

Gode grunner og prinsipper for parkeringsstyring

Park4SUMP - Parkeringsstyring som endrer spillereglene for bymobilitet

Park4SUMP har som mål å hjelpe byer med å integrere innovative løsninger for parkeringsstyring i bærekraftige bymobilitetsplaner (SUMPs) for å gi en bedre mobilitet og livskvalitet.

Prosjektet tar sikte på å stimulere til ytterligere nyvinninger innen parkeringsstyring og omgjøre retningslinjene for parkering fra å være reaktiv og operativ som i dag til å bli mer strategisk, effektiv og helhetlig.

16 europeiske byer har gått sammen med våre 6 tekniske partnere og 3 støttende undersøkelses- og parkeringsorganisasjoner for å påvise og overføre fordelene ved strategisk og smart styrt parkering i bærekraftig bymobilitet.

Denne publikasjonen ble utviklet av eget undersøkelsesarbeid, men også ved å samle informasjon fra eksisterende studier og publikasjoner (f.eks. fra det tidligere prosjektet Push & Pull) av prosjektpartnere og tredjeparter, omformulere tekster der det er passende og legge til ytterligere tekst. Vi inviterer deg til å bruke og kopiere innholdet i denne brosjyren. Når du bruker og formidler materiale fra denne brosjyren, ber vi om at du refererer tilbake til nettstedet park4sump.eu

Forfattere:

Robert Pressl and Tom Rye

Kontakt:

Robert PRESSL

E-post: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Utgave:

Januar 2020

LEDERARTIKKEL



Robert PRESSL



Tom RYE

Den første utgaven av brosjyren “16 gode grunner for styring av parkeringsplasser” var en stor suksess, og vi ble spurt utallige ganger om når en andre utgave skulle utgis. Nå, i 2020, fem år etter den første utgaven og som en del av det H2020-finansierte prosjektet Park4SUMP, kan vi endelig dele denne nye versjonen med deg. Vi har oppdatert de viktigste og kraftigste argumentene fra den første utgaven og lagt til flere nye. Videre bestemte vi oss for ikke bare å gi argumenter for parkeringsstyring, men også

å bruke publikasjonen for å øke lesernes kunnskap om de grunnleggende prinsippene om styring av parkeringsplasser.

Nok en gang gir denne brosjyren kunnskapen som kreves for å bygge gode politiske argumenter for å bruke parkeringsstyring for å løse parkeringsrelaterte problemer og dermed støtte bærekraftig transport. Det bør styrke posisjonen til politikere, beslutningstakere samt påvirkere som journalister til å ta beslutninger som ved første øyekast kan være upopulære, men som faktisk er rasjonelle og bærekraftige beslutninger om å styre parkeringen på og utenfor gaten.

Et av hovedmålene våre er å fremheve parkeringsstyringens rolle og potensial for å påvirke mobilitetsplanleggingen og reiseatferd, og dermed fungere som en Banebryter i planleggingen av bymobilitet. Vårt hovedmål er å vise at parkeringsstyring er en del av ryggraden i bærekraftig bymobilitetsplanlegging (SUMP). Det er et skrikende behov for å løfte parkering fra en ren operativ oppgave til en mye mer strategisk tilnærming. Det er viktig å huske på at parkeringsstyring gir meget god valuta for pengene. Tiltaket har lave kostnader (veldig ofte uten høye infrastrukturkostnader), kan innføres raskt og genererer nok inntekter til å betale seg selv, samtidig som det også støtter andre tiltak som offentlig transport og er med på å endre reiseatferdsmønsteret.

Vi håper at denne brosjyren gir deg noen nye måter å se på parkeringsstyring. og at den forklarer fordelene for byene dine.

Robert PRESSL and Tom RYE

1 MANAGE URBAN MOBILITY!

Sammenligning av push-tiltak

parkeringsstyring



- godt akseptert
- rask å innføre
- små investeringer

veipricing/køprising



- politisk kontroversiell
- mellomlang innføring
- stor investering

Fakta er: Parkeringsstyring er nøkkelen for å håndtere bymobilitet.

Praktisk talt hver biltur ender opp på en parkeringsplass. Følgelig betyr styring av parkeringsplasser å styre etterspørselen for bilbruk og trafikk tetthet. Sammenlignet med annen transportpolitikk som tar sikte på å håndtere bilbruken, gir parkering to klare fordeler:

- » Parkeringsstyring krever vanligvis ikke store investeringer, som f.eks nye veier eller ekstra kollektivtilbud, og det kan dermed realiseres på relativt kort tid.
- » I nesten alle større byer og steder i Europa kan man finne en eller annen type parkeringsstyring. Dette gjør offentlig aksept for parkeringsstyringen mye større enn nye måter å styre bilbruken på, for eksempel en ordning med køavgift.



Bilde: FGM-AMOR

Prinsipp: Når man står overfor en tilsynelatende mangel på parkeringsplasser, er det beste å prøve å forbedre parkeringsstyringen på gaten før man øker tilbudet.

Parkeringskaos og lange letetider for å parkering begrunnes ofte med at man har mangel på parkeringsplasser. Et vanlig svar er at byen burde tilby en ny parkeringsplass. Imidlertid er styringen av den allerede eksisterende parkeringen veldig ofte den smarteste og mest kostnadseffektive tilnærmingen, da eksisterende parkering utenfor gaten i nærheten ofte brukes for lite. Egnede strategier og tiltak for parkeringsstyring på gaten kan ofte løse problemet og forandre etterspørselen fra gateparkering til parkering vekk fra gaten, og vil være mye billigere enn å øke tilbudet. Disse strategiene kan omfatte tidsbegrensninger, riktig prissetting og/eller forbedret håndhevelse. I tillegg anbefales forbedring av alternative reisemåter. Rotterdam er et godt eksempel for å skifte fra parkering på gaten til parkering vekk fra gaten.



Fakta er: La oss gjøre byene våre til steder vi ønsker å være

Sjenerøse krav til parkeringsplasser for nye bygninger og fokus på å tilby "nok" parkering på gaten gjør byen vennlig for biler, men ikke for folk—kjørbar, men ikke gangbar. Som Jane Jacobs (1962, 19) skrev: "Jo mer sentrum er delt opp og ispedd parkeringsplasser og garasjer, desto sløvere og døvere blir det, og det er ikke noe mer frastøtende enn et dødt sentrum." Store områder med parkeringsplasser på gaten, spesielt i byenes sentrum, kan gi samme inntrykk. Vi vil ha mer fra gatene våre enn bare plass til trafikk og gratis parkering. Vi ønsker også økonomisk velstand, sikkerhet, helse, gangbarhet og et hyggelig miljø. Dette betyr at prinsippet om å tilby "nok" parkering må utfordres, og de andre prioriteringene av bærekraftige bymobilitetsplaner, som livskvalitet og plass til andre reisemåter, må gjenspeiles i parkeringspolitikken.



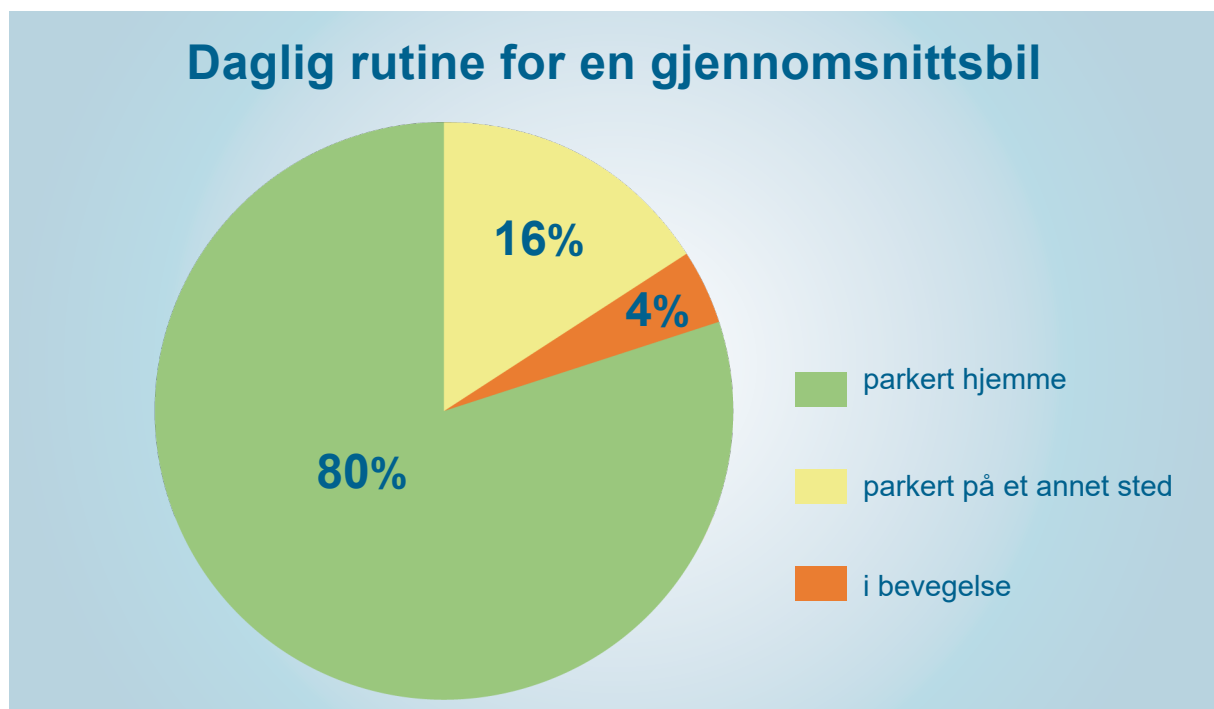
Bilde: FGM-AMOR

Fakta er: fordelingen av offentlige rom er ofte partisk mot parkering

Det er hverken enkelt eller billig å øke mengden offentlig rom i byene våre, spesielt når offentlige myndigheter strammer inn på grunn av lite penger for å kjøpe mer land. Denne situasjonen at man må konsentrere seg om behovet for en mer rettferdig fordeling av det offentlige rommet som allerede eksisterer - der en uforholdsmessig stor mengde i dag er gitt til parkering. I moderne og smarte byer er det forholdsvis upopulært å ta plass fra parker, lekeplasser eller områder der folk liker å møtes og omgås. På den annen side nyter kjøretøyene - både de som beveger seg og stasjonære - fordel av mer plass enn de burde når man tar hensyn til relative modale deler. Det er mange eksempler på hvordan en omfordeling av rommet vekker fra parkerte biler har blitt assosiert med forbedringer i den lokale økonomien. Byen Gent i Belgia er et eksempel, fordi det leder konkurrentbyene i regionen til tross for, eller kanskje på grunn av endringer i parkeringspolitikken der de har kuttet antall parkeringsplasser på gaten.

Et annet eksempel er den spanske byen Vitoria Gasteiz som klarte å redusere andelen av bilbruk fra 36% til 24%, og hvor omfordelingen av offentlige rom var et av hovedmålene med parkeringspolitikken.

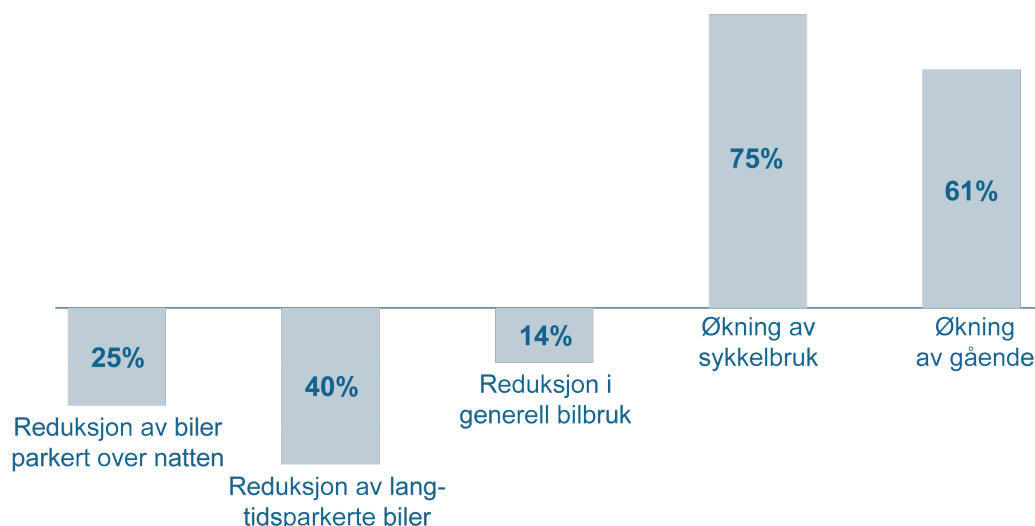
5 Å TILBY PARKERING ER Å SØRGE FOR BEVEGELSESMULIGHETER



Fakta er: For én bil er det nødvendig med mer enn én parkeringsplass. Dette er ineffektiv bruk av begrenset plass

I gjennomsnitt er en privatbil parkert 80% av tiden hjemme hos eieren, 16% et annet sted og kjører faktisk bare rundt 4% av tiden, og selvfølgelig tilbys parkering på nesten alle destinasjoner. Dermed støtter parkeringen en bemerkelsesverdig ineffektiv bruk av ressurser. Å redusere tilgjengeligheten på parkeringsplassen gir et incentiv til folk å bruke delt mobilitet (kollektivtransport, ridesharing) der bilene er i bruk en mye større andel av tiden, eller å gå eller sykle, som alle er en mye mer effektiv bruk av byrom.

Resultater av aktiv parkeringsstyring i München



Kilde: Kodransky og Hermann, ITDP, 2011

Fakta er: Parkeringsstyring bidrar til et bedre modalt valg og derfor livskvalitet.

En politikk for overdrevent parkeringstilbud bidrar til stor trafikkthet og hindrer tilgjengeligheten for alle: fotgjengere, syklister, brukere av kollektivtransport og bilister. Til tross for tilbudet om ytterligere parkeringstilbud i forskjellige byer gjennom mange år, har trafikktheten blitt verre. Dette viser tydelig at det er et behov for parkeringsstyring. Effektive strategier for parkeringsstyring er den smarte måten å takle begrenset tilgjengelighet og knappheten av offentlig rom.

På begynnelsen av nittitallet begynte byen München å fokusere på parkeringsstyring som en måte for å redusere bilbruken i sentrum. På den tiden var trafikktheten og langtidsparkerte biler anerkjent som sentrale spørsmål som påvirket livskvaliteten. Flere tiltak ble innført, blant annet ble to bolignabolag valgt ut for å redusere kjøring rundt for parkering (kjøre rundt, lete etter en ledig plass). Etter å ha undersøkt den rette blandingen mellom parkeringsplasser for fastboende og besøkende, ble det introdusert en aktiv parkeringsstyring. Et år senere var resultatene forbløffende: en reduksjon på 25% av parkerte biler over natten, 40% reduksjon av langtidsparkering, samt at kjøring rundt for å finne parkeringsplass og ulovlig parkering nesten var eliminert. I 2008, etter nesten et tiår med aktiv parkeringsstyring, ble bruken av biler i hele det indre sentrum redusert med 14%, sykkelbruken økte med 75% og gange med 61% (Kodransky og Hermann, ITDP, 2011).



Bilde FGM-AMOR

Prinsipp: Vi må parkere bilene våre et sted, men betyr det at vi alltid trenger flere parkeringsplasser?

En av de oftest hørte klagen i byer og bysentrum, spesielt fra butikkeiere og eiere av små bedrifter, er at det ikke er "nok" parkeringsplass på gaten, og at man trenger flere og billigere parkeringsplasser både på gaten og vekk fra gaten. Det er imidlertid viktig å se om dette virkelig er tilfelle før man gir tilbud om flere og/eller billigere parkeringsplasser, ikke minst fordi ytterligere parkeringsplasser vil stimulere til økt bilbruk, som vist tidligere.

En undersøkelse om parkering viser faktisk belegg av parkeringsplassene i ukedagene og i helgene, og vil gi en god indikasjon på hvem (pendlere, beboere, kunder, butikker selv) som parkerer på hvilke plasser, og hvor lenge. Det vil vise hvor etterspørselen er meget høy, og hvor det ofte står tomme parkeringsplasser. Styringstiltak som endrede priser eller varighet kan deretter innføres for å omfordele etterspørselen, og folk kan bli gjort oppmerksom på de tomme parkeringsplassene en kort spasertur unna. Det er også viktig å etablere en kobling mellom priser på parkeringsplasser utenfor gaten og parkering på gaten, da betalt parkering utenfor gatene ofte brukes for lite fordi prisene er lavere på gaten og bilistene foretrekker å lete etter en ledig plass der.



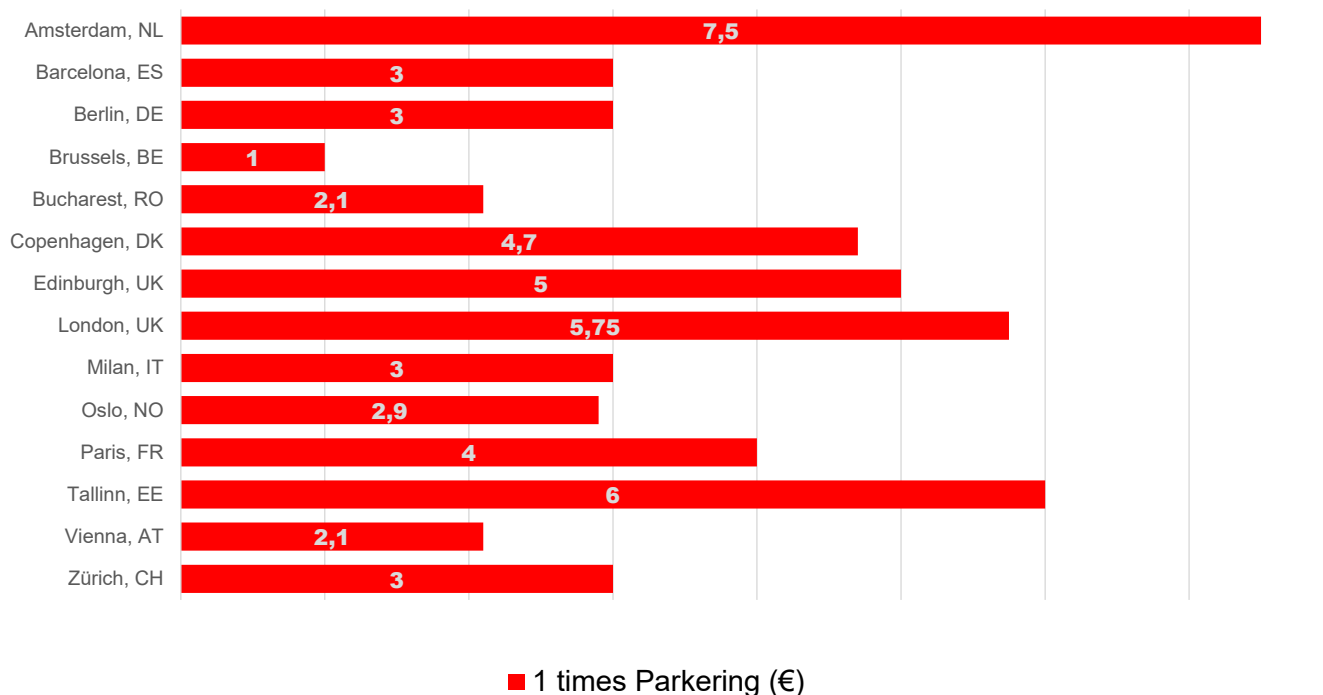
Bilde:Paradoksinngrep fra Metamorphosis-prosjektet.

Fakta er: parkering drar nytte av det offentlige rommet - en vare som faktisk ikke er gratis

“All parkering har en kostnad, selv om det ikke bilistene blir krevet noe for å bruke den. Rommet som brukes kan brukes til noe annet (mulighetskostnad), og parkeringsplasser må betjenes og vedlikeholdes. Hvis bilistene ikke betaler for parkeringen, blir kostnadene i stedet delt på alle i byen, enten gjennom høyere generelle husleie (og derfor priser) for butikker i et kjøpesenter, eller kanskje gjennom høyere lokale skatter, der en kommune har subsidiert en ny parkeringsplass. Dette er penger som ofte kunne gitt større fordeler hvis de ble brukt andre steder.” Tom Rye sier: “Generelt sett blir parkering oppfattet som et offentlig gode, og som sådan noe som bilistene (spesielt) mener bør være gratis”. Parkeringsplasser på gaten bruker offentlig plass, men som retningslinjene for parkering i byen Groningen (Nederland) påpeker flere ganger, når et rom er opptatt av en parkert bil, blir den i virkeligheten privatisert av bilisten som har parkert der, og ingen annen kan bruke rommet. Tilsvarende kan overganger (ramp) over fortauene for tilgang for kjøretøy til eiendommer bare brukes av eieren og deres gjester, og dermed privatiseres det offentlige rom. Alt dette viser behovene for SUMP-er å vurdere om parkering i det hele tatt er den beste bruken av offentlig rom, eller om det finnes bruk med høyere verdi, der man verdsetter mennesker i stedet for biler.

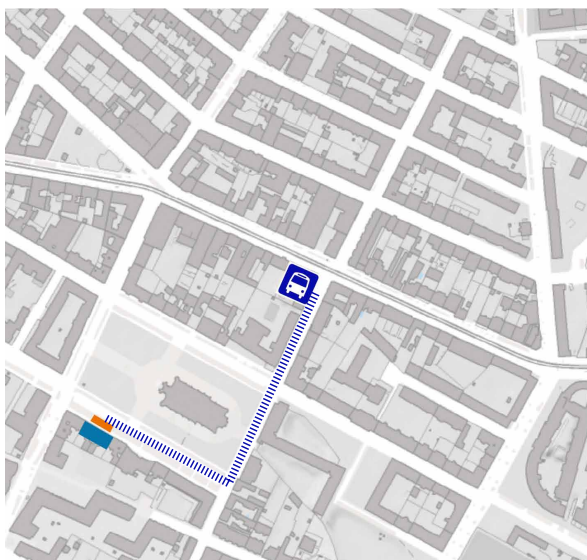
9 PARKERING ER OFTE SUBSIDIERT

Avgift for 1 times parkering på gaten i den dyreste delen av byen

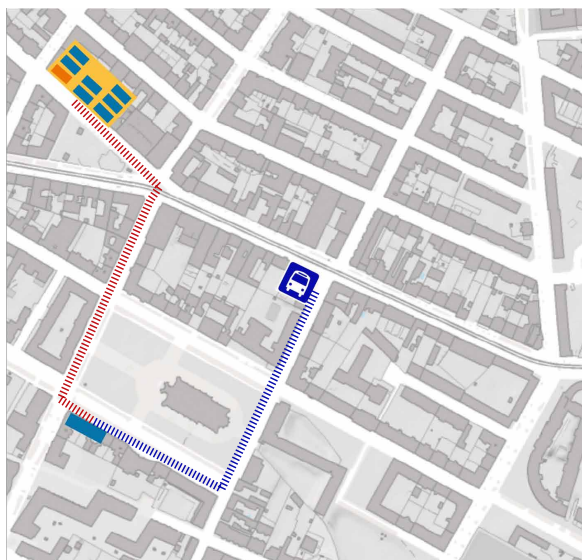


Fakta er: Det vi betaler for parkeringen gjenspeiler ofte ikke den sanne verdien

Figuren viser maksimalpriser for 1 times parkering på gaten i de indre bydelene i et utvalg av europeiske byer. Hvis man vurderer at en parkeringsplass tar opp rundt 15 kvadratmeter land, betyr en avgift på € 1 i timen til en "leie" på 6,7 cent per kvadratmeter per time, eller 67 cent i ti timer per dag (en typisk avgiftsperiode), eller 200 euro per kvadratmeter per måned forutsatt lignende belegg i 30 dager i måneden. De fleste bygninger i sentrale områder har flere etasjer, og gir mye mer leie for hver kvadratmeter bakkeareal. Der det finnes parkeringsmuligheter utenfor gaten, legges investeringskostnadene til beløpet som må belastes hvis de virkelige kostnadene for parkeringstilbudet skal hentes inn fra brukeren. Men som oftest skjer ikke dette. I stedet får man tilskudd fra kommunen for å holde prisen "nede" på 4 € til 5 € per time.



Parkering rett foran hjemmet.
Avstanden til PT-stopp er 30 ganger lenger
**PRIVILEGIUM FOR DE SOM
BRUKER BIL**



Parkering rett foran hjemmet er forbudt, men mulig i en fellesgarasje i samme avstand som et PT-stopp

**BILLETTPRIS FOR ALTERNATIVE
REISEMÅTER**

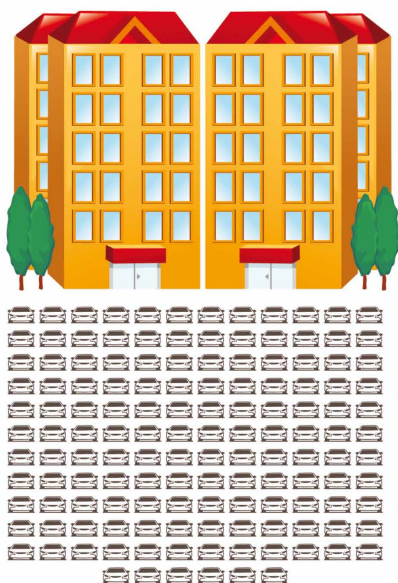
Fakta er: Å tilby parkeringsmuligheter vil påvirke valget av alternative reisemåter negativt, oppmuntre folk til å bruke bil og dermed øke trafikkøene.

Siden det britiske transportdepartementets publisering av rapporten "Roads and the Generation of Traffic" (1994), har undersøkelser vist at tilbudet av større gatekapasitet øker trafikknivået og ofte trafikk tettheten i dem. Det er også et veldig tydelig forhold mellom å tilby parkering og bilbruk. Jo høyere parkeringsnivå, desto flere tar turen med bil. Til slutt er det også klart at byer med noen av de laveste nivåene av trafikk tetthet, som Wien og Zürich, har fulgt en politikk gjennom mange år med å prise parkeringen og redusere tilgjengeligheten i parkeringsplasser i nye bygninger. Byen Nottingham i England, som beskatter parkeringsplasser utenfor gaten som er tilrettelagt for ansatte til store arbeidsgivere i byen, har mindre trafikk tetthet sammenlignet med byer som ikke har en slik skatt. Derfor, hvis minskning av trafikk tettheten er et mål for SUMP, må parkeringsstyringen være en kjernedel av planen. Hvis byene ikke regulerer parkering samtidig som de forbedrer alternative reisemåter, vil all innsats for å oppmuntre folk til å bruke offentlig transport, gå eller sykle være mye mindre effektiv. I stedet er det nødvendig med en klassisk push and pull-tilnærming.

Reduksjon av byggekostnadene ved å erstatte individuelle parkeringsplasser per leilighet med delingsplasser

138 leiligheter

138 parkeringsplasser - 1 for hver leilighet



Bruk av rom: 3450m²

Kostnad: 307.000 €

10 biler deler plasser



Bruk av rom: 250m²

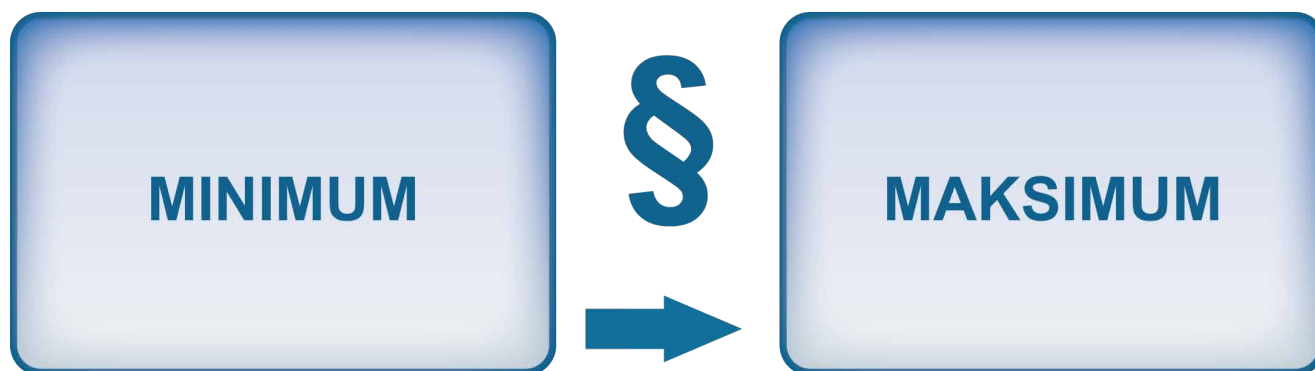
Kostnad: 15.000 €

Kilde: Intelligent Wohnen im Wohnquartier. VCD 2018 (Graf tilpasset av FGM-AMOR)

Prinsipp: Det er smartere å tilby de nye beboerne en rekke andre mobilitetsalternativer enn bare å kreve et minimum antall parkeringsplasser som skal tilbys.

Mange byer krever fortsatt at like mye parkering skal tilbys for nye leiligheter uavhengig av hvor de er eller hvem som skal bo der. Dette driver opp byggekostnadene og behovet for arealer, og dermed prisene på de nye boligene. En fleksibel tilnærming der parkeringstilbudet er relatert til tilgjengeligheten av offentlig transport, sykling og gåing, til parkeringskontroller på gaten og til inntektene for de som er målmarkedet for leilighetene, kan føre til et mer effektivt tilbud av parkeringsplasser samt rimeligere boliger. Grafen over viser tydelig kostnadene ved å tilby individuell parkering i et prosjekt sammenlignet med å kun gi parkering med delingsplasser.

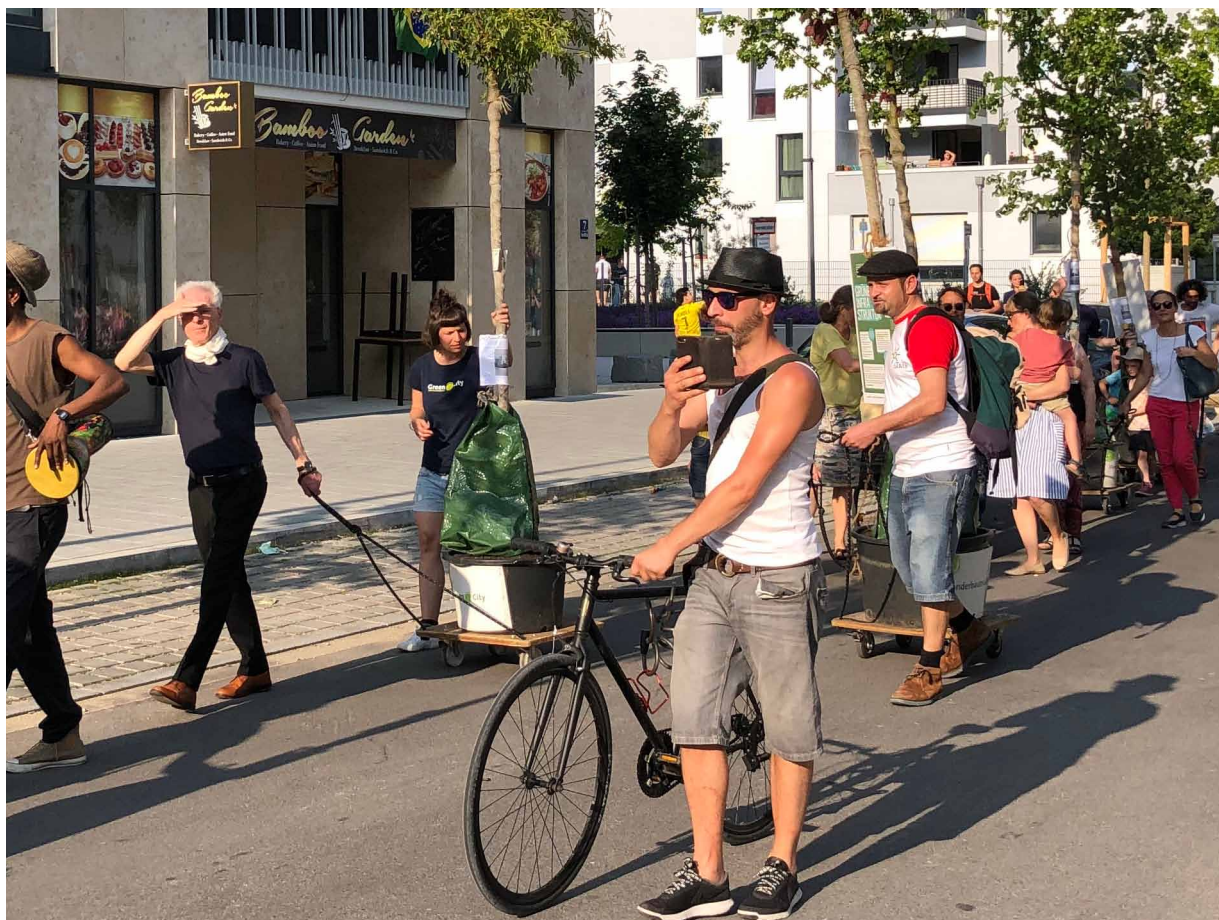
Parkeringsstandarder



Fakta er: Parkeringsstandardene kan ha en positiv innvirkning på bolig- og andre eiendomsprosjekter.

Svært ofte kan kostnadene for å bygge en parkeringsplass i en garasje eller underjordisk være mellom 20 000 og 40 000 euro. I mange byutviklings- og oppussingsprosjekter spiller parkeringen en viktig rolle, spesielt med tanke på prosjektets økonomiske gjennomførbarhet. Parkeringskrav - også kjent som parkeringsstandarder eller parkeringsnormer - er et grunnleggende spørsmål for eiendommer og nøkkelen til å sikre koblingen mellom byfornyelse og bærekraftig mobilitet. Maksimumkrav bør ta plassen for minimumskrav, spesielt i områder der det er en effektiv kontroll av parkering på gaten.

Parkeringsstandardene kan i det minste være relatert til tilgjengeligheten til området med offentlig transport. Hvis et område har et godt tilbud av offentlig transport, vil færre mennesker som bruker utviklingsområdet trenge å bruke bil. Minstekravet til parkering kan også elimineres for å stimulere til bærekraftig vekst, slik det nylig skjedde i Sao Paulo (ITDP, 2014) eller allerede i en årrekke i Amsterdam, Zürich, i noen deler av Paris eller i store deler av Storbritannia.



Bilde: Martin Rojak

Prinsipp: Redusere CO₂-utslippene i stedet for å øke dem.

Dempingen av effektene fra klimaendringer i byene blir et hett tema - spesielt leter byene etter måter å redusere effekten som høye temperaturer har på innbyggerne. Konvertering av gateparkering til grøntområde med trær kan imidlertid også bidra til å dempe klimaendringene ved å endre et rom som bidrar til bilbruk, og derfor utslipp, til et som fungerer som et vask for CO₂. Dersom en gjennomsnittsbil kjører 35 km om dagen, og ved å eliminere en parkeringsplass reduseres denne daglige kjørelengden med 7 km, med et gjennomsnittlig utslippsnivå på 180 g CO₂/km, vil dette minske utslippet med 1,26 kg CO₂ per dag. I tillegg, forutsatt at plantede trær kommer i tillegg, og at to kan plantes på hver tidligere parkeringsplass, vil de absorbere opptil 6 400 kg CO₂ per dag (avhengig av tresort og med hensyn til fotosyntesen). I tillegg produserer hvert tre (20 m høyt og med rundt 600.000 blader) i gjennomsnitt 4,6 tonn oksygen, nok til å imøtekomme behovene til rundt 10 personer.



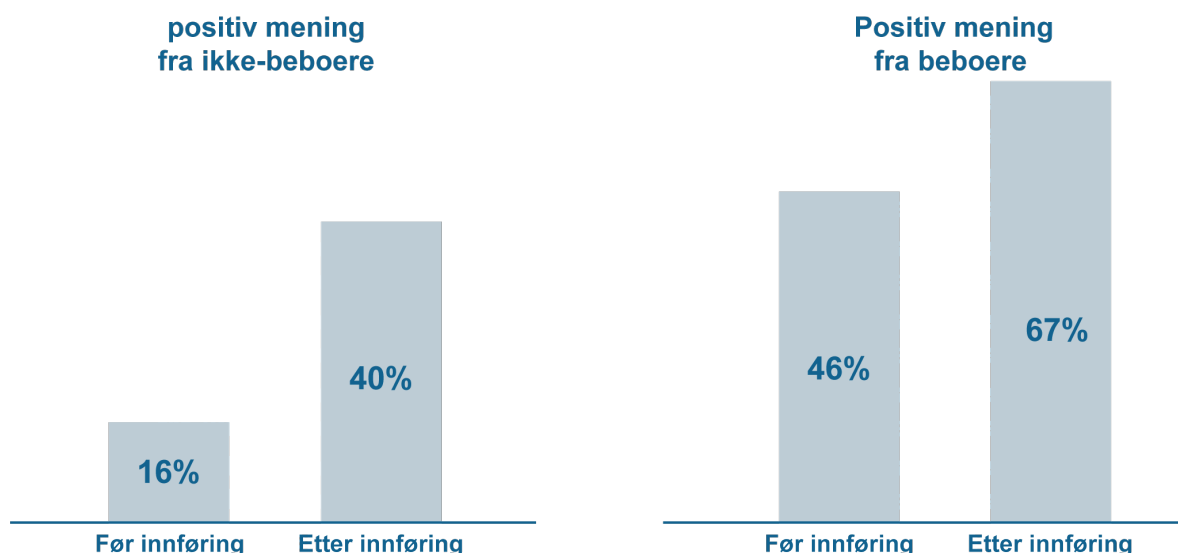
GJENVALGT

Prinsipp: Den politiske støtten forsvinner ikke når parkeringsstyring blir innført.

Hvis tiltakene for parkeringsstyring planlegges nøye, er rettferdige, og hvor pengene går er transparent og, mest av alt, der de forbedrer byen og parkeringssituasjonen, får de ikke politikere til å tape valg - faktisk synes mange byer at når ett nabolag en gang har fått innført parkeringsstyring, ser det ut til å fungere så bra at mange andre nabolag også ber om det samme.

Aksept av styring av parkeringsplasser

Wien, distrikt 6-9



Kilde: COST 342, 2005

Fakta er: Folk klager vanligvis for alt nytt parkeringsstøtte blir introdusert, men innledende motstand blitt til støtte når de blir klar over resultatene!

Parkeringsstyring forbedrer livskvaliteten i byene, og selv om befolkningen kan klage når den blir planlagt, vil innbyggerne dine like den når den er innført. Byer som Amsterdam, København, München, London, Gent, Zürich, Strasbourg, Barcelona og så videre har lange tradisjoner for gjennomføring av parkeringsstyring, og innbyggerne drar nytte av denne politikken.

Resultatene fra denne nye parkeringspolitikken har vært imponerende: revitaliserte og blomstrende bysentre; betydelige reduksjoner i bilturer med privatbil; reduksjoner av luftforurensningen, og generelt forbedret livskvalitet "(Kodrinsky og Hermann, ITDP, 2011). Dette sitatet fra amerikanske forskere som studerer den europeiske tilnærmingen til parkeringsstyring, oppsummerer på en utmerket måte potensialet som parkeringsstyring har for å skape bedre byer.

I Wien viser en Før-og-etter-undersøkelse forskjellen i holdninger før og etter innføringen av parkeringsstyring i Wien. Kort sagt var aksepten etter innføringen betydelig høyere enn før. For ikke-beboere falt de med en negativ holdning fra 68% til 54%, mens positive meninger økte fra 16% til 40%. Beboernes positive holdning økte etter innføringen til 67% (fra 46% før), mens negative holdninger gikk ned fra 34% til 30% (COST 342, 2005).

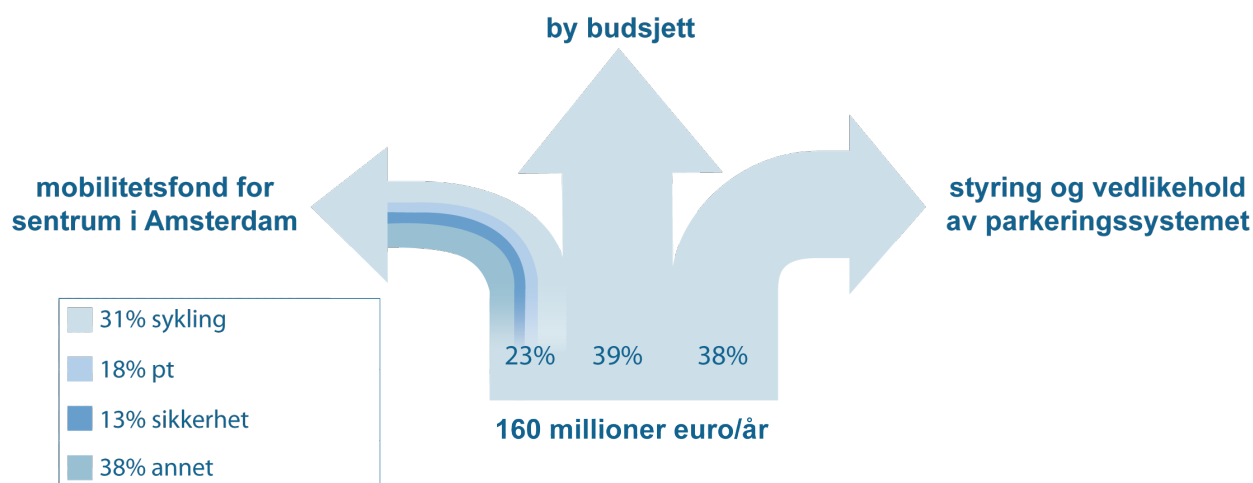


Bilde: FGM-AMOR

Prinsipp: Distriktsbudsjetter som et incentiv for å øke aksepten for betalt parkeringsavgift.

Hvis en del av pengene som samles inn fra parkeringsavgiften blir gitt til et styre i et lokalt område slik at de kan bestemme hvordan de skal brukes, kan dette øke aksepten for betalt parkering som et tiltak, siden det blir åpenbart hvordan pengene blir brukt, samt at beboerne og det lokale næringslivet føler at de har større kontroll. Selvfølgelig må ikke pengene brukes på transporttiltak, men kan brukes på andre ting for å forbedre nærmiljøet, lekeplasser og så videre.

Bruk av parkeringsavgifter i Amsterdam



Kilde: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Fakta er: Parkeringsstyring kan øke de kommunale inntektene som kan brukes til å fremme bærekraftig mobilitet!

Byene er ofte avhengige av nasjonale myndigheter for en stor del av budsjettene. De siste årene har det vært nedskjæringer i disse budsjettene nesten overalt. I mange byer er eiendomsskatten en primærkilde til lokale inntekter. Med unntak av svært få byer, har verdiene på fast eiendom samlet sett sunket i Europa, noe som reduserer lokale inntekter. Parkeringsstyring eller, enda bedre, PUSH & PULL-tilnærmingen kan bidra til å heve de kommunale inntektene uten å øke, snarere redusere skattetrykket på innbyggerne, og samtidig forbedre kvaliteten på andre alternativer til bilbruk. Disse inntektene bør (i det minste delvis) øremerkes til finansiering av bærekraftige mobilitetstiltak.

I Amsterdam var for eksempel bruttoinntektene fra betalt parkering for 2012 ca. 160 millioner euro. Av disse pengene gikk ca. 38% til styring og vedlikehold av parkeringssystemet, 39% gikk til det generelle bybudsjettet, og 23% ble brukt til å finansiere mobilitetstiltak (31% for sykling, 18% for kollektivtransport, 13% for sikkerhetsforbedringer osv.). Dette utgjør Amsterdam Mobility Fund. Andre byer som Gent, Barcelona, Graz eller Nottingham (med skatt på parkering på arbeidsplassen) følger en lignende tilnærming.



Bilde FGM-AMOR

Prinsipp: Tre kraftige instrumenter for styring av parkeringsplasser: varighet, avgifter og tillatelser.

På steder der etterspørselen etter parkering overstiger tilbudet, kan man bruke styringsverktøy for å prioritere hvem som får tilgang til den begrensede plassen i stedet for å respondere automatisk ved å tilby flere parkeringsplasser. De viktigste instrumentene begrenser varigheten av oppholdet; priser; og utsteder tillatelser (noen ganger til en kostnad) for visse typer brukere, for eksempel beboere, for å gi dem foretrukket tilgang til plass. Det beste er å starte i områdene med høyest etterspørsel med små begrensninger (lave priser, sjenerøse maksimale grenser for opphold) for å få aksept av prinsippet. Prisene kan heves på et senere tidspunkt, eller lengden på oppholdet kan reduseres.

Prissatsene avhenger av politikk og mål



Bildekilde: ©iStock.com/faberfoto_it

Fakta er: Korrekte prissatser, priser og riktige bøter er nøkkelen for at parkeringsstyringen blir vellykket.

Langsiktige investeringer i parkeringshus, enten private eller offentlige, har i de fleste tilfeller vært en kjernedel av parkeringspolitikken i mange områder. I teorien skal prisene være godt balanserte - i parkeringshuset så vel som på gaten. Men forholdet mellom pris på parkering utenfor gaten og på gaten er ikke det samme i de forskjellige byene. Noen byer bruker høyere avgifter på gaten, andre har høyere priser utenfor. Generelt sett kan høyere parkeringskostnader på gaten sammenlignet med unna gatene føre til mindre trafikk av biler som leter etter en plass, og gjøre parkeringshusene mer konkurransedyktige. Dette er en viktig strategi når du forhandler med private investorer om bygging av garasjer.

Se også argumentet "Redusere trafikk som leter etter parkering".



Prinsipp: Sørge for at prioriterte brukere lett kan finne en plass

Selv om parkeringsstyringen søker å redusere det totale parkeringstilbudet, kan det være noen grupper som lokale politikere ønsker å gjøre det "enklere" for å finne en plass. Dette kan være beboere og/eller kjøpekunder (I senere stadier av utviklingen av parkeringspolitikk i noen byer er vektleggingen på kundeparkering redusert, men når parkeringsstyringen først blir introdusert, blir det ofte sett på som et sentralt spørsmål, og i mange byer forblir det et sentralt spørsmål, selv om selvfølgelig kunde- eller fritidstrafikk også kan forårsake kødannelser og forurensning.)

En tommelfingerregel som mange personer som jobber med parkeringsproblematikk følger er at maksimal belegg ikke bør tillates å overstige 85%. Hvis det gjør det, bør prisene økes. 85%-regelen, dersom den oppnås, betyr at trafikken som leter etter en parkeringsplass (og den resulterende trafikk tettheten) minimeres. Noen skribenter har antydnet at å følge 85%-regelen kan føre til for stort tilbud, og bør absolutt kun brukes om parkering på gaten, der tilbudet er fast, og ikke for beregning av antall parkeringsplasser som skal tilbys i nye bygninger.



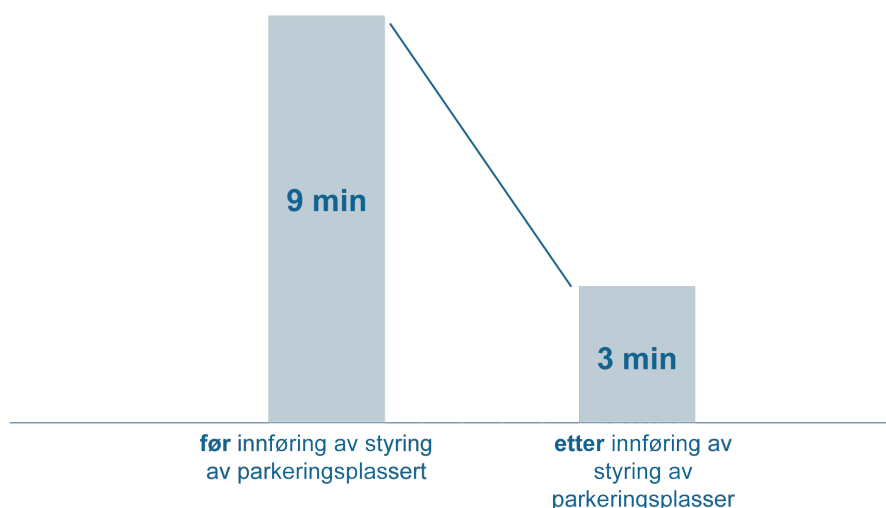
Bilde: Stadt Zürich

Prinsipp: Løkk på parkeringstilbudet fra Zürich - For hver nye garasjeparkeringsplass må en parkeringsplass på gaten fjernes

Lokket på parkeringstilbudet hadde som mål å oppnå en balanse mellom kravene til mer fotgjengerføring og kravene fra handelsnæringen om fortsatt tilbud av parkeringsplasser. Derfor oppnås en direkte balanse: når det bygges ny parkeringsplass, er det en tilsvarende reduksjon i antall parkeringsplasser på gaten. Plassen på gaten brukes i stedet for sykkelfasiliteter, gågater og grønne områder.

Gjennomsnittlig tid for å finne en parkeringsplass

Distriktene 6 til 9 i Wien



Kilde: COST 342, 2005

Fakta er: Parkeringsstyring fører til mindre trafikk som leter etter parkeringsplass!

Leting etter parkering (parkeringsletetrafikk) fører ikke bare til ekstrakostnader for bilister (ekstra tid og drivstoff), men det har også negative effekter for samfunnet som ekstra forurensning, støy og ulykker. Kodransky og Hermann, ITDP, 2011 anslår at opptil 50% av trafikkøene er forårsaket av bilister som kjører rundt på leting etter en billig parkeringsplass. Bevis tyder på at effektiv parkeringsstyring med økonomiske mekanismer som harmoniserer parkeringsavgifter på- og vekk fra gaten kan redusere denne kjøringen for parkering betydelig.

En før- og etterevaluering i Wiens distrikter 6 til 9 viser en nedgang i letingstrafikk fra 10 millioner personbil-km per år til 3,3 millioner km, det vil si to tredjedeler. Mens letingstrafikken før introduksjonen av styringen av parkeringsplassene utgjorde 25% av det totale trafikkvolumet, utgjør den nå bare 10%. Det ble konstatert i distriktene 6 til 9 at den gjennomsnittlige tiden det tar å finne en parkeringsplass er redusert fra omtrent 9 minutter til knappe 3 minutter etter innføringen av parkeringsplasstyringen (COST 342, 2005).



Bilde: Stadt Freiburg

Prinsipp: Planlegg for landområdet som trengs for en parkeringsplass, men bygg den bare hvis det virkelig trengs - basert på observert, ikke antatt etterspørsel. I mellomtiden, bruk plassen til et annet formål.

Prinsippet er å forutse forventet parkeringsetterspørsel, å ha en plan for å håndtere dette, men ikke å bygge parkering for å dekke all antatt etterspørsel før utbyggingen er ferdig og i bruk og faktisk etterspørsel etter parkering kan observeres. Igjen i Freiburg Vauban ble denne tilnærmingen tatt: for det første ble det reservert plass til et parkeringshus (men det ble ikke bygget). For det andre ble plassen brukt "midlertidig" til en lekeplass. For det tredje ble det faktiske parkeringsbehovet observert, og man fant ut at det ikke var behov for det ekstra parkeringshuset. På toppen av dette gjør det faktum at plassen nå brukes som lekeplass det vanskeligere, fra et offentlig synspunkt om aksept, å gjøre det om til parkering.



Bilde FGM-AMOR

Prinsipp: Parkeringshåndhevelse er nødvendig fordi parkeringsreguleringene forbedrer parkeringssituasjonen

Verktøyene for parkeringsstyringen vil ikke fungere med mindre de blir håndhevet. Når noe som tidligere var gratis for alle å bruke blir regulert og/eller priset og håndhevet, vil man ofte få negative reaksjoner. Hvordan kan man holde disse reaksjonene på et minimum? Først av alt, gjør regelverket og håndhevelsen rettferdig: For eksempel fastsett høyere bøter der parkeringen hindrer annen trafikk, og sørg for at alle har samme risiko for å få bot hvis de bryter en regel. Ikke gi bot for første eller andre forseelse i den innledende fasen, bare gi en advarsel. La folk få vite hvor og hvordan pengene er brukt. Og gjennomfør opplæring av parkeringsvaktene slik at de kan hjelpe folk med parkering og andre spørsmål, og ikke bare gi ut bøter.



Bilde FGM-AMOR

Prinsipp: Prøv ut nye bruksområder for parkeringsrom - hvis det ikke fungerer, kan du alltid sette dem tilbake til opprinnelig tilstand!

Det er ofte vanskelig for folk å forestille seg endringer i gatebildet, og dette betyr at de kan overreagere på nye forslag, og ofte på en negativ måte. Dette er spesielt tilfelle for de som er "typiske" deltakere i offentlige debatter/deltakelsesaktiviteter.

Men en parkeringsplass på gaten er noe som kan endres midlertidig og settes tilbake i opprinnelig tilstand om nødvendig. Dette faktum gjør det enkelt for folk å se at endringen ofte er en de lett kan leve med, eller til og med glede seg over. Byen Rotterdam har brukt denne tilnærmingen i mange gater, endret parkeringsplasser til restaurantterrasser, offentlige rom eller sykkelparkering på midlertidig basis for å vise folk at det kan fungere og å få aksept for en senere, permanent, endring.



Bilde: Hr. Schön

Prinsipp: Delte parkeringshus som måte å støtte mer bærekraftig transportatferd

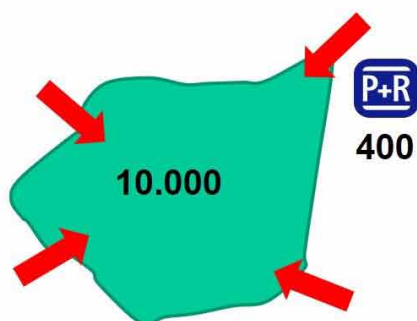
I stedet for at hver bygning har sin egen parkeringsplass, kan man bygge en egen større parkeringsplass et stykke unna for å betjene alle bygninger i utbyggingen.

Det er vanlig at hvert nytt hus eller leilighetsbygg har sin egen parkeringsgarasje. En alternativ ordning som reduserer byggekostnadene, som frigjør plass umiddelbart rundt bygningene for grøntområder og oppmuntrer folk til å bruke bærekraftige reisemåter, er å bygge ett eneste stort parkeringshus for å betjene hele utbyggingen, men et stykke fra boligene. En pioner for denne tilnærmingen er den velkjente Freiburg Vauban-utbyggingen i Tyskland, der innbyggerne kan kjøre opp til leilighetsbygget for å laste og losse bilene sine, men der det er parkering i et stort parkeringshus omtrent 300 meter unna. Den ekstra avstanden fra hjemmet til den parkerte bilen oppmuntrer til å gå, sykle og bruke offentlig transport på småturer, og frigjør plass rundt boligene for mer behagelig bruk som lekeplasser og kafeer.

INNFAKTPARKERING – IKKE ET UNIVERSAL- MIDDEL, MEN POLITISK VIKTIG, OG DET VIL HJELPE HVIS DET GJØRES RIKTIG

Fellen

Ekstra parkeringstilbud fører til ytterligere kjøreturer

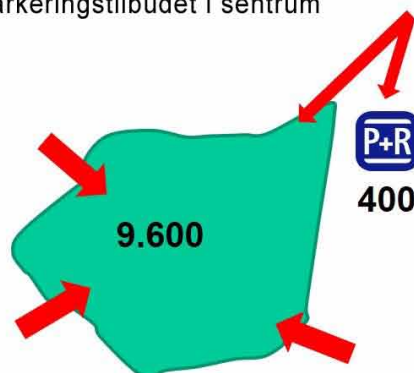


$$10.000 + 400 = 10.400$$

i innfartsparkeringen

Riktig

Det er nødvendig å redusere parkeringstilbudet i sentrum



$$10.000 - 400 + 400 = 10.000$$

i senteret i innfartsparkeringen

Prinsipp: Innfartsparkering bør erstatte, men ikke legges til, sentrumparkering

Innfartsparkering blir ofte sett på som et universalmiddel mot parkeringsproblemer, og benyttes når parkeringsstyring blir introdusert i byer og bysentrum. Imidlertid er det flere viktige prinsipper å huske på dersom investeringen i innfartsparkering virkelig skal støtte byens SUMP og fungere skikkelig (og dermed kunne forsvare investeringene og driftskostnadene):

- » Ny innfartsparkering skal ikke legges til det totale parkeringstilbudet i byen. Hvis den gjør det, vil dette bare øke bilbruken. Så 500 nye innfartsparkeringsplasser skal erstatte og ikke legges til 500 plasser i byen.
- » I mindre byer er det ikke sikkert at innfartsparkering lønner seg. De fleste reisebehovene kommer fra inne i byen. Gratis parkering er tilgjengelig på gaten bare en kort spasertur fra sentrum, slik at folk ikke vil bry seg om å parkere i utkanten av byen og ta bussen inn.
- » Buss-, trikke- eller jernbanetjenester fra innfartsparkeringen må være attraktive, billige og enkle å bruke.
- » Til og med et stort innfartsparkeringssystem med f.eks. 10 000 plasser i en by på 200 000 innbyggere vil bare dekke en liten del av det totale reisebehovet.

Innfartsparkeringsområdene bør ideelt sett plasseres i nærheten av der de reisende kommer fra og ikke i nærheten av destinasjonen, da dette vil redusere reisene og CO₂-utslipp mest, og aksepten for å bytte til offentlig transport er høyere enn om man allerede hadde kjørt størstedelen av turen.



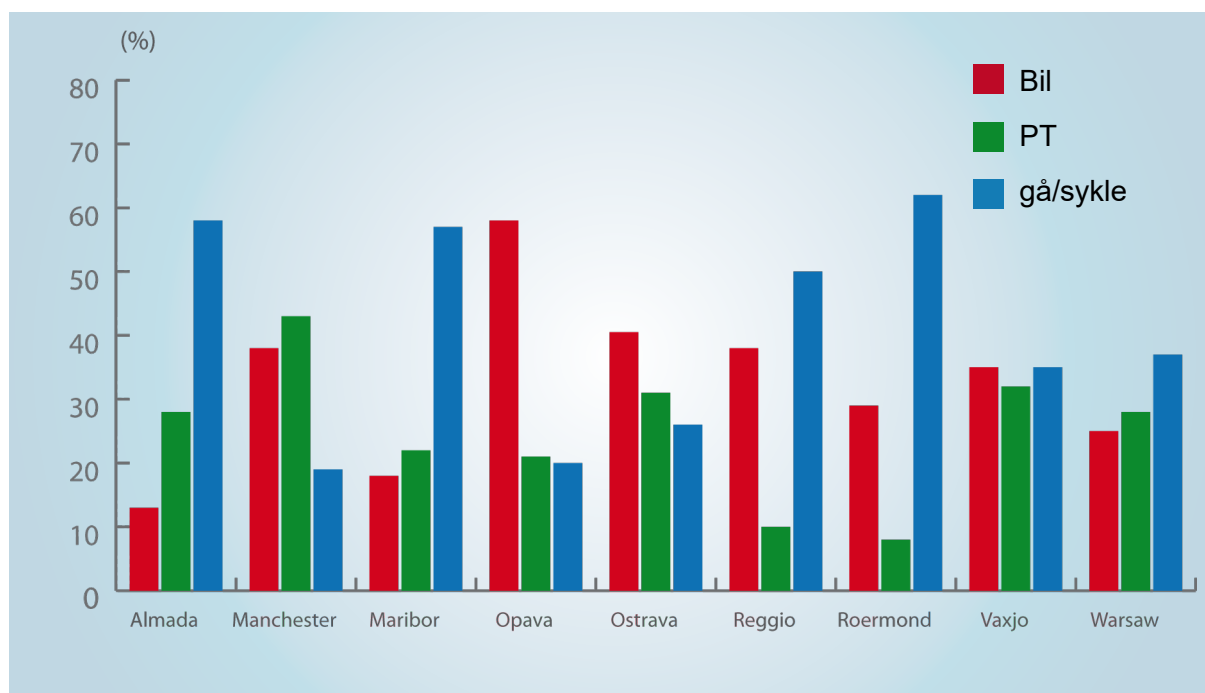
Bilde: FGM-AMOR

Prinsipp: Flerbruk av knapp parkeringsplassområder for å frigjøre andre offentlige rom

Parkeringsplasser står ofte tomme store deler av tiden, for eksempel er parkeringsplasser for supermarkeder sjelden opptatt om natten og bare nær fulle under åpningstidene. Flerbruk av slike plasser kan redusere etterspørselen etter parkering i andre områder, frigjøre denne til annet bruk, og/eller redusere investeringskostnadene for en ny parkeringsplass. Den belgiske byen Sint Niklaas innførte konseptet med delt parkering i en gate som heter Vijfstraten, en av hovedgatene i sentrum. Byen ønsket å lage adskilte sykkelbaner på Vijfstraten, men kunne bare gjøre dette ved å fjerne parkeringsplasser på gaten som ble brukt av beboerne. Byen inngikk en avtale med et supermarked som ligger på gaten for å tillate innbyggere i Vijfstraten å parkere på supermarkedets parkeringsplass i stedet for på gaten. Tidspunktet for beboernes maksimale parkeringsbehov faller ikke sammen med det maksimale parkeringsbehovet til kundene, slik det er nok parkeringsplasser for alle.

Sint Niklaas implementerte en annen smart tilnærming ved å benytte flerbruk av knappe offentlige rom for parkering. Laste- og lossesonene på Stationsstraat brukes som sykkelparkeringsområder utenfor tidsperiodene når lasting og lossing er tillatt.

Gjennomsnittlig handleutgift per tur multiplisert med reisemåteandel multiplisert med besøksfrekvens per år



Kilde: The RESOLVE M&E Tool – Consumers survey (2017+2018)

Fakta er: Kunder som bruker bil er ofte ikke de beste kundene

Ofte lager butikkeiere og lokalpolitikere en spesiell automatisk kobling mellom antall parkeringsplasser som tilbys for kundene, og suksessen til de lokale butikker, men alle fakta viser at virkeligheten er mye mer kompleks enn dette. Kundene verdsetter utvalget av butikker og shoppingmiljøet, og det er ingen klar sammenheng mellom en vellykket butikk, antall parkeringsplasser som tilbys, og eventuelt hvor mye det koster å parkere. Denne kompleksiteten gjenspeiles også i resultatene fra undersøkelser i 8 byer fra Nord-, Sør-, Øst- og Vest-Europa - RESOLVE M&E Tool - Forbruker- og detaljistundersøkelse (2017 og 2018) (se grafikk) - dette viser tydelig at i de fleste byer er ikke bilistene de som bidrar mest til detaljhandelen. Derfor er det viktig å tilby det som kundene som ikke ankommer med bil ønsker, som ofte er et folkevennlig shoppingmiljø av høy kvalitet, som ikke er dominert av trafikk. For de som reiser med bil, kan det være viktig å gjøre det enkelt for dem å parkere (selv om det ikke nødvendigvis er gratis), noe som betyr avgifter og tidsbegrensninger slik at parkeringsplassene i nærheten av butikkene ikke blir fylt opp av langtidsparkerte biler.

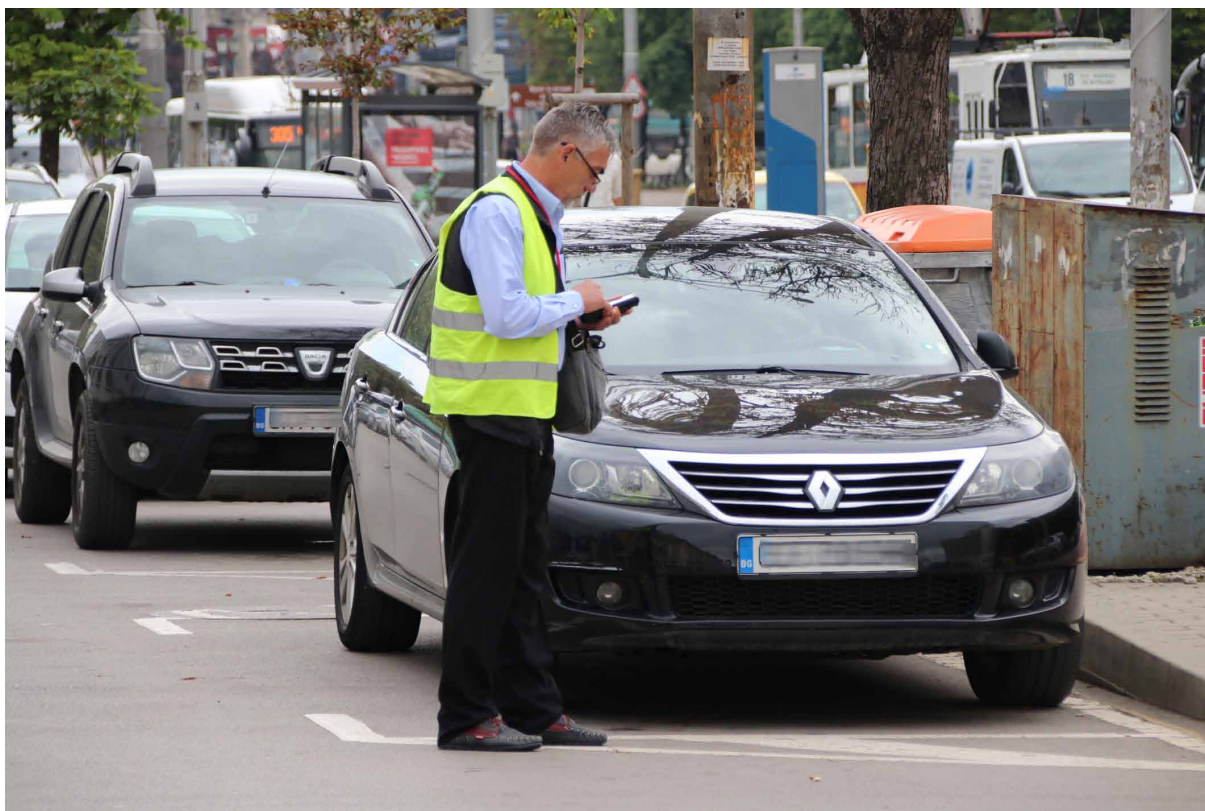
Trafikk som står stille medfører også risiko!



Bilde: Robert Pressl

Fakta er: Parkeringsstyring bidrar til økt trafiksikkerhet!

På grunn av deres lille fysiske størrelse utgjør barn en stor risiko for ulykker i veikryss eller gangfelt der biler er parkert for nært - også i lave hastigheter i boligområder med tett parkering på begge sider av gaten. Parkeringsstyring og spesielt tilknyttet håndhevelse av forskrifter og lover gir et stort bidrag til trafiksikkerheten ved å sikre at fotgjengerne kan bli sett i kryss og alle trafikanter i veikryss. I tett befolkede bydeler fra århundreskiftet, der gatene er "overbelastet" med parkerte biler, argumenterer til og med brannvesenet for riktig håndhevelse for å sikre tilgang når det er brann.



Bilde FGM-AMOR

Argument: Selv når håndhevelse eksisterer på papiret, blir den ofte bare delvis implementert fordi feil ansatte blir betrodd oppgaven.

Håndhevelsen er ofte delt mellom forskjellige organisasjoner. Mens politiet ofte tar seg av parkeringsovertredelser, kontrollerer byeide eller private selskaper den betalte parkeringen. Sistnevnte jobber stort sett effektivt, mens politiet mangler ofte tid og har viktigere oppgaver å gjøre enn å kontrollere parkeringsovertredelser. En løsning som ofte blir brukt i denne situasjonen er å overføre ansvaret for håndhevelsesaktiviteter fra politiet til de byeide eller private selskapene. De overvåker eventuelle parkeringsovertredelser og videresender dem til politiet som legger den faktiske boten.

Et skritt videre er å avkriminalisere parkeringsovertredelser fullstendig slik at ansatte som ikke er politi kan stå for håndhevelsen alene. En stor fordel med denne løsningen er at inntektene fra tidligere bøter nå blir inntekt for byen i stedet for staten.

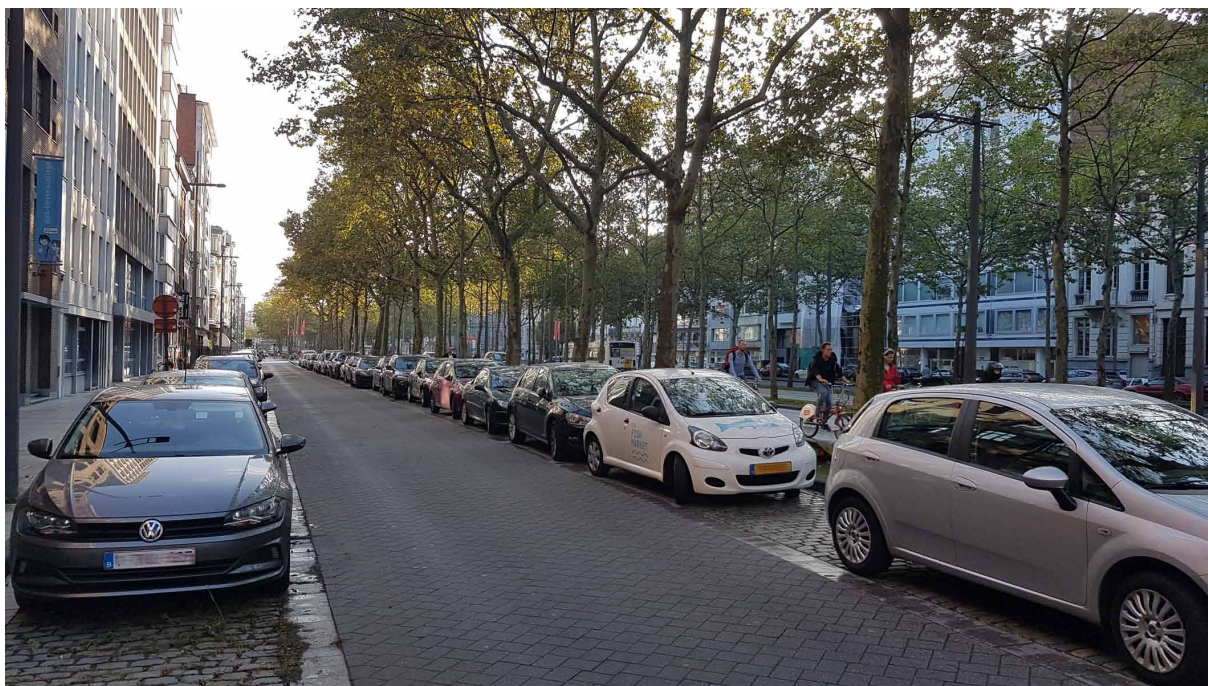


Bilde FGM-AMOR

Argument: Bruk av offentlig rom burde aldri være gratis, ikke engang for rene kjøretøyer.

Noen byer gir bilister kjøretøy med nullutslipp referanser eller fordeler ved å tilby parkering på et område med redusert eller til og med null avgift der andre kjøretøyer må betale for å parkere. Men er dette virkelig den rette måten å behandle begrenset offentlig rom på? En elbil bruker fremdeles den samme plassen som en vanlig bil.

Et annet eksempel på slik bruk av offentlig plass er installasjonen av ladestasjoner ved fortauskanten som da ofte er forbeholdt parkering og lading av elbiler. Selv hurtig- eller hyperladere i offentlige rom bør være i selve kjørebanen eller plasseres i helt overflødige områder. Standard ladestasjoner er bedre plassert på parkeringsplasser utenfor gaten.



Bilde FGM-AMOR

Prinsipp: Ha klare mål for parkeringsstyringen. Å generere inntekter skal ikke ha hovedfokus i parkeringspolitikken, og kommuniser dette prinsippet til publikum.

Vurder hvilke problemer / mål du ønsker å ta for deg, for eksempel:

- » ønsker du å bekjempe stor trafikkthetthet eller redusere parkeringsbelegget, eller
- » ønsker du å beskytte de fastboendes tilgang til parkering, eller
- » ønsker du å støtte det lokale næringslivet / butikkene, eller
- » ønsker du å unngå heldagsparkering for pendlere; eller
- » vil du frigjøre offentlig rom for parkerte biler og forflytte dem til parkeringplasser vekk fra gaten osv.

Parkeringsavgiften er hovedsakelig et styringsverktøy for å styre mobilitetsatferden, for å styre parkeringsbelegg og metning, og for å balansere modale andeler.



Bilde: FGM-AMOR

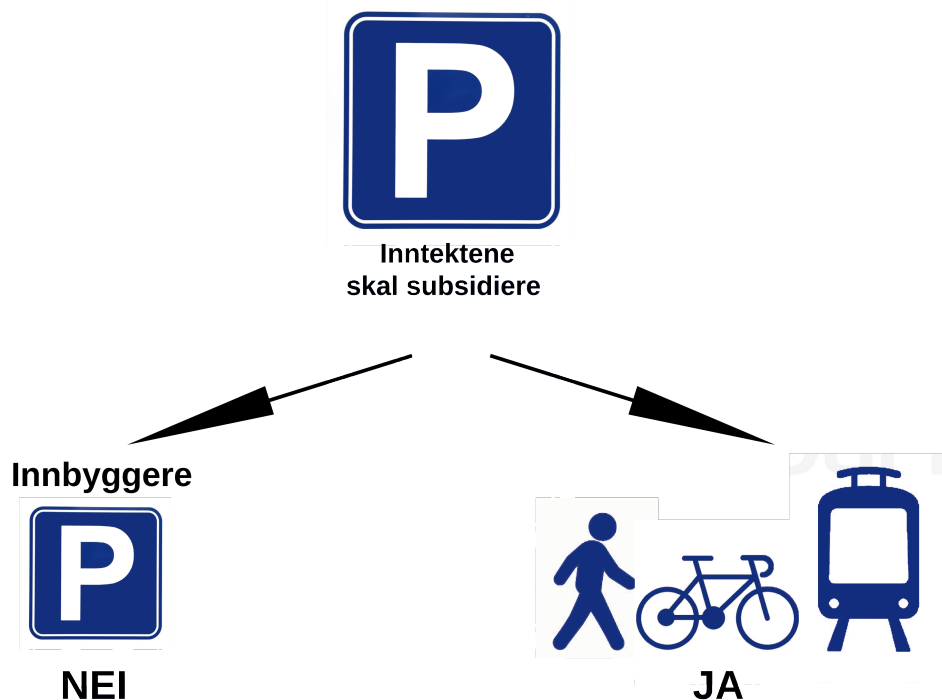
Prinsipp: Standarder varer ikke evig. Maksimumstandards for bilparkering og minimumsstandards for sykler anbefales

For ytterligere å lette overgangen til mindre bilavhengighet og mer aktive reisemåter, bør byene revidere standardene for tradisjonelle parkeringsplasser OG for sykkelparkering. I tråd med anbefalingene fra den europeiske sykkelorganisasjonen, bør eksisterende utbygginger uten sykkelparkering ettermonteres, enten ved å konvertere parkeringsplasser til sykkelparkering eller ved å tilby parkeringsmuligheter nær / ved siden av bygningene, og både på og utenfor gaten. Det skal installeres et tilstrekkelig antall stikkontakter for å lade e-sykler.

Prinsipper for standarder

- » Bruk maksimale standarder for bilparkering så mye som mulig
- » Bruk områdeorienterte standarder, basert på forskjellige (SUMP-baserte) tilgjengelighetsprofiler for byer (sentrum, indre by, utkant, tettsted, mellomstor, storby, næringsliv, bolig, blandet bruk ...)
- » Bruk minstestandarder for sykkelparkering (f.eks. bolig, kjøpesentre osv.), F.eks. 1/soverom + 10% for spesielle sykler i delt sykkelparkeringsanlegg (f.eks. apt.)
- » Overvåk og endre standardene regelmessig i henhold til endrede mobilitetsmønstre og modale splitt-trender.

Kombinasjonen av begge standardene er en moderne, passende og energieffektiv tilnærming for å påvirke mobilitetsatferden. Et neste trinn kan være å velge en integrert mobilitetsstandard for nye utbygginger, der parkering lønner seg og alternativer til parkering kan bli gjenstand for forhandlinger for å oppnå mobilitetsmål. Den belgiske byen Gent er et godt eksempel på områdeorienterte standarder. Basert på byens retningslinjer for sykkelparkering har innbyggere nå offentlige sykkelparkeringsplasser innenfor 100 meter fra dørstokken i områder der standardene er implementert.



Prinsipp: Parkeringstillatelser for fastboende burde ikke kryssubsidieres.

Mange byer føler ofte at de må levere parkeringsplasser for innbyggerne, mer som en plikt enn levering av en tjeneste som har en verdi. Men verdien av denne tjenesten må fremdeles betales. I mange tilfeller prøver imidlertid ikke byene å la innbyggerne dekke de fulle kostnadene for denne fortrinnsrettstilgangen til parkeringsplasser. I stedet blir administrative kostnader, kostnader for vedlikehold og for håndhevelse kryssubsidiert ved å bruke overskudd fra parkeringsinntekter hentet fra ikke-beboere. Problemet er at en slik praksis ikke påvirker det modale valget for innbyggere til bærekraftig transport, spesielt når beboerens parkeringssone er stor (i noen mindre byer dekker beboerens parkeringssoner hele byen, slik at en innbygger kan kjøre et stykke og dra nytte av gratis parkering på gaten ved målet). I stedet kunne disse inntektene bli brukt mye bedre ved å investere dem i incentiver for å gå, sykle eller bruke offentlig transport, i tråd med Push & Pull-prinsippet som brukes i ledende byer som Amsterdam og Gent.

Idé tatt fra "RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT" (Ta igjen fortauskanten: fremtiden for parkerings- og fortauskantstyring)" (Centre for London 2020)

Parkeringsavgift på arbeidsplassen

fra en ond sirkel til en god sirkel



Bilde: FGM-AMOR

Prinsipp: folk som velger å bruke en gratis parkeringsplass utenfor gaten, bør bidra til kostnadene som kjøringen deres pålegger alle andre

I Storbritannia tillater loven byer å legge en avgift eller skatt på parkeringsplasser som arbeidsgivere setter til disposisjon for de ansatte utenfor gatene. Én by, Nottingham, har brukt denne loven og har siden 2012 ilagt en avgift, kalt Workplace Parking Levy (WPL), på alle virksomheter med 10 eller flere parkeringsplasser for ansatte utenfor gaten, siden pendlere utgjør rundt 70 % av topptrafikken i byen, med kostnader relatert til trafikktettheten på 160 millioner GBP (rundt 178 millioner euro). Arbeidsgiverne betaler avgiften, og det er opp til dem om de skal overføre kostnadene til sine ansatte. For 2020/21 vil kostnaden ligge på 424 pund (rundt 460 euro) per plass. Naturligvis påvirkes reiseatferden kun hvis de ansatte jobber for en arbeidsgiver som får dem til å betale hele eller deler av avgiften, men 8 av 10 gjør det. Evalueringen av WPL ved Loughborough University har vist at det har redusert trafikktettheten i Nottingham sammenlignet med situasjonen i lignende engelske byer; og at økonomien i Nottingham fortsatte å vokse like mye eller raskere enn i konkurrerende engelske byer etter innføringen av WP, samt forbedringer i bærekraftig alternativ transport, mens biltrafikken falt med 9 % sammenlignet med 2004. Inntekten fra avgiften brukes til å finansiere bærekraftige transportalternativer.

Det er klart at illeggelse av en parkeringsavgift ikke er lovlig i de fleste EU-medlemslandene, men dette eksemplet fra England er nyttig for å argumentere i ditt land eller din region om at loven bør endres for å gi byene en mulighet til å innføre en parkeringsavgift hvis de ønsker, som et nyttig verktøy i arsenalet av tiltak for en bærekraftig bymobilitetsplan.

Tall tatt fra "RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT" (Ta igjen fortauskanten: fremtiden for parkerings- og fortauskantstyring) (Centre for London 2020)



park4sump.eu



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Det eneste ansvaret for innholdet i denne publikasjonen ligger hos forfatterne. Det gjenspeiler ikke nødvendigvis EUs mening. EU-kommisjonen er ikke ansvarlig for noen bruk som kan gjøres av informasjonen der. Alle bilder er levert av respektive partnere (med mindre annet er angitt) og er godkjent for reproduksjon i denne publikasjonen.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Dette prosjektet har mottatt finansiering fra EUs forsknings- og innovasjonsprogram Horizon 2020 under tilskuddsavtale nr. 769072.