



Arsye dhe parime të duhura për menaxhimin e parkimit

Park4SUMP - Menaxhimi i parkimit si një revolucion për lëvizshmërinë urbane

Park4SUMP synon të ndihmojë qytetet të integrojnë zgjidhjet novatore të menaxhimit të parkimit në Planet e Lëvizshmërisë të Qëndrueshme Urbane (SUMP) për një lëvizshmëri dhe cilësi më të mirë jetese.

Projekti synon nxitjen e novacionit të mëtejshëm në menaxhimin e parkimit dhe shndërrimin e politikave të parkimit nga të qenit reaguese dhe funksionale për t'u bërë më strategjike, efektive dhe holistike duke filluar nga sot.

16 qytete evropiane janë bashkuar me 6 partnerët tanë teknikë dhe 3 organizata ndihmëse kërkimore për parkimin për të demonstruar dhe transferuar përfitimet nga parkimi i menaxhuar në mënyrë strategjike dhe me zgjuarsi në lëvizshmërinë e qëndrueshme urbane.

Ky publikim është zhvilluar me punë kërkimore, por edhe duke mbledhur informacione nga studime dhe botime ekzistuese (p.sh. nga projekti i mëparshëm „Push&Pull“ (Shtyj dhe tërhiq) nga partnerët e projektit dhe palët e treta, duke riformuluar tekstet sipas nevojës dhe duke shtuar tekst shtesë. Ju ftojmë të përdorni dhe ta kopjoni përmbajtjen e kësaj broshure. Kur përdorni dhe shpërndani materiale nga kjo broshurë, kërkojmë t'i referohemi faqes së internetit park4sump.eu

Autorët:

Robert Pressl and Tom Rye

Kontakti:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Botimi:

Janar 2020



Robert PRESSL



Tom RYE

Botimi i parë i broshurës „16 arsye të duhura për menaxhimin e hapësirës së parkimit“ ishte një sukses i madh dhe jemi pyetur shumë herë se kur do të publikohej një botim i dytë. Tani, në vitin 2020, pas pesë vitesh nga botimi i parë dhe si pjesë e projektit të financuar nga H2020 për Park4SUMP, kemi kënaqësinë ta ndajmë këtë version të ri me ju. Ne kemi përditësuar argumentet më të rëndësishme dhe më të forta nga botimi i parë dhe kemi shtuar disa të reja. Gjithashtu, vendosëm që jo vetëm të

ofrojmë argumente për menaxhimin e parkimit, por edhe të shfrytëzojmë publikimin për të rritur njohuritë e lexuesve tanë në lidhje me parimet bazë të menaxhimit të hapësirës së parkimit.

Edhe një herë, kjo broshurë ofron njohuritë e nevojshme për të krijuar argumente politike të forta në lidhje me shfrytëzimin e menaxhimit të parkimit për të lehtësuar problemet e lidhura me parkimin dhe në këtë mënyrë për të mbështetur transportin e qëndrueshëm. Kjo broshurë duhet të forcojë qëndrimin e politikanëve, vendimmarrësve dhe personave me ndikim, të tillë si gazetarët, në procesin e marrjes së vendimeve që mund të jetë në pamje të parë e papëlqyeshme, por që në fakt janë vendime të arsyeshme dhe të qëndrueshme për të menaxhuar parkimin në rrugë dhe jashtë rrugës.

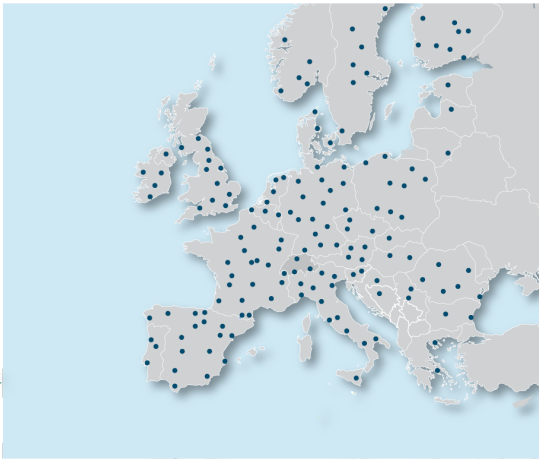
Një nga qëllimet tona kryesore është të theksohet roli dhe potenciali i menaxhimit të parkimit për të ndikuar në planifikimin e lëvizshmërisë dhe sjelljen gjatë udhëtimit, duke vepruar kështu si një revolucion në planifikimin e lëvizshmërisë urbane. Qëllimi ynë kryesor është të tregojmë se menaxhimi i parkimit është një nga shtyllat e planifikimit të lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane (SUMP). Ekziston një nevojë thelbësore për ta shndërruar parkimin nga një punë e thjeshtë operationale në një qasje planifikimi shumë më strategjike. Është mjaft e rëndësishme që të mbahet parasysh se menaxhimi i parkimit ofron vlerë të shkëlqyer për para. Masat janë me kosto të ulët (shumë shpesh pa kosto të lartë infrastrukture), mund të zbatohen shpejt dhe të gjenerojnë të ardhura për të paguar kostot që rezultojnë nga ato, duke mbështetur gjithashtu marrjen e masave të tjera të tilla si transporti publik dhe ecja për të sjellë ndryshim në sjelljen e udhëtimit.

Ne shpresojmë që kjo broshurë t'ju ofrojë disa këndvështrime të reja për menaxhimin e parkimit dhe të shpjegojë avantazhet e tij për qytetet tuaja.

Robert PRESSL dhe Tom RYE

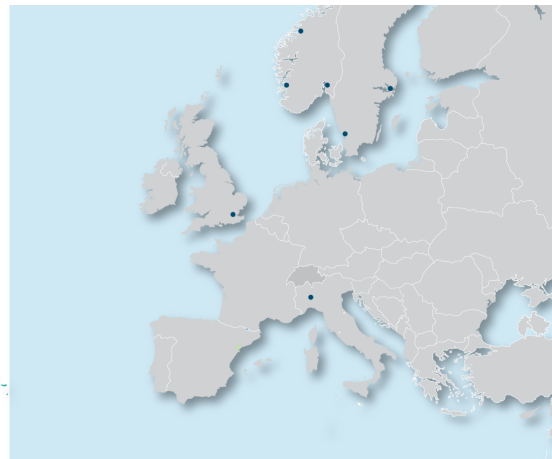
Krahasim i masave nxitëse

menaxhimi i parkimit



- pranohet mirë
- zbatim i shpejtë
- investime të vogla

vendosja e çmimeve rrugore / tarifat e rëndimit të trafikut



- polemikë politike
- zbatimi afatmesëm
- investim i lartë

Fakti është: Menaxhimi i parkimit është çelësi për menaxhimin e lëvizshmërisë urbane.

Pothuajse çdo udhëtim me makinë përfundon në një vend parkimi. Prandaj, menaxhimi i hapësirave të parkimit nënkupton menaxhimin e kërkesës për përdorimin e makinës dhe rëndimin e trafikut. Krahasuar me politikat e tjera të transportit që synojnë menaxhimin e përdorimit të makinave, parkimi paraqet dy avantazhe të qarta:

- » Menaxhimi i parkimit zakonisht nuk kërkon investime të mëdha, siç janë rrugët e reja ose pajisjet shtesë të transportit publik, dhe rrjedhimisht mund të realizohet në një kohë relativisht të shkurtër.
- » Menaxhimi i parkimit tashmë mund të gjendet disi në pothuajse të gjitha qytetet më të mëdha në Evropë. Kjo bën që publiku ta pranojë menaxhimin e parkimit më shumë se mënyrat e reja për të menaxhuar përdorimin e automjeteve, për shembull një skemë për tarifimin nga rëndimi i trafikut.



Fotografia : FGM-AMOR

Parimi: Kur përballlemi me një mungesë të dukshme hapësire parkimi, është më mirë të përpiqeni të përmirësojmë menaxhimin e parkimit në rrugë përpara se të shtojmë pajisjet.

Kaosi i parkimit dhe kohët e gjata të kërkimit për parkim shpesh i atribuohen mungesës së hapësirës së parkimit. Një përgjigje e zakonshme është se qyteti duhet të sigurojë parkim tjetër jashtë rrugë. Megjithatë, menaxhimi i parkimit ekzistues shpesh është qasja më e zgjuar dhe me kosto më të efektshme, pasi parkimi ekzistues jashtë rrugë shpesh është i papërdorur. Strategjitë dhe masat e duhura të menaxhimit të parkimit në rrugë shpesh mund ta zgjidhin problemin, duke zhvendosur kërkesën nga hapësirat në rrugë për te hapësirat jashtë rrugë, dhe kjo do të kushtojë shumë më lirë sesa shtimi i pajisjeve. Këto strategji mund të përfshijnë kufizime kohore, çmime të përshtatshme dhe/ose zbatim më të mirë të rregullave. Përveç kësaj, rekomandohet përmirësimi i mënyrave alternative. Roterdami është një shembull i mirë për zhvendosjen e parkimit nga rruga në parkimin jashtë rrugës.



Fakti është: Le t'i bëjmë qytetet tona vendet ku duam të jemi.

Kërkesat liberale të parkimit për ndërtesa të reja dhe fokusi në sigurimin e parkimit „të mjaftueshëm“ në rrugë e bëjnë qytetin të përshtatshëm për makinat, por jo për njerëzit - të përshtatshëm për të drejtuar automjetin, por jo për të ecur. Siç shkroi Jane Jacobs (1962, 19), „Sa më shumë e ndarë dhe e ndërthurur është qendra e qytetit me vende parkimi dhe garazhe, aq më e mërzitshme dhe më e vdekur bëhet, dhe nuk ka asgjë më të pakëndshme se një qendër qyteti e vdekur.“ Zonat e mëdha të hapësirave të parkimit në rrugë, veçanërisht në qendrat e qytetit, mund të kenë të njëjtin ndikim. Ne dëshirojmë që rrugët tona të kenë më shumë sesa thjesht hapësirë për trafik dhe parkim falas. Ne gjithashtu duam mirëqenie ekonomike, siguri, shëndetësi, ecje dhe një mjedis të këndshëm. Kjo do të thotë se duhet sfiduar parimi i ofrimit të parkimit „të mjaftueshëm“ dhe se në politikat e parkimit duhet të pasqyrohen përparësitë e tjera për plane të lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane, siç është cilësia e jetës dhe hapësira për alternativa të tjera.

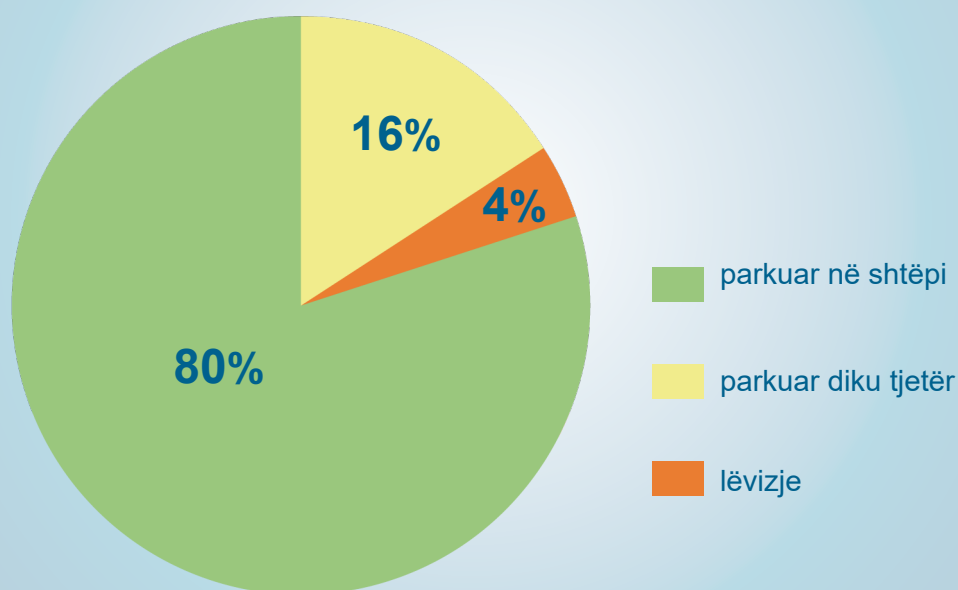


Fotografia : FGM-AMOR

Fakti është: shpërndarja e hapësirës publike shpesh anon drejt parkimit

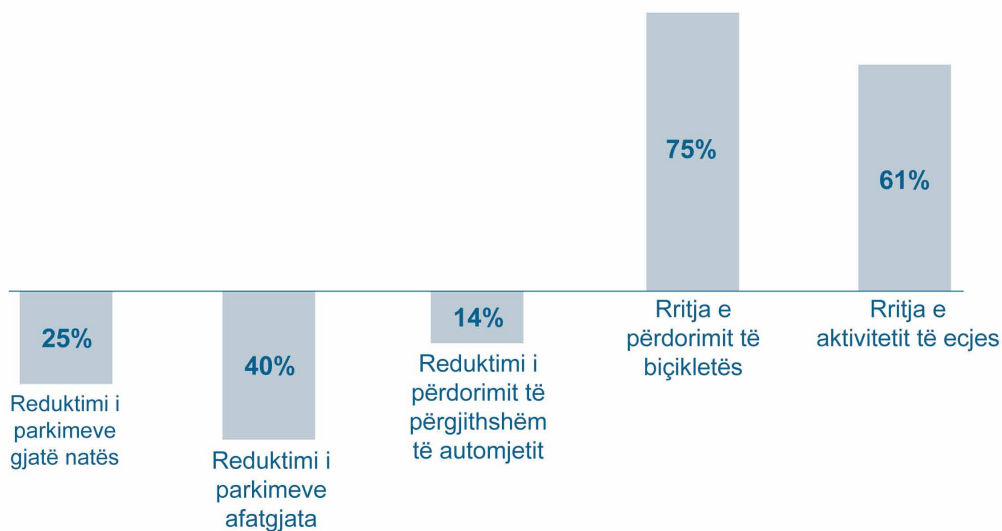
Nuk është e lehtë apo me kosto të ulët shtimi i hapësirave publike në qytetet tona, veçanërisht në kohë të vështira kur autoritetet publike kanë pak para për të blerë më shumë tokë. Kjo situatë thekson nevojën për shpërndarje më të drejtë të hapësirës publike ekzistuese – një hapësirë disproporcionalisht e madhe e së cilës i dedikohet parkimit. Në qytetet moderne dhe inteligjente marrja e hapësirës nga parqet, sheshet e lojërave apo zonat ku njerëzit pëlqejnë të takohen dhe të shoqërizohen nuk pritet aspak mirë nga njerëzit. Nga ana tjetër, automjetet – si ato lëvizëse, ashtu edhe të palëvizshme – përfitojnë më shumë hapësirë sesa duhet, kur marrën parasysh ndarjet relative modale. Ka shumë shembuj se si rishpërndarja e hapësirës larg nga makinat e parkuara ka qenë e lidhur me përmirësimet në ekonominë vendase – Qyteti i Gentit në Belgjikë është një rast shembull, pasi ai udhëheq qytetet konkurruese të rajonit ose ndoshta për shkak të ndryshimeve në politikën e parkimit për të ulur hapësirën e parkimit në rrugë.

Një shembull tjetër është Qyteti spanjoll i Vitoria Gasteiz që arriti të reduktojë kuotën e përdorimit të makinave nga 36% në 24% dhe ku rishpërndarja e hapësirës publike ishte një nga objektivat kryesore të politikës së parkimit.

Rutina ditore për një makinë mesatare**Fakti është: Për një makinë nevojitet më shumë se një hapësirë parkimi – ky është përdorimi joefikas i hapësirës së pamjaftueshme.**

Mesatarisht, makinat private parkohen 80% të kohës në shtëpinë e zotëruesit të tyre, 16% diku tjetër dhe udhëtojnë vetëm rreth 4% të kohës – dhe natyrisht parkimi ofrohet pothuajse në çdo destinacion. Kështu, parkimi mbështet një përdorim jashtëzakonisht të paefektshëm të burimeve. Reduktimi i disponueshmërisë së parkimit u jep një nxitje njerëzve për të përdorur transportin e përbashkët (transportin publik, ndarjen e automjeteve), ku automjetet janë në përdorim për një përqindje shumë më të madhe të kohës, ose nxitje për të ecur apo për të lëvizur me biçikletë. Të gjitha këto janë përdorime shumë më efektive të hapësirës urbane.

Rezultatet e menaxhimit aktiv të parkimit në Mynih



Burimi: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

Fakti është: Menaxhimi i parkimit kontribuon në një zgjedhje më të mirë transporti dhe si rrjedhojë edhe në cilësinë e jetës.

Politika e ofrimit të tepruar të parkimit kontribuon në rëndimin e trafikut dhe pengon qarkullimin për të gjithë: këmbësorët, çiklistët, përdoruesit e transportit publik ose drejtuesit e makinave. Pavarësisht se ndër shumë vite, ka pasur vazhdimisht ofrim shtesë të parkimit në qytete, trafiku ka pësuar vetëm përkeqësim; kjo tregon qartë nevojën për menaxhim parkimi. Strategjitë efektive të menaxhimit të parkimit janë mënyra e zgjuar për të trajtuar lëvizjen e kufizuar dhe hapësirën e paktë publike.

Në fillim të viteve nëntëdhjetë, qyteti i Mynihut filloi të fokusohet në menaxhimin e parkimit si një mënyrë për të reduktuar përdorimin e makinave në qendër të qytetit. Në atë kohë rëndimi i trafikut dhe parkimet afatgjata u njohën si çështje kyçe që prekin cilësinë e jetës. U prezantuan disa masa; midis të tjerash u zgjodhën dy lagje banimi për të reduktuar lëvizjen me makinë për të parkuar (drejtimi i automjetit, kërkimi për hapësirë të lirë). Pas studimit të kujdesshëm të kombinimit të duhur midis parkimit të banorëve dhe të vizitorëve, u prezantua menaxhimi aktiv i parkimit. Një vit më pas rezultatet qenë të habitshme: një reduktim 25% në parkimet gjatë natës, një reduktim 40% në parkimet afatgjata dhe udhëtimet, dhe parkimet e paligjshme pothuajse u eliminuan. Në vitin 2008, pas pothuajse një dekade menaxhimi aktiv të parkimit, në të gjithë qytetin, përdorimi i makinave u zvogëlua me 14%, përdorimi i biçikletave u rrit me 75% dhe ecja me 61% (Kodransky dhe Hermann, ITDP, 2011).



Fotografia: FGM-AMOR

Parimi: Ne duhet t'i parkojmë makinat diku, por a do të thotë kjo se gjithmonë kemi nevojë për më shumë hapësira parkimi?

Një nga ankesat më të shpeshta në qendrat e qytetit, veçanërisht nga shitësit dhe pronarët e bizneseve të vogla, është se nuk ka „hapësirë të mjaftueshme“ parkimi në rrugë dhe se duhet të ofrohet gjithnjë e më shumë hapësirë më e lirë në rrugë dhe jashtë rrugës. Megjithatë, është e rëndësishme të shihni nëse ky është me të vërtetë rasti, para se të ofroni parkim më të gjerë dhe/ose më të lirë – së paku sepse parkimi shtesë do të nxisë rritjen e përdorimit të automjetit, siç u tha më parë.

Një sondazh i ritmit të parkimit do të tregojë zënien aktuale të hapësirave gjatë ditëve të javës dhe fundjavave dhe do të japë një tregues të mirë se kush (udhëtarët, banorët, blerësit, vetë shitësit) parkojnë në cilat hapësira dhe për sa kohë. Ai do të tregojë se ku kërkesa është shumë e lartë dhe ku, shpesh shumë afër, ka hapësira parkimi bosh. Masat e menaxhimit të tilla si çmimet e ndryshuara ose kohëzgjatja e qëndrimit mund të prezantohen më pas për të rishpërndarë kërkesën dhe njerëzit mund të ndërgjegjësohen për hapësirat boshe të parkimit disa hapa më tej. Gjithashtu, është e rëndësishme të vendoset një lidhje midis çmimeve në parkimet e makinave jashtë rrugë dhe parkimit në rrugë, pasi parkimi i paguar jashtë rrugë shpesh mund të mos përdoret, sepse çmimet janë më të ulëta në rrugë dhe drejtuesit preferojnë të kërkojnë për një hapësirë të lirë aty.

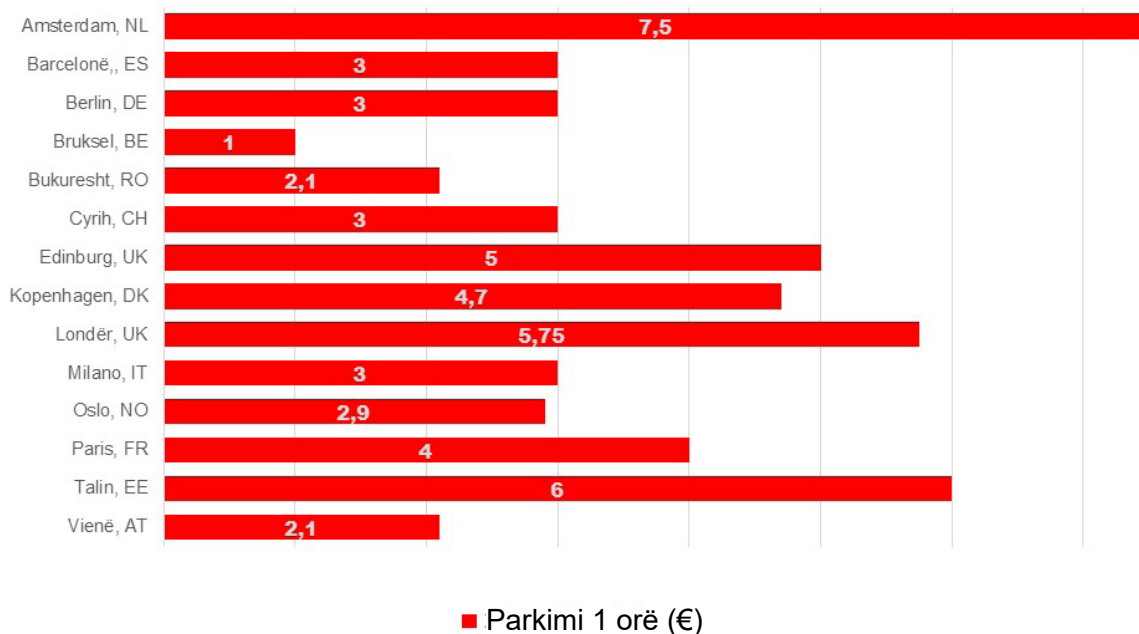


Fotografia: Ndërhyrja paradokse nga projekti „Metamorphosis“.

Fakti është: parkimi përfiton nga hapësirat publike – një e mirë që në fakt nuk është falas

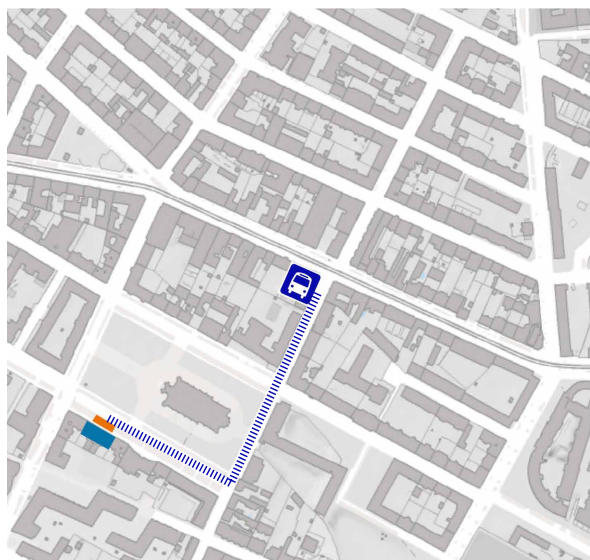
„I gjithë parkimi ka një kosto, edhe nëse drejtuesit nuk kanë asnjë pagesë për përdorimin e tij – hapësira e përdorur mund të përdoret për diçka tjetër (kostoja oportune) dhe hapësirat e parkimit duhet të përdoren dhe mirëmbahen. Nëse drejtuesit nuk paguajnë për parkim, atëherë në vend të kësaj kostoja ndahet nga të gjithë banorët e qytetit, qoftë përmes qirave përgjithësisht më të larta (dhe rrjedhimisht çmimet) për dyqanet në një qendër tregtare, qoftë ndoshta përmes taksave më të larta vendore, ku një bashki ka financuar një parkim të ri makinash. Këto janë para që mund të kishin gjeneruar përfitime më të larta po të shpenzoheshin tjetër kund“. Tom Rye thotë: „Në përgjithësi, parkimi perceptohet si një mall publik dhe, si i tillë, diçka që (veçanërisht) drejtuesit mendojnë se duhet të jetë falas“. Parkimi në terren përdor hapësirën publike, por siç tregon politika e parkimit e qytetit të Groningenit (NL) disa herë, kur një hapësirë është e zënë nga një makinë e parkuar, atëherë ajo privatizohet në mënyrë efektive nga drejtuesi që ka parkuar atje dhe askush tjetër nuk mund ta përdorë atë. Në mënyrë të ngjashme, kalimet nëpër trotuare për qasje automobilistike në prona mund të përdoren vetëm nga zotëruesi dhe miqtë e tij dhe kështu privatizohet përsëri hapësira publike. E gjithë kjo tregon nevojën që SUMP-të të marrin parasysh nëse parkimi është shfrytëzimi më i mirë i hapësirës publike apo nëse ka shfrytëzime me vlerë më të lartë, duke vlerësuar njerëzit dhe jo makinat.

Tarifa për 1 orë parkim në rrugë në pjesën më të shtrenjtë të qytetit



Fakti është: Ajo që ne tarifojmë për parkimin shpesh nuk pasqyron vlerën e vërtetë të tij.

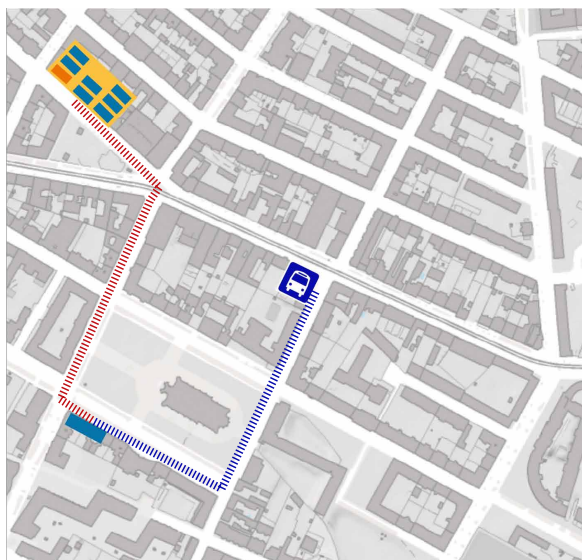
Shifrat tregojnë çmimet maksimale për 1 orë parkim në rrugë në qytetet e brendshme në një pjesë qytetesh evropiane. Nëse dikush konsideron se një hapësirë parkimi zë rreth 15 metra katrore tokë, atëherë një tarifë prej 1 € në orë përkthehet në një „qira“ prej 6,7 cent për metër katrorë në orë, ose 67 cent për dhjetë orë në ditë (periudhë kur aplikohen zakonisht tarifat) ose 200 euro për metër katrorë në muaj duke supozuar strehim të ngjashëm për 30 ditë në muaj. Shumica e ndërtesave në zonat e qendrës kanë kate të shumta, duke dhënë shumë më tepër qira për çdo metër katror të sipërfaqes tokësore. Kur ofrohen struktura parkimi jashtë rrugë, kostot e investimit i shtohen shumë që duhet të tarifohet nëse kostoja reale e ofrimit të parkimit do të rimbursohet nga përdoruesi – por shpesh nuk rimbursohet, në vend të kësaj, ofrohet si subvencion nga bashkia për të mbajtur çmimin „të ulët“ në 4 deri në 5 € në orë.



Parkim direkt para shtëpisë.

Distanca nga ndalesa e Transportit Publik është 30 herë më e gjatë

PRIVILEGJ PËR PËRDORUESIT E AUTOMJETIT



Parkimi para shtëpisë është i ndaluar, por është i mundur në një garazh të përbashkët në të njëjtën distancë me ndalesën PT

E DREJTË PËR MËNYRAT ALTERNATIVE

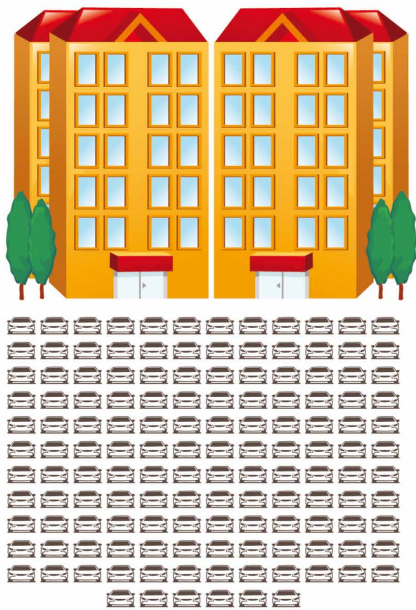
Fakti është: Ofrimi i mjediseve të parkimit do të ndikojë negativisht në zgjedhjen e mënyrave alternative, do të nxisë njerëzit të përdorin makinën e tyre dhe kështu do të rrisë rëndimin e trafikut.

Që nga botimi i raportit të Departamentit të Transportit të Mbretërisë së Bashkuar „Rrugët dhe Gjenerimi i Trafikut“ (1994) hulumtimi ka treguar se ofrimi i kapacitetit të ri rrugor rrit nivelet e trafikut dhe shpesh rëndimin e trafikut me to. Ekziston gjithashtu një marrëdhënie shumë e qartë ndërmjet ofrimit të parkimit dhe përdorimit të automjetit – aty ku nivelet e parkimit janë më të larta, përqindja më e lartë e udhëtimeve kryhet me makinë. Së fundi, është gjithashtu e qartë se qytetet me disa nga nivelet më të ulëta të rëndimit të trafikut, të tilla si Vjena dhe Cyrih, kanë ndjekur për shumë vite një politikë për çmimet e parkimit dhe reduktimin e disponueshmërisë së parkimit në ndërtesat e reja. Qyteti i Notinghamit në Angli, i cili takson vendet e parkimit jashtë rrugë të ofruara për stafin e punëdhënësve të mëdhenj në qytet, ka rëndim trafiku më të ulët se qytetet e krahasueshme që nuk kanë taksë të tilla. Kështu, nëse reduktimi i rëndimit të trafikut është objektiv i SUMP, menaxhimi i parkimit duhet të jetë një pjesë thelbësore e planit. Nëse qytetet nuk rregullojnë parkimin në të njëjtën kohë që përmirësojnë mënyrat alternative, atëherë të gjitha përpjekjet për të nxitur njerëzit që të përdorin transportin publik, ecjen ose biçikletën do të jenë shumë më pak efektive – në vend të kësaj, nevojitet një qasje klasike shtytjeje dhe tërheqje.

Reduktimi i kostove të ndërtimit duke zëvendësuar hapësirat përkatëse të parkimit për çdo apartament me hapësira të përbashkëta për makinat

138 apartamente

138 hapësira parkimi - 1 për çdo apartament



Përdorimi i hapësirës: 3450m²

Kostoja: 307.000 €

10 hapësira të përbashkëta për makinat



Përdorimi i hapësirës: 250m²

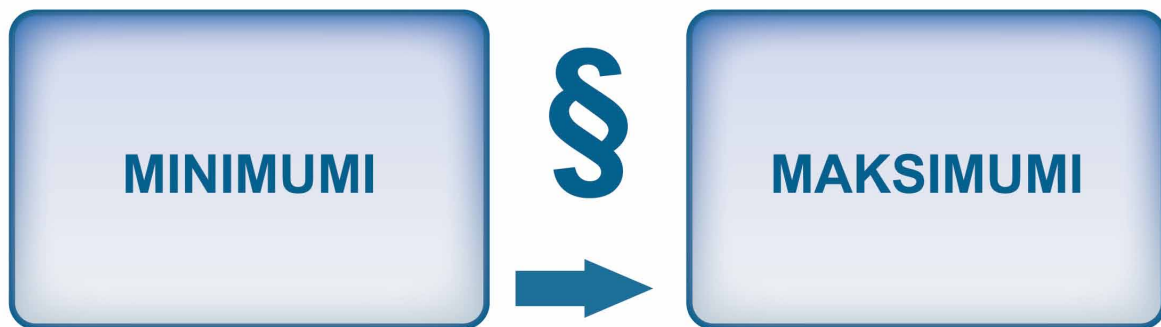
Kostoja: 15.000 €

Burimi: Intelligent Wohnen im Wohnquartier. VCD 2018 (Graph adapted by FGM-AMOR)

Parimi: Është diçka më e zgjuar t'u ofrohet banorëve të rinj një sërë opsionesh lëvizshmërie sesa thjesht të kërkohet një numër minimal hapësirash parkimi.

Shumë qytete kërkojnë ende të njëjtën hapësirë parkimi për apartamente të reja pavarësisht se ku janë apo kush do të jetojë në to. Kjo rrit kostot e ndërtimit dhe kërkesat e tokës dhe rrjedhimisht çmimin e banesave të reja. Një qasje fleksibël ku ofrimi i parkimit lidhet me qasjen nga transporti publik, çiklizmi dhe ecja, kontrollet e parkimit në rrugë dhe të ardhurat e njerëzve që janë tregu i synuar për apartamentet, mund të çojnë në një ofrim më efektiv të hapësirave të parkimit dhe të strehimit më të përballueshëm. Në grafikun e mësipërm tregohet qartë kostoja e ofrimit të parkimit individual në një zhvillim të krahasuar me vetëm ofrimin e parkimit të automjeteve të përbashkëta.

Standardet e parkimit



Fakti është: Standardet e parkimit mund të kenë një ndikim pozitiv në strehimin dhe projektet të tjera të pronave të patundshme.

Shpesh kostot për ndërtimin e një hapësire parkimi në një garazh apo nëntokë mund të jenë nga 20 000 euro deri në 40 000 euro. Në shumë projekte urbane për (ri)zhvillim, parkimi luan një rol të rëndësishëm, veçanërisht nga pikëpamja e fizibilitetit financiar të projektit. Kërkesat e parkimit – të njohura edhe si standardet e parkimit ose normat e parkimit – janë një çështje themelore për pasuritë e patundshme dhe çelësi për të siguruar lidhjen midis rigjenerimit urban dhe lëvizshmërisë së qëndrueshme. Standardet maksimale të parkimit duhet të zënë vendin e standardeve minimale, veçanërisht në zonat ku ka kontroll efektiv të parkimit në rrugë.

Standardet e parkimit të paktën mund t'i referohen aksesit të zonës nga transporti publik. Nëse një zonë shërbehet mirë nga transporti publik, më pak njerëzve që përdorin zonën e zhvillimit do t'ju nevojitet një makinë. Kërkesat minimale për parkim gjithashtu mund të hiqen për të nxitur rritjen e qëndrueshme, siç ka ndodhur kohët e fundit në Sao Paulo (ITDP, 2014) ose ka ndodhur në Amsterdam, Cyrih, në disa pjesë të Parisit ose në pjesën më të madhe të Mbretërisë së Bashkuar për disa vjet.



Fotografia: Martin Rojak

Parimi: Reduktoni emetimet e CO₂ në vend që t'i , i rrisni ato.

Zbutja e efekteve të ndryshimit të klimës urbane është duke u bërë një temë e nxehtë. Në veçanti, qytetet po kërkojnë mënyra për të zvogëluar ndikimin e temperaturave të larta tek banorët e tyre. Sidoqoftë, shndërrimi i parkimit në rrugë në zona të gjelbra me pemë mund të ndihmojë gjithashtu në zbutjen e ndryshimit të klimës duke shndërruar një hapësirë që kontribuon në përdorimin e automjeteve dhe emetimet në një hapësirë që vepron si një lavaman CO₂. Nëse një makinë mesatare vozit 35 km në ditë dhe duke eliminuar një hapësirë parkimi, kjo redukton këtë itinerar ditor me 7 km, me një nivel mesatar emetimi prej 180 g CO₂/km, atëherë kjo shkurton 1.26 kg CO₂ në ditë. Duke supozuar se pemët e mbjella janë mbjellë shtesë dhe dy mund të mbillen në secilën parkim të mëparshëm, ato thithin deri në 6400 kg CO₂ në ditë (në varësi të specieve të pemëve dhe duke marrë parasysh fotosintezën). Për më tepër, çdo pemë (20 metra e gjatë dhe me afërsisht 600,000 gjethe) prodhon një mesatare prej 4.6 ton oksigjen, të mjaftueshme për të përmbushur nevojat e afërsisht 10 njerëzve.



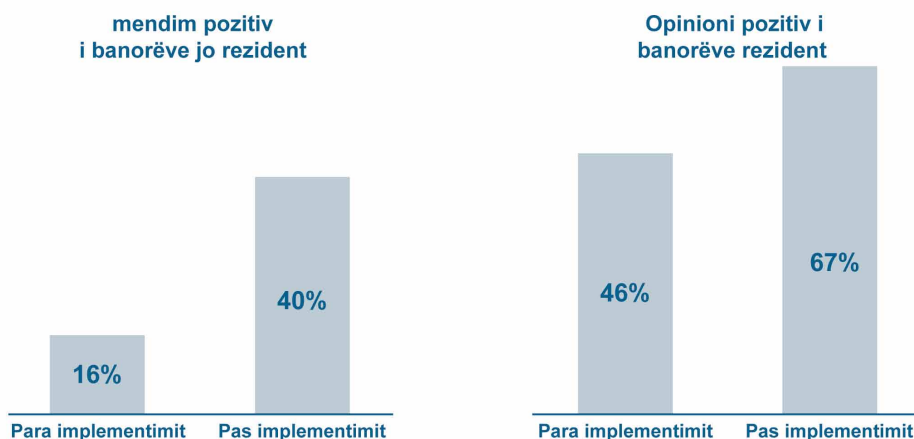
RIZGJIDHESH

Parimi: Mbështetja politike nuk zhduket kur futet menaxhimi i parkut.

Nëse masat e menaxhimit të parkimit janë planifikuar me kujdes, janë të drejta dhe paratë janë transparente dhe, mbi të gjitha, përmirësojnë qytetin dhe situatën e parkimit, ato nuk bëjnë që politikanët të humbasin zgjedhjet - në fakt shumë qytete gjejnë se sapo një lagje të ketë futur menaxhimin e parkimit, ajo është parë të punojë aq mirë sa shumë lagje të tjera e kërkojnë atë gjithashtu.

Pranimi i menaxhimit të hapësirës së parkimit

Vjenë, rrethi 6-9



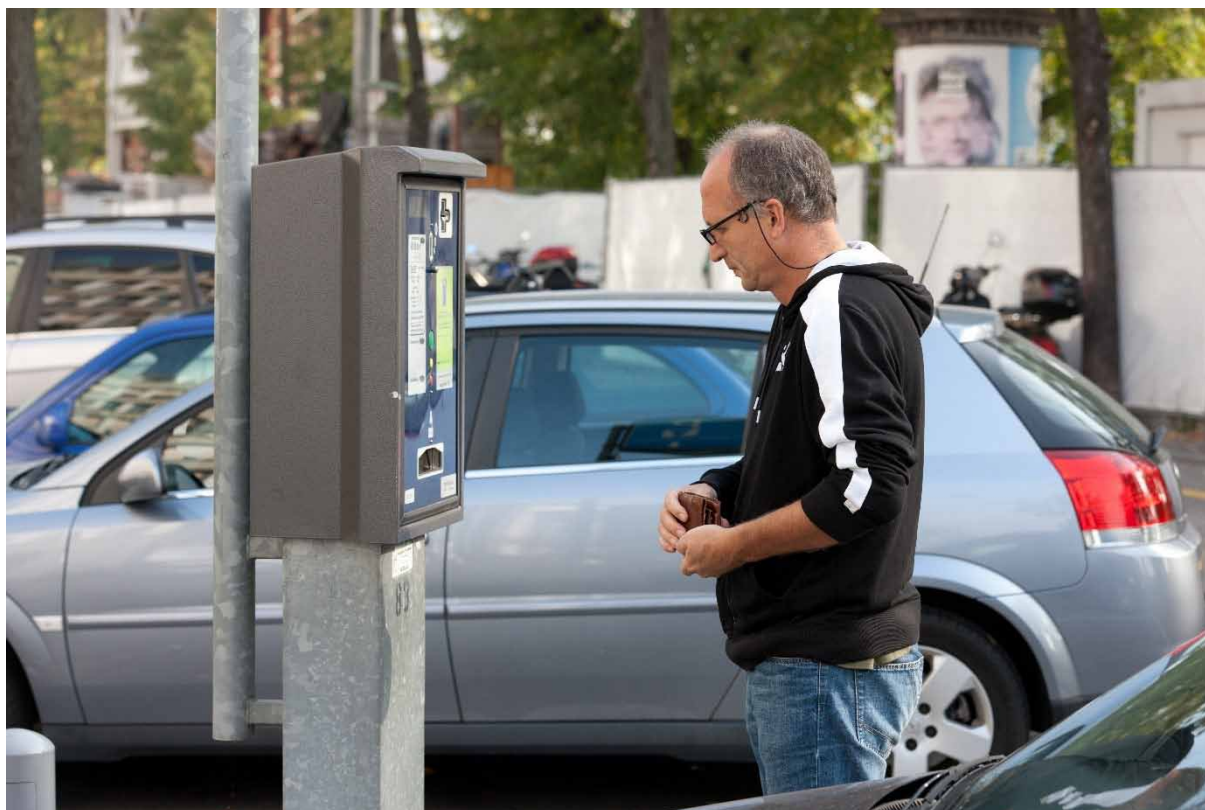
Burimi: COST 342, 2005

Fakti është: Njerëzit zakonisht ankohen para se të prezantohet menaxhimi i ri i parkimit, por kundërshtimi fillestar kthehet në mbështetje kur ata kuptojnë ndikimet!

Menaxhimi i parkimit përmirëson cilësinë e jetës në qytete dhe megjithëse popullsia ankohet kur planifikohet, qytetarët do ta pëlqejnë atë sapo të implementohet. Qytetet si Amsterdam, Kopenhagen, Mynih, Londër, Gent, Cyrih, Strasburg, Barcelona, etj. kanë një traditë të gjatë të implementimit të menaxhimit të parkimit, dhe qytetarët përfitojnë nga kjo politikë.

„Ndikimi i këtyre udhëzimeve të reja të parkimit ka qenë mbresëlënëse: qendrat e rivitalizuara dhe të lulëzuara të qytetit; ulje e konsiderueshme e udhëtimeve të makinave private; reduktimi i ndotjes së ajrit; dhe në përgjithësi ka përmirësuar cilësinë e jetës“ (Kodrinsky and Hermann, ITDP, 2011). Ky citim - nga studiuesit amerikanë që studiojnë qasjen evropiane në menaxhimin e parkimit - përmbledh në mënyrë të përsosur potencialin e menaxhimit të parkimit për krijimin e qyteteve më të mira.

Në Vjenë një studim „Para-Pas“ tregon ndryshimin në qëndrimet para dhe pas implementimit të menaxhimit të parkimit në Vjenë. Duke përmbledhur, pranimi pas implementimit ishte dukshëm më i lartë se më parë. Për jorezidentët, ata me qëndrim negativ kanë rënë nga 68% në 54%, ndërsa mendimet pozitive u rritën nga 16% në 40%. Qëndrimi pozitiv i banorëve rezident u rrit pas implementimit në 67% (nga 46% më parë), ndërsa qëndrimet negative u ulën nga 34% në 30% (KOSTO 342, 2005).

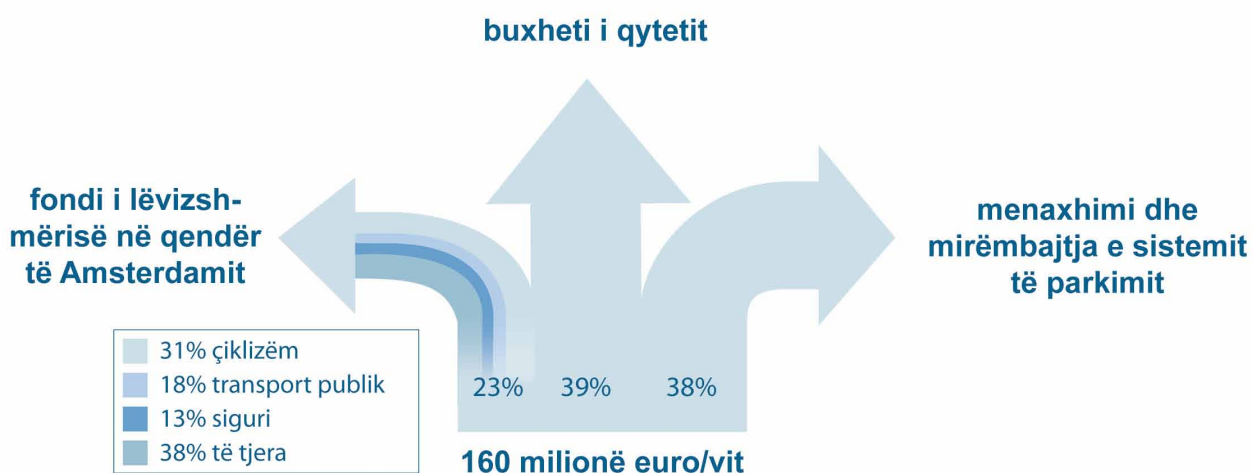


Fotografia: FGM-AMOR

Parimi: Buxhetet e qyteteve si një nxitje për të rritur pranimin për parkim me pagesë.

Nëse një pjesë e parave të mbledhura përmes parkimit me pagesë i jepet një këshilli lokal në një zonë lokale për të vendosur për shpenzimet, kjo mund të risë pranimin e parkimit me pagesë si masë, pasi bëhet e qartë se si shpenzohen paratë dhe banorët rezident dhe kompanitë ndjehen më shumë në kontroll. Sigurisht që paratë nuk duhet të shpenzohen për transport, por mund të shpenzohen për gjëra të tjera për të përmirësuar mjedisin lokal, shesh lojërash, etj.

Përdorimi i tarifave të parkimit në Amsterdam



Burimi: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Fakti është: Menaxhimi i Parkimit mund të rrisë të ardhurat komunale që mund të përdoren për të inkurajuar lëvizshmërinë e qëndrueshme!

Qytetet shpesh varen nga qeveritë kombëtare për një pjesë të madhe të buxhetit të tyre. Vitet e fundit, këto buxhete janë shkurtuar pothuajse kudo. Taksat e pronave janë në shumë qytete një burim kryesor i të ardhurave lokale. Me përjashtim të shumë pak qyteteve, vlerat e pasurive në Evropë janë ulur në përgjithësi, gjë që redukton të ardhurat lokale. Menaxhimi i parkimit ose, edhe më mirë, qasja PUSH & PULL (shtyj dhe tërhiq) mund të ndihmojë në rritjen e të ardhurave komunale pa rritur ose madje ulur presionin e taksave mbi banorët, ndërsa përmirëson cilësinë e alternativave për përdorimin e automjeteve. Këto të ardhura (të paktën pjesërisht) duhet të përdoren për të financuar masa të qëndrueshme të lëvizshmërisë.

Në Amsterdam, për shembull, shitjet bruto të hapësirave të parkimit me pagesë në vitin 2012 ishin rreth 160 milion euro. Rreth 38% e këtyre parave u shpenzuan për menaxhimin dhe mirëmbajtjen e sistemit të parkimit, 39% në buxhetin e përgjithshëm të qytetit dhe 23% për financimin e masave të lëvizshmërisë (31% për çiklizmin, 18% për transportin publik, 13% për përmirësimet e sigurisë etj.). Kjo formon Fondin e Lëvizshmërisë së Amsterdimit. Qytetet e tjera si Gent, Barcelona, Graz ose Nottingham (me vendndodhjen e parkimit Levy) marrin një qasje të ngjashme.



Fotografia FGM-AMOR

Parimi: Tre mjete të fuqishme për menaxhimin e hapësirës së parkimit: kohëzgjatja, tarifat dhe lejet.

Në vendet ku kërkesa për parkim tejkalon ofertën, në vend që të përgjigjet automatikisht me më shumë hapësira parkimi, mjetet e menaxhimit mund të përdoren për të dhënë përparësi se kush do të ketë akses në hapësirën e kufizuar. Mjetet kryesore janë kufizimi i kohëzgjatjes së qëndrimit; çmimi; dhe lëshimi i lejeve (ndonjëherë me detyrim pagese) për lloje të caktuara të përdoruesve, p.sh. banorët për t'u dhënë atyre qasje preferenciale në hapësirë. Është më mirë të fillohet në fushat e kërkesës më të lartë me kufizime të ulëta kyçe (çmime të ulëta, kufizime bujare maksimale qëndrimi) për të marrë pranimin e parimit. Çmimet mund të rriten në një datë të mëvonshme ose kohëzgjatja e qëndrimit të reduktohet.

Çmimet varen nga politika dhe objektivat



Fotografia: ©iStock.com/faberfoto_it

Fakti është: normat e sakta, çmimet dhe gjobat e arsyeshme janë çelësi i suksesit të menaxhimit të parkimit.

Investimet afatgjata në garazhe parkimi - qoftë private apo publike - kanë qënë në të shumtën e rasteve një përbërës kryesor i politikës së parkimit në shumë zona. Në teori, normat duhet të jenë të balancuara - në garazhe si dhe në rrugë. Sidoqoftë, raporti midis çmimit të parkimit jashtë rrugës dhe në rrugë nuk është i njëjtë në qytete të ndryshme. Disa qytete aplikojnë tarifa më të larta në rrugë, të tjerët kanë çmime më të larta jashtë rrugës. Në përgjithësi, tarifat më të larta të parkimit në rrugë – krahasuar me ato jashtë rrugës – mund të çojnë në trafik më të ulët kërkimi dhe t,i bëjnë garazhet më konkurruese. Kjo është një strategji e rëndësishme kur negocioni me investitorët privatë për ndërtimin e garazheve.

Shiko gjithashtu Argumentin „Reduktimi i trafikut të kërkimit të parkingut“.



**85% ZËNIE
(OKUPIM)**

Parimi: Sigurohuni që përdoruesit prioritarë mund të gjejnë lehtësisht një hapësirë

Ndërsa menaxhimi i parkimit mund të përpiqet të zvogëlojë hapësirën e përgjithshme të parkimit, mund të ketë disa drejtues mjeti për të cilët politikanët vendas duan ta bëjnë gjetjen e një vendi „më të lehtë“. Këta mund të jenë banorë rezident dhe/ose blerës. (Në fazat e mëvonshme të zhvillimit të politikës së parkimit në disa qytete, theksi në parkimin nga blerësit mund të ulët, por kur menaxhimi i parkimit futet për herë të parë, ai shpesh shihet si një çështje kryesore, dhe në shumë qytete mbetet një çështje kryesore - megjithëse sigurisht blerësi / trafiku i kohës së lirë mund të çojë gjithashtu në bllokime të trafikut dhe ndotje.)

Një rregull kryesor i ndjekur nga shumë profesionistë të parkimit është se zënia maksimale nuk duhet lejuar të kapërcejë 85% dhe nëse ndodh, çmimet duhet të rriten. „Rregulli“ 85%, nëse arrihet, do të thotë se trafiku që kërkon një hapësirë parkimi (dhe bllokimi rezultues) është minimizuar. Disa komentues kanë sugjeruar se ndjekja e „rregullit“ 85% mund të shpjerë në mbingopje dhe sigurisht ajo duhet aplikuar vetëm për parkimin në rrugë, ku oferta është fikse dhe jo për llogaritjen e vendparkimeve që do të sigurohen nga ndërtimi i godinave të reja.



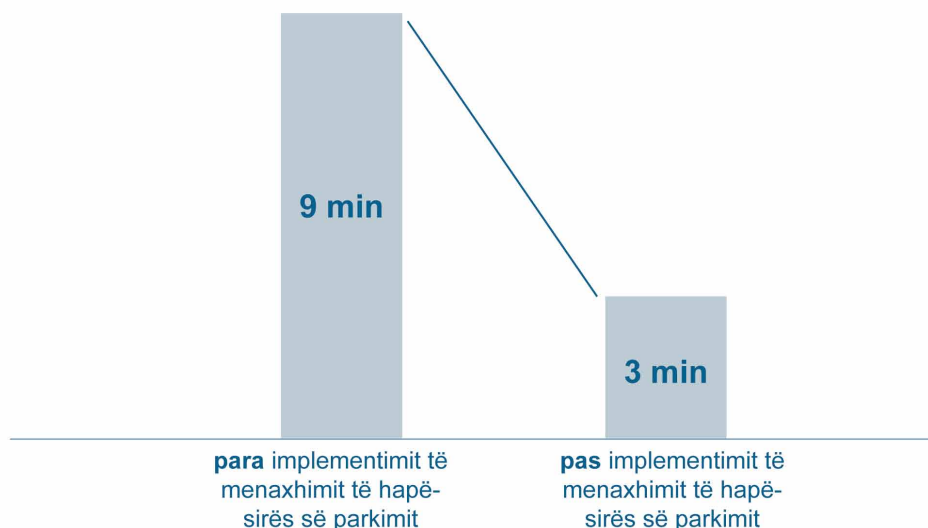
Fotografia: Stadt Zürich

Parimi: Kufiri i sipërm i parkimit nga Cyrihu - Për çdo hapësirë të re parkimi në garazh duhet të hiqet një hapësirë parkimi në rrugë.

Kufiri i sipërm për ofertën e parkimit synon të krijojë një ekuilibër midis kërkesave për më shumë zonë për këmbësorë dhe kërkesave të kompanive për furnizim të vazhdueshëm të hapësirave të parkimit. Prandaj arrihet një ekuilibër i drejtpërdrejtë: kur ndërtohet parkimi i ri jashtë rrugë, ka një zvogëlim të barabartë të numrit të hapësirave të parkimit në rrugë. Hapësira në rrugë përdoret në vend të kësaj për objektet e biçikletave, zonat e këmbësorëve dhe zonat e gjelbra.

Koha mesatare për të gjetur një hapësirë parkimi

Vjenë, rrethet 6-9



Burimi: COST 342, 2005

Fakti është: Menaxhimi i Parkimit çon në më pak trafik të kërkimit të parkimit!

Lundrimi për të parkuar (kërkimi për një vend parkimi) jo vetëm që çon në kosto shtesë për drejtuesin e mjetit (kohë shtesë dhe karburant), por gjithashtu ka efekte të jashtme negative për shoqërinë siç janë ndotja shtesë, zhurma dhe aksidentet. Kodransky dhe Hermann, ITDP, 2011 vlerësojnë se deri në 50% të bllokimeve të trafikut janë shkaktuar nga drejtuesit e mjeteve që qarkullojnë përreth në kërkim të një hapësire të lirë parkimi. Ekzistojnë prova që menaxhimi efektiv i parkimit me mekanizmat ekonomikë që harmonizojnë tarifat e parkimit në rrugë dhe jashtë rrugës mund të zvogëlojnë ndjeshëm lëvizjen për parkim.

Një vlerësim para dhe pas në rrethet e Vjenës 6-9 tregon një ulje të kërkimit të një hapësire parkimi nga 10 milion km autovetura në vit në 3.3 milion km, pra dy të tretat. Ndërsa kërkimi për një vend parkimi zinte 25% të trafikut të përgjithshëm para prezantimit të menaxhimit të parkimit, ai tani përbën vetëm 10%. Në rrethet 6 deri në 9 u konstatua se koha mesatare që duhet për të gjetur një vend parkimi është zvogëluar nga rreth 9 minuta në afro 3 minuta pas implementimit të menaxhimit të hapësirës së parkimit (COST 342, 2005).



Fotografia: Stadt Freiburg

Parimi: Planifikoni zonën tokësore të nevojshme për një garazh, por ndërtojeni atë vetëm nëse është e nevojshme – bazuar në kërkesën e vëzhguar, jo të parashikuar. Ndërkohë, shfrytëzoni hapësirën për ndonjë qëllim tjetër.

Parimi është të parashikojmë kërkesën e parashikuar për parkim, të kemi një plan për t'u marrë me këtë por jo për të ndërtuar parkim për të përmbushur të gjithë kërkesën e parashikuar deri sa zhvillimi të funksionojë dhe të mund të respektohet kërkesa aktuale për parkim. Kjo qasje u përdor edhe në Freiburg Vauban: Së pari, hapësira ishte e rezervuar për një garazh parkimi (por nuk ishte ndërtuar); së dyti, hapësira është përdorur „përkohësisht“ për një shesh lojrash; Së treti, është vërejtur kërkesa aktuale për parkim dhe është konstatuar që garazhi shtesë për parkim nuk kërkohet. Për më tepër, fakti që hapësira tani përdoret si shesh lojërash e bën të vështirë për pranimin e publikut për ta kthyer atë në hapësira parkimi.



Fotografia FGM-AMOR

Parimi: Zbatimi i parkimit është i nevojshëm sepse rregulloret e parkimit përmirësojnë situatën e parkimit.

Mjetet e menaxhimit të parkimit nuk do të funksionojnë nëse ato nuk zbatohen. Kur diçka që më parë ishte falas për të gjithë për t'u përdorur, rregullohet dhe / ose i vihet një çmim, dhe paraqitet plani i zbatimit, shpesh do të ketë reagime negative. Por si mund t'i mbani këto reagime në minimum? Së pari, bëjini rregullat dhe realizimin në mënyrë të drejtë: rrisni gjobën, për shembull, nëse parkimi pengon trafikun tjetër, dhe sigurohuni që të gjithë kanë të njëjtin rrezik të gjobiten nëse shkelin një rregull. Në fazën hyrëse, mos jepni gjobë për veprën e parë ose të dytë, jepni vetëm një paralajmërim. Njoftoni njerëzit se ku dhe si shpenzohen paratë e grumbulluara. Dhe trajtoni zbatuesit në mënyrë që ata të mund të ndihmojnë njerëzit me parkim dhe pyetje të tjera, dhe jo vetëm të vendosin gjoba.



Fotografia FGM-AMOR

Parimi: Eksperimentoni me përdorime të reja për hapësirat e parkimit - nëse nuk funksionon, gjithmonë mund të ktheheni sërish pas!

Shpesh është e vështirë për njerëzit të imagjinojnë ndryshime në skenën rrugore dhe kjo do të thotë se ata mund të reagojnë shumë, shpesh negativisht, ndaj propozimeve të reja. Ky është veçanërisht rasti për ata njerëz që janë pjesëmarrës „tipikë“ në aktivitetet e konsultimit / pjesëmarrjes publike.

Por një hapësirë parkimi në rrugë është diçka që mund të ndryshohet përkohësisht dhe të ndryshohet përsëri nëse është e nevojshme - dhe duke e bërë këtë e bën më të lehtë për njerëzit që të shohin se ndryshimi është shpesh ai me të cilin ata mund të jetojnë lehtësisht, ose edhe madje ta shijojnë. Qyteti i Rotterdimit ka aplikuar këtë qasje në shumë rrugë dhe përkohësisht ka ndryshuar hapësirat e parkimit në tarracat e restoranteve, hapësirave publike ose hapësirave të parkimit të biçikletave për t'u treguar njerëzve se këto mund të funksionojnë dhe të fitojnë pranimin për një ndryshim të mëvonshëm, të përhershëm.



Fotografia: Hr. Schön

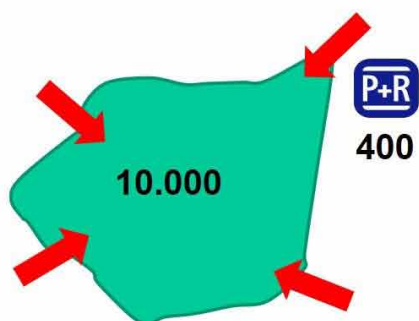
Parimi: Garazhe të përbashkëta parkimi si mënyrë për të mbështetur sjellje më të qëndrueshme të transportit.

Në vend që secila ndërtesë të ketë hapësirën e vet të parkimit, ndërtoni një hapësirë parkimi më të madhe për një distancë më larg për t'i shërbyer të gjitha ndërtesave në zhvillim.

Është e zakonshme që çdo shtëpi apo ndërtesë e re të ketë garazhin e vet të parkimit. Një aranzhim alternative që ul kostot e ndërtimit, krijon hapësirë për hapësirat e gjelbra menjëherë rreth ndërtesave dhe inkurajon njerëzit të përdorin mënyra të qëndrueshme, është të ndërtohet një garazh të vetëm të madh parkimi për t'i shërbyer zhvillimit të përgjithshëm, por në një distancë nga banesat. Një pionier i kësaj qasje është zhvillimi i mirënjohur i Freiburg Vauban në Gjermani, ku banorët mund të ngasin automjetin në godinat e tyre të banimit për të lënë apo për të marrë automjetet e tyre, por ku parkimi është në një garazh të vetëm të madh parkimi rreth 300 metra larg. Distanca shtesë nga shtëpia tek automjeti i parkuar promovon ecje, çiklizëm dhe përdorimin e transportit publik për ekskursione në vend dhe krijon hapësirë përreth apartamenteve për përdorime më të këndshme siç janë shesh lojërash dhe kafene.

Kurthi

Furnizimi shtesë për parkim çon në udhëtime shtesë të automjeteve

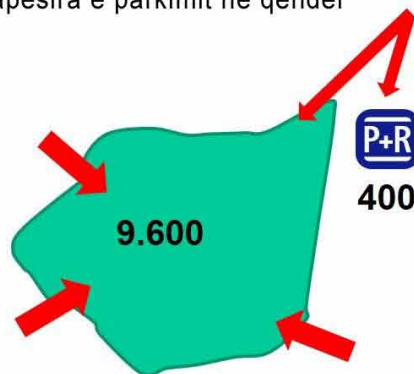


$$10.000 + 400 = 10.400$$

në P&R

E duhur

Është e nevojshme të zvogëlohet hapësira e parkimit në qendër



$$10.000 - 400 + 400 = 10.000$$

Në qendër në P&R

Parimi: “Parko dhe udhëto me autobus” duhet të zëvendësojë, jo të shtojë, parkimin në qendër të qytetit.

Parkimi dhe udhëtimi me transport publik shpesh shihet si një ilaç çudibërës (zgjidhja) për problemet e parkimit dhe gjithmonë kërkohet kur menaxhimi i parkimit aplikohet në qytet. Sidoqoftë, ekzistojnë disa parime të rëndësishme për t’u marrë parasysh nëse me të vërtetë investimi në P&R bëhet që të mbështesë SUMP-in dhe të funksionojë siç duhet (duke i bërë investimet dhe kostot operative të vlefshme):

- » Parkimi i ri P&R nuk duhet të shtojë furnizimin total të parkimit në qytet. Nëse po, kjo do të rrisë përdorimin e automjetit. Pra, 500 hapësira të reja P&R nuk duhet të zëvendësojnë 500 hapësira në qytet.
- » Në qytete më të vogla, P&R mund të mos jetë e vlefshme - shumica e kërkesës për udhëtime vijnë nga brenda qytetit dhe parkimi pa pagesë është në dispozicion në rrugë vetëm një shëtitje e shkurtër nga qendra, në mënyrë që njerëzit të mos shqetësojnë të parkojnë në dalje të qytetit dhe të marrin një autobus.
- » Shërbimet e autobusëve P&R, tramvajit ose hekurudhës duhet të jenë atraktive, të lira dhe të lehta për t’u përdorur.
- » Edhe një sistem i madh P&R me 10.000 hapësira në një qytet me 200.000 vetë do të plotësojë vetëm një pjesë të vogël të kërkesës totale për udhëtim.

Vendndodhjet P&R duhet të jenë të vendosura në afërsi të origjinës së udhëtarëve dhe jo afër destinacionit, pasi vetëm kështu zvogëlohen më së shumti udhëtimet dhe emetimet e CO₂. Kështu edhe pranimi i kalimit në transportin publik është më i lartë, se sa kur përdoret automjetin personal për pjesën më të madhe të udhëtimit.



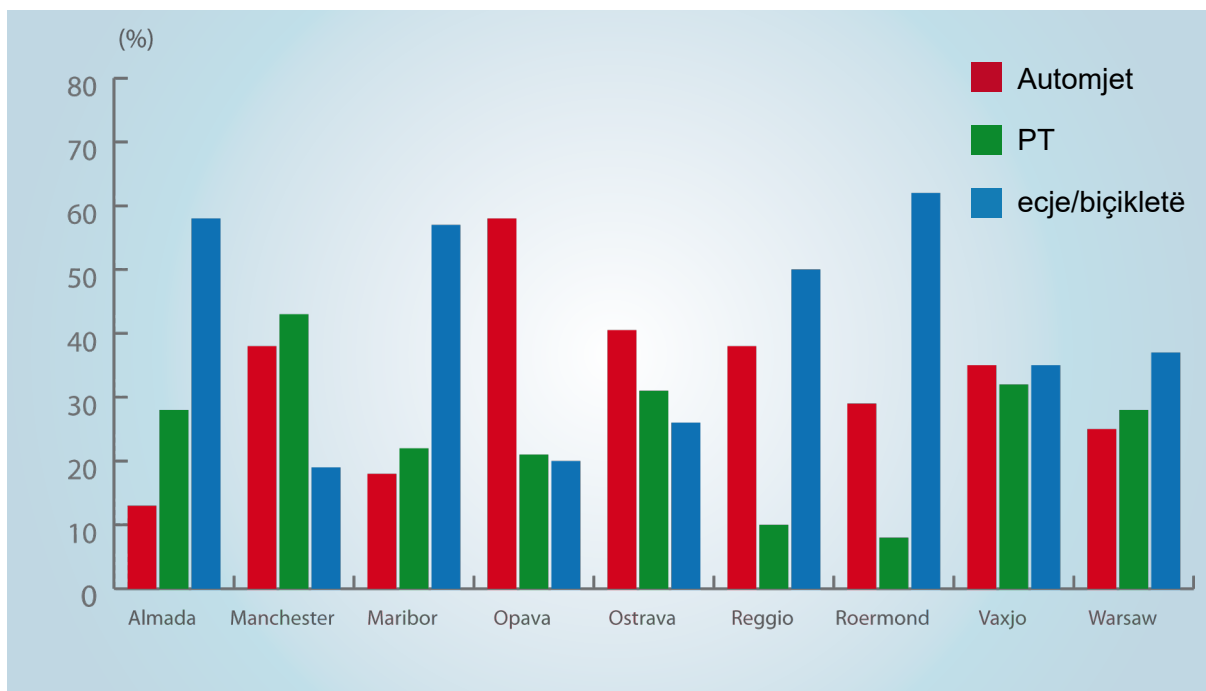
Fotografia FGM-AMOR

Parimi: Përdorimi i shumëfishtë i hapësirave të pakta të parkimit për të hapur hapësira të tjera publike.

Hapësirat e parkimit shpesh janë bosh - për shembull, hapësirat e parkimit të supermarketeve rrallë janë zënë gjatë natës dhe vetëm pothuajse të mbushura në kohën e pikut. Përdorimi i shumëfishtë i hapësirave të tilla mund të zvogëlojë kërkesën për parkim në zona të tjera, duke çliruar atë për përdorime të tjera; dhe/ose të zvogëlojë kostot e investimeve në parkimet e reja jashtë rrugës. Qyteti belg i Sint Niklaas zbatoi konceptin e parkimit të përbashkët në një rrugë të quajtur Vijfstraten, një nga korridoret kryesore në qendër të qytetit. Qyteti donte të krijonte rrugë të ndara për biçikleta në Vijfstraten, por mund ta bënte këtë vetëm duke hequr hapësirat e parkimit në rrugë që aktualisht përdoren nga banorët. Qyteti bëri një marrëveshje me një supermarket të vendosur në rrugë për të lejuar banorët e Vijfstraten të parkojnë në parkimin e automjeteve në supermarket në vend që të parkojnë në rrugë. Kërkesa për parkim e banorëve rezident nuk koinçidon me kërkesën e blerësve në kohë piku, kështu që ka hapësirë të mjaftueshme parkimi për të gjithë.

Sint Niklaas zbatoi një tjetër qasje të zgjuar pas përdorimit të shumëfishtë të hapësirës së pamjaftueshme publike për parkim. Zonat e ngarkim-shkarkimit në rrugët e stacionit përdoren si zona parkimi për biçikleta jashtë orëve kur lejohen ngarkimi dhe shkarkimi.

Shpenzimet mesatare të blerjeve për udhëtim të shumëfishuara me pjesën e mënyrës së shumëzuar me frekuencën e vizitave në vit



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

Fakti është: Klientët e automjeteve shpesh nuk janë konsumatorët më të mirë

Shpesh një lidhje automatike bëhet veçanërisht nga pronarët e dyqaneve dhe politikanët vendas midis sasisë së parkimit të siguruar për blerësit dhe suksesit të dyqaneve lokale - por të gjitha provat tregojnë se realiteti është shumë më kompleks se ky. Blerësit vlerësojnë gamën e dyqaneve dhe mjedisin e blerjeve, dhe nuk ka asnjë lidhje të qartë midis suksesit të dyqaneve me pakicë dhe sasisë së parkimit të siguruar dhe sa kushton për të parkuar (nëse është parkim me pagesë). Ky kompleksitet është reflektuar edhe në rezultatet e hulumtimit me 8 qytete nga Evropa Veriore, Jugore, Lindore dhe Perëndimore - Mjeti RESOLVE M&E - sondazhi midis konsumatorëve dhe shitësve me pakicë (2017 dhe 2018) (shiko grafikun) - ky tregon qartë se në shumicën e qyteteve, drejtuesit e automjeteve nuk janë ata që kontribuojnë më shumë në ekonominë e shitjes me pakicë. Prandaj është e rëndësishme të sigurori atë që u duhet blerësve që nuk udhëtojnë me automjet. Ky është shpesh një mjedis i blerjeve me cilësi të lartë, miqësor ndaj njerëzve, i cili nuk mbizotërohet nga trafiku. Për ata që vijnë me automjet, mund të jetë e rëndësishme ta bëjnë parkimin më të lehtë (megjithëse kjo nuk është domosdoshmërisht pa pagesë), që do të thotë tarifa dhe afate, në mënyrë që parkingjet afër dyqaneve të mos jenë të zëna nga ata që parkojnë afatgjatë.

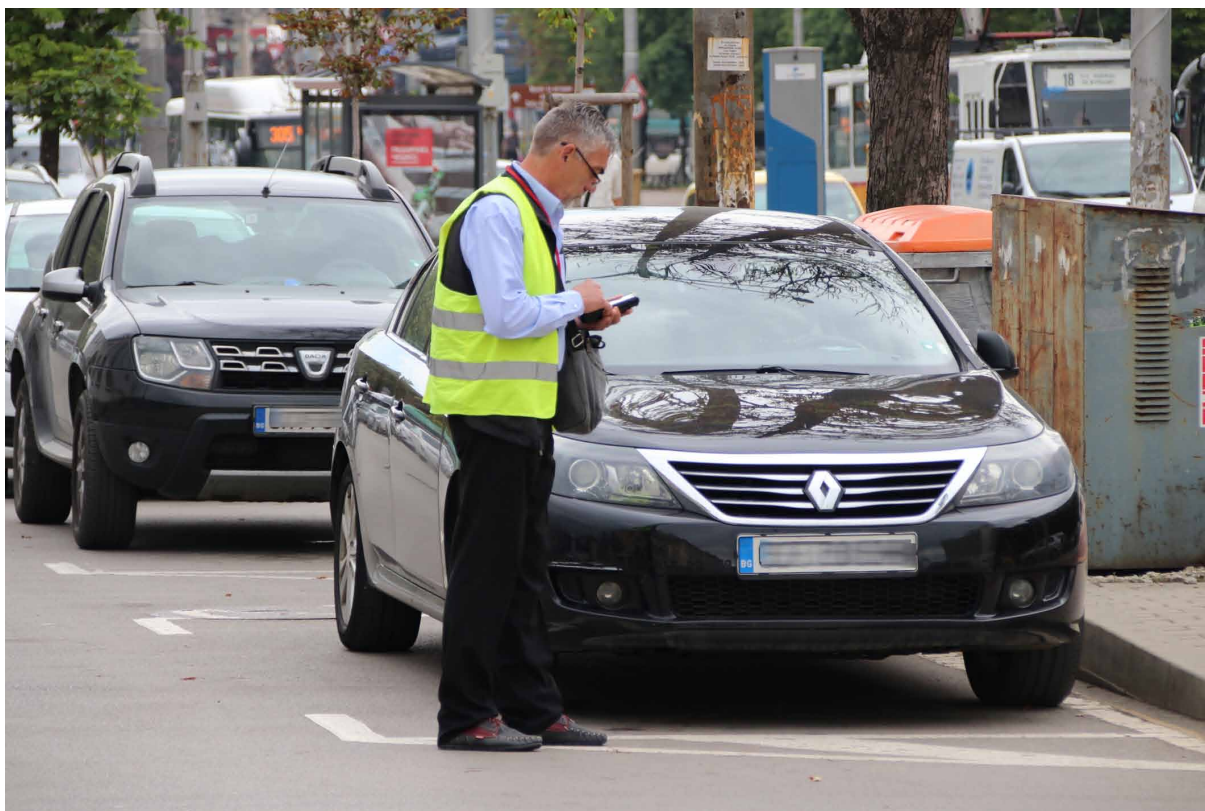
Trafiku stacionar gjithashtu shkakton rreziqe!



Fotografia: Robert Pressl

Fakti është: Menaxhimi i parkimit kontribuon për sigurinë rrugore!

Për shkak të madhësisë fizike të vogël, fëmijët kanë një rrezik të lartë aksidentesh në kryqëzime ose në vendkalimet e këmbësorëve ku automjetet janë parkuar shumë afër - madje edhe me shpejtësi të ulët automjetesh në zona të banuara me parkim të dendur në të dy anët e rrugës. Menaxhimi i parkimit dhe veçanërisht zbatimi i rregullave dhe ligjeve japin një kontribut të madh në sigurinë rrugore duke siguruar shikueshmëri të mirë për këmbësorët në vendkalimet dhe të gjithë përdoruesit e rrugës në kryqëzime. Në lagjet me densitet të lartë të ndërtuara në këtë fundshekull, ku rrugët janë „të mbingopura“ me automjete të parkuara, madje edhe zjarrfikësja mbështet zbatimin e rregullave të parkimit, për të siguruar aksesin në rast zjarri.



Fotografia FGM-AMOR

Argumenti: Edhe kur ekzekutimi ekziston në letër, shpesh zbatohet vetëm pjesërisht sepse detyra u është besuar punonjësve të gabuar.

Zbatimi shpesh ndahet ndërmjet organizatave të ndryshme. Ndërsa policia shpesh kujdeset për shkeljet e parkimit, institucionet komunale ose private kontrollojnë vendet e parkimit me pagesë. Këto të fundit kryesisht funksionojnë në mënyrë efektive, por policisë shpesh u mungon koha dhe kanë detyra më të rëndësishme për të kontrolluar sesa kontrollet e shkeljeve të parkimit. Një zgjidhje që përdoret shpesh në këtë situatë është delegimi i përgjegjësisë për veprimet e zbatimit të policisë subjekteve komunale ose private. Ata monitorojnë çdo shkelje parkimi dhe e raportojnë atë në polici, i cili ngarkon gjobën aktuale.

Një hap tjetër është që të dekriminalizohen plotësisht shkeljet e parkimit në mënyrë që zyrtarët jo-policë të mund ta bëjnë vetëm zbatimin. Një avantazh kryesor i kësaj zgjidhje është se të ardhurat nga gjobat e mëparshme tani janë të ardhura për qytetin në vend të shtetit.



Fotografia FGM-AMOR

Argumenti: Përdorimi i hapësirës publike nuk duhet të jetë asnjëherë pa pagesë, madje as për automjete të pastra.

Disa qytete preferojnë ose përfitojnë nga drejtuesit e automjeteve me emetim zero duke ofruar parkim në zona me tarifa të reduktuara ose madje edhe pa pagesë, ku automjetet e tjera duhet të paguajnë për të parkuar. Por a është kjo me të vërtetë mënyra e duhur për t'u marrë me hapësirën e paktë publike? Një automjet elektrik përdor ende të njëjtën hapësirë si edhe një automjet konvencional.

Një shembull tjetër i përdorimit të tillë të hapësirës publike është instalimi i stacioneve të karikimit në anën e rrugës, të cilat më pas shpesh rezervohen për parkim dhe karikim të automjeteve elektrike. Edhe karikuesit e shpejtë ose hiper të shpejtë në hapësirat publike duhet të jenë vetë rrugët ose të vendosen në zona plotësisht të tepërta. Opsionet standarde të tarifimit vendosen më mirë në hapësirat e parkimit jashtë rrugës.



Fotografia FGM-AMOR

Parimi: Kini qëllime të menaxhimit të parkimit, që të mos kenë si fokus kryesor gjenerimin e të ardhurave dhe komunikojani këtë parim publikut.

Mendoni se cilat probleme / qëllime doni të adresoni, për shembull:

- » a doni të luftoni bllokimet e trafikut apo të zvogëloni parkimin; apo
- » a dëshironi të mbronni qasjen e banorëve rezident në parkim; apo
- » dëshironi të mbështesni biznesin / dyqanet lokale apo
- » dëshironi të shmangni parkimin ditor për udhëtarët; apo
- » dëshironi të lironi hapësirën publike nga automjetet e parkuara dhe t'i shtyni në parkingun jashtë rrugë etj.

Tarifat e parkimit janë kryesisht një mjet menaxhimi për të kontrolluar sjelljen e lëvizshmërisë, për të kontrolluar vendet e zëna në parkim dhe ngopjen dhe për të balancuar ndarjen modale.



Fotografia FGM-AMOR

Parimi: Standardet nuk janë përgjithmonë. Rekomandohen standarde maksimale për parkimin e automjeteve dhe standarde minimale për biçikleta

Për të lehtësuar më tej kalimin në më pak varësi nga veturat dhe mënyra më aktive, qytetet duhet të rishikojnë standardet për parkimin tradicional DHE parkimin e biçikletave. Në përputhje me rekomandimet e Shoqatës Evropiane të Çiklistëve, duhet të rindërtohen zhvillimet ekzistuese pa hapësirë parkimi për biçikleta.

ose duke shndërruar hapësirat e parkimit në hapësira parkimi për biçikleta ose duke siguruar ambiente parkimi afër / ngjitur me ndërtesat, si dhe në rrugë dhe në terren. Duhet të instalohen një numër i mjaftueshëm prizash për të karikuar biçikletat elektronike.

Parimet mbi standardet:

- » Zbatoni standardet maksimale për parkimin e automjeteve sa më shumë që të jetë e mundur
- » Aplikoni standarde të bazuara në zonë, bazuar në profile të ndryshme të arritshmërisë (bazuar në KARTER), në qendër të qytetit, periferi, zonë metropolitane, të mesme, urbane, biznesi, private, përdorime të përziera ...)
- » Aplikoni standarde minimale për biçikleta parkimi (psh. banimi, psonisja, etj.), p.sh. 1 / dhomë gjumi + 10% për biçikleta speciale në hapësirat e zakonshme të parkimit të biçikletave (p.sh.ap)
- » Monitoroni dhe modifikoni standardet rregullisht sipas ndryshimit të modeleve të lëvizshmërisë dhe tendencave të ndara modale.

Kombinimi i të dy standardeve është një qasje moderne, e përshtatshme dhe efikase në energji për të ndikuar në sjelljen e lëvizshmërisë. Një hap tjetër mund të jetë zgjedhja e një standardi integral të lëvizshmërisë për zhvillimet e reja, ku parkimi paguhet dhe alternativat për parkimin mund të jenë objekt i negociatave për arritjen e objektivave të lëvizshmërisë. Qyteti belg Gent është një shembull i mirë i standardeve të orientuara në zonë. Bazuar në udhëzimet e qytetit për parkimin e biçikletave, banorët rezident tani kanë hapësira publike parkimi të biçikletave brenda 100 metra nga pragu i dyerve të tyre në zonat ku standardet janë zbatuar.



Të ardhurat duhet të subvencionohen

Banorët rezident



JO



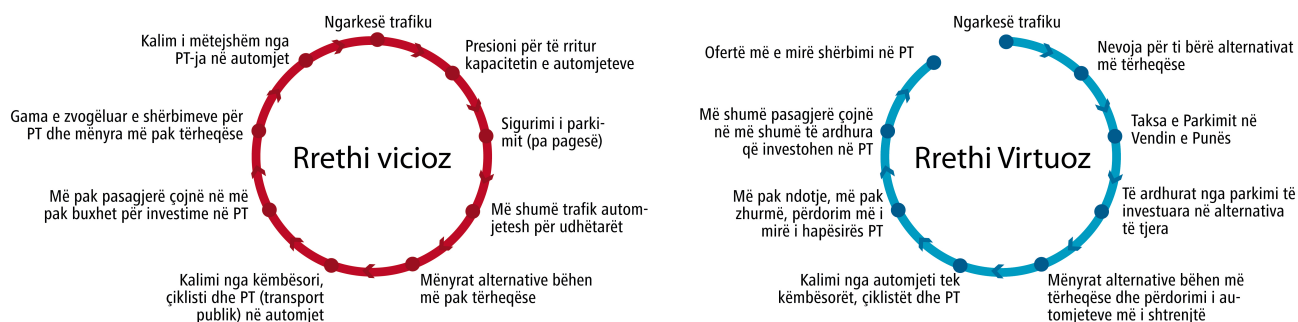
PO

Parimi: Lejet e parkimit rezidencial nuk duhet të subvencionohen.

Qytetet shpesh mendojnë se duhet të ofrojnë hapësira parkimi për banorët e tyre – më shumë sikur të ishte një detyrë sesa ofrimi i një shërbimi që ka një vlerë. Por vlera e këtij shërbimi gjithsesi duhet të paguhet. Megjithatë, në shumë raste, qytetet nuk përpiqen të marrin koston e plotë të sigurimit të aksesit preferencial në parkim nga banorët e tyre. Në vend të kësaj, ata subvencionojnë kostot administrative, mirëmbajtjen dhe zbatimin e rregullores së parkimit, duke përdorur tepriçën nga të ardhurat të mbledhura nga parkimi i jo-rezidentëve. Problemi është se kjo praktikë nuk ndikon në zgjedhjen modale të banorëve për transport të qëndrueshëm, veçanërisht kur zona e parkimit të banorëve është e madhe (në disa qytete më të vogla, zonat e parkimit të banorëve mbulojnë të gjithë qytetin, në mënyrë që një banor të mund të udhëtojë për një distancë të caktuar dhe mund të shijojë në mënyrë efektive parkimin rrugor falas në destinacionin e tyre). Në vend të kësaj, këto të ardhura mund të përdoren shumë më mirë duke investuar në nxitjen e ecjes, çiklizmit, ose përdorimit të transportit publik, sipas parimit të shtyj dhe tërhiq që përdoret në qytetet kryesore si Amsterdam dhe Gent.

Ideja e marrë nga „KËRKONI TROTUARIN: E ARDHMJA E PARKIMIT DHE MENAXHIMIT TË ANËVE TË TROTUARIT“ (Qendra për Londrën 2020).

Taksa e parkimit në vendin e punës nga rrethi vicioz në rrethin virtuoz



Grafik: FGM-AMOR

Parimi: njerëzit që zgjedhin të përdorin një hapësirë parkimi pa pagesë jashtë rrugës, duhet të kontribuojnë në kostot që përdorimi i tyre i makinës u imponon të gjithëve

Në Britaninë e Madhe, ligji lejon qytetet të vendosin një taksë apo tarifë mbi hapësirat e parkimit të ofruar jashtë rruge nga punëdhënësit për punëtorët e tyre. Një qytet, Nottingham, e ka përdorur këtë ligj dhe që nga viti 2012 ka vendosur një tarifë, të quajtur Taksa e Parkimit në Vendin e Punës (WPL), për të gjitha bizneset me 10 ose më shumë vende parkimi të personelit jashtë rrugës, pasi pendolarët (punonjësit që shkojnë e vijnë) përbëjnë rreth 70% të pikut të trafikut në qytet, duke vendosur kosto të lidhura me ngarkesën e trafikut prej 160 milionë GBP (rreth 178 milionë euro). Punëdhënësit paguajnë taksën dhe varet nga ata nëse do t'ua kalojnë shpenzimet punonjësve të tyre. Për vitin 2020/21, GBP424 do të jetë (rreth 460€) për hapësirë. Natyrisht, sjellja e udhëtimit ndikohet vetëm nëse stafi punon për një punëdhënësit që i bën ata të paguajnë të gjithë ose një pjesë të taksës - por 8 nga 10 e bëjnë. Vlerësimi i WPL nga Universiteti Loughborough ka treguar se ka ulur ngarkesën e trafikut në Nottingham në krahasim me situatën në qytete të ngjashme angleze; dhe se ekonomia në Nottingham vazhdoi të rritet paq ose më tepër sesa në qytetet konkurruese angleze, pas vendosjes së WP (Parkimi në Punë) dhe përmirësimeve në transportin e qëndrueshëm alternativ, ndërsa trafiku i makinave u ul me 9% krahasuar me 2004. Të ardhurat nga taksat përdoren për të financuar alternativa të qëndrueshme të transportit.

Natyrisht vendosja e taksës së parkimit nuk është një mundësi ligjore në shumicën e vendeve anëtare të BE-së, por ky shembull nga Anglia është i dobishëm për të bërë argumentin në vendin ose rajonin tuaj që ligji të ndryshohet për të lejuar që qytetet të kenë një taksë parkimi nëse ato dëshirojnë, si një mjet të dobishëm në arsenalin e tyre të masave në një Plan të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane.

Shifrat e marra nga „KËRKO TROTUARIN: E ARDHMJA e PARKIMIT DHE MENAXHIMIT TË ANËVE TË TROTUARIT“ (Qendra për Londrën 2020).



park4sump.eu



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Përgjegjësia e vetme për përmbajtjen e kësaj fletë palosje qëndron tek autorët. Përmbajtja e saj jo domosdoshmërisht pasqyron opinionin e Bashkimit Evropian. As Agjencia, as Komisioni Evropian nuk janë përgjegjës për çdo përdorim që mund të bëhet nga informacionet e përfshira në të.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Ky projekt ka marrë fonde nga programi i kërkimit dhe inovacionit Horizon 2020 i Bashkimit Evropian sipas marrëveshjes së grantit Nr 769072.