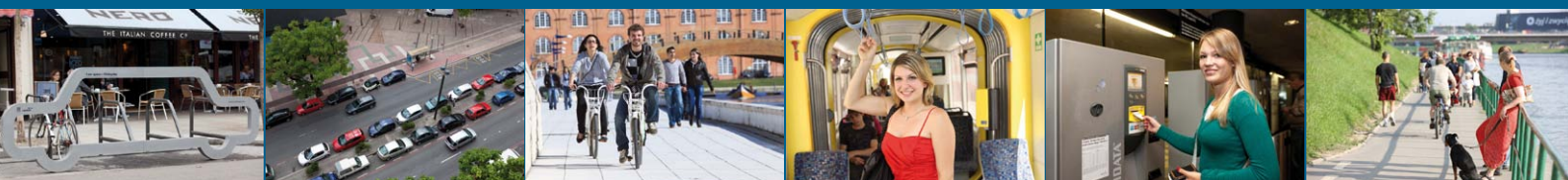




P PUSH & PULL



16

Bra anledningar
till parkeringsstrategier
och parkeringsreglering

PUSH&PULL - “Parkeringsstrategier och stimulansåtgärder – ett framgångsrikt koncept för energieffektiva urbana transporter”

Huvudmålsättningarna för **PUSH&PULL** är att:

- Spara energi genom att minska bilanvändning och öka resandet med hållbara färdssätt
- Hjälpa lokala ekonomier genom att främja en mer rationell och skött inställning till parkering och hjälpa städer att spara pengar genom att undvika kostnaderna av att bygga fler parkeringsplatser och;
- Bistå andra som vill implementera ett liknande system med nödvändig kunskap för att lösa parkeringsproblem och politiska argument för att stödja detta.

I projektet ingår implementering av parkerings- och mobilitetsstrategier i 7 städer och på ett universitet. Alla implementeringspartners ska tillämpa den centrala investeringsidén att använda pengarna från parkeringsintäkter för att finansiera hållbar mobilitet.

Den här publikationen utvecklades genom att samla information från befintliga studier och publikationer av projektpartners och andra, sedan omformulera texter och lägga till extra text.

Ni får gärna använda och kopiera material från denna broschyr. När ni använder och sprider material från broschyren så ber vi er att hänvisa till hemsidan push-pull-parking.eu

Den här broschyren är tillverkad och skriven av följande personer från **PUSH&PULL** konsortiet. Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch and Marta Carvalho.

Kontaktuppgifter:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Upplaga: January 2015



Eftersom privatbilar i snitt bara används en timme per dag är det lätt att förstå varför parkerade fordon behöver ges speciell uppmärksamhet. Men konstruktionen av stora parkeringsplatser vid destinationer är dyrt och ofta omiljövänliga. Den smartare lösningen är att hantera parkering på ett mer effektivt sätt-parkeringsstrategier! Det finns väldigt få områden inom urban utveckling och transport som skulle kunna leda till så många fördelar för livskvalitet, beteendeförändring och en mer hållbar färdmedelsfördelning än parkerings-management.

Men parkering diskuteras sällan rationellt i offentliga debatter. Det är mycket oftare uteslutande en känslomässig bedömning av invånare och journalister vilket hindrar beslutsfattare från att införa en intelligent och hållbar urban transportpolicy.

Den här broschyren presenterar kunskapen som behövs för att bygga politiska argument för att hjälpa lösa parkeringsproblem och genom att göra det, stödja hållbara transporter. Den kan

stärka positionen av politiker, beslutsfattare och multiplikatorer som journalister i processen av att ta beslut som är i början opopulära, men som är faktiskt rationella och hållbara, att hantera parkering i deras stad.

Varje argument visas i samma format: fakta och figurer presenteras med bilder/diagram och en förklarande text som är lättförstådd och snabbt sammanfattar huvudargumenten. Det finns också länkar till en mer detaljerad version av varje argument.

PUSH&PULL-projektets syfte är att förbättra urban mobilitet i Europeiska städer genom parkeringsstrategier i kombination med mobilitetsmanagement. Genom att introducera betald parkering, höja parkeringsavgifter, reducerade parkeringsmöjligheter eller liknande sätt, kommer bilförare bli "drivna" att använda mer hållbara transportsätt. Samtidigt kan inkomsten från parkeringsreglering användas för att främja andra alternativ, och därmed locka bilförare till att åka kollektivt, gå, cykla eller välja andra miljövänliga transportsätt.

Den här inställningen, som är innovativ i flera städer i Europa, också har hög potential för överförbarhet till andra städer. Potentialen i att höja intäkterna för städer från en sådan kärnfinansieringsmekanism-intäkter som kan användas för att finansiera åtgärder för att uppmuntra alternativa transportmedel-är viktigt, speciellt i en tid av ekonomisk kris.

Robert Pressl

Coordinator för **PUSH&PULL**

1 HANTERA URBAN MOBILITET!

Jämförelse av tvingande “push” åtgärder

Parkering som styrmedel



- mycket accepterad
- snabb att implementera
- liten investering

Trängselskatt



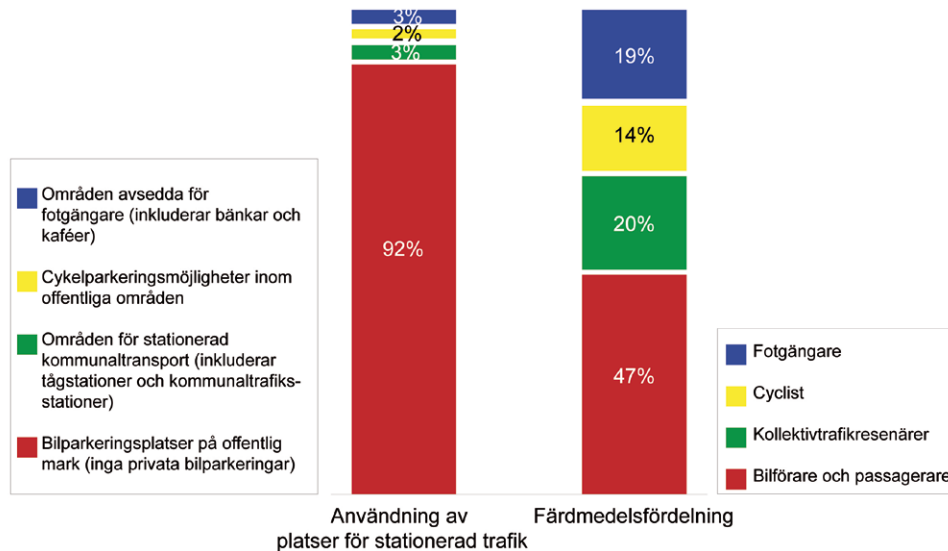
- politiskt kontroversiellt
- ta längre att implementera
- hög investering

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.

Användning av offentliga platser för parkerade fordon och färdmedelsfördelning i Graz, Österrike



Källa: Austrian Mobility Research 2011 and City of Graz 2013

Faktum är att: offentliga platser är högt värderade och bör därför betalas för om de användas som parkering.

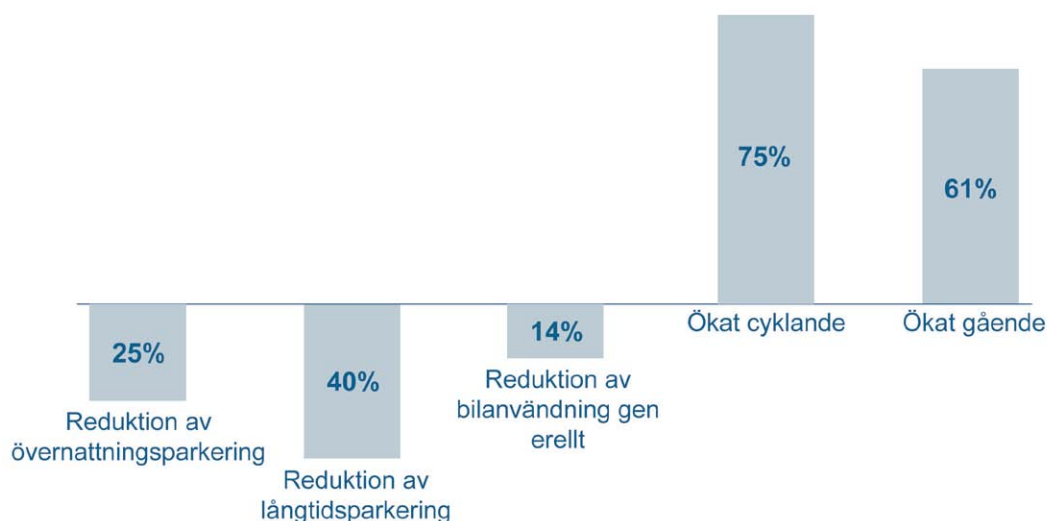
Varje parkeringsplats tar upp från 15 m² till 30 m², och en bilförare använder i snitt 2 till 5 olika parkeringsplatser varje dag. I täta Europeiska städer började ett växande antal medborgare ifrågasätta om dedikation av otillräckliga offentliga platser till bilparkering var ett smart socialt beslut och om det var en bra ide att uppmuntra entreprenörer att bygga parkeringsplatser vid nya byggnad (Kodransky and Hermann, 2011, ITDP).

Offentliga platser i tätbebyggda områden har ett högre värde från ett socialt, ekonomiskt och miljöperspektiv om de används för något annat än för att parkera bilar gratis. Som många andra sällsynta gemensamma ägodelar så ska offentliga platser hanteras via pris. Forskning har visat att till exempel förse en plats med grönska kan ha en större positiv effekt när det gäller värdet på ett hus än parkeringsmöjligheter kan ha. Så generellt så borde ingen offentlig plats få användas för gratisparkerade bilar i städens centrum.

En undersökning i Graz i Österrike angående användningen av offentliga platser som används för parkerade fordon visade att 92% används till parkering av bilar (privat parkering och garage är inte inkluderade!). Bara 2% används till cykelparkering, 3% är områden som kan användas av fotgängare (detta inkluderar bänkar, kaféer etc.) och 3% är dedikerad till kommunaltrafik (vilket inkluderar tågstationer och kommunaltrafikstationer). Den här undersökningen visar att offentliga platser till största delen används till bilparkering utan relation till den faktiska fördelningen av transportmedel.

Läs också: 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

Resultat av parkeringsstrategier i München



Källa: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

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

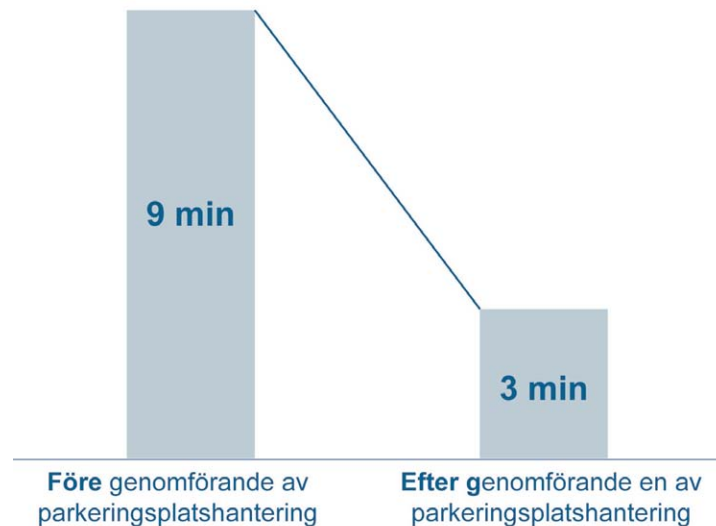
En policy av att bygga mycket parkering bidrar till trängsel och hindrar tillgänglighet för alla: fotgängare, cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilförare. Trots tillgången av extra parkeringsmöjlighet i städer genom åren så har trängseln ökat vilket tydligt visar behovet av parkering som styrmedel.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

I början av nittioalet 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).

Medeltid för att hitta en parkeringsplats

Wien, distrikt 6-9



Källa: COST 342, 2005

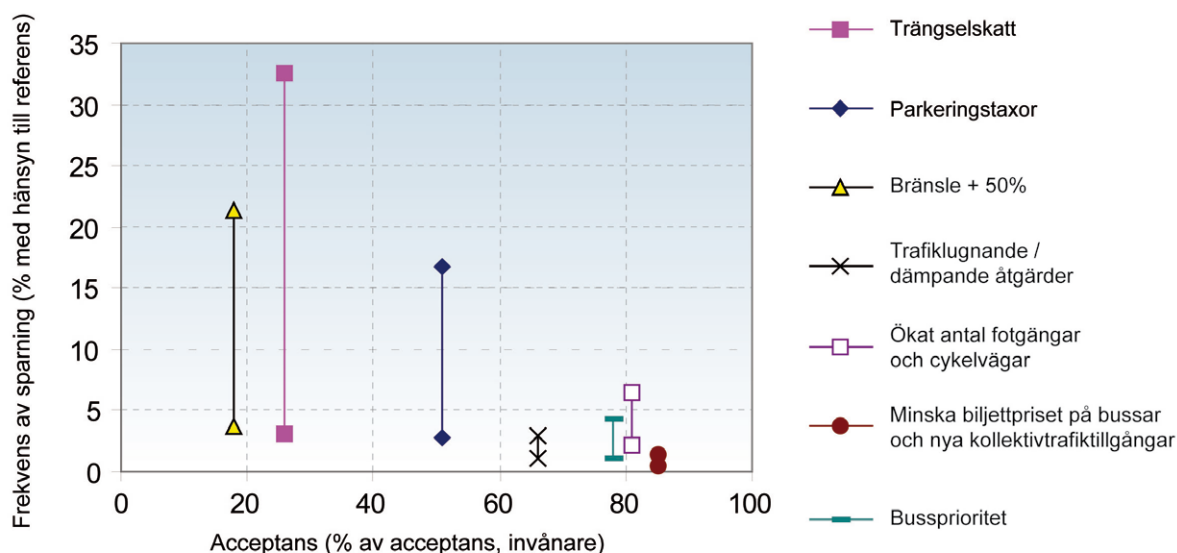
Faktum är att: parkeringsreglering leder till mindre parkeringssökningstrafik!

Parkeringsskanning (parkeringssökningstrafik) 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!"

Bränslesparing vs. allmän acceptans av åtgärder



Källa: EU-project: PORTAL 2003

Faktum är att: parkeringsreglering har en bra effekt / acceptans-kvot!

Betald parkering – en viktig komponent för parkeringsreglering – har den bästa effekt/acceptans-kvoten i jämförelse med en rad olika åtgärder för att reducera transportenergi och att spara bränsle.

Fastän, till exempel, en fördubbling av bränslepriser eller trängselskatt har större inverkan har de också begränsad acceptans bland invånare och intressenter. Reducerad eller till och med noll taxor på kollektivtrafik är såklart till stor del accepterade men deras effekt på energibesparing eller reducerad bilanvändning är väldigt låg eftersom deras största effekt skulle bli att förmå cyklisterna och fotgängarna att åka kollektivt.

I jämförelse så är betald parkering mycket mer effektiv och måttligt accepterad.

Effekten av dessa åtgärder visar att fördubbla parkeringskostnaden reducerar bilanvändningen med 20% medan en liknande ökning av kollektivtrafikens turtäthet förutsågs att bara sänka bilanvändning med bara 1-2% (Kodransky and Hermann, 2011, ITDP).

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, Zürich, 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).

Hur vill du ha din stad?



Fotokälla: City of Gent

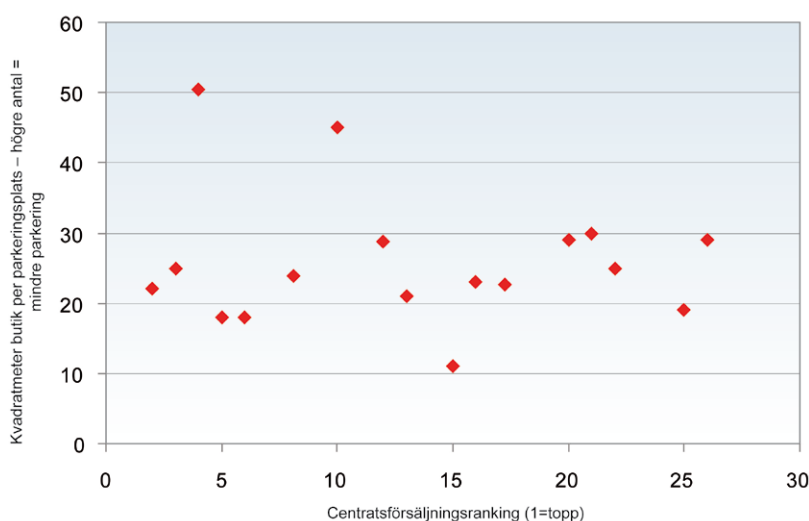
Faktum är att: parkeringsstrategier skyddar historiska Europeiska städer från Tsunamin av parkerade bilar.

Gamla stadscentrum är inte bara viktiga för att dra till sig turister utan är nyckeln till lokal identitet och medborgarstolthet. Faktiskt så var inga av de tätbebyggda gamla Europeiska städerna byggda för att hantera ett stort antal parkerade bilar. Tillsammans med restriktioner för tillträde, så är tydliga regler och hantering för var man får parkera, vem som får parkera, under hur lång tid och hur ofta, grundläggande för att skydda historiska städer från en överväldigande invasion av bilar och för att införa en rationell användning av den knappa varan av offentliga platser av hög kvalitet.

Inom den övergripande ramen av urbana förnyelse så har Barcelona strävat efter att förstärka kommersiell, ekonomisk och fritidsaktiviteter i centrum genom att implementera ett integrerat koncept för offentliga platser. På-gatanparkering reducerades till 24% och bilreducerade offentliga platser utökades. Reduktionen av parkeringsmöjligheter hade inget inflytande på turistaktiviteter som under perioden 2003-2007 ökade (en 27% ökning av efterfråga för hoteller, en 13% ökning av turist/fritidsaktiviteter som att besöka restauranger, resebyråer etc.)

Från mitten av 1990-talet staden Gent tog bort parkering på gator och på allmänna områden i det historiska stadscentrumet vilket skapade en 35 ha fotgängarzon istället. Från 1999 till 2008 hade stadens tidigare befolkningsnedgång blivit till en ökning medan investering per person var 20% över den regionala genomsnitt och tillväxt av nya firmor var 25% över den regionala genomsnitt. Den här ekonomiska framgången kan inte bara förklaras genom förbättringen av livskvalitet tack vare omvandlingen av parkeringsplatser på gator till allmänna platser, men de förändringarna spelade en viss roll i de ekonomiska förbättringarna.

Kvadratmeter butik per utanför-gatanparkeringsplats i relation till centratsförsäljning, GB stadscentrum



Källa: City of Edinburgh, 2005

Faktum är att: Parkeringsreglering inte kommer att döda er shoppinggata utan kommer stödja er lokala ekonomi.

Parkering i en attraktiv stad är mindre viktigt för framgångsrika affärer än vad affärsägarna tror. Människor väljer var de vill shoppa beroende på kvaliteten, sortimentet av affärer och platsens atmosfär. Parkering spelar roll men är inte den centrala faktorn. Forskning visar att det inte finns någon relation mellan hur mycket parkering det finns och hur framgångsrikt shoppingcentret är.

Människor som går, cyklar och åker kollektivt till affärerna besöker fler affärer och kommer oftare än de som kör bil till shoppingcentret.

Om parkeringen inte är reglerad kan besökare och kunder som kommer med bil ha det svårt att hitta en plats nära de ställen de vill gå till. När det inte finns någon parkeringsstrategi så är de som parkerar framför affärer ofta långtidsparkerande (inte ovanligt att det är affärsägarna själva!) istället för kunder. Henley är en av många städer i Storbritannien som har det här problemet; "Parkeringsplatser där skulle kunna användas mycket bättre om de hade begränsad parkering vilket skulle öppna upp för många fler användare" är förslaget från statsförvaltaren om parkering på den lokala shoppinggatan (Henley Standard, 2013).

Kvaliteten av fotgängarväger mellan parkeringshus och shoppingområden



Fotokälla: Harry Schiffer - Eltis

Faktum är att: användarvänliga parkeringsområden inom gångavstånd från centrala områden är acceptabelt!

Ett ständigt ökande antal bilar i många EU-städer ger intryck av att det aldrig finns tillräckligt med parkering. Människor skulle vilja parkera framför affärerna. För att kunna uppnå en balans mellan parkeringsbehov och lediga platser i shoppingområden så är rimligt gångavstånd till parkeringsplatser nyckeln till effektiva lösningar. Undersökningar visar en hög acceptans av välutformade gångvägar från parkeringsgarage till stadscentrum. Så utmaningen är att påverka den "mentala kartan" hos bilförare som nästan alltid överskattar tiden och gångavståndet från parkeringen till centrat. Kartor och skyltar är bra stöd.

Köpenhamn är ett bra exempel på en stad som har reducerat innerstadsparkeringsplatser med hundratals och samtidigt investerat i ett fotgängarnätverk av hög kvalitet samt cykelbanor.

FÖRETAG KOMMER INTE ATT FLYTTA PÅ GRUND AV PARKERING!

10

Smart användning av ett företags begränsade fastigheter



Fotokälla: FGM-AMOR

Faktum är att: Parkeringsstrategier inte kommer att stoppa företag från att investera i er stad!

Sedan 90-talet har Amsterdam kontinuerligt reducerat antalet parkeringsplatser i stadens centrum och har nu en av de högsta på-gatan parkeringsavgifterna i Europa. Trots detta är Amsterdam fortfarande en av de bästa städerna att göra affärer i enligt cheferna för de största Europeiska företagen (Cushman & Wakefield, 2012).

I en undersökning om affärsklimat i de 30 största städerna i Nederländerna utförd av det Holländska Ministeriet för Ekonomiska Affärer fanns inget bevis på något företag har flyttat på grund av parkeringsbrist (Ecorys, 2005).

Oxford i England slutade tillåta parkeringar att byggas tillsammans med nya byggnader i stadens centrum år 1973. Staden har fortsatt vara väldigt framgångsrik ekonomiskt sett (Oxfordshire County Council, 2005).

Investeringar i cykelparkering som använder plats som förut använts till bilparkering kan användas av fler anställda fast de tar upp samma eller mindre plats. Detta är en smart användning av ett företags begränsade fastigheter.

Se också en fallstudie om Nottinghams arbetsplats uttaxering via:

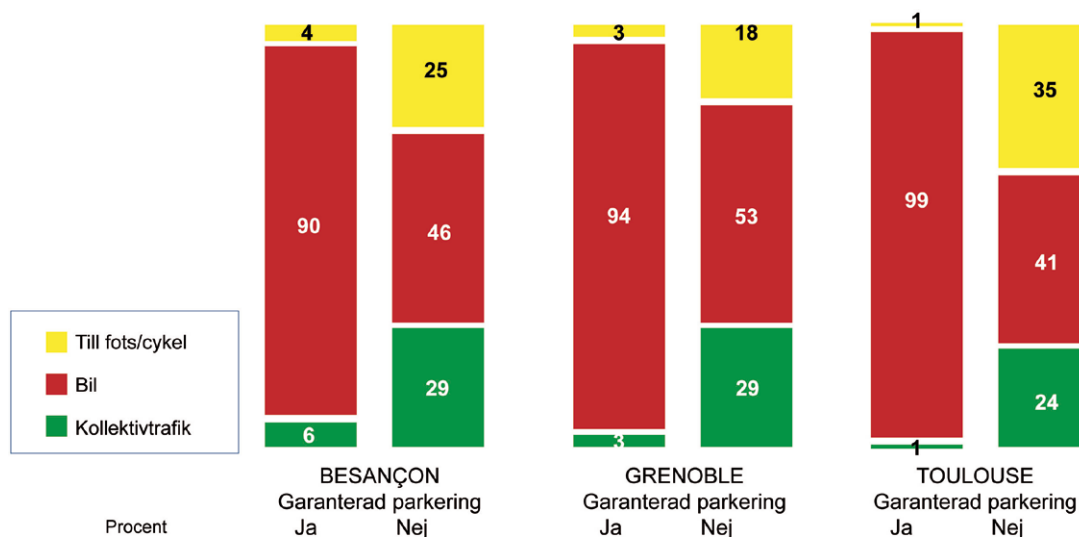
http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf

Se också en fallstudie om parkeringsreglering på Technical University in Graz at

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

Påverka pendlarresor!

Anställda med/utan garanterad parkering i Frankrike



Källa: Citadins face à l'automobilité - en jämförd analys av de lokala samhällena Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Geneva and Lausanne, 1998.

Faktum är att: garanterad parkering på jobbet har en avsevärd påverkan på färdmedelsvalet.

När man i början av en resa – ofta hemma – ska välja transportmedel, är den förväntade tillgängligheten av parkeringsplats en viktig faktor i beslutet. En garanterad parkeringsplats på jobbet är till exempel har mycket påverkan på anställda att ta bilen mellan hemmet och jobbet. Undersökningar i olika franska och Schweiziska städer visar att anställda som har en garanterad parkeringsplats på jobbet använder sin bil till att resa till jobbet mycket mer än de som har begränsad eller ingen parkering.

Mindre eller/och dyrare parkering kommer leda till en avsevärd förändring av bilanvändares resebeteende.

Stationerad trafik orsakar också risker!



Fotokälla: 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.

Parkeringskränkning är inte ett trivialt brott!



Fotokälla: Foto Wolf

Faktum är att: genomdrivandet av parkeringsintrång är nödvändigt – inte mobbning av bilanvändare.

Genomdrivandet av regler av personal – vilket skapar nya jobb – eller med kameror är essentiell för att undvika hänsynslös och farlig parkering och för att se till att parkeringsreglering fungerar. Andra transportanvändare gynnas såsom nödfordon eller leveranstransporter men också cyklister eller människor med reducerad mobilitet t.ex. i rullstolar eller med kryckor eller mammor med barnvagnar. Genomdrivandet för att skydda samhället från kränkning av parkeringsregler är mycket accepterat. Att placera fysiska hinder på gator (så som trafikkoner) för att hindra parkeringskränkningar är bara den näst bästa lösningen eftersom den slösar på allmänna platser. Där hinder saknas kan det bli förstått som att ”överallt där det inte finns något hinder är en gratis parkeringsplats” inom lokal mobilitetskultur.

Parkeringsgenomdrivande är nödvändigt för att garantera att bilanvändare följer parkeringsreglerna introducerat av kommunerna. Förr var det polisen som skulle göra det här jobbet men erfarenhet visar att bättre resultat kan uppnås genom förflyttning av genomdrivandet till privata företag, görs av kontrollanter som patrullerar gatorna eller/och med hjälp av tekniska medel som registreringsskyltsigenkännande med skanningsbilar.

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.

Taxor beror på policyn och syften/mål?



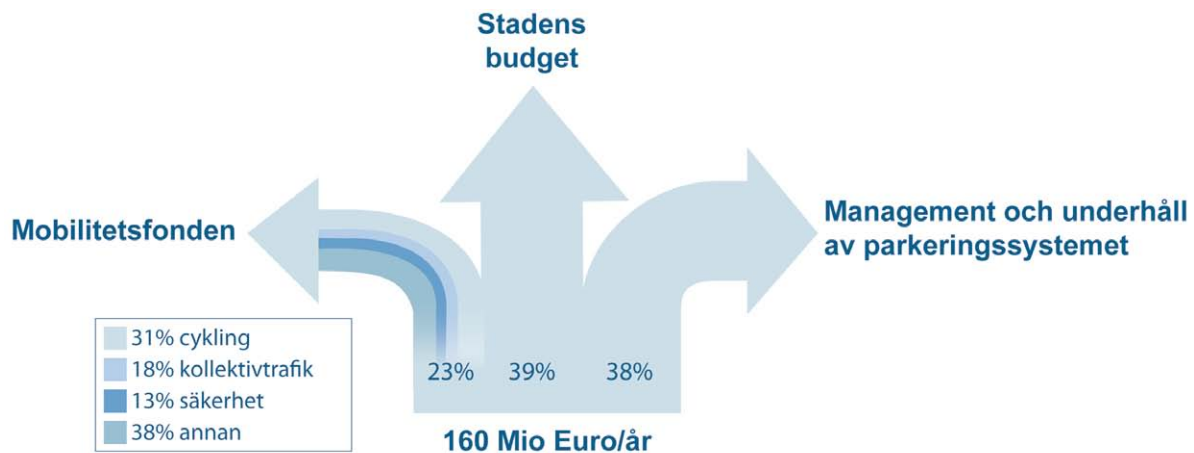
Fotokälla: ©iStock.com/faberfoto_it

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"

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.

Mer information om PUSH&PULL-projektet hittas via länken: www.push-pull-parking.eu



Med stöd från Europeiska unionens
program Intelligent energi – Europa

Författarna är ensamt ansvariga för innehållet i denna publikation osv. Innehållet speglar inte nödvändigtvis EU:s åsikter. Varken Easme eller Europeiska kommissionen ansvarar för hur informationen används.