

Kära läsare,

EPOMM var en partner i Push&Pull-projektet och deltog på projektets sista möte i Gent, i slutet av januari i år. Projektet var inspirerande och har levererat en mängd resultat. Resultaten är intressanta för alla städer – oavsett storlek och utvecklingsfas – som vill förbättra sin parkeringsstyrning/parkeringspolicy, sitt ekonomiska resultat och som vill göra urban mobilitet mer hållbar. Den här e-uppdateringen kan fungera som ett startskott för att förbättra er parkeringspolicy! Vi presenterar höjdpunkter, tillhandahåller lättillgängligt användbar information och hoppas kunna inspirera er!

Vi vill också uppmärksamma er på kommande konferenser – vår egna 21:a ECOMM, den fjärde SUMP-konferensen och den fjärde European Cycle Logistics Conference – se sista kapitlet.

Satsa på bra parkeringsstyrning



Omgjord parkeringsplats i Örebro, Sverige

Bra parkeringsstyrning/parkeringspolicy har visat sig vara en avgörande faktor i städer: det frigör allmän plats, stödjer lokala företag, minskar söktrafik, minskar bilåkande samtidigt som det ökar antalet resor med hållbara färdmedel, förbättrar tillgängligheten för varuleveranser och gods, skapar intäkter, höjer trafiksäkerheten, stödjer stadsplaneringen och kan göra städer attraktivare. Allt detta kan åstadkommas till en relativt låg kostnad – det kan till och med vara självfinansierande! Å andra sidan, dålig parkeringsstyrning kan innebära det motsatta, så som ett rörigt stadsrum, minskad tillgänglighet för hållbara färdmedel, minskad trafiksäkerhet och en väldigt bilorienterad stadsstruktur.

Push&Pull-projektet har tagit fram flera viktiga rekommendationer om hur parkering som styrmedel kan användas på ett effektivt sätt.

- **Använd parkering som ett strategiskt styrmedel:**

Utifrån alla aspekter - inte bara som ett sätt att beskatta parkering. Parkering kan ge er inkomster, minska oönskat bilåkande, förbättra tillgängligheten, påverka färdmedelsfördelningen, påverka bilinnehavet samt frigöra allmän plats. Integrera parkeringsfrågorna i er trafikstrategi och era strategiska mål!

- **Inför både styrmedel (push) OCH morötter (pull):**

Styrmedel innebär att minska fördelarna med bilen, t.ex. att utöka avgiftszonen för bilparkering, höja parkeringstaxorna, införa parkeringsavgifter för boende. Detta väcker ofta motstånd, åtminstone till en början.

Men när detta kombineras med morötter, t.ex. förbättrad kollektivtrafik, nya cykelbanor och cykelparkeringar, förenklade parkeringsförfaranden, mobility management... så blir det lättare att genomföra styrmedlen och det synliggör nyttorna mer. Att införa styrmedel och morötter samtidigt är det optimala.

- **Synliggör vad intäkterna från parkeringsavgifter används till och gör det på ett smart sätt:**

Alla Push&Pull-städer har infört den så kallade "kärnfinansieringsmekanismen". Detta innebär att intäkterna från parkeringsavgifter åtminstone delvis är öronmärkta och att de används dels för att finansiera parkeringsregleringssystemet (dvs. anställda, infrastruktur, teknologi), dels för morötterna och en viss andel kan till och med gå till stadens generella budget. Om detta görs på ett transparent sätt och kommuniceras väl kan allmänheten direkt se de stora fördelarna med att använda parkering som styrmedel.

- **Förbättra och utöka!**

Alla städer startade med relativt små system. Alla städer, som har använt parkering som styrmedel i över ett decennium eller till och med längre, har i stor omfattning utökat och förbättrat sin parkeringsstyrning och använder systemet mer och mer som ett strategiskt verktyg för att styra mobiliteten. Som ett bra exempel [se utvecklingen i Graz](#), Österrike från 1979 till idag.



Source: Municipal Mobility Company of the City of Ghent

Användning av intäkter från parkeringsavgifter i Gent 2015 (klicka på bilden för att förstora)

Det perfekta exemplet: Gent



Gent (E: Ghent, F: Gand)

MOBILITEITSPLAN GENT

Strategische mobiliteitsvisie

Mobiliteit als motor voor een duurzame en bereikbare stad



För Cirkulationsplanens detaljer – [klicka](#) för att ladda ner hela planen

Gent är verkligen inspirerande eftersom det naturligtvis är en vacker, energisk, historisk stad och har stor gästfrihet, men för det första också på grund av – att staden beaktar alla ovanstående rekommendationer så bra och för det andra – att staden har utvecklat strategisk integrering av parkering som styrmedel till en helt ny nivå: under 2012 integrerade de det kommunala parkeringsbolaget med stadens trafikplanering i ett **Mobiliteitsbolag** (Mobiliteitsbedrijf). Den nya, externt anlitade, VD:n för bolaget var tvungen att integrera två helt olika företagskulturer och har fördubblat antalet anställda (för närvarande cirka 160). Företaget ägs till 100 % av staden och är ansvarigt gentemot staden, men är självständigt med egen budget - som till största delen utgörs av intäkter från parkeringsavgifter. Detta ger stora fördelar:

- De kan enkelt och strategiskt investera i hållbar mobilitet
- De har en enhetlig strategi och samlad statistik
- Det är en integrerad kommunal förvaltning – utan gränsdragningar mellan förvaltningar som ofta förekommer i städer/kommuner
- Och de har en kontinuitet även över politiska mandatperioder (som säkerställer långsiktigt tänkande, agerande och planerande)

Här är några av deras resultat/framgångar:

- De har en väldigt detaljerad Trafikstrategi/Sustainable Urban Mobility Plan med ambitiösa mål (ladda ner [här på nederländska 27MB](#))
- Deras nya parkeringsplan, som delvis redan har genomförts och har inneburit en nästintill fördubbling av antalet (avgifts)reglerade parkeringsplatser och som har moderniserat hela systemet (i stort sett papperslöst och helt digitalt).
- En annan åtgärd är deras så kallade Cirkulationsplan, som kommer införas i år och som kommer innebära en fördubbling av det redan stora gångfarts-/gångområde och som kommer dela in en relativt stor del av centrum i separata zoner, vilka med bil endast kommer kunna nås via ringleden. Målet är att ta bort biltrafik som åker genom centrum och att avsevärt öka gång-, cykel- och kollektivtrafik – så väl som att återta allmän plats från biltrafik till förmån för folkliv.
- För detta återtagande av allmän plats finns också ett omfattande levande-gator-program, genom vilket invånare på bostadsgator kan ansöka om att tillfälligt eller mer permanent omvandla sina gator till bilfria "living streets".
-)
- När det gäller cykling så realiserar Gent det ambitiösa målet om att ha cykelparkeringar på allmänna gator så att alla stadens invånare har max 100 m till närmsta cykelparkering från sin bostad.
- Och allt detta kostar inte ett öre för staden – tvärtom år 2015 inbringade Mobiliteitsbolaget 6 miljoner euro till stadens budget – och denna summa kommer öka genom utökningen av avgiftszonen för bilparkering.

Bra exempel från andra P&P-städer



Örebros parkeringsnorm, diagram och karta – [klicka](#) på bilden för att förstora



Nya parkeringsavgifter och zoner i Tarragona

Vi presenterade Gent som exempel för att åtminstone visa en mer omfattande bild av en av P&P-städernas policy, men de andra städerna har också infört banbrytande åtgärder. Här är några exempel:

Örebro i Sverige är snabbt växande (väl över 1 %/år) och försöker minimera bilorienterade lägen och bilfokus vid nyexploateringar. För att underlätta detta har kommunens parkeringsnorm reviderats: generellt har minimikraven för bilparkering sänkts och ett max antal bilparkeringar i marknivå har införts. Utöver detta arbetar staden med områdesvisa parkeringsplaner där parkeringsgarage ska försörja hela stadsdelar/kvarter istället för att bilparkeringsplatser ordnas på varje tomt – och stimulerar därmed användandet av kollektivtrafik, gång och cykel.

Nottingham är den första staden i Storbritannien och i hela Europa att införa en **Arbetsplatsparkeringsavgift**: alla företag som har fler än tio bilparkeringsplatser för anställda måste betala nästan 400 euro/år för varje plats. Detta har tagits väl emot då Nottingham använder intäkterna (för närvarande ca 8 miljoner euro/år) för att kraftigt förbättra kollektivtrafiken och för att införa två nya spårvagnslinjer.

De två rumänska städerna Bacau och Iasi har kunnat dra nytta av de **Rumänska parkeringsriktlinjer** som har utvecklats genom Push&Pull som ett pilotprojekt för alla nya europeiska medlemsstater där liknande riktlinjer saknas. Bacau och Iasi var således pionjärer i sitt land då de införde en mer integrerad parkeringspolicy.



GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE

document cadru și îndrumător tehnic
pentru administrațiile publice din
România pentru a sprijini
sustenabilitatea gestionării
sistemului de parcuri urbane



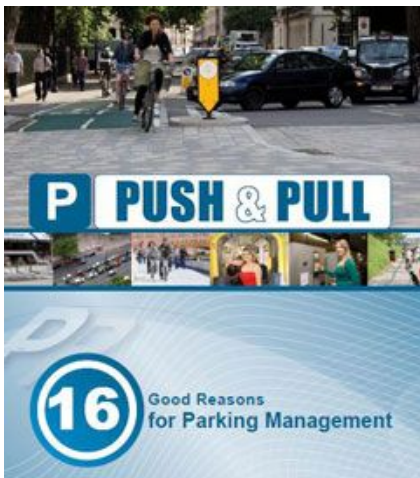
Nya rumänska parkeringsriktlinjer

Tarragona i Spanien har infört restriktioner avseende biltillgängligheten till dess historiska stadskärna och introducerade en ny avgiftsstruktur samtidigt som de byggt nya parkeringshus i utkanten av centrum. Allt detta har sänkt den genomsnittliga parkeringsbeläggningen från 99 % till ungefär 80 %, vilket minskade söktrafiken till ett minimum och som nu har fått många av stadens besökare att gå den sista biten in till centrum (Park and Walk). För detaljer se [fact sheet](#).

Vid Ljubljana universitet fanns en intressekonflikt då en ny del av universitetet byggdes i ett väldigt bilorienterat läge. Ändå lyckades projektgruppen införa parkeringsavgifter och starta upp en parkeringsstyrning/parkeringspolicy. En ännu större framgång är spridningen av kärnfinansieringsmekanismen till flera andra städer i Slovenien (t.ex. Skofia Loka). Denna spridning har också skett i Sverige – där Jönköping har anammat exemplet från Örebro. Utan tvekan kommer fler städer att följa efter.

Krakow har implementerat hela Push&Pull-paketet: i stor omfattning utökat avgiftszonen för bilparkering, tagit bort en mängd parkeringsplatser, använt allmän plats och intäkterna för att skapa mer livliga gator, mer ytor för gångtrafik, tillskapat över 1000 [cykelparkeringsplatser](#), genomfört flertalet MM-kampanjer och slutligen integrerat parkeringspolicyn i stadens mobilitetsstrategi.

Material från Push&Pull och EPOMM



Ett av många användbara material framtaget av Push&Pull-projektet

Vi rekommenderar starkt att ta ett titt på [e-updates on parking management](#) och på [the integration of land use planning and mobility management](#) som ger mer och djupare information.

Push&Pull har skapat en mängd material (en del av dem på upp till 18 olika språk):

- En 3-minuters introduktion [video](#)
- Broschyr: 16 bra anledningar till parkeringsstrategier och parkeringsreglering
- En [katalog](#) med goda exempel om parkering som styrmedel
- En [katalog](#) med beprövade exempel om Mobility management-åtgärder (som kan finansieras genom intäkter från parkeringsavgifter)
- En slutrapport [36-page Push&Pull final report](#) som ger en god överblick av hela projektet
- Faktabroschyrer [8 Fact sheets from 8 cities](#) som visar goda exempel kring hur kärnfinansieringsmekanismen har applicerats
- Undervisningsplan med tillhörande material [training materials](#) för sju lektioner

Tre konferenser



Vi presenterar tre kommande konferenser:

- Nästa ECOMM kommer hållas i Maastricht 31 maj – 2 juni. Programmet håller på att färdigställas [förhandsregistreringen](#) är öppen, slutgiltiga anmälan förväntas öppna inom de närmsta veckorna.
- Den fjärde European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans anordnas 29-30 mars i Dubrovnik i Kroatien. [Programmet](#) finns online och [anmälan](#) är öppen – notera att sista anmälningsdag är 3 mars (även för särskilda hotellerbjudanden)! Om du deltar i [denna korta enkät](#) om din stads SUMP, kan du vinna en resa till konferensen.
- Om en dryg månad kommer [European Cycle Logistics Conference](#) hållas i Wien 20-21 mars. Tidig anmälan [registration](#) är öppen t o m 20 februari. [Programmet](#) erbjuder stor erfarenhet från den snabba tillväxten inom cykellogistik, dess kostnadseffektivitet, snabbhet och tillförlitlighet samt den senaste utvecklingen inom området (t.ex. elasticyklar, IT och containerisation)



För fler event, besök [EPOMM calendar](#).





[ECOMM 2017](#)



[allinx](#)



[feedback](#)



[subscribe](#)



[unsubscribe](#)



[fullscreen](#)



[news archive](#)