjligheter observeras och redovisas vid behov för den politiska ledningen av mobilitetsgruppen. Utbyggnad av laddstruktur för motorfordon och tillhandahållandet av miljövänligare drivmedel ska ske i överensstämmelse med den tematiska översiktsplanen "Hållbara drivmedel" Skaraborg.

Skolor

I den allmänna enkäten framkom att trafiksituationen vid skolor ofta upplevs otillfredsställande. På morgonen och då elever slutar skolan beskrivs situationen av flertalet med ordalaget kaotisk då föräldrar lämnar och hämtar sina barn. I nuläget anser kommunen att frågan inte bör lösas genom en ombyggnad av angörings- och parkeringsanläggningarna eller en kapacitetsutökning av dessa, men att frågan bör bevakas vidare och att man förblir lyhörd mot synpunkter.

Istället bör det strävas efter att minska antalet barn som hämtas och lämnas med bil.

Informationsinsatser riktade mot föräldrar och barn bör ordnas via skolan som samtidigt bör få stöd i detta arbete av andra aktörer så som exempelvis kommunen och polisen. I en avhandling från 2017 av Jessica Westman vid Karlstads Universitet framhävs bland annat att det är föräldrars önskan att spendera tid med sina barn och praktiska aspekter i bilanvändandet som styr valet att lämna sina barn med bil vid skolan.

Barn som cyklar eller går utan föräldrarna gör avstickare och stannar till när de upptäcker något spännande i naturen. De lär känna andra människor i närmiljön och tränar trafiksäkerhet. De som åker buss med klasskamraterna bestämmer kanske aktiviteter tillsammans för resten av dagen. Barn som åker med föräldrarna känner sig mer socialt utanför och blir tröttare under hela skoldagen.

Åtgärd

- Skolan ska med stöd av andra verksamheter och aktörer verka för att färre barn färdas med bil till skolan.
- Kommunen ska i samverkan med andra aktörer verka för attraktiva och trygga möjligheter att ta sig till skolan gåendes, cyklandes eller med kollektivtrafiken.
- Goda flöden för bilister ska eftersträvas.

Jämställdhet och trygghet

Kvinnor cyklar, går och använder sig i högre utsträckning av kollektiva färdmedel för att ta sig till sin arbetsplats än män, samtidigt som den upplevda otryggheten hos kvinnor sedan en lång tid tillbaka är avsevärd högre hos kvinnor än män. Detta kan vara ett resultat av att kvinnor i högre grad utsätts för sexualbrott och trakasserier än män.

Åtgärd

- Arbetsplatsparkeringar vid kvinnodominerade yrken ska ses över och åtgärder som ökar tryggheten vidtas.

Ordlista

I följande ordlista förklaras innebörden av de begrepp som används i strategin.

Allmän platsmark

- Regleras i detaljplan och avser mark för gemensamma behov, exempelvis gata och torg. Kan endast upplåtas tillfälligt för enskilda behov. I Skara har kommunen rådighet över allmän platsmark.

Arbetsplatsparkering

- Avser parkering som används av en arbetstagare under arbetstid. Kan ske på allmän platsmark och kvartersmark.

Beläggingsgrad

- Anger hur stor andel av tillgängligt parkeringsutbud som nyttjas vid ett visst tillfälle. Undersöks genom att notera antalet parkerade fordon.

Besöksparkering

- Avser parkering för besökare till exempelvis evenemang, museer och för turister. Kan ske på allmän platsmark och kvartersmark. Besöksparkering för boende ingår i boendeparkering.

Boendeparkering

- Avser parkering vid bostaden eller till för boende i en viss fastighet på kvartersmark. Boendeparkering kan även innebära att vissa platser reserveras på allmän platsmark för boende i ett område och/eller att boende får en reducerad parkeringsavgift.

Centrumparkering

- I centrala Skara belägna parkeringsanläggningar och gatuparkering.

Gatuparkering

- Parkering på gata på allmän platsmark eller allmän väg.

IoT (Internet of things)

- Sakernas internet (från engelskans Internet of Things, IoT) är vardagsföremål som hushållsapparater, kläder och accessoarer, men även maskiner, fordon och byggnader, med inbyggd elektronik och internetuppkoppling, vilket gör att de kan styras eller utbyta data över nätet.

Kundparkering

- Avser parkering till butiker och kunder till verksamheter. Kan ske på allmän platsmark och kvartersmark.

Kvartersmark

- Regleras i detaljplan och avser mark för enskilda behov.

Parkeringsstal

- Parkeringsstalen reglerar antalet parkeringsplatser ex. per lägenhet, kvadratmeter eller användning som ska anläggas av fastighetsägaren.

Parkeringsanläggning

- En parkeringsanläggning är ett samlingsnamn för exempelvis parkeringsgarage, parkeringshus, parkeringsplats eller parkeringsdäck.

Pendlarparkering

- Parkering vid bytespunkt för resenärer som avser att byta från eller till kollektivtrafik.

Parkeringsnorm (P-norm)

- En parkeringsnorm är det regelverk som anger vilket parkeringsbehov som byggherren ska tillgodose för att få bygglov.

Söktrafik

- Avser den trafik som uppstår då trafikanten letar efter parkering.

Samåkningsparkering

- Enklare parkering, ibland anslutning till kollektivtrafik, med möjlighet att lämna sitt fordon för att samåka till sitt slutmål. Kan även kallas uppsamlingsparkering.