



P PUSH & PULL



Dobrych powodów
dla Zarządzania Parkowaniem

PUSH & PULL – „Zarządzanie parkowaniem i systemy zachęt jako skuteczne i sprawdzone strategie na rzecz energooszczędnego transportu miejskiego”.

Główne cele **PUSH & PULL** to:

- Oszczędzanie energii poprzez zmianę rodzaju transportu z samochodu na inny, bardziej zrównoważony środek transportu;
- Wsparcie lokalnej gospodarki poprzez zachęcanie do bardziej racjonalnego i zrównoważonego podejścia do parkowania i ograniczenie wydatków miast związane z budową dodatkowych parkingów;
- Stworzenie możliwości dla obserwatorów, którzy pragną wdrożyć podobny system dzięki wiedzy pomagającej zredukować problemy z parkowaniem i budowanie argumentów politycznych dla ich wsparcia.

Projekt obejmuje realizację systemu zarządzania parkowaniem i mobilnością w 7 miastach i na 1 uniwersytecie. Wszyscy realizatorzy stworzą mechanizm finansowania podstawowego, by wykorzystać środki uzyskane z parkowania do finansowania zrównoważonej mobilności.

Niniejsza publikacja została opracowana na podstawie informacji z istniejących opracowań i publikacji partnerów projektu i osób trzecich. Tekst został później przeformułowany i wzbogacony o nowe fragmenty. Zachęcamy do korzystania z broszury i powielania jej zawartości. Podczas korzystania i rozpowszechniania materiałów z tej broszury, prosimy odwoływać się do strony push-pull-parking.eu

Niniejsza broszura została opracowana i napisana przez następujące osoby z konsorcjum **PUSH & PULL**: Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch i Marta Carvalho.

Kontakt:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Wydanie: Styczeń 2015



Ponieważ samochody prywatne używane są średnio przez jedną godzinę dziennie, łatwo zrozumieć, dlaczego ruch stacjonarny wymaga szczególnej uwagi. Budowa dużych parkingów jest kosztowna i często sprzeczna z założeniami ochrony środowiska. Inteligentniejsze podejście do kwestii parkowania zakłada bardziej efektywne działania - zarządzanie przestrzenią parkingową! W rozwoju miast i transportu nie ma zbyt wielu obszarów, które mogłyby przynieść tak wiele korzyści dla jakości życia, zmiany postaw i zmiany środków transportu, jak zarządzanie przestrzenią parkingową.

Jednak problem parkowania rzadko pojawia się w racjonalnej debacie publicznej. O wiele częściej prezentowane są czysto emocjonalne opinie obywateli i dziennikarzy, które nie pozwalają decydentom na wdrożenie inteligentnego i zrównoważonego systemu transportu miejskiego.

Niniejsza broszura przedstawia pomysły niezbędne do budowania racjonalnych argumentów politycznych, aby pomóc w ograniczeniu problemów z parkowaniem i w ten sposób wspierać zrównoważony transport. Powinno to wzmocnić pozycję polityków, decydentów i środowisk opiniotwórczych, na przykład dziennikarzy. Dotyczy to procesu podejmowania, na pierwszy rzut oka niepopularnych, ale w rzeczywistości racjonalnych i zrównoważonych decyzji dotyczących zarządzania przestrzenią parkingową na ulicach i poza nimi.

Argumenty zostały opracowane w formie faktów i liczb w postaci wykresu i tekstu objaśniającego, który jest czytelny i jasno podsumowuje najważniejsze argumenty. W przypadku bardziej złożonych zagadnień, podano linki do bardziej szczegółowych opisów.

Projekt **PUSH&PULL** ma na celu poprawę miejskiej mobilności w miastach europejskich poprzez system zarządzania parkowaniem w połączeniu ze strategią zarządzania mobilnością. Poprzez wprowadzenie systemu płatnego parkowania, podwyższenie opłat parkingowych, zmniejszenie lub ograniczanie przestrzeni parkingowej, bądź wprowadzenie porównywalnych rozwiązań, kierowcy samochodów będą niejako „zmuszeni/popchnięci” (push) do korzystania z bardziej zrównoważonego transportu. Jednocześnie środki pochodzące z zarządzania parkowaniem mogą być wykorzystane do promowania alternatywnych rozwiązań, a tym samym „zachęcać/ciągnąć” (pull) użytkowników do korzystania z transportu publicznego, spacerów, jazdy na rowerze i innych zrównoważonych środków transportu.

Takie podejście jest rozwiązaniem innowacyjnym stosowanym w kilku miastach Europy, które może znaleźć zastosowanie w innych miastach. Możliwość uzyskania dochodów dla miasta z mechanizmu finansowania podstawowego - które mogą być wykorzystane do finansowania rozwiązań wspierających alternatywne środki transportu - jest bardzo ważna, zwłaszcza w dobie kryzysu gospodarczego.

Robert Pressl
Koordynator **PUSH&PULL**

Porównanie rozwiązań typu „push”

zarządzanie przestrzenią parkingową



- akceptowalne
- szybkie w realizacji
- niewielkie nakłady

opłaty drogowe/
opłaty za wjazd do centrum miasta



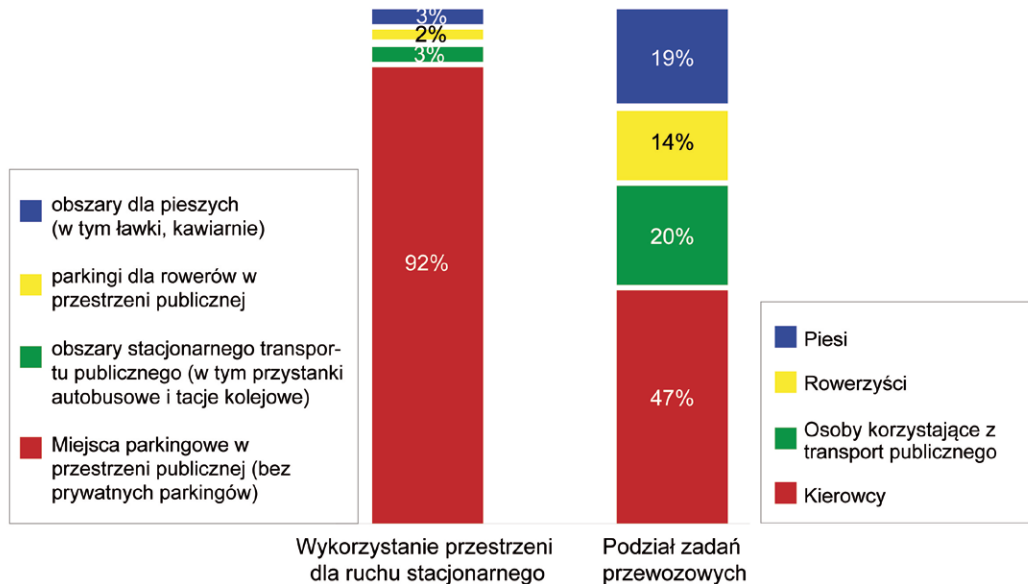
- politycznie kontrowersyjne
- średni termin realizacji
- wysokie nakłady

Fakt: Zarządzanie przestrzenią parkingową jest kluczem do zarządzania mobilnością miejską.

Praktycznie każda podróż samochodem kończy się na parkingu. W związku z powyższym, zarządzanie przestrzenią parkingową oznacza zarządzanie zapotrzebowaniem na użytkowanie samochodów i kongestią. W porównaniu do innych strategii transportowych mających na celu zarządzanie użytkowaniem samochodów, zarządzanie przestrzenią parkingową przynosi dwie wyraźne korzyści:

- Nie wymaga dużych inwestycji, jak budowa nowych dróg lub zapewnienie dodatkowej floty transportu publicznego i w ten sposób może zostać zrealizowana w stosunkowo krótkim czasie;
- Pewien rodzaj zarządzania przestrzenią parkingową jest już obecny w niemal wszystkich większych miastach Europy. To sprawia, że zarządzanie przestrzenią parkingową jest akceptowalne przez opinię publiczną w znacznie większym stopniu niż wprowadzenie nowych sposobów zarządzania użytkowaniem samochodów, na przykład pobieranie opłat za wjazd do centrum miasta.

Wykorzystanie przestrzeni dla ruchu stacjonarnego i podział zadań przewozowych w Grazu, w Austrii



Źródło: Austriackie Badanie Mobilności 2011 i miasto Graz 2013

Fakt: Przestrzeń publiczna ma dużą wartość, dlatego trzeba za nią płacić, gdy wykorzystuje się ją do parkowania.

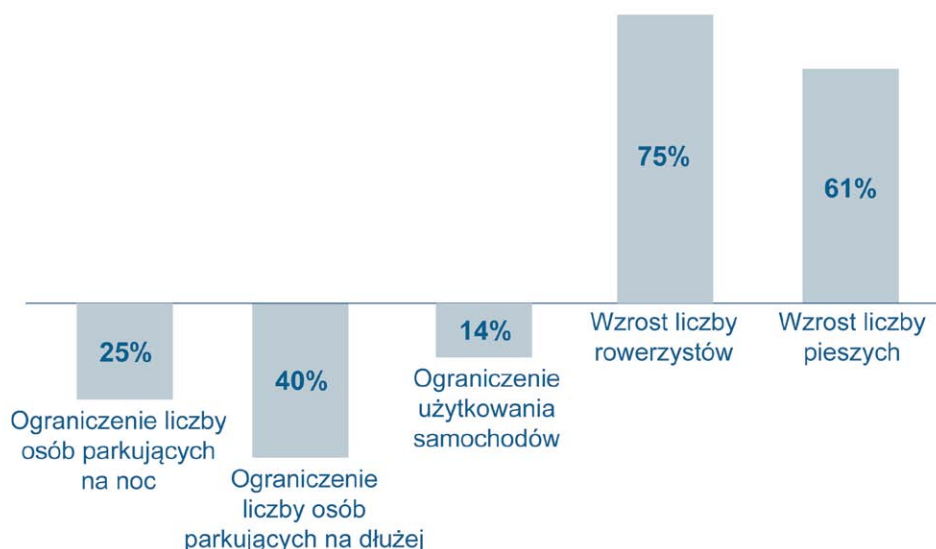
Każde miejsce parkingowe zużywa od 15 m² do 30 m² a przeciętny kierowca wykorzystuje od 2 do 5 różnych miejsc parkingowych każdego dnia. W gęsto zaludnionych miastach europejskich, coraz większa liczba obywateli zaczyna wątpić, czy przeznaczenie deficytowej przestrzeni publicznej na parkowanie jest mądrą polityką społeczną, a zachęcanie do budowania miejsc parkingowych przy nowych budynkach jest rzeczywiście dobrym pomysłem (Kodransky i Hermann, ITDP, 2011).

Przestrzeń publiczna na gęsto zabudowanych obszarach ma wyższą wartość ze społecznego, gospodarczego i środowiskowego punktu widzenia, jeżeli jest wykorzystywana do czegoś innego niż bezpłatne parkowanie samochodów. Podobnie jak w przypadku innych rzadkich towarów zbiorowych, przestrzeń publiczna powinna kierować się ceną. Badania wykazały, że obecność np. zieleni może mieć większy wpływ na wartość domu niż zapewnienie przestrzeni parkingowej. Ogólnie rzecz biorąc, przestrzeń publiczna w centrach miast nie powinna być przeznaczona na darmowe parkowanie samochodów.

Badania przeprowadzone w Grazu, w Austrii, dotyczące wykorzystania przestrzeni publicznej przez ruch stacjonarny wykazały, że 92% przestrzeni jest wykorzystywana do parkowania samochodów (prywatne parkingi i garaże nie zostały uwzględnione!). Zaledwie 2% przestrzeni przeznaczona jest do parkowania rowerów, 3% to obszary przeznaczone dla ruchu pieszego (w tym ławki, kawiarnie uliczne, itd.), a 3% jest przeznaczone dla transportu publicznego (w tym przystanki autobusowe i stacje kolejowe). Badanie to pokazuje niezwykle uprzywilejowaną pozycję, jaką w przestrzeni publicznej zajmują samochody, w stosunku do ich rzeczywistego udziału w podziale zadań przewozowych.

Więcej informacji: Studium przypadku „Historyczny kompromis - Pułap przestrzeni parkingowej w Zurychu, w Szwajcarii” na stronie http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07_push_measures_supplycapzurich.pdf

Wyniki systemu aktywnego zarządzania przestrzenią parkingową w Monachium



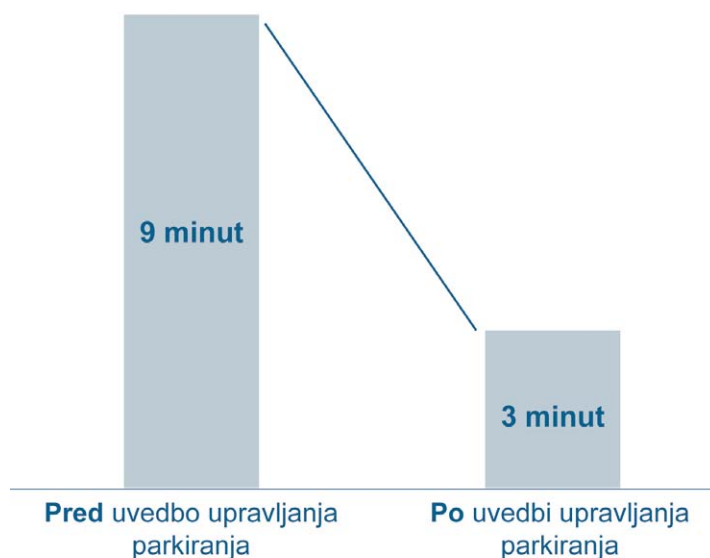
Źródło: Kodransky i Hermann, ITDP, 2011

Fakt: Zarządzanie przestrzenią parkingową przyczynia się do lepszego wyboru środka transportu, a tym samym lepszej jakości życia.

Polityka nadmiernej podaży miejsc parkingowych przyczynia się do natężenia ruchu i utrudnia dostęp dla wszystkich: pieszych, rowerzystów, użytkowników transportu publicznego oraz kierowców. Mimo udostępnienia dodatkowej przestrzeni parkingowej w miastach w ciągu ostatnich lat, zatłoczenie się pogorszyło; to wyraźnie wskazuje na potrzebę wprowadzenia systemu zarządzania parkowaniem. Skuteczne strategie zarządzania przestrzenią parkingową to inteligentny sposób radzenia sobie z ograniczoną liczbą miejsc i brakiem przestrzeni publicznej.

Na początku lat dziewięćdziesiątych w Monachium, zarządzanie przestrzenią parkingową miało być sposobem ograniczenia użytkowania samochodów w centrum miasta. W tamtym czasie, zatory komunikacyjne oraz osoby parkujące samochody na dłużej stanowiły podstawowy czynnik wpływający na pogorszenie jakości życia. Wprowadzono szereg różnych rozwiązań; na przykład, w dwóch dzielnicach mieszkalnych ograniczono ruch w poszukiwaniu miejsca do parkowania (jazda w kółko w poszukiwaniu wolnego miejsca). Po dokładnym przeanalizowaniu sposobów parkowania mieszkańców i gości, wprowadzono system aktywnego zarządzania przestrzenią parkingową. Rok później wyniki były zaskakujące: 25% redukcja liczby osób parkujących na noc, 40% redukcja liczby osób parkujących na dłużej, i niemal całkowite wyeliminowanie ruchu w poszukiwaniu miejsca parkingowego i nielegalnego parkowania. W 2008 roku, po niemal dekadzie funkcjonowania systemu aktywnego zarządzania przestrzenią parkingową, w całym mieście użytkowanie samochodów zmniejszyło się o 14%, wykorzystanie rowerów wzrosło o 75%, a liczba osób poruszających się pieszo wzrosła o 61% (Kodransky i Hermann, ITDP, 2011).

Średni czas poszukiwania miejsca do parkowania w Wiedniu, w dzielnicach 6-9



Źródło: COST 342, 2005

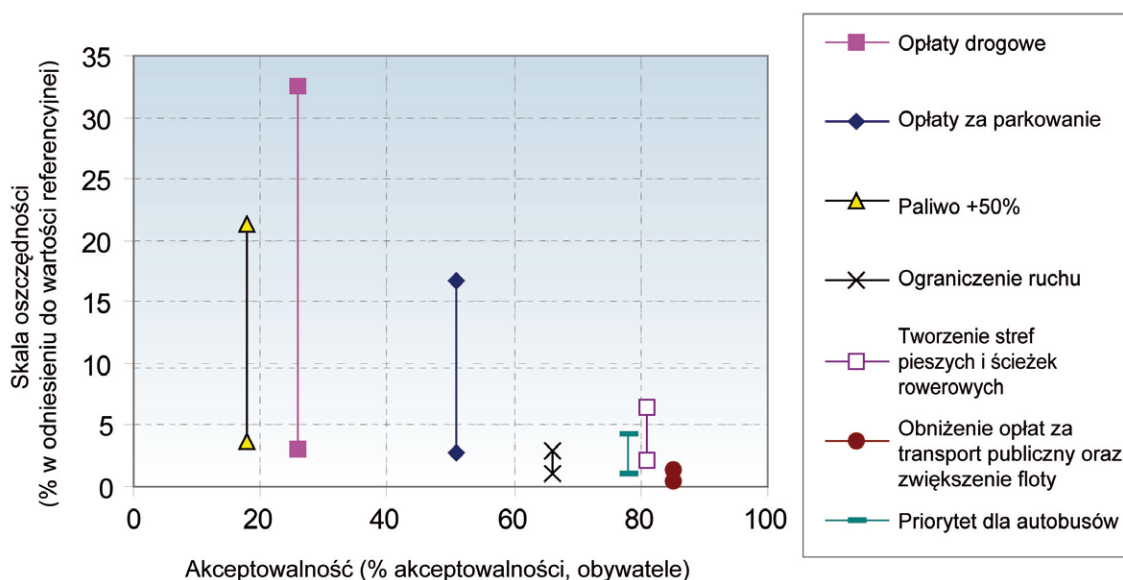
Fakt: Zarządzanie przestrzenią parkingową przyczynia się do ograniczenia ruchu spowodowanego poszukiwaniem miejsca do parkowania!

Poszukiwanie miejsca do parkowania (i związany z tym ruch) nie tylko zwiększa koszty kierowców (dodatkowy czas i paliwo) - ale ma również negatywny wpływ na społeczeństwo, jak np. zanieczyszczenie środowiska, zwiększony hałas i większa liczba wypadków. Kodransky i Hermann, ITDP, 2011 szacują, że aż 50% zatorów komunikacyjnych powodują kierowcy poszukujący taniego miejsca do parkowania. Dowody wskazują na to, że skuteczne zarządzanie przestrzenią parkingową wraz z mechanizmami ekonomicznymi, które harmonizują opłaty parkingowe za parkowanie na ulicy i poza ulicami, może znacznie ograniczyć ruch w poszukiwaniu miejsca do parkowania.

Badanie stanu przed i po przeprowadzone w Wiedniu, w dzielnicach 6-9, wskazuje na spadek ruchu w poszukiwaniu miejsca do parkowania z 10 milionów km przejechanych przez samochody osobowe rocznie do 3,3 mln km, czyli o dwie trzecie. Podczas gdy przed wprowadzeniem systemu zarządzania przestrzenią parkingową, ruch związany z poszukiwaniem miejsca do parkowania stanowił 25% całego ruchu, teraz stanowi jedynie 10%. W dzielnicach 6-9 stwierdzono, że średni czas poszukiwania miejsca parkingowego skrócił się z około 9 minut do zaledwie 3 minut od momentu wdrożenia systemu (COST 342, 2005).

Zobacz również argument: „Znalezienie równowagi jest tym, co przynosi sukces!”

Oszczędzanie paliwa, a akceptowalność proponowanych działań



Źródło: EU-project: PORTAL 2003

Fakt: Zarządzanie przestrzenią parkingową ma dobry wskaźnik akceptowalność!

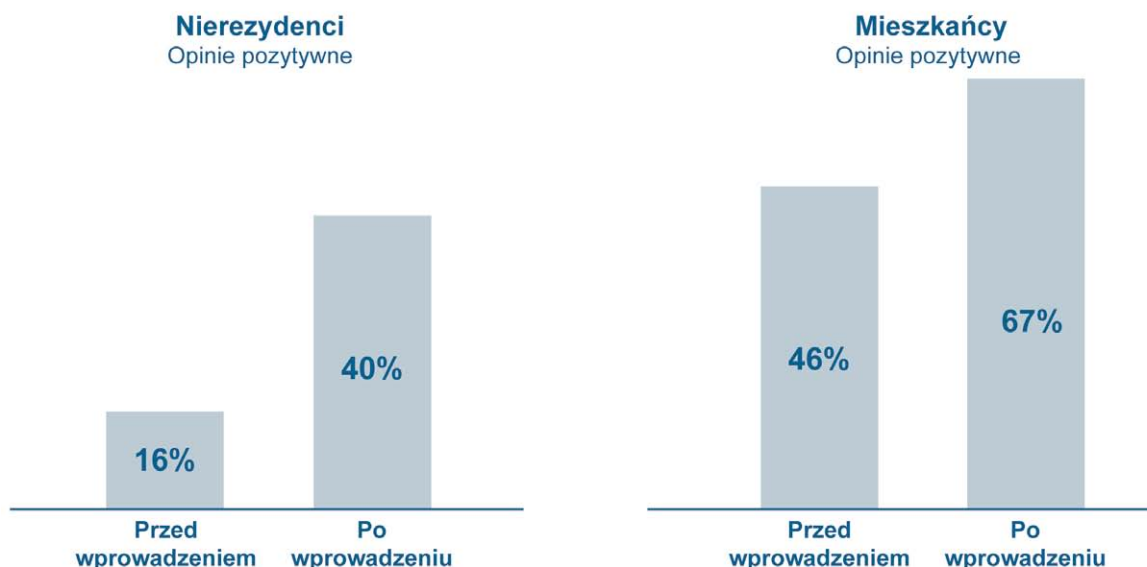
Płatne parkowanie - istotny element systemu zarządzania przestrzenią parkingową - ma najwyższy wskaźnik akceptowalności w porównaniu z wieloma innymi działaniami na rzecz ograniczenia zużycia energii transportu i oszczędzenia paliwa.

Na przykład pomimo, że podwyższenie cen paliw lub wprowadzenie opłat drogowych/opłat za wjazd ma większy wpływ, ich akceptacja wśród obywateli i zainteresowanych stron jest ograniczona. Zmniejszenie czy nawet zniesienie opłat za transport publiczny jest oczywiście szeroko akceptowane, ale wpływ na oszczędność energii lub ograniczenie użytkowania samochodów jest niski, ponieważ głównym efektem jest zachęcenie rowerzystów i pieszych do korzystania z transportu publicznego.

Dla porównania, płatne parkowanie jest bardzo skuteczne i akceptowalne.

Kolejne badanie dotyczące wpływu tego rodzaju działań pokazuje, że podniesienie opłat parkingowych zmniejszyło użytkowanie samochodów o 20%, podczas gdy wzrost częstotliwości kursowania transportu publicznego zmniejszył użytkowanie samochodów o jedynie 1-2% (Kodransky i Hermann, ITDP, 2011),

Akceptacja dla systemu zarządzania przestrzenią parkingową w Wiedniu, dzielnice 6-9



Źródło: COST 342,2005

Fakt: Ludzie zazwyczaj narzekają przed wprowadzeniem nowego systemu zarządzania parkowaniem, ale początkowy opór zamienia się w poparcie, kiedy zdają sobie sprawę z korzyści!

Zarządzanie parkowaniem poprawia jakość życia w miastach i chociaż mieszkańcy mogą początkowo narzekać, kiedy system zostanie wdrożony, z pewnością go polubią. Miasta takie jak Amsterdam, Kopenhaga, Monachium, Londyn, Ghent, Zurych, Strasburg, Barcelona oraz wiele innych, od wielu lat realizują system zarządzania przestrzenią parkingową i mieszkańcy korzystają z tej polityki.

„Wpływ nowych zasad dotyczących parkowania jest imponujący: ożywione i prosperujące centra miast; znaczące ograniczenie prywatnych podróży samochodowych; zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza; i ogólna poprawa jakości życia” (Kodransky i Hermann, ITDP, 2011). Ten cytat - z amerykańskich naukowców badających europejskie podejście do zarządzania parkowaniem - doskonale podsumowuje potencjał systemu w tworzeniu lepszych miast.

Przeprowadzone w Wiedniu badanie „Przed-Po” pokazuje różnicę w podejściu do realizacji systemu zarządzania parkowaniem. Podsumowując, akceptacja dla systemu po realizacji była znacznie wyższa niż przed realizacją. W przypadku nierezydentów, odsetek osób z negatywnym nastawieniem zmniejszył się z 68% do 54%, a odsetek opinii pozytywnych wzrósł z 16% do 40%. Pozytywne nastawienie mieszkańców wzrosło po wprowadzeniu systemu do 67% (z 46%), natomiast odsetek opinii negatywnych spadł z 34% do 30% (COST 342, 2005).

Jakie ma być Twoje miasto?



Źródło zdjęcia: Miasto Gent

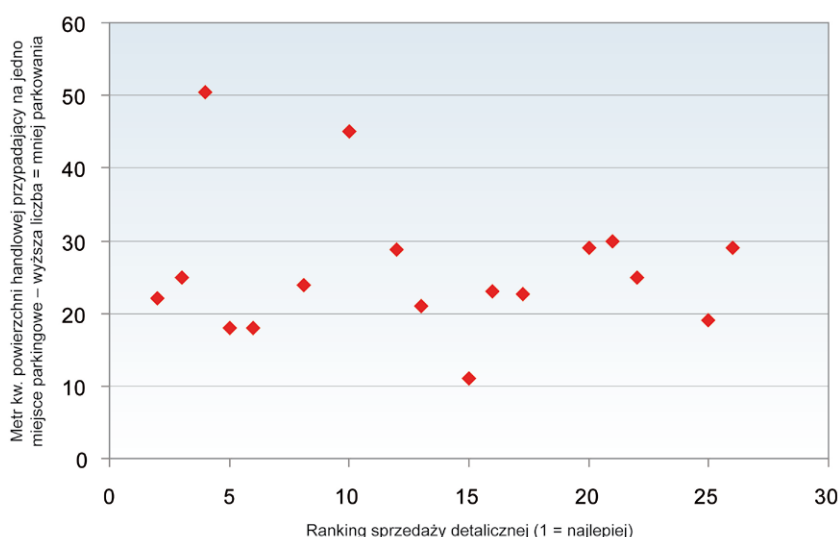
Fakt: Zarządzanie przestrzenią parkingową chroni zabytkowe miasta Europy przed tsunami parkujących samochodów.

Centra zabytkowych miast mają za zadanie nie tylko przyciągać turystów, ale są też kluczem do lokalnej tożsamości i dumy. Praktycznie żadne z gęstozabudowanych zabytkowych miast europejskich nie zostało zaprojektowane w sposób pozwalający zmierzyć się z tak dużą liczbą parkujących samochodów. Oprócz ograniczania dostępu, potrzebne są również jasne przepisy oraz zarządzanie, gdzie można parkować, kto może parkować, na jak długo, w celu ochrony miasta przed przytłaczającą inwazją samochodów i racjonalnym wykorzystaniem rzadkiego towaru, jakim jest wysokiej jakości przestrzeń miejska.

W ramach ogólnego programu rewitalizacji, Barcelona dążyła do zwiększenia działalności handlowej, gospodarczej i rekreacyjnej w centrum poprzez wdrożenie zintegrowanej koncepcji przestrzeni publicznej. W efekcie miejsca parkingowe na ulicach zredukowano do 24%, dzięki czemu przestrzeń publiczna, wcześniej ograniczona przez parkujące samochody, powiększyła się. Ograniczenie przestrzeni parkingowej nie miało wpływu na turystykę, która w latach 2003–2007 wzrosła (27% wzrost zapotrzebowania na noclegi, 13% wzrost aktywności turystycznej/rekreacyjnej, jak np. odwiedzanie restauracji, biur podróży, itp.).

Od połowy lat dziewięćdziesiątych miasto Gent zlikwidowało miejsca parkingowe przy ulicach i w przestrzeni publicznej w zabytkowej części miasta tworząc 35 ha deptak. Tendencja spadkowa w latach 1999–2008, w liczbie mieszkańców nastąpiła odwróceniu, natomiast liczba inwestycji na osobę była o 20% wyższa niż średnia regionalna, a rozwój nowych firm osiągnął wynik 25% powyżej średniej regionalnej. Powyższy sukces gospodarczy nie wynika wyłącznie z poprawy jakości życia spowodowanej zamianą miejsc parkingowych na przestrzeń publiczną, ale zmiany te odegrały znaczącą rolę w osiągnięciu powyższych korzyści ekonomicznych.

Powierzchnia handlowa przypadająca na jedno miejsce parkingowe poza ulicą związana ze sprzedażą detaliczną, centra miast w Wielkiej Brytanii



Źródło: Miasto Edinburgh, 2005

Fakt: Zarządzanie przestrzenią parkingową nie zniszczy życia na głównej ulicy Twojego miasta – przyczyni się bowiem do wsparcia lokalnej gospodarki.

Parkowanie w atrakcyjnym mieście ma mniejsze znaczenie dla sukcesu sklepów niż myślą ich właściciele. Ludzie wybierają miejsca, w których robią zakupy na podstawie asortymentu i jakości sklepów oraz atmosfery danego miejsca. Parkowanie odgrywa pewną rolę, ale nie jest głównym czynnikiem. Badania pokazują, że nie ma związku między ilością miejsc parkingowych, a sukcesem danego centrum handlowego.

Ludzie, którzy chodzą pieszo, jeżdżą na rowerze i korzystają z transportu publicznego częściej chodzą do sklepów i odwiedzają większą liczbę sklepów, niż ci, którzy korzystają z samochodów osobowych.

Jeżeli kwestia zarządzania parkowaniem nie jest uregulowana, klienci i goście korzystający z samochodów mogą mieć problem ze znalezieniem miejsca parkingowego w pobliżu miejsca docelowego. Gdy nie ma systemu zarządzania przestrzenią parkingową, miejsca parkingowe przed sklepami są często wykorzystywane przez osoby parkujące dłużej (nierzadko przez samych właścicieli sklepów!) i nie są dostępne dla klientów. Henley jest jednym z wielu miast w Wielkiej Brytanii, które boryka się z podobnym problemem; „Zatoka byłaby znacznie lepiej wykorzystana, gdyby ograniczono liczbę miejsc parkingowych, tym samym otwierając ją na większą liczbę użytkowników” sugeruje kierownik urzędu miasta, odnosząc się do kwestii parkowania na głównej ulicy miasta (Henley Standard, 2013),

Jakość dróg dla pieszych między garażami (parkingami) a centrami handlowymi



Źródło zdjęcia: Harry Schiffer - Eltis

Fakt: Parkingi przyjazne użytkownikom położone w bliskiej odległości od kluczowych lokalizacji są akceptowalne!

Coraz większa liczba samochodów w wielu miastach Unii Europejskiej sprawia, że odnosi się wrażenie, iż nigdy nie ma wystarczająco miejsca do parkowania. Ludzie chcieliby parkować pod samymi sklepami. Aby osiągnąć równowagę między zapotrzebowaniem na przestrzeń parkingową a dostępnością miejsc parkingowych na terenach handlowych, należy zapewnić rozsądną odległość od strefy parkowania, stanowiącą klucz do skutecznych rozwiązań. Sondaże pokazują, że dobrze zaprojektowane trasy prowadzące z parkingów do miejsca docelowego w centrum miasta są dobrze przyjmowane. Wyzwaniem jest zmiana „mapy mentalnej/sposobu myślenia” kierowców, którzy zawsze wydłużają czas i odległość, którą należy przejść z parkingu do miejsca docelowego. Mapy i drogowskazy są tu dobrym rozwiązaniem.

Kopenhaga jest dobrym przykładem miasta, które znacznie ograniczyło liczbę miejsc parkingowych w centrum, jednocześnie inwestując w wysokiej jakości ścieżki dla pieszych i rowerzystów.

Inteligentne wykorzystanie ograniczonych zasobów powierzchni firmy



Źródło zdjęcia: FGM-AMOR

Fakt: System zarządzania przestrzenią parkingową nie powstrzyma firm przed inwestowaniem w Twoim mieście!

Od lat dziewięćdziesiątych Amsterdam systematycznie ogranicza liczbę miejsc parkingowych w centrum i ma jedno z najwyższych opłat parkingowych w Europie. Pomimo tego, jest on nadal jednym z najlepszych miejsc do robienia interesów według prezesów największych firm europejskich (Cushman & Wakefield, 2012).

Według badania na temat koniunktury w 30 największych miastach holenderskich, na zlecenie holenderskiego Ministerstwa Gospodarki, nie znaleziono dowodów na to, by firmy miały się wyprowadzać ze względu na brak przestrzeni parkingowej (Ecorys, 2005).

W Oxfordzie, w Anglii, już w 1973 roku zabroniono budowy parkingów przy nowych budynkach w centrum miasta. Miasto wciąż doskonale prosperuje gospodarczo. (Oxfordshire County Council, 2005).

Inwestycje w miejsca postojowe dla rowerów, wykorzystujące przestrzeń wcześniej zajmowaną przez parkingi samochodowe, służą znacznie większej liczbie pracowników, wykorzystując przy tym tyle samo lub mniej miejsca. Jest to przykład inteligentnego wykorzystania ograniczonych zasobów nieruchomości (terenowych) spółki.

Zobacz także studium przypadku w Nottingham Workplace Levy

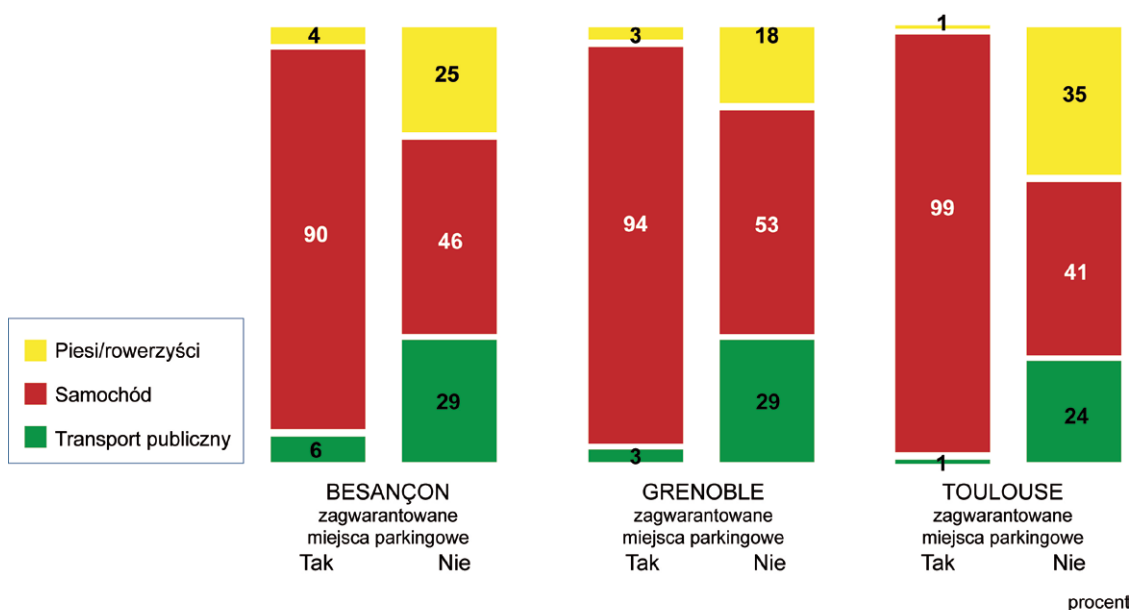
http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf

Zobacz też studium przypadku: System zarządzania przestrzenią parkingową na Politechnice w Graz w

http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf

Wpływaj na wybór środka transportu!

Pracownicy z zagwarantowanymi miejscami parkingowymi /bez miejsc parkingowych we Francji



Źródło: Citadins face à l'automobilité – analiza porównawcza społeczności lokalnych w Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genewa i Lausanne, 1998

Fakt: Gwarancja miejsca parkingowego w miejscu pracy ma znaczny wpływ na wybór środka transportu.

Wybierając środek transportu na początku podróży - najczęściej z domu – decydującym czynnikiem jest dostępność miejsc parkingowych w miejscu docelowym. Na przykład, gwarancja miejsca parkingowego w miejscu pracy jest kluczowym czynnikiem wpływającym na to, że pracownicy decydują się na podróż samochodem na odcinku dom-praca. Badania przeprowadzone w różnych miastach Francji i Szwajcarii pokazują, że pracownicy, którzy mają zagwarantowane miejsca parkingowe w miejscu pracy, znacznie częściej korzystają z samochodów w drodze do pracy niż ci, którzy nie mają zagwarantowanych miejsc postojowych lub są one ograniczone.

Ograniczenie bezpłatnych stref parkowania lub wprowadzenie tylko płatnych miejsc parkingowych lub jakakolwiek inna metoda zarządzania przestrzenią parkingową prowadzi do istotnych zmian w zachowaniu użytkowników samochodów.

Ruch stacjonarny również powoduje ryzyko!



Źródło zdjęcia: Robert Pressl

Fakt: Zarządzanie przestrzenią parkingową przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach.

Ze względu na swój niewielki wzrost, dzieci są szczególnie narażone na ryzyko wypadków na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych, przy których zbyt blisko parkują samochody - nawet przy niskich prędkościach pojazdów na terenach zabudowanych, w przypadku gdy pojazdy zaparkowane są po obu stronach ulicy. Zarządzanie przestrzenią parkingową, w połączeniu z egzekwowaniem przepisów prawa, przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa na drodze poprzez zapewnienie pieszym dobrej widoczności na przejściach, a wszystkim użytkownikom dróg na skrzyżowaniach. W dzielnicach o gęstej historycznej zabudowie z początku wieku, gdzie ulice są „wykorzystywane” przez zaparkowane samochody, nawet straż pożarna zachęca do egzekwowania prawa, aby zapewnić sobie dostęp w razie pożaru.

Naruszenie przepisów parkingowych nie jest drobnym (banalnym) wykroczeniem!



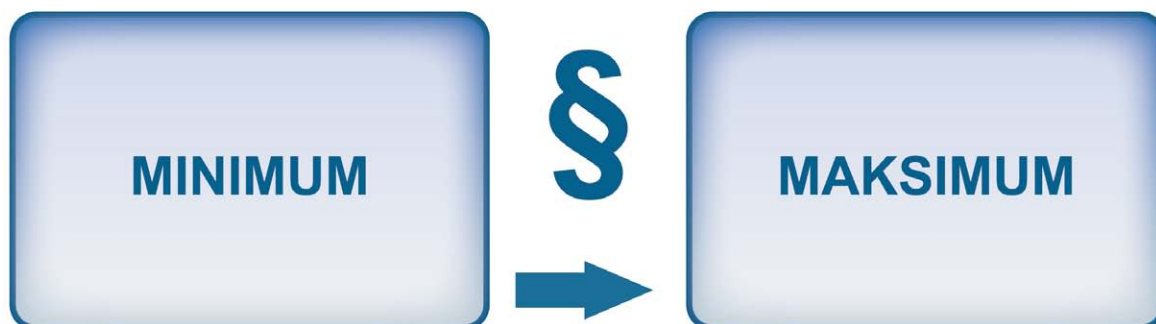
Źródło zdjęcia: Foto Wolf

Fakt: Egzekwowanie przepisów parkingowych jest koniecznością – a nie nękaniem użytkowników samochodów.

Egzekwowanie przepisów przez specjalny personel – co przyczynia się do tworzenia nowych miejsc pracy - lub za pomocą kamer jest niezbędne, aby uniknąć bezmyślnego i niebezpiecznego parkowania oraz zapewnić prawidłowe funkcjonowanie systemu zarządzania przestrzenią parkingową. Korzystają na tym inni użytkownicy transportu - pojazdy uprzywilejowane lub dostawcze, a także rowerzyści i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, na wózkach inwalidzkich oraz matki z wózkami dziecięcymi. Egzekwowanie prawa, mające na celu ochronę społeczeństwa przed łamaniem przepisów parkingowych jest powszechnie akceptowane. Wprowadzenie przeszkód mechanicznych na ulicach (np. słupków), aby zapobiec łamaniu przepisów parkingowych, jest gorszym rozwiązaniem, gdyż marnuje przestrzeń publiczną. Jednak w lokalnej kulturze mobilności brak przeszkody może być traktowany jako „wolne miejsce parkingowe wszędzie tam, gdzie nie ma przeszkód”.

Egzekwowanie przepisów parkingowych jest konieczne, by zagwarantować, że użytkownicy samochodów będą przestrzegali przepisów ustanowionych przez gminy. W przeszłości był to obowiązek policji, ale doświadczenie pokazało, że lepsze rezultaty przynosi zlecenie tego zadania prywatnym firmom, bez względu na to, czy jest to egzekwowane przez strażników patrolujących ulice lub przy pomocy środków technicznych, jak rozpoznawanie numerów rejestracyjnych przy pomocy kamer.

Standardy parkowania



Fakt: Standardy parkingowe mogą mieć pozytywny wpływ na budownictwo i inne projekty mieszkaniowe.

Bardzo często koszt budowy miejsc postojowych w garażach lub parkingach podziemnych, może wynieść od € 20,000 do € 40,000. W wielu projektach budowlanych, parking odgrywa istotną rolę, zwłaszcza z punktu widzenia wykonalności finansowej projektu. Wymagania parkingowe - znane również jako standardy parkingowe lub normy parkingowe - są podstawowym problemem dla firm zajmujących się obrotem nieruchomościami i kluczem do zapewnienia równowagi między rewitalizacją obszarów miejskich i zrównoważoną mobilnością. Maksymalne standardy parkingowe powinny zastąpić standardy minimalne, zwłaszcza w miejscach, gdzie występuje skuteczna kontrola parkowania na ulicy. Standardy parkingowe mogą być związane z dostępnością danego terenu, na przykład dla transportu publicznego. Jeśli dany teren ma dobrze rozwiniętą infrastrukturę transportową, mniej osób będzie chciało korzystać z samochodu. Minimalne wymagania parkingowe mogą być również eliminowane poprzez stymulowanie zrównoważonego rozwoju, co ostatnio miało miejsce w Sao Paulo (ITDP, 2014) lub od wielu lat w Amsterdamie, Zurychu, w niektórych częściach Paryża lub w znacznej części Wielkiej Brytanii.

Stawki zależą od polityki i jej zamierzeń



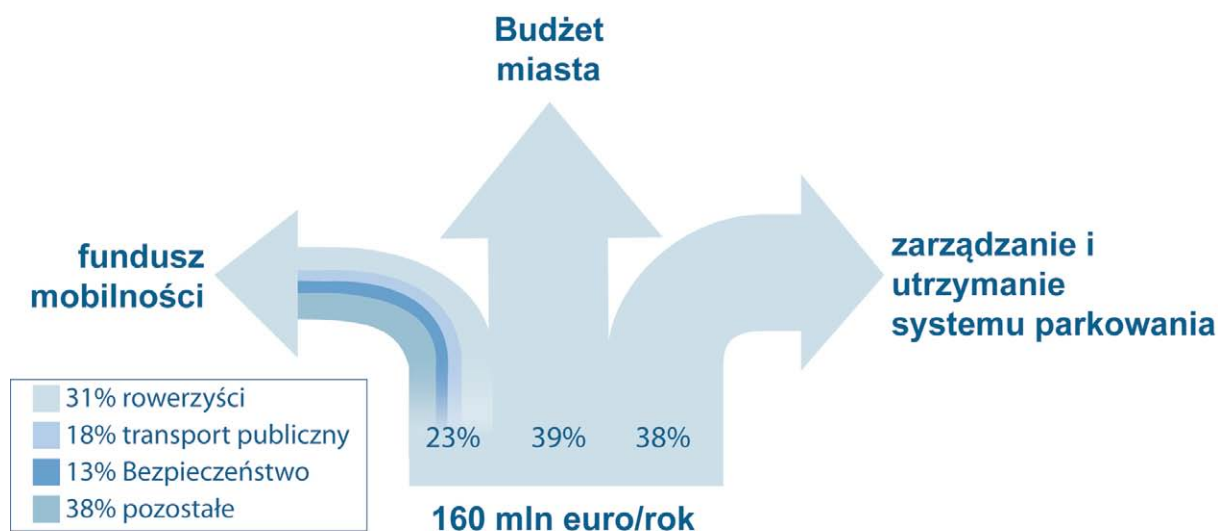
Źródło zdjęcia: ©iStock.com/faberfoto_it

Fakt: Odpowiednie stawki, ceny i kary są kluczem do sukcesu zarządzania przestrzenią parkingową.

Długoterminowe inwestycje w parkingi kubaturowe- prywatne lub publiczne - w większości przypadków były podstawową polityki parkingowej na wielu obszarach. W teorii, opłaty powinny być zrównoważone – zarówno na parkingach kubaturowych, jak i na ulicach. Jednak związek między ceną miejsc parkingowych poza ulicami i na ulicach jest różny w różnych miastach. Niektóre miasta stosują wyższe opłaty za parkowanie na ulicy, inne mają wyższe ceny za parkowanie poza ulicami. Ogólnie rzecz biorąc, wyższe opłaty za parkowanie na ulicy – w porównaniu z opłatami za parkowanie poza ulicami - mogą doprowadzić do zmniejszenia ruchu związanego z poszukiwaniem miejsca parkingowego i sprawić, że parkingi staną się bardziej konkurencyjne. To ważna strategia w negocjacjach z inwestorami prywatnymi w zakresie budowy parkingów.

Zobacz również argument „Ograniczenie ruchu związanego z poszukiwaniem miejsca do parkowania”.

Wykorzystanie opłat parkingowych w Amsterdamie



Źródło: Amsterdam Mobility Fund, 2014

Fakt: Zarządzanie przestrzenią parkingową może zwiększyć dochody gminy, a środki te można wykorzystać na wspieranie zrównoważonej mobilności!

Bardzo często miasta w kwestii swoich budżetów są uzależnione od szczybla centralnego. W ostatnich latach cięcia budżetowe miały miejsce niemal wszędzie. Podatki od nieruchomości są w wielu miastach głównym źródłem lokalnych przychodów. Z wyjątkiem nielicznych miast, wartość nieruchomości w Europie spadła, zmniejszając tym samym lokalne przychody. Zarządzanie przestrzenią parkingową lub, jeszcze lepiej, strategia PUSH & PULL, mogą przyczynić się do zwiększenia przychodów komunalnych bez konieczności zwiększenia – czy zmniejszenia - presji fiskalnej na mieszkańcach, a jednocześnie poprawić jakość alternatywnych środków transportu. Przychody te powinny (przynajmniej częściowo) być przeznaczone na finansowanie zrównoważonych środków transportu.

W Amsterdamie, na przykład, przychody brutto z płatnego parkowania w 2012 wyniosły ok. 160 mln euro. Ok. 38% środków przeznaczono na zarządzanie i utrzymanie systemu parkowania, 39% trafiło do ogólnego budżetu miasta, a 23% przeznaczono na finansowanie działań w zakresie mobilności (31% dla rowerzystów, 18% dla transportu publicznego, 13% dla poprawy bezpieczeństwa etc.). To tworzy Fundusz Mobilności Amsterdamu (Amsterdam Mobility Fund). Inne miasta, takie jak Gent, Barcelona, Graz czy Nottingham (z Workplace Parking Levy) zaczęły wprowadzać podobne rozwiązania.

Dalsze informacje na temat projektu PUSH & PULL są dostępne na www.push-pull-parking.eu



Projekt współfinansowany z programu Unii Europejskiej „Inteligentna Energia dla Europy”

Autorzy ponoszą pełną odpowiedzialność za treść niniejszej publikacji. Treść ta niekoniecznie odzwierciedla stanowisko Unii Europejskiej. EASME ani Komisja Europejska nie ponoszą odpowiedzialności za wykorzystanie informacji zawartych w tych treściach.