

Tulkintoja inklusiivisesta infrastruktuurista

Velo-City 2022 Ljubljana
Jälkiseminaari/Pyöräilykuntien verkosto
Sanna Ojajärvi
27.10.2022



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO



www.poljin.fi

Ihmisten kaupunki, laadukas julkinen tila



Jan Gehl: Bicycling is (sometimes) about TRAFFIC from A to B but it is always about **PEOPLE**

Johan Diepens (Mobycon): growing trend toward creating more room for **quality public space**, pedestrians, cyclists and public transport.

Michael Glotz-Richter: the topic of **'sharing'** is hotter than ever – looking at limited street space in our cities.

Kaupunkitilan jakaminen uudelleen: Bremen



Michael Glotz-Richter

- Senior Project Manager for Sustainable Mobility at the City of Bremen's Ministry for Climate Protection, Environment, Mobility, Urban and Housing Development
- He has been working on the **link between urban development, transport strategies and urban lifestyle.**

Pyöräilypainotteinen alue (Neustadt/Bremen)



- 12 katuria, n. 2,5 km
- pyörätien liikennesäännöt
- merkintöjen selkeyttäminen: 86 pyörätiemerkkiä korvattiin 22 pyöräaluemerkillä

Infran kehittäminen:

- reunakivien poistaminen, jalankulkualueiden leventäminen kadunkulmissa, pyöräpysäköinti

Palveluiden kehittäminen:

- kaupunkipyörät, laatikkopyörävuokraus, pumput ja sähköpyörien latausasemat, pyörähuoltokahvila

Asukkaiden osallistaminen



Reactions

"cultural war about parking"

12.11.21

BREMEN

„Kulturkampf“ um aufgesetztes Parken

Anwähler aus drei Wohnstraßen klagen vom Verwaltungsgericht gegen die Stadt

VON JÜRGEN ENHARDT

Bremen. In jenen drei Grundstücken in einem Pkw, der am Samstag vor dem Verwaltungsgericht lagerte, hat die Stadt Bremen ein Problem. Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.

Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.

Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.

Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.



Darüber wird von Grünflächen Aufgesetztes Parken in der Stadt Bremen.

APRIL 2021

Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.

Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.

Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.

Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.

Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.

08.04.22

„Wir nennen das kalte Entzug“

Klaus Kellner fordert Übergangsfristen beim aufgesetzten Parken – welche Alternativen er sieht



Klaus Kellner (74) hat 1998 das erste mal ein eigenes Bremer Verlag gegründet, dessen Leitung er bis 2019 übernahm. Seitdem ist er als Autor und Journalist tätig.

Klaus Kellner: Ihre Initiative nennt sich „Mitbestimmung für alle Anwohner in der Stadt“. Sind die drei Grundstücke dann im Besitz?

Klaus Kellner: Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.

Aufgesetztes Parken verleiht an einen Ort, den schon immer gegen die Stadtverwaltung war. Das hat nicht nur politisch, sondern auch wirtschaftlich. Warum ist das so ein großes Problem?

Das aufgesetzte Parken wird in der Stadt Bremen nicht nur politisch, sondern auch wirtschaftlich. Warum ist das so ein großes Problem?

Was sind denn aus Ihrer Sicht mögliche Alternativen?

Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.

Ein Ziel der Stadt ist eine autofreie Innenstadt und insgesamt weniger Raum für das Auto, als man heute hat. Das ist ein Ziel, das ich sehr unterstütze. Aber ich sehe auch, dass es eine große Aufgabe ist, die Stadt Bremen so zu gestalten, dass sie für alle Anwohner attraktiv ist.



Aufgesetztes Parken in den Wohnquartieren wurde lange toleriert, obwohl es vielfach verboten ist.

APRIL 2021

Aufgesetztes Parken in den Wohnquartieren wurde lange toleriert, obwohl es vielfach verboten ist.

Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.

Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.

Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.

Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.

Die drei Grundstücke sind im Besitz von drei Anwohnern, die sich gegen die Stadt Bremen und die Stadtverwaltung wehren. Sie fordern, dass die Stadt Bremen die drei Grundstücke nicht als Aufstellfläche für Pkw einräumt, sondern sie als Grünfläche einräumt.



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTUS

www.poljin.fi

Bremenin opit: ennakoi, työstä ja jälkihoitoa



Kriisinhallinnan keinot käytössä koko prosessin ajan



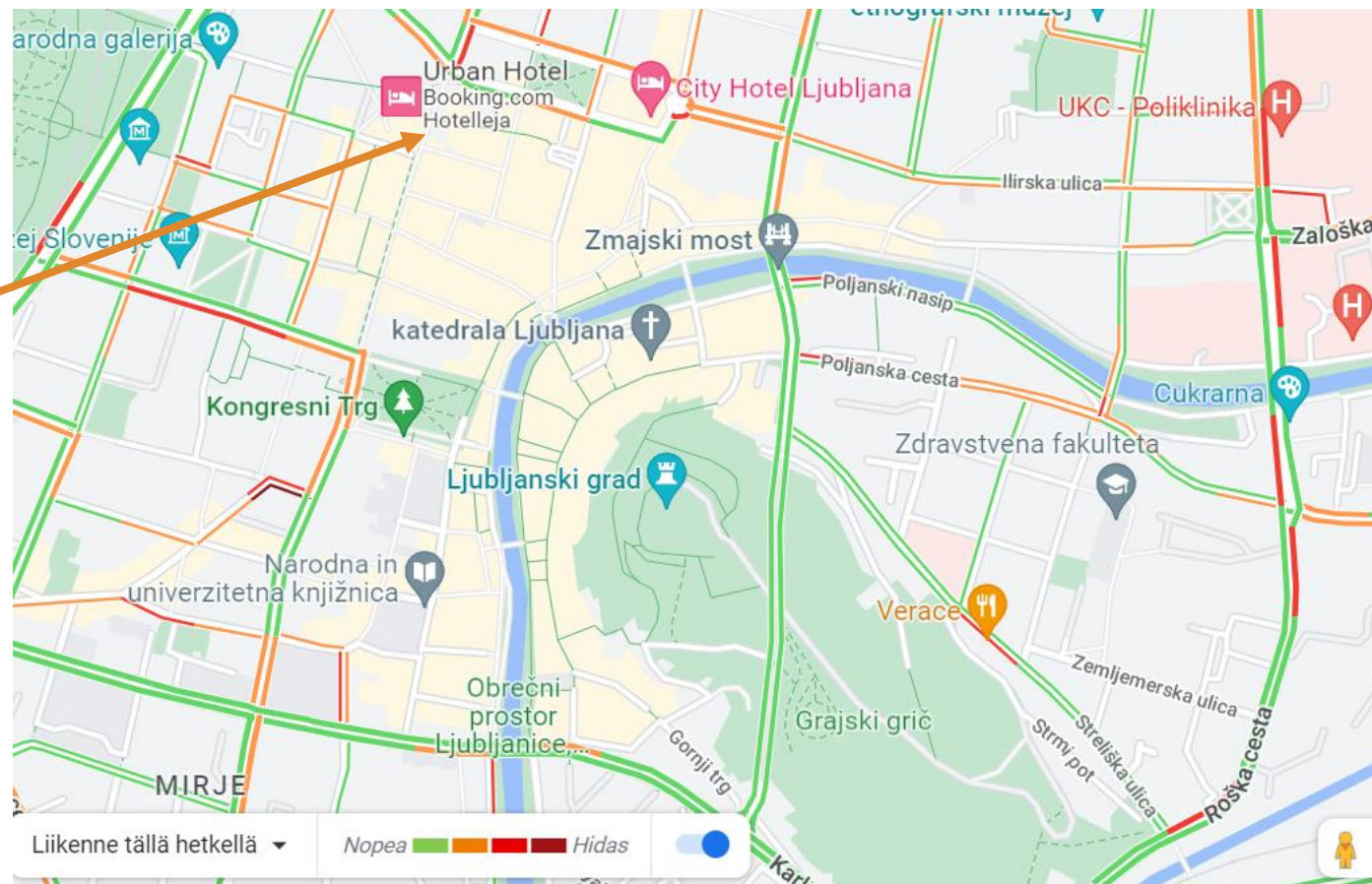
PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO

www.poljin.fi

21 000 autoa / vrk



Ljubljana: vilkkaan pääkadun rauhoittaminen



4-kaistaisesta ajoväylästä 2-kaistaiseksi *jaetuksi tilaksi*: joukkoliikenne-, pyöräliikenne- ja kävelykaduiksi



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTO

www.poljin.fi

“Vaativinta ja riskialtointa, mitä kaupungissa on toteutettu”



Kokeilujen kautta suunniteltuun lopputulokseen:

- katualue suljettiin autoliikenteeltä aika ajoin, jotta nähtiin, miten linja-autonkuljettajat sekä pyörällä ja kävellen liikkuvat asettuvat uuteen katutilaan
- kaupunkilaisten totuttaminen: pöydistä ja penkeistä katutaiteeseen ja performansseihin

Epäilyksistä huolimatta vastaanotto lopulta innostunutta





THE GOOD STREET: A NEW APPROACH FOR REBALANCING PLACE AND MOBILITY

John Diepens/Mobycon



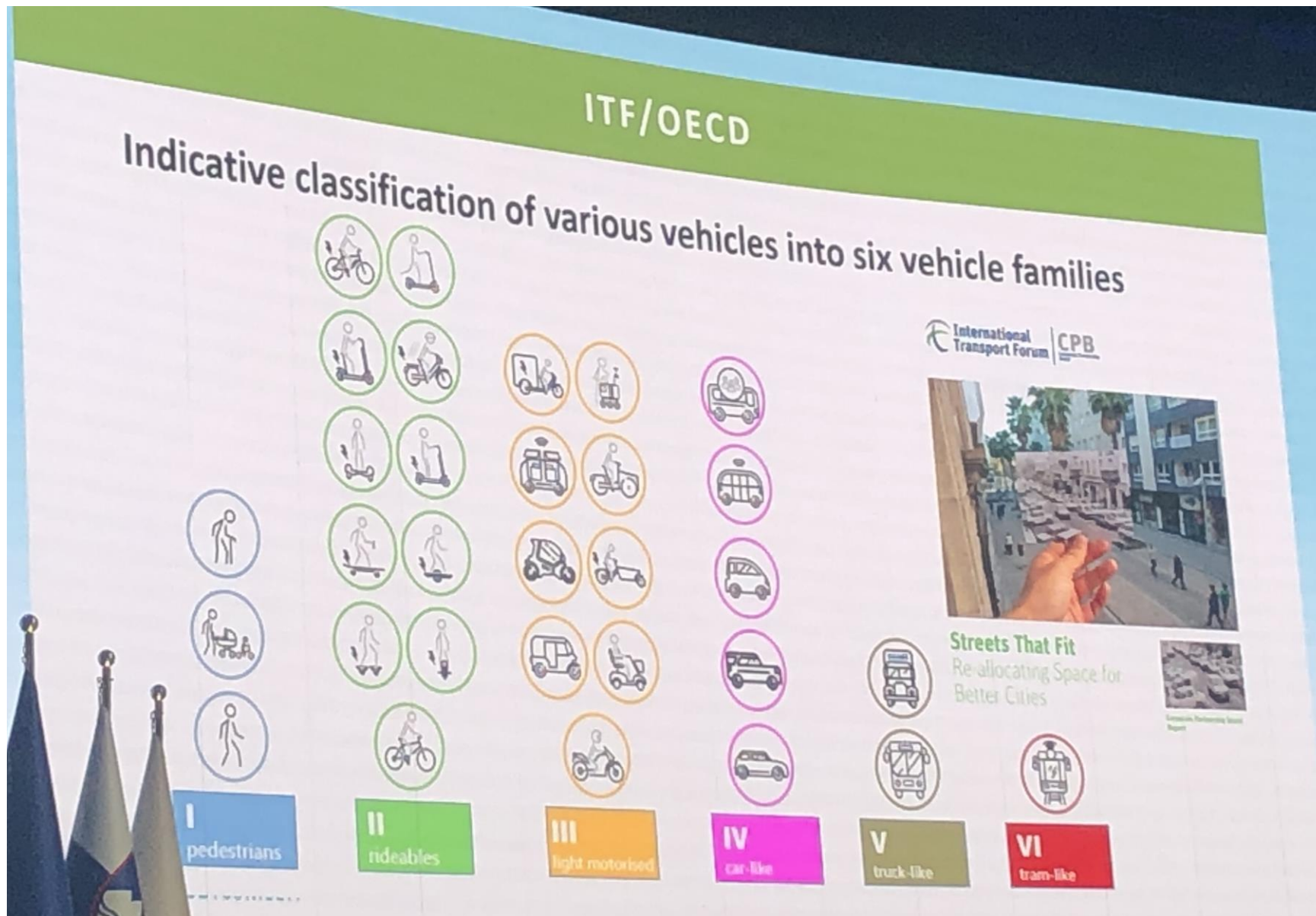
A W A R E N E S S

Bart Egeter | Advies
mobiliteit en infrastructuur



PYÖRÄILYKUNTIEN VERKOSTC

www.poljin.fi



The time of building cities first for cars, then for public transport, followed by bicycles, and leaving the rest of the space for pedestrians is over.



Good Street – mitä uutta?

Katutilan rajallisuus

- liikenne ja pysäköinti
- liikkumisvälineiden kirjo

**Kulkuneuvoperheiden
luokittelu massan ja
nopeuden perusteella**

- tärkeintä minimoida
massa- ja nopeuserot
- skenaarioiden vertailu
- liikennemuotojen
erottelun tarve

Julkisen tilan ihanteellinen jakaminen

- Tavoitteena turvallinen, kestävä ja terveellinen liikkuminen, elämänlaatu
- **Julkisen tilan tarkoitus** määrittää kulkumuotojen erottelun tarpeen & tilan designiin sopivan nopeuden



THE ACTIVITIES IN AN URBAN AREA DEFINE THE DESIRED SPEED



Vilkas&kovatahtinen läpiajoliikenne ei kuulu ostoskadulle.

- Tee **valinta**
- Varaudu **vastustukseen**
- Kuuntele** kaupunkilaisia
- Toteuta **laadukkaasti**: infra tukee toivottua käyttötarkoitusta, toivottuja liikennemuotoja ja toivottuja nopeuksia



Filip Watteeuw/Ghent

- *"Tiedät aina, ketkä ovat vastustajiasi, mutta et tiedä, ketkä kaikki kannattajiasi."*

KIITOS!

Sanna Ojajarvi

Kehittämispäällikkö

Pyöräilykuntien verkosto

sanna.ojajarvi@poljin.fi

