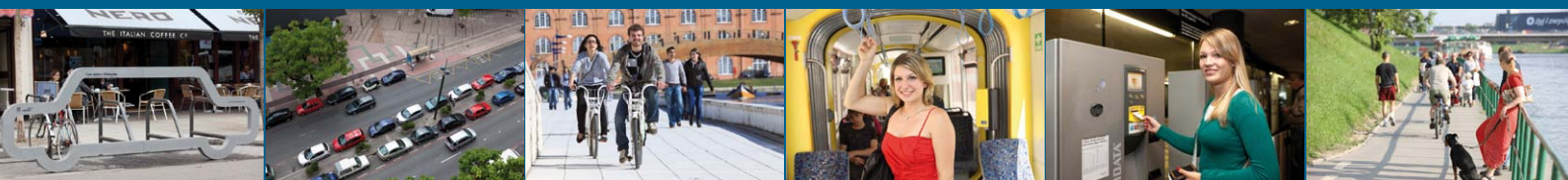




P PUSH & PULL



Hyviä perusteita
pysäköinnin hallinnalle

PUSH&PULL - “Pysäköinnin hallinta ja kannustimet menestyvinä ja todistettuina strategioina energiatehokkaalle kaupunkiliikenteelle”

PUSH&PULL:n päätavoitteet ovat:

- säästää energiaa siirtymällä yksityisautoilusta kestävämpiin liikennemuotoihin,
- auttaa paikallista taloutta rohkaisemalla järkevämpiin ja hallittuihin lähestymistapoihin pysäköinnissä ja auttaa kaupunkeja säästämään välttämällä uusien pysäköintipaikkojen rakentamisesta aiheutuvia kuluja, sekä
- luoda pohjaa niille, jotka haluavat toteuttaa vastaavan järjestelmän ja tarjota heille tarvittavaa osaamista ja apua pysäköintiongelmien lieventämiseen, sekä tarjota poliittisia perusteita niiden tukemiseksi.

Projekti sisältää pysäköinnin hallinnan ja liikkumisen ohjauksen toteuttamisen seitsemässä (7) kaupungissa ja yhdessä (1) yliopistossa. Kaikki toimeenpanijat tulevat luomaan perusrahoitusmallin kestävä liikkuvuuden rahoittamiseksi pysäköinnistä kerättyjen tulojen avulla.

Tämä julkaisu on luotu keräämällä informaatiota olemassa olevista tutkimuksista ja julkaisuista projektikumppaneilta ja kolmansilta osapuolilta, jonka jälkeen tekstejä on uudelleen muotoiltu ja laajennettu. Kutsumme teidät käyttämään ja lainaamaan tämän julkaisun sisältöä. Kun käytätte ja levitätte materiaalia esitteestä, viittaatthän nettisivustollemme push-pull-parking.eu

Tämän esitteen ovat kehittäneet ja kirjottaneet seuraavat henkilöt PUSH&PULL -työyhteisliittymästä: Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch and Marta Carvalho.

Yhteystiedot:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Painos: Tammikuu 2015



Yksityisautojen ollessa käytössä keskimäärin vain tunnin päivässä, on helppo ymmärtää miksi pysäköintiin kannattaa kiinnittää erityistä huomiota. Suurien parkkipaikkojen rakentaminen kohteisiin on kallista ja usein ympäristötujen vastaista. Järkevämpi lähestymistapa on pysäköinnin järjestäminen tehokkaammin – eli pysäköinnin hallinta! On olemassa vain hyvin harvoja kaupunkiympäristön ja liikenteen kehittämismuotoja, jotka voisivat tuoda yhtä mittavia parannuksia elämänlaatuun, käyttäytymismalleihin ja uusiin liikennemuotoihin siirtymiseen, kuin pysäköintitalan hallinta.

Pysäköinnistä käydään kuitenkin vain harvoin järkiperaistä julkista keskustelua. Sen sijaan kansalaisten ja journalistien pelkästään tunneperäinen arvostelu usein estää päättäjiä toteuttamasta kestäväää ja älykästä kaupunkiliikennepoliittikkaa.

Tämä esite tarjoaa tietoa järkevien poliittisten argumenttien luomiseen pysäköintiongelmien lievittämiseksi ja siten kestävä liikenteen tukemiseksi. Sen tulisi vahvistaa poliitikkojen, päättäjien ja kolmansien osapuolten, kuten journalistien, asemaa päätöksentekoprosesseissa, jotka ensisilmäykseltä saattavat olla epäsuosittuja, mutta ovat itse asiassa järkeviä ja kestäviä päätöksiä kadunvarsipysäköinnin ja pysäköintialueiden hallinnasta.

Perustelut ovat muodostettu yhdistelemällä faktoja ja lukuja kuviin/kaavioihin kera helposti ymmärrettävän selostavan tekstin, joka lyhyesti tiivistää pääargumentit. Monimutkaisemmissa yhteyksissä linkkejä tarkempiin kuvauksiin on saatavilla.

PUSH&PULL -projekti pyrkii kehittämään kaupunkiliikkuvuutta Euroopan kaupungeissa pysäköintialueiden hallinnalla, yhdistettynä liikkuvuuden hallinnan toimenpiteisiin. Autoilijoita patistetaan ("push") käyttämään kestävämpää liikennettä maksullisella pysäköinnillä, nostamalla pysäköintimaksuja, vähentämällä tai rajoittamalla pysäköintitarjontaa tai ottamalla käyttöön muita vastaavia toimia. Samanaikaisesti pysäköinnin hallinnasta saatuja tuloja voidaan hyödyntää kestävämpien vaihtoehtojen tukemiseen, eli houkutella ("pull") käyttäjiä suosimaan julkista liikennettä, kävelyä, pyöräilyä tai muita kestäviä liikkumistapoja.

Tämä innovatiivinen lähestymistapa on käytössä useissa Euroopan kaupungeissa, ja sitä voidaan kopioida helposti muihin kaupunkeihin. Mahdollisuus kerätä tällä rahoitusmallilla kaupungeille tuloja, joita voidaan käyttää rohkaisemaan vaihtoehtoisin liikennemuotoihin, on tärkeää etenkin talouskriisin aikana.

Robert Pressl
PUSH&PULL:n koordinaattori

“Patistavien” keinojen vertailu

Pysäköinnin hallinta



- yleisesti hyväksyttävää
- nopea toteuttaa
- vähäiset investoinnit

Tietullit / ruuhkamaksut



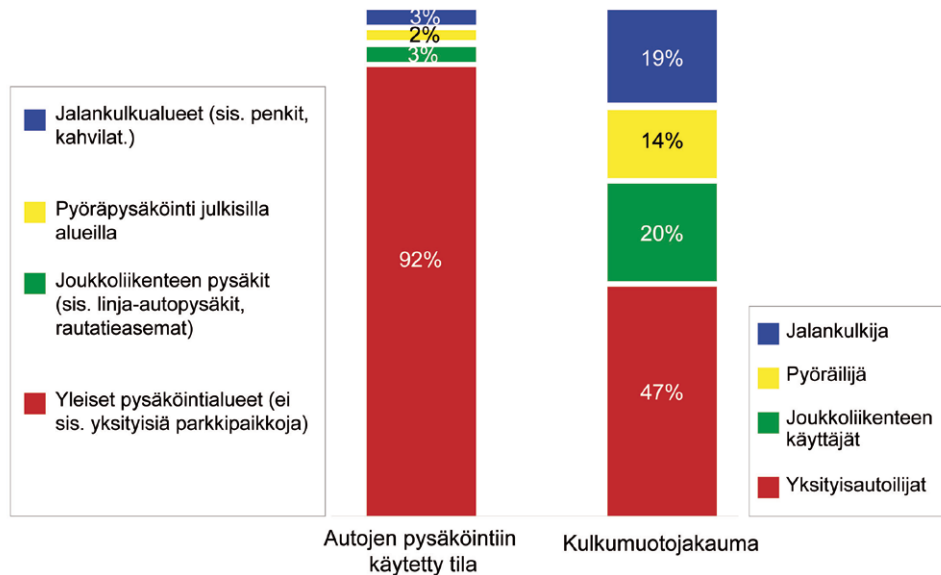
- poliittisesti kiistanalaisia
- toteutus jossain määrin haasteellinen
- suuret investoinnit

Fakta: Pysäköinnin hallinta on avain kaupunkiliikenteen hallintaan.

Käytännössä jokainen automatka päättyy parkkipaikalle. Juuri siksi pysäköintipaikkojen hallinta tarkoittaa yksityisautoilun kysynnän ja ruuhkan hallintaa. Verrattuna muihin yksityisautoilun hallintaan pyrkiviin liikennelinjauksiin, pysäköinnin hallinnalla on kaksi selkeää etua:

- Pysäköinnin hallinta ei yleensä vaadi suuria investointeja, kuten uusia teitä tai julkisen liikenteen lisäystä, ja siten sitä voidaan toteuttaa suhteellisen lyhyessä ajassa.
- Jonkinlaista pysäköinnin hallintaa löytyy lähes kaikista suurimmista Euroopan kaupungeista. Tämän vuoksi pysäköinnin hallinta on julkisesti huomattavasti hyväksyttävämpää kuin uudet keinot hallita yksityisautoilua, kuten esimerkiksi ruuhkamaksujärjestelmät.

Pysäköityjen ajoneuvojen tilankäyttö ja kulkumuotojakauma Grazissa, Itävallassa



Lähde: Austrian Mobility Research 2011 and City of Graz 2013

Fakta: Julkinen tila on arvokasta ja siksi sen käyttämisestä pysäköintiin tulisi periä maksua.

Jokainen parkkipaikka vie 15 - 30 m² tilaa, ja keskiverto autoilija käyttää kahdesta viiteen parkkipaikkaa joka päivä. Tiiviisti asutuissa Euroopan kaupungeissa yhä suurempi joukko ihmisiä on alkanut kyseenalaistaa, onko vähäisen julkisen tilan myöntäminen parkkipaikoille viisasta sosiaalipolitiikkaa, ja onko uusien rakennusten rakentaminen parkkipaikkoja varten hyvä idea (Kodransky and Hermann, TDP, 2011).

Julkinen tila tiheään rakennetuilla alueilla on arvokkaampaa sosiaalisesta, ekonomisesta ja ympäristöllisestä näkökulmasta, jos se käytetään johonkin muuhun kuin ilmaiseen autojen pysäköintiin. Kuten muitakin rajallisia yhteisiä hyödykkeitä, tulisi tätä tilaa hallita hinnoittelulla. Tutkimusten mukaan esimerkiksi viheralueiden tarjoamisella voisi olla suurempi positiivinen vaikutus kaupunkiasunnon arvoon kuin tarjolla olevalla pysäköinnillä. Näin ollen julkista tilaa ei tulisi myöntää ilmaisille parkkipaikoille kaupunkien keskustoissa.

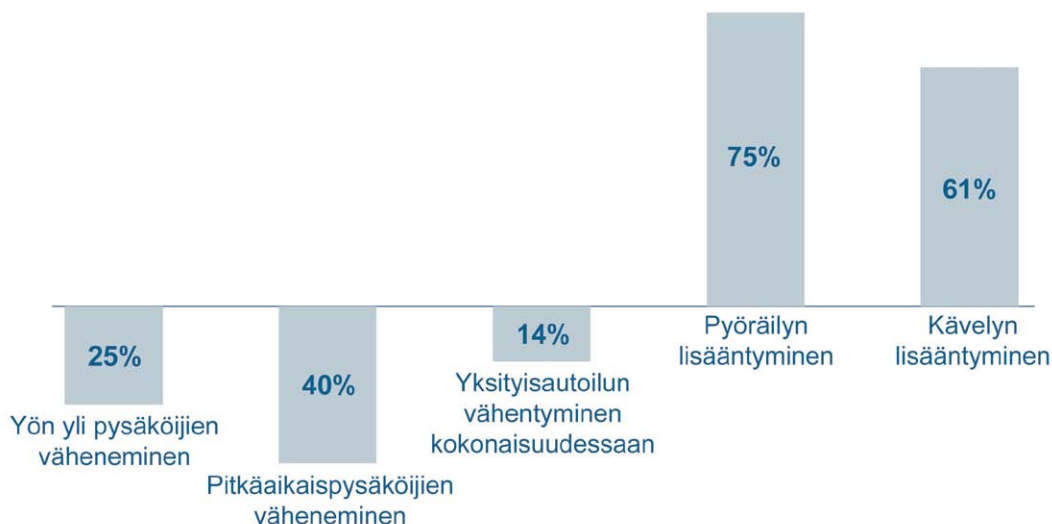
Kyselytutkimuksessa Grazissa, Itävallassa, julkisen tilan käytöstä ajoneuvojen pysäköintiin, ilmeni että 92% julkisesta tilasta on henkilöautojen pysäköintitilana (eikä tämä sisällä yksityistä pysäköintiä eikä autotalleja!). Vain 2% on käytössä pyöräpysäköintitilana, 3% on alueita joita voidaan pitää jalankulkijoille tarkoitettuina (sisältäen penkit, katukahvilat jne.) ja 3% on julkisen liikenteen käytössä (sis. pysäkit ja rautatieasemat).

Tämä kysely kuvaa kuinka uskomattoman suuri etuasema pysäköidyillä autoilla on julkisen tilan käytössä verrattuna muihin liikennemuotoihin.

Katso myös: Case Study on "The Historical Compromise – The parking supply cap in Zurich, Switzerland" at

http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07_push_measures_supplycapzurich.pdf

Aktiivisen pysäköinnin hallinnan tulokset Münchenissä



Lähde: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

Fakta: Pysäköinnin hallinta auttaa tekemään parempia liikennemuotovalintoja, ja siten parantaa elämänlaatua.

Liiallinen tilan varaaminen pysäköintiin johtaa liikenteen ruuhkautumiseen ja heikentää kaikkien osapuolten, jalankulun, pyöräilyn, joukkoliikenteen sekä autoliikenteen sujuvuutta. Huolimatta pysäköintiin käytetyn tilan lisäyksestä kaupungeissa vuosien varrella, liikennemuutokset ovat pahentuneet – mikä todistaa pysäköinnin hallinnan tarpeellisuuden. Tehokkaat pysäköinninhallintastrategiat ovatkin fiksuin keino toimia rajoitettujen tilankäyttömahdollisuuksien ja vähäisen julkisen tilan kanssa.

90-luvun alussa Münchenissä alettiin keskittyä pysäköinnin hallintaan yksityisautoilun vähentämiseksi kaupungin keskustassa. Jo tuolloin ruuhka ja pitkäaikaispysäköinti tunnistettiin erittäin merkittäviksi elämänlaatua heikentäviksi tekijöiksi. Useita menetelmiä otettiin käyttöön, muun muassa kaksi asuinalueita valittiin kokeiluun, jossa pyrittiin vähentämään turhaa ympäriinsä ajoa parkkipaikkaa etsiessä.

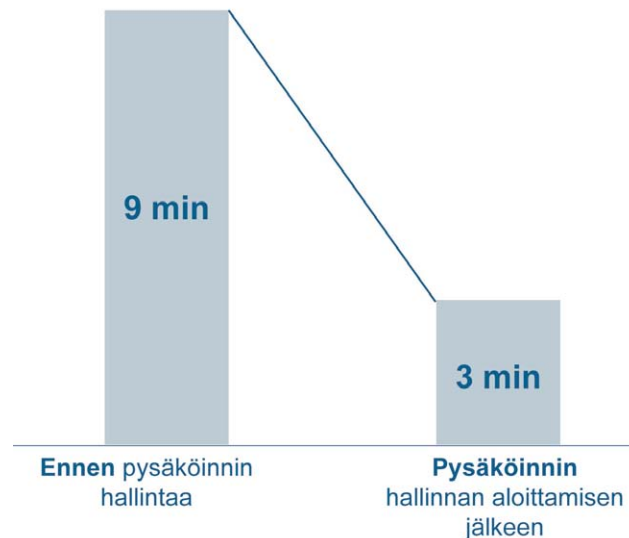
Huolellisen asukas- ja vieraspysäköinnin tutkimisen jälkeen aktiivinen pysäköinnin hallinta otettiin käyttöön. Vuoden päästä tulokset olivat huimaavia: yön yli pysäköinti väheni 25%, pitkäaikaispysäköinti väheni 40% ja kiertely sekä laitton pysäköinti vähenivät lähes olemattomiin. Vuonna 2008, aktiivisen pysäköinnin hallinnan oltua käytössä lähes 10 vuotta, koko kantakaupungin autoliikenne oli vähentynyt 14%, pyöräily lisääntynyt 75% ja kävely 61% (Kodransky and Hermann, ITDP, 2011).

VÄHENNÄ PARKKIPAIKAN ETSIMISESTÄ SYNTYVÄÄ LIIKENNETTÄ!

4

Keskimääräinen aika parkkipaikan löytämiseen

Wien, kaupunginosat 6-9



Lähde: COST 342, 2005

Fakta: Pysäköinnin hallinta vähentää parkkipaikkojen etsimisestä aiheutuvaa liikennettä!

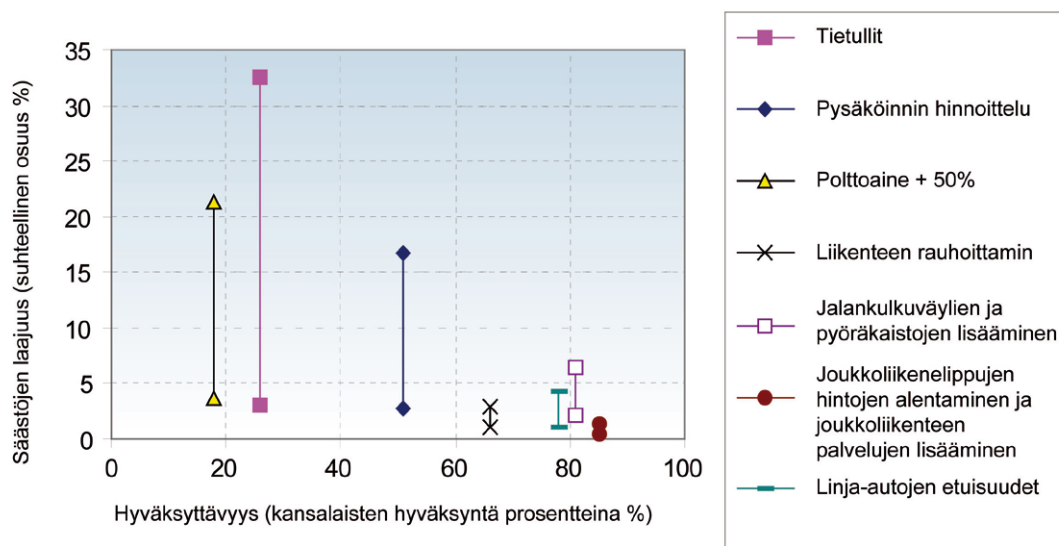
Pysäköintipaikkojen etsimisestä aiheutuva liikenne ei ainoastaan lisää kuluja autoilijoille (kuluva aika ja polttoaine) – vaan sillä on myös negatiivisia vaikutuksia yhteiskunnalle, kuten lisäsaasteet, meteli ja liikennevahingot. Kodransky and Hermann, ITDP, 2011 arvioivat, että 50% liikennemuukista aiheutuu autoilijoiden ajellessa ympäriinsä etsiessään halpaa parkkipaikkaa. Todisteet osoittavat että tehokas pysäköinnin hallinta yhdessä kadunvarsipysäköintimaksujen ja muiden pysäköintimaksujen yhtenäistämisen kanssa vähentää huomattavasti ympäriinsä ajelua pysäköintipaikan löytämiseksi.

Ennen ja jälkeen -arviossa Wienin kaupunginosissa nro 6-9 parkkipaikan etsimisestä johtuva liikenne väheni 10 miljoonasta yksityisautokilometristä 3,3 miljoonaan kilometriin vuodessa, eli vähennystä tuli kaksi kolmasosaa. Pysäköinnin hallinnan aloittamisen jälkeen pysäköintipaikan etsimisen osuus kokonaisliikenteestä on vähentynyt 25 prosentista vain 10 prosenttiin.

Selvityksen mukaan kaupunginosissa 6-9, keskimääräinen aika löytää parkkipaikka väheni noin yhdeksästä (9) minuutista vain kolmeen (3) minuuttiin pysäköinnin hallinnan myötä (COST 342, 2005).

Katso myös argumentti "Striking the right balance is what brings success!" ("Oikean tasapainon löytäminen on tie menestykseen!")

Polttoainesäästöt verrattuna menetelmien yleinen hyväksyttävyys



Lähde: EU-project: PORTAL 2003

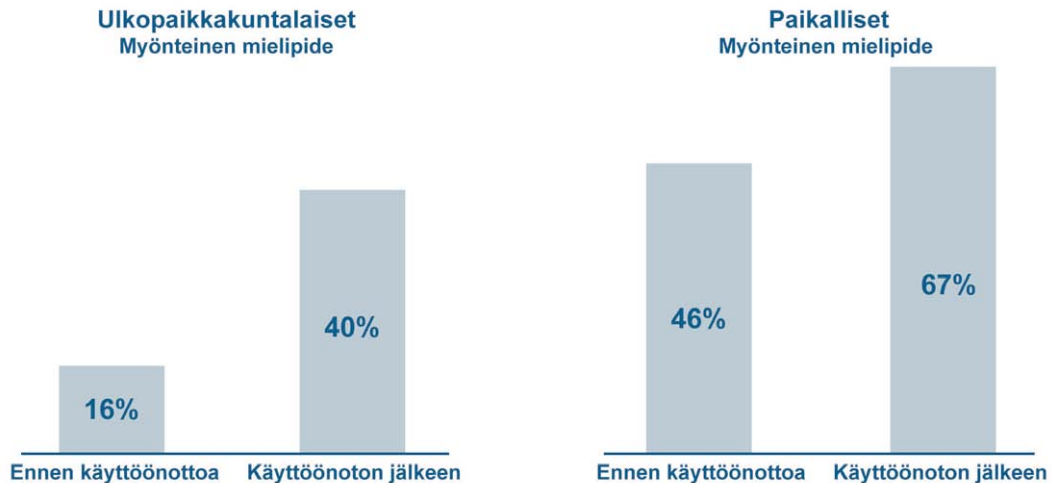
Fakta: Pysäköinnin hallinnalla on hyvä vaikutus–hyväksyntä–suhde!

Maksullisella pysäköinnillä, joka on oleellinen osa pysäköintialueiden hallintaa, on paras vaikutus-hyväksyntä -suhde verrattuna muihin liikenteen energiankulutuksen ja polttoaineen käytön säästöön tähtääviin toimenpiteisiin. Vaikka esimerkiksi polttoainehintojen kaksinkertaistamisella tai tietulleilla / ruuhkamaksuilla on suurempi vaikutus, ei niitä hyväksytä kansalaisten ja sidosryhmien keskuudessa yhtä helposti. Joukkoliikenteen lippuhintojen alentaminen tai nollahinnoittelu hyväksytään erinomaisen hyvin, mutta niiden vaikutus energian säästöön tai yksityisautoilun vähentämiseen on erittäin matala, sillä suurin vaikutus koskisi pyöräilijöitä ja jalankulkijoita, jotka siirtyisivät käyttämään joukkoliikennettä.

Vastaavasti maksullinen pysäköinti on erittäin tehokas ja suhteellisen hyväksyttävä menetelmä. Toinen kysely tällaisten menetelmien vaikutuksista osoitti, että pysäköintimaksujen kaksinkertaistaminen vähensi yksityisautoilua 20%, kun taas saman suuruisen joukkoliikenteen vuorojen lisäyksen ennustettiin vähentävän autoilua vain 1-2% (Kodransky and Hermann, ITDP, 2011).

Pysäköintitilan hallinnan hyväksyntä

Wienissä, kaupunginosissa 6-9



Lähde: COST 342, 2005

Fakta: Ihmiset yleensä valittavat ennen pysäköinnin hallinnan aloittamista, mutta alkuvaiheen vastustus muuttuu kannatukseksi kun he huomaavat vaikutukset!

Pysäköinnin hallinta parantaa elämänlaatua kaupungeissa ja vaikka kansalaiset saattavat valittaa sen suunnitteluvaiheessa, he tulevat pitämään siitä sen ollessa käytössä. Kaupungeissa kuten Amsterdam, Kööpenhamina, München, Lontoo, Gent, Zurich, Strasbourg, Barcelona jne, on pitkä historia pysäköinnin hallinnasta ja asukkaat hyötyvät tästä käytännöstä.

“Näiden uusien pysäköintikäytäntöjen vaikutukset ovat olleet vaikuttavia: elpyneet ja kukoistavat kaupunkien keskustat, merkittävästi vähentynyt automatkojen määrä, vähentyneet ilmansaasteet ja yleisesti parantunut elämänlaatu” (Kodransky and Hermann, ITDP, 2011). Tämä lainaus amerikkalaisten tutkijoiden tekemästä tutkimuksesta Eurooppalaisesta pysäköinnin hallinnasta tiivistää täydellisesti pysäköinnin hallinnan mahdollisuudet parempien kaupunkien luomisessa.

Wienissä tehty tutkimus osoitti erot asenteissa ennen ja jälkeen pysäköinnin hallinnan aloittamisen. Tiivistettynä, hyväksyntä pysäköinnin hallinnan aloittamisen jälkeen oli huomattavasti korkeampi kuin ennen sitä. Ulkopaikkakuntalaisten negatiiviset asenteet laskivat 68 prosentista 54 prosenttiin, kun taas myönteiset mielipiteet nousivat 16 prosentista 40 prosenttiin. Toteuttamisen jälkeen, paikallisten asukkaiden positiiviset asenteet nousivat 67 prosenttiin (aiemmin 46%), ja negatiiviset asenteet laskivat 34 prosentista kolmeen kymmeneen (COST 342, 2005).

Millaisen kaupungin sinä haluat?



Kuvalähde: Gentin kaupunki

Fakta: Pysäköinnin hallinta suojaa Euroopan historiallisia kaupunkeja pysäköityjen autojen tsunamilta.

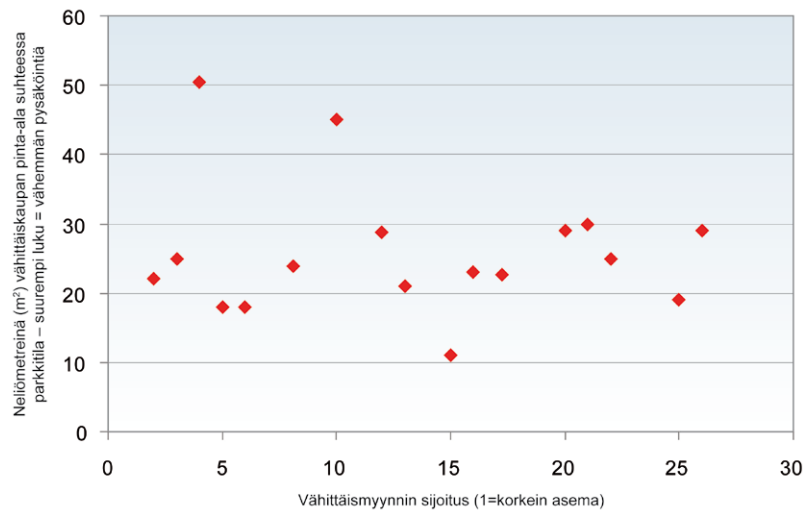
Vanhat kaupungit eivät ole tärkeitä vain turistien houkuttelemisessa, vaan ovat tärkeitä myös paikallisidentiteetille ja kansalaisylpeydelle. Käytännössä yhtäkään tiheään asutuista, vanhoista Euroopan kaupungeista ei ole rakennettu selviämään suurista määrästä pysäköityjä autoja. Kulkurajoitusten lisäksi selkeät säännöt ja pysäköinnin hallinta (kuka saa pysäköidä, missä, milloin ja kuinka paljon) ovat välttämättömiä suojellaksemme historiallisia kaupunkeja tuhoisalta autojen invaasiolta ja jotta vähäistä, laadukasta, julkista kaupunkitilaa käytettäisiin harkitusti.

Osana urbaania muodonmuutostaan, Barcelonan kaupunki pyrki vahvistamaan kaupallisia, taloudellisia ja vapaa-ajanviettoon liittyviä aktiviteetteja keskustassa toteuttamalla julkisen tilan integroitua konseptia.

Kadunvarsipysäköinti väheni 24%:iin ja autoista vapautunut julkisen tilan määrä lisääntyi. Pysäköintipaikkojen vähentämisellä ei ollut vaikutusta turistiaktiviteetteihin, jotka vain lisääntyivät vuosina 2003 – 2007 (27% kasvu majoituspaikkojen kysynnässä, 13% kasvu turisti-/vapaa-ajan aktiviteeteissa, kuten ravintolakäynneissä, matkatoimistoissa jne.)

1990-luvun puolivälissä Gentin kaupunki poisti pysäköinnin kaduilta ja julkisilta paikoilta historiallisessa vanhassa kaupungissaan, luoden sen sijaan 35 hehtaarin laajuisen kävelykatualueen. Vuosina 1999 – 2008 kaupungin väkiluku kääntyi nousuun, investoinnit olivat 20% suuremmat henkilöä kohden kuin alueella keskimääräisesti ja uusien yritysten kasvu oli 25% alueellista keskiarvoa korkeampi. Tämä taloudellinen menestys ei ole seurausta ainoastaan pysäköintitilojen muuttamisesta julkiseen käyttöön ja siitä seuranneista elämänlaadullisista parannuksista, mutta näillä muutoksilla oli oma osansa taloudellisten etujen saavuttamisessa.

Vähittäiskaupan pinta-ala suhteessa parkkialueiden pinta-alaan vähittäismyynnissä, Iso-Britannian kaupunkien keskustat



Lähde: Edinburgh kaupunki, 2005

Fakta: Pysäköinnin hallinta ei pysäytä kaupankäyntiä – se tukee paikallista taloutta.

Houkuttelevassa kaupungissa pysäköinti ei ole niin tärkeää menestyville liikkeille, kuin kauppiaat uskovat. Ihmiset valitsevat ostospaikkansa liikkeiden laadun ja valikoiman, sekä ilmapiirin perusteella. Pysäköinnillä on osuutensa, mutta se ei ole merkittävin tekijä. Tutkimukset osoittavat että parkkipaikkojen määrällä ei ole vaikutusta siihen kuinka menestyvä ostoskeskukseksi on.

Ihmiset jotka kävelevät, pyöräilevät tai käyttävät joukkoliikennettä, käyvät useammin ja useammissa kaupoissa kuin autolla tulevat.

Jos pysäköintiä ei ole rajoitettu, autolla tulevat asiakkaat saattavat kokea parkkipaikan löytämisen vaikeana läheltä määränpäättä. Kun pysäköinnin hallintaa ei ole, kauppojen edessä pysäköivät usein pitkäaikaispysäköijät (usein itse kauppiaat!), sen sijaan että paikat olisivat vapaita asiakkaille. Henley on yksi Iso-Britannian monista kaupungeista joita vaivaa tämä ongelma: ”Olisi alueen paljon parempaa käyttöä, jos pysäköintiä olisi rajoitettu niin, että se olisi vapaa useammille käyttäjille”, ehdottaa kaupunkikeskuksen johtaja koskien pysäköintiä paikallisella kauppakadulla (Henley Standard, 2013).

Jalankulkuväylien laatu pysäköintihallien ja ostosalueiden välillä



Kuvalähde: Harry Schiffer - Eltis

Fakta: Käyttäjäystävälliset pysäköintialueet kävelyetäisyydellä pääkohteista ovat hyväksyttäviä!

Alati kasvava autojen määrä Euroopan kaupungeissa synnyttää mielikuvan siitä, ettei pysäköintitilaa voi ikinä olla tarpeeksi. Ihmiset haluaisivat pysäköidä kauppojen eteen. Jotta tasapaino pysäköintitarpeen ja ostosalueilla saatavilla olevan tilan suhteen voitaisiin saavuttaa, on tehokkain avain järkevä kävelyetäisyys pysäköintialueille. Tutkimukset osoittavat, että hyvin suunnitellut kävelyreitit parkkihalleista keskustoihin hyväksytään parhaiten. Siispä haasteena onkin vaikuttaa autoilijoiden ”päänsisäiseen karttaan”, sillä he lähestulkoon aina yliarvioivat kävelymatkan ja -ajan parkkipaikalta lopulliseen kohteeseensa. Kartat ja viitoitus auttavat.

Kööpenhamina on hyvä esimerkki kaupungista, joka on vähentänyt parkkipaikkoja sisäkaupungissa satamäärin, ja samaan aikaan investoinut laadukkaaseen jalankulkuverkkoon ja pyöräteihin.

Yhtiön pienen kiinteistön järkevä käyttö



Kuvalähde: FGM-AMOR

Fakta: Pysäköinnin hallinta ei pysäytä yritysten investointeja kaupunkiin!

Amsterdamin kaupunki on vähentänyt parkkipaikkojen määrää keskustassa 90-luvulta asti ja siellä kadunvarsipysäköinnin maksujen taso on yksi Euroopan korkeimmista. Tästä huolimatta Amsterdam on silti Euroopan johtavien yritysten toimitusjohtajien mukaan yksi parhaista paikoista tehdä liiketoimintaa (Cushman & Wakefield, 2012).

Alankomaiden Talousministeriön tilaamassa liiketoimintailmapiirikyselyssä Alankomaiden 30 suurimmassa kaupungissa ei löytynyt mitään todisteita siitä, että yksikään yritys olisi muuttanut pysäköintitilan puutteen vuoksi (Ecorys, 2005).

Oxfordin kaupunki Englannissa kielsi uusien rakennusten rakentamisen pysäköintiä varten sen keskustassa 1973. Kaupunki on pysynyt taloudellisesti hyvin menestyvänä (Oxfordshire County Council, 2005).

Investoinnit pyöräparkkeihin, jotka käyttävät entisten autoparkkien tilaa, palvelevat paljon suurempaa määrää työntekijöitä samalla tai pienemmällä tilankäytöllä. Tämä on yrityksen omistaman kiinteistön pienen tontin järkevää hyödyntämistä.

Katso myös tutkimus Nottinghamin työpaikkamaksusta:

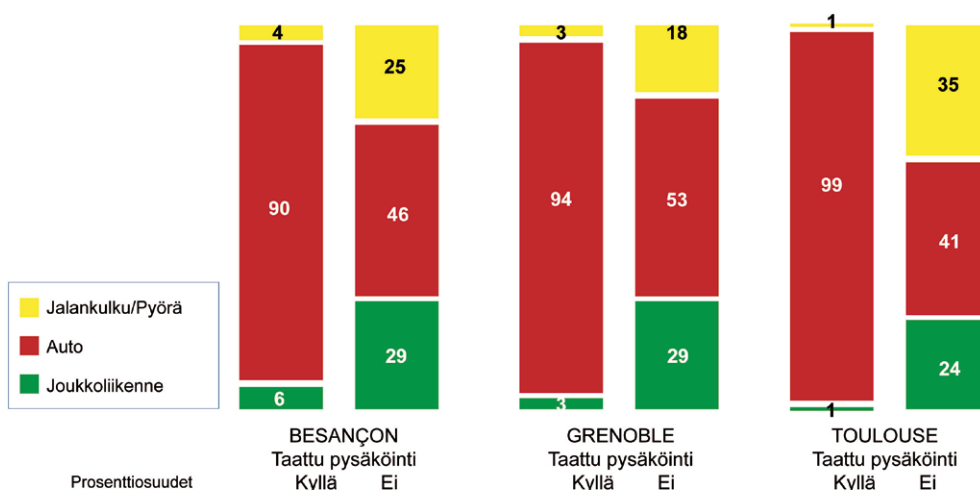
http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf

Katso myös tutkimus pysäköinnin hallintajärjestelmästä Grazin Teknisessä yliopistossa:

http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf

Vaikuta työmatkaliikenteeseen!

Työntekijät, joilla on taattu pysäköintimahdollisuus
Ranskassa tai ne joilla sitä ei ole



Lähde: Citadins face à l'automobilité – a compared analysis of the local communities of Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Geneva and Lausanne, 1998.

Fakta: Taatut pysäköintipaikat työpaikoilla vaikuttavat merkittävästi liikennemuodon valintaan.

Kulkeutavasta päätettäessä matkan alkupisteessä – useimmiten kotona – on pysäköintitilan saatavuus perillä merkittävä päätökseen vaikuttava tekijä. Esimerkiksi varma parkkipaikka suoraan työpaikalla on kriittinen tekijä, joka saa työntekijät valitsemaan auton käytön työmatkalleen. Kyselyt eri kaupungeissa Ranskassa ja Sveitsissä osoittavat, että työntekijät, joilla on taattu parkkipaikka työpaikalla, käyttävät autoa työmatkallaan huomattavasti enemmän kuin ne kenellä ei paikkaa ole, tai ne, joilla on rajoitettu pysäköintimahdollisuus.

Ilmaisen pysäköinnin rajoittaminen tai vain maksullisten parkkipaikkojen tarjoaminen tai mikä tahansa muu pysäköinnin hallinnan metodi vaikuttaa huomattavasti autoilijoiden matkustuskäytäntöihin.

Pysäköidyt kulkuvälineet aiheuttavat riskejä!



Kuvalähde: Robert Pressl

Fakta: Pysäköinnin hallinta parantaa tieturvallisuutta!

Pienen fyysisen kokonsa vuoksi lapset ovat suuremmassa onnettomuusriskissä risteyksissä ja suojateillä, missä autot on pysäköity liian lähelle. Näin on jopa matalien nopeuksien asuinalueilla, kaduilla jonka molemmiin puolin on pysäköity autoja tiheään.

Pysäköinnin hallinta ja etenkin sääntöjen ja lakien toimeenpano parantavat huomattavasti liikenneturvallisuutta, mahdollistamalla hyvän näkyvyyden jalankulkijoille tienylityksissä ja kaikille liikkujille risteyksissä. Tiheään asutuissa vuosisadan vaihteen naapurustoissa, joissa kadut ovat pysäköityjen autojen ”liikakäytössä”, jopa palokunta kannattaa pakotteita, jotta tulipalokohteisiin varmistettaisiin pääsy.

Pysäköintirikkomukset eivät ole mitättömiä rikoksia!



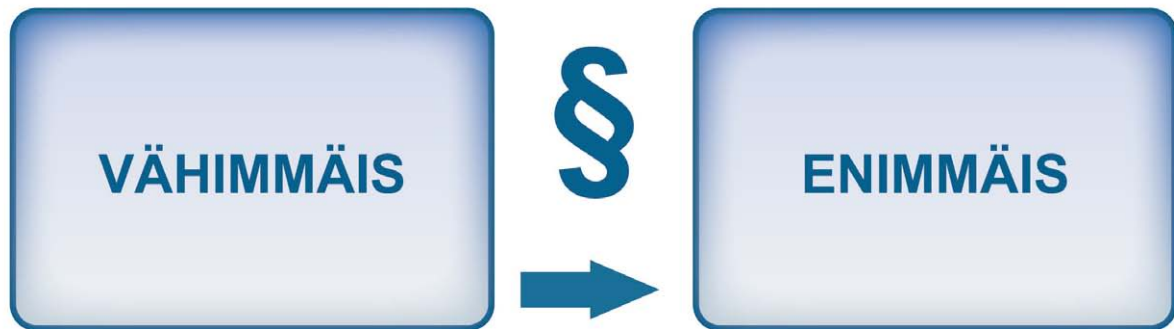
Kuvalähde: Foto Wolf

Fakta: Pysäköintirikkomusten valvominen on tarpeellista – ei autoilijoiden kiusaamista.

Säännösten valvominen virkailijoiden (mikä lisää työpaikkoja) tai kameroiden avulla on oleellista harkitsemattoman ja vaarallisen pysäköinnin välttämiseksi ja pysäköinnin hallinnan toimivuuden varmistamiseksi. Muiden kulkuvälineiden, kuten hätäkulkuneuvojen ja jakeluautojen käyttäjät, sekä pyöräilijät ja liikuntaesteiset, pyörätooleja tai rollaattoreita käyttävät, sekä äidit lastenvaunujen kanssa hyötyvät. Toimet yhteiskunnan suojaamiseksi pysäköintirikkomuksilta ovat yleisesti hyväksytyjä. Fyysisten esteiden (kuten tolppien) asettaminen kaduille pysäköintirikkomusten estämiseksi on vasta toiseksi paras vaihtoehto, sillä se on julkisen tilan tuhlausta. Lisäksi silloin kun esteitä ei ole, paikallisessa kulttuurissa saattaa muodostua olettaamus, että ”kun esteitä ei ole, on paikka vapaa pysäköinnille”.

Pysäköinninvalvonta on välttämätöntä, jotta voidaan taata autoilijoiden noudattavan kuntien asettamia pysäköintisäännöksiä. Aiemmin tämä oli poliisin tehtävä, mutta kokemus on osoittanut että parempia tuloksia saadaan käyttämällä ulkopuolisia yrityksiä pysäköinninvalvontaan, toteutettiin valvonta sitten katuja kiertävillä pysäköinninvalvojilla tai teknisemmillä ratkaisuilla, kuten rekisterikilpien tunnistamisella.

Pysäköintistandardit



Fakta: Pysäköintistandardeilla voi olla positiivinen vaikutus asumiseen ja muihin kiinteistöprojekteihin.

Hyvin usein parkkipaikan rakentamisen kulut parkkihalliin tai maan alle voivat olla 20,000-40,000€. Useissa kaupunkikehityshankkeissa pysäköinnillä on tärkeä rooli, etenkin taloudellisesta näkökulmasta. Pysäköintivaatimukset – ts. pysäköintistandardit tai pysäköintinormit – ovat perustavanlaatuinen kysymys kiinteistöille ja oleellinen tekijä varmistamaan yhteys kaupunkiympäristön uusiutumisen ja kestävän liikkumisen välillä. vähimmäisstandardeit tulisi korvata enimmäisstandardeilla, etenkin alueilla joissa on tehokkaasti kontrolloitua kadunvarsipysäköintiä.

Pysäköintistandardien pitäisi olla suhteutettu alueen saavutettavuuteen vähintäänkin joukkoliikenteellä. Jos alueella on hyvät julkisen liikenteen palvelut, harvempien tarvitsee käyttää alueella autoa. Vähimmäispysäköintivaatimukset voidaan myös poistaa täysin jotta saadaan stimuloitua kestävä kasvua, kuten hiljattain Sao Paulossa (ITDP, 2014) tai useampia vuosia sitten Amsterdamissa, Zürichissä, joissain osissa Pariisia ja useissa osissa Iso Britanniaa.

Hinnoittelu perustuu käytäntöihin ja päämääriin



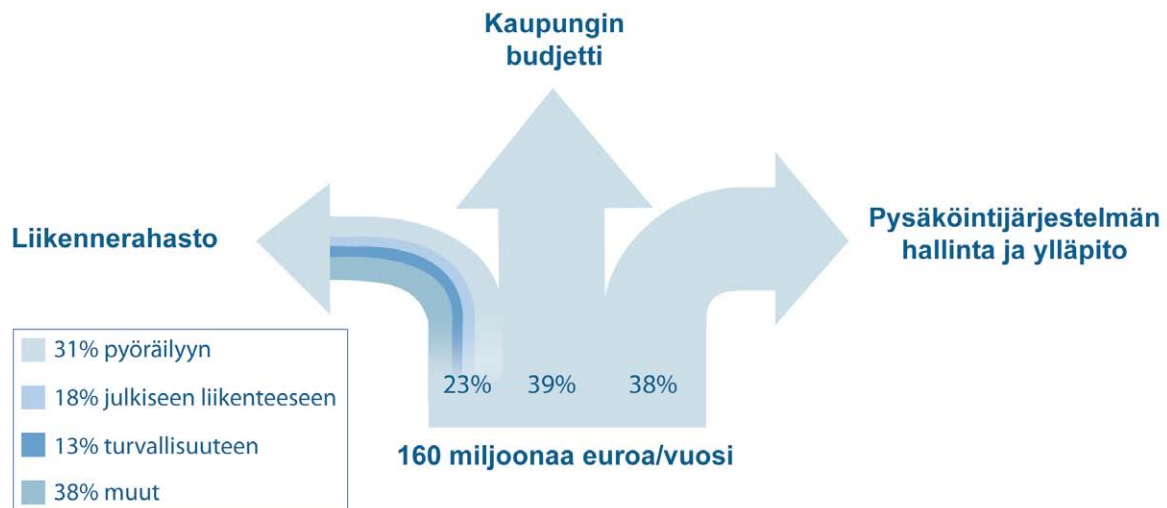
Kuvalähde: ©iStock.com/faberfoto_it

Fakta: Oikea hinnoittelu ja asianmukaiset virhemaksut ovat avain pysäköinnin hallinnan menestykseen.

Pitkäaikaiset investoinnit parkkihalleihin, yksityisiin tai julkisiin, ovat useilla alueilla olleet pysäköintipolitiikan ytimessä. Teoriassa hintojen tulisi olla hyvässä tasapainossa halleissa ja katujen varsilla. Mutta kadunvarsipysäköinnin ja muun pysäköinnin hintasuhde ei ole sama eri kaupungeissa. Joissakin kaupungeissa kadunvarsipysäköinnin hinnat ovat korkeammat, toisissa kaupungeissa pysäköintialueilla. Yleisesti ottaen, korkeammat kadunvarsipysäköinnin hinnat – verrattuna muihin parkkipaikkoihin – saattaisivat johtaa vähäisempään pysäköinninhakuliikenteeseen ja tehdä parkkihalleista kilpailukykyisempiä. Tämä on tärkeä strategia yksityisten sijoittajien kanssa neuvoteltaessa parkkihallien rakentamisesta.

Katso myös argumentti “Vähennä parkkipaikan etisimisestä syntyävää liikennettä!”.

Pysäköintimaksujen hyödyntäminen Amsterdamsissa



Lähde: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Fakta: Pysäköinnin hallinnasta saatavia kunnallisia tuloja voidaan käyttää kestävän liikkumisen edistämiseen!

Hyvin usein kaupunkien budjetit ovat suurelta osin riippuvaisia valtionhallinnon päätöksistä. Viime vuosina näihin budjetteihin on tehty leikkauksia lähes kaikkialla. Kiinteistöverot ovat monissa kaupungeissa paikallisen verokertymän päälähde. Muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta kiinteistöjen arvot ovat laskeneet joka puolella Eurooppaa, vähentäen myös verotuloja. Pysäköinnin hallinta, tai vielä parempana PUSH&PULL -lähestymistapa, voi kasvattaa julkisen talouden tuloja asukkaiden taloudellista painetta kasvattamatta, ja se mahdollisesti jopa laskee niitä, ja samanaikaisesti parantaa vaihtoehtoja auton käytölle. Nämä tuotot pitäisi (ainakin osittain) korvamerkitä kestävän liikenteen toimenpiteiden rahoittamiseen.

Esimerkiksi Amsterdamsissa bruttotulo maksullisesta pysäköinnistä vuonna 2012 oli noin 160 miljoonaa euroa. Noin 38% tästä rahasta käytettiin pysäköintijärjestelmän hallintaan ja ylläpitoon, 39% meni yleiseen kaupungin budjettiin, ja 23% käytettiin liikkumisen ohjaukseen (31% pyöräilyyn, 18% joukkoliikenteelle, 13% turvallisuuden parantamiseen jne.) Tämä muodostaa Amsterdamin liikennerahaston. Muut kaupungit, kuten Gent, Barcelona, Graz tai Nottingham (työpaikkapysäköintimaksun kanssa) seuraavat esimerkkiä.

Lisätietoja PUSH&PULL -projektista on saatavilla täältä:www.push-pull-parking.eu



Älykäs energiahuolto Euroopassa
-ohjelmasta rahoitettavat hankkeet

Kirjoittajat ovat yksin vastuussa tämän julkaisun sisällöstä. Se ei välttämättä vastaa Euroopan unionin mielipidettä. EASME ja Euroopan komissio eivät ole vastuussa siitä, miten siinä olevaa tietoa käytetään.