



Вагомі підстави і принципи управління паркуванням

Управління паркуванням як фактор змін ("правил гри") в міській мобільності

Park4SUMP має на меті допомогти містам інтегрувати інноваційні рішення щодо управління паркуванням в Плани стійкої міської мобільності (SUMP) для кращої мобільності та якості життя. Проект спрямований на стимулювання подальших інновацій в управлінні паркуванням та перетворення політики на паркування від реактивної та оперативної, як сьогодні, щоб стати більш стратегічною, ефективною та цілісною. 16 європейських міст об'єдналися з нашими 6 технічними партнерами та 3 опорними дослідницькими та паркувальними організаціями, щоб продемонструвати і передати переваги стратегічно та розумно керованого паркування в умовах стійкої міської мобільності.

Ця публікація розроблена на власній дослідницькій роботі, але також шляхом збору інформації з наявних досліджень та публікацій (наприклад, з попереднього проекту Push & Pull) партнерами проекту та третіми сторонами, переформулювавши тексти, де це доречно, та додавши новий текст. Ми запрошуємо Вас використовувати та копіювати вміст цієї брошури. Під час використання та розповсюдження матеріалів цієї брошури ми просимо посилатися до веб-сайту park4sump.eu

Автори:

Robert Pressl і Tom Rye

Контакти:

Robert PRESSL

Е-пошта: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Видання:

Січень 2020

Паркування – загальна назва процесу (дії) поставлення транспортного засобу, як платно так і безкоштовно.

Стоянка, парковка – місця на вулиці для зупинки чи поставлення транспортного засобу, як платно так і безкоштовно, з відповідними дорожніми знаками.

Паркінг – підземна або надземна споруда чи будівля призначена для зберігання автомобілів за окрему плату.

Управління паркуванням – міська політика (іноді державна) щодо більш ефективного використання ресурсів (просторових, енергетичних тощо) задля подолання негативного впливу автомобілізації.

ВІД АВТОРІВ



Robert PRESSL



Tom RYE

Перше видання брошури «16 вагомих підстав управління паркувальним простором» отримало великий успіх, і нас незліченно запитували про те, коли вийде друге видання. Тепер, у 2020 році, через п'ять років після першого видання, і в рамках проекту Park4SUMP, що фінансується H2020, ми раді поділитися з вами новою версією. Ми оновили найважливіші та найпотужніші аргументи з першого видання та додали кілька нових. Крім того, ми вирішили не лише надати аргументи для

управління паркуванням, але й використати видання, щоб підвищити знання наших читачів про основні принципи управління паркувальним простором.

Знову ж таки, ця брошура надає знання, необхідні у побудові надійних політичних аргументів для використання управління паркуваннями задля полегшення проблем, пов'язаних із паркуванням, і тим самим для підтримки сталого транспорту. Це повинно зміцнити позиції політиків, керівників та мультиплікаторів, як от журналісти, у процесі прийняття того, що, на перший погляд, може бути непопулярним, але що насправді є раціональним та стійким рішенням щодо управління паркуванням на вулиці та у паркінгах.

Однією з наших головних цілей є висвітлення ролі та потенціалу управління паркуванням для впливу на планування мобільності та вибір подорожей, тим самим виступаючи в ролі зміни в плануванні міської мобільності. Наша основна мета полягає в тому, щоб показати, що управління паркуванням - одна з опор сталого планування міської мобільності (SUMP). Існує життєва потреба підняти паркування від чисто операційного завдання до набагато більш стратегічного планувального підходу. Важливо пам'ятати, що управління паркуванням забезпечує чудове співвідношення ціни та якості. Плата є низьковартісною (дуже часто без великих інфраструктурних витрат), може бути впроваджена швидко та приносить прибуток, щоб окупитися, в той же час підтримуючи інші види, як от громадський транспорт та пішохідний рух, щоб сприяти зміні поведінки у подорожах. Ми сподіваємось, що ця брошура надасть вам новий погляд на управління паркуванням та пояснить його переваги для ваших міст.

Robert PRESSL і Tom RYE

Порівняння спонукальних заходів

Управління паркуванням



- Добре сприймається
- Швидке впровадження
- Малі інвестиції

Плата за використання доріг / плата за перебування в заторах



- Політично суперечливо
- Середній час впровадження
- Великі інвестиції

Факт: Управління паркування - ключ до управління міською мобільністю

Буквально кожна автопоїздка завершується на паркомісці. Відповідно, управляти місцями для паркування означає управляти попитом на використання автомобілів та заторами. Порівняно з іншими транспортними політиками, що мають на меті управління використанням автомобілів, управління паркуванням має дві очевидні переваги:

- » Управління паркуванням зазвичай не потребує великих інвестицій, як от нові дороги чи додатковий громадський транспорт, і тому воно може бути впроваджено у порівняно швидкий термін.
- » Певні види управління паркуванням вже зараз можна знайти у майже всіх середніх і великих містах Європи. Це робить управління паркуванням суттєво більш прийнятним для громади, ніж нові способи управляти використанням автомобілів, як то здіймання плати за перебування у заторі

Більш детально про ці аргументи можна знайти за посиланням: http://push-pull-parking.eu/docs/file/20150204_push_pull_a4_en_extended_argument_1.pdf



Фото: FGM-AMOR

Принцип: У разі очевидної нестачі місць, краще спробувати удосконалити управління вуличним паркуванням замість збільшувати пропозицію стоянок.

У разі хаотичного паркування чи довгої витрати часу на пошуки парковки часто звинувачують недостатню кількість місць для стоянки. Звичайна відповідь на це - місто має створити більше місць для паркування за межами вулиць. Втім, управління наявними місцями для стоянки найчастіше є більш кмітливим та ефективним підходом, бо місця для позавуличного паркування зазвичай недовикористовуються. Відповідні стратегії та заходи з управління вуличним паркуванням часто можуть вирішити проблему, пересуваючи автомобілі з вуличних на позавуличні паркінги, що є суттєво дешевшим, ніж збільшення кількості стоянок. Ці стратегії можуть включати обмеження у часі використання парковки, реальні ціни та/або покращення системи контролю за дотриманням правил паркування. Також рекомендується покращити альтернативні види пересування. Роттердам є гарним прикладом міста, що змінило вуличну стоянку на позавуличні паркомісця.



Факт: Зробимо наші міста такими, де нам хочеться перебувати

Щедрі вимоги до створення паркомісць для нових будинків та фокус на наданні “достатньої кількості” вуличних паркомісць робить місто дружнім до автомобілів, але не до людей – для їзди, але не ходіння. Як писала Джейн Джейкобс (1962, 19): “Що більше місто розбите і пере-межоване стоянками та гаражами, то більш тьманим і мертвим воно стає. Ніщо не відштов-хує більше за вимерлий центр міста”. Великі території вуличної парковки, особливо в центрі міста, можуть мати такі самі наслідки. Ми хочемо, аби наші вулиці були не лише місцем для проїзду транспорту та безкоштовної парковки. Ми хочемо економічного процвітання, безпеки, здоров’я, пішохідності та приємного довкілля. Це означає, що принцип надання “достатньої” кількості паркомісць має бути поставлений під питання, а інші пріоритети планів сталої міської мобільності, як то якість життя чи місце для інших видів транспорту, мають бути відображені у паркувальній політиці.



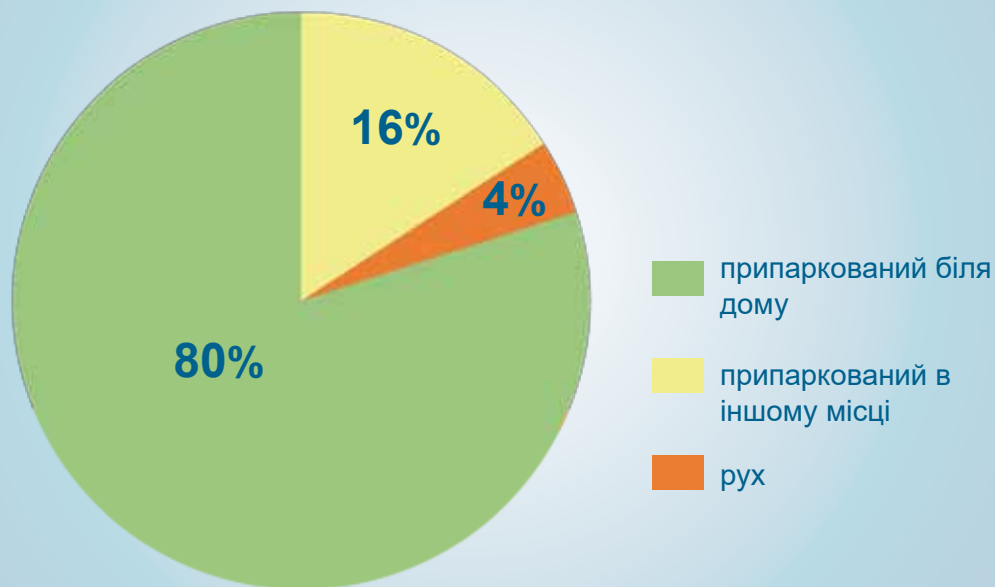
Фото: FGM-AMOR

Факт: Розподіл громадського простору часто зміщений в бік надання місця для парковок

Збільшення кількості паркомісць у наших містах - це не просто і не дешево, особливо у часи економії коштів, коли місцеві посадовці не мають грошей, аби купити більше землі. Така ситуація наголошує на необхідності більш справедливого розподілу наявного громадського простору, непропорційно велика площа якого наразі віддана під стоянку. У сучасних та "розумних" містах є доволі непопулярним забрати територію парків, ігрових майданчиків та місць, де люди люблять зустрічатися та соціалізуватися. З іншого боку, автомобілі - і ті, що рухаються, й ті, що стоять - отримують суттєво більше простору, ніж вони мали б, якщо брати до уваги відносний розподіл між видами транспорту. Існує багато прикладів того, як перерозподіл місця з-під парковки призводив до покращення у місцевій економіці: місто Гент у Бельгії є таким прикладом, що є провідним серед інших міст у регіоні, зокрема та ймовірно через зміни у політиці паркування - якою місто урізало кількість вуличної парковки.

Інший приклад - іспанське місто Віторія-Гастейс, що спромоглося зменшити частку використання автомобілів з 26 до 24 відсотків, та де перерозподіл громадського простору був однією з головних цілей міської паркувальної політики.

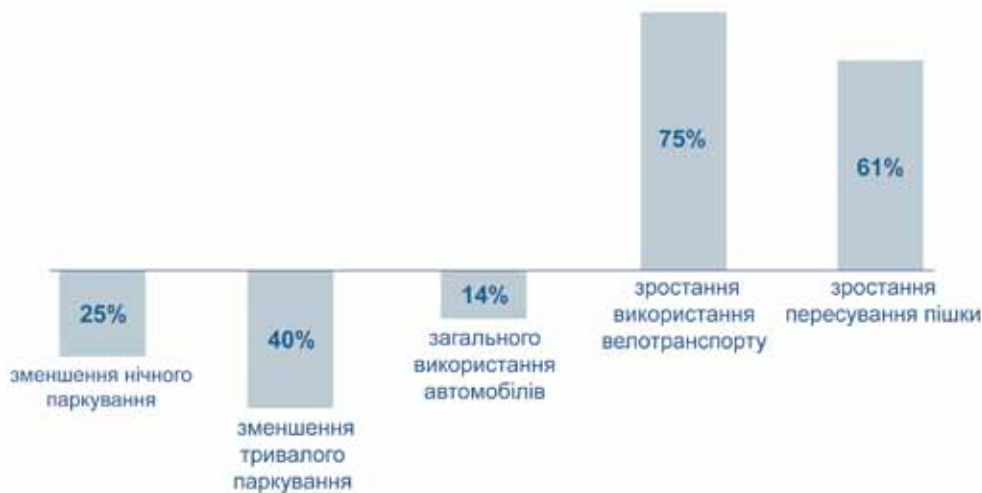
Щоденне використання типового автомобіля



ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПАРКУВАННЯ - ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАСТОЮ

У середньому, приватні автомобілі є припаркованими біля дому власника протягом 80% часу, 16% - є припаркованими в іншому місці, а в русі є протягом приблизно 4% часу. І звісно ж, паркомісце надається майже біля кожного місця призначення. Відповідно, паркування є неймовірно неефективним використанням ресурсів. Менша кількість паркомісць дає поштовх людям використовувати спільні види транспорту (громадський транспорт, спільні поїздки), за яких транспорт використовується значно більше за одиницю часу, або ходити пішки чи їздити велосипедом. Все з переліченого є більш ефективним використанням міського простору.

Результати активного управління паркуванням у Мюнхені



Джерело: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

Факт: Управління паркуванням впливає на вибір кращих видів пересування та на якість життя.

Політика надання надмірної кількості паркомісць впливає на збільшення заторів та загрожує доступності пішоходів, велосипедистів, користувачів громадського транспорту та водіїв. Незважаючи на надання все більшої кількості паркомісць у містах протягом років, затори лише погіршувалися. Це чітко показує потребу в управлінні паркуванням. Стратегії ефективного управління паркуванням є розумним способом працювати з обмеженою доступністю та нестачею громадського простору. На початку 90-х Мюнхен звернув увагу на управління паркуванням, як на спосіб зменшити використання автомобілів у центрі міста. На той момент затори та наявність довготривало припаркованих авто були визначені як ключові проблеми, що погіршували якість життя. Впроваджено кілька заходів, серед яких: обрання двох районів, де планувалося зменшити кружляння у пошуках парковки (кружляння довкола у пошуках вільного паркомісця). Після детального вивчення правильного балансу паркомісць мешканців та відвідувачів, було впроваджено активне управління паркуванням. Рік потому результати були вражаючими: на 25% знизилася кількість паркувань вночі, на 40% знизилася кількість авто, що були припарковані на довгий час, а кружляння у пошуках місця та незаконна стоянка були майже повністю усунені. У 2008-му, майже через десять років з моменту старту активного управління паркуванням, використання автомобілів у всьому місті знизилася на 14%, використання велосипедів збільшилося на 75%, а пересування пішки - збільшилося на 61% (Kodransky and Hermann, ITDP, 2011).



Фото: FGM-AMOR

Принцип: Нам треба поставити десь свої машини, але чи означає це, що нам завжди потрібно більше паркомісць?

Одними з найчастіших нарікань у центрах міст і містечок, особливо серед власників магазинів та малих бізнесів, є “недостатньо вуличних паркомісць” і “треба більше дешевших вуличних та позавуличних паркомісць”. Втім, до того, як створювати більше і/або дешевших паркомісць, важливо зрозуміти, чи це дійсно є потребою, і не в останню чергу через те, що додаткові паркомісця спонукатимуть до зростання використання автомобілів, як уже показано вище. Регулярний огляд паркомісць покаже безпосередню завантаженість місць у будні та вихідні та надасть розуміння, хто саме, де і як надовго паркується (працівники, мешканці, покупці, власники магазинів). Він покаже, де і коли попит є дуже великим, а також що дуже часто неподалік будуть вільні паркомісця. Заходи управління паркуванням, як то змінна вартість та тривалість стоянки, можуть бути впроваджені для перерозподілу попиту, а людям слід донести інформацію, що на відстані пішохідної прогулянки є вільні місця. Також є важливим встановити зв'язок між цінами на позавуличне і вуличне паркування, бо платні позавуличні паркомісця часто можуть бути недовикористані, оскільки ціни є нижчими для паркування на вулицях, тож водії волітимуть знайти вільні місця дешевше.

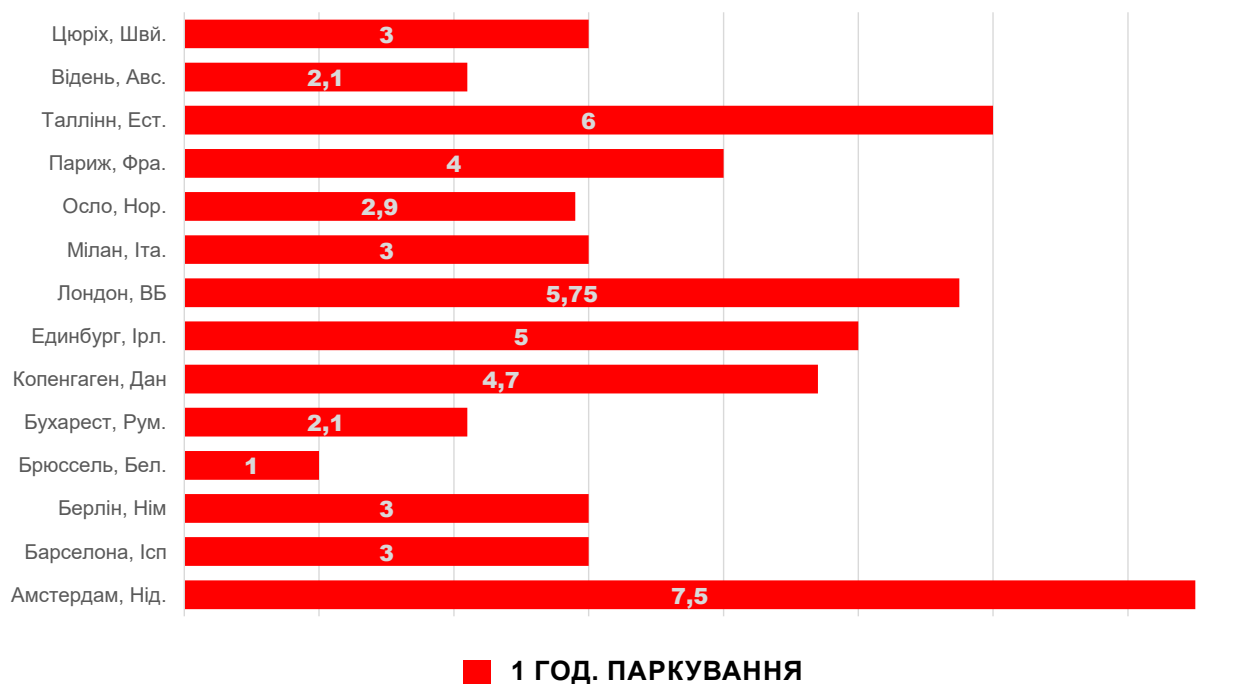


Фото: Paradox intervention from the Metamorphosis project.

Факт: Парковки займають громадський простір, який насправді не є безкоштовним

“Будь-яке паркування має свою вартість, навіть якщо водії безпосередньо не оплачують його. Той самий простір може бути використаний для чогось іншого (перспективна вартість), у той час, як місця для паркування потребують утримання. Якщо водії не платять за паркування, то натомість вартість поділяється між усіма містянами за рахунок вищої орендної плати в торговому центрі (а отже, і ціни для споживачів), або через високі місцеві податки, коли муніципалітет надає субсидію (умовну) для утримання нових парковок. Це гроші, які часто могли б принести більшу користь, якби вони були витрачені на інші потреби». Том Рай стверджує: “Часто паркування сприймається як суспільне благо, і особливо, водії вважають, що автостоянки повинні бути безкоштовними. Вуличне паркування використовує громадський простір, але, як показує приклад паркувальної політики міста Гронінген (Нідерланди), коли місце займає припаркований автомобіль, воно фактично приватизується водієм, який припаркувався там і ніхто інший не може ним скористатися. Аналогічно, заїзди через тротуари для доступу автомобілів у двори або до окремих закладів можуть використовуватись лише власниками та їхніми гостями, а отже, знову відбувається приватизація громадського простору. Усе це демонструє потребу в розробці планів сталої мобільності, аби розглянути, чи паркування є найкращим використанням громадського простору взагалі і чи є альтернатива, яка бере до уваги першочергово цінності людей, а не машин.

Максимальна вартість однієї години вуличного паркування у різних містах



Факт: Встановлена ціна за паркування часто не відображає її справжню вартість

На рисунку показано максимальні ціни за одну годину паркування на вулиці у вибірці європейських міст. Якщо врахувати, що місце для паркування займає ділянку розміром близько 15 квадратних метрів, то плата 1 євро на годину означає «оренду» за 6,7 центів за квадратний метр на годину, або 67 центів за десять годин на день (період, коли зазвичай застосовуються збори за паркування), або 200 євро за квадратний метр на місяць, при умові подібної зайнятості протягом 30 днів. Більшість будівель у центральних районах мають кілька поверхів, що дає значно більше орендної плати за кожен квадратний метр земельної ділянки. На позавуличних паркінгах, як правило, до тарифу додають також амортизацію інвестиційних витрат. Проте, навіть у такому випадку, парковки часто є збитковими і отримують субсидію від муніципалітету для встановлення максимального тарифу на рівні від 4 до 5 євро за годину.



Паркування прямо перед домом.
Відстань до зупинки ГТ у 30 разів більша
АВТОМОБІЛІСТИ У ПРІОРИТЕТІ

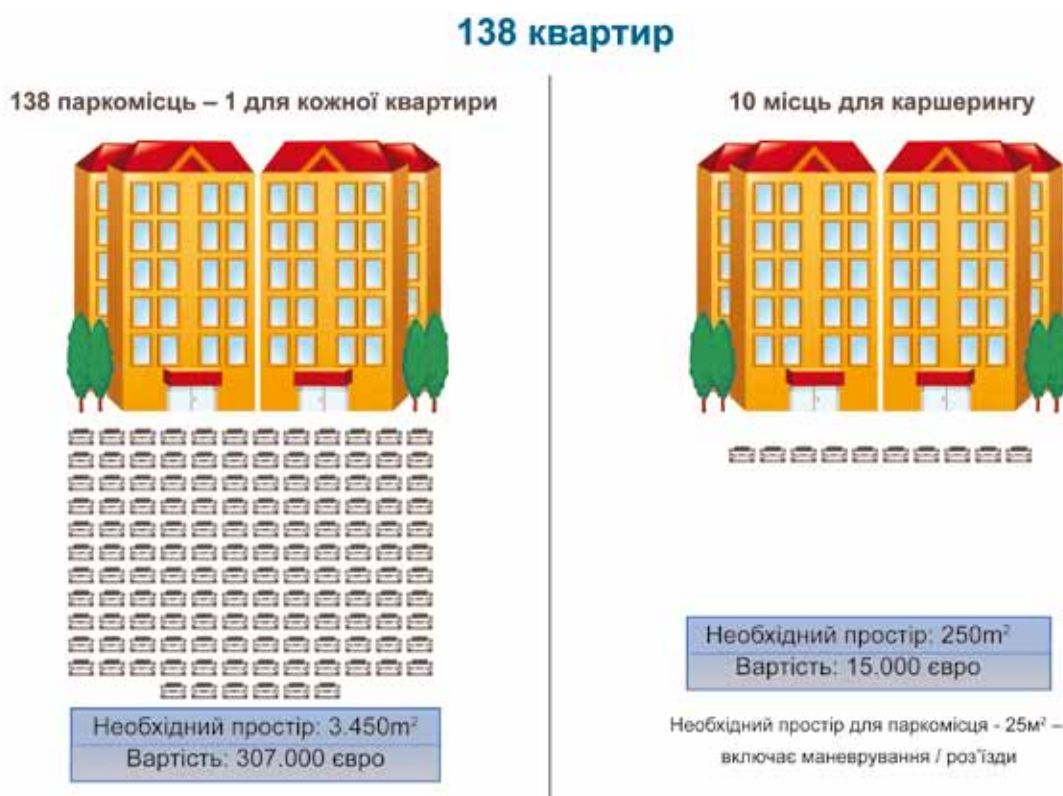


Паркування перед будинком заборонене, але є спільний
гараж на такій самій відстані, як і зупинка ГТ
РІВНІСТЬ ДЛЯ АЛЬТЕРНАТИВНИХ ВИДІВ

Факт: Збільшення пропозиції паркування буде негативно впливати на вибір альтернативного транспорту, заохочувати людей користуватися особистим автомобілем і таким чином збільшувати затори.

Звіт Департаменту транспорту Великої Британії “Дороги та генерування руху” (1994) демонструє, що забезпечення вищої пропускнуєї здатності збільшує рівень руху та, разом з цим, затори. Існує також дуже чіткий взаємозв’язок між забезпеченням пропозиції паркування та загальним рівнем користування автомобілями - там, де є більше паркомісць, більша й частка поїздок автомобілями. Також чітко з’ясовано, що міста з найнижчими показниками заторів, наприклад Відень та Цюрих, впродовж багатьох років проводили політику щодо підвищення тарифів на паркування та зниження пропозиції стоянки у районах нової забудови. Місто Ноттінгем в Англії, яке оподатковує позавуличні місця для паркування, передбачені для працівників великих роботодавців, мають менші затори у порівнянні з містами, які не мають такого податку. Таким чином, якщо зменшення заторів є метою планів сталої міської мобільності, то управління паркуванням повинно бути їх основною частиною. Якщо міста не регулюють паркування одночасно з удосконаленням альтернативних режимів мобільності, то всі зусилля, направлені на заохочення людей до використання громадського транспорту, велосипедного чи пішохідного руху, будуть набагато менш ефективними. Тут дуже важливим є “принцип батога і пряника”.

Скорочення витрат на будівництво шляхом заміни індивідуальних паркомісць (на кожную квартиру) паркомісцями для каршерингу



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

Принцип: Розумніше пропонувати мешканцям нової забудови діапазон різних варіантів мобільності, ніж просто вимагати побудову мінімальної кількості місць для паркування.

У багатьох містах все ще встановлений критерій мінімальної необхідної кількості паркомісць для нових квартир, незалежно від того, де вони розташовані чи хто буде жити в них. Це збільшує витрати на будівництво та вимоги до землекористування, а отже, і ціну нового житла. Гнучкі підходи, при яких пропозиція паркування пов'язана з доступністю громадського транспорту, велосипедною та пішохідною інфраструктурою, наявними вуличними стоянками та доходом людей, які є цільовим ринком для нових квартир, можуть призвести до більш ефективної паркувальної системи та більш доступного житла. Малюнок на цій сторінці показує, наскільки більші витрати на надання індивідуального паркування в новій забудові порівняно з наданням стоянки для автомобілів, що використовуються за схемою каршеринг

Каршеринг – спільне використання автомобілів

Стандарти паркування



Факт: Стандарти паркування можуть мати позитивний вплив на житло та інші проекти нерухомості.

Дуже часто витрати на будівництво паркувального місця в гаражі або під землею можуть складати від 20 000 до 40 000 євро. У багатьох проектах міського оновлення паркування відіграє важливу роль, особливо з точки зору фінансової доцільності проекту. Вимоги до паркування, також відомі як стандарти паркування або норми паркування, є основоположним питанням для нерухомості й ключем до забезпечення зв'язку між відродженням міста або району та сталою мобільністю. Стандарти щодо максимальної дозволеної кількості паркомісць повинні зайняти місце стандартів щодо відповідного мінімуму, особливо в районах, де існує ефективна система вуличного паркування. Стандарти паркування можуть бути пов'язані із забезпеченістю району громадським транспортом. Якщо територія добре покрита мережею громадського транспорту, то для меншої кількості людей у районі автомобіль є необхідним. Мінімальні вимоги щодо паркування також можуть бути усунені для стимулювання сталого розвитку, як це було нещодавно в Сан-Паулу (ITDP, 2014) або вже впродовж років діє у Амстердамі, Цюриху, в деяких районах Парижа або у більшій частині Великої Британії.

Паркувальний мінімум означає, що забудовник повинен облаштувати для автомобіля щонайменше 1 місце на 1 квартиру.

А паркувальний максимум означає, що забудовник повинен облаштувати не більше ніж 1 або 0,7 чи 0,5 місця на квартиру, залежно від пропозиції альтернативних видів пересування чи місця розташування будівлі.



Фото: Martin Rojak

Принцип: Скорочення викидів CO₂ замість збільшення

Пом'якшення наслідків зміни клімату в містах стає гарячою темою - зокрема, міста шукають способи зменшити вплив високих температур на своїх мешканців. Зрештою, перетворення стоянки на вулиці в зелений простір з деревами також може допомогти пом'якшити мікроклімат, змінивши простір, який сприяє використанню автомобіля, а отже, і викиди CO₂. Якщо в середньому автомобіль проїжджає 35 км на день, то ліквідація місця для паркування – зменшує цей щоденний пробіг на 7 км, а середній рівень викидів зі 180г CO₂/км до 1,26 кг CO₂ на день. Тим часом, припускаючи, що посаджені дерева є додатковими, і в кожному колишньому паркувальному місці можна посадити щонайменше два, вони поглинатимуть до 6400 кг CO₂ на день залежно від типу дерева та з урахуванням особливостей фотосинтезу. Кожне додаткове дерево (20 м заввишки з 600 000 листками) в середньому виробляє 4,6т кисню, що достатньо для задоволення потреби у диханні близько 10 чоловік.



Принцип: Політична підтримка не зникає, коли вводиться управління паркуванням.

Якщо заходи щодо управління паркуванням плануються ретельно, справедливо і прозоро, і, особливо, якщо це покращує місто та ситуацію зі стоянкою, тоді це не є запорукою програшу політиків на виборах. Насправді, багато міст це усвідомлюють, коли в одному районі вводиться управління паркуванням, стає очевидним, що це працює так добре, що й інші райони просять про те ж саме.

Визнання управління паркувальним простором

Відень, райони 6-9



Джерело: COST 342, 2005

Факт: люди зазвичай скаржаться на нову систему управління паркуванням на етапі її введення, але початковий опір перетворюється на підтримку, коли люди усвідомлюють наслідки!

Управління паркуванням покращує якість життя в містах, хоча населення може бути проти на етапі планування, але громадянам сподобається, як тільки це буде реалізовано. Такі міста, як Амстердам, Копенгаген, Мюнхен, Лондон, Гент, Цюрих, Страсбург, Барселона тощо мають довгу історію в управлінні паркуванням та відповідну користь для містян від цієї політики. «Вплив цих нових правил щодо паркування був вражаючим: розпочалася активізація та процвітання міських центрів; значно скоротилося число поїздки на приватних автомобілях; відбулося скорочення забруднення повітря; і взагалі покращилася якість життя» (Kodransky and Hermann, ITDP, 2011). Ця цитата американських дослідників, що вивчають європейський підхід до управління паркуванням, ідеально підсумовує потенціал таких заходів для створення кращих міст. У Відні опитування за схемою «До-Після» показує різницю у ставленні до і після впровадження управління паркуванням. За підсумками, визнання нової системи після її реалізації було значно вищим, ніж раніше. Навіть у нерезидентів негативне ставлення скоротилося з 68% до 54%, тоді як частка позитивних відгуків зросла з 16% до 40% (COST 342, 2005). Позитивне ставлення місцевих мешканців зросло після впровадження до 67% (з 46% до цього), в той час як негативне ставлення зменшилося з 34% до 30% (COST 342, 2005).



Фото: FGM-AMOR

Принцип: районні бюджети як стимул для визнання платного паркування.

Якщо частина грошей, зібраних з платної стоянки, передається до місцевого (районного) самоврядування, то місцеві мешканці самі можуть вирішити, як витратити ці кошти, це може підвищити підтримку платного паркування, оскільки витрачання зібраних грошей стає прозорим, а місцеві жителі та бізнес відчувають більше контролю над ними. Зазвичай, кошти не витрачаються на транспортну інфраструктуру, натомість, вони можуть бути витрачені на інші проекти для покращення місцевого середовища, дитячі майданчики тощо.

Використання коштів з паркування в Амстердамі



Джерело: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Факт: Управління паркуванням може збільшити прибуток муніципалітетів, який можна використовувати для заохочення сталої мобільності!

Дуже часто місцеві бюджети залежать від національних урядів. Різні скорочення цих бюджетів відбуваються майже скрізь. Податки на нерухомість у багатьох містах є основним джерелом місцевого доходу. За винятком декількох міст, вартість нерухомості в цілому в Європі зменшилася, що безпосередньо вплинуло на місцеві доходи. Управління паркуванням або так званий підхід PUSH & PULL (Батога і пряника) може сприяти збільшенню доходів муніципалітетів, не збільшуючи або навіть зменшуючи фіскальний тиск на мешканців, і водночас покращити якість альтернатив особистому автомобілю. Ці доходи мають бути (принаймні частково) спрямовані на фінансування заходів щодо забезпечення сталої мобільності. Наприклад, в Амстердамі валовий дохід від платної парковки за 2012 рік становив близько 160 млн євро. Близько 38% цих грошей було витрачено на управління та обслуговування системи паркування, 39% було спрямовано у загальний міський бюджет, а 23% - на фінансування заходів мобільності (31% - на велосипедну інфраструктуру, 18% - на громадський транспорт, 13% для безпеки руху тощо). Так формується Амстердамський фонд мобільності. Інші міста, як от Гент, Барселона, Грац або Ноттінгем (із політикою платного паркування біля робочих місць) дотримуються аналогічного підходу. Більш детально про Амстердамський фонд мобільності можна прочитати тут: http://push-pull-parking.eu/docs/file/tub_amsterdam_mobility_fund_final.pdf

Додаткову інформацію про проект PUSH & PULL можна отримати на веб-сайті www.push-pull-parking.eu



Фото: FGM-AMOR

Принцип: Три потужні інструменти управління паркувальним місцем: тривалість, тариф та дозволи.

У місцях, де попит на паркування перевищує пропозицію, перш ніж автоматично реагувати, надаючи більше паркомісць, інструменти управління можуть використовуватися для визначення пріоритетності, хто отримує доступ до **обмеженого простору**. **Основними інструментами є обмеження тривалості стоянки; ціноутворення; і видача дозволів** (іноді платних) для певних типів користувачів, як от мешканці, для надання їм переваги у доступі до місця. Найкраще починати в районах найбільшого попиту зі скромними обмеженнями (низькі ціни, щедрі максимальні обмеження на стоянку), щоб принципи отримали схвалення. Ціни можна підвищити пізніше, або скоротити тривалість стоянки.

Ціни залежать від політики та цілей



Фото: ©iStock.com/faberfoto_it

Факт: правильні тарифи, ціни та відповідні штрафи є ключовими для успіху управління паркуванням.

Довгострокові інвестиції в паркінги - приватні чи комунальні - у більшості випадків є основною частиною політики щодо паркування у багатьох містах. Теоретично ставки повинні бути добре збалансованими - як у паркінгах, так і на вулиці. Але взаємозв'язок між ціною позавуличної та вуличної стоянки неоднаковий у різних містах. Деякі міста застосовують більш високу плату на вулиці, інші мають вищі ціни у паркінгах. Взагалі-то, вища плата за паркування на вулиці - порівняно з паркінгами - може призвести до зниження руху "в пошуку місця" та зробити паркінг більш конкурентоспроможними. Це важлива стратегія при переговорах з приватними інвесторами щодо будівництва гаражів. Див. також аргумент "Зменшення руху в пошуку місця"



Принцип: переконайтеся, що пріоритетні користувачі можуть легко знайти місце

Хоч управління паркуванням може прагнути зменшити загальну кількість паркомісць, можуть бути деякі водії, для яких місцеві політики хочуть полегшити пошук місця. Це можуть бути мешканці та / або покупці. (На пізніх етапах розробки політики паркування в деяких містах наголос на стоянці для покупців може зменшитися, але коли управління паркуванням щойно запроваджується, це часто розглядається як ключове питання, а в багатьох містах це залишається ключовим питанням - хоча, звісно, покупці на авто також можуть спричинити затори та викиди).

Основним правилом, яким керуються багато фахівців з паркування, є - максимальна зайнятість не повинна перевищувати 85%, а якщо вона зростає, ціни слід збільшувати. "Правило" 85%, якщо воно досягнуто, означає, що рух "в пошуку місця" (і як наслідок - затори), зведений до мінімуму. Деякі коментатори припускають, що дотримання "правила" 85% може призвести до надмірної пропозиції, і, безумовно, його слід застосовувати лише для вуличного паркування, де пропозиція незмінна, а не для розрахунку кількості місць паркування, створених у новобудовах.



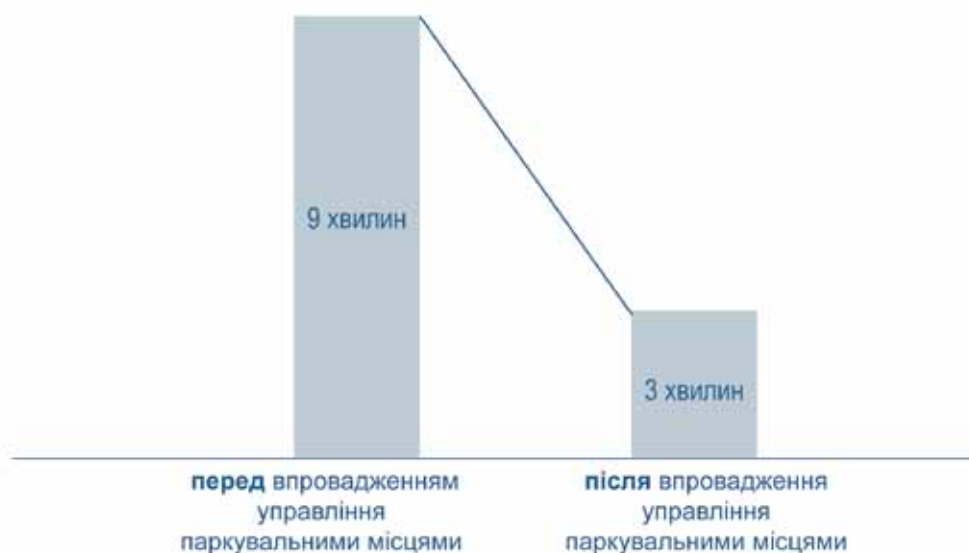
Фото: місто Цюри

Принцип: “Стеля паркувальної пропозиції” з Цюріха - Для кожного нового місця в паркінгу потрібно забрати паркувальне місце на вулиці

Стеля паркувальної пропозиції застосовується для досягнення балансу між попитом на більшу кількість пішохідного простору та попитом бізнесів на збільшення пропозиції паркувальних місць. Тому досягається прямий баланс: при будівництві нових паркінгів, відбувається рівноцінне зменшення кількості паркувальних місць на вулиці. Простір тих стоянок тепер використовується для велосипедної інфраструктури, пішохідних та зелених зон.

Середній час пошуку місця для паркування

Відень, райони 6-9



Джерело: COST 342, 2005

Факт: Управління паркуванням призводить до зменшення руху “у пошуку місця”!

Кружляння у пошуках парковки (кружляння довкола у пошуках вільного паркомісця) призводить не тільки до додаткових витрат для водіїв (додатковий час та паливе), але й має негативні наслідки для суспільства, як то додаткове забруднення, шум та аварії. Кодранський та Германн, ITDP, 2011, підраховали, що до 50% заторів спричиняють водії, які кружляють навколо в пошуках дешевого місця для паркування. Докази свідчать, що ефективне управління паркуванням з економічними механізмами, що гармонізують плату за стоянку на вулиці та у паркінгах, може значно зменшити кружляння. Оцінка до та після у віденських районах 6-9 показує зменшення руху на пошук місця з 10 мільйонів км пасажирських автомобілів на рік до 3,3 мільйона км, тобто на дві третини. Якщо перед впровадженням управління місцями стоянки рух “у пошуку місця” становив 25% від загального обсягу руху, то зараз він складає лише 10%. У районах 6–9 було встановлено, що середній час, необхідний для пошуку місця для паркування, скоротився приблизно з 9 хвилин до ледве 3 хвилин після впровадження управління паркувальними місцями (COST 342, 2005). Більш детальну версію цього аргументу можна знайти тут: http://push-pull-parking.eu/docs/file/20150204_push_pull_a4_en_extended_argument_4.pdf

Див. також Аргумент «Досягнення правильного балансу - це те, що приносить успіх!»



Фото: місто Фрайбург

Принцип: Плануйте територію під будівництво гаражів, але будуйте лише якщо це справді потрібно – спираючись на спостережуваний, а не прогнозований попит. Тим часом використовуйте простір для інших потреб.

Принцип передбачає прогнозування попиту на паркування та наявність плану його вирішення, але не будівництво паркінгу для задоволення прогнозованого попиту, доки забудова не введена в експлуатацію і поточний попит не визначено. Цей підхід було використано в районі Фаубан (Vauban), м. Фрайбург: спершу був зарезервований простір під паркінг (але він не був збудований); далі територію використали «тимчасово» як ігровий майданчик; врешті поточний попит було виміряно і визначено, що потреби в додатковому паркінгу немає. До того ж, той факт, що цей простір використовується як ігровий майданчик, ускладнює з точки зору суспільної прийнятності перетворення його на паркінг.



Фото FGM-AMOR

Принцип: Контроль за паркуванням це необхідність, бо виконання правил стоянки покращує ситуацію з паркуванням

Інструменти управління паркуванням не будуть працювати, якщо немає контролю. Коли щось, що раніше було безкоштовним для всіх стає регульованим та/чи платним, і оголошується контроль, часто виникатимуть негативні реакції. Як тоді звести ці реакції до мінімуму? Насамперед, зробіть правила і контроль справедливими: наприклад, зробіть штрафи вище там, де паркування перешкоджає руху, та переконайтеся, що кожен однаково ризикує бути оштрафованим у разі порушення правил. На вступному етапі, не штрафуйте за перше чи друге порушення, лише випишіть попередження. Проінформуйте людей, де і яким чином зібрані кошти витрачаються. Також тренуйте контролерів, щоб вони могли допомогти людям з паркуванням та іншими питаннями, а не лише виписувати штрафи.



Фото: FGM-AMOR

Принцип: Експериментуйте зі способами використання паркувального простору – якщо не спрацює, завжди можна все повернути!

Часто людям важко уявити зміни на вулиці і це означає, що вони можуть емоційно і негативно реагувати на нові пропозиції. Особливо це стосується «типових» учасників громадських слухань та консультацій.

Вуличне паркування це те, що може бути змінено тимчасово і повернено в початковий стан, у разі необхідності. Використовуючи такий підхід можна показати людям, що з запропонованими змінами можна легко жити, або навіть бути задоволеним ними. Місто Роттердам використовує цей підхід на багатьох вулицях, тимчасово переоблаштовуючи паркувальні місця на тераси ресторанів, громадські простори чи велостоянки, аби показати людям, що це працює і отримати прийняття для подальшої постійної зміни призначення.



Фото: Hr. Schön

Принцип: Спільне використання гаражів як спосіб підтримки більш сталої транспортної поведінки

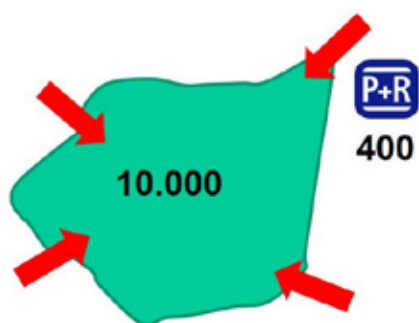
Замість будівництва паркінгу для кожної будівлі, збудуйте окремий великий паркінг на певній відстані для всіх будинків нової забудови.

Зазвичай кожен новий будинок має свій власний гараж-паркінг. Альтернативним підходом, що зменшить витрати на будівництво, звільнить простір навколо будинків для зелені та спонукатиме людей використовувати сталі способи пересування, є будівництво одного великого гаражу-паркінгу для всієї нової забудови на певній відстані від житла. Першими такий підхід застосували в славнозвісному районі Фаубан (Vauban), м. Фрайбург, у Німеччині. Жителі можуть під'їхати до помешкань, щоб завантажити і розвантажити свої автомобілі, але залишити вони їх можуть лише приблизно в 300м звідти. Додаткова відстань від помешкань до місць паркування спонукає ходьбу, їзду на велосипеді та використання громадського транспорту для місцевих пересувань. В результаті такого підходу вдалося звільнити місце навколо житла для більш приємних призначень, як от ігрові майданчики та кафе.

ПЕРЕХОПЛЮВАЛЬНІ ПАРКІНГИ (ПП) - НЕ ПАНАЦЕЯ, АЛЕ ВОНИ ПОЛІТИЧНО ВАЖЛИВІ, І ЦЕ ДОПОМОЖЕ, ЯКЩО ВТІЛИТИ ПРАВИЛЬНО

Пастка

Додаткова пропозиція паркомісць веде до збільшення поїздок

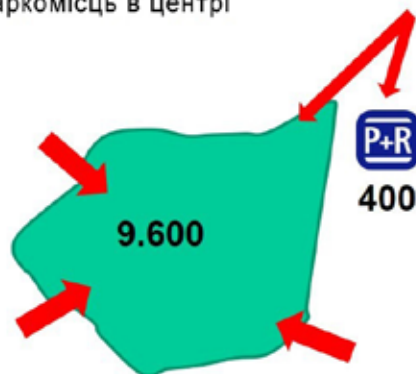


$$10.000 + 400 = 10.400$$

В ПП (P&R)

Як правильно

Необхідно зменшити пропозицію паркомісць в центрі



$$10.000 - 400 + 400 = 10.000$$

В центрі В ПП (P&R)

Принцип: Перехоплювальний паркінг повинен бути замість, а не як додаток, до паркомісць в центрі

Перехоплювальні паркінги (ПП) завжди розглядаються, як панацея у розв'язанні проблем паркування і у всіх випадках коли презентується управління паркуванням у місті і його центрі. Однак є кілька важливих принципів, які слід пам'ятати, якщо інвестиції в ПП дійсно мають підтримувати міський ПСММ та належно функціонувати (а отже, зробити інвестиції та експлуатаційні витрати цінними):

- » Нові ПП не повинні додавати до загального обсягу паркомісць у місті. Якщо додаватиме, то це просто збільшить використання автомобілів. Отже, 500 нових місць у ПП повинні замінити, а не додати 500 паркомісць у місті.
- » У менших містах ПП не є такими цінними - більша частина поїздок у самому місті, а на вулицях, що у пішій доступності до центру, є безкоштовна стоянка. Тому люди не будуть паркуватися на краю міста та їхати потім автобусом.
- » Громадський транспорт, що ходить до ПП має бути привабливим, дешевим і простим у користуванні.
- » Навіть велика система ПП з 10 000 паркомісць в місті із 200 000 населенням стримає лише невелику частину від загального попиту на поїздки.
- » ПП в ідеалі повинні розташовуватися поблизу початку місця подорожі, а не поруч із пунктом призначення, бо це найбільше зменшить поїздки та викиди CO₂, а прийняти рішення пересісти на громадський транспорт людина зробить легше, як у випадку, коли вона вже пододала більшу частину своєї поїздки.



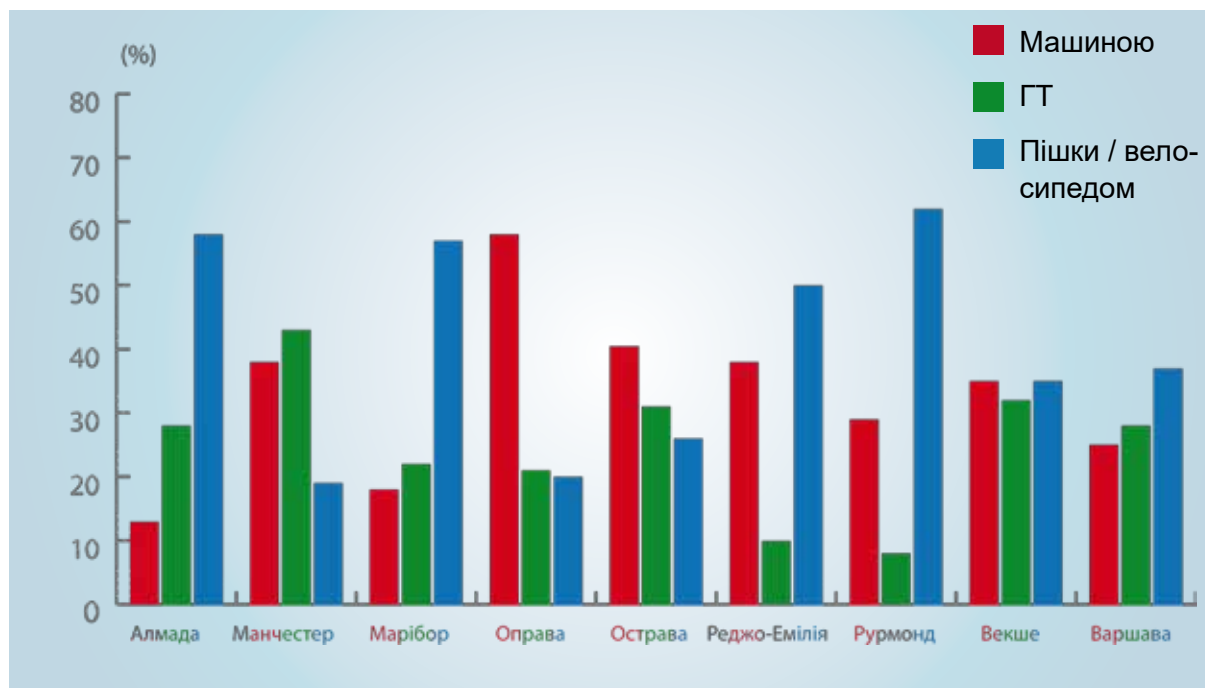
Фото FGM-AMOR

Принцип: Багаторазове використання обмеженого паркувального простору звільняє інші громадські простори

Місця для паркування часто порожні протягом більшої частини часу - наприклад, стоянки для супермаркетів рідко зайняті вночі і заповнені майже повністю лише у піковий час покупок. Багаторазове використання таких просторів може зменшити попит на паркування в інших зонах, звільнивши його для інших цілей; та/або зменшити інвестиційні витрати на нові позавуличні паркінги.

Бельгійське місто Сант Ніклас впровадило концепцію спільної парковки на вулиці під назвою Фійфстратен (Vijfstraten), один з головних коридорів до центру міста. Місто хотіло створити відокремлені велодоріжки на Фійфстратен, але це можна було зробити тільки ліквідувавши паркомісця на дорозі, якими зараз користуються жителі. Місто домовилось з супермаркетом, що знаходиться на цій вулиці, щоб дозволити мешканцям Фійфстратен паркуватися на автостоянці супермаркету, а не на дорозі. Сант Ніклас застосував інший розумний підхід після багаторазового використання дефіцитного громадського простору для паркування. Зони завантаження та вивантаження на Стацйонстраат (Stationsstraat) використовуються, як ділянка для стоянки велосипедів поза годинами, коли дозволені розвантажувальні роботи.

Частка покупок у магазинах за поїздки відносно виду пересування і частоти відвідувань на рік



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

Факт: Покупці автомобілів часто не найкращі покупці

Часто власники крамниць та місцеві політики автоматично пов'язують кількість паркомісць, передбачених для покупців, з успішністю місцевих магазинів - але все свідчить, що реальність набагато складніша. Покупці цінують асортимент магазинів та якість торговельного середовища, і немає чіткого зв'язку між успішністю роздрібною торгівлі та кількістю відведених паркомісць чи вартістю паркування. Ця складність також відображена в результатах дослідження 8 міст Північної, Південної, Східної та Західної Європи – “The RESOLVE M&E Tool” - Опитування споживачів та підприємств роздрібною торгівлі (2017 та 2018 роки) (див. графік) – це наочно показує, що в більшості міст водії автомобілів - не ті, хто найбільше сприяє економіці роздрібною торгівлі. Таким чином, важливо забезпечити те, що вимагають покупці, які не приїжджають на машині, а це часто високоякісне, сприятливе для людей торговельне середовище, а не те, де переважає дорожній рух. Для тих, хто подорожує на машині, може бути важливо полегшити паркування (хоча це не обов'язково безоплатно), що означає встановлення плати та часових обмежень, щоб паркувальні місця біля магазинів не були зайняті одним клієнтом впродовж довгого часу.

Припарковані автомобілі також спричиняють небезпеку!



Фото: Robert Pressl

Факт: Управління паркуванням сприяє безпеці руху!

Через свої невеликі фізичні розміри діти стикаються з високим ризиком потрапити у ДТП на перехрестях та пішохідних переходах, біля яких автомобілі стоять занадто близько - навіть при малій швидкості руху транспортних засобів у житлових районах з щільною парковкою по обидва боки вулиці.

Управління паркуванням та, особливо, пов'язаний з цим контроль за дотриманням правил паркування роблять великий внесок у безпеку дорожнього руху, забезпечуючи хорошу видимість для пішоходів на переходах та всіх учасників дорожнього руху на перехрестях.

На околицях міста з великою щільністю забудови, де вулиці “перенасичені” припаркованими автомобілями, навіть пожежна служба закликає до належного контролю за паркуванням, щоб забезпечити доступ під час пожежі.



Фото FGM-AMOR

Аргумент: Навіть коли притягнення до відповідальності існує на папері, воно часто виконується лише частково, бо це завдання доручається неправильному персоналу

Притягнення до відповідальності часто розділяється між різними організаціями. Хоча поліція загалом опікується порушенням правил паркування, міста чи приватні структури контролюють платне паркування. Останні здебільшого працюють ефективно, але поліції часто не вистачає часу та на виконання важливіших завдань, ніж контроль за порушенням паркування.

Рішення, яке часто використовується в цій ситуації - передати обов'язок за притягнення до відповідальності від поліції на міські чи приватні структури. Вони відстежують будь-яке порушення паркування та передають його в поліцію, а вже вона накладає і стягує штраф.

Ще один крок - це декриміналізація порушень паркування, щоб персонал, який не несе службу в поліції, міг сам притягувати до відповідальності.

Основна перевага цього рішення полягає в тому, що надходження від штрафів стають доходом міста, а не держави

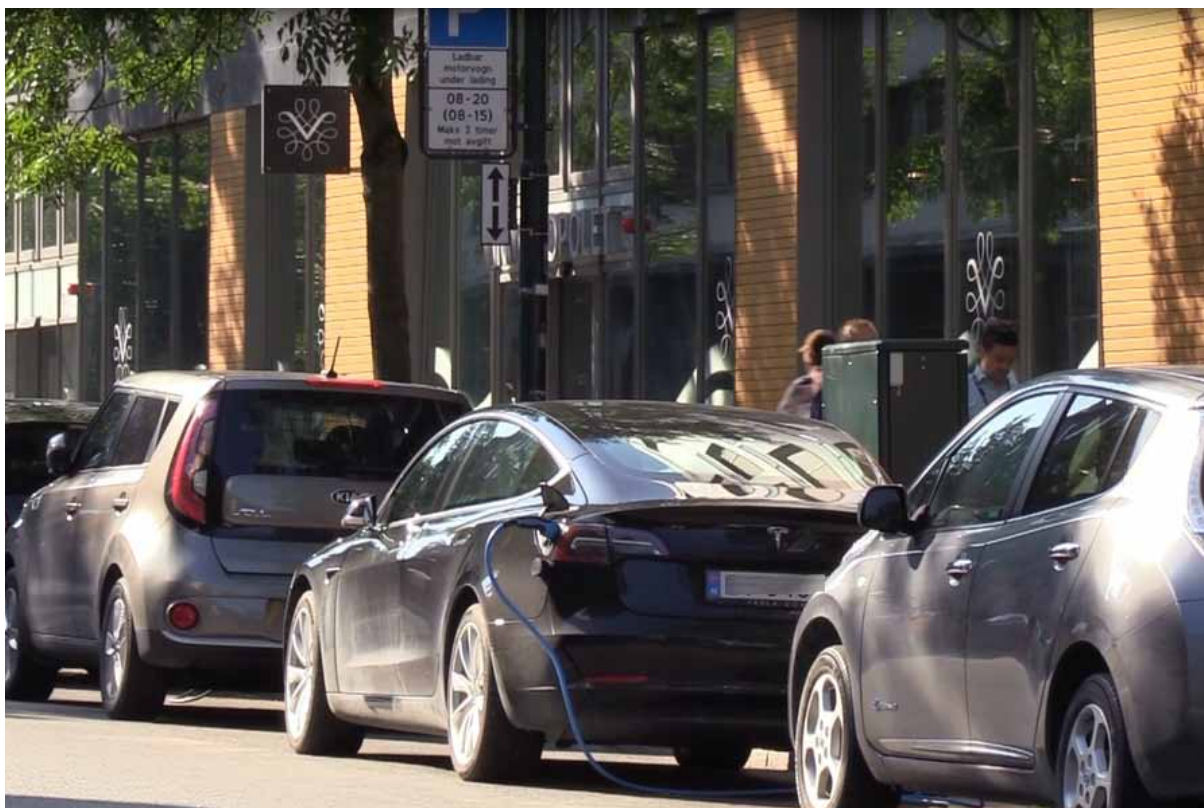


Фото FGM-AMOR

Аргумент: Використання громадського простору ніколи не повинно бути безкоштовним, навіть для “чистих” транспортних засобів.

Деякі міста надають переваги або бонуси водіям транспортних засобів з нульовими викидами, надаючи місця для паркування із зниженою або навіть нульовою платою, в той час же інші транспортні засоби повинні платити за паркування.

Але чи справді правильний спосіб розпоряджатися дефіцитним громадським простором?

Електричний транспортний засіб використовує той самий простір, що і звичайний транспортний засіб. Іншим прикладом такого використання громадського простору є встановлення станцій зарядки на узбіччі, які потім часто резервуються для паркування та зарядки електричних транспортних засобів.

Навіть швидко- або гіпер-зарядні пристрої у громадському просторі повинні бути самою проїжджою частиною або розміщені на цілковито залишкових ділянках.

Стандартні зарядні пристрої краще розмішувати на позавуличних паркінгах.



Фото FGM-AMOR

Принцип: Обирайте заходи управління паркуванням, які не мають в пріоритеті лише отримання доходів, і доносьте цей принцип до громадськості.

Розгляньте, які проблеми / цілі ви хочете вирішити, наприклад:

- » хочете боротися із заторами або зменшити кількість місць для паркування; або
- » хочете захистити доступ мешканців, що проживають поблизу, до місць паркування; або
· ви бажаєте підтримувати місцевий бізнес / магазини; або
- » ви хочете уникнути тривалої стоянки вдень для приїжджих з передмістя; або
- » ви хочете звільнити громадський простір від припаркованих автомобілів та розмістити їх у позавуличних паркінгах тощо.

Плата за паркування - це головним чином інструмент управління мобільністю, управління заповненістю та щільністю паркування, і балансування частки пересування за видами (modal share)



Фото FGM-AMOR

Принцип: Стандарти не вічні. Рекомендується визначати максимальні стандарти паркування автомобіля та мінімальні стандарти для велосипедів

З метою подальшого полегшення переходу на меншу залежність від автомобіля та активніших режимів, міста повинні переглянути стандарти щодо традиційної стоянки автомобілів і для паркування велосипедів. Відповідно до рекомендацій Європейської федерації велосипедного руху, наявна забудова без велосипедних стоянок має бути модернізована, або перетворивши місця для паркування автомобілів у велосипедні стоянки, або забезпечивши місця для паркування поблизу будівель, як на вулиці так і в гаражах. Слід встановити достатню кількість розеток для підзарядки електричних велосипедів.

Принципи стандартів:

- » Ухвалити стандарти (відповідно до ПСММ) відповідно до територіального зонування, що ґрунтується на різних профілях доступності міст (центр міста, внутрішнє місто, околиці, агломерації, середніх розмірів, столичних, ділових, житлових, територій змішаного використання ...)
- » Ухвалити мінімальні (не менше ніж) стандарти для паркування велосипедів (наприклад, біля житла, магазинів тощо), наприклад 1 / спальне місце + 10% для спеціальних велосипедів у спільних велосипедних паркувальних приміщеннях (зокрема, квартирних)
- » Регулярно моніторити та змінювати стандарти відповідно до змін характеру мобільності та тенденцій частки пересування за видами (modal split).

Поєднання обох стандартів відповідає сучасним та енергоефективним підходам впливу на мобільність. Наступним кроком може стати вибір одного цілісного стандарту мобільності для нового будівництва, завдяки чому оплата паркування та альтернатива парковці можуть стати предметом переговорів для досягнення цілей мобільності. Бельгійське місто Гент є хорошим прикладом застосування стандартів орієнтованих на територіальне зонування. Виходячи з міських настанов щодо паркування велосипедів, мешканці тепер мають громадські велостоянки у межах 100 м від їхніх дверей у районах, де ці стандарти були застосовані.

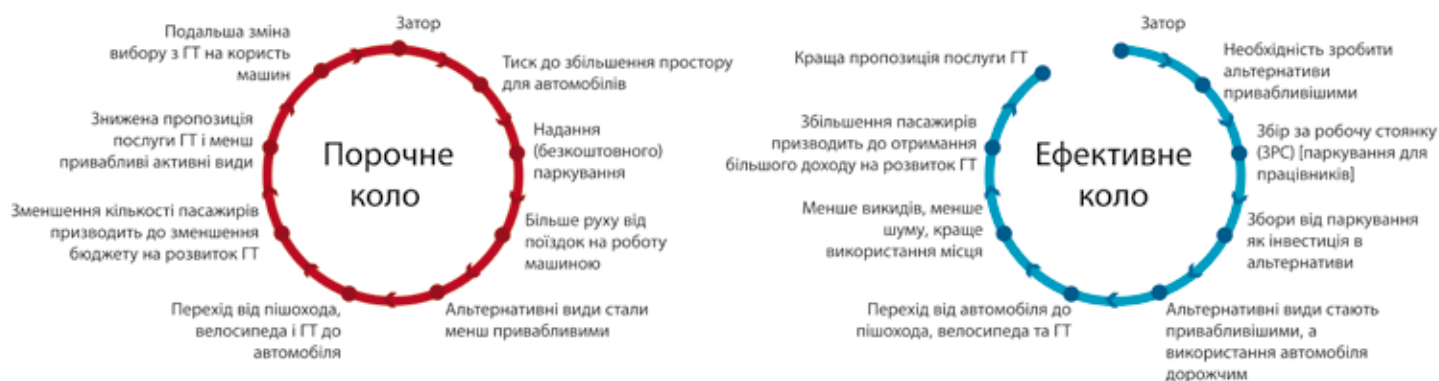


Принцип: Дозволи на паркування для місцевих жителів не мають субсидуватися коштом інших груп користувачів

Міста дуже часто відчувають, що вони повинні надати місця для паркування мешканцям – більше як обов'язок, а не як послугу, що має цінність. Але вартість цієї послуги все ж доведеться оплатити. Проте, в багатьох випадках міста навіть не намагаються отримати від мешканців повну вартість за надання привілейованого доступу до паркувальних місць. Натомість вони субсидують адміністративні витрати, витрати на утримання та контроль використовуючи надлишки з прибутку, отриманого з паркування нерезидентів. Проблема такого підходу - він не впливає на вибір місцевих мешканців на користь сталих видів транспорту, особливо коли паркувальна територія для місцевих мешканців велика (в деяких менших містах вона покриває все місто, таким чином місцевий мешканець може проїхати містом і насолоджуватися безкоштовним паркуванням в місці призначення). Натомість, ці прибутки можна використати краще, інвестуючи їх в стимулювання піших, велосипедних переміщень та використання громадського транспорту, відповідно до принципу Push & Pull (Батога і пряника), що застосовують в таких провідних містах як Амстердам і Гент.

Ідея запозичена з проекту «Поверни собі бордюр: Майбутнє паркування та управління вуличним паркуванням» (Centre for London 2020).

Збір за паркомісця для працівників як крок від порочного кола до кола розвитку?



Зображення: FGM-AMOR

Принцип: люди, які обирають безкоштовне позавуличне паркування, мають робити свій внесок до компенсації витрат, що їх їзда накладає на всіх інших

У Великій Британії закон дозволяє стягувати збір чи податок з позавуличних паркувальних місць, що надаються роботодавцями для працівників. Місто Ноттінгем скористалося цим законом і з 2012 ввело збір, що називається Збір за робочу стоянку (ЗРС), для всіх підприємств, що мають 10 чи більше позавуличних паркомісць для працівників, через те, що автомобільні поїздки на роботу спричиняють біля 70% пікового руху в місті, генеруючи збитки, пов'язані із заторами на 160 мільйонів фунтів стерлінгів (приблизно 178 мільйонів євро). Працедавець сплачують податок і вирішують чи передавати ці витрати своїм працівникам. В 2020/2021 він становитиме 424 фунти (460 євро) за одне місце. Очевидно, що це має вплив на вибір способу поїздки працівників, на яких працедавець повністю чи частково перекладає оплату цього збору, але 8 з 10 працедавців це роблять. Оцінка ЗРС проведена університетом Лафборо показала, що це зменшило затори у Ноттінгемі порівняно з ситуацією в схожих англійських містах; а також те, що економіка в Ноттінгемі продовжувала зростати настільки ж швидше, ніж в англійських містах-конкурентах, після введення ЗРС та покращення стійкого альтернативного транспорту, в той час як рух автомобілів зменшився на 9% порівняно з 2004 р. Дохід від Збору використовується для фінансування стійких транспортних альтернатив. Очевидно, що встановлення Збору за паркування не є юридичною можливістю у більшості країн-членів ЄС, але цей приклад з Англії корисний для аргументу у вашій країні чи регіоні про те, що закон повинен бути змінений, щоб міста отримали змогу впровадити Збір за паркування, якщо вони захочуть, як корисний інструмент у складі Плану сталого міського мобільності.

Ідея запозичена з проекту «Поверни собі бордюр: Майбутнє паркування та управління вуличним паркуванням» (Центр Лондона, 2020)



park4sump.eu



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Повна відповідальність за зміст цієї публікації покладається на авторів. Це не обов'язково відображає думку Європейського Союзу. Європейська Комісія не несе відповідальності за будь-яке використання інформації, що міститься в ній. Усі зображення надаються відповідними партнерами (якщо не зазначено інше) та затверджені для відтворення в цій публікації.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Цей проект отримав фінансування від програми досліджень та інновацій Європейського Союзу «Горизонт 2020» за грантовою угодою № 769072.