

Добри аргументи и принципи за управление на паркирането

Park4SUMP - Управление на паркирането като средство за кардинална промяна в градската мобилност

Park4SUMP има за цел да помогне на градовете да интегрират новаторски решения за управление на паркирането в Плановете за устойчива градска мобилност (ПУГМ) за по-добра мобилност и качество на живот. Проектът има за цел да стимулира по-нататъшни иновации в управлението на паркирането и превръщането на политиките за паркиране от реактивни и оперативни, както днес, в по-стратегически, ефективни и цялостни. 16 европейски града се обединиха с нашите 6 технически партньора и 3 подпомагащи организации за научни изследвания в областта на паркирането, за да демонстрират и предадат ползите от стратегическото и интелигентно управление на паркирането в устойчивата градска мобилност. Тази публикация беше разработена на базата на собствени изследователски дейности, но също и чрез събиране на информация от съществуващи проучвания и публикации (напр. от предшестващия проект Push&Pull) от партньори по проекта и трети страни, както и добавяне на нова информация. В случай, че използвате и разпространявате материали от тази брошура, Ви молим да посочите уебсайта park4sump.eu като източник.

Автори:

Robert Pressl и Tom Rye

Контакт:

Robert PRESSL

Електронна поща: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Издание:

януари 2020 г.

УВОДНА СТАТИЯ



Robert PRESSL



Tom RYE

Първото издание на брошурата “16 добри причини за управление на паркирането” имаше голям успех и получихме много запитвания кога ще бъде публикувано второ издание. Сега, през 2020 г., пет години след първото издание и като част от финансирания по програма “Хоризонт 2020” проект Park4SUMP, ние се радваме да споделим тази нова версия с Вас. Актуализирахме най-важните и силни аргументи от първото издание и добавихме няколко нови. Освен това решихме

не само да предоставим аргументи за управление на паркирането, но и да използваме публикацията, за да повишим знанията на нашите читатели за основните принципи на управление на паркирането.

Отново, тази брошура предоставя знанията, необходими за изграждане на солидни политически аргументи за използване на управлението на паркирането за облекчаване на проблемите, свързани с паркирането, и по този начин за подпомагане на устойчивия транспорт. Тя следва да укрепи позицията на политиците, лицата отговорни за вземането на решения и разпространителите, като например журналистите, в процеса на вземане на пръв поглед непопулярни, но всъщност рационални и устойчиви решения за управление на уличното и извънуличното паркиране.

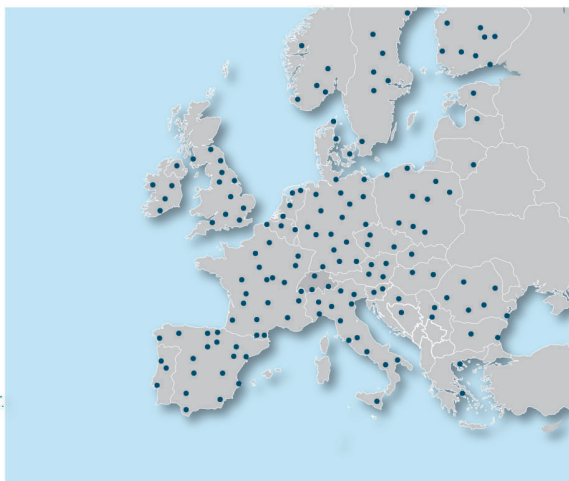
Една от основните ни цели е да подчертаем ролята и потенциала на управлението на паркирането да влияе върху планирането на мобилността и поведението при пътуване, като по този начин действа като средство за кардинална промяна при планирането на градската мобилност. Основната ни цел е да покажем, че управлението на паркирането е една от основите на Плана за устойчива градската мобилност (ПУГМ). Налице е жизненоважна необходимост от издигане на управлението на паркирането от изцяло оперативна задача до много по-стратегически подход на планиране. От решаващо значение е да помним, че управлението на паркирането осигурява отлично съотношение качество/цена. Мярката е с ниски разходи (много често без високи инфраструктурни разходи), може да бъде приложена бързо и генерира приходи, с които да се изплаща, като същевременно подкрепя други мерки, като обществения транспорт и ходенето пеша, за да доведе до промяна в поведението на пътуванията.

Надяваме се, че тази брошура Ви предоставя някои нови начини да разгледате управлението на паркирането и обяснява предимствата му за Вашите градове.

Robert PRESSL и Tom RYE

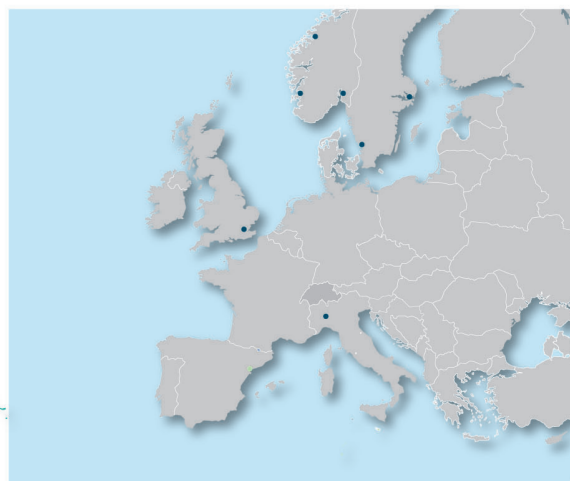
Сравняване на тласкащите (бутащите) мерки

управление на паркирането



- приема се добре
- реализира се бързо
- инвестициите са малки

такси за използване на пътищата / такса „задръстване“



- политически противоречиви
- реализира се в средносрочен план
- инвестициите са големи

Факт: Управлението на паркирането е ключ към управлението на градската мобилност.

Практически всяко пътуване с кола завършва на място за паркиране. Следователно, управлението на местата за паркиране означава управление на потребността от леки коли и на задръстванията. В сравнение с други политики за транспорта, чиято цел е управление на ползването на колите, паркирането има две ясни предимства:

- » Обикновено управлението на паркирането не изисква големи инвестиции, като нови пътища или допълнителен обществен транспорт, и, следователно, може да бъде реализирано в относително кратки срокове;
- » В почти всички по-големи градове на Европа има някаква форма на управление на паркирането. Това прави управлението на паркирането много по-приемливо за широката общественост, отколкото новите начини за управление на ползването на колите, каквито са схемите за таксуване при задръствания.



Снимка FGM-AMOR

Принцип: Когато сте изправени пред очевиден недостиг на паркоместа, е най-добре да се опитате да подобрите управлението на уличното паркиране, преди да увеличите предлагането.

Хаосът при паркирането и дългото време за търсене на паркомясто често се приписват на недостига на места за паркиране. Чест отговор е, че градът трябва да осигури нов извънуличен паркинг. Управлението на съществуващите паркинги обаче много често е по-интелигентният и по-рентабилен подход, тъй като съществуващите в близост извънулични паркинги често не се използват достатъчно. Подходящи стратегии и мерки за управление на уличното паркиране често могат да решат проблема, като изместят търсенето от уличното към извънуличното и ще бъдат много по-евтини от увеличаването на предлагането. Тези стратегии могат да включват времеви ограничения, адекватно ценообразуване и/или подобро правоприлагане. Освен това се препоръчва подобряване на алтернативните видове транспорт. Ротердам е добър пример за преминаване от улично паркиране към извънулично паркиране.



Истината е, че трябва да направим градовете си места, на които искаме да бъдем.

Огромните изисквания за паркоместа за нови сгради и акцентът върху осигуряването на „достатъчно“ улично паркиране правят града приятен за автомобили, но не и за хора - удобно е да се шофира, но не и да се върви пеша. Както Джейн Джейкъбс (1962, 19) е написала: „Колкото повече центърът на един град е разпокъсан и пресечен с паркинги и гаражи, толкова по-скучен и безжизнен става, и няма нищо по-отблъскващо от безжизнен център.“ Същото влияние могат да имат и големи зони за паркиране на улицата, особено в центровете на градове. Искаме повече от нашите улици от просто място за трафик и безплатно паркиране. Искаме и икономически просперитет, безопасност, здраве, възможност за ходене пеша и приятна околна среда. Това означава, че принципът за предоставяне на „достатъчно“ паркоместа трябва да бъде поставен под въпрос, а другите приоритети на плановете за устойчива градска мобилност, като качеството на живот и пространството за други видове транспорт, трябва да бъдат отразени в политиката по паркиране.



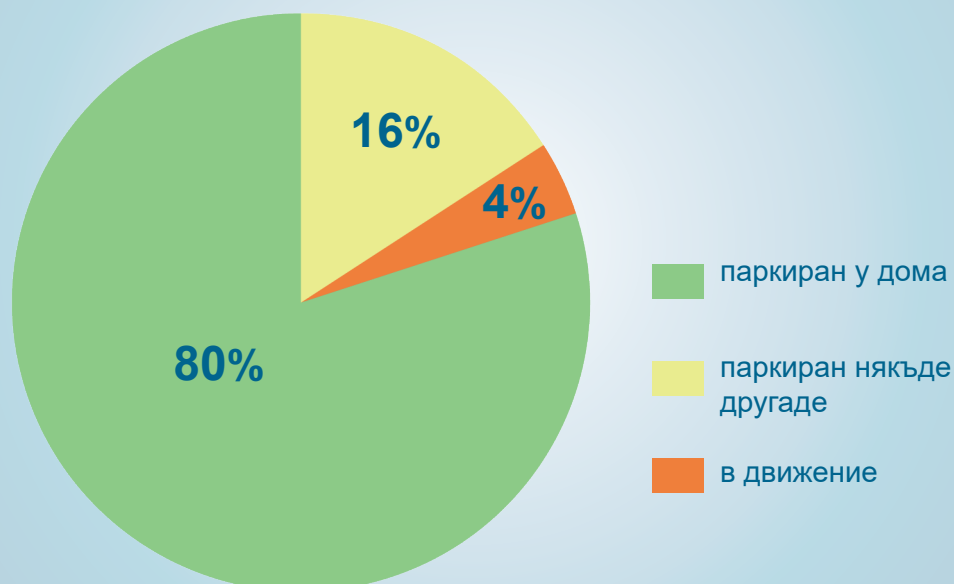
Снимка FGM-AMOR

Факт е, че разпределението на общественото пространство често е предубедено към паркирането.

Не е лесно или евтино да се увеличи публичното пространство в нашите градове, особено във времена на строги икономии, когато обществените органи имат ограничени финансови ресурси за закупуване на повече земя. Това положение поставя акцент върху необходимостта от по-справедливо разпределение на вече съществуващото обществено пространство, непропорционално голяма част от което понастоящем се предоставя за паркоместа. В модерните и интелигентни градове е доста непопулярно да се отнема място от паркове, детски площадки или райони, където хората обичат да се срещат и да общуват. От друга страна, превозните средства – както подвижни, така и неподвижни (паркирани) – се ползват от повече пространство, отколкото би трябвало, ако се вземат предвид относителните дялове на видовете транспорт. Съществуват много примери за това как преразпределението на пространството за паркиране е свързано с подобрения в местната икономика – пример за това е град Гент в Белгия, който е лидер сред градовете конкуренти в региона, въпреки или може би поради промени в политиката си по паркиране за намаляване на броя на уличните паркоместа.

Друг пример е испанският град Витория Гастейз, който успя да намали дела на личните автомобили от 36% на 24%, и където преразпределението на общественото пространство беше една от основните цели на политиката му по паркиране.

Дневна програма на средностатистически автомобил



Факт е, че за един автомобил е необходимо повече от едно паркомясто – това е неефективно използване на ограниченото пространство

Личните автомобили са паркирани средно 80% от времето пред дома на собственика си, 16% някъде другаде и в действителност се движат само около 4% от времето – и, разбира се, паркиране се осигурява (предлага) на почти всяка дестинация. Следователно, може да се каже, че паркирането спомага за неефективно използване на ресурсите. Намаляването на наличността на места за паркиране дава стимул на хората да използват споделена мобилност (обществен транспорт, споделено пътуване), когато превозните средства се използват в много по-голяма част от времето, или да вървят пеша или да карат велосипед, като всички те представляват много по-ефективно използване на градското пространство.

Резултатите от активните мерки за управление на паркирането в Мюнхен



Факт: Управлението на паркирането допринася за по-добър избор на видовете транспорт и, следователно, на качеството на живот.

Политиката на прекомерно предлагане на места за паркиране допринася за задръстванията и пречи на всички – пешеходците, велосипедистите, ползвателите на обществен транспорт или водачите на автомобили. Въпреки, че от много години в градовете се предоставят допълнителни места за паркиране, задръстванията се увеличават. Това показва ясно необходимостта от управление на паркирането. Ефективните стратегии за управление на паркирането са умният начин за разрешаване на проблемите свързани с ограничената достъпност и оскъдното обществено пространство.

В началото на деветдесетте години град Мюнхен насочва вниманието си към управлението на паркирането като начин за намаляване на ползването на автомобили в центъра на града. По това време задръстванията и паркирането на коли за дълги периоди от време са разпознати като основни фактори за качеството на живота. Въведени са няколко мерки като за една от тях са избрани два жилищни квартала, при които се цели намаляване на времето за шофиране в търсене на място за паркиране. След внимателно проучване на точния микс на паркираните коли на живущите в района и тези на посетителите, е въведено активно управление на паркирането. Година по-късно резултатите са удивителни: 25% намаляване на паркирането за през нощта, 40% намаляване на паркирането за дълги периоди от време, и почти пълно елиминиране на шофирането в търсене на място за паркиране, както и на неправилното паркиране. През 2008 г., след почти десетилетие активно управление на паркирането, ползването на автомобили в цялата вътрешна част на града намалява с 14%, използването на велосипеди нараства с 75% а ходенето пеша нараства с 61% (Кодрански и Херман, ITDP, 2011).



Снимка FGM-AMOR

Принцип: Трябва да паркираме автомобилите си някъде, но това означава ли, че винаги се нуждаем от повече паркоместа?

Едно от най-често чуваните оплаквания в центровете на градовете, особено от собственици на магазини и собственици на малък бизнес е, че няма достатъчно паркоместа на улицата, и че трябва да се осигури повече и по-евтино място за улично и извънулично паркиране. Важно е обаче да се види дали това наистина е така, преди да се осигури повече и/или по-евтино паркиране – не на последно място, защото допълнителните паркоместа ще насърчат увеличеното използване на автомобили, както беше показано по-горе.

Проучване на ритъма на паркиране ще покаже действителната заетост на паркоместа през делничните дни и уикендите и ще даде добра индикация за това кой (пътници, живущи, купувачи, самите собственици на магазини) на кои места паркира и за колко време. То ще покаже къде търсенето е много голямо и къде, често много близо, има празни паркоместа. След това могат да бъдат въведени мерки за управление, като промяна на цените или продължителността на престоя, за да се преразпредели търсенето, а хората могат да бъдат информирани за празните места за паркиране в съседство. Важно е също така да се установи връзка между цените на извънуличното и уличното паркиране, тъй като платените извънулични паркинги често могат да бъдат недостатъчно използвани, тъй като цените на уличните са по-ниски и водачите предпочитат да търсят свободно място там.

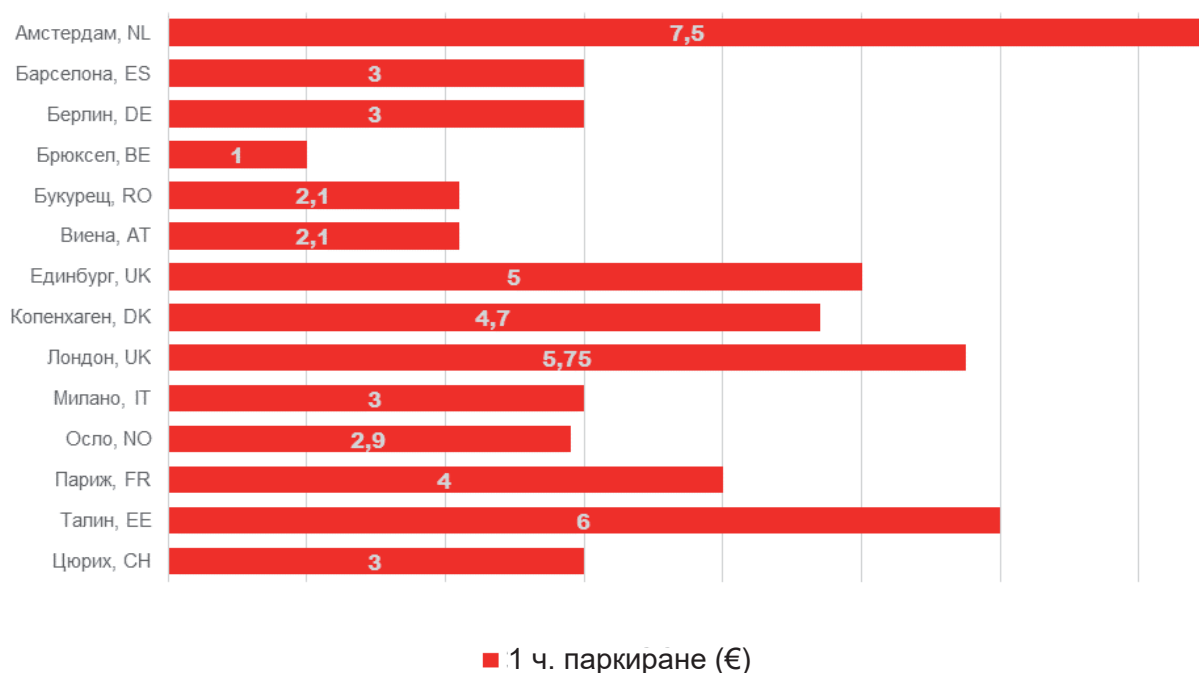


Снимка: Парадокс намеса от проекта Metamorphosis.

Факт е, че паркирането се възползва от общественото пространство – стока, която всъщност не е безплатна

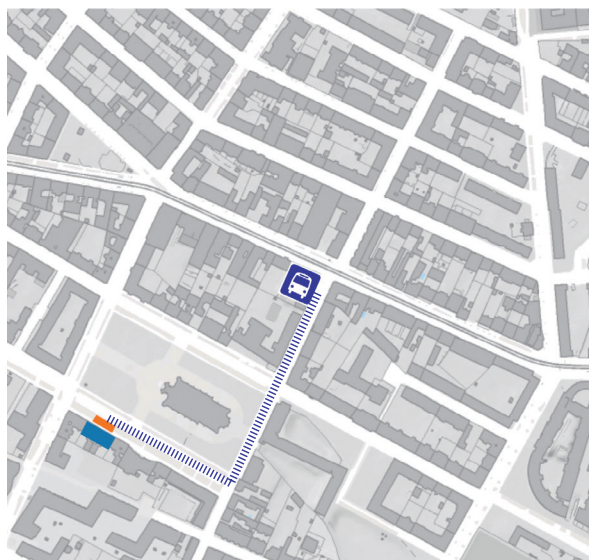
“Всяко паркиране си има цена, дори и да няма такса за ползването му от водачите – използваното пространство може да се използва за нещо друго (алтернативна цена), а и паркоместата трябва да бъдат експлоатирани и поддържани. Ако водачите не заплащат паркирането, разходите се поделят между всички в града - или чрез по-високи наеми (и следователно цени) за магазини в търговски център, или чрез по-високи местни данъци, в случай че общината е субсидирала нов паркинг. Това са пари, които често биха могли да генерират по-големи ползи, ако бяха изразходвани за други цели.” Том Рай казва: „Като цяло паркирането се възприема като обществено благо което водачите (особено) смятат, че трябва да бъде безплатно „. Уличното паркиране използва обществено пространство, и както се посочва няколко пъти в политиката за паркиране на град Грьонинген (Нидерландия), когато дадено пространство е заето от паркиран автомобил, то ефективно се приватизира от водача, който е паркирал там, и никой друг не може да го използва. По подобен начин рамките (подходите през тротоарите за автомобилен достъп до имоти могат да се използват само от собственика и неговите гости и следователно отново приватизират общественото пространство. Всичко това показва необходимостта ПУГМ да прецени дали паркоместата са най-доброто използване на общественото пространство или има приложение с по-голяма стойност, която поставя на първо място хората, а не автомобилите.

Такса за 1 час улично паркиране в най-скъпата част на града



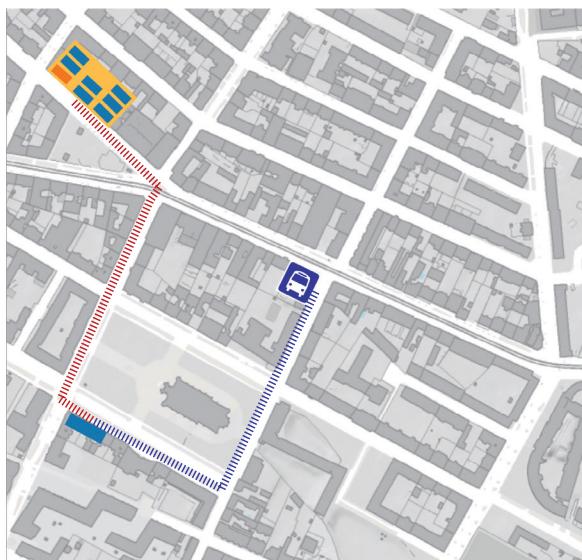
Факт е, че това, което таксуваме за паркиране, често не отразява истинската му стойност.

Фигурата показва максималните цени за 1 час улично паркиране във вътрешната част на града в извадка от европейски градове. Ако се приеме, че дадено паркомясто заема около 15 квадратни метра земя, тогава такса от 1 евро на час означава “наем” от 6,7 евро цента на квадратен метър на час, или 67 евро цента за десет часа на ден (средна продължителност за денонощие, за която обикновено се прилага таксуване) или 200 евро на квадратен метър на месец, като се приема заетост за 30 дни в месеца. Повечето сгради в централните райони имат няколко етаж, което води до много по-голям наем за всеки квадратен метър от земната площ. Когато се осигуряват съоръжения за извънулично паркиране, инвестиционните разходи се вземат предвид в определянето на цената на паркиране, в случай, че ползвателя заплаща реалната цена на паркирането, но често това не е така, а вместо това се ползва като субсидия от общината, за да се поддържа цената “ниска” до 4 до 5 евро на час.



Паркиране точно пред дома.
Разстоянието до спирката на обществения транспорт е 30 пъти по-дълго.

ПРИВИЛЕГИЯ ЗА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ
НА АВТОМОБИЛИ



Паркирането пред дома е забранено, но е възможно в общ гараж на същото разстояние както и спирката на обществения транспорт

СПРАВЕДЛИВО ЗА АЛТЕРНАТИВНИ
ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

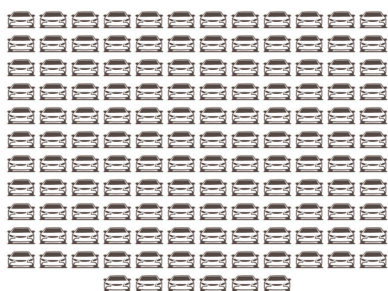
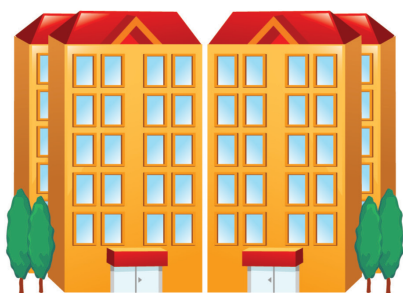
Факт е, че осигуряването на паркинги ще окаже отрицателно въздействие върху избора на алтернативни видове транспорт, ще насърчи хората да използват автомобила си и по този начин ще увеличи задръстванията.

От публикуването на доклада на Министерството на транспорта на Обединеното кралство "Пътища и генериране на трафик" (1994 г.) насам, проучване показва, че осигуряването на нов капацитет на пътищата увеличава нивата на движение и често претоварва трафика. Съществува и много ясна връзка между осигуряването на паркиране и използването на автомобили – когато нивата на предлагане на паркоместа са по-високи, по-голям дял от пътуванията се извършва с автомобил. И накрая, ясно е също, че градовете с някои от най-ниските нива на задръствания, като Виена и Цюрих, в продължение на много години са следвали политика на платено паркиране и намаляване на наличността на паркинги в новите сгради. Град Нотингам в Англия, който таксува извън уличните места за паркиране, осигурени за персонала на големите работодатели в града, има по-малко задръствания в сравнение със сходни градове, които нямат такава такса. Следователно, ако намаляването на задръстванията е цел на ПУГМ, управлението на паркирането трябва да бъде основна част от плана. Ако градовете не регулират паркирането едновременно с подобряването на алтернативните видове транспорт, тогава всички усилия за насърчаване на хората да използват обществения транспорт, да ходят пеша или да карат велосипед ще бъдат много по-неефективни – вместо това е необходим класически подход на тласкане (бутане) и отблъскване (отдръпване) (push and pull).

Намаляване на разходите за сгради чрез замяна на отделните паркоместа на апартамент, с паркоместа за споделено ползване от автомобили

138 апартамента

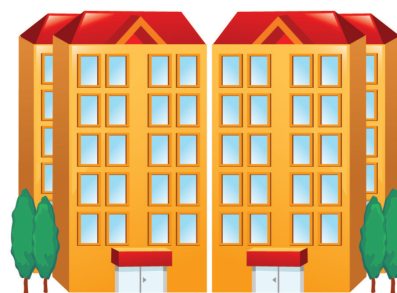
138 паркоместа - по 1 за всеки апартамент



Използвано пространство: 3450m²

Разходи: 307.000 €

10 паркоместа за споделено ползване от автомобили



Използвано пространство: 250m²

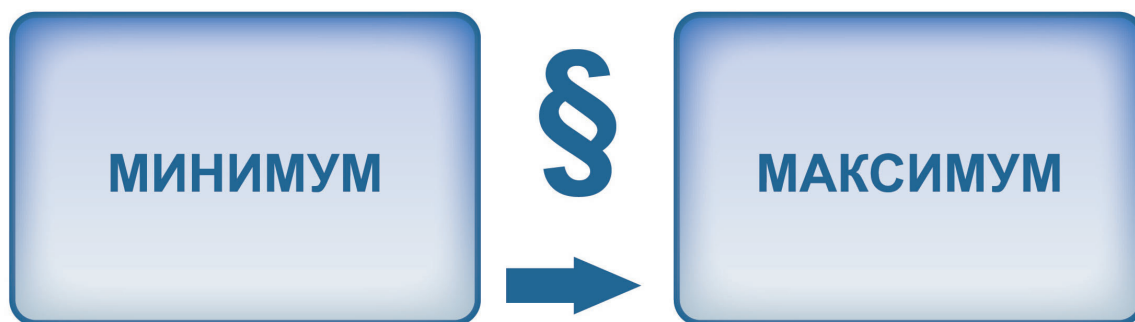
Разходи: 15.000 €

Източник: Intelligent Wohnen im Wohnquartier. VCD 2018 (Графика, адаптирана от FGM - AMOR)

Принцип: По-разумно е да се предложат на новите жители набор от възможности за мобилност, отколкото само да се изисква да бъдат осигурени минимален брой паркоместа.

Много градове все още изискват да бъде осигурено същото количество паркоместа за нови апартаменти, независимо къде се намират или кой ще живее в тях. Това повишава разходите за строителство и изискванията за земя, а оттам и цената на новите жилища. Гъвкавият подход, при който предоставянето на паркоместа е свързано с достъпността чрез обществен транспорт, велосипеден транспорт и ходене пеша, с контрола на уличното паркиране и с доходите на хората, които са целевият пазар за апартаменти, може да доведе до по-ефективно осигуряване на паркоместа и по-достъпни жилища. Графиката по-горе показва разходите за осигуряване на индивидуално паркиране в новострояща се сграда в сравнение с осигуряването само на паркиране за споделени автомобили.

Стандарти за паркиране



Факт: Стандартите за паркиране могат да имат положително въздействие върху жилищното застрояване и застрояването за други цели.

Много често разходите за изграждане на надземен паркинг или подземен гараж варират от 20 000 до 40 000 евро. В много проекти за изграждане / реконструкция в населените места паркингите са много важни, особено от гледна точка на финансовата целесъобразност на проектите. Изискванията за паркиране, наричани още стандарти или норми за паркиране, са основополагащи за пазара на недвижимите имоти и ключов момент за осигуряване на връзка между възобновяването на населените места и устойчивата мобилност. Максималните стандарти за паркиране трябва да изместят минималните, особено в зоните с действащо управление на паркирането по улиците.

Стандартите за паркиране следва да бъдат съобразени поне с възможностите за достъп до района с обществен транспорт. Ако една зона е добре обслужвана от обществен транспорт, по-малко хора там ще се нуждаят от лични автомобили. Минималните стандарти за паркиране могат да бъдат елиминирани и с цел стимулиране на устойчивия растеж, както неотдавна се случи в град Сао Пауло (IDTP, 2014) или какъвто е случаят от много години в Амстердам, Цюрих, части на Париж и в голяма част на Великобритания.



Снимка: Мартин Рожак

Принцип: намаляване на емисиите на CO₂, вместо тяхното увеличаване.

Намаляването на последиците от изменението на климата в градовете се превръща в гореща тема – по-специално, градовете търсят начини да намалят въздействието на високите температури върху своите жители. Превръщането на уличните паркоместа в зелени площи с дървета би могло да спомогне за смекчаване изменението на климата чрез промяна на пространството, предназначено за използване от автомобили, в такова което допринася за намаляване емисиите на CO₂. Ако средностатистическия автомобил изминава 35 км на ден, а чрез премахването на паркомясто този дневен пробег се намалява със 7 км, при средно ниво на емисиите от 180 г CO₂/км, тогава CO₂ намалява с 1,26 кг на ден. Междувременно, ако приемем, че на всяко бивше паркомясто могат да бъдат засадени две дървета, те ще поглъщат до 6400 кг CO₂ на ден (в зависимост от вида на дървото). Освен това, всяко дърво (високо 20 м и с около 600 000 листа) произвежда средно 4,6 тона кислород, който е достатъчен, за да отговори на нуждите на около 10 души.

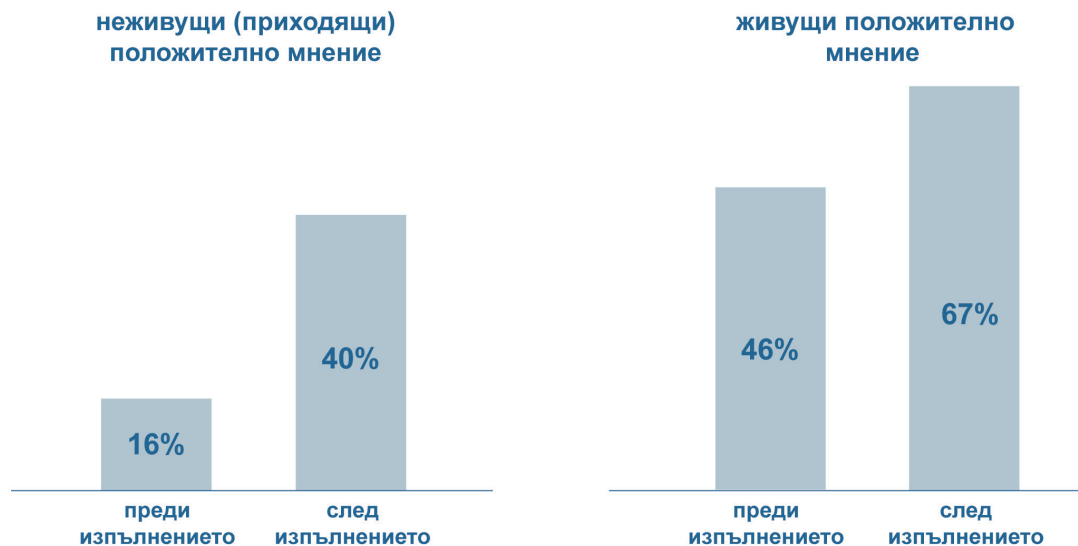


ПРЕИЗБРАН

Принцип: Политическата подкрепа не изчезва при въвеждането на управлението на паркирането.

Ако мерките за управление на паркирането се планират внимателно, справедливи са и показват прозрачно къде отиват приходите, и най-вече, когато подобряват града и ситуацията с паркирането, тогава те не водят до загуба подкрепа за политиците – всъщност много градове откриват, че след като веднъж е въведено управление на паркирането в един квартал, се вижда, че то работи толкова добре, че много други квартали също го искат.

Приемане (одобрение) на управлението на паркирането във Виена, квартали 6-9



Източник: COST 342,2005

Факт: Отначало хората се оплакват, но първоначалната съпротива при въвеждането на управлението на паркирането се превръща в подкрепа, след като осъзнаят положителните въздействия от него!

Управлението на паркирането подобрява качеството на живота в градовете и въпреки оплакванията на гражданите при подготовката на плановете за такова управление, те го харесват след реализирането му. Градовете като Амстердам, Копенхаген, Мюнхен, Лондон, Гент, Цюрих, Страсбург, Барселона и др. имат продължителни традиции в управлението на местата за паркиране, а гражданите се облагодетелстват от тази политика.

„Новите политики за паркиране имат впечатляващо въздействие: съживени и процъфтяващи градски центрове; значително намаляване на пътуванията с лични автомобили; намаляване на замърсяването на въздуха; и по принцип подобро качество на живота“ (Кодрански и Херман, ITDP, 2011) Този цитат от американски изследователи на европейския подход към управлението на паркирането обобщава отлично потенциалните му възможности за създаване на по-добри градове.

Едно проучване на състоянието преди и след тези мерки във Виена показва разликата в нагласите. Накратко, приемането (одобрението) след реализирането на управлението е значително по-високо. Отрицателната нагласа сред хората, които не са живущи (приходящи), е намалявала от 68% на 54%, а положителните мнения са се увеличили от 16% на 40%. Положителните нагласи сред живущите се увеличават след въвеждане на управлението на паркирането на 67% (от 46 % преди това), а отрицателните нагласи намаляват от 34 % на 30 % (COST 342, 2005).

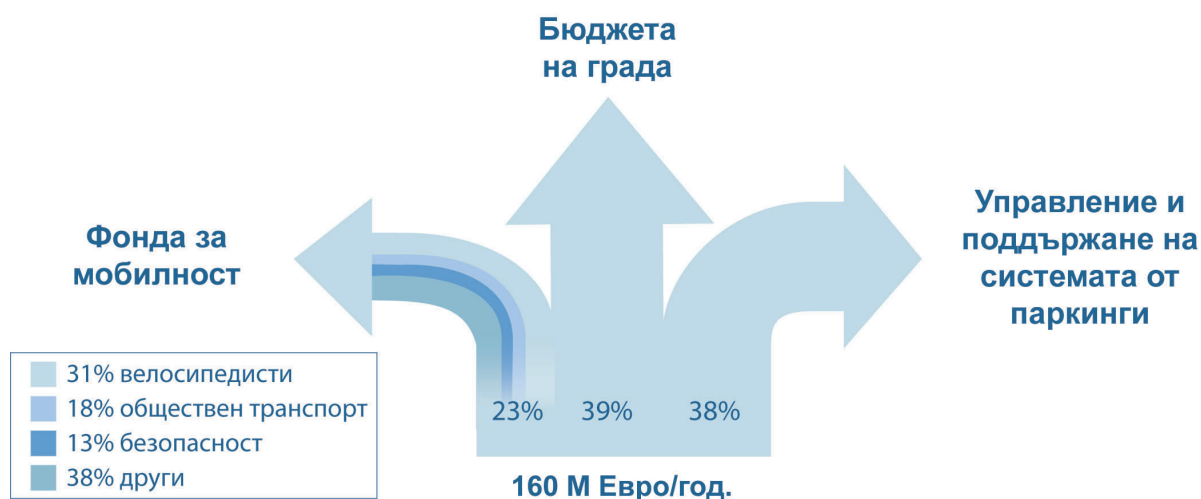


Снимка: FGM-AMOR

Принцип: Общинските бюджети като стимул за повишаване на одобрието на платеното паркиране.

Ако част от парите, събрани от платеното паркиране, се предоставят на общински съвет в местен район, това може да увеличи приемането на платеното паркиране като мярка, тъй като има прозрачност за това как се разходват средствата и местните жители и предприятия усещат, че имат повече контрол върху този процес. Разбира се, приходите не е задължително да се разходват за транспортни мерки, а могат да се разходват за други неща за подобряване на местната среда, детски площадки и т.н.

Използване на таксите за паркиране в Амстердам



Източник: Амстердамски фонд за мобилност, 2014 г.

Факт: Управлението на паркирането може да увеличи приходите в общината, които следва да бъдат използвани за стимулиране на устойчивата мобилност.

Много често градските власти получават голяма част от бюджета си от централното правителство. През последните години тези бюджети се намаляват почти навсякъде. Имотните данъци в много случаи са основен източник на местни доходи. С изключение на много малко градове, стойността на недвижимото имущество в цяла Европа намалява, което намалява и местните доходи от такси и данъци. Управлението на паркирането, или още по-добре подходът PUSH&PULL (бутни и дръпни), могат да помогнат за повишаване на местните доходи без да увеличават, а дори и като намалят фискалната тежест върху жителите и в същото време подобрят качеството на алтернативите на ползването автомобили. Тези приходи следва (поне отчасти) да бъдат насочени за финансиране на устойчиви мерки за мобилност.

Например, в Амстердам брутните приходи от платено паркиране през 2012 г. са 160 милиона евро. Около 38% от тези средства са изразходвани за управление и обслужване на системата от паркинги, 39% се изразходват по общо предназначение в бюджета на града, а 23% се изразходват за финансиране на мерките за мобилност (31% за велосипеден транспорт, 18% за обществен транспорт, 13% за подобрения на безопасността и т.н.). Това са парите, които образуват Амстердамския фонд за мобилност. Други градове като Гент, Барселона, Грац или Нотингам следват подобен подход чрез въвеждане на такса за паркиране на работното място.



Снимка FGM-AMOR

Принцип: Три мощни инструмента за управление на паркоместа: продължителност на престоя, такси и разрешителни.

На места, където търсенето на паркоместа надхвърля предлагането, вместо да се реагира автоматично чрез предоставяне на повече паркоместа, могат да се използват инструменти за управление, за да се приоритизират получателите на достъп до ограниченото пространство. Ключовите инструменти са ограничаването на продължителността на престоя, ценообразуването и издаването на разрешителни (понякога срещу определена цена) за определени видове потребители, като например живущите, за да им се предостави преференциален достъп до пространството. Най-добре е да се започне в районите с най-голямо търсене като се въведат малки ключови ограничения (ниски цени, дълго максимално време на престой), за да се приеме принципът. На по-късен етап може да се помисли за увеличаване на цената или намаляване на разрешеното време за престой.

Цените зависят от политиката и целите



Източник на снимката: ©iStock.com/faberfoto_it

Факт: Правилните тарифи, цени и подходящи глоби са ключ към успеха на управлението на паркирането.

Дългосрочните инвестиции в частни или обществени гаражи за паркиране са основна част от политиката за паркирането в много райони. На теория цените на уличното и извънуличното паркиране трябва да бъдат балансирани. Но цените за паркиране на улицата и извън нея са различни в различните градове. При някои уличното паркиране струва повече, а при други е по-евтино. По принцип по-високите цени за паркиране на улицата от тези за паркиране извън нея намаляват трафика за търсене на място за паркиране и повишават конкурентоспособността на гаражите. Това е важна стратегия при разговорите с частни инвеститори относно построяването на гаражи.

Виж също аргумента „Намаляване на трафика за търсене на място за паркиране“.



**85%
ЗАЕТОСТ**

Принцип: Уверете се, че приоритетните потребители могат лесно да намерят място

Докато управлението на паркирането може да се стреми да намали общото предлагане на паркоместа, може да има някои водачи, за които местните политици искат да направят “по-лесно” намирането на място. Това може да са живущи и/или пазаруващи. (На по-късни етапи от разработването на политиката за паркиране в някои градове, акцентът върху паркирането на пазаруващите може да намалее, но когато управлението на паркирането се въвежда за първи път, то често се разглежда като ключов въпрос, а в много градове остава такъв – въпреки че, разбира се, трафикът на пазаруващи/прекарващи свободно време може също да причини задръствания и замърсяване.)

Практическото правило, следвано от много професионалисти в областта на паркирането, е, че максималната заетост не трябва да надвишава 85% и ако това стане, цените трябва да бъдат увеличени. Ако бъде постигнато „Правилото за 85%“, трафикът при търсене на място за паркиране (и произтичащото от това задръстване) ще бъде сведен до минимум. Някои автори предполагат, че спазването на “правилото за 85%“ може да доведе до свръхпредлагане и със сигурност следва да се прилага само за уличното паркиране, където предлагането е фиксирано, а не за изчисляване на количествата паркоместа, които трябва да бъдат осигурени с новопостроените сгради.

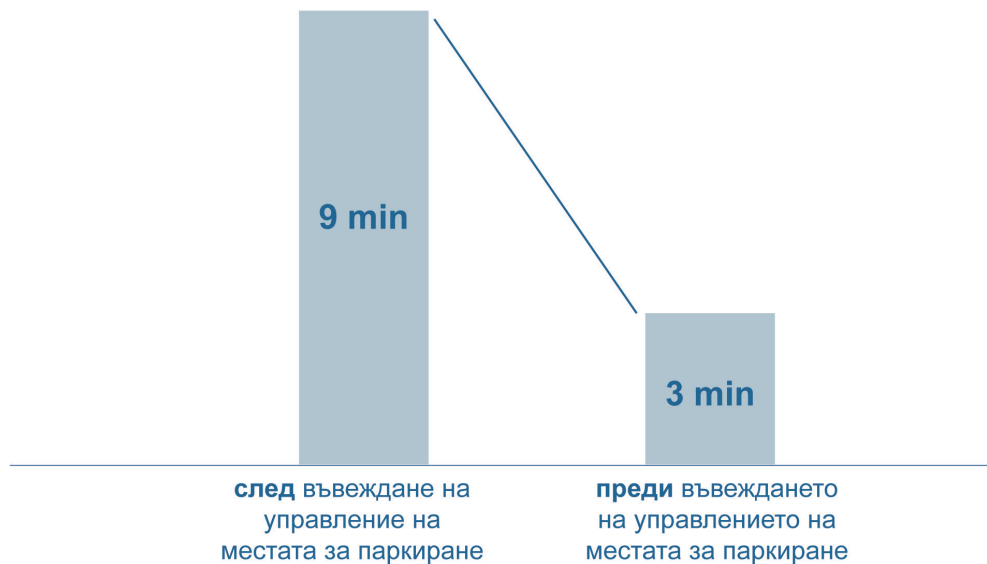


Снимка: Stadt Zürich

Принцип: Ограничение на предлагането на паркоместа в Цюрих - за всяко ново извънулично паркомясто трябва да се премахне едно улично паркомясто

Ограничението на предлагането на паркоместа имаше за цел да постигне баланс между изискванията за по-голяма проходимост за пешеходци и изискванията на бизнеса за непрекъснато увеличение на паркоместата. По този начин се потърси пряк баланс: когато се изгражда нов извънуличен паркинг, то броят на уличните паркоместа се намалява със съответния брой. Освободеното улично пространство се използва за велосипедни съоръжения, пешеходни и зелени площи.

Средно време за намиране на място за паркиране - Виена, квартали 6-9



Източник: COST 342, 2005

Факт: Управлението на паркирането намалява т.нар. „паразитен трафик“ или трафика, генериран в търсене на места за паркиране!

Факт: Управлението на паркирането намалява трафика в търсене на места за паркиране! Шофирането в търсене на място за паркиране („паразитен трафик“) не само увеличава разходите за водачите на автомобили, но има и отрицателно въздействие върху хората и околната среда чрез замърсяване, шум и инциденти. Кодрански и Херман, ITDP, 2011, изчисляват, че до 50% от задръстванията са причинени от водачите, които търсят евтино място за паркиране. Фактите показват, че ефективното управление на паркирането с икономически механизми, които хармонизират цените на уличното и извънуличното паркиране намаляват значително „паразитния трафик“.

Една оценка в квартали 6-9 на Виена преди и след въвеждане на управление на паркирането показва намаление на „паразитния трафик“ от 10 милиона километра за леки автомобили на 3,3 милиона километра, или с две трети. Преди въвеждането на мерките за управление на паркирането, 25% от общия обем трафик са за търсене на място за паркиране, като сега то възлиза само на 10%. Доказано е, че след въвеждането на системата за управление на местата за паркиране в кварталите 6 до 9, средното време за намиране на място за паркиране е намаляло от около 9 минути на по-малко от 3 минути (COST 342, 2005).



Снимка: Stadt Freiburg

Принцип: Планирайте земята, необходима за извънуличен паркинг, но пристъпете към изграждане, само ако наистина е необходимо – въз основа на наблюдаваното, а не на прогнозното търсене. Междувременно, използвайте пространството за друга цел.

Принципът е да се проучи прогнозираното търсене на паркоместа, да има изготвен план за справяне с него, но да не се изгражда паркинг, за да се отговори на прогнозираното търсене, докато сградата не започне да функционира и не се наблюдава действителното търсене на места за паркиране. Отново във Фрайбург Ваубан беше възприет следният подход: първо, мястото беше запазено за извънуличен паркинг (но не беше построен); второ, пространството беше използвано „временно“ за детска площадка; трето, беше наблюдавано действителното търсене на паркоместа и беше установено, няма действителна необходимост от изграждане на допълнителния паркинг. Освен това фактът, че пространството сега се използва като детска площадка, от гледна точка на общественото одобрение, затруднява превръщането му в паркинг.



Снимка FGM-AMOR

Принцип: Контролът и правоприлагането в областта на паркирането са необходими, тъй като правилата за паркиране подобряват положението с паркирането

Инструментите за управление на паркирането няма да работят, освен ако не се прилагат. Когато нещо, което преди е било свободно за всички, стане регулирано и/или платено и бъде въведено правоприлагане, често ще има отрицателни реакции. Как тогава да сведем тези реакции до минимум? Първо, да направим правилата и правоприлагането справедливи: например, да направим глобата по-висока, когато паркирането възпрепятства друг трафик, и да се уверим, че всеки е в еднакъв риск да получи глоба, ако е нарушител. Във въвеждащата фаза не налагайте глоба за първо или второ нарушение, а само предупреждавайте. Нека хората знаят къде и как се харчат събраните пари. И обучете служителите, така че да могат да помагат на хората с паркирането и други въпроси, а не само да налагат глоби.



Снимка FGM-AMOR

Принцип: Експериментирайте с нови приложения на паркоместата – ако не работи, винаги можете да го върнете обратно!

За хората често е трудно да си представят промени в уличния пейзаж и това означава, че могат да реагират прекомерно, често отрицателно, на нови предложения. Това важи особено за онези хора, които са “типични” участници в обществени консултации / дейности за участие.

Но уличното място за паркиране е нещо, което може да се промени временно и да се върне отново, ако е необходимо – и това улеснява хората да видят, че промяната често е нещо, с което лесно могат да живеят или дори да се насладят. Град Ротердам използва този подход на много улици, като временно сменя паркоместата с ресторантски тераси, обществено пространство или паркинг за велосипеди, за да покаже на хората, че това може да работи и да получи одобрение за по-късна, постоянна промяна.



Снимка: Hr. Schön

Принцип: Споделени гаражи за паркиране като начин за подпомагане на по-устойчиво транспортно поведение

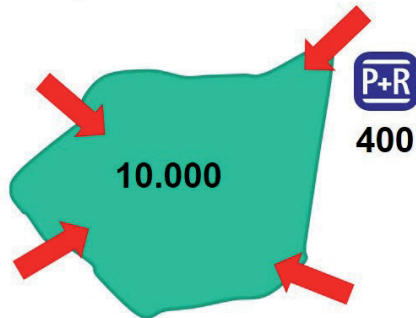
Вместо всяка сграда да има собствен паркинг, постройте отделен по-голям паркинг на определено разстояние, за да обслужвате всички сгради в комплекса.

Обичайно е всяка нова къща или жилищна сграда да има собствен гараж за паркиране. Алтернативна договореност, която намалява разходите за строителство, освобождава място непосредствено около сградите за зелени площи и насърчава хората да използват устойчиви видове транспорт, е да се построи един голям паркинг, който да обслужва целия комплекс, но на известно разстояние от жилищата. Пионер на този подход е добре познатия Фрайбург Вобан комплекс в Германия, където жителите могат да отидат до жилищната си сграда, за да натоварят и разтоварят автомобилите си, но паркингът е в един голям гараж на около 300 метра разстояние. Допълнителното разстояние от дома до паркирания автомобил насърчава ходенето пеша, карането на велосипед и използването на обществения транспорт за местни пътувания и освобождава място около жилищата за по-приятни цели, като детски площадки и кафенета.

“ПАРКИРАЙ И ПЪТУВАЙ” – НЕ Е ПАНАЦЕЯ, НО Е ПОЛИТИЧЕСКИ ВАЖНО И ЩЕ ПОМОГНЕ, АКО СЕ НАПРАВИ ПРАВИЛНО

Капанът

Предоставянето на допълнителни паркинги води до допълнителни пътувания с автомобили



$$10.000 + 400 = 10.400$$

с ПиП

Правилно

Необходимо е да се намали предлагането на паркинги в центъра



$$10.000 - 400 + 400 = 10.000$$

В центъра с ПиП

Принцип: Буферните паркинги тип “паркирай и пътувай” (ПиП) трябва да заменят паркингите в центъра на града, а не да се добавят към тях

Буферните паркинги тип “паркирай и пътувай” често се разглеждат като панацея на проблемите, свързани с паркирането и често се използват при въвеждане на управление на паркирането в центровете на градовете. Въпреки това има няколко важни принципа, които трябва да се помнят, ако инвестицията в ПиП се прави наистина в подкрепа на ПУГМ на града и за да работи правилно (и по този начин да оправдае инвестиционните и оперативните разходи):

- » Новият буферен паркинги тип “паркирай и пътувай” не трябва да добавя нови паркоместа към общото предлагане на паркоместа в града. В противен случай, това само ще увеличи използването на автомобилите. Така че 500 нови места за ПиП трябва да заменят 500 съществуващи места, а не да се добавят към общия брой на паркоместата в града. .
- » В по-малките градове ПиП може да не е ефективно – по-голямата част от транспортното търсене от самия град и безплатно улично паркиране е налично на пешеходно разстояние от центъра, така че хората няма да си правят труда да паркират в края на града и да вземат автобус.
- » ПиП услугите до автобусните, трамвайните и железопътните услуги за трябва да бъдат привлекателни, евтини и лесни за използване.
- » Дори голяма система за ПиП с да кажем 10 000 места в град с 200 000 души ще задоволи само малка част от общото транспортно търсене.

В идеалния случай обектите за ПиП следва да бъдат разположени близо до началните точки на пътуване, а не близо до дестинацията, тъй като това ще намали пътуванията с автомобил и емисиите на CO₂ в най-голяма степен.



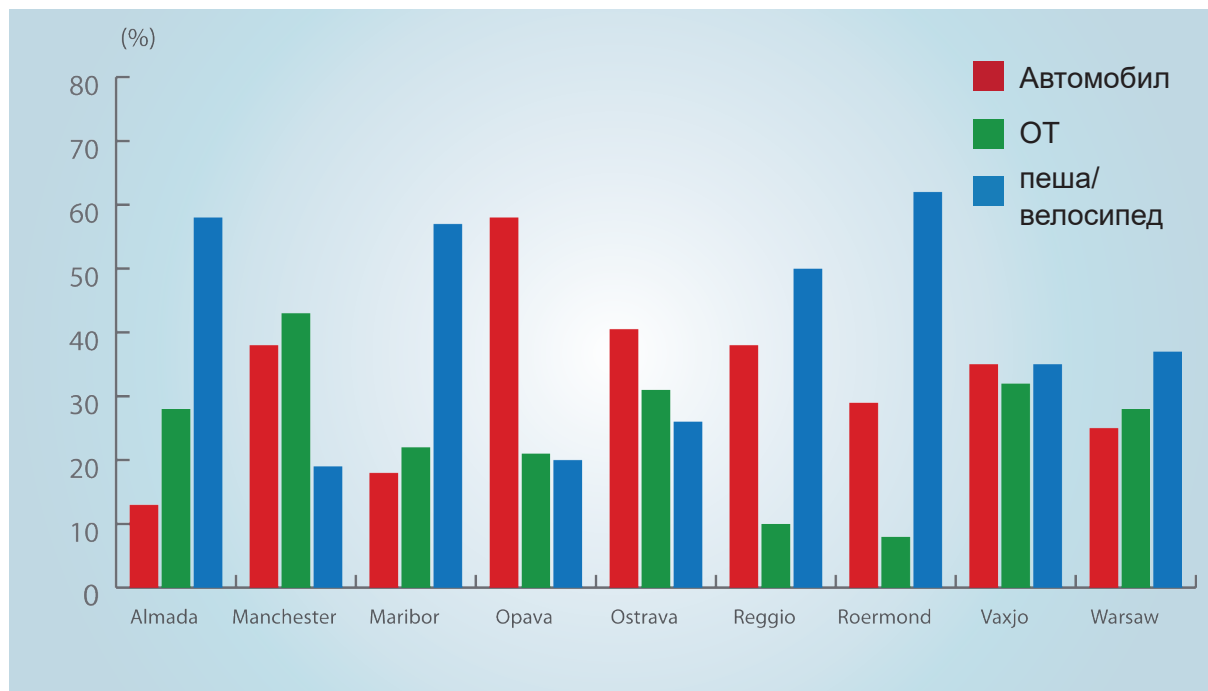
Снимка FGM-AMOR

Принцип: Използване на оскъдно място за паркиране за различни приложения с оглед освобождаване на друго обществено пространство

Местата за паркиране често са празни през по-голямата част от времето – например паркоместата в супермаркетите рядко са заети през нощта и почти пълни в пиковите периоди на пазаруване. Използването на такива пространства с други приложения може да намали търсенето на паркоместа в други райони, като ги освободи за други цели; и/или да намали инвестиционните разходи за нови извънулични паркинги. Белгийският град Синт Никлаас прилага концепцията за споделено улично паркиране на улица Вифщратен, един от основните коридори в центъра на града. Общината е имала желанието да създаде обособени велосипедни алеи на Вифщратен, но това е било възможно само чрез премахване на местата за паркиране на улицата, които понастоящем се използвали от живущите. Общината сключила споразумение със супермаркет, разположен на улицата, да позволи на жителите на Вифщратен да паркират на неговия паркинг, а не на улицата. Пиковото търсене на паркоместа от живущите не съвпада с пиковото търсене от клиенти на магазина, така че има достатъчно паркоместа за всички.

Синт Никлаас прилага друг интелигентен подход следвайки принципа на използването на оскъдно публично пространство за паркиране за няколко приложения. Зоните за товарене и разтоварване на Стационацраат се използват като места за паркиране на велосипеди извън часовете, в които са разрешени товаренето и разтоварването.

Средни разходи за пазаруване на пътуване, умножени по относителния дял на вида транспорт, умножени по честотата на посещенията годишно



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

Факт е, че клиентите с автомобили често не са най-добрите клиенти

Често се прави, най-вече от собствениците на магазини и местните политици, автоматична връзка между количеството паркоместа, предоставено на купувачите, и успеха на местните магазини, но всички доказателства показват, че реалността е много по-сложна от това. Купувачите ценят веригите магазини и средата за пазаруване и няма ясна връзка между успеха на търговията на дребно и количеството на предоставените паркоместа и колко струва паркирането, ако изобщо струва нещо. Тази сложност е отразена и в резултатите от изследванията в 8 града от Северна, Южна, Източна и Западна Европа - „Инструментът RESOLVE M&E - проучване на потребителите и търговците на дребно“ (2017 г. и 2018 г.) (вж. графиката) - то ясно показва, че в повечето градове водачите на автомобили не са тези, които допринасят най-много за икономиката на търговията на дребно. Ето защо е важно да се осигури това, от което се нуждаят купувачите, които не пристигат с автомобил, което често е висококачествена, благоприятна за хората среда за пазаруване, която не е доминирана от трафика. За тези, които пътуват с автомобил, може да е важно да им се улесни паркирането (макар и не непременно безплатно), което означава такси и времеви ограничения, така че местата за паркиране в близост до магазините да не се заемат от дългосрочно паркиращи.

И стационарният трафик създава рискове!



Снимка: Robert Pressl

Факт: Управлението на паркирането допринася за безопасността на пътя!

Поради малките си физически размери, децата са изправени пред голям риск от инциденти на кръстовища или на пешеходни пътеки, където колите са паркирани твърде близко – дори при ниски скорости на движение в жилищните райони с гъсто паркирани коли от двете страни на улиците. Управлението на паркирането и особено контролът и правоприлагането са с основен принос към безопасността на пътя, като осигуряват добра видимост за пешеходците на местата за пресичане, както и на всички участници в движението, намиращи се в кръстовищата. В гъсто застроените квартали на градовете в края на века, където улиците са „претоварени“ от паркирани коли, дори противопожарната служба настоява от добро правоприлагане, за да се осигури достъп в случай на пожар.



Снимка FGM-AMOR

Аргумент: Дори когато правоприлагането е нормативно регламентирано, то често се прилага само частично, защото задачата е възложена на неподходящ персонал.

Правоприлагането често е разделено между различни организации. Докато полицията често се занимава с нарушения при паркиране, общински или частни лица контролират платените паркинги. Последните работят по-ефективно, но полицията често не разполага с време и има по-важни задачи от контрола върху нарушенията на правилата за паркиране. Решението, което често се използва в тази ситуация, е да се прехвърли отговорността за дейностите по правоприлагане от полицията на държавни или частни субекти. Те следят всяко нарушение на правилата за паркиране и го изпращат на полицията, която налага действителната глоба.

Една стъпка в повече е да се декриминализира напълно нарушението на правилата за паркиране, така че служителите, които не са от полицията, да могат сами да се справят с правоприлагането. Основно предимство на това решение е, че приходите от това, което е било глоба, сега са приходи за града, а не за държавата.



Снимка FGM-AMOR

Аргумент: Използването на обществено пространство никога не трябва да бъде безплатно, дори и за екологични превозни средства.

Някои градове предоставят ползи на водачите на превозни средства с нулеви емисии, като осигуряват места за паркиране на намалена или дори нулева цена, докато останалите превозни средства трябва да плащат, за да паркират. Но наистина ли това е правилният начин да се справим с оскъдното обществено пространство? Електрическото превозно средство използва същото пространство като конвенционалното превозно средство.

Друг пример за такова използване на общественото пространство е инсталирането на станции за зареждане на определени паркоместа, които след това често са запазени за паркиране и зареждане на електрически превозни средства. Бързите или хипер бързите зарядни устройства в общественото пространство трябва да бъдат поставяни в не толкова използвани зони. Стандартните съоръжения за зареждане е по-добре да са разположени в извънлични паркинги и гаражи.



Снимка FGM-AMOR

Принцип: Имайте за основна цел управлението на паркирането, а не генерирането на приходи, и съобщавайте този принцип на обществеността.

Помислете кои проблеми / цели искате да решите, например:

- » искате да се борите със задръстванията или да намалите заетостта на местата за паркиране; или
- » искате да защитите достъпа на живущите (домуващите) до местата за паркиране; или
- » искате да подкрепите местния бизнес / магазини; или
- » искате да избегнете целодневното паркиране на автомобили на работещите; или
- » искате да освободите обществено място от паркирани автомобили и да ги накарате да използват извънлични места за паркиране и т.н.

Таксите за паркиране са основно инструмент за управление на поведението по отношение на мобилността, за управление на заетостта и насищането на паркингите и за балансиране на дела на различните видове транспорт.



Снимка FGM-AMOR

Принцип: Стандартите не са вечни. Препоръчително е да се използват максимални стандарти за паркиране на автомобили и минимални стандарти за паркиране на велосипеди

За да се улесни допълнително преходът към по-малка зависимост от автомобили и по-активни видове транспорт, градовете следва да преразгледат стандартите за традиционно паркиране на автомобили и за паркиране на велосипеди. В съответствие с препоръките на Европейската велосипедна федерация съществуващите сгради без паркинг за велосипеди следва да бъдат преоборудвани или чрез преобразуване на местата за паркиране на автомобили в паркинги за велосипеди, или чрез осигуряване на улични и извънулични паркинги в близост / непосредствено до сградите. Трябва да бъдат инсталирани достатъчен брой контакти за презареждане на електрически велосипеди.

Принципи на стандартите:

- » Приложете максимални стандарти за паркиране на автомобили, доколкото е възможно
- » Приложете стандарти, ориентирани към района, въз основа на различни профили на достъпност (базирани на ПУГМ) на градовете (център, вътрешен град, покрайнини, агломерация, среден размер, столица, бизнес, жилища...)
- » Приложете минимални стандарти за паркиране на велосипеди (напр. за жилище, магазин и т.н.), напр. по един брой на спалня + 10% за специални велосипеди в споделени паркинги за велосипеди (напр. на апартамент)
- » Наблюдавайте и променяйте стандартите редовно в съответствие с променящите се модели на мобилност и тенденциите за разпределението на видовете транспорт.

Комбинацията от двата стандарта е модерен, подходящ и енергийно ефективен подход за влияние върху поведението на мобилността. Следваща стъпка може да бъде да се избере един интегрален стандарт за мобилност за новостроящи се сгради, при които паркингите се изплащат и алтернативите на паркирането могат да станат предмет на преговори за постигане на целите за мобилността. Белгийският град Гент е добър пример за ориентирани към района стандарти. Въз основа на указанията на общината за паркиране на велосипеди, жителите вече разполагат с обществени места за паркиране на велосипеди в радиус от 100 метра от домовете си в районите, където стандартите са приложени.

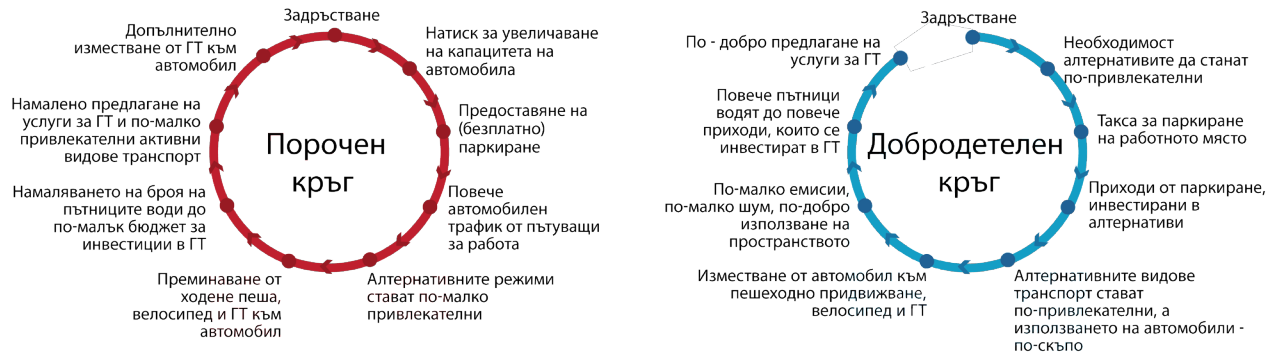


Принцип: Локалното платено паркиране за живущите не следва да бъде субсидирано от приходите от почасово платено паркиране.

Често се смята, че градовете трябва да осигурят паркоместа за своите жители – по-скоро като задължение, отколкото като услуга, която има стойност. Но стойността на тази услуга все пак трябва да бъде заплатена. В много случаи обаче градовете не се опитват да получат от своите жители пълната стойност за предоставяне на този преференциален достъп до паркоместа. Вместо това те покриват административните разходи, разходите за поддръжка и правоприлагане, като използват излишъка от приходите от паркиране, получени от неживущите там. Проблемът е, че такава практика не оказва влияние върху избора на вида транспорт на жителите към устойчив такъв, особено когато зоната за локално платено паркиране за живущите е голяма (в някои по-малки градове зоните за локално платено паркиране за живущите покриват целия град, така че жителите могат да изминат известно разстояние до крайната си дестинация и да се насладят на успешно безплатно улично паркиране). Вместо това тези приходи биха могли да се използват много по-добре, като се инвестират в стимули за пешеходно придвижване, каране на велосипед или използване на обществен транспорт в съответствие с принципа „Push & Pull“ (бутни-дръпни), прилаган във водещи градове като Амстердам и Гент.

Идея, взета от „ДА СИ ВЪРНЕМ ТРОТОАРА: БЪДЕЩЕТО НА ПАРКИРАНЕТО И УПРАВЛЕНИЕТО НА ТРОТОАРИТЕ“ (Център за Лондон 2020).

Такса за паркиране на работното място от порочен кръг към добродетелен кръг



Графика: FGM - AMOR

Принцип: хората, които изберат да използват безплатно извънулично място за паркиране, следва да допринесат за разходите, които пътуването им с автомобил налага на всички останали

Във Великобритания законът позволява на градовете да налагат такса или данък върху местата за паркиране, предоставени извън улицата от работодателите за своите работници. Град, Нотингам, използва този закон и от 2012г е наложил такса, наречена Такса за паркиране на работното място (WPL), на всички фирми с 10 или повече места за паркиране на персонала в извънулични паркинги, тъй като пътуващите до работното място генерират до около 70% от пиковия трафик през града, генерирайки разходи, свързани със задръстванията от 160 милиона британски лири (около 178 милиона евро). Работодатели плащат таксата (WPL) и от тях зависи дали да прехвърлят разходите на своите служители. За периода 2020/21 тази такса ще бъде 424 британски лири (или около 460 евро) на място. Очевидно е, че поведението при пътуване се влияе само, ако служителят работи за работодател, който му налага да плаща цялата или част от таксата - 8 от 10 го правят. Оценката на WPL от университета Loughborough показва, че тя намалява задръстванията в Нотингам в сравнение със ситуацията в подобни английски градове; и че икономиката в Нотингам продължава да расте толкова колкото и в останалите конкурентни английски градове и дори по-бързо от някои от тях, докато автомобилният трафик намалява с 9% в сравнение с 2004 г. Доходът от налога се използва за финансиране на устойчиви видове транспорт.

Очевидно налагането на такса за паркиране не е правна възможност в повечето държави-членки на ЕС, но този пример от Англия е полезен за аргументиране във вашата страна или регион при искане на промяна в закона, за да позволи на градовете да имат такса за паркиране, ако желаят, като полезен инструмент в техния набор от мерки в Плана за устойчива градска мобилност.

Графиките са взети от „RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT“ (Centre for London 2020)



park4sump.eu



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Отговорността за съдържанието на тази брошура е на авторите. Не е задължително да отразява мнението на Европейския съюз. Агенцията и Европейската комисия не носят отговорност за използването на информацията, съдържаща се в нея.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Този проект получи финансиране от програмата на Европейския съюз за научни изследвания и иновации „Хоризонт 2020“ по споразумение за отпускане на безвъзмездна помощ № 769072.