

Bra skäl och principer för parkeringshantering

Park4SUMP - Parkeringshantering förändrar hur man rör sig i städer

Park4SUMP strävar efter att hjälpa städer att integrera innovativa lösningar för parkeringshantering i en plan för hållbart resande i städer (SUMP: Sustainable Urban Mobility Plan) för att förbättra rörligheten och livskvaliteten.

Målet med projektet är att stimulera innovation inom parkeringshantering och få parkeringspolicy att gå från att vara reaktiva och operationella till att vara strategiska, effektiva och holistiska.

16 europeiska städer samarbetar med våra 6 tekniska partners och 3 forsknings- och parkeringsorganisationer för att uppvisa och överföra fördelarna med strategisk och smart hantering av parkering för att uppnå hållbart resande i städer.

Denna broschyr bygger på egen forskning och information som samlats in från befintliga studier och artiklar (t.ex. från det föregående projektet Push&Pull) av projektpartners och tredje part. Texter har skrivits om närhelst möjligt och ytterligare text har lagts till. Vi välkomnar dig att använda och kopiera innehållet i den här broschyren. Om du använder och sprider material från den här broschyren ber vi dig att länka tillbaka till webbsidan park4sump.eu.

Författare:

Robert Pressl och Tom Rye

Kontakt:

Robert PRESSL

E-Post: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Utgåva:

Januari 2020

INLEDNING



Robert PRESSL



Tom RYE

Den första utgåvan av broschyren "16 goda skäl till parkeringshantering" var en stor framgång, och vi fick otaliga förfrågningar om när den andra utgåvan skulle släppas. Nu är det 2020 och fem år har gått sedan den första utgåvan som en del av det H2020-sponsrade projektet Park4SUMP, och det är med största nöje som vi kan dela den nya versionen med dig. Vi har uppdaterat de viktigaste och starkaste argumenten från den första utgåvan och lagt till flera nya. Dessutom beslutade vi att inte bara komma

med argument för parkeringshantering, utan också använda broschyren för att öka läsarnas kunskap om de grundläggande principerna för parkeringshantering.

Återigen erbjuder denna broschyr kunskapen som krävs för att bygga solida politiska argument för hur parkeringshantering kan användas för att åtgärda parkeringsrelaterade problem, vilket främjar hållbart resande. Detta är till hjälp för politiker, beslutsfattare och övriga såsom journalister när de förespråkar eller fattar vad som kan verka vara opopulära beslut, men som egentligen är rationell och hållbar policy för att hantera parkering på och bortom gatorna.

Ett av våra mål är att framhäva parkeringshanterings roll och potential att påverka trafikplanering och resvanor, vilket kan innebära en stor förändring i trafikplanering i stadsmiljöer. Vårt främsta mål är att visa att parkeringshantering är en viktig del av hållbart resande i städer (SUMP). Det är en viktig del av att lyfta parkering från att bara vara en operativ uppgift till att använda mer strategisk planering. Det är viktigt att ha i åtanke att parkeringshantering också ger valuta för pengarna. Åtgärden i sig kostar lite (och innebär väldigt sällan stora infrastrukturkostnader), kan genomföras snabbt och intäkterna den genererar betalar snabbt av sig. Samtidigt bidrar den till andra åtgärder såsom kollektivtrafik och att gå, vilket hjälper till att förändra hur folk reser.

Vi hoppas att den här broschyren kan ge dig nya sätt att se på parkeringshantering och visa hur det kan hjälpa dina städer.

Robert PRESSL och Tom RYE

1 HANTERA STADSTRAFIK!

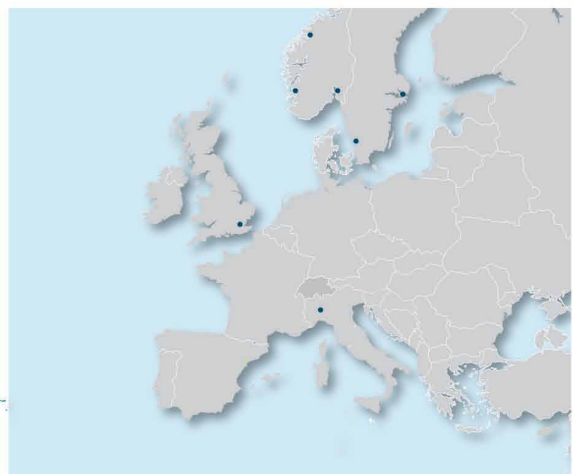
Jämförelse av tvingande “push” åtgärder

Parkering som styrmedel



- mycket accepterad
- snabb att implementera
- liten investering

Trängselskatt



- politiskt kontroversiellt
- ta längre att implementera
- hög investering

Faktum är att: parkeringsstrategier är nyckeln till hanteringen av urban mobilitet.

Praktiskt taget slutar varje bilresa på en parkeringsplats. Alltså, att hantera parkeringsplatser betyder att hantera efterfrågan av bilanvändning och trängsel. I jämförelse med andra åtgärder som syftar till att hantera bilanvändning, så har parkering två tydliga fördelar:

- » Parkeringsstrategier brukar vanligtvis inte kräva stora investeringar så som nya vägar eller extra kollektivtrafik och kan alltså införas på relativt kort tid.
- » Någon sorts parkeringsstrategier finns redan i nästan alla större städer i Europa. Detta gör allmän acceptans av parkering som styrmedel mycket större än nya sätt att hantera bilanvändning, till exempel trängselskatt.



Foto: FGM-AMOR

Princip: Om det är brist på parkeringsplatser är det bäst att försöka förbättra hanteringen av parkering på gatan innan tillgången ökas.

Parkeringskaos och långa parkeringstider skylls ofta på en brist på parkeringsplatser. Det vanliga svaret är att staden försöker ordna nya parkeringsplatser utanför gatan. Hanteringen av befintliga parkeringsplatser är dock som regel en smartare och mer kostnadseffektiv lösning eftersom de befintliga parkeringsplatserna i närheten ofta är underutnyttjade. Lämpliga strategier och åtgärder för att hantera parkering på gatan kan ofta lösa problemet genom att flytta efterfrågan från på gatan till utanför gatan. Dessutom är det mycket billigare än att öka tillgången. Exempel på sådana strategier är tidsgränser, lämplig prissättning och/eller ökad övervakning. Dessutom rekommenderas det att alternativa färdmedel förbättras. Rotterdam är ett bra exempel på hur man kan gå från parkering på gatan till parkering utanför gatan.

3 UTRYMME FÖR PERSONER ELLER FÖR MASKINER?



Fakta: vi kan göra våra städer så som vi vill ha dem

Generösa parkeringskrav för nya byggnader och fokus på att ordna "tillräckligt" med parkeringsplatser på gatan hjälper till att göra en stad bilvänlig, men inte folkvänlig. Den blir körbar, men inte gångbar. Som Jane Jacobs (1962, 19) skrev, "Desto mer stadskärnan bryts upp och fylls med parkeringsplatser och garage, desto tråkigare och dödare blir den. Och det finns inget mer fränstötande än en död stadskärna." Stora områden med parkeringsplatser på gatan, särskilt i stadskärnor, har samma effekt. Vi vill att våra gator ska vara mer än bara utrymmen för trafik och gratis parkering. Vi vill också ha ekonomisk tillväxt, säkerhet, hälsa, gågator och fina omgivningar. Det betyder att principen med att ordna "tillräckligt" med parkering måste utmanas, och att andra prioriteter för hållbara trafikplaner i stadsmiljöer såsom livskvalitet och utrymme för andra färdmedel måste återspeglas i parkeringspolicyn.



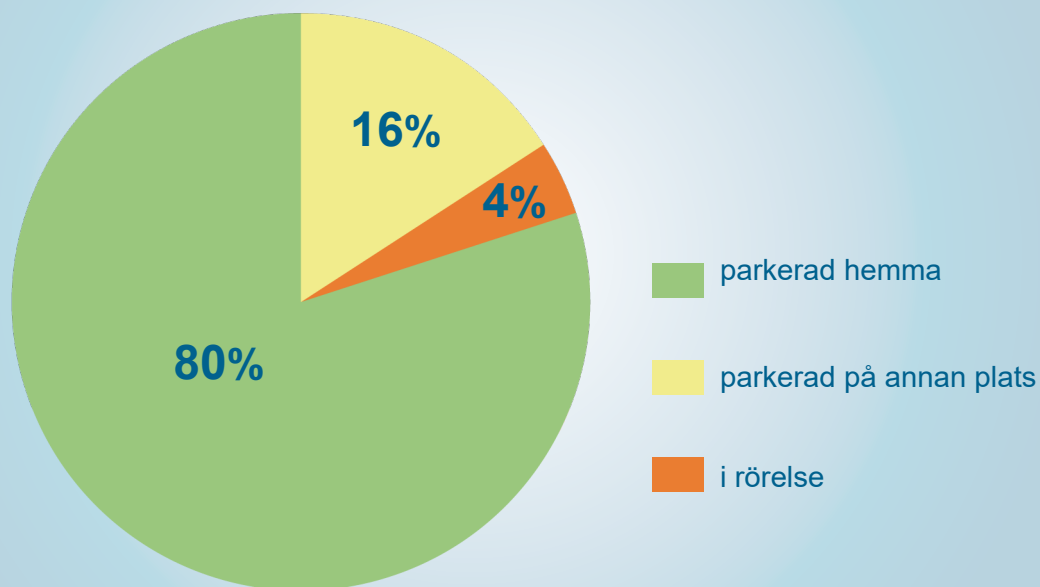
Foto: FGM-AMOR

Fakta: fördelningen av offentliga utrymmen är ofta vinklad mot parkering

Det är varken enkelt eller billigt att utöka de offentliga utrymmena i våra städer, särskilt i svåra tider när myndigheterna har ont om pengar för att köpa mer mark. Denna situation framhäver behovet av att jämnt fördela det befintliga offentliga utrymmet, varav en oproportionerligt stor mängd används för parkering. I moderna och smarta städer är det ofta opopulärt att ta utrymme från parker, lekplatser och andra utrymmen där folk vill mötas och umgås. Å andra sidan är det fördelaktigt för fordon – både i rörelse och stationära – med mer utrymme om man räknar med den relativa andelen av olika färdmedel. Det finns många exempel på hur att omfördela utrymmet bort från parkerade bilar kan kopplas till förbättringar i den lokala ekonomin. Den belgiska staden Gent är ett exempel på detta, och den ligger före andra städer i regionen trots, eller kanske tack vare, hur den förändrat sin parkeringspolicy och dragit ner på mängden parkering på gatorna.

Ett annat exempel är den spanska staden Vitoria Gasteiz som lyckades minska andelen bilar på gatorna från 36 % till 24 %, och där omfördelningen av det offentliga utrymmet var ett av de främsta målen med deras parkeringspolicy.

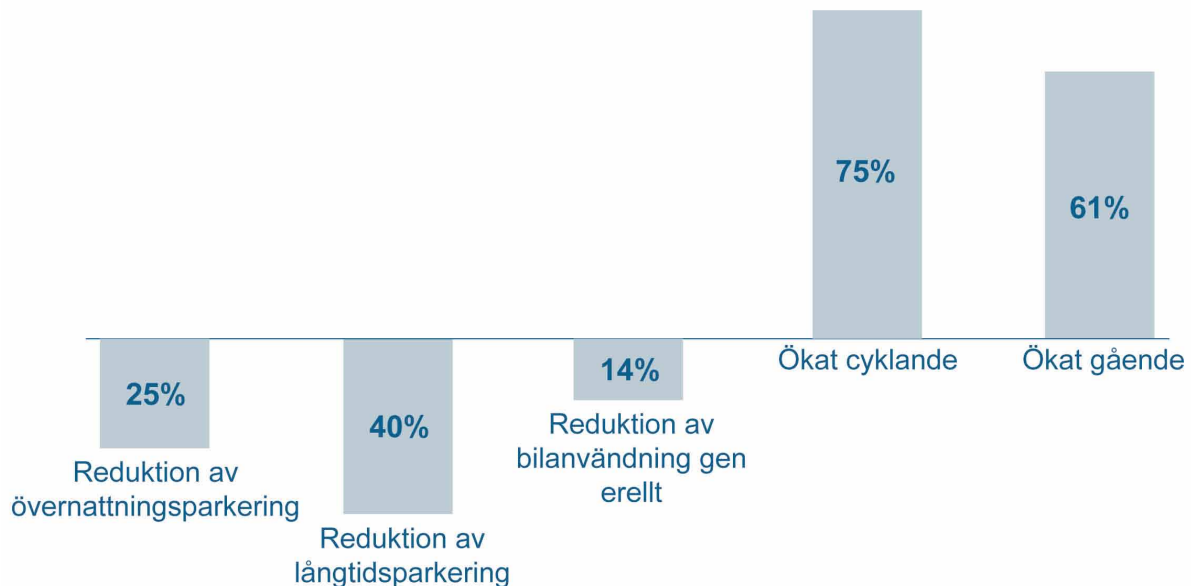
Den genomsnittliga bilens dagliga vanor



Fakta: Mer än en parkeringsplats krävs per bil, vilket är ett ineffektivt sätt att använda utrymme

I genomsnitt är privata bilar parkerade 80 % av tiden i sina ägares hem, 16 % någon annan stans och spenderar bara 4 % av tiden i rörelse. Och naturligtvis måste bilen parkeras var den än åker. Det innebär att parkering främjar otroligt ineffektiv resursanvändning. Genom att minska antalet parkeringsplatser uppmuntrar man till att använda delade färdmedel (kollektivtrafik, samåkning) där fordonen används mer av tiden, eller att gå och cykla vilket är ett effektivare sätt att använda stadsmiljön.

Resultat av parkeringsstrategier t i München



Källa: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

Faktum är att: parkeringsreglering bidrar till ett bättre färdmedelsval och därmed livskvalitet.

En policy av att bygga mycket parkering bidrar till trängsel och hindrar tillgänglighet för alla: fotgängare, cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilförare. Trots tillgången av extra parkeringsmöjlighet i städer genom åren så har trängseln ökat vilket tydligt visar behovet av parkering som styrmedel. Effektiv parkeringsstrategier är det smarta sättet att hantera begränsad framkomlighet och begränsade mängder av offentliga plats.

I början av nittiotalet började staden München att fokusera på parkeringsstrategier och reglering som ett sätt att reducera bilanvändning i de centrala delarna av staden. På den tiden ansågs trängsel och långtidsparkering som centrala frågor som påverkar livskvaliteten.

Vissa åtgärder introducerades; två bostads områden valdes ut för att reducera "cruising" (att köra runt och leta efter en ledig parkeringsplats). Efter att noggrant ha studerat den rätta balansen mellan bostads- och besöksparkering så introducerades aktiv parkeringsreglering. Ett år senare fanns en reduktion med 25% för övernattningsparkerande, en reduktion med 40% för långtidsparkering och parkeringsplatsskanning och olaglig parkering eliminerades nästan helt. År 2008, efter nästan ett decennium av aktiv parkeringsreglering, så minskade bilanvändning med 14% i innerstaden, cyklingsanvändning ökade med 75% och antalet gående med 61% (Kodransky and Hermann, 2011, ITDP).



Foto: FGM-AMOR

Princip: Vi måste parkera våra bilar någonstans, men innebär det att vi alltid behöver fler parkeringsplatser?

Ett av de vanligaste klagomålen i stadskärnor, särskilt från butiksägare och småföretagare, är att det inte finns "tillräckligt" med parkeringsplatser på gatorna, och att det behövs fler och billigare parkeringsplatser på och utanför gatan. Dock är det viktigt att avgöra om det verkligen behövs innan man ordnar fler och/eller billigare parkeringsplatser. Inte minst eftersom fler parkeringsplatser uppmuntrar till att man använder bilen mer som visades i exemplet ovan.

En parkeringsundersökning visar hur de tillgängliga platserna faktiskt används under vardagar och helger, och ger en tydlig bild på vilka (pendlare, lokalinväånare, shoppare och butiksägarna själva) parkerar i vilka utrymmen och hur länge. Detta visar var efterfrågan är hög och var, ofta i närheten, som det finns tomma parkeringsplatser. Åtgärder som att ändra priserna eller parkeringstiderna kan genomföras för att omfördela efterfrågan, och man kan visa att det finns tomma parkeringsplatser i närheten. Det är också viktigt att fastställa kopplingen mellan priserna för parkering utanför gatan och på gatan då avgiftsbelagd parkering utanför gatan kan vara underutnyttjad eftersom priserna är lägre å gatan och förare föredrar att hitta gratisplatser där.



Foto: Paradoxal intervention från projektet Metamorphosis

Fakta: parkering gynnas av offentliga utrymmen – en fördel som inte är gratis

"All parkering har en kostnad, även om den är gratis för bilister att använda, eftersom utrymmet skulle kunna användas för något annat (möjlighetskostnad) och parkeringsplatserna måste skötas och underhållas. Om bilisten inte behöver betala för parkeringen delas istället kostnaden av alla i staden, antingen genom högre hyror (och därmed priser) för butikerna i ett shoppingcenter, eller genom högre lokala skatter eftersom kommunen måste subventionera en ny parkeringsplats. Dessa pengar skulle som regel kunna användas för att skapa fördelar som skulle ha kunnat läggas på annat." Tom Rye säger: "Som regel uppfattas parkering som allmännyttigt och därmed något som bilister (i synnerhet) anser borde vara gratis". Parkering på gatan använder det offentliga utrymmet, men som parkeringspolicy i Groningen i Nederländerna har visat flera gånger: om ett utrymme tas upp av en parkerad bil är det i praktiken privatiserat av föraren som parkerat där och ingen annan kan använda det. Bilramper över trottoarer till byggnader kan bara användas av ägaren och dennes gäster, och innebär återigen att en del av det offentliga utrymmet privatiseras. Detta visar behovet av SUMP när det avgörs om parkering är det bästa sättet att använda det offentliga utrymmet, eller om det finns andra mer värdefulla användningar som sätter människor före bilar.

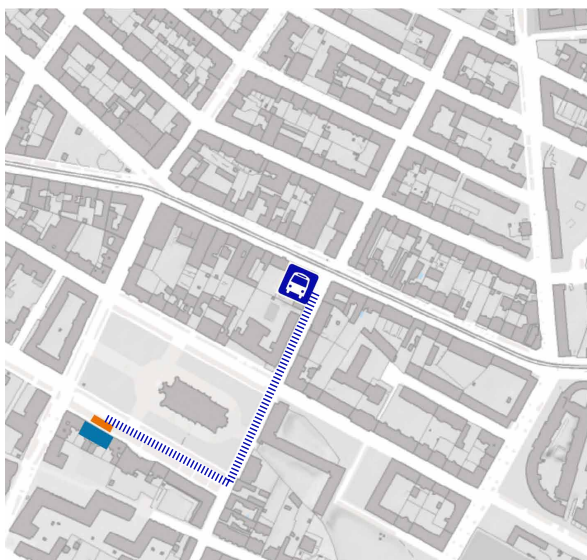
Avgiften för en timmes parkering på gatan i den dyraste delen av staden



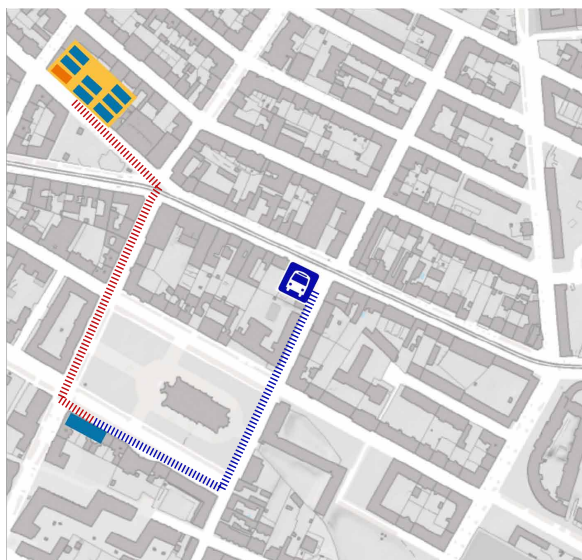
■ 1 h parkering (euro)

Fakta: Avgiften för parkeringsplatser återspeglar ofta inte deras sanna värde

Diagrammet visar de högsta priserna för en timmes parkering på gatan i stadskärnorna i ett urval av europeiska städer. Om man räknar med att en parkeringsplats tar upp cirka 15 kvadratmeter, innebär en avgift på 1 euro per timme en "hyra" på 6,7 cent per kvadratmeter per timme, eller 67 cent per tio timmar per dag (den tid som avgifterna ofta betalas), eller 200 euro per kvadratmeter per månad förutsatt att platsen används i samma mån i 30 dagar per månad. De flesta byggnader i centrala områden har flera våningar, vilket ger mer hyra per kvadratmeter mark. Om parkeringshus utanför gatan ordnas uppgår investeringskostnaderna till samma avgift som skulle behövas ta ut för att täcka den sanna kostnaden för parkeringsplatsen ska återtinnas från användaren – vilket som regel inte sker, utan istället subventioneras den av kommunen för att hålla "nere" priset till 4 eller 5 euro per timme.



Parkera direkt framför hemmet.
Avståndet till hållplatsen är 30 gånger längre
PRIVILEGIUM FÖR BILANVÄNDARE



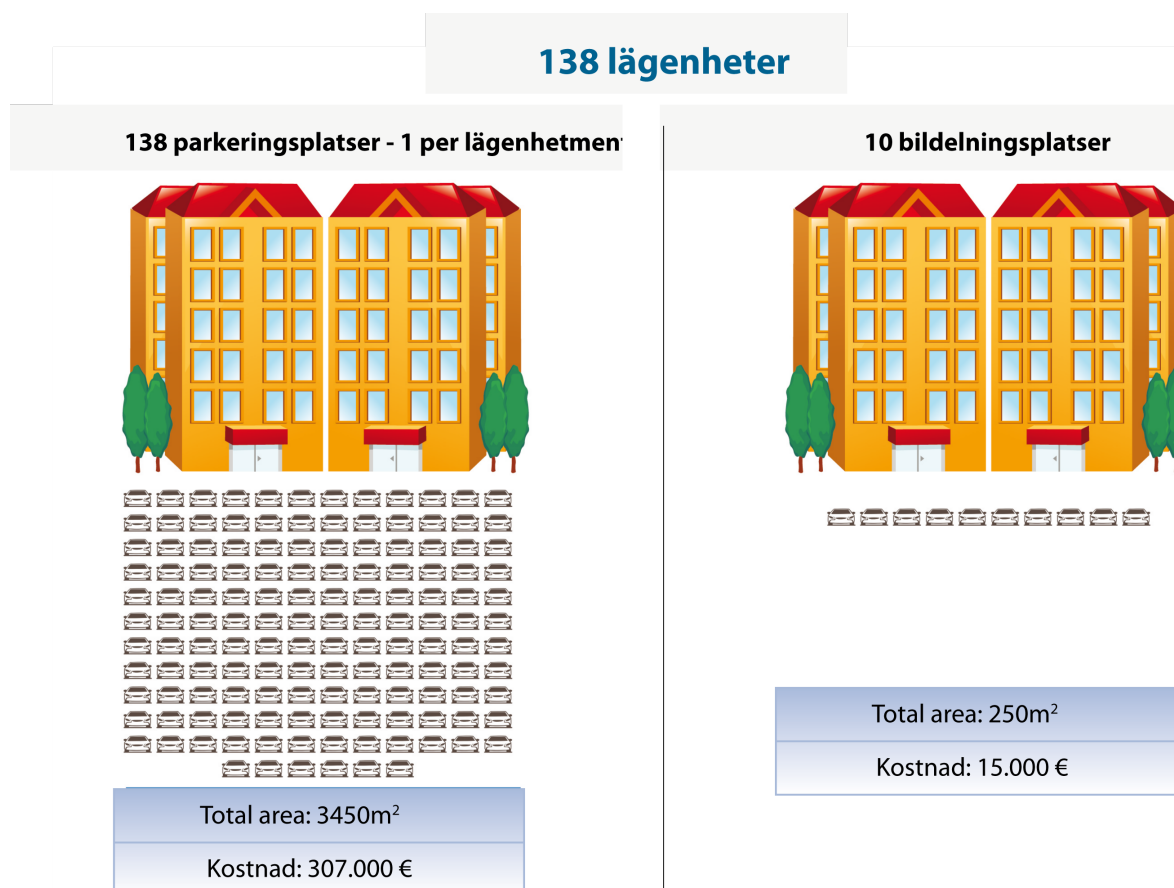
Att parkera framför hemmet är förbjudet men
möjligt i ett gemensamt garage med samma
avstånd till en hållplats

RÄTTVIS CHANS FÖR ALTERNATIVA
FÄRDMEDEL

Fakta: Att ordna fler parkeringsplatser kommer negativt påverka hur många som väljer alternativa färdmedel, och uppmuntrar fler att ta bilen och öka trafikstockningen.

Sedan den brittiska transportmyndigheten publicerade sin rapport "Roads and the Generation of Traffic" (1994) har forskningen visat att utöka vägkapaciteten ökar trafiknivåerna och trafikstockningen. Det finns också ett tydligt förhållande mellan att bygga nya parkeringsplatser och biltrafik. Desto fler parkeringsplatser, ju fler tar bilen. Slutligen är det också tydligt att städerna med lägst trafikstockningen, såsom Wien och Zürich, i flera år har ökat priset på parkeringsplatser och minskat antalet parkeringsplatser i nya byggnader. Den engelska staden Nottingham beskattar parkeringsplatser utanför gatan för personalen till stadens stora arbetsgivare, vilka har minskat trafikstockningen jämfört med liknande städer som inte har någon sådan skatt. Om att minska trafikstockning är ett mål med SUMP är parkeringshantering också en central del av planen. Om städer inte reglerar sin befintliga parkering samtidigt som de förbättrar alternativa färdmedel försämrar detta alla övriga initiativ att uppmuntra folk att använda kollektivtrafiken, gå eller cykla. Istället krävs en klassisk push-and-pull-taktik.

Minskade byggnadskostnader genom att ersätta enskilda parkeringsplatser för lägenheter med bildelningsplatser

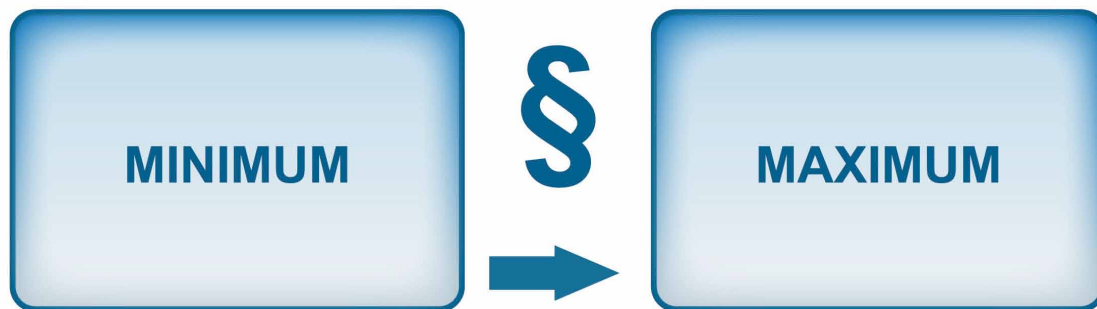


Källa: Intelligent Wohnen im Wohnquartier. VCD 2018 (diagram omarbetat från FGM-AMOR)

Princip: Det smarta alternativet är att erbjuda nya hyresgäster olika färdmedel istället för att kräva att ett minsta antal parkeringsplatser byggs.

Många städer kräver ändå att samma antal parkeringsplatser måste byggas för nya lägenheter oavsett var de ligger och vilka som bor i dem. Detta drar upp byggkostnaderna och markbehovet, vilket också påverkar kostnaden för nya bostäder. En flexibel strategi där parkeringsplatserna kopplas till möjligheterna till kollektivtrafik, cykling och gående, kontroller för parkering på gatan införs och inkomsten hos målgruppen för lägenheterna används för att effektivt tillhandahålla parkeringsplatser och mer prisvärda bostäder. Diagrammet ovan visar tydligt kostnaden för att ordna enskilda parkeringsplatser för nybyggnationer jämfört med att enbart ordna parkeringsplatser för delade bilar.

Parkeringsstandard



Faktum är att: parkeringsnormer kan ha en positiv inverkan på bostadsbyggnad och andra fastighetsprojekt.

Väldigt ofta är kostnaderna för byggandet av parkeringsplatser i ett garage eller under jorden mellan €20,000 och €40,000. I många projekt för urban utveckling spelar parkering en viktig roll, särskilt från perspektivet av den finansiella utförbarheten av projektet. Parkeringskrav – också kallade parkeringsstandard eller parkeringsnormer – är en grundprincip för fastighetsbyggnad och nyckeln för att säkra länken mellan urban återbildning och hållbar mobilitet. Maximumma parkeringsnormer borde ersätta minimumma normer, särskilt i områden där det finns effektiv kontroll av på-gatanparkering.

Parkeringsnormer kan relatera till tillgänglighet till området i alla fall med kollektivtrafik. Om ett område har bra tillgång till kollektivtrafik så kommer mindre i utvecklingsområdet behöva en bil. Minimumma parkeringsnormer kan också vara begränsade för att kunna stimulera hållbar växt, vilket nyligen hände i Sao Paolo (ITDP, 2014) och har hållit på i ett antal år i Amsterdam, Zürich, i några delar av Paris och i stora delar av Storbritannien.

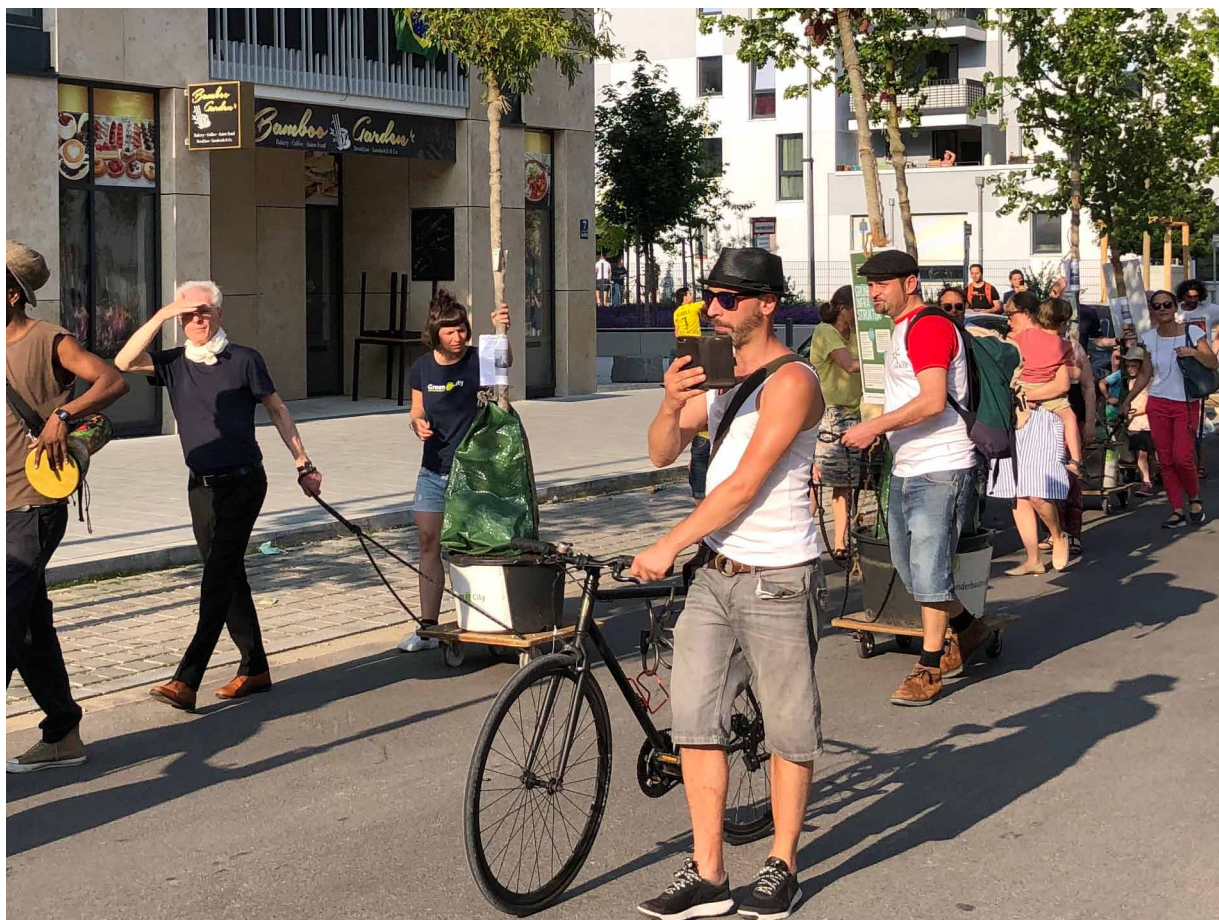


Foto: Martin Rojak

Princip: Minska koldioxidutsläppen istället för att öka dem.

Att minska effekten av klimatförändring i städer har blivit ett hett ämne, och städer i synnerhet letar efter sätt att minska effekten av höga temperaturer på sina invånare. Att omvandla parkering på gatan till grönområden med träd kan lindra effekten av klimatförändring genom att göra om ett utrymme som bidrar till bilåkning och utsläpp till ett som fungerar som en kolsänka. Om en genomsnittlig bil kör 35 km om dagen med en genomsnittlig utsläppsnivå på 180 g koldioxid per km, och man minskar dess körsträcka med 7 km genom att ta bort en parkeringsplats innebär detta en minskning på 1,26 kg koldioxid om dagen. Om man förutsätter att två nya träd kan planteras i varje före detta parkeringsplats kommer de att absorbera upp till 6400 kg koldioxid om dagen (beroendes på trädart och med hänsyn till fotosyntesen). Dessutom kommer varje träd (20 m högt och med cirka 600 000 löv) i genomsnitt att producera 4,6 ton med syre, vilket täcker behovet hos 10 personer.

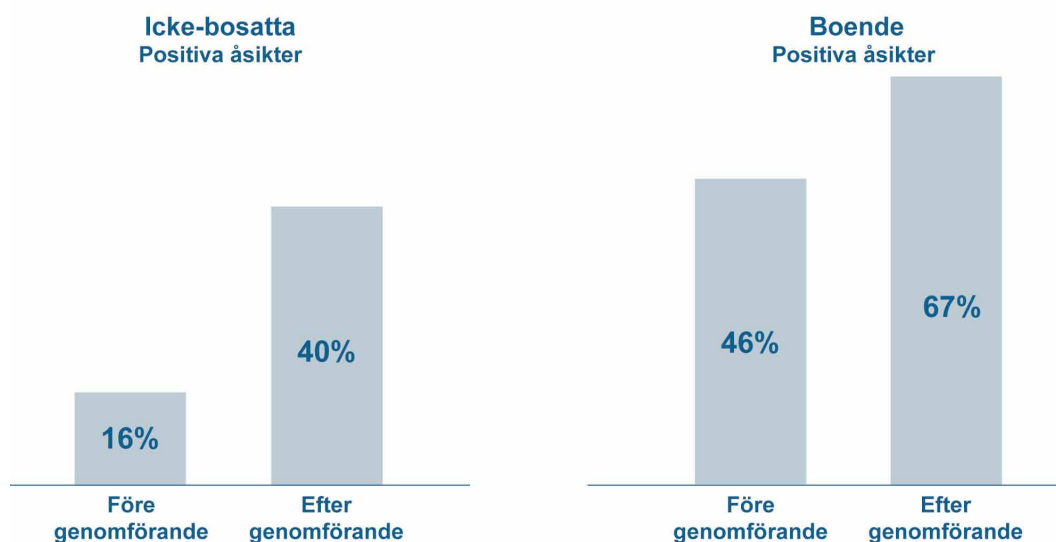


Princip: Man tappar inte politiskt stöd bara för att man tar upp parkeringshantering på dagordningen.

Om parkeringshanteringen planeras noga, är rättvis, budgeten är transparent, och viktigast av allt att den förbättrar staden och parkeringssituationen kommer det inte göra att politikerna förlorar nästa val. Faktum är att i många städer där ett grannskap har infört parkeringshantering så vill de andra grannskapen också ha det när de märker hur väl det fungerar.

Acceptans av parkeringsreglering

Wien, distrikt 6-9



Källa: COST 342, 2005

Faktum är att: folk brukar gnälla innan nya parkeringsreglering introduceras men inledande opposition blir till stöd när man inser de positiva effekterna!

Parkeringsstrategier förbättrar livskvalitet i städer och fastän era invånare kanske gnäller när det planeras så kommer de att gilla det när det väl är implementerat. Städer som till exempel Amsterdam, Köpenhamn, München, London, Gent, Zurich, Strasbourg, Krakow, Belgrad och Barcelona har en lång tradition av implementering av parkeringsstrategier och invånarna har nytta av policyn.

"Inverkan av den här nya parkeringspolicyn har varit imponerande: har fräschat upp och utvecklat stadscenter; betydande reduktioner av privata bilresor; reduktioner av luftföroreningar; och generellt förbättrad livskvalitet" (Kodransky and Hermann, 2011, ITDP). Det här citatet - från Amerikanska forskare som studerar den Europeiska inställningen till parkeringsstrategier - sammanfattar perfekt potentialen för dessa strategier att förbättra städer.

I Wien visar en före-efterstudie skillnaden i attityder före och efter implementeringen av parkeringsreglering i Wien. Acceptans efter genomföranden var avsevärt högre än före. För de icke-bosatta så minskade antalet med en negativ attityd från 68% till 54%, medan positiva åsikter ökade från 16% till 40%.

Den positiva attityden bland invånarna ökade efter genomförande till 67% (från 46%), medan den negativa attityden minskade från 34% till 30% (COST 342, 2005).

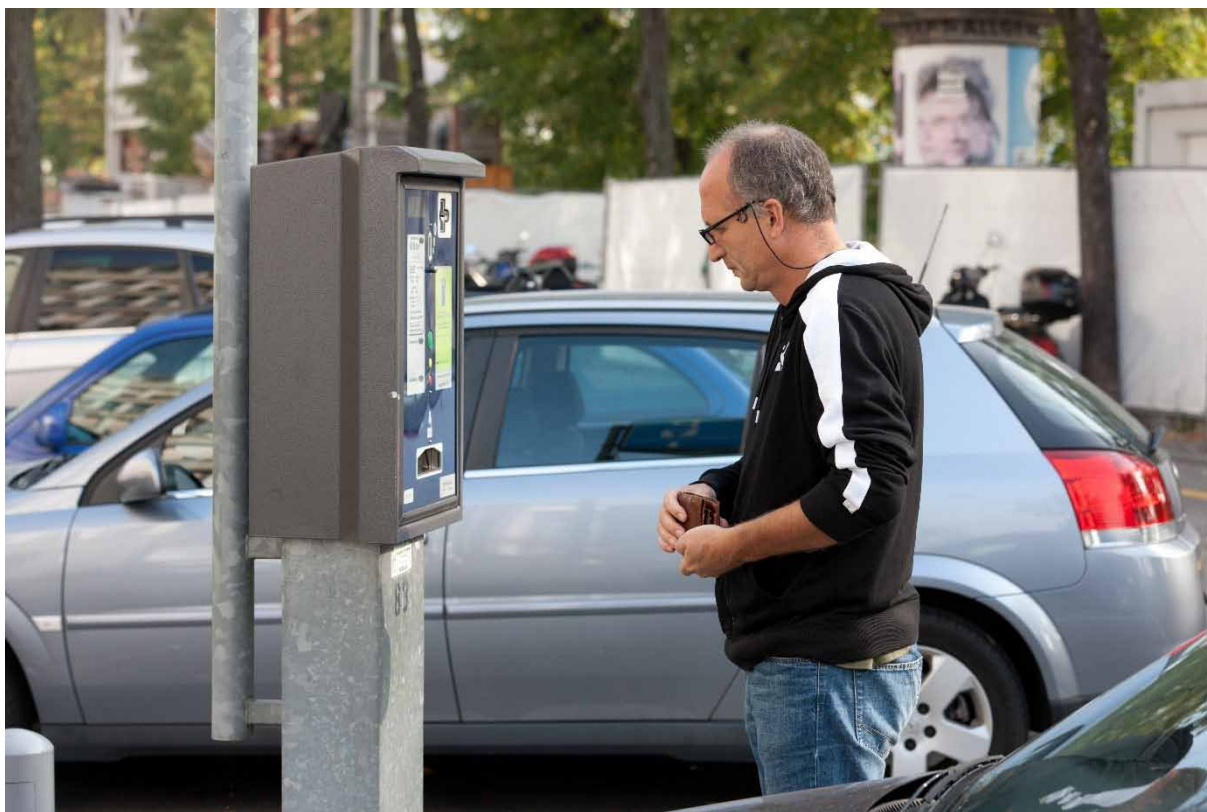
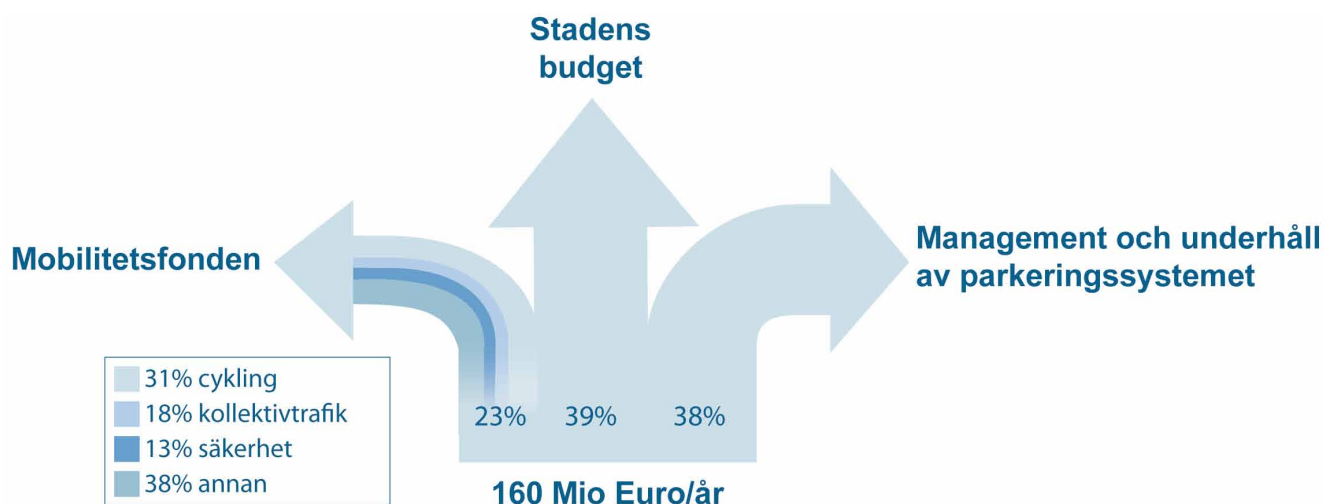


Foto: FGM-AMOR

Princip: Distriktbudgetar är ett sätt att övertyga folk att acceptera parkeringsavgifter.

Om en del av pengarna som samlas in från parkeringsavgifterna ges till kommunen att spendera hur den vill kan detta hjälpa folket att acceptera dem eftersom det märks hur pengarna spenderas, och lokalborna och lokala företag känner att de har mer kontroll. Naturligtvis måste inte pengarna läggas på transportprojekt, utan kan läggas på andra saker för att förbättra närområdet som lekparker och liknande.

Användning av parkeringsavgifter i Amsterdam



Källa: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Faktum är att: Parkeringsstrategier kan öka städers intäkter som i sin tur kan användas för att uppmuntra hållbar mobilitet!

VVäldigt ofta är en stor del av städers budget beroende av regeringar. Under sista år har budgeter reduceras nästan överallt. Fastighetsskatt är i många städer en primär källa till lokala inkomster.

Med undantaget av några få städer har fastighetsvärden minskat i hela Europa vilket har reducerat lokala inkomster. Parkeringsstrategier, eller till och med bättre, PUSH&PULL-konceptet kan bidra till att öka kommunala inkomster utan att öka –eller till och med minska – den skattemässiga pressen på invånare att samtidigt förbättra kvaliteten av alternativ till bilanvändning.

Dessa inkomster borde vara (i alla fall delvis) reserverade för att finansiera hållbara färdmedel.

I till exempel Amsterdam var den totala inkomsten från betald parkering år 2012 ca.160 miljoner Euro. Ca. 38% av pengarna användes till management och underhåll av parkeringssystemet, 39% gick till den generella stadsbudgeten och 23% användes för att finansiera färdmedel (31% till cykling, 18% till kollektivtrafik, 13% till trafiksäkerhetsförbättring etc.) Detta utgör the Amsterdam Mobility Fund. Andra städer så som Gent, Barcelona, Graz eller Nottingham (med arbetsplatsparkeringsuttaxering) följer ett liknande koncept.



Foto FGM-AMOR

Princip: Tre kraftfulla verktyg för att hantera efterfrågan på parkering är parkeringstider, parkeringsavgift och parkeringstillstånd.

Där efterfrågan på parkering överstiger tillgången kan man istället för att reagera genom att bygga fler parkeringsplatser istället använda verktyg för att prioritera vem som får tillgång till dem. De främsta verktygen är att begränsa parkeringstiden, parkeringsavgiften och ge ut tillstånd (ibland till ett pris) för vissa användare såsom lokalinvånare så att de har företräde till parkeringsplatserna. Det är bäst att börja i områden med hög efterfrågan och med diskreta begränsningar (låga priser, generösa tider) för att öka bifallet till metoderna. Priserna kan höjas senare och tiderna kan minskas.

Taxor beror på policyn och syften/mål?



Foto: ©iStock.com/faberfoto_it

Faktum är att: rätta taxor, priser och lämpliga böter är nyckeln till framgången för parkering som styrmedel.

Långtidsinvestering i parkeringsgarage – privat eller allmän – har i de flesta fall varit en central del av parkeringspolicy i många områden. I teorin så borde avgifter vara välbalanserade – såväl i garagen som på gatorna. Men relationen mellan priser på utanför-gatan och på-gatan parkering är inte lika i olika städer. Vissa städer tillämpar högre på-gatanpriser medan andra har högre utanför-gatanpriser. Generellt högre på-gatanparkeringspriser – jämfört med utanförgatanpriser – skulle kunna leda till lägre sökningstrafik och göra garage mer tävlingsinriktade. Det här är en viktig strategi vid förhandlingar med privata investerare rörande byggnaden av garage.

Se också Argumentet "Reducera parkeringstrafik"



85%
UTNYTTJANDE

Princip: Se till att prioriterade användare enkelt hittar parkeringsplatser

Även om parkeringshantering kan sträva efter att minska det övergripande antalet parkeringsplatser kan det finnas förare som lokalpolitiker vill göra det "enkla" för att parkera. Exempel på sådana är lokalinvånare och/eller shoppare. (I det senare steget av att förändra parkeringspolicyn i vissa städer har tonvikten på parkeringsplatser för shoppare minskat, medan det ses som en stor fråga när frågan om parkeringshantering först tas upp. I många städer förblir det en stor fråga, även om trafiken med shoppare/fritidstrafik också orsakar trafikstockning och föroreningar.)

En tumregel som många parkeringsansvariga följer är att den maximala användningen inte får överskrida 85 % och om den gör det måste priserna ökas. Om man följer 85-procentregeln innebär det att antalet personer som letar efter en parkeringsplats (och den tillhörande trafikstockningen) minimeras. Vissa kommentatorer har påpekat att 85-procentregeln kan leda till överflöd och den bör endast användas med parkering på gatan där tillgången är fast och inte för att beräkna antalet parkeringsplatser för nya byggnader.



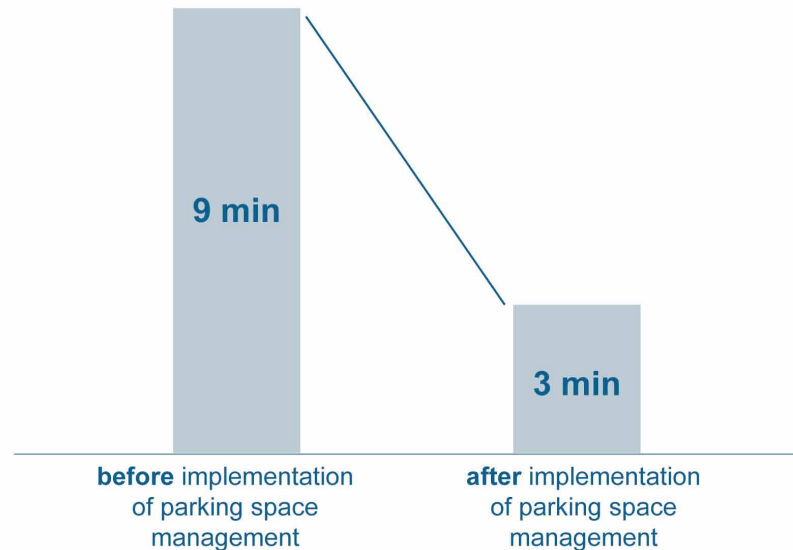
Fotos: Stadt Zürich

Principer: Zürich har en gräns på antalet parkeringsplatser och för varje ny plats i ett parkeringshus måste en parkeringsplats på gatan tas bort

Målet med gränsen är att uppnå en balans mellan att öka fottrafiken och att uppfylla behoven hos företag genom att ordna en kontinuerlig tillgång till parkeringsplatser. Därmed uppnås snabbt en direkt balans: närhelst nya parkeringsplatser utanför gatan byggs sker en motsvarig minskning av antalet parkeringsplatser på gatan. Parkeringsplatserna på gatan används istället för cykelparkering, gångvägar och grönområden.

Medeltid för att hitta en parkeringsplats

Wien, distrikt 6-9



Källa: COST 342, 2005

Faktum är att: parkeringsreglering leder till mindre parkeringssökningstrafik!

Parkeringssskanning (parkeringsökningstrafik) leder inte bara till extra kostnader för bilförare (extra tid och bränsle) – utan också till negativa externa problem för samhället, så som föroreningar (utsläpp?), buller och olyckor. Kodransky and Hermann, 2011, ITDP uppskattar att upp till 50% av trängsel i trafiken orsakas av bilförare som kör runt och letar efter en billig parkeringsplats. Bevis visar att effektiv parkeringsreglering med ekonomiska mekanismer som hanterar parkeringsavgifter på och utanför gatan kan starkt reducera parkeringsskanning.

En utvärdering med hjälp av före-efterstudier i Wiens 6-9 distrikt visar en reduktion i parkeringssökningstrafik från 10 miljoner kilometer per år till 3,3 miljoner kilometer, alltså två tredjedelar. Medan parkeringssökning innan introduktionen av parkeringsreglering 25% av den totala volymen av trafik, så räknas det nu för bara 10%. Den genomsnittliga tiden att hitta en parkeringsplats har reducerats från 9 minuter till knappt 3 minuter i distrikten 6-9 efter implementeringen av parkeringsreglering (COST 342, 2005).

Se även Argumentet "Att hitta rätt balans är vad som leder till framgång!"



Foto: Stadt Freiburg

Princip: Avsätt den nödvändiga marken för ett parkeringshus, men byggd det först när det verkligen behövs baserat på det uppmätta behovet istället för det beräknade behovet. Under tiden kan utrymmet användas för andra syften.

Principen bygger på att förutse det beräknade behovet av parkeringsplatser, samt ha en plan för att hantera det men inte bygga de nya parkeringsplatserna tills nybyggnationen är klar och det faktiska behovet kan uppmätas. Denna metod har följts i Freiburg Vauban: först avsattes marken för ett parkeringshus (vilket inte byggdes), sedan användes utrymmet tillfälligt för en lekplats, och slutligen kunde det faktiska behovet av parkeringsplatser uppmätas och fanns inte vara tillräckligt för att kräva ett nytt parkeringshus. Eftersom marken användes för en lekplats var det dessutom svårare med hänsyn till den allmänna opinionen att göra om den till en parkeringsplats.



Foto FGM-AMOR

Princip: Att verkställa en parkeringspolicy är nödvändigt eftersom parkeringsregler förbättrar parkeringssituationen

Verktygen för parkeringshantering fungerar inte om de inte verkställs. När något som brukade vara gratis för alla blir reglerat och/eller avgiftsbelagt och detta verkställs kommer detta som regel att leda till negativa reaktioner. Hur minimerar man dessa reaktioner? Först och främst innebär regler och deras verkställande att det blir rättvist. Om till exempel böterna höjs för parkerade bilar som blockerar trafik måste man se till att alla har lika stor möjlighet att bli bötfällda om de bryter mot reglerna. Under den första tiden ger man inga böter för den första eller andra överträdelsen utan en varning ges istället. Låt alla veta var och hur pengarna som samlas in spenderas. Träna parkeringsvakterna så att de kan hjälpa personer att parkera och svara på deras frågor, och inte bara bötfälla dem.



Foto FGM-AMOR

Princip: Experimentera med nya sätt att använda parkeringsplatser. Om det inte fungerar kan man alltid gå tillbaka.

Det är ofta svårt för folk att föreställa sig förändringar i gatubilden, vilket innebär att de ofta överreagerar negativt på nya förslag. Detta är särskilt viktigt för personerna som "typiskt" deltar i offentliga konsultationer eller offentligt engagemang.

Parkeringsplatser på gatan kan dock ändras tillfälligt och sedan ändras tillbaka vid behov – och det gör det enkelt för alla att se hur förändringen ofta är något de enkelt kan leva med och till och med tycka om. Rotterdam har använt denna metod på många gator och har tillfälligt gjort om parkeringsplatser till uteserveringar, offentliga utrymmen eller cykelparkeringar för att visa hur det kan fungera och öka bifallet för att senare göra förändringen permanent.



Foto: Hr. Schön

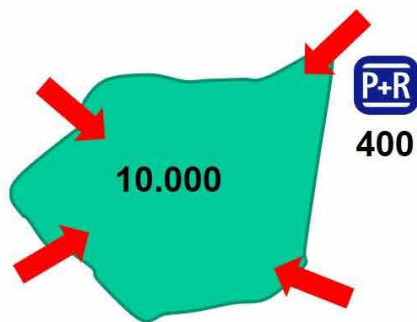
Princip: Delade parkeringsgarage gör att fler väljer hållbara färdmedel

Istället för att alla byggnader har sin egen parkering kan man bygga ett större parkeringshus en bit bort som alla nybyggnationer kan använda.

Det är vanligt att alla nya hus eller lägenhetsbyggnader har sina egna parkeringshus. Ett alternativ till detta som minskar byggkostnaderna, öppnar upp utrymmet runt byggnaderna för grönområden och uppmuntrar fler att använda hållbara färdmedel är att bygga ett enda stort parkeringshus för alla nybyggnationerna, men en bit bort från husen. En pionjär inom denna metod är det välkända området Freiburg Vauban i Tyskland där invånarna kör fram till sina lägenhetsbyggnader för att lasta ur och lasta på sina bilar, men parkerar i ett stort gemensamt parkeringshus cirka 300 meter bort. Det extra avståndet från hemmet till parkeringen uppmuntrar fler att gå, cykla och använda kollektivtrafiken för lokala resor. Dessutom öppnar det upp mark runt husen för trevligare funktioner som lekplatser och kaféer.

Fällan

Fler parkeringsplatser leder till fler bilturer

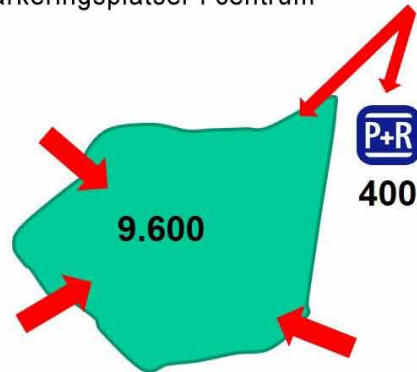


$$10.000 + 400 = 10.400$$

Park & Ride

Stämmer

Det krävs för att minska mängden parkeringsplatser i centrum



$$10.000 - 400 + 400 = 10.000$$

Centralt för Park & Ride

Princip: Park & Ride bör ersätta istället för att läg- gas till parkeringsplatserna i stadskärnan

Park & Ride ses ofta som en universallösning på problem med parkering och används närhelst parkeringshantering införs i stadskärnor. Det finns flera viktiga principer att tänka på om investeringen i P&R ska hjälpa stadens SUMP och för att det ska fungera som det ska (och därmed motivera investeringen och driftkostnaderna):

- » • Nya P&R-platser bör inte läggas till stadens totala antal parkeringsplatser. I sådana fall ökar bara användningen av bilar. Det betyder att 500 nya P&R-platser ska ersätta och inte lägga till 500 platser i staden.
- » • I mindre städer är P&R inte alltid värt det, utan den största efterfrågan kommer från själva staden och gratis parkering på gatan finns bara en kort promenad från stadskärnan så att ingen bryr sig om att parkera i utkanten och ta bussen.
- » • I P&R måste buss, spårvagn och tåg vara attraktiva, billiga och enkla att använda.
- » • Även ett stort P&R-system med, säg, 10 000 platser i en stad med 200 000 invånare kommer bara omfatta en liten del av den totala efterfrågan på färdmedel.

P&R-platser ska helst placeras nära resenärens startpunkt och inte nära målet då detta ger den största minskningen av resesträckan och koldioxidutsläppen, och resenärerna är villigare att byta till kollektivtrafik än om de redan har åkt större delen av vägen.



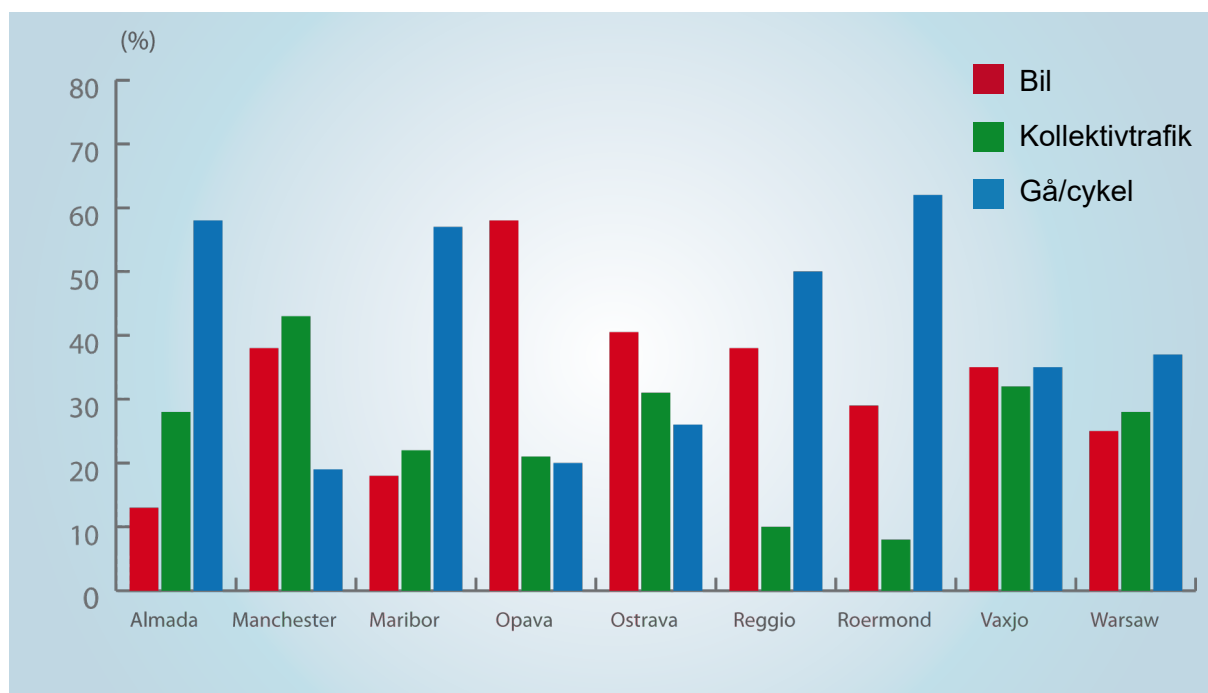
Foto FGM-AMOR

Princip: Andra sätt att använda dyrbara parkeringsplatser för att fria upp andra offentliga utrymmen

Parkeringsplatser är ofta tomma större delen av tiden. Till exempel används sällan parkeringsplatserna vid stormarknader på nätterna, men är praktiskt taget fulla under rusningstid. Andra sätt att använda sådana utrymmen kan minska behovet av parkeringsplatser i andra områden, vilket innebär att de kan användas i andra syften och/eller minska investeringskostnaderna i nya parkeringsplatser utanför gatan. Den belgiska staden Sint Niklaas genomförde delad parkering på en gata kallad Vijfstraten, vilken är en av de viktigaste korridorerna genom stadskärnan. Staden ville skapa separata cykelvägar på Vijfstraten, men det enda sättet att göra detta var att ta bort parkeringsplatserna på gatan som lokalinvånarna använde. Staden ingick ett avtal med en stormarknad på gatan som lät personer bosatta på Vijfstraten parkera på stormmarknadens parkering istället för på gatan. Lokalinvånarnas behov av parkeringsplatser nådde inte sin högsta nivå vid samma tid som shopparna, så det fanns gott om parkeringsplatser för alla.

Sint Niklaas använde också ytterligare en smart metod efter att ha hittat andra sätt att använda offentliga utrymmen för parkering. Lastningszonerna på Stationsstraat används för cykelparkering utanför tiderna när lastning är tillåten.

De genomsnittliga utläggerna per tur multipliceras med färdmedelsandelen multiplicerat med antalet besök per år



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

Fakta: Kunder med bil är inte alltid de bästa kunderna

Ofta gör butiksägare och lokalpolitiker mellan antalet parkeringsplatser för shoppare och de lokala butikernas framgång, men alla bevis visar att verkligheten är mer komplex än så. Shoppare värdesätter utbudet av butiker och shoppingmiljön, och det finns ingen tydlig koppling mellan butikernas framgång och antalet parkeringsplatser eller hur mycket det kostar att parkera. Denna komplexitet återspeglas också i resultaten från undersökningen RESOLVE M&E Tool – Consumers and Retailer Survey (2017 och 2018) (se diagrammet) åtta olika städer i Nord-, Syd-, Öst- och Västeuropa, vilka tydligt visar att i de flesta städer är det inte bilförare som bidrar mest till detaljhandeln. Därför är det viktigt att ge shoppare som inte tar bilen vad de behöver, vilket som regel är en människovänlig shoppingmiljö som inte domineras av trafik. För personer som tar bilen är det viktigt att göra det enkelt för dem att parkera (vilken inte måste vara gratis), vilket innebär att avgifter och tidsgränser behövs så att parkeringsplatserna nära butikerna inte används för långtidsparkering.

Stationerad trafik orsakar också risker!



Foto: Robert Pressl

Faktum är att: parkeringsreglering bidrar till trafiksäkerhet!

På grund av deras fysiska storlek löper barn högre risk för olyckor i korsningar eller på övergångsställen där bilar är parkerade alltför nära – till och med vid låga hastigheter inom bostadsområden med tät parkering på båda sidor av gatan. Parkeringsreglering och speciellt genomdrivningen av regler och lagar bidrar stort till trafiksäkerhet genom tillse bra sikt för fotgängare vid övergångsställen och alla väganvändare vid korsningar. I tätbefolkade urbana områden där gatorna är överanvända av parkerade bilar, till och med brandkåren argumenterar för ett korrekt genomdrivande för att försäkra sig om tillgänglighet vid brand.



Foto FGM-AMOR

Argument: Även om reglerna verkställs på papper genomförs de ofta bara delvis eftersom fel personal får fel jobb.

Verkställandet delas ofta upp mellan olika organisationer. Medan polisen ofta tar hand om parkeringsbrott sköts den avgiftsbelagda parkeringen av offentliga eller privata organisationer. De senare arbetar mestadels effektivt, men polisen har som regel ont om tid och viktigare saker att göra än att jaga felparkerare. En lösning som ofta används i denna situation är att lämna ansvaret för verkställandet till offentliga eller privata organisationer. De övervakar parkeringsbrott och vidarebefordrar dem till polisen som utfärdar de faktiska böterna.

Nästa steg är att helt avkriminalisera parkeringsbrott så att icke-poliser kan verkställa reglerna själva. Den stora fördelen med denna lösning är att inkomsten från de före detta böterna nu går till kommunen istället för staten.

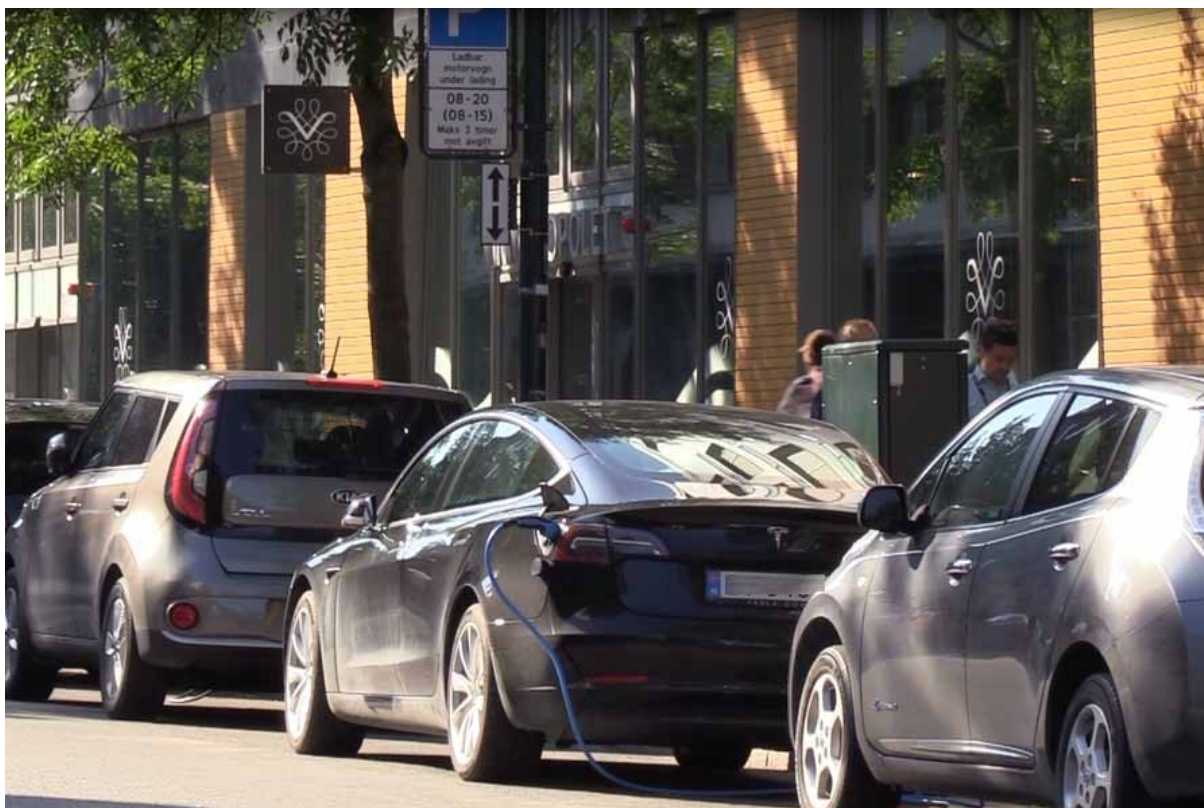


Foto FGM-AMOR

Argument: Att använda det offentliga utrymmet bör aldrig vara avgiftsfritt, inte ens för rena fordon.

Vissa städer ger företräde eller förmåner till förare med utsläppsfria fordon genom att erbjuda parkering med reducerade eller inga avgifter i områden där andra fordon måste betala för att parkera. Men är detta rätt sätt att hantera det begränsade offentliga utrymmet? Elbilar tar fortfarande upp samma utrymme som ett vanligt fordon.

Ett annat exempel på sådan användning av det offentliga utrymmet är att installera laddstationer vid trottoarkanten som sedan reserveras för att parkera och ladda elbilar. Även snabb- och hypersnabbladdare i offentliga utrymmen bör installeras vid vägkanten eller placeras i oanvända områden. Standardladdare bör placeras vid parkeringsplatser utanför gatan.

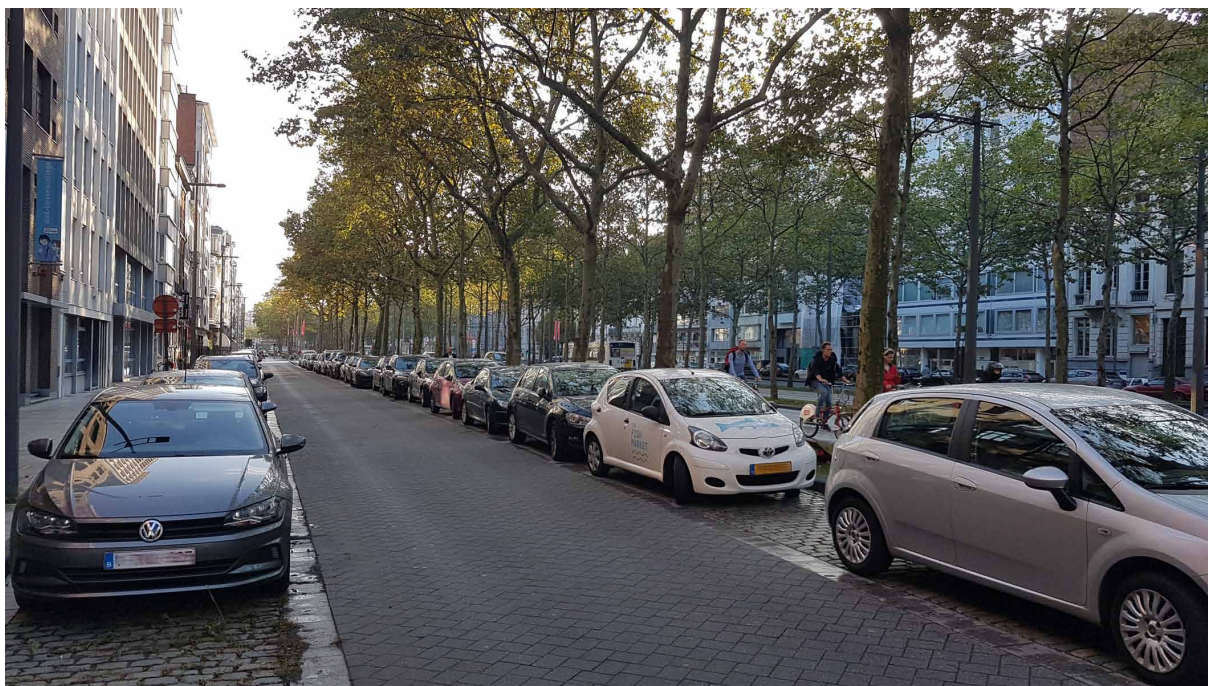


Foto FGM-AMOR

Princip: Sätt mål för parkeringshantering som inte genererar intäkter som det huvudsakliga fokuset för er parkeringspolicy och meddela detta till allmänheten.

Tänk på vilka problem/mål som måste bemötas, till exempel:

- » • vill ni motverka trafikstockning eller minska användningen av parkeringsplatser
- » • vill ni värna om lokalinvånarnas åtkomst till parkeringsplatser
- » • vill ni hjälpa lokala företag/butiker
- » • vill ni undvika dagsparkering för pendlare vill ni att offentliga utrymmen ska vara fria från parkerade bilar och uppmuntra fler att parkera utanför gatan.

Parkeringsavgifter är huvudsakligen ett verktyg för att styra resvanor, hantera utnyttjandet och mättnaden av parkeringsplatser och balansera färdmedelsandelar.



Foto FGM-AMOR

Princip: Standarder varar inte för alltid. Maximala standarder för bilparkering och minimistandarder för cyklar rekommenderas

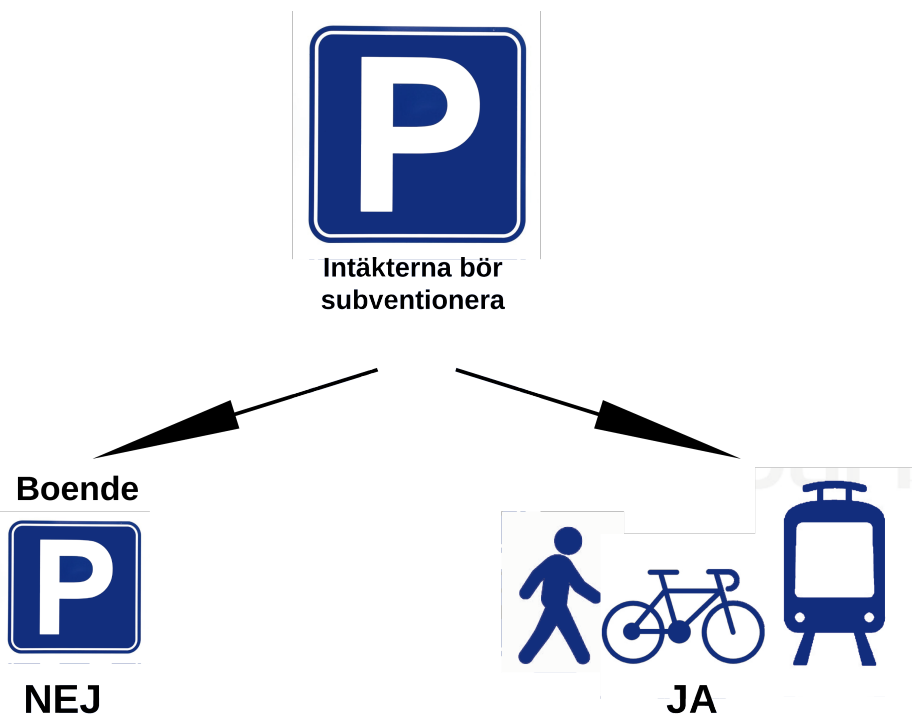
För att underlätta övergången till mindre bilberoende och mer aktiva färdmedel bör städer överväga att införa standarder för traditionell bilparkering OCH för cykelparkering. I enlighet med rekommendationerna från Europeiska cyklistförbundet bör befintliga byggnationer utan cykelparkering förses med sådana.

Detta sker genom att antingen omvandla bilparkeringsplatser till cykelparkering eller genom att ordna parkeringsplatser nära byggnaderna både på och utanför gatan. Tillräckligt med eluttag måste installeras för att ladda elcyklar.

Principer för standarder

- » Använd maximala standarder för bilparkering i största möjliga mån
- » Använd områdesinriktade standarder baserade på olika (SUMP-baserade) åtkomstprofiler för olika stadsdelar (centrum, stadskärnan, utkanterna, tätbebyggelse, medelstora, storstad, företag, bostäder, blandade etc.).
- » Använd minimistandarder för cykelparkering (t.ex. bostäder, shopping), t.ex. 1/sovrums +10 % för specialcyklar i delade cykelparkeringar (t.ex. lägenheter)
- » Kontrollera och ändra standarderna regelbundet enligt föränderliga trafikmönster och delade färdmedelstrender.

Kombinationen av båda standarderna är en modern, lämplig och energieffektiv metod för att påverka resvanor. Nästa steg kan vara att välja en integrerad trafikstandard för nybyggnationer där parkeringen betalar av sig och alternativ till parkering kan förhandlas i syfte att uppnå trafikmål. Den belgiska staden Ghent är ett bra exempel på områdesinriktade standarder. Baserat på stadens parkeringsriktlinjer för cyklar har invånarna nu offentliga cykelparkeringar inom 100 meter från dörren i områden där standarderna har genomförts.



Princip: Boendeparkering bör inte korssubventioneras.

Städer känner ofta att de måste ordna parkeringsplatser åt sina invånare som att det är en plikt snarare än att tillhandahålla en värdefull tjänst. Men värdet för denna tjänst måste betalas för. I många fall försöker dock städerna inte få invånarna att betala tillbaka den fulla kostnaden för dessa förmånliga parkeringsplatser. Istället korssubventionerar de administrativa kostnaderna, underhållskostnaderna och kostnaderna för att verkställa reglerna med hjälp av parkeringsavgifter från övriga. Problemet med denna metod är att den inte får de boende att välja hållbara transportalternativ, särskilt om deras parkeringszon är stor (i vissa små städer omfattar boendes parkeringszoner hela staden, så att de kan köra en kort sträcka och få praktiskt taget gratis parkering på gatan när de kommer fram). Istället kan intäkterna användas effektivare genom att investera dem i incitament till att gå, cykla eller åka kollektivtrafik i enlighet med Push & Pull-principen som används i ledande städer som Amsterdam och Gent.

Idéer tagna från "RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT" (Centre for London 2020).

Parkeringsavgift på arbetsplatsen

från negativ spiral till positiv spiral

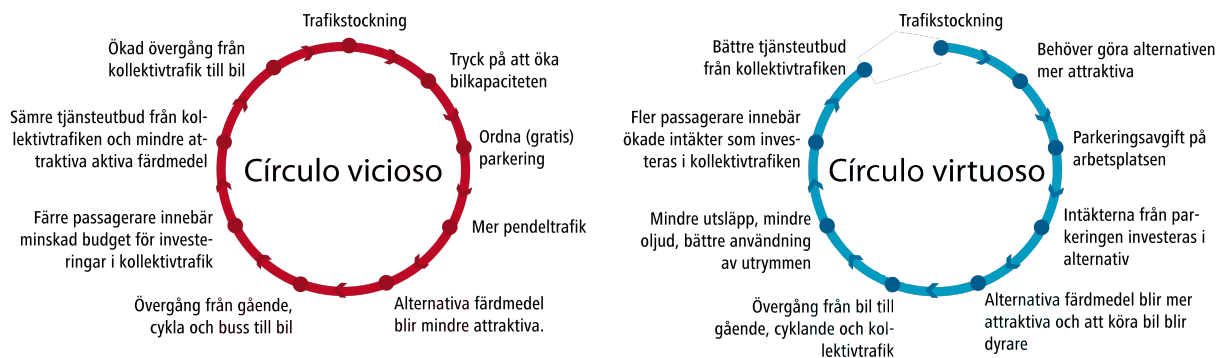


Foto: FGM-AMOR

Princip: personer som väljer att använda gratis parkeringsplatser utanför gatan bör bidra till kostnaden som deras bilar utgör för alla andra

I Storbritannien tillåter lagen att städer tar ut en avgift eller skatt på parkeringsplatser utanför gatan som arbetsgivare tillhandahåller sina anställda. Nottingham har använt sig av denna lag och sedan 2012 har man tagit ut en avgift kallad Workplace Parking Levy (WPL) på alla företag med 10 eller fler anställda som använder parkeringsplatser utanför gatan. Detta beror på att pendlare står för över 70 % av rusningstrafiken i staden, och orsakar trafikstockningskostnader på 160 miljoner GBP (cirka 178 miljoner euro). Arbetsgivaren betalar avgiften och det är upp till dem att överföra kostnaden till sina anställda. Under 2020/21 uppgår avgiften till 424 GBP (cirka 460 euro) per plats. Uppenbarligen påverkas bara personalens val av färdmedel om arbetsgivaren kräver att de betalar hela eller någon del av avgiften, vilket 8 av 10 gör. Loughborough Universitys utvärdering av WPL visar att den har minskat trafikstockningen i Nottingham jämfört med liknande engelska städer, och ekonomin i Nottingham fortsätter att växa lika snabbt eller snabbare än jämförbara engelska städer efter införandet av WP och förbättringar i hållbara alternativa färdmedel. Samtidigt har biltrafiken minskat med 9 % jämfört med 2004. Intäkterna från avgiften används för att finansiera hållbara transportalternativ.

Uppenbarligen är det inte juridiskt möjligt att införa parkeringsavgifter i de flesta EU-medlemsstater. Men detta exempel i England är ett bra argument för förslaget i ditt land eller din region när lagen ska ändras för att låta städer använda parkeringsavgifter som en del av deras SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan).

Uppgifterna tagna från "RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT" (Centre for London 2020)



park4sump.eu



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Ansvaret för innehållet i denna broschyr ligger hos författarna. Det återspeglar inte nödvändigtvis Europeiska Unionens åsikt. Varken byrån eller Europeiska kommissionen är ansvariga för användning som kan komma av informationen i denna broschyr.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Projektet har fått bidrag från EU:s forsknings- och innovati-
onsprogram Horizon 2020 enligt bidragsavtal nr 769072..