



Jakobstads parkeringsstrategi

Innehållsförteckning

- 1. Inledning**
- 2. Parkering i nuläget**
- 3. Framtidens tendenser**
- 4. Mål**
- 5. Åtgärdshelheter för utveckling av parkeringen**
- 6. Åtgärdshelheter för distributions- och servicetrafiken**
- 7. Effekt**
- 8. Källor och bilagor**



1. Inledning

Hur man rör sig och parkerar kommer att förändras i framtiden, då gatumiljön i centrum utvecklas med i synnerhet trivsel och säkerhet som utgångspunkt och med tanke på logistiken i staden.

Parkeringsstrategin är ett centralt verktyg för att möjliggöra stadens markanvändningsplanering, för att trygga förutsättningarna för näringslivet, för att förverkliga klimatpolitiken och för att förverkliga trafikens mål nu och i framtiden. Strategin har utarbetats som en del av den mer omfattande trafik- och miljöplanen för Jakobstad, vilken drar upp riktlinjerna för hur staden utvecklas under de kommande årtiondena. Parkeringen är en viktig del av helheten kring trafik och mobilitet.

Syftet med parkeringsstrategin är att styra stadsutvecklingen så att man tar hand om livskraften och främjar högklassigt stadsliv och stadsmiljö samt att genomföra klimatmålen och målen för koldioxidneutralitet. Strategin gäller alla som uträttar ärenden och rör sig i stadsmiljön. I parkeringsstrategin har man beaktat de kommande ändringarna i verksamhetsmiljön och framtidens megatrender som styr mobilitet och parkering. En bärande tanke har varit att bygga upp ett fungerande och livskraftigt Jakobstads centrum för alla användare.

Under arbetets gång genomfördes en invånarenkät, intervjuer med centrumföretagare och man ordnade ett informationstillfälle för beslutsfattare.

AFRY Finland Oy har utarbetat strategin. Laura Mansikkamäki, Julia Wasenius, Jarkko Rantala, Maarit Suomenkorpi och Samu Kantola ansvarade för arbetet. Från staden Jakobstads sida leddes projektet av Harri Kotimäki, Johan Enlund, Sören Öhberg, Christer Tonberg, Gustav Simons, Jyrki Karjalainen och Mika Hakasalo (fram till 5/2024).



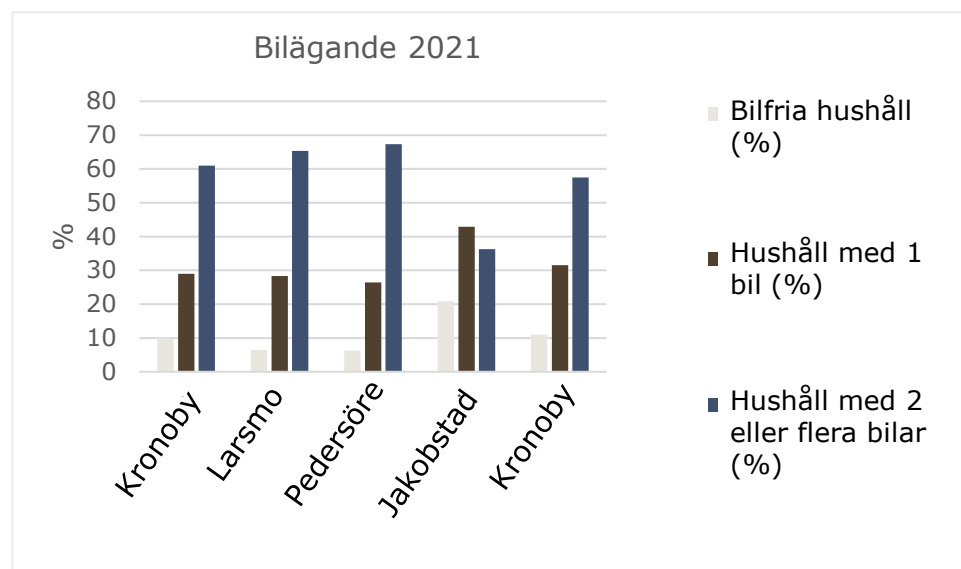
2. Parkering i nuläget

Utgångspunkt

Bilismens omfattning har en direkt inverkan på parkeringsbehovet, men också många andra faktorer finns i bakgrunden. Beteendet påverkas av var funktionerna finns och av människornas attityder och vanor för att använda olika färdmedel.

Jakobstad är en central plats i regionen med tanke på arbetsplatser och utträttande av ärenden, dit man kommer från ett större område. Om somrarna ordnas många evenemang i staden, vilka lockar besökare från hela Finland. Jakobstad är också en aktiv stad med lite under 20 000 invånare. Enligt befolkningsprognosen som sträcker sig till år 2040 sjunker invånarantalet något. År 2022 fanns 11 158 jobb i Jakobstad och siffran ökade med 2 procent i jämförelse med föregående år. Antalet jobb har varit relativt stabilt under de senaste tio åren.

Det är vanligare att äga bil i Jakobstad än i hela landet i medeltal, men mindre än i hela landskapet Österbotten och grannkommunerna. I Jakobstad finns 571 personbilar per 1 000 invånare, medan motsvarande siffra för hela Österbotten är 630 och 548 för hela landet. År 2001 var de bilfria hushållen cirka 21 procent. Andelen är cirka 10 procent mindre än medeltalet för hela landet, men i jämförelse med grannkommunerna finns det i Jakobstad betydligt fler bilfria hushåll. Antalet hushåll med två eller flera bilar är också mindre. Den märkbara trenden är att antalet bilfria hushåll minskar och hushållen med fler bilar ökar. Ändringen är större än medeltalet för hela landet. Antalet bilfria hushåll är störst i centrum och antalet bilar per hushåll ökar då avståndet till centrum ökar.



Källa: Statistikcentralen

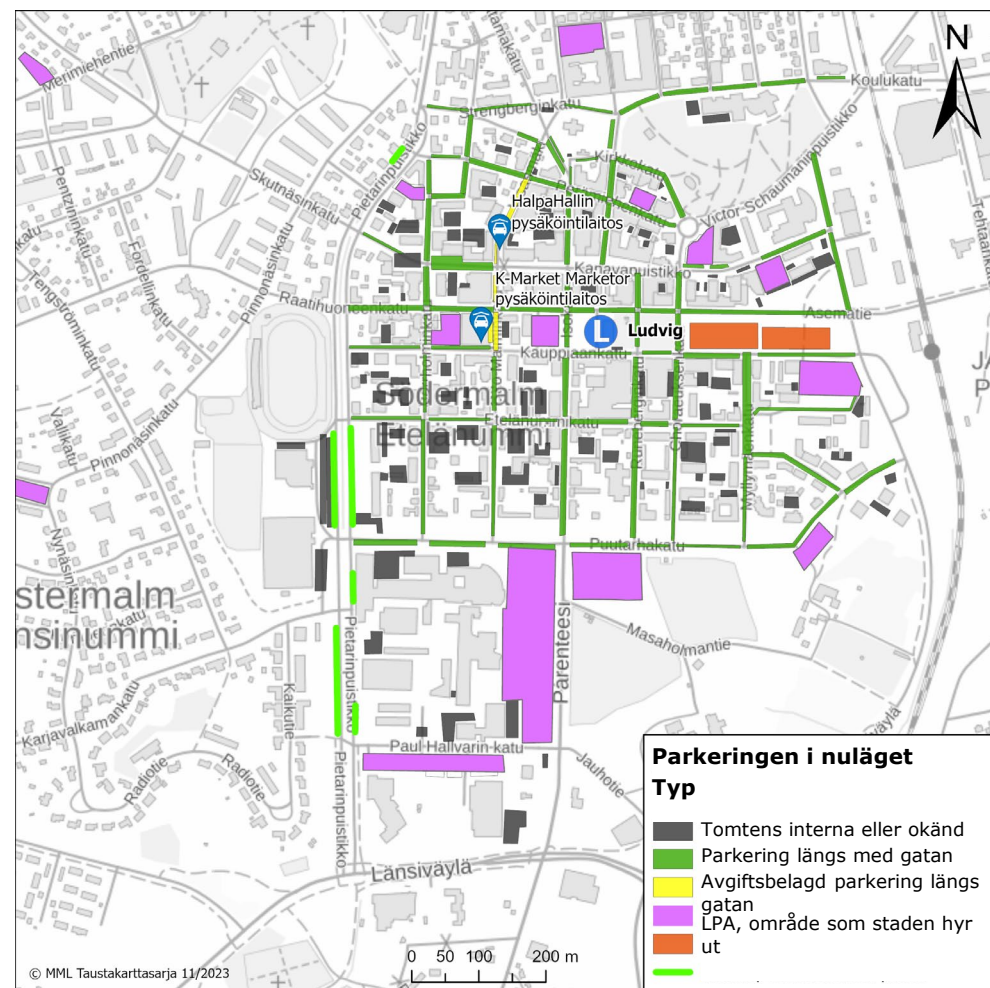
Befintliga parkeringsplatser

I centrum av Jakobstad finns nu sammanlagt ungefär 3 800 bilplatser. Cirka 40 procent (ca 1 540 platser) av platserna finns längs gatan. Av dem har en stor del tidsbegränsning, men det finns också avgiftsbelagda platser och obegränsade platser.

På parkeringsområden i centrum (LPA/LPY) finns cirka 560 platser. Största delen av dessa är reserverade eller uthyrda för fastigheternas bruk och majoriteten av dem finns på södra sidan av centrum, men det finns också områden i norra delen av centrum. Det mest populära parkeringsområdet i centrum är just nu Maria Malm område. Dessutom finns i centrum cirka 1 300 platser som är i tomternas interna bruk.

I centrum finns tre parkeringsanläggningar. Inkörning till den avgiftsbelagda, underjordiska parkeringsanläggningen Ludvig, med 218 platser, finns på Köpmansgatan. I Halpa-Hallis parkeringsanläggning finns cirka 50 platser, varav ungefär hälften är Halpa-Hallis kundparkering och resten boendeparkering. K-Market Marketor stängde i januari 2024, men fastighetens gårdsplan används också i fortsättningen som parkering.

På gatuområdet finns cirka 26 parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning. Det finns bra med platser i närheten av gågatan, bland annat på Storgatan, Rådhusgatan och Otto Malmmsgatan, men många av platserna uppfyller inte måtten i anvisningarna (3,6 x 5,0 meter) och gatuområdet omkring dem är på många platser inte hinderfri. Laddningspunkter för elbil finns på det så kallade Maria Malm-området mellan Stationsvägen och Köpmansgatan (2 platser), på Rådhusets tomt vid Köpmansgatan (2 platser) och i parkeringshall Ludvig (2 platser).



Praxis för att ordna parkering

I Jakobstads centrum finns parkeringsplatser med tre olika tidsbegränsningar, 30 minuter, 1 timme och 2 timmar. Antalet 30-minutersplatser är synnerligen litet och platserna ligger helt i kärncentrum. Bakgrunden till parkeringsbegränsningarna har i synnerhet varit bristen på utrymme på gatorna, men det finns ingen egentlig zonindelning i bakgrunden.

Avgiftsbelagda platser finns i dagens läge på gatuområdet längs Otto Malmsgatan.

Staden hyr ut parkeringsplatser på allmänna parkeringsområden till privata instanser (företag, service, bostadsfastigheter). Det största området är yrkesskolan Optimas parkeringsområde. Mindre områden finns runt om i centrum, men också utanför. På parkeringsområdena finns också avgiftsbelagd korttidsparkering.

Dessutom har Jakobstad en friköpspraxis. Via friköpsförfarandet kan fastighetsägaren delvis eller helt befrias från skyldigheten att ordna och placera bilplatser på tomten som bebyggs. Då köper sig bostads- eller fastighetsaktiebolaget fri från skyldigheten att ordna parkering genom att betala parkeringsplatsernas byggkostnader. Staden förbinder sig då att på rimligt avstånd ordna de bilplatser som behövs för fastigheten.

Friköpta platser har endast getts åt Fastighets Ab Allegro (fastighetsaktiebolag) i Jakobstad. Platserna är 134 till antalet och ligger inom området Trädgårdsgatan, Köpmansgatan, Kvarnbacksgatan och Pedersesplanaden. Parkeringstillståndet berättigar till parkering i centrum på C-området längre tid än begränsningarna. Dessutom har man beviljat 85 hemvården-kort för hemvårdens klientarbete på stadens område. Principen för dessa är samma som för friköpta platser.

I Jakobstad ordnas i synnerhet på somrarna evenemang där parkeringen har en betydande roll. Jakobs dagar 2023 hade cirka 90 000 besökare. Evenemangsområdet breder ut sig runt om i staden, bland annat på torget och gågatan. Cirkus och tivoli ordnas på Mässplan i hörnet av Trädgårdsgatan och Parentesen. Om vintrarna finns en skridskobana på Mässplan. Konserter och fotbollsmatcher ordnas på centralplan som ligger väster om Pedersesplanaden. Dessutom ordnas marknader på torget och konserter på Campus Allegro.

Som parkering under evenemangen har man utnyttjat parkeringsplatserna vid Maria Malm, Optima, Mässplan och Pedersesplanaden (inkl. Tellushallens platser). Också Torgparkering Ludvig utnyttjas för evenemangsparkering, i synnerhet för evenemang på torget, men hittills har man inte mer specifikt hänvisat evenemangsparkering dit.

Parkeringens användningsgrad

Parkeringen undersöktes genom fältbesök 7–8.11.2023 på dagen kl. 10–13 och på natten kl. 22–01. Under fältbesöket var Pedersesplanaden byggarbetsplats, så användningsgraden för de framtida parkeringsplatserna där kunde inte utredas.

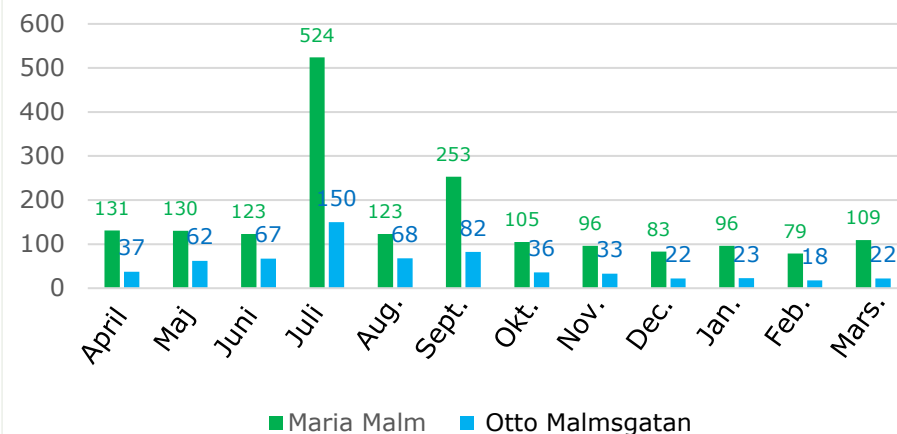
Dagtid är parkeringen längs gatan ställvis stockad, men som helhet finns det mer platser än det behövs. Enskilda platser som dagtid har full kapacitet är bland annat kring gågatan och torget, men på rimligt promenadavstånd fanns parkeringsplatser för alla som behövde. Dagtid användes cirka 726 platser, det vill säga ungefär hälften av parkeringsplatserna längs gatan.

På natten var parkering längs gatan minimalt och bilar stod parkerade främst på bostadshusens tomter eller i deras omedelbara närhet. På natten användes cirka 188 platser, vilket är under 15 procent av platserna. På Himmelsbergsgatan och i södra ändan av Otto Malmsgatan var bilplatserna längs gatan ungefär halvfylla också på natten. På följande sida har man på en karta presenterat användningsgraden för parkeringen under granskningstiden.

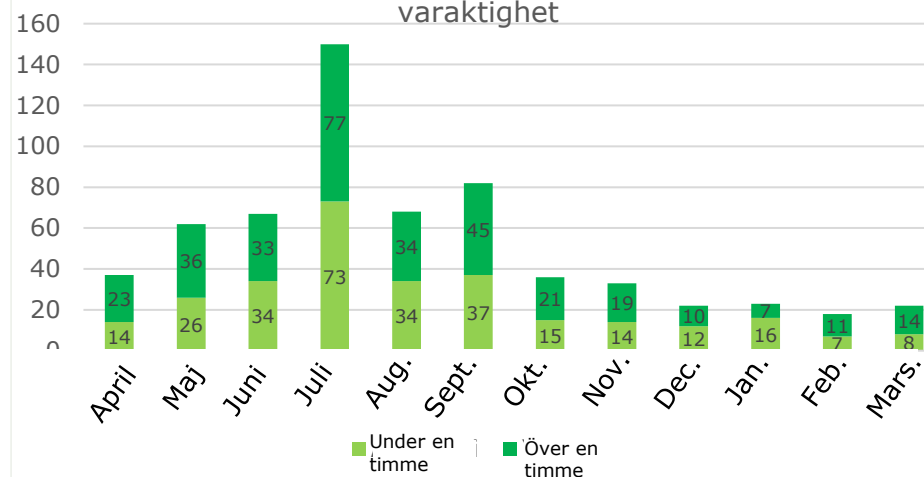
Ludvig har cirka 80 parkeringshändelser per dag, vilket är under 50 procent av den nuvarande parkeringskapaciteten (211 st.).

Den tydligt mest populära månaden att parkera på Maria Malms parkeringsområde och på Otto Malmsgatans avgiftsbelagda platser är juli. Detta förklaras i synnerhet av sommaren som sommarevenemang såsom Jakobs dagar. Under den snöfria tiden är avgiftsbelagd parkering längs gatan över lag den mest populära tiden och på vintern är det lugnare.

Sålda biljetters mängd 2022-2023

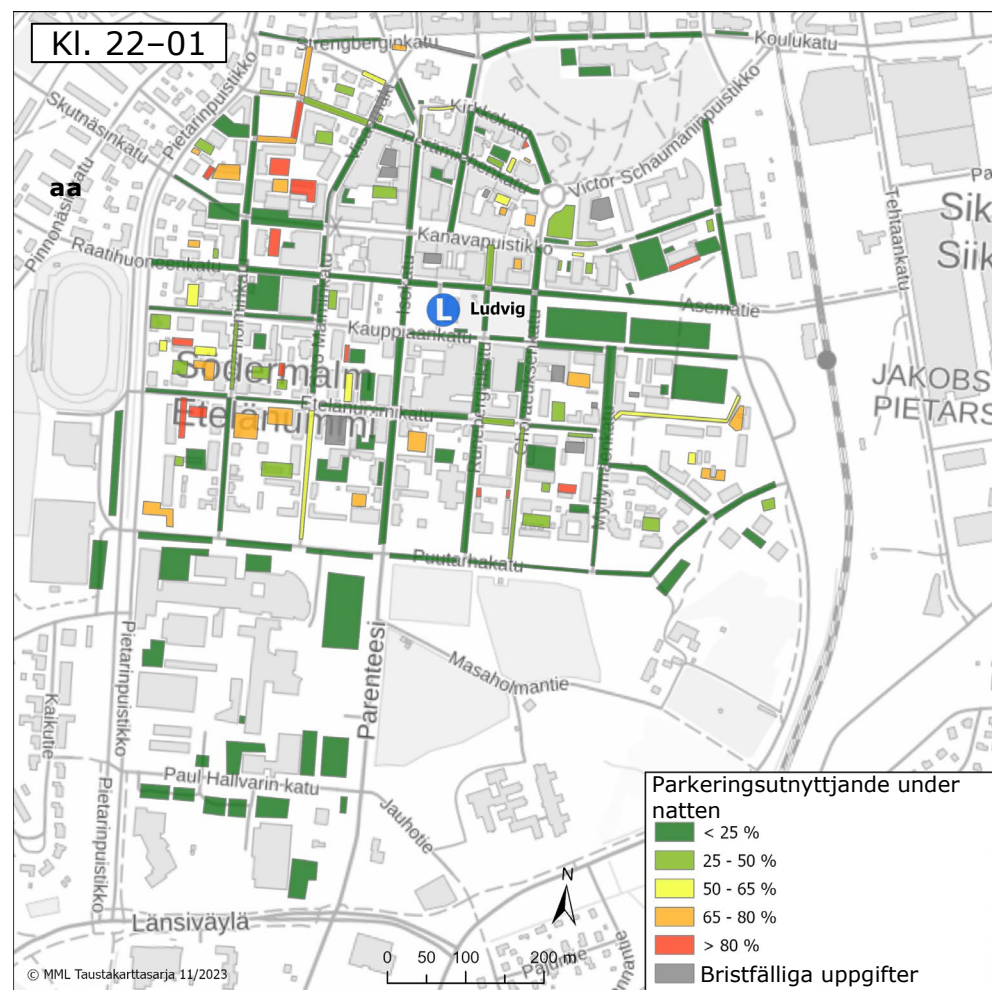
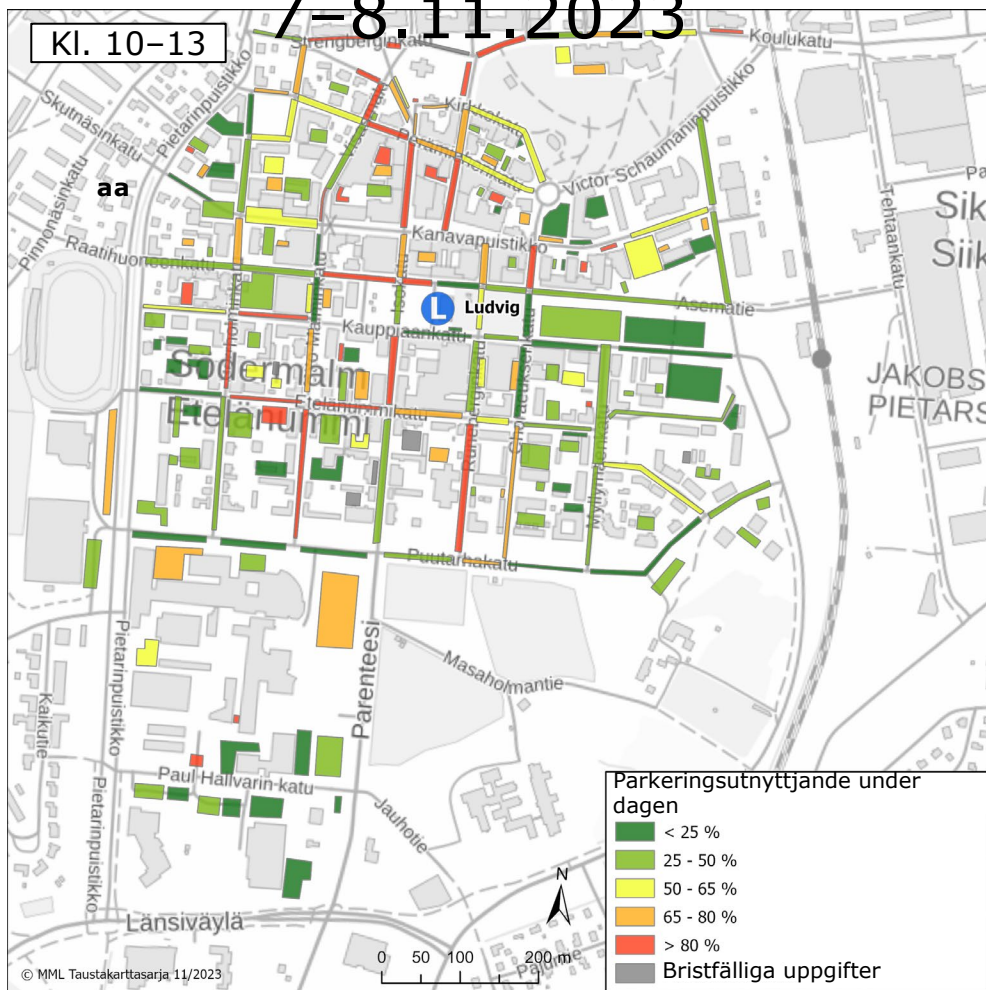


Parkeringsmängder på Otto Malmsgatan enligt varaktighet



Parkerings användningsgrad på dagen och natten

7-8.11.2023



Service- och distributionstrafik

Några utmanande platser med tanke på service- och distributionstrafik har identifierats i Jakobstad. Sådana är bland annat omgivningen kring torget och korsningen mellan Strengbergsgatan och Skolparken. Också längs Skolgatan finns platser som upplevs vara besvärliga med tanke på distributionstrafiken. Man har likaså upplevt varutransporterna till Halpa-Halli tidvis besvärliga på avsnittet mellan Kanalesplanaden och Styrmansgatan. Reparationsåtgärderna längs Pedersesplanaden väntas göra körrutterna smalare för varutransporterna. Dessutom har man vid enstaka objekt, till exempel för skolornas mattransporter, upplevt det utmanande att komma åt lastbryggorna. Därför **är det motiverat att ta med distributions- och servicetrafikens granskningar som en del av parkeringsstrategin för centrum och utvecklingen av parkeringslösningar.**

Som helhet fungerar distributionstrafiken i Jakobstads centrum ganska bra, men man har upplevt kortvarig parkering med paket- och lastbilar delvis problematisk då man hämtar och levererar varor. Man kan dock inte förvänta sig betydande ändringar i frekvensen av leveranser, vid tidsanpassning eller vid behovet att styra distributionstrafiken i centrum. I huvudsak fungerar logistiken väl på centrumområdet och anpassar sig till problemställena i synnerhet på stadsområdet där trafikmängden i sig inte orsakar utmaningar med tanke på tillgänglighet.

I Jakobstad koncentreras distributionstrafiken idag till området kring Sikörens affärer både i fråga om handelns transporter och pakettrafik. **I enlighet med näthandelns tillväxttrend kommer pakettrafiken trots den nuvarande stabiliseringen av utvecklingen att öka och behovet att utveckla logistikstrukturer i anslutning till den kommer att öka.** Man strävar efter att placera paketautomater för olika logistiksystem i närheten av invånarnas naturliga färdvägar och besöksmål, men det kan vara skäl att granska distributionen i centrum också för att se om man hittar nya helhetslösningar med låga utsläpp, som skulle betjäna invånarna och aktörerna i centrum och öka livskraften i centrum.

Målet att minska stadens och stadstrafikens utsläpp är en styrande faktor i framtiden. Då företagens utsläppsrapportering utvidgas att allt mer gälla också logistiken riktas intresset på att följa upp och minska transportkedjans utsläpp. Inom logistiken är distributionstrafiken det delområde som snabbast elektrifieras och då man inkluderar olika närdistributionslösningar för mikromobilitet är utvecklingsmöjligheterna väldigt mångsidiga och intressanta.

Tillfredsställelse med parkeringen 1/3 - invånarenkät

Under arbetets gång frågade man dem som bor och de som rör sig i Jakobstad om åsikter om parkeringen. Enkäten genomfördes 22.12.2023–4.2.2024 och det kom in 267 svar. Dessutom frågade man i en Jeppis Gallup om tillfredsställelse med parkeringen, där fick vi 384 svar.

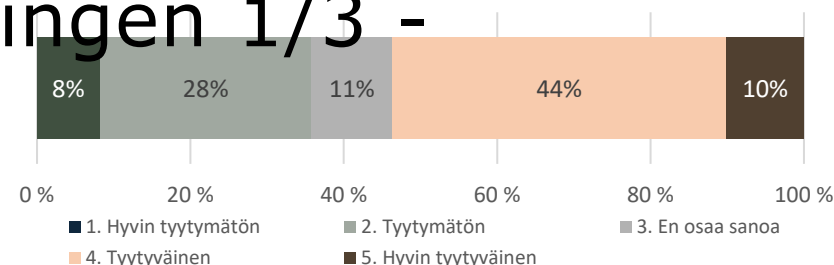
Baserat på enkätresultaten tar många bilen till centrum åtminstone några gånger i veckan (85 %). Den största orsaken för att parkera i centrum var för att använda servicen i området. Vanligtvis parkerade man längs gatan (56 %) eller i en avgiftsfri parkeringshall (15 %).

Över hälften (54 %) av respondenterna uppgav att de är nöjda eller väldigt nöjda med parkeringen i Jakobstads centrum som helhet. Man upplever det i regel enkelt eller väldigt enkelt att hitta en parkeringsplats. Parkeringen längs gatan och på parkeringsområdena upplevdes i huvudsak vara bra och fungerande.

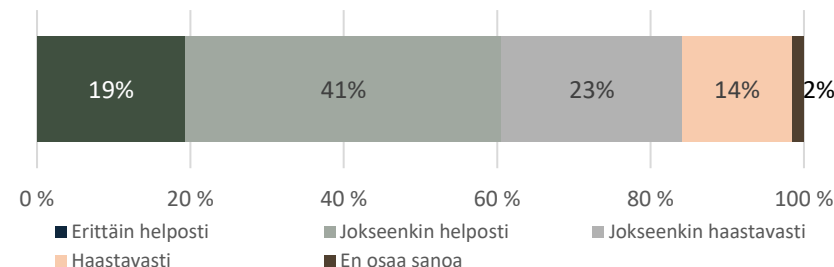
Man var nöjd med tillgången till parkeringsplatser längs gatan under vardagskvällar och veckoslut. Dagtid på vardagarna är det enligt flera problem med tillgången till parkering längs gatan (45 %). För parkeringsområdena är svaren liknande.

I allmänhet godkände respondenterna att det är en bit att gå från parkeringsplatsen till målet. Över hälften (63 %) av respondenterna ansåg att 200–300 meter är ett godtagbart promenadavstånd mellan parkeringsplatsen och målet. Av respondenterna skulle 39 % vara redo för koncentrerad parkering om det skulle förbättra trivseln i centrum.

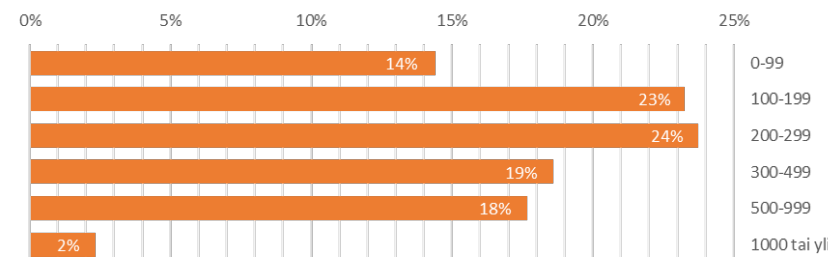
Kuinka tyytyväinen olet KOKONAISUUDESSAAN pysäköintiin Pietarsaaren keskustassa asteikolla 1-5. (n=257)



Kuinka helposti koet löytäväsi sopivan pysäköintipaikan keskusta-alueelta? (n=264)



Mikä on mielestäsi pisin hyväksyttävä kävelymatka pysäköintipaikalta kohteeseen? (m) (n=215)



2. PARKERING I NULÄGET

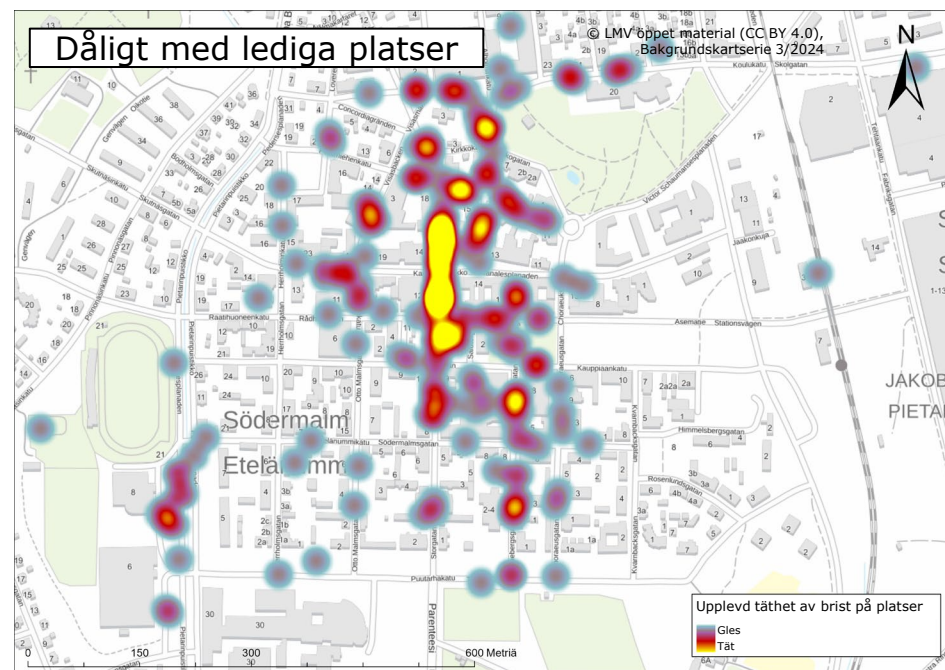
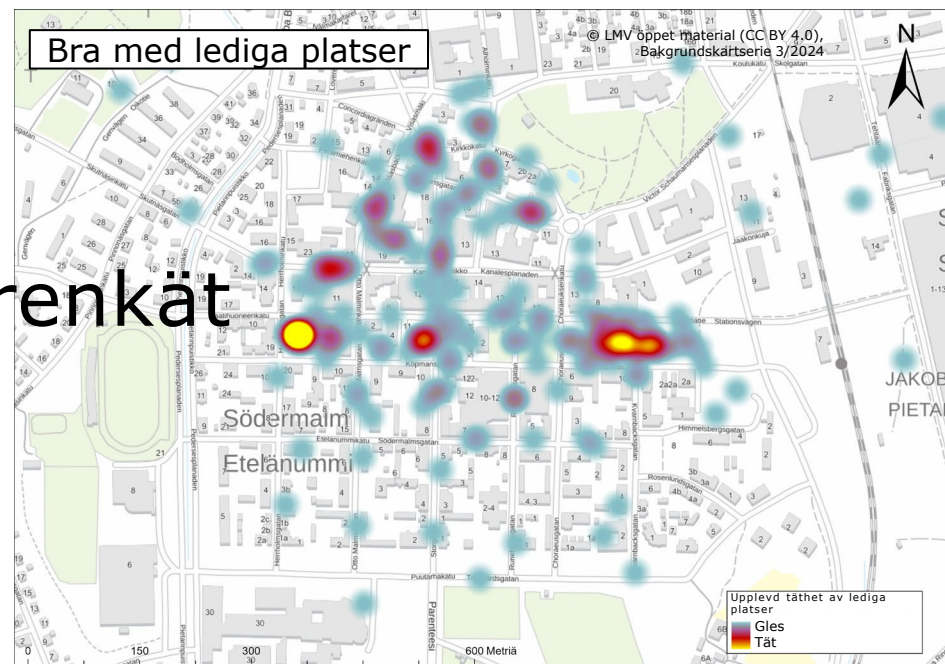
Tillfredsställelse med parkeringen 2/3 - invånarenkät

Som problem i enkäten lyfte man i synnerhet fram vinterunderhåll, tidsbegränsning för parkering med parkeringsskiva, utmaningarna med att hitta gratis parkering, bristen på parkeringsövervakning och att parkeringen är avgiftsbelagd. Många av respondenterna var nöjda med parkeringens nuläge, men framtiden var oroande med tanke på det minskande antalet platser.

Man upplevde dock att det finns mycket lediga parkeringsplatser i synnerhet vid Maria Malm och på parkeringsområdet i västra delen av centrum. Bristen på lediga parkeringsplatser upplevdes vara klart störst på Storgatan, men å andra sidan upplever en del också att det finns tillräckligt med platser där.

För idrottshallarnas del lyfte man fram utmaningarna under matcher samt behovet att utveckla Tellushallens södra parkeringsområde. I fråga om torget lyftes priset på parkeringen och tidsbegränsningen fram, vilka båda delade åsikterna. Man upplevde också att antalet platser var otillräckligt. Maria Malms parkeringsområde ansågs vara ovårdad och otydlig. Dessutom önskade man att området skulle utvecklas eller att en parkeringshall skulle byggas. Man önskade snedparkering till Storgatan.

Behovet av parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning lyftes främst fram vid Storgatan, på båda sidorna om korsningen med Kanalesplanaden. Som andra objekt nämndes bland annat omgivningen kring Station 23, torget, parkeringsområdena i östra delen av Kanalesplanaden och Otto Malmsgatans korsningar vid Södermalmsgatan och Styrmansgatan. Laddningspunkter för elbil önskades synnerligen jämnt runtom i centrum.



Tillfredsställelse med parkeringen 3/3 - företagsenkät

Under arbetets gång genomfördes en enkät för företag i Jakobstad, där syftet var att kartlägga nuläget och söka idéer för att utveckla parkeringen i synnerhet med tanke på service- och distributionstrafik. Enkäten genomfördes under tiden 8.1.2024–4.2.2024. Enkäten öppnades cirka 100 gånger, men vi fick bara 9 svar. En del av respondenterna besvarade inte alla frågor och svarmängden var beklagligt liten.

Baserat på företagets egna bedömningar besöktes företagen i två fall av 0–5 kunder, i två fall av 10 kunder och i ett fall av 95 kunder. Sex av de företag som svarade bedömde att kunderna i huvudsak kommer med egen bil och en svarade att kunderna i huvudsak kommer till fots. Företagen bedömde att rusningstiden med tanke på kunderna är klockan 9–16, 9–17, 10–16, 11–13, 13–16 och 15–17.

Respondenterna var i huvudsak missnöjda med parkeringen i Jakobstads centrum (5 stycken). En var nöjd och en var väldigt missnöjd. Alla respondenter ansåg att kundparkering i företagets omedelbara närhet (på mindre än 100 meters avstånd) var viktigt eller väldigt viktigt. En respondent var nöjd med parkeringsmöjligheterna för företagets personal. Enligt fyra respondenter var möjligheterna otillräckliga och en kunde inte säga. Tre av respondenterna motsatte sig styrandet av kundparkering till en koncentrerad lösning en aning längre bort från företaget. Två understödde koncentrerad kundparkering med viss reservation.

Som de mest centrala utmaningarna och flaskhalsarna för service- och distributionstrafiken nämndes korsningen mellan Strengbergsgatan och Skolparken, adresserna Skolgatan 11 och Salutorget 2 och norra sidan av stadshuset/tobaksfabriken, där parkeringen upplevdes vara kaotisk och störa verksamheten.

Nästan alla respondenter (5 stycken) bedömde att leveranserna och upphämtningarna hålls på samma nivå i framtiden. En av respondenterna bedömde att antalet leveranser och upphämtningar minskar en aning. Företagen som svarade kunde inte identifiera en frekvensvariation i leveranserna och upphämtningarna, till exempel enligt veckodag eller årstid. Det huvudsakliga fordonet för varuleveranser var paketbil hos tre stycken, personbil hos två, lastbil hos en och cykel hos en.

Av respondenterna upplevde två att det är ganska utmanande att hitta lastningsplatser, en uppgav att det är utmanande, en ganska enkelt och två kunde inte säga. Två respondenter uppgav att det inte är möjligt att tidsanpassa leveranser till företaget. Fyra kunde inte säga. Vid frågan om styrning av varuleveranser mer än nu, till exempel genom parkeringen, var två av annan åsikt och tre kunde inte säga.

Tre av respondenterna ansåg att det inte finns tillräckligt med platser för kortvarig parkering (leverans/upphämtning av varor) just nu. En ansåg att det fanns tillräckligt med platser och två kunde inte säga. Två av respondenterna skulle öka antalet platser för kortvarig parkering, även om det skulle minska trivseln i centrum. Enligt två respondenter borde man inte öka antalet platser på bekostnad av trivseln och två kunde inte säga.

Identifierade utvecklingsbehov

Parkeringsystemet är delvis ologiskt med tanke på tidsbegränsningar och avgiftsbelagda och avgiftsfria platser. I synnerhet tidsbegränsningarna upplevs vara otydliga i nuläget. Tidsbegränsningarna möjliggör att platserna räcker till för ärendeparkering, men det finns behov av att förtydliga dessa.

Biltrafiken i centrum minskar trivseln och säkerheten i centrum och minskar utrymmet som kan användas av fotgängare och cykeltrafik. De som utträttar ärenden i centrum nu är i hög grad vana vid att kunna parkera bilen helt intill servicen. Dessutom finns långvarig parkering för invånare och arbetstagare helt i kärncentrum. Att fördela utrymmet jämnare också genom att utveckla parkeringslösningarna skulle förbättra situationen.

I nuläget begränsar vinterunderhållet i viss mån användningen av parkeringsplatser längs gatan, då snön samlas i parkeringsrutorna. Dessutom är de smala gatorna i centrum utmanande för lossning av last. Det är ställvis dåligt med utrymme för service- och distributionstrafiken. Detta försämrar också smidigheten och säkerheten för gång- och cykeltrafiken.

Det är naturligt i Jakobstad att årstidsvariationerna med tanke på parkeringsbehovet är stora. I nuläget finns inga tydliga verksamhetsmodeller för evenemangsparkering i fråga om vart stora bilmängder styrs eller om man kunde styra mobiliteten i en mer hållbar riktning.

Då elektrifieringen av trafiken framskrider ökar behovet av laddningspunkter. På centrumområdet, i synnerhet i parkeringsanläggningarna, kommer det att finnas behov av en större kapacitet. För fastigheternas del framskrider detta också genom reglering.



3. Framtidens tendenser

Megatrender och utvecklingstrender

Sitra utarbetar varje år en översikt över megatrenderna. Megatrenderna ger en övergripande bild av utvecklingsriktningar som beskriver omfattande utvecklingsförlopp och lyfter fram aktuella, framträdande företeelser. Genom megatrenderna kan man förstå förändringar som sker i detta ögonblick och fundera över vilken slags framtid vi själva vill vara med om att skapa. Man kan inte förutspå framtiden med dem, men den övergripande bilden över trenderna fungerar som verktyg och diskussionsgrund då man granskar ändringarna i den omgivande världen.

Megatrenderna 2024 kan för trafikens, parkeringens och service- och transporttrafikens del innebära att:

- **den gröna omställningen** och målen för hållbar tillväxt förstärks. Man behöver hållbara lösningar för att minska utsläppen **mot koldioxidneutralitet**. Det sker också ändringar mot hållbarhet i invånarnas och företagens värderingar.
- olika **servicestrukturer ändrar** och allt mer olika slags service ingår i varuleveranser. Efterfrågan på hemtjänster ökar och det behöver också beaktas vid parkeringen. Betydelsen av hinderfrihet framhävs.
- **digitaliseringen** framskrider kraftigt och processerna elektrifieras. Också logistiken håller på att övergå till elektroniska fraktsedlar (eFTI-förordningen) och gränssnitt. Kunskapsbaserad ledning och handledning är allt viktigare. Den artificiella intelligensens roll vid utvecklingen av olika processer framhävs. **Den teknologiska utvecklingen** är en allt större del av att skapa nya verksamhetsmodeller. Teknologijättarna fortsätter växa och tar ett fastare grepp om marknaden.

Sitras megatrender för år 2024:

1. Naturens bärkraft håller på att falla sönder
2. Utmaningar som gäller välbefinnande ökar
3. Kampen om demokratin intensifieras
4. Konkurrensen om den digitala makten hårdnar
5. Grunden för ekonomin börjar spricka

Megatrender är utvecklingsriktningar som består av flera fenomen och som beskriver utvecklingen på global nivå. De fungerar som en karta mot bättre framtider, även om de inte ger en exakt bild av vad som kommer att hända eller ger svar på en detaljerad utveckling.



Framtida ändringar i Jakobstads verksamhetsmiljö



Av megatrenderna är de gröna värdena och trafikens utsläppsfrihet en viktig faktor som styr mobilitets- och transportlösningarna. Utbudet av transportmedel växer och användningen av ny teknologi är allt mer sannolikt. Att förbereda sig för alternativ drivkraft och att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik är viktigt. Jakobstads mål är att förtäta centrum och stödja elektrifieringen av trafiken.



I och med att befolkningen åldras ökar hemtjänsterna och även i allmänhet integreringen av tjänster i de varor som transporteras. Därför behövs parkeringsmöjligheter för den tid som tjänsten utförs och så nära objektet som möjligt. Också från grannkommunerna uträttar man mycket ärenden i centrum av Jakobstad, vilket gör att det också i fortsättningen finns behov av att reservera parkeringsplatser för kortvarig parkering i närheten av servicen. Utbudet av platser för personer med funktionsnedsättning ska säkras.



Digitaliseringen och utvecklingen av teknologier ökar transparensen och styrbarheten för leveranskedjor. I framtiden finns möjlighet att allt noggrannare följa transportmaterielens rörelser och styra dem enligt servicebehov, tidsfönster och objekt. På samma sätt erbjuds möjligheter att utveckla serviceplattformar för materielen och att administrera poolen av fordon, såsom cyklar, sparkcyklar och bilar som är avsedda för gemensamt bruk.

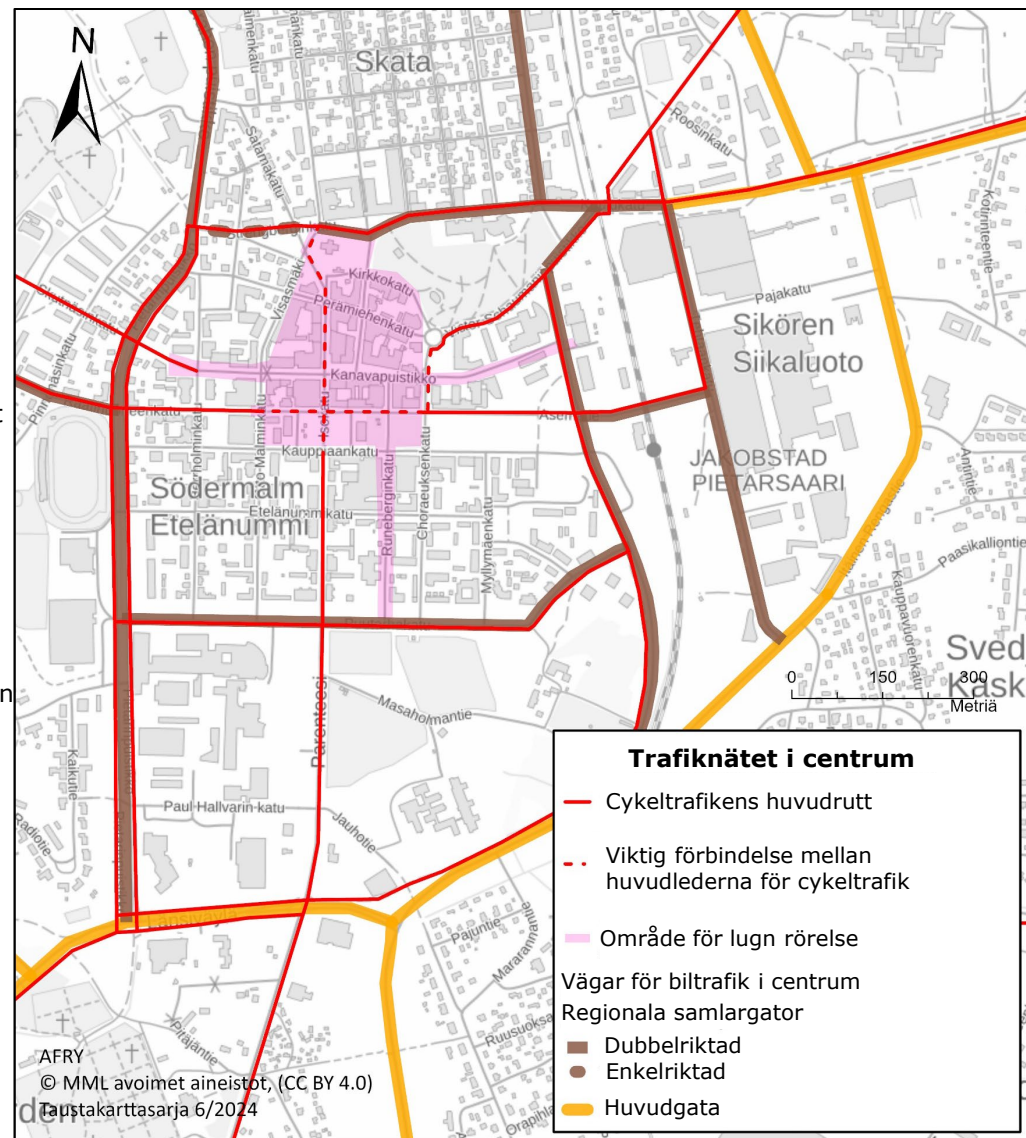


Genom målen för hållbar tillväxt ökar också kollektivtrafikens betydelse. Kollektivtrafiksystemet i Jakobstad genomgår en förändring. Busstationen flyttar eventuellt närmare centrum. Man har också lyft fram uppstart av lokaltågstrafik i Jakobstad som en möjlighet. Planeringen av hela resekedjan framhävs.

Framtida ändringar i trafiksystemet

Jakobstad har utarbetat en trafiksystemplan och en utvecklingsplan för gång- och cykelnätet, vilka båda har 2040 som målår. Planerna styr utvecklingen av trafiknätet i framtiden. Ändringarna kommer att framskrida stegvis under de kommande årtiondena och parkeringslösningarna utvecklas som en del av utvecklingen av trafiksystemet och markanvändningen. **De mest betydande delområdena är**

- **regionala samlingsgator**, som utgör en ring kring centrum för fordonstrafiken, längs vilka de största trafikflödena till centrum går. Dessa leders roll är att förmedla trafiken och därför strävar man efter att säkerställa en smidig biltrafik längs lederna. Trafiken som kommer till centrum styrs in på dessa leder. Avsikten är att minska genomfarten genom centrum och möjliggöra smidiga förbindelser för stadslogistiken.
- stadens yttre ringled, som består av **huvudgator**, till vilka man styr genomfartstrafik i stället för centrum.
- **huvudrutter för cykeltrafik**, som styr cykeltrafikens huvudströmningar från de omgivande områdena till och genom centrum. På dessa leder säkerställer man att cykeltrafiken är smidig och säker. Man bör fästa speciell uppmärksamhet på smidiga anslutningar mellan de olika delarna i nätverket så att nätverket blir enhetligt.
- **områden med lugn trafik**, där hastighetsnivån med alla färdsätt är låg och betoningen ligger i synnerhet på förhållandena för fotgängare och således hinderfrihet.



På bilden presenteras de mest betydande delområdena för trafiknätets framtid med tanke på parkeringsstrategin.

Framtida ändringar i parkeringsplatserna

Mål

Syftet med planen för stadsbygge är att främja ett trivsamt centrum, förtäta markanvändningen i centrum och förbättra förhållandena för gång- och cykeltrafik, dock så att tillgängligheten för biltrafiken och logistiken säkras. För parkeringens del innebär detta att parkeringsutrymmet ovan jord ställvis minskar.

Antalet parkeringsplatser och behovet av dem ska bedömas på nytt då man ser till vilka delar olika framtidsplaner har förverkligats fram till år 2030.

Planer

I utvecklingsplanen för gång- och cykelnätet, i planen för stadsbygge som är under uppgörande och mer detaljerat i översikts-, gatu- och byggnadsplaner har man föreslagit att cirka 1 369 parkeringsplatser ska tas bort ur centrum, vilket är en betydande andel av alla platser (sammanlagt cirka 3 755).

Alla platser som bedömts vara sådana att de ska tas bort kommer inte att tas bort samtidigt, eftersom utvecklingen av trafikinätet är en lång process. Vid förnyandet av gatorna görs prioriteringar bland annat utgående från saneringsbehovet, men det är samtidigt relevant att skapa ett enhetligt trafikinätverk.

Preliminärt saneringsprogram

I stadens preliminära saneringsprogram har man bedömt att Storgatan, Rådhusgatan, Skolgatan och Strengbergsgatan samt delvis Trädgårdsgatan, **Choraeusgatan**, Jakobsgratan, **Styrmanstratan** och Skutnäsgratan ska saneras före 2030. I fråga om dessa gator har man uppskattat att antalet parkeringsplatser längs gatan minskar med cirka 385 bilplatser. Dessa gator är väldigt betydande med tanke på huvudrutterna för cykeltrafiken och med hjälp av dem kan man skapa ett heltäckande och enhetligt nätverk i centrum, men samtidigt bevaras åtminstone tills vidare bilplatser längs gatan bland annat på Storgatan, Otto Malmstratan och Choraeusgatan.

Ändringar i markanvändningen

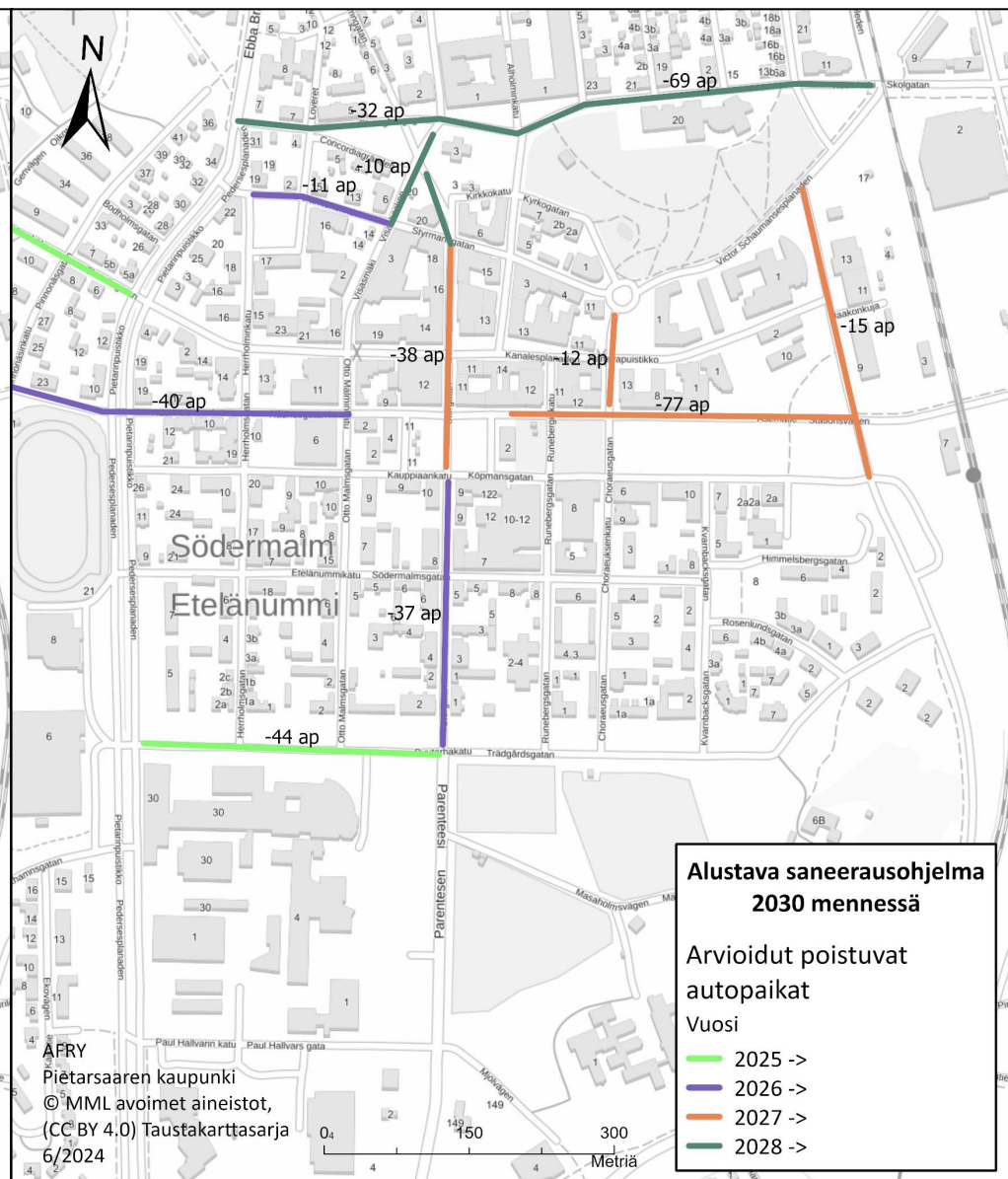
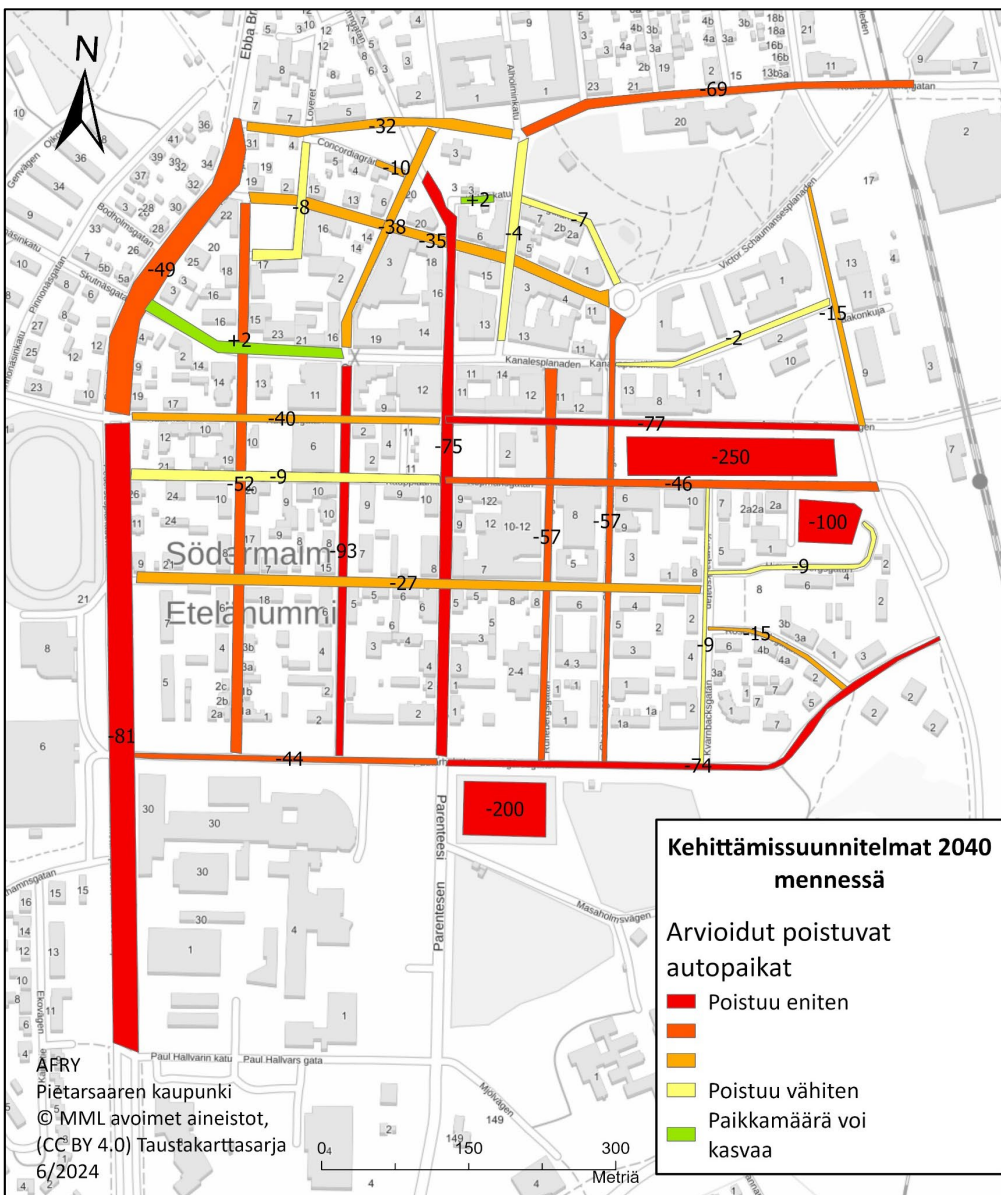
Utöver gatorna medför utvecklingen av markanvändningen ändringar i de för tillfället väldigt omfattande parkeringsområdena i centrum. Tills vidare är tidsplanen för ändringarna osäker, eftersom den är starkt beroende av hur detaljplanerna vinner laga kraft och kan börja verkställas. Parkeringsområden som får ge rum för den nya markanvändningen är Maria Malm-området och södra fältet i östra ändan av Köpmansgratan. Dessutom ska Mässplanens användning som parkering avslutas. På längre sikt kommer sammanlagt cirka 550 bilplatser att försvinna från parkeringsområdena.

På följande bilder har man på en karta presenterat den förväntade effekten på antalet parkeringsplatser baserat på de tidigare nämnda utvecklingsplanerna för trafiksystem och markanvändning fram till år 2040 samt noggrannare vilken effekt saneringsprogrammet som sträcker sig till 2030-talet har på parkeringen längs gatorna.

3. FRAMTIDENS TENDENSER

Ändring i parkeringsplatser baserat på utvecklingsplanerna (2040)

Ändring i parkeringsplatser baserat på saneringsprogrammet (2030)



De planerade ändringarna i antalet parkeringsplatser i olika skeden i Jakobstads centrum.

JAKOBSTADS PARKERINGSSTRATEGI

4. Mål

4. MÅL

Mål för utveckling av parkeringen i Jakobstad

Målen för parkeringen har utarbetats genom styrgruppsarbete, med nuläget, andra befintliga strategier och framtidens tendenser i beaktande.

Genom parkeringen vill man stödja **ett levande centrum** och **trygga näringslivets förutsättningar**. Jakobstad är en aktiv stad, där också invånare från grannkommunerna uträttar ärenden och arbetar. Man vill hålla kvar livskraften i centrum också i fortsättningen.

Jakobstadsregionens **mål är att vara koldioxidneutral** redan år 2030. För närvarande är trafiken en av de två största orsakerna till koldioxidutsläpp i Jakobstad. Parkering är ett av sätten, genom vilka man strävar efter att nå utsläppsminskningsmålen. Genom parkeringen kan man styra mot den gröna omställningen och till att göra de korta resorna till fots eller med cykel. En högklassig och lättillgänglig cykelparkering gör cykeltrafiken mer lockande.

I centrum **är det också i fortsättningen lätt** för invånare och besökare **att uträtta ärenden**. Avsikten är att det fortfarande lätt ska hittas platser för korta besök i närheten av servicen. En mer långvarig parkering ska allt mer styras mot koncentrerade lösningar, vilket också gör det möjligt att förtäta centrum och att förbättra omständigheterna för gång- och cykeltrafiken. En koncentrerad parkering förutsätter ekonomiska satsningar av staden, men å andra sidan ger det nytta genom att förbättra trivseln och genom hälsofördelarna.

I fortsättningen **marknadsförs parkeringsmöjligheterna och de mer omfattande hållbara resekedjorna**, och invånarna och de som uträttar ärenden i staden informeras i stor utsträckning om dem. Med hjälp av informationen strävar man också efter att undvika ovisshet om parkeringsmöjligheterna och förbättrar förståelsen om att det också i fortsättningen finns tillräckligt med parkeringsplatser.

Digitalisationen är ett sätt att förbättra användarupplevelsen vid parkering och därmed underlätta uträttandet av ärenden och förbättra användningsgraden för de nya lösningarna. Digitaliseringen ger också verktyg för att man inte kör runt i centrum i onödan på jakt efter parkeringsplatser, utan digitala skyltar styr till lediga platser. Utvecklingen av tekniken torde också föra med sig nya möjligheter, genom vilka man också i Jakobstad strävar efter att hållas i tiden.

Man vill göra centrum till en trivsam plats för alla, där en faktor också är ordnande av distributions- och servicetrafiken. Målet är att **utveckla distributions- och servicetrafiken att betjäna livskraften och trivseln i centrum och att förbättra verksamhetsförutsättningarna för kostnads- och energieffektiv transport.**

Målen är presenterade på följande sida.

4. MÅL

Parkeringens mål

Parkeringen stöder utvecklingen av en trivsam stadsmiljö

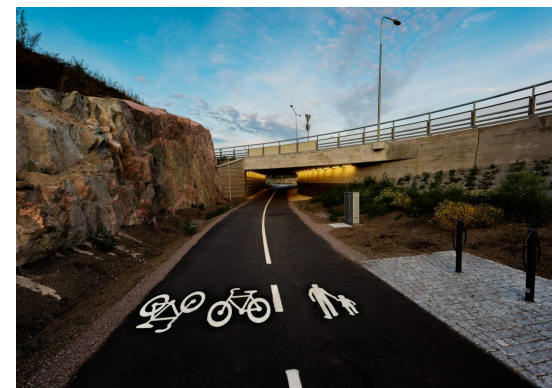
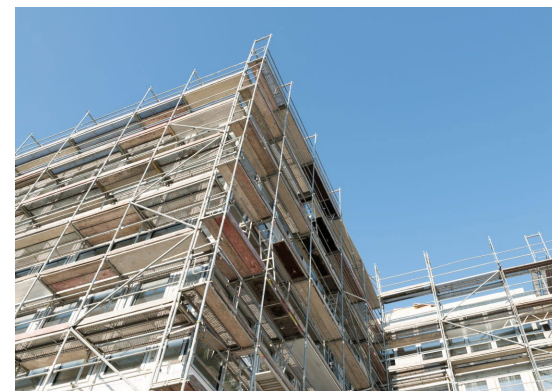
Parkeringen är ett av sätten för att nå utsläppsminskningsmålen

Parkeringslösningen gör det möjligt att förtäta centrum

Centrum är tillgängligt med alla färdssätt

Parkeringen stöder ett livskraftigt centrum

Parkeringsverksamheten är totalekonomiskt lönsam



JAKOBSTADS PARKERINGSSTRATEGI

5. Åtgärdsprogram

Åtgärdsprogram för utveckling av parkeringen

1. Utveckling av parkeringen längs gatan för kortvarigt uträttande av ärenden
2. Främjande av koncentrerad parkering
3. Grundande av ett parkeringsbolag
4. Uppdatering av parkeringsnormerna
5. Utveckling av evenemangsparkering
6. Utnyttjande av teknologi och digitalisering för att skapa en god parkeringsupplevelse
7. Utveckling av cykelparkering så att cykling är ett lockande alternativ
8. Möjliggörande av bilpoolsbilar
9. Förberedelse för den gröna omställningen
10. Utveckling av vinterunderhållet på gatorna i centrum
11. Effektivisering av parkeringsövervakningen
12. Informering om parkeringsmöjligheter för bilar och cyklar i centrum
13. Förverkligande av resekedjornas knutpunkter
14. Utveckling av lastnings- och lossningsplatser för distributions- och servicetrafiken
15. Styrning och schemaläggning av distributions- och servicetrafiken
16. Cityhubb och mikromobilitet som distributionslösningar i centrum

1. Utveckling av parkeringen längs gatan för kortvarigt utträttande av ärenden 1/2

Bakgrund

Antalet parkeringsplatser längs gatan kommer att minska i framtiden då centrum utvecklas. Det behövs mera utrymme för att förbättra omständigheterna för gång- och cykeltrafiken och för att skapa en trivsamt miljö. Därför är det vettigt att parkeringsplatserna längs gatan i fortsättningen anvisas dem som utträttar ärenden i centrum och specialgrupper. Den långvarigare boende- och arbetsplatsparkeringen styrs i huvudsak till koncentrerade lösningar.

Prissättning och parkeringszoner

I framtiden blir parkeringen i Jakobstads centrum delvis avgiftsbelagd parkering. Förslaget är att man inför parkeringszoner, där det är dyrare att parkera helt i kärncentrum än i centrums randområden. Detta innebär att man bildar två parkeringszoner i centrum, där de första minuterna eller timmarna är avgiftsfria och därefter avgiftsbelagda. I den inre zonen skulle den avgiftsfria tiden vara till exempel 15–30 minuter och i den yttre zonen 1–2 timmar. De kunde gälla till exempel vardagar klockan 8–18 och lördagar 10–16. I parkeringsanläggningarna och på parkeringsområdena kan den avgiftsfria tiden vara lite längre, till exempel 1 timme, vilket uppmuntrar till att använda koncentrerad parkering också då man ska uträtta ärenden.

För den avgiftsbelagda parkeringen **kan man överväga en flexibel prissättning**, där storleken på parkeringsavgiften ökar med varaktigheten på parkeringen. På så sätt skulle kostnaden vid ärendeparkering vara billigare i förhållande till långvarigare parkering. Vid behov kan man sätta en maximal parkeringstid för den avgiftsbelagda parkeringen längs gatan, för att säkerställa en effektiv rotering av parkeringsplatser, vilket betjänar kortvarig kundparkering. Dessutom kan avgiften variera mellan sommar och vinter, eftersom också parkeringsbehovet varierar enligt årstid. Man kan också överväga att förlänga den avgiftsfria tiden till en timme också i zon 1 på vintern.

Avgiftsbelagd parkering fungerar bäst då det är kapacitetsproblem med parkeringen. Stadsborna parkerar på gatunivå och på gratis parkering så länge det finns plats där. I Jakobstad har detta lett till att torgparkeringen inte har använts fullt ut, då det har funnits tillräckligt med lediga gratis platser längs gatan. De nuvarande parkeringsområdena är dock bara tillfälliga. Genom att avgiftsbelägga parkeringen längs gatan kan man styra parkeringen till koncentrerade anläggningar, som man också ska utveckla.

I invånarenkäten upplevdes de nuvarande tidsbegränsningarna och avgifterna otydliga. I och med ändringen blir begränsningarna tydligare än nu. Avsikten med prissättning av parkeringen är att balansera utbud och efterfrågan på olika områden och vid olika tidpunkter så att användningsgraden är tillräckligt hög, men så att det alltid finns lediga parkeringsplatser.

1. Utveckling av parkeringen längs gatan för kortvarigt uträttande av ärenden 2/2

Ibruktagning av prissättningen kräver att man följer upp användningsgraden och att man tidvis granskar priser och tidsbegränsningar för de områden och tidpunkter där man har upptäckt trängsel. Det löns att till en början göra pilotförsök med parkeringsavgifter och genomföra en före och efter-undersökning för att ta reda på effekten och utvecklingsbehoven. Effekten behöver också följas upp utanför zonerna och vid behov kan man utvidga zon 2 i synnerhet mot Norrmalm och ta i bruk parkeringstillstånd för invånarna i området.

Det finns många moderna betalningssystem och också nu är flera system i bruk i Jakobstad. Betalningssystemen kan användas för flexibel prissättning och vid behov för att administrera parkeringstillstånd.

Boendeparkering och parkeringstillstånd

Vid nya fastigheter strävar man efter att de parkeringsplatser som åläggs i detaljplanen finns på fastigheternas områden eller är genom friköpsförfarandet koncentrerade till allmänna parkeringsanläggningar på högst 300 meters avstånd. I utgångsläget strävar man efter att de obligatoriska bilplatserna i detaljplanerna inte hänvisas till parkering längs gatan, men detta är tillfälligt möjligt, till exempel om parkeringsanläggningarna inte färdigställs samtidigt som byggnaderna. Man strävar efter att i mån av möjlighet flytta de nuvarande obligatoriska bilplatserna till koncentrerad parkering eller till parkeringszon 2.

I fortsättningen berättigar nya friköpta obligatoriska bilplatser inte till vissa parkeringsplatser, utan det friar fastigheten från skyldigheten att bygga parkeringsplatserna i fråga. Då betalar den som parkerar enligt vanliga tillståndsvillkor, till exempel genom boendetillståndssystemet eller enligt parkeringsanläggningens prislista. Platserna är inte reserverade för specifika fastigheter, men vid behov ska man kunna ordna det överenskomna antalet.

För parkeringszon 2 kan man också bevilja avgiftsbelagda områdesspecifika parkeringstillstånd, som befriar från avgift eller tidsbegränsning. I regel är detta aktuellt om det inte finns en anläggning för koncentrerad parkering på ett rimligt avstånd om 300 meter eller om fastigheterna i detaljplanen inte har ålagts tillräckligt många parkeringsplatser eller det på området finns ett synnerligen stort parkeringsbehov för pendlingstrafik. Grunderna för beviljande av parkeringstillstånd och områdena ska vara tydligt fastställda.

Om det för parkering längs gatan finns ett områdesspecifikt parkeringstillstånd meddelas detta genom trafikmärken som styr parkeringen. Om man bygger en koncentrerad parkeringsanläggning i området strävar man i mån av möjlighet efter att avstå från boendeparkeringstillstånd i området.

Dessutom kan parkeringstillstånd beviljas för hemvården inom hela staden.

På följande sida presenteras ett förslag över parkeringszoner.

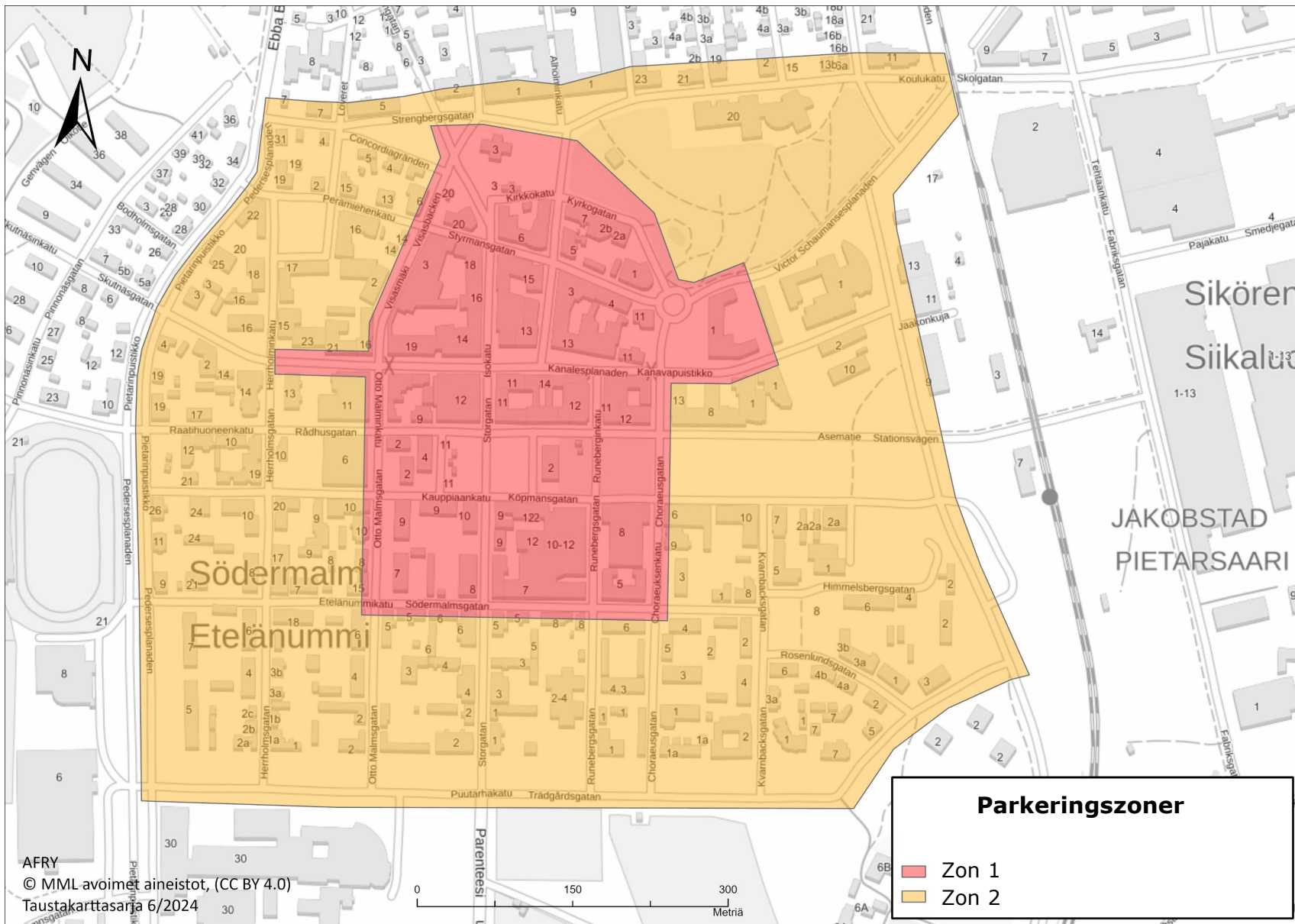
Parkeringszoner

På kartan intill har man presenterat förslag till parkeringszoner för avgiftsbelagd och tidsbegränsad parkering i Jakobstad.

Zongränsen har bildats utgående från användningsgraden för parkeringsplatserna i centrum och med tanke på de befintliga tidsbegränsningarna och området med lugn trafik i centrum.

Zonerna 1 och 2 skulle vara avgiftsbelagda efter en lämplig avgiftsfri tid.

Inom zon 2 kan man vid behov ta i bruk avgiftsbelagda boendeparkerings-tillstånd, om det vid fastigheterna eller parkerings-anläggningarna inte finns tillräckligt med platser.



2. Främjande av koncentrerad parkering

Bakgrund

Koncentrerade parkeringslösningar är ett sätt att effektivisera ordnandet av parkering och frigöra utrymme i stadernas centrum för andra funktioner. Parkering i anläggning är det effektivaste sättet för parkering. Där är bilarna övervakade, i skydd från vädret och utrymmet används effektivt. En koncentrerad parkering minskar trängseln, då den placeras längs de stora trafiklederna och skyltningen är bra. Den koncentrerade parkeringen minskar också trafiken som beror på att man letar efter parkeringsplatser. I stadscentrum kan andelen sådan trafik vara upp till 30 procent. De koncentrerade parkeringslösningarna stöder Jakobstads mål att förbättra trivselen och livskraften i centrum och kan främja kompletteringsbyggande.

De som svarade på invånarenkäten som genomfördes i samband med planen var redo att acceptera en kort promenad från parkeringen till destinationen. Nästan alla var redo att gå 100 meter och över hälften 300 meter, vilket också kan anses vara en allmän gräns vid anvisandet av obligatoriska bilplatser.

Långvarig parkering

I fortsättningen stöder man livskraften i Jakobstads centrum **genom att hänvisa den långvariga parkeringen till koncentrerade lösningar, som staden åtminstone delvis låter bygga i centrum.** Invånarna och arbetsplatserna kan köpa parkeringstillstånd i anläggningarna. Man strävar efter att täcka kostnaderna som uppstår för parkeringslösningarna genom prissättningen och försäljningen av obligatoriska bilplatser.

Avgiftszonerna för parkering längs gatan och områden med områdesspecifika parkeringstillstånd och grunderna för dessa ska granskas i samband med genomförandet av varje koncentrerad parkeringslösning så att parkeringsanläggningen är ett konkurrenskraftigt alternativ. De föreslagna koncentrerade objekten ligger i huvudsak i utkanten av centrum, längs infartsvägarna.

I bedömningen ingick utvidgningen av torgparkeringen och den underjordiska anläggningen vid Skolparken, anläggningarna ovan jord vid Maria Malm, busstationen, idrottsgården och kvarter 13 samt de delvis underjordiska parkeringsanläggningarna på Kanalesplanaden, Högtorget och vid stadshuset.

För att säkerställa livskraften i centrum och servicens dragningskraft ska den koncentrerade parkeringen genomföras så att den är lockande, smidig och lätt att använda. I anläggningarna bör man därmed ta hänsyn till att servicen ska vara enkel, obehindrad och säker.

Med tanke på förverkligandet av nya koncentrerade parkeringsanläggningar och ekonomin är det relevant att de utnyttjas då de obligatoriska bilplatserna vid de nya fastigheterna ska uppfyllas, genom friköpsförfarande eller genom delägarskap. I friköpsförfarandet löser fastigheten in en del eller alla av fastighetens obligatoriska bilplatser enligt detaljplanen till ett pris som så bra som möjligt motsvarar kostnaderna som uppstått. Friköp innebär inte att man har rätt till en viss parkeringsplats, utan det är fastighetens rätt att låta bli att på sin tomt bygga de bilplatser som åläggs i detaljplanen. Platserna används för turvis parkering och är ospecificerade. Användarna ingår själva avtal med parkeringsbolaget/operatören och användarna betalar för parkeringen enligt parkeringsavtalet.

På följande sida presenteras ett förslag över planen för koncentrerad parkering.

Plan för koncentrerad parkering 1/4

Lösning för kärncentrum

I kärncentrum finns ett behov av att ersätta parkeringsplatser som försvinner i och med utvecklingen av gaturummet och kompletteringsbyggandet (enligt saneringsprogrammet cirka 40 bilplatser i västra ändan av Rådhusgatan och cirka 75 bilplatser på Storgatan). Dessutom är syftet att förbättra tillgängligheten i kärncentrum med alla färdsätt och att främja kompletteringsbyggandet.

Som lösning föreslås utveckling och utvidgning av Torgparkering Ludvig. Det möjliga platsantalet i utvidgningen är 100–150 bilplatser. En grov uppskattning av byggkostnaderna är cirka 2,9–5,3 miljoner euro för 100 bilplatser och cirka 4,35–7,95 miljoner euro för 150 bilplatser (29 000–53 000 euro per bilplats, moms 0 %). Kostnaderna klarnar i senare planeringsskeden.

Utvidgningen möjliggör placering av den östra infarten på Rådhusgatan, vilket betyder att tillgängligheten för biltrafiken förbättras och parkeringsanläggningen därför blir betydligt mer lockande. Dessutom föreslås att den västra infartens tillgänglighet förbättras genom att man bygger en bro i korsningen mellan Pedersesplanaden och Köpmansgatan.

Denna lösning är primär i prioritetsordningen och målet i tidsplanen är före 2030. I detaljplanen och den befintliga torgparkeringen har man förberett en utvidgning, men vid infarten och torgets beläggningsstruktur måste man beakta kraven som ställs på ett RKY-område och en fast fornlämning samt stadsbildliga värden.

På grund av placeringen av torgparkeringen ska man för Rådhusgatans och Köpmansgatans del fästa särskild uppmärksamhet på att minimera olägenheterna som parkeringstrafiken orsakar och på att förverkliga en trivsamt stadsmiljö. Därför rekommenderas det att man i mån av möjlighet också utreder koncentrerandet av kollektivtrafiken till dessa gator. Då är det möjligt att utveckla, lugna ner och utnyttja det omgivande gatunätet bland annat för parkering längs gatan.

På grund av torgparkeringens östra infart försvinner körbanan framför Rådhuset och torget kan samtidigt utvecklas. För att säkerställa att infarten till torgparkeringen är smidig rekommenderas det också att Runebergsgatan stängs av för fordonstrafik invid parken öster om Rådhuset. Detta styr den nord-sydliga trafiken till Choraesusgatan, som är bättre lämpad som led. Med dessa lösningar kan man delvis begränsa olägenheterna som den ökande parkeringstrafiken orsakar och då är det till exempel möjligt att skapa ett enhetligt parkområde från Rådhusgatan till Choraesusgatan.

Plan för koncentrerad parkering 2/4

Alternativ för norra delen av centrum

I norra delen av centrum är funktioner som orsakar ganska stort tillfälligt parkeringsbehov en utmaning, såsom gymnasiet och stadshuset. Därför behöver man ersätta parkeringsplatserna som försvinner från gatan (cirka 32 platser på Strengbergsgatan och cirka 69 bilplatser på Skolgatan enligt saneringsprogrammet). Dessutom skulle en koncentrerad parkeringsanläggning i området göra det möjligt att utveckla andra gatuområden och skulle betjäna pendlings- och kundparkeringen i norra delen av centrum, vilket det är stor efterfrågan på. I framtiden kunde anläggningen främja utvecklandet av gatorna i Norrmalm och småskaligt kompletteringsbyggande i norra delen. Om boendeparkeringen i området inte styrs till anläggningen kan användningsgraden bli ganska låg. Båda alternativen kräver planändring.

En underjordisk parkeringsanläggning i västra delen av Skolparken föreslås som primär lösning. Det möjliga platsantalet i anläggningen skulle vara högst 200 bilplatser, vilket grovt uppskattat blir en kostnad på 5,8–10,6 miljoner euro (29 000–53 000 euro per bilplats, moms 0 %).

Anläggningen skulle byggas i omgivningen kring Kyrkogatan och Alholmsgatan med däckstruktur. Körrampen skulle placeras på Kyrkogatan. En särskild utmaning är Skolparken som är skyddad i detaljplanen, där man i västra delen skulle bli tvungen att fälla flera gamla träd och däckstrukturen gör det inte möjligt att plantera motsvarande. Dessutom bör man vid planeringen beakta kraven som ställs på ett RKY-område och den fasta fornlämningen som angränsar till området samt de stadsbildliga värdena.

Som alternativ lösning föreslås en parkeringsanläggning norr om stadshuset, vilken delvis skulle vara ovan jord. Det möjliga platsantalet i anläggningen skulle vara cirka 150 bilplatser, vilket grovt uppskattat blir en kostnad på 2,55–5,55 miljoner euro (17 000–37 000 euro per bilplats, moms 0 %). För närvarande finns cirka 80 bilplatser på parkeringsområdet. Anläggningen skulle byggas på motsvarande sätt som den del som tidigare byggts på östra sidan av Alholmsgatan, det vill säga 1,5 våningar ovan jord med infart från Christinegatan. Utmaningarna är trånga gatuområden, att Strengbergsgatan är enkelriktad, vilket är utmanande för förbindelserna västerifrån, samt de stadsbildliga värdena på RKY-området mellan stadshuset och Norrmalm. Området är också utmanande för servicetrafikens del, eftersom det delvis är tillåtet att parkera längs de smala gatorna. Platserna i anläggningen ska vara ospecificerade och i allmänt bruk.

Saneringen av Strengbergsgatan och Skolgatan förväntas genomföras före 2030. Då framhävs behovet av en ersättande parkeringslösning. Parkeringsanläggningen i norra delen av centrum är primär i prioritetsordningen och målet i tidsplanen är före 2030. I samband med att parkeringsanläggningen i norra delen byggs ska man granska parkeringszonernas ändamålsenlighet i området och vid behov utvidga zonerna.

Oberoende av vilken lösning som väljs ska parkeringen norr om stadshuset vara turvis parkering. Området kan begränsas till stadshusets bruk till exempel vardagar kl. 7–17 och vara i allmänt bruk övriga tider.

Plan för koncentrerad parkering 3/4

Alternativ för östra delen av centrum

I östra delen av centrum finns det behov att ersätta de bilplatser som försvinner från parkeringsområdena och längs gatan i östra ändan av Rådhusgatan (cirka 77 bilplatser). På området finns mycket obyggd tomtmark, för vilka det optimala sättet att täcka behovet av framtida boendeparkering är koncentrerat i parkeringsanläggning. Dessutom finns det i området potential att utveckla service för kollektivtrafik och stadslogistik, varvid parkeringsanläggningen kunde betjäna som en del av en knutpunkt för trafiktjänster (mobilitetshubb), vilket bör beaktas mer utförligt vid planeringen av hela området. Det mest optimala skulle vara att bygga en större parkeringsanläggning ovan jord, vilket skulle täcka hela områdets nuvarande behov, och åtminstone en reservation för utvidgning för att täcka framtida behov.

Som första alternativ till lösning föreslås en parkeringsanläggning ovan jord i östra delen av Maria Malm-tomten. Det möjliga platsantalet i anläggningen skulle vara cirka 150–250 bilplatser. En grov uppskattning av byggkostnaderna är cirka 2,55–5,55 miljoner euro för 150 bilplatser och 4,25–9,25 miljoner euro för 250 bilplatser (17 000–37 000 euro per bilplats, moms 0 %).

Beroende på lösningarna för planläggning och byggande i området kunde behovet vara cirka 250 bilplatser. Anläggningen skulle placeras på Maria Malm-tomten, öster om Köpmansgränd.

Som ett annat alternativ föreslås en parkeringsanläggning ovan jord på den befintliga busstationstomten. Den nuvarande detaljplanen möjliggör cirka 150 bilplatser, men beroende på lösningarna för Maria Malm-tomten kan behovet på området vara 250 bilplatser, så det rekommenderas att man vid genomförandet beaktar möjligheten att utvidga anläggningen. En grov uppskattning av byggkostnaderna är cirka 2,55–5,55 miljoner euro för 150 bilplatser och 4,25–9,25 miljoner euro för 250 bilplatser (17 000–37 000 euro per bilplats, moms 0 %).

I båda alternativen för placering av anläggningen bör man beakta behoven för framtidens kollektivtrafik. Då kunde anläggningen betjäna som en del av knutpunkten för stadstrafik och -logistik (mobilitetshubb). Att placera parkeringsanläggningen i östra delen av centrum öster om Jakobsgränd kunde göra det möjligt att använda hela Maria Malm-tomten för bostads- och affärsbyggande. Anläggningens placering förtydligas i senare planering.

Genomförandet av lösningen för östra delen och tidsplanen beror mycket på hur detaljplaneringen av området och byggandet framskrider, men anläggningen kan byggas stegvis och vid behov kan en del av de obligatoriska bilplatserna för Maria Malm-tomten permanent eller tillfälligt anvisas till utvidgningen av torgparkeringen. För byggtiden kan man anvisa de obligatoriska bilplatserna tillfälligt också till parkering längs gatan inom zon 2. Parkeringsanläggningen i östra delen av centrum är primär i prioritetsordningen och målet i tidsplanen är före 2030.

Plan för koncentrerad parkering 4/4

Lösning för södra/sydvästra delen av centrum

Ändringarna i gaturummet i södra delen av centrum är ytterst måttliga under det kommande årtiondet och större kompletteringsbyggande planeras inte för området. Å andra sidan är parkeringsbehovet på området tidvis stort under skoldagarna och vid evenemang. Att svara på stundvis stort parkeringsbehov genom en strukturell koncentrerad parkering är med tanke på den ekonomiska lönsamheten utmanande eftersom användningsgraden är så låg nattetid och det är därför inte möjligt att dimensionera antalet parkeringsplatser baserat på en tillfällig topp. Då saneringen av Pedersesplanaden blir klar tas 77 parkeringsplatser längs gatan i bruk på nytt och idrottsgårdens parkeringsområde utvidgas samtidigt lite. Dessutom utvidgas eventuellt parkeringsområdet i kvarter 13 (Optima) med 53 bilplatser redan i en nära framtid.

Som lösning föreslås att parkeringsområdena i kvarter 13 (Optimas område) och kvarter 19 (södra sidan av Paul Hallvars gatan) öppnas för turvis parkering. På området finns outnyttjad parkeringskapacitet utanför undervisningstid, så det mest effektiva är att sträva efter att använda den kapacitet som redan finns. Detta kräver överenskommelse med aktörerna vid fastigheterna och eventuellt en planändring.

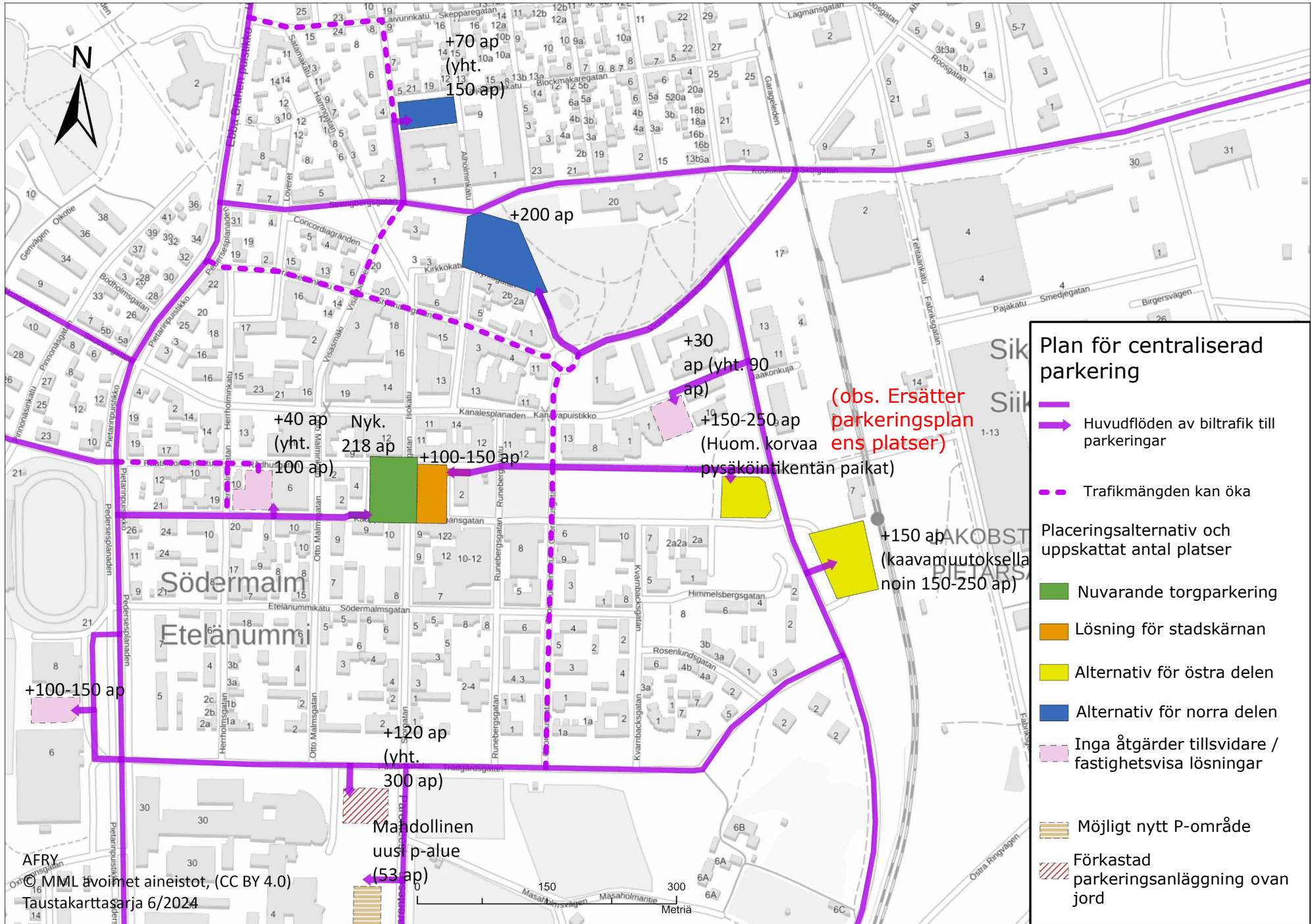
Förkastade alternativ och alternativ som ska utvärderas senare

Kanalesplanaden och området vid Hötorget gallrades bort från alternativen på grund av de höga byggkostnaderna i relation till platsantalet. På dessa ställen skulle ett parkeringsdäck inte ge någon betydande ökning i antalet platser, men de kan tills vidare utnyttjas som befintliga parkeringsområden och i synnerhet då nya parkeringsanläggningar byggs. Å andra sidan är områdena i sig potentiella objekt för kompletteringsbyggande då de primära parkeringsanläggningarna i centrum färdigställs, eftersom parkeringsplatserna för dessa kunde anvisas till torgparkeringen eller anläggningen i östra delen.

Oberoende av framtidens lösningar behöver parkeringsområdena i östra delen av Kanalesplanaden (2b och 9a) förtydligas så att båda öppnas upp för allmänt bruk eller turvis parkering. Alternativt kunde det ena av områdena anvisas för de nuvarande obligatoriska bilplatserna och den andra öppnas för allmänt bruk.

Dessutom gallrades parkeringsanläggningen ovan jord vid simhallen bort, eftersom man ansåg att efterfrågan inte räcker till på grund av det ytterst sporadiska parkeringsbehovet och de stora avgiftsfria parkeringsområdena i närheten. Genomförandet är dock inte uteslutet, men det beror på aktörerna på området och på de framtida utvecklingsplanerna. Objektet drivs tills vidare inte framåt som en parkeringslösning för centrum, eftersom det närmast svarar på parkeringsbehovet vid koncentrationen av idrottsplatser.

De granskade alternativen presenteras noggrannare i rapportens bilaga.



3. Grundande av ett parkeringsbolag

Bakgrund

Staden har en central roll vid genomförandet av koncentrerad parkering. Privata investerares intresse för att ordna parkering kan vara svagt på grund av dess ställvis dåliga lönsamhet. Att staden styr parkeringen gör det också lättare att genomföra den önskade parkeringspolitiken och kan fungera som ett verktyg för stadsutveckling. I många städer finns parkeringsbolag som ägs helt eller delvis av staden. Så är det till exempel i Tammerfors och Jyväskylä. I Vasa pågår som bäst en utredning om att grunda ett parkeringsbolag.

Genom ett parkeringsbolag kan planeringen och förverkligandet av parkeringen bli mer flexibel och övergripande. Genom ett parkeringsbolag kan man planera större helheter och byggprojekt samt bättre styra genomförandet av strategierna. Parkeringsbolagets lösningar är affärsbaserade, men i verksamhetsmodellen bör man säkerställa att lösningarna också tjänar markanvändningens och trafikplaneringens behov. Genom ett parkeringsbolag kan man i framtiden också administrera tillstånd för boende- och arbetsplatsparkering samt operera parkeringen längs gatorna och på allmänna områden.

Grundande av ett parkeringsbolag

Som utvecklingsåtgärd föreslås att man också i **Jakobstad utreder grundandet av ett parkeringsbolag som ägs av staden.**

Det första steget är att göra **en separat utredning kring grundandet av bolaget med tanke på de ekonomiska och juridiska förutsättningarna** och vilken inverkan det har för beslutsfattandet kring stadens parkering. Det rekommenderas att man utreder och eventuellt grundar ett parkeringsbolag före man förverkligar mer omfattande lösningar för koncentrerad parkering.

4. Uppdatering av parkeringsnormerna 1/2

Bakgrund

I detaljplanerna fastställs antalet bil- och cykelplatser som ska förverkligas i samband med byggandet och var platserna ska placeras. Om platsantalet inte fastställs i planen eller det inte finns detaljplan för området följer man byggnadsordningen. Stadens egen anvisning, som används som stöd för planbestämmelserna, kallas parkeringsnorm.

Parkeringsbehovet varierar, men i regel ökar antalet bilar i förhållande till invånarantalet då man rör sig längre bort från stadens centrum. Genom parkeringsnormen strävar man efter att uppnå ett tillräckligt platsantal, men å andra sidan är den inte avsedd att begränsa stadsutvecklingen, till exempel i fråga om kompletteringsbyggande eller högklassiga uterum.

I Jakobstads aktuella byggnadsordning förutsätts minst 1 bilplats per 75 m² våningsyta för affärs- och kontorsbyggnader, minst två bilplatser för den första bostaden och en bilplats för den andra bostaden i småhus med högst två bostäder och för övriga bostadshus minst en bilplats per bostad. I planerna för centrum har man följt principen en bilplats per 90–100 m² våningsyta. Dimensioneringen är relativt låg i jämförelse med andra städers affärs- och kontorsbyggnader, men i linje med dimensioneringen för bostäder.

Utvecklingstendenser

Utvecklingstendenserna kan vara bland annat minskning av minimiantalet parkeringsplatser, hänvisning till koncentrerad parkering, strävan efter att vara marknadsbaserad och hänsyn till regionala behov och kompletteringsbyggande genom zonindelning och flexibilitet.

Genom flexibilitet i parkeringsnormerna kan man effektivt styra byggherrarna att förverkliga åtgärder för hållbar mobilitet. Genom att utnyttja flexibilitet kan byggherren bygga färre parkeringsplatser. De vanligaste faktorerna är bland annat bilar som är gemensamma för husbolaget och en högklassig cykelparkering. Parkeringsnormen är i allmänhet mer tillåtande på områden där det finns goda förutsättningar för hållbar mobilitet, som längs goda kollektivförbindelser. I vissa städer är kraven på dimensionering mer tillåtande vid objekt för kompletteringsbyggande i centrum eller då de obligatoriska bilplatserna placeras i allmänna parkeringsanläggningar enligt principen för friköp.

4. Uppdatering av parkeringsnormerna 2/2

Allmänna principer

Huvudprincipen i Jakobstad är i fortsättningen att alla parkeringsplatser som fastigheten behöver förverkligas på fastighetens område eller anvisas till koncentrerade parkeringsanläggningar. På områden med glesare markanvändning kan parkeringen också anvisas till koncentrerade parkeringsområden. Boendeparkering hänvisas inte till gatorna, eftersom det inte är ändamålsenligt att reservera gaturum som staden äger för långvarigare parkering. Genom parkeringsnormen reserveras tillräckligt med platser på fastigheterna eller i koncentrerade parkeringslösningar, men å andra sidan får normen inte bli ett hinder för att byggprojekt ska förverkligas eller för en trivsam stadsmiljö.

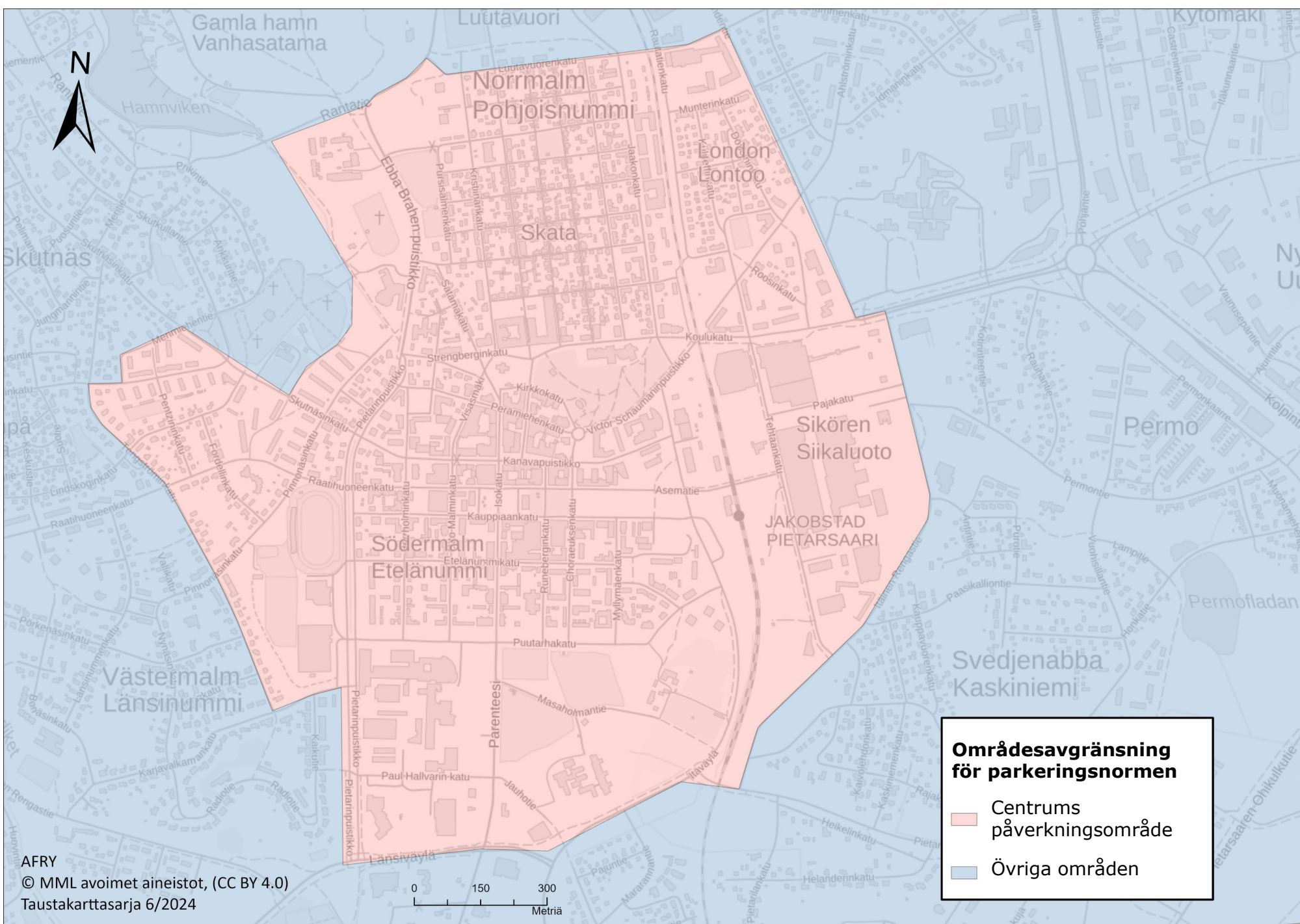
Parkeringsnormen är ett minimiantal, vilket anger hur många parkeringsplatser man åtminstone måste bygga. De obligatoriska bilplatserna kan också förverkligas koncentrerat i allmänna parkeringsanläggningar eller -områden genom så kallat friköpsförfarande. Vid behov förverkligar fastigheterna lite fler bilplatser än vad som krävs, men genom normen säkerställs en så kallad minimnivå. Dimensioneringsnormen för befintliga byggnader ändras inte, men vid ändring av användningsändamål rekommenderas att man bedömer parkeringsbehovet, även om den nya parkeringsnormen inte skulle tillämpas.

Dimensioneringen för bilar och cyklar har i parkeringsnormen fastställts för bostadsbyggnader och övriga objekt samt för specialobjekt för cykelparkeringens del. Dessutom har man i den nya parkeringsnormen föreslagit lösningar som ger flexibilitet i dimensioneringen. Dessutom har man i fråga om cykelparkeringen gett specificerande bestämmelser för kvalitet och placering.

Parkeringsnormen är strukturerad så att områdena har fördelats i influensområdet för centrum och övriga områden. Vid indelningen har man strävat efter att observera hur vanligt det är att äga bil i området. För cykelparkeringens del finns det inte motsvarande behov för områdesbegränsning, utan det gäller hela tätorten. Däremot har man för cykelparkeringens del identifierat ett behov av kvalitetsmässiga bestämmelser, eftersom lågklassiga cykelparkeringslösningar inte tjänar användarna, även om de kvantitativt skulle uppfylla dimensioneringsnormen. För bilparkeringens del finns inte motsvarande kvalitetsmässiga variation.

Den föreslagna nya parkeringsnormen för bilar och cyklar och områdesbegränsningen för den nya parkeringsnormen har presenterats på följande sidor.

Förslag till ny parkeringsnorm					
Typ	Objekt	Influensområdet för centrum	Övriga områden		Cykelparkering
Boende	Våningshus	1 bp/100 vån-m²	1 bp/80 vån-m²	Boende	Våningshus: 2 cykelplatser/bostad
	Studentbostad	1 bp/200 vån-m²	1 bp/100 vån-m²		Studentbostad: 2 cykelplatser/bostad
	Radhus	1 bp/bostad	1,5 bp/bostad		Radhus: 2 cykelplatser/bostad
	Fristående småhus	1 bp/bostad	2 bp/bostad		Fristående småhus: 2 cykelplatser/bostad
	Små projekt av kompletteringsbyggande (under 1 200 vån-m²)	1 bp/200 vån-m²	Vanlig skyldighet för bilplatser		Små projekt av kompletteringsbyggande (under 1 200 vån-m²): 2 cykelplatser/bostad
Övriga	Offentliga byggnader, kontor	1 bp/100 vån-m²	1 bp/60 vån-m²	Övriga	Kontors- och förvaltningsbyggnader: 1 cykelplats/100 vån-m² Skolor och läroanstalter: 1 cykelplats/2 elever och 1 cykelplats/3 anställda Daghem och förskolor: 1 cykelplats /100 vån-m² Inomhusidrottshallar och simhallar: 1 cykelplats/150 vån-m²
	Affärsutrymmen	1 bp/100 vån-m²	1 bp/60 vån-m²		Dagligvaruhandel: 1 cykelplats/70 vån-m² och 1 cykelplats/3 anställda Specialaffär som kräver mycket utrymme: 1 cykelplats/300 vån-m² och 1 plats/3 anställda Kaféer, restauranger och inkvarteringsbyggnader: 1 cykelplats/15 kundplatser Övriga affärsbyggnader 1 cykelplats/100 vån-m²
Flexibilitet (sammanlagt högst 25 % av det kalkylerade totala antalet bilplatser)	Om de obligatoriska bilplatserna placeras i allmänna parkeringsanläggningar på ospecificerade platser kan dimensioneringen av bilplatser minskas med 15 procent av det kalkylerade totala antalet bilplatser.			Specialfall	Utomhusidrottshallar och -platser: 1 cykelplats/40 besökare/dygn (minst 6 cykelplatser) Stora arbetsplatser, t.ex. produktionsanläggningar eller hälso- och sjukvårdstjänster dimensioneras från fall till fall (mål 1 cykelplats/3 anställda) Betydande hållplatser för kollektivtrafik: 6–20 cykelplatser Terminaler för kollektivtrafik/stationer för spårtrafik: 40–80 cykelplatser
	Med en bilpoolsbil kan man ersätta 5 bilplatser, men högst 10 procent av totala mängden. <i>Ibruktagnig av bilpools-flexibiliteten förutsätter att det i bolagsordningen finns ett omnämnande eller ett långvarigt avtal och att bilen enbart kan användas av bostadsbolagets invånare och arbetstagare. Om man slopar bilpoolen ska parkeringsplatserna vid behov ordnas.</i>				Kvalitetsnivå och placering
	Affärslokaler med skyltfönster på gatunivå räknas inte till den yta som dimensionerar bilplatser. <i>Detta förutsätter att affärslokalen är på gatunivå, har ingång från gatan och har i bygglovet betecknats som affärslokal. Avdraget kan vara högst 10 procent av det kalkylerade totala antalet bilplatser.</i>			<u>Alla platser som placeras utomhus ska utrustas med ställ som möjliggör ramlåsning.</u> Största delen av cykelplatserna i låsta utrymmen ska möjliggöra ramlåsning. Om utrymmet används av endast en bostad räcker det med en platsreservation för cyklar. Alla cykelplatser ska vara obehindrat tillgängliga. Boende: I våningshus och radhus anvisas minst 30 procent till ett låst utrymme med tak (dessa cykelplatser får inte vara väggställningar). Utomhusplatserna placeras i mån av möjlighet i närheten av ingångarna. Övriga: Cykelplatser som betjänar kortvarigt uträttande av ärenden placeras i närheten av ingångarna. För cykelparkering som är avsedd för arbetstagare rekommenderas att minst 30 procent ordnas med tak eller i ett låsbart utrymme.	



5. Utveckling av evenemangsparkering 1/2

Bakgrund

Trafiken under de stora evenemangen orsakar toppar av efterfrågan i behovet av parkeringsplatser. Det är inte möjligt att dimensionera hela parkeringssystemet baserat på dessa relativt få situationer, utan man måste hitta lösningar genom andra arrangemang.

Hållbara och utrymmeseffektiva färdssätt

Ankomsten till evenemang kan styras till mer hållbara färdssätt när det finns kollektivtrafikförbindelser eller resan är lämplig för gång och cykling. Staden kan förutsätta eller tillsammans med evenemangsarrangörerna ordna tillfälliga cykelställ med ramlåsningsmöjlighet vid evenemangsplatserna och informera om var man kan parkera cyklar.

Till oftare återkommande mindre evenemang, såsom fotbollsmatcherna på centralplan, strävar man efter att styra besökarna att använda hållbara färdssätt. Samåkning är ett alternativ som är värt att beakta vid lagsporter. Dessutom kan staden tillsammans med aktörerna i området uppmuntra till cykeltrafik, i synnerhet om man inte har mycket redskap som behöver transporteras.

Evenemang som ordnas mer sällan, till exempel evenemangen under Jakobs dagar, ordnas mer utspritt i centrum. Då har man också större parkeringsmöjligheter runt om i staden. Det lönar sig att uppmuntra dem som bor nära att anlända med hållbara färdssätt på grund av det begränsade antalet parkeringsplatser.

Bilparkering

I synnerhet för dem som kommer längre ifrån kan bilen som färdmedel vara det enda alternativet. Då strävar man efter att systematiskt styra parkeringen till parkeringsanläggningar och -områden och vid behov kan man ordna transport från parkeringen eller till exempel en cykelpool för vidare transport till evenemangsplatsen. Kommunikationen och skyltningen spelar en stor roll för att evenemangsbesökarna ska hitta en parkeringsplats och för att man ska undvika onödigt trafik till exempel i centrumområdet. Skyltningen på parkeringsområdena och parkeringsvillkoren ska vara tydliga och uppmuntra till koncentrerade lösningar.

Målet för framtiden är att det i Jakobstad finns koncentrerade parkeringsanläggningar och områden i utkanten av centrum, vilka också lämpar sig väl för parkering under evenemang. Dessutom utnyttjas parkeringsområdena kring idrottsgården. Som evenemangsparkering för stora allmänna evenemang, som konserterna på centralplan, lämpar sig i synnerhet parkeringsområdena i Optima-kvarteret och Språkbadsskolans och ishalls parkeringsområden på södra sidan av Paul Hallvars gata, men också parkeringsområdena öster om centrum. I synnerhet Optimas parkeringsområde skulle redan nu kunna utnyttjas, eftersom användningsgraden är låg speciellt på kvällar och veckoslut. Koncentrerade parkeringsanläggningar är däremot lite långsiktigare projekt.

5. Utveckling av evenemangsparkering 2/2

Anvisningar och kommunikation

Evenemangsarrangörerna får anvisningar om parkeringen och i förlängningen om mobilitet redan i samband med evenemangstillståndet. Till evenemangsansökan ska man i nuläget bifoga en plan för trafikmärken, men i fortsättningen kan man för mer betydande evenemang också kräva en plan för mobilitet i allmänhet. På samma sätt kan man också kräva en plan för kommunikation om mobilitet av evenemangsarrangörerna. Staden kan också hjälpa med kommunikationen genom att i sina egna kanaler dela information om avvikande arrangemang och i synnerhet uppmuntra besökare att i mån av möjlighet anlända med cykel och använda koncentrerade parkeringsanläggningar och -områden.

Man kan sträva efter att styra hur de som kommer till evenemangen rör sig, både genom att uppmuntra och begränsa. Sätt att uppmuntra är bland annat att inkludera parkeringsavgiften som en del av evenemangsbiljetten och genom kommunikation. Begränsningar kan vara avgiftsbelagd parkering, som i övrigt också planeras för Jakobstads centrum.

Man har också utvecklat digitala lösningar för att styra parkeringen under evenemang. Till exempel i Åbo har man testat en webbtjänst, som Enterlot Oy har utvecklat, där övervakaren för varje parkeringsområde under evenemanget vid överenskomna tidpunkter meddelar tillgången på bilplatser genom administrationssyn, vilket sedan genast syns för evenemangsbesökarna i ett öppet användargränssnitt. På så sätt kan man förbättra besökarnas upplevelse och minska onödig biltrafik.

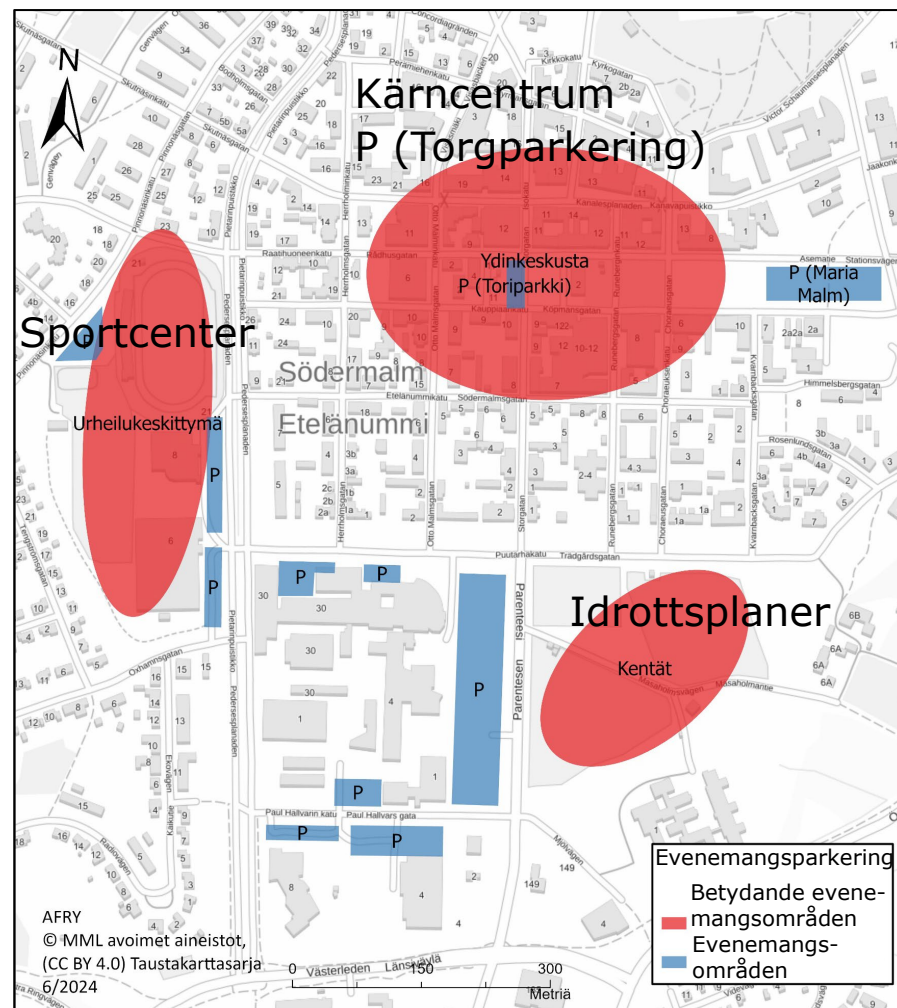


Bild: Visualisering av möjliga evenemangsparkeringsplatser. Syftet är flexibel turvis användning av parkeringsplatserna under massevenemang.

6. Utnyttjande av teknologi och digitalisering för att skapa en god parkeringsupplevelse

Bakgrund

Att betala parkeringsavgifter med en mobilapplikation, digitala parkeringstillstånd och smarta teknologier för administration av parkeringen har medfört betydande framsteg för en bättre parkeringsupplevelse och hjälper å andra sidan städer och kommuner att analysera parkeringsdata. Senare i framtiden är parkering inte nödvändigtvis bara förvaring av bilar utan en del av ett större ekosystem för mobilitet, där smarta system, såsom artificiell intelligens, optimerar användningen av parkeringsutrymmen och trafikflöden.

Skyltning

Vid styrning av parkeringen från gatunätet till parkeringsområden och -anläggningar kan man utnyttja data i realtid, analys och smart teknologi. Vid styrning av parkeringen är målläget att ingen onödig trafik uppstår i centrum för att man söker parkeringsplats och att de som söker parkeringsplats enklare ska hitta en plats.

Parkeringsskyltningen i Jakobstad utvecklas så att man utöver fasta skyltar utnyttjar digitala skärmar som visar situationen i realtid och mobiltjänster. Realtidsskärmarna placeras vid infarterna till centrum så att de styr trafiken till parkeringsanläggningar längs de regionala samlingsgatorna som går i en ring runt centrum.

Mobiltjänsterna har en betydelse i synnerhet då man ser på parkeringen som en del av resekedjan och ett centralt mål är att märkbart förbättra informationen om parkering, kollektivtrafik och cykling. I mån av möjlighet **strävar man efter att införliva de viktigaste tjänsterna för mobiliteten i den aktuella reseplaneringstjänsten**, som till exempel i skrivande stund Traficoms tjänst Matka.fi.

Administration av parkeringstillstånd

Det är också möjligt att genomföra olika slags platsbokningssystem med hjälp av digitala tjänster eller parkeringsapplikationer. Som exempel är det enklare att ordna turvis parkering och parkeringsplatserna vid arbetsplatser och anställdas parkeringsplatser kunde användas av andra under kvällar och veckoslut. Digitala parkeringstillstånd har underlättat administrationen. Man kan ta i bruk tillstånden utan separat besök hos den som beviljar tillstånden, risken för missbruk minskar och man undviker att tillståndslapparna försvinner. **Man strävar efter att förverkliga olika slags parkeringstillstånd som används nu och i framtiden genom att utnyttja digitala plattformar.**

Smarta parkeringslösningar samlar in anonym data om parkeringarna, och baserat på uppgifterna är det lätt att utvärdera hur parkeringen i praktiken fungerar och hur den kunde utvecklas.

7. Utveckling av cykelparkering så att cykling är ett lockande alternativ

Bakgrund

Jakobstad har förbundit sig att främja hållbara färdsätt och att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik i staden. I staden behövs säkra och lättillgängliga cykelparkeringsplatser. Baserat på invånarenkäten önskar man i synnerhet cykelparkering med möjlighet till ramlåsning i närheten av destinationen.

I framtiden framhävs också cykling allt mer som en del av resekedjan som bygger på kollektivtrafik, vilket beskrivs mer i åtgärd 13. Förverkligande av resekedjornas knutpunkter. De allt vanligare specialcyklarna innebär extra utvecklingsbehov. Lådcyklarna kräver mera utrymme och dyra cyklar framhäver säkerheten vid cykelparkeringen.

Genom att förbättra cykelparkeringen strävar man efter att öka antalet personer som utträttar ärenden i centrum med cykel. Parkering av bilar tar märkbart mycket utrymme på gatorna och har stor inverkan på stadsutvecklingen. Dessutom orsakar byggandet och underhållet av bilplatser mycket kostnader. Om man lyckas öka cykelresorna för att uträtta ärenden och för pendling på ett betydande sätt kan utrymmesbehovet som parkeringen kräver minska, det vill säga parkeringsplatserna räcker bättre till för dem som behöver platserna och behovet att bygga fler platser kan minska en aning. Rätt riktat kan utvecklingen av cykelparkeringen vara en väldigt kostnadseffektiv åtgärd i jämförelse med parkeringslösningarna för andra fordon.

Cykelparkeringsstrategi

Man strävar efter att utveckla cykelparkeringen på allmänna områden, i synnerhet för centrum och specifika objekt, till exempel i fråga om behovet av parkering vid idrottsplatser och badstränder. I framtiden beaktas också hållbara resekedjor vid planeringen av kollektivtrafiktjänsterna genom möjlighet till anslutningsparkering för cyklar. På områden med glesare markanvändning och vid långvarigare förvaring verkställer fastigheterna parkeringsbehoven, men staden kan till exempel genom kommunikationen uppmuntra fastigheterna att genomföra högklassiga cykelparkeringslösningar. För nya fastigheter strävar man efter att påverka antalet och kvaliteten genom cykelparkeringsnormen.

Under år 2024 har man i Jakobstad utarbetat en cykelparkeringsstrategi, där man har fastställt kvalitetsnivån och dimensioneringen för cykelparkering vid olika verksamheter och gjort en konkret utvecklingsplan för att förbättra antalet och kvaliteten på allmänna områden.

Utöver de allmänna områdena beaktar man cykelparkeringsbehoven vid fastigheterna i enlighet med de allmänna principerna och kvalitetskraven i cykelparkeringsstrategin. Dessutom styr cykelparkeringsnormen i fortsättningen nya fastigheters lösningar så att de blir högklassiga och tillräckliga till antalet.

Cykelparkeringsstrategin finns som en separat rapport.

8. Möjliggörande av bilpoolsbilar

Bakgrund

Bilpoolsbilar kan möjliggöra en bilfri livsstil för de kommuninvånare som inte har regelbundet behov av en bil. Bilpoolsbilarna effektiviserar också användningen av fordonen, vilket också har lyfts fram som en åtgärd i klimatstrategin.

Det är ofta en kommersiell aktör som sköter om bilpoolsbilarna. Tjänsten kan kommunspecifikt inkludera alla praktiska uppgifter som hör till tjänsten, allt från elektroniskt bokningssystem och/eller mobilapplikation till regelbunden tvätt och service av bilarna eller bara en del av dessa. Servicemodellen kan endera vara upphandling av hela bildelningstjänsten av serviceleverantören eller att kommunen äger bilarna som upplåts till bilpoolen. Upphandling av hela tjänsten har i flera kommuner konstaterats vara det enklaste sättet.

I Jakobstad har man erbjudit kommuninvånarna att hyra kommunens två elbilar på vardagskvällar och veckoslut. Jakobstads Energi Ab har skaffat bilarna för att användas av stadens anställda och stadsborna. En av de centrala målsättningarna för verksamhetsmodellen har varit att stödja utvecklingen av trafikformer med små utsläpp.

Möjliggörande av bilpoolsbilar

Inom staden förbereder man sig också för att privata bilpoolsaktörer ska dyka upp och man strävar efter att främja serviceleverantörernas möjligheter i centrum. Bilpoolsbilar kan beviljas parkeringstillstånd som också ger rätt att parkera på avgiftsbelagda eller tidsbegränsade platser. Det tillåtna området kan specificeras ännu noggrannare eller vissa parkeringsplatser anvisas för ändamålet då det blir aktuellt. Parkeringstillstånd för bilpoolsbilar används bland annat i Lahtis, Åbo och Tammerfors. Man strävar efter att få med bilpoolsaktörerna i utvecklingen av knutpunkterna för resekedjor.

Man samlar in erfarenheter genom de tjänstebilar som nu används som bilpoolsbilar om kvällarna och baserat på erfarenheterna utreder man om arrangemanget har varit lyckat och om det skulle vara lönsamt att utvidga tjänsten.

9. Förberedelse för den gröna omställningen

Bakgrund

I Jakobstadsregionens klimatstrategi har man som målsättningar nämnt främjande av lokalproducerade förnybara drivmedel och att öka andelen fossilfria fordon.

I början av år 2024 uppgick antalet elbilar i Finland till 83 762 bilar. Ökningen i jämförelse med föregående år var 87 procent. Elbilarnas andel av fordonsparken i Finland är just nu cirka 3 procent. Också infrastrukturen för laddning av elbilar ökar snabbt. Enligt undersökningarna görs största delen av laddningarna i anslutning till hemmet.

Staten styr fordonsparken genom beskattning och avgifter. Det är svårt att förutse framtidens beslut, men att förbereda sig för elektrifiering av trafiken gäller också kommunerna. För andra eventuella framtida trafikbränslen kan man anta att infrastrukturen byggs mer koncentrerat utanför centrumen, varvid stadens roll blir att möjliggöra dessa genom planläggning.

Lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning (733/2020) förutsätter att en laddningspunkt för elbil byggs före utgången av år 2024 vid byggnader som är i annat än bostadsbruk och som har mer än 20 parkeringsplatser i anslutning till den. Hur många laddningspunkter som krävs beror på antalet parkeringsplatser.

Dessutom ska bostadsbyggnadernas nya parkeringshus eller parkeringshus som undergår en större renovering utrustas med beredskap för laddningspunkt för varje parkeringsplats. Detta kräver särskild uppmärksamhet vid planeringen av nya koncentrerade parkeringsanläggningar.

På våren 2024 fanns i Jakobstad sammanlagt 15 platser med offentliga laddningspunkter. Vid fyra av dessa fanns alternativ med högre laddningseffekt än 22 kW (ChargeFinder 2024).

För andra nya fossilfria trafikbränslen del kräver distributionen en motsvarande infrastruktur som nuvarande bensinstationer, så man strävar inte efter att bygga dem i centrum. Dessutom är byggandet av dessa marknadsbaserat, så ur stadens perspektiv är det mest relevant att sträva efter att möjliggöra placering vid huvudgatornas eller vägarnas knutpunkter eller längs vägarna.

Offentlig laddningsinfrastruktur för elbilar

Utöver vid de fastigheter som i lagen åläggs laddningspunkter kan det vara motiverat att i anslutning till offentliga lokaler eller på platser som tjänar turister och andra tillfälliga besökare bygga laddningspunkter längs gator och på allmänna parkeringsområden. **I Jakobstad strävar man efter att i första hand bygga laddningspunkter för elbilar vid koncentrerade parkeringsanläggningar och på stadens fastigheter.** Dessutom kan en potentiell placering vara idrottsgårdens parkeringsområde eller dess eventuella framtida parkeringsanläggning.

10. Utveckling av vinterunderhållet på gatorna i centrum

Bakgrund

Användningen av parkeringsplatser begränsas om vintrarna av snö och iskanter. Många av problemen som hänför sig till vintern och snöutrymmet på gatuområdena beror på bristfällig planering och de varierande behoven i en tät stadsmiljö. En särskild utmaning är dessutom snön som olovligen samlas på gatuparkeringsplatserna från fastigheterna.

I Jakobstad finns inte särskilda anvisade platser för snö i stadens centrum, utan snön lagras tillfälligt där den bäst får plats och där man upplever att den orsakar minst olägenheter för kör- och färdleder. Snö lagras också på parkeringsplatser, vilket baserat på invånarenkäten inte upplevdes vara en optimal lösning.

Snölogistik

Man strävar efter att i Jakobstad planera snölogistiken som en helhet och att i centrum fastställa platser för att samla snö. Snön får inte samlas på räddningsvägar. Dessutom finns det skäl att också undvika gång- och cykeltrafikleder och parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning. Man strävar efter att hitta lämpliga platser i centrum dit man kan samla snö, men man kan också anvisa vissa parkeringsplatser för ändamålet längs gatan. Man kan till exempel placera permanenta vägmärken med flyttningsuppmaning (I13_4) som gäller under vintern (t.ex. 15.11–30.4).

I fortsättningen ska snöutrymmet beaktas ingående vid planeringen av gator och fastigheter, så att behovet att flytta snö är mindre och planeringen av det skulle vara enklare. Dessutom **tar man tag i problemet att fastigheterna olovligt samlar snö på gatuområden och utreder möjligheten att i samarbete med fastigheterna ordna schemalagd flyttning av snö.** De kostnader som uppstår debiteras av fastigheterna.

Vid planeringen av vinterunderhåll och snölogistik strävar man efter att utnyttja Viherympäristöliitto ry:s anvisning för snöutrymme (Lumitilaopas).



11. Effektivisering av parkeringsövervakningen

Bakgrund

Avsikten med parkeringsövervakningen är att säkerställa att trafiken är säker och smidig och det är inte ett självändamål att utfärda parkeringsböter. **Dessutom främjas trivseln och hinderfriheten i stadsmiljön genom parkeringsövervakningen.** Avgiftsbelagd och tidsbegränsad parkering kräver dock effektiv övervakning för att fungera. I Jakobstad finns redan nu kommunal parkeringsövervakning.

Problemet i Jakobstad har varit felparkerade bilar, som också kan förhindra räddningstrafik. På fältbesöket noterades felparkering i synnerhet på trottoarer, längs gågatan och på torget. Då den avgiftsbelagda parkeringen och tidsbegränsningarna utvidgas framhävs parkeringsövervakningens betydelse allt mer.

Utveckling av övervakningen

De nya parkeringszonerna kräver effektiv övervakning. **De områden som ska övervakas blir större i och med ibruktagningen av parkeringszoner och förutsätter att tillräckligt med resurser anvisas för parkeringsövervakning.** Man strävar efter att i mån av möjlighet rikta övervakningen enligt olägenheten, det vill säga i synnerhet till promenadområden, cykelvägar, parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning och till objekt där parkeringen orsakar särskilda olägenheter för trafiksäkerheten eller räddnings- och servicetrafiken.

Parkeringsövervakning är en service som väcker starka känslor. **I mån av möjlighet strävar man i första hand efter att styra dem som parkerar genom råd, uppmaningar och tillsägelser.** Parkeringsböter utfärdas i situationer där ovan nämnda sätt inte är möjliga eller har önskad effekt.

Kommunikation

Man informerar aktivt om parkeringsövervakningen i stadens kanaler. **Genom kommunikationen strävar man efter att förebygga felparkering.** På stadens sociala medier kan man till exempel presentera vissa områden eller platser, där felparkering ofta förekommer och på så sätt informera om de parkeringslösningar man strävar efter.

Stadens interna samarbete

En fungerande parkeringsövervakning och en trevlig parkeringssupplevelse förutsätter dialog och samarbete mellan parkeringsövervakningen, dem som jobbar med stadsmiljön och myndigheterna. Parkeringsövervakningen följer kontinuerligt upp parkeringssituationen på fältet och har den mest aktuella informationen. **Vid behov strävar parkeringsövervakningen efter att till exempel lyfta fram eventuella brister i stadsmiljön i fråga om parkeringslösningarna.**

12. Informering om parkeringsmöjligheter för bilar och cyklar i centrum

Bakgrund

Kommunikation och marknadsföring gör det lättare att hitta parkeringsmöjligheter och genom dem kan man påverka hur ändringarna tas emot.

Tydlig och aktuell information

I samband med implementeringen av parkeringszoner informerar man tydligt om vad som ska hända och när. Även om parkeringsplatser längs gatan tas bort i och med utvecklingen av trafiksystemet blir det lättare att uträtta ärenden med bil i centrum, då platserna längs gatan i hela centrum lämpar sig bättre för kortvarig parkering. Servicenivån för långvarig parkering ökar i huvudsak då man genomför lösningar för koncentrerad parkering.

Samtidigt möjliggör ändringarna i högre grad utveckling av gaturummet i centrum till att bli mer trivsamt och säkert och främjar kompletteringsbyggande, som i synnerhet betjänar livskraften i centrum.

Dessutom är det skäl att i kommunikationen lyfta fram att gatorna i centrum utvecklas stegvis, dock så att de utgör ett enhetligt trafiknät. **Man ska utförligt informera om de olika skedena och kommande byggarbetsplatserna på förhand och i varje skede ska man lyfta fram den större helheten som projektet ingår i.**

Att lyfta fram möjligheterna

Bil- och cykelparkeringsplatserna markeras på en karta och informationen delas i stadens karttjänst och på webbplatsen och alltid då det är lämpligt i stadens kanaler på sociala medier.

I samband med evenemangen lyfter man fram de bil- och cykelparkeringsplatser som rekommenderas och man uppmuntrar folk att använda utrymmeseffektiva färdssätt, om det är möjligt.

I stadens kommunikationskanaler informerar man ingående om alternativa rutter under tiden som arbetet pågår.

Kommunikationen ska vara realistisk, men samtidigt bör man i synnerhet betona tillgänglighet trots byggarbetsplatserna och till exempel presentera de bästa alternativen för rutter och parkering.

13. Förverkligande av resekedjornas knutpunkter 1/3

Bakgrund

I europeiska städer finns olika slags mindre mobilitetsstationer eller -hubbar, som i huvudsak ligger längs gatorna. I dessa ingår ofta bildelningstjänster och deras integrering som en del av trafiksystemet. Mobilitetsstationerna ligger ofta i närheten av kollektivtrafikens hållplatser eller på gångavstånd från dem. Varierande utrustning är bland annat skärmar med kollektivtrafikens tidtabeller, parkering för cykel- och sparkcykel, stadscyklar, taxistation, parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning, arrangemang för hämta och lämna-trafik och laddningspunkter för elbilar. Mobilitetsstationerna har ofta märkts med tydliga kännetecken såsom LeipzigMOVE, Reis via Hub och Mobil.punkt. Utöver dessa finns i Europa ofta omfattande mobilitetstjänster vid stationer för kollektivtrafik, men de har inte nödvändigtvis märkts som mobilitetsstationer eller -hubbar.

Mobilitetshubbarna uppfattas vanligen som stora helheter inom markanvändningen och som trafikens knutpunkter. Mobilitetshubbarna kan anses vara en del av planeringsprinciperna för kollektivtrafikbaserad stadsutveckling, det vill säga transit-oriented development (TOD). Mobilitetshubbarnas utrustningsnivå kan i övrigt motsvara stationeras, men i en större skala och dessutom strävar man efter att utveckla kommersiell service vid dem i och med den nya markanvändningen. Stadsutvecklingsprojektet *Kuppis spets* i Åbo kan ses som ett exempel på tillämpning av mobilitetshubb-tänket i Finland.



13. Förverkligande av resekedjornas knutpunkter 2/3

Utveckling av området kring stationen (mobilitetshubb)

Området kring stationen är en potentiell placering för en mobilitetshubb, det vill säga en knutpunkt som förbinder person- och godstrafik. Järnvägen erbjuder möjligheter att i framtiden utveckla lokaltågstrafik, parkeringslösningens kapacitet är stor, området är lättillgängligt utan att man behöver ta sig till kärncentrum kring torget och samtidigt är platsen nära centrum, befintliga marketer och det kommersiella området som utvidgas på båda sidorna om järnvägen. Trafikmässigt är platsen naturlig som knutpunkt för person- och distributionstrafik, men också med tanke på markanvändningen, eftersom läget gör det utmanande för markanvändning av annat slag.

Utöver persontrafiken skulle placeringen av till exempel en cityhubb för distributions- trafik i området stödja styrningen av trafiken i Jakobstads centrumområde så att den betjänar framtidens utvecklingsriktningar. I framtiden kan man också placera annan service inom stadstrafik och logistik på området, såsom en station för stadscyklar och parkering för bilpoolsbilar, vilket stöder hållbara resekedjor. I en livlig knutpunkt för trafiken skulle en naturlig service också vara bland annat paketautomater.

Placering av en mer omfattande mobilitetshubb på stationsområdet stöder utvecklingen av markanvändningen och livskraften i Jakobstads centrum. Att koncentrera stadstrafikens service till en central plats som är lätt att nå, men som ändå inte lämpar sig för till exempel bostadsbyggande, stöder effektiv markanvändning i centrum. Till exempel kunde kompletteringsbyggande i närområdet bygga på parkerings- och trafik tjänsterna i mobilitetshubben, vilket gör att det finns mera utrymme på andra tomter.

Genomförandet av ovan nämnda utvecklingsmål stärker stationsområdets läge och tillgänglighet mitt i framtidens största person- och distributionstrafikflöden i Jakobstads centrum.



Bild:
Sophia Von Berg via Shared-use Mobility

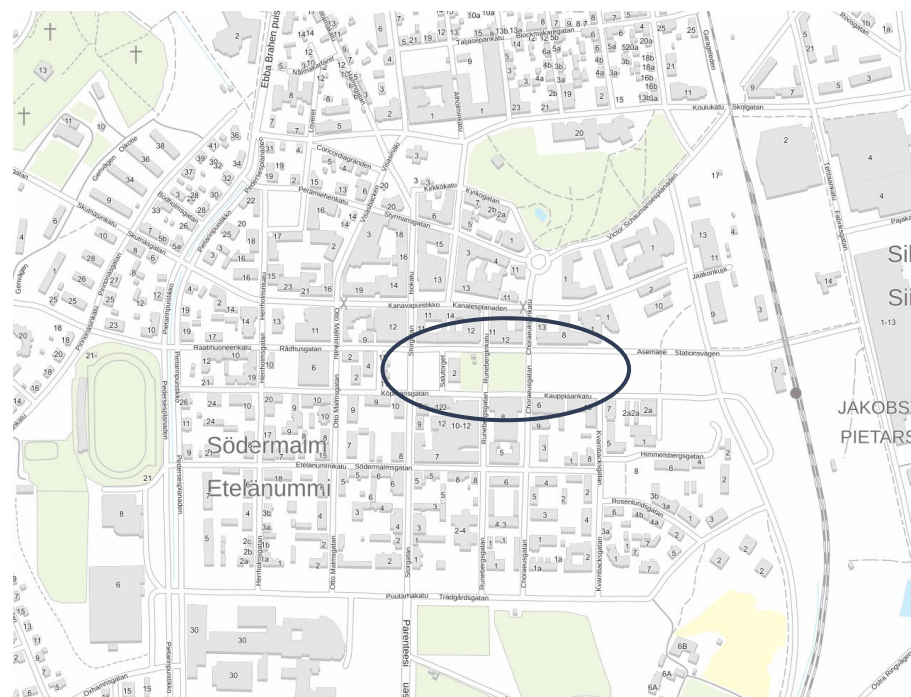
13. Förverkligande av resekedjornas knutpunkter 3/3

Resecenter i centrum (mobilitetshubb eller -station)

Utveckling av de viktigaste busshållplatserna i centrum i Rådhusets omgivning har planerats. Detta skulle stärka områdets viktiga knutpunkt för mobilitet, dit man utöver en viktig hållplats för kollektivtrafik också kan placera andra mobilitetstjänster som bygger på internationella exempel. Bland annat högklassig cykelparkering och cykeltrafikens tilläggstjänster, paketautomater, station för stadscyklar och en bilpoolsbil längs gatan kunde vara möjliga tjänster.

Torgparkering Ludvig ligger i närheten av busshållplatserna och är en annan naturlig plats för en cityhubb-lösning för distributionstrafik. Den är en viktig knutpunkt för personbilstrafiken i Jakobstads kärncentrum. I Torgparkeringens fastighet finns också lagertjänster och dessutom erbjuder parkeringsanläggningens utvidgningsplaner en möjlighet att också utveckla cityhubb-lösningar i anslutning till den. Å andra sidan är utmaningen i synnerhet kostnaderna för att bygga underjordiska lösningar.

Trafikmässigt är placeringen i kärncentrum utmanande i jämförelse med stationsområdet, eftersom mer omfattande trafiktjänster i regel inte stöder trivseln eller promenadmiljön i centrum. Därför rekommenderas det att eventuell service för trafikens knutpunkter i centrum genomförs i lättare version och att man fokuserar på resekedjor för kollektivtrafik och cykeltrafik samt möjligen på bildelningstjänster och småskalig service för stadslogistik, som delvis också kunde fungera från torgparkeringen.



Hållplatsens ungefärliga placering

6. Åtgärdshelheter för utveckling av distributions- och servicetrafik (14–16)

Vad kan man uppnå genom att utveckla distributionstrafiken?

Operativ nytta

Genom utvecklingen av distributions- och servicetrafiken strävar man i praktiken efter två effekter. För det första borde verksamhetsmöjligheterna möjliggöra så mycket kostnads- och energieffektiva lösningar som möjligt. Logistiken påverkar företagets konkurrensförmåga och ju effektivare och med bättre servicenivå den kan skötas, desto bättre stöder den företagets affärsverksamhet.

Den andra aspekten är tryggheten av ett trivsamt och livskraftigt stadscentrum och att stödja den positiva utvecklingen som hänför sig till det. Dessutom är det också en del av att förverkliga och utveckla utsläppsminskningarna som hänför sig till stadernas trafiksystem. Om distributions- och servicetrafiken är väl planerad och schemalagd och det i närheten av destinationerna finns bra platser för olika stora fordon att lasta och lossa lasten, minskar olägenheten den medför för gång- och cykeltrafik och privatbilism. Det är i regel fråga om väldigt kortvarigt parkeringsbehov, men oplanerad orsakar den störningar för den övriga trafiken och kan orsaka en känsla av osäkerhet för gång- och cykeltrafiken.

Det behöver inte vara fråga om att begränsa distributions- och servicetrafiken, utan om att utveckla verksamheten på ett aktörsorienterat sätt. I samband med olika pilotprojekt inom flera stadslogistikutredningar har man konstaterat att också varumottagarnas tillfredsställelse har ökat då planmässigheten och sammanslagning av leveranser har ökat, då man inte behöver ta emot varor flera gånger om dagen, utan man kan fokusera på själva kärnverksamheten.

Produktifiering av den gröna logistiken

Staden har möjlighet att ställa upp väldigt ambitiösa mål för utsläppsfrihet eller miljövänlighet. Ett bra exempel på detta är Lahtis, som år 2021 valdes till Europas miljöhuvudstad och år 2022 utsågs till en av Europas 100 klimatneutrala och smarta städer. Dessutom strävar Lahtis efter att som första av Finlands stora städer vara koldioxidneutralt år 2025. Detta förutsätter omfattande stadsutveckling, där trafiken är ett delområde. Det är ett bra exempel på motivationsfaktorer för att utveckla stadsdistributionen och servicetrafiken och val i anslutning till detta, om man vill inleda en övergripande utvecklingsprocess enligt målet för utsläppsfri stadsutveckling, där man också ställer upp tydliga mätbara mål för olika tidsintervall.



Bild: Forum Virium

Utveckling av distributions- och servicetrafiken

Invånar- och företagsenkäten som projektet genomförde kring parkeringen gav vissa synvinklar på utvecklingsbehoven i fråga om distributions- och servicetrafiken i Jakobstad. Några utmanande platser med tanke på distributionen har identifierats. Dessa är bland annat omgivningen kring salutorget och korsningen mellan Strengbergsgatan och Skolparken. Också längs Skolgatan identifierades platser som upplevs som besvärliga med tanke på distributionstrafiken. Utanför enkäten har man noterat att varutransporterna till Halpa-Halli tidvis är utmanande på avsnittet mellan Kanalesplanaden och Styrmansgatan. Också reparationsåtgärderna längs Pedersesplanaden väntas göra körrutterna smalare för varutransporterna. Som helhet ansåg man kortvarig parkering med paket- och lastbilar delvis problematisk då man hämtar och levererar varor, men i övrigt identifierades inte ändringar i frekvensen av leveranser, vid schemaläggning eller i behovet att styra distributionstrafiken i centrum. Resultatet är ganska förväntat, eftersom logistiken i allmänhet fungerar väl på centrumområdet och anpassas till problemställena i synnerhet på stadsområdet där trafikmängden i sig inte orsakar utmaningar med tillgängligheten.

En möjlighet för att utveckla distributions- och servicetrafiken är att planera koordinering av olika varuflöden till större transportflöden. Då samlas varorna som ska till centrum i en distributionscentral utanför stadens centrumområde och därifrån transporteras leveranserna till centrum med så fulla fordon som möjligt. På så sätt kan man minska antalet enskilda tunga fordon på centrumområdet och eventuellt också bättre schemalägga transporterna enligt behovet, då planmässigheten i verksamheten förbättras.

En annan lösning som blir vanligare i stadsstruktur är utveckling av olika slags i närheten-tjänster. Då tar man paketautomater eller mer omfattande cityhubb-lösningar till centrumområdet, till de ställen där människor naturligt rör sig, eller till lättillgängliga knutpunkter för trafiken. Till stadsdistributionscentralerna kan man operera med koncentrerade lösningar för större transportvolym. Ökningen av leveranser från näthandeln har i synnerhet lett till utveckling av sådana lösningar och till att de placeras i trafikens knutpunkter. På detta sätt kan man minska direkta hemleveranser, samtidigt som man ger mottagarna flexibilitet att hämta leveransen vid en tidpunkt som passar dem. Direkta hemleveranser ökar spridningen på distributionstrafiken och leveransfrekvensen i centrum.

I varuleveranserna ingår ofta också olika tjänster för att plocka i hyllor samt monterings-tjänster. Då är parkeringsbehovet för tungt materiel långvarigare än vid enbart en varuleverans. Därför behövs det tillräckligt mycket platser för parkering av paket- och lastbilar i centrum för den tid som varuleveranser varar och för produktionen av eventuella mervärdestjänster.

Olika koncentrerade distributionslösningar förutsätter samarbete mellan logistiksystemen för att fungera effektivt. Vanligen sköter logistiknätverken leveranserna inom sitt eget nätverk, såsom Posti, Matkahuolto eller Kaukokiito. Om man vill slå samman varuleveranserna till centrumområdet till starkare transportflöden måste det också ur logistikoperatörens perspektiv vara lönsamt och nyttigt. Den sista chauffören i transportkedjan är den enda som möter slutkunden och producerar kunderfarenheten i kundgränssnittet. Den väsentliga frågan är då, vilka är fördelarna med att avstå från eller ens göra det möjligt att avstå från att möta kundgränssnittet?

Cykeldistribution - Case Stockholm

I Stockholm har man i samband med trafikstrategin för stadsområdet också publicerat en godstrafikplan för att stödja stadstrafikens mål att vara fossilbränslefritt år 2040. I kombination med ökningen av stadens invånarantal och trender inom logistiken, såsom ökningen av leveranser från näthandeln, är det nödvändigt att skapa nya lösningar för distributionstrafiken. Samtidigt vill man förbättra tillgängligheten och planmässigheten för distributionstrafiken samt minska olägenheterna som den medför. Planeringen kombineras med planering av markanvändning och målet att utveckla distributionssystemet att bli mindre utrymmeskrävande, vilket betyder användning av lättare distributionsmateriel, inklusive mikromobilitet, samt så effektiv användning av transportkapaciteten som möjligt. På så sätt identifieras betydelsen av service- och distributionstrafik och avfallstransporter, men man utvecklar systemen så att de ska ha så liten negativ inverkan som möjligt.

I Stockholm finns flera aktörer inom distribution med cykel. Ett exempel är **Velove**, som har gått långt med det konceptuella utvecklandet, vilket inkluderar utveckling av lämpligt cykelmateriel, byggande av en teknisk plattform för att styra transportflödena, utveckling av cityhubbar för distributionslösningar och i synnerhet personal som har utbildats för uppgiften. Företagets mission är att få bort paketbilarna och den tunga distributionsmaterielen från gatorna och minska de utsläpp och kostnader som distributionsverksamheten medför. Målet är att göra stadscentrum mer trivsamt och människovänligt. Samtidigt erbjuds företagare och konsumenter en smidigare lösning för paketleveransernas sista mil, som också i långa transportkedjor ofta är den mest utmanande delen att genomföra kostnadseffektivt med god kundservice.

Bolaget har utvecklat lastcykeln Armadillo, som har fått utmärkelsen årets lastcykel. Den är 86 cm bred och ryms bra på cykelvägar. Lastkapaciteten är 200 kg. Cykeln har också testats i Finland, bland annat i Uleåborg. Bolaget har utvecklat ett koncept med att uppföra distributionscentraler, det vill säga cityhubbar, vid centrala knutpunkter i stadsstrukturen. Vid uppförandet utnyttjas tomma lokaler, såsom garage. Grundtanken är att så snabbt och lätt som möjligt sätta upp cityhubbar enligt behov.

Utöver lastcyklarna och distributionsstrukturerna styrs hela systemet genom en teknikplattform. På motsvarande sätt som logistikföretagen styr sin egen distributionsmateriel styr cykeldistributionssystemet användningen av sina resurser så effektivt som möjligt. Plattformen har dock byggts upp för att möjliggöra så effektiv ruttplanering och verksamhet som möjligt för i synnerhet cykelbud och lastcyklar. Genom systemet förenas transporter och man fyller lastutrymmet så effektivt som möjligt och erbjuder spårningstjänst för leveranserna på samma sätt som i många andra logistiksystem.

Bild: Velove



Utvecklingsåtgärder för distributions- och servicetrafik

14. Utveckling av lastnings- och lossningsplatser för service- och distributionstrafiken

I Jakobstads centrum fastställs de lastnings- och lossningsplatser, där det är möjligt att kortvarigt stanna bilen (t.ex. trafikmärke C43 eller annan begränsning). Platserna kan definieras i samarbete med företagen i centrum och distributionsföretagen. Dessutom bör man granska distributionstrafikens tidsfönster och se om det till exempel finns områden med parkeringsförbud där man tillståndspliktigt kunde tillåta att distributionstrafiken stannar kortvarigt för att lasta och lossa.

Man skapar flexibilitet och spridning på områden som är viktiga för distributionstrafiken, det vill säga vissa områden skulle vara lastningsområde på morgonen kl. 6-10, men övriga tider i normalt parkeringsbruk.

På trånga områden kan man fastställa en maximal storlek för transportmaterielen, till exempel under 13 meter, men det kan vara ytterst svårt att förverkliga detta i en stad i Jakobstads storlek, där det inte finns stora distributionscentraler för logistik i närheten, eftersom man då måste använda den materiel som finns tillgänglig i området vid tidpunkten för distribution.

Målet är att förbättra konkurrenskraften för näringslivet, att möjliggöra kostnadseffektiva och så utsläppsfria distributionslösningar som möjligt, effektiv användning av gaturummet och att förbättra livskraften och trivseln i centrum.

15. Styrning och schemaläggning av distributions- och servicetrafiken

Baserat på resultaten i punkt 14 tar man vid behov i bruk tidsstyrning för distributions- och servicetrafik. I praktiken innebär detta att man styr händelsen till en annan tid än den övriga trafiken. Till exempel på gågatan kunde man tillåta bara vissa tidsfönster. Dessutom kan man sträva efter att styra distributionstrafiken så att man undviker att köra i de mest trånga kvarteren i centrum.

Dessutom strävar man efter att stödja synkroniseringen av företagens materialflöden så att man med samma transport kan leverera och hämta varuleveranser för flera aktörer.

16. Cityhubb och mikromobilitet som distributionslösning för centrum

I utvecklingen av stadstrafiken mot utsläppsfrihet kan man utnyttja mikromobilitetens lösningar i logistiklösningar för den sista milen. Med större transportmateriel kommer man ända till cityhubben och därifrån sker leveransen till slutkunden till exempel genom cykelleverans. Cityhubb-konstruktionerna kan vara i gemensamt bruk eller användas av en logistikoperatör och de kan vara fasta eller flyttbara konstruktioner.

Man strävar efter att placera cityhubben så att de mest trånga kvarteren är väl tillgängliga genom mikromobilitetslösningar. Dessutom utnyttjas den tekniska utvecklingen och man främjar plattformar för styrning av varuflöden.

7. Konsekvensbedömning

Konsekvensbedömning

Jakobstads olika utvecklingsplaner har en betydande inverkan på i synnerhet centrumområdet, men också för mobiliteten i regionen. Med hjälp av parkeringsstrategin blir parkeringslösningarna en del av stadsutvecklingens verktyg, vilket gör att förutsättningarna för bland annat kompletteringsbyggande blir bättre. Strategin förverkligar också stadens andra mål, bland annat i fråga om minskade utsläpp, ett livskraftigt och trivsamt centrum och hållbar mobilitet.

Parkeringsstrategins lösningar möjliggör skapande av trivsamma, högklassiga och trafikmässigt fungerande gaturum, då boende- och pendlingsparkering samt långvarigare kundparkering styrs till koncentrerade anläggningar. Detta gör det möjligt att anvisa parkeringsplatser för kortvarig kundparkering längs gatan, vilket är relevant för näringslivet, och att underlätta genomförandet av lastningsplatser. Dessutom förbättrar parkeringslösningar som möjliggör kompletteringsbyggande i centrum indirekt verksamhetsförutsättningarna för näringslivet i centrum.

Tillgängligheten i centrum förbättras för alla färdmedel, då trafiken in mot centrum i högre grad styrs till ringgatorna för fordonstrafik i centrum, därifrån man har smidiga förbindelser till koncentrerad parkering. För cykeltrafikens del förverkligas i centrum cykelparkeringsplatser enligt cykelparkeringsstrategin, som förbättrar hållbara och utrymmeseffektiva alternativ för färdmedel för närområdets vardagsresor.

Att göra trafiken smidigare och tydligare minskar behovet att leta parkeringsplatser på tomtgatorna i centrum, vilket har betydelse för utsläpp och trafiksäkerhet. Med hjälp av koncentrerade parkeringsanläggningar kan man lugna ner övriga gator i centrum med tanke på trafiken och förbättra säkerheten och smidigheten för hållbara färdmedel.

På följande sida har man bedömt åtgärdsprogrammets effekt i förhållande till de mål som ställs på parkeringen.

Effekterna i parkeringsstrategins åtgärdsprogram har bedömts i förhållande till de mål som ställs på parkeringen enligt tabellen nedan.

Åtgärd	Mål för parkeringen i Jakobstad					
	Parkeringen stöder utvecklingen av en trivsamt stadsmiljö	Parkeringen är ett av sätten för att nå utsläppsminskningsmålen	Parkeringslösningen gör det möjligt att förtäta centrum	Centrum är tillgängligt med alla färdssätt	Parkeringen stöder ett livskraftigt centrum	Parkeringsverksamheten är totalt ekonomiskt sett lönsam
1. Utveckling av parkeringen längs gatan för kortvarigt utträttande av ärenden	x			x	x	x
2. Främjande av koncentrerad parkering	x	x	x	x	x	
3. Grundande av ett parkeringsbolag			x			x
4. Uppdatering av parkeringsnormerna	x	x	x			
5. Utveckling av evenemangsparkering	x	x		x	x	
6. Utnyttjande av teknologi och digitalisering för att skapa en god parkeringsupplevelse				x	x	x
7. Utveckling av cykelparkering så att cykling är ett lockande alternativ	x	x	x	x	x	
8. Möjliggörande av bilpoolsbilar		x		x		
9. Förberedelse för den gröna omställningen		x		x		
10. Utveckling av vinterunderhållet på gatorna i centrum	x			x		
11. Effektivisering av parkeringsövervakningen	x			x		x
12. Informering om parkeringsmöjligheter för bilar och cyklar i centrum	x	x		x	x	x
13. Förverkligande av resekedjornas knutpunkter	x	x	x	x	x	
14. Utveckling av lastnings- och lossningsplatser för distributions- och servicetrafiken	x			x	x	
15. Styrning och schemaläggning av distributions- och servicetrafiken	x	x		x		
16. Cityhubb och mikromobilitet som distributionslösningar i centrum	x	x		x		

8. Källor och bilagor

Källor

- Jakobstads trafiksystemplan 2040
- Utvecklingsplan för gång- och cykelnätet i Jakobstad 2040
- Kuntien yhteiskäyttöauto-opas, Väylävirasto (2019)
- Selvitys kaavamääräysten kustannusvaikutuksista, RAKLI (2015)
- Keskitetyn pysäköinnin toimivuuteen vaikuttavat tekijät, Auerma, Riku (2021)
- Mobility hubs toolkit, CoMoUK (2021)

Bilagor

1. Invånarenkätens resultat
2. Företagsenkätens resultat
3. Bilagor till åtgärdsprogrammet
 - Jämförelse över koncentrerad parkering
 - Grundande av parkeringsbolag - Exempel på administration av parkeringen på andra ställen
 - Uppdatering av parkeringsnormen - Parkeringsnormer och flexibilitet i andra städer

Making Future