



# P PUSH & PULL



Добри причини  
за управление на паркирането

## **PUSH&PULL - “Управлението на паркирането и стимулите за това като успешни и доказани стратегии за енергийно ефективен градски транспорт”**

Главните цели на **PUSH&PULL** са:

- Пестене на енергия чрез преминаване от леки коли към други по-устойчиви форми на транспорт;
- Подпомагане на местната икономика чрез насърчаване към по-рационален и управляван подход към паркирането и съдействие на градовете да икономисват средства, като избягват разходите за изграждане на допълнителни паркинги; и
- Изграждане на капацитети сред последователите, желаещи да реализират подобна система с познанията, необходими за облекчаване на проблемите с паркирането, и изграждане на политически аргументи в подкрепа на тази цел.

Проектът включва реализиране на системи за управление на паркирането и мобилността в 7 града и 1 университет. Всички изпълнители на проекта ще създадат основен финансов механизъм, в който средствата от паркирането ще се използват за финансиране на системи за устойчива мобилност.

Настоящата публикация е разработена чрез събиране на информация от съществуващи проучвания и публикации от партньорите на проекта и от трети страни, и промяна и разширяване на текстовете. Каним ви любезно да използвате и размножавате съдържанието на тази брошура. Когато използвате и разпространявате материали от тази брошура, ви молим да препращате към Интернет страницата [push-pull-parking.eu](http://push-pull-parking.eu)

Брошурата е разработена и написана от следните лица от консорциума **PUSH&PULL**:  
Том Рай, Джулиано Мингардо, Мартина Хертел, Йорг Тиeman-Линден, Роберт Пресл, Карл Хайнц Пош и Марта Карвайо.

### **Лице за контакти:**

Роберт ПРЕСЛ

E-Mail: [pressl@fgm.at](mailto:pressl@fgm.at)

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

**Издание:** м. януари 2015 г.



# УВОДНА СТАТИЯ



Тъй като частните леки коли се използват средно по един час на ден, е лесно разбираемо защо стационарният трафик се нуждае от особено внимание. Но изграждането на големи паркинги в различните дестинации е скъпо и често пъти неекологично начинание. По-умният подход е да се търсят по-ефективни решения - управление на паркирането. Малко са областите в управлението на градските територии и транспорта, които могат да донесат толкова много ползи за качеството на живота, промяната на поведението и промяна на разпределението по видове транспорт, колкото управлението на пространството за паркиране.

Но при обществени дебати паркирането рядко се обсъжда по рационален начин. Много по-често напълно емоционалните преценки на гражданите и журналистите не позволяват на отговорните лица да реализират интелигентна и устойчива политика за градския транспорт.

Брошурата осигурява знанията, необходими за изграждане на разумни политически аргументи в помощ на облекчаването на проблемите с паркирането и в подкрепа на устойчивия транспорт. Целта ѝ е да засили позицията на политиците, отговорните лица и разпространителите на информация като журналистите, в процеса на вземане на непопулярни на пръв поглед но всъщност рационални и устойчиви решения за управление на паркирането по улиците и извън тях.

Аргументите са разработени във формат, който включва факти и цифри с илюстрации / схеми и лесно разбираем разяснителен текст, обобщаващ сбито основните доводи. За по-сложните въпроси са осигурени препратки към по-детайлни описания.

Проектът „**PUSH&PULL**“ има за цел да подобри градската мобилност в европейските градове чрез управление на пространството за паркиране в съчетание с мерките за управление на мобилността. Чрез въвеждане на паркиране срещу заплащане, по-високи такси за паркиране, намаляване или ограничаване на паркингите или реализиране на подобни мерки е възможно водачите на леки автомобили да бъдат „тласнати“ към по-устойчиви форми на транспорт. В същото време доходите от управлението на пространството за паркиране може да се използват за реклама на алтернативни решения, с което потребителите се „притеглят“ или привличат към обществения транспорт, ходенето, карането на велосипеди и други устойчиви форми на движение.

Този подход е нов в няколко европейски градове и потенциалът за прехвърлянето му в други градове е голям. Потенциалът за набиране на приходи за градовете от подобен финансов механизъм, които да се използват за насърчаване към алтернативни форми на транспорт е важен, особено във времената на икономическа криза.

Роберт Пресл

Координатор на проекта **PUSH&PULL**

## Сравняване на тласкащи мерки

### управление на паркирането



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

### цени за ползване на пътищата / такси за предизвикване на задръствания



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

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

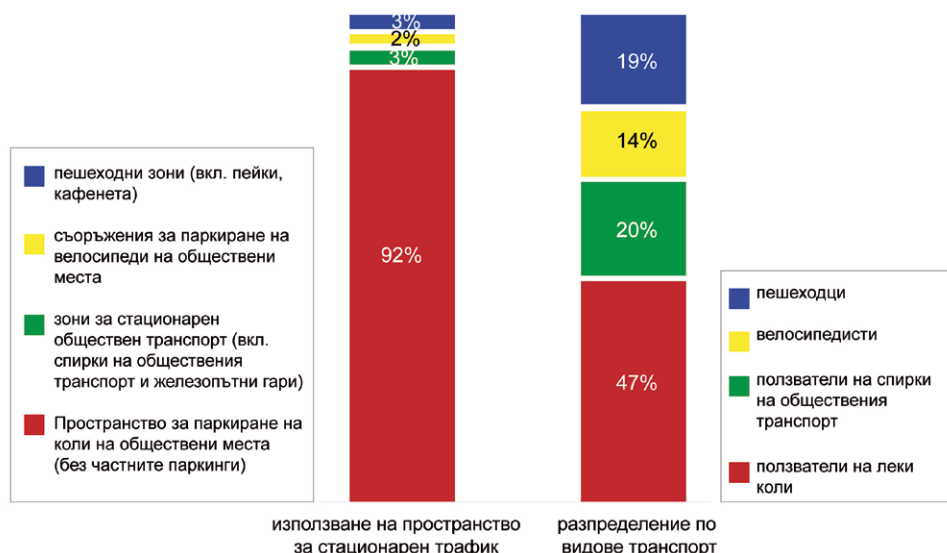
Практически всяко пътуване с кола завършва на място за паркиране. Следователно, управлението на местата за паркиране означава управление на потребността от леки коли и на задръстванията. В сравнение с други политики за транспорта, чиято цел е управление на ползването на колите, паркирането има две ясни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

# ОСЪЗНАЙ СТОЙНОСТТА НА ОБЩЕСТВЕННОТО ПРОСТРАНСТВО!

2

## Използване на пространството за стационарен трафик и разпределение по видове транспорт в Грац, Австрия



Източник: Австрийско проучване на мобилността 2011 г. и гр. Грац 2013 г.

## Факт: Стойността на общественото пространство е висока и трябва да бъде заплащана, ако се използва за паркиране.

Всяко пространство за паркиране заема 15 m<sup>2</sup> до 30 m<sup>2</sup>, а средният водач използва 2 до 5 различни паркоместа всеки ден. В гъстонаселените европейски градове все повече жители си задават въпроса дали предоставянето на оскъдното обществено пространство за паркиране на леки коли е мъдра социална политика и дали е добра идеята да се насърчава изграждането на нови паркинги (Кодрански и Херман, ITDP, 2011).

Стойността на общественото пространство в гъсто застроените зони е по-висока от социална, икономическа и екологична гледна точка, ако не се използва за безплатно паркиране на леки коли. Както много други редки обществени блага, това пространство също трябва да се управлява според цената си. Изследванията показват, че осигуряването на зелени пространства, например, има по-голямо положително въздействие върху стойността на една градска къща, отколкото осигуряването на места за паркиране. Ето защо по принцип никое обществено място в градските централни зони не трябва да бъде давано за безплатно паркиране на леки коли.

Едно проучване в Грац, Австрия, за използването на общественото пространство от стационарен трафик показва, че 92% се използва за паркиране на леки коли (това не включва частните паркинги и гаражите). Само 2% се използват за паркиране на велосипеди, 3% са зони, които могат да бъдат обобщени като такива за ползване от пешеходци (тук са включени пейки, улични кафенета и др.), а 3% са отделени за обществения транспорт (вкл. спирки на обществения транспорт и железопътни гари). Това проучване показва невероятната привилегия на леките коли да използват общественото пространство спрямо реалното разпределение по видове транспорт.

Виж също: Проучване на казус на тема „Историческият компромис – границата за паркиране в Цюрих, Швейцария“ на адрес

[http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07\\_push\\_measures\\_supplycapzurich.pdf](http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07_push_measures_supplycapzurich.pdf)

## Резултатите от активните мерки за управление на паркирането в Мюнхен



Източник: Кодрански и Херман, ITDP, 2011

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

Политиката на прекомерно осигуряване на места за паркиране допринася за задръстванията и пречи на всички – пешеходците, велосипедистите, ползвателите на обществен транспорт или шофьорите на леки коли. 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 за ограничаването на възможностите за достъп и оскъдното обществено пространство.

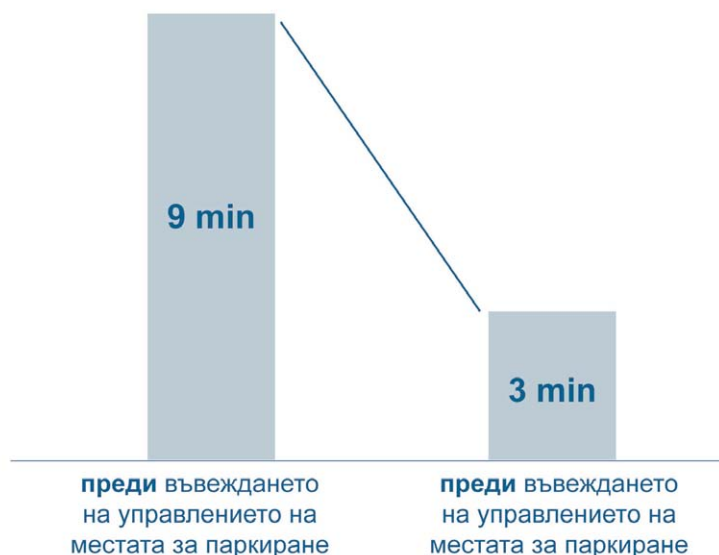
В началото на деветдесетте години град Мюнхен насочва вниманието си към управлението на паркирането като начин за намаляване на ползването на леки коли в центъра на града. По това време задръстванията и паркирането на коли за дълги периоди от време са разпознати като основни фактори за качеството на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

# НАМАЛИ ТРАФИКА ЗА ТЪРСЕНЕ НА МЯСТО ЗА ПАРКИРАНЕ!

4

## Средно време за намиране на място за паркиране

Виена, квартали 6-9



Източник: COST 342, 2005

## Факт: Управлението на паркирането намалява трафика в търсене на места за паркиране!

Факт: Управлението на паркирането намалява трафика в търсене на места за паркиране!

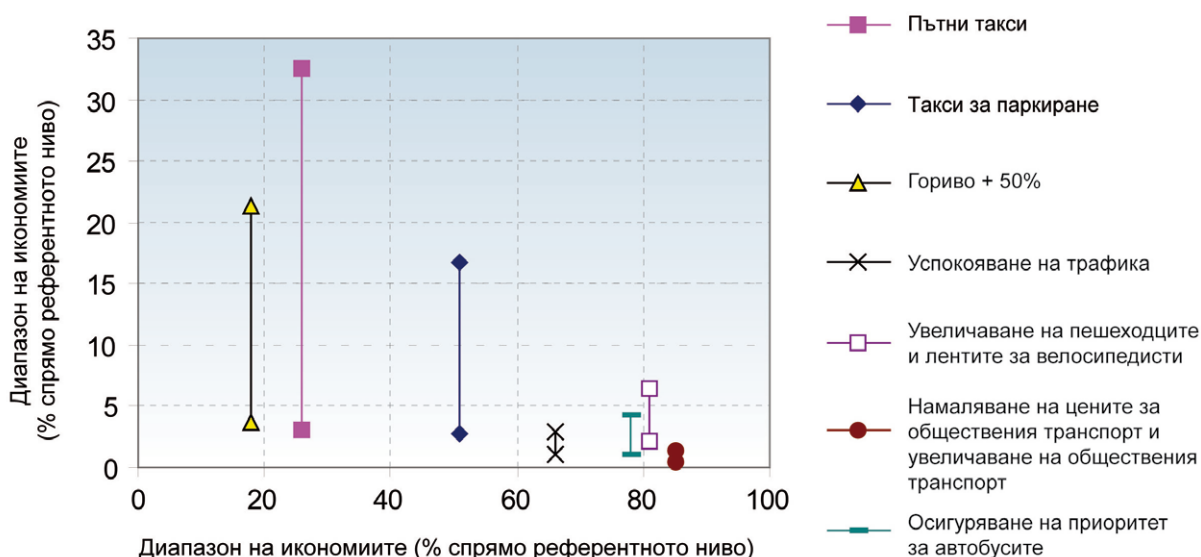
Шофирането в търсене на място за паркиране (трафик за търсене на паркинг) не само увеличава разходите за шофьорите, но има и отрицателно въздействие върху обществеността чрез замърсяване, шум и инциденти. Кодрански и Херман, ITDP, 2011, изчисляват, че до 50% от задръстванията са причинени от водачите, които търсят евтино място за паркиране. Фактите показват, че ефективното управление на паркирането с икономически механизми, които хармонизират таксите за паркиране по улиците или извън тях намаляват значително шофирането за търсене на паркинг.

Една оценка в квартали 6-9 на Виена преди и след проекта показва намаление на трафика за търсене на паркинг от 10 милиона километра за леки коли 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).

Виж също аргумента „Успехът е в това да намериш точното равновесие!“



## Икономии на гориво и обществената приемливост на мерките



Източник: Проект на ЕС: PORTAL 2003

## Факт: Съотношението „въздействие/приемливост“ на управлението на паркирането е добро!

Платеното паркиране – съществен компонент на управлението на местата за паркиране – е с най-доброто съотношение между въздействието и приемливостта сред различните мерки за намаляване на потреблението на енергия за транспорта и за икономии на гориво.

Въпреки по-големите въздействия на мерките за удвояване на цените на горивата или пътните такси и таксите за задръствания, те се приемат в по-ограничена степен от гражданите и заинтересованите страни. Разбира се, намалените или дори нулеви цени за обществен транспорт са много приемливи, но икономията на енергия или намаляването на ползването на автомобили са твърде ниски, защото основният им ефект е да превърне велосипедистите и пешеходците в потребители на обществен транспорт.

В сравнение с тях, платеното паркиране е силно ефективно и умерено приемливо.

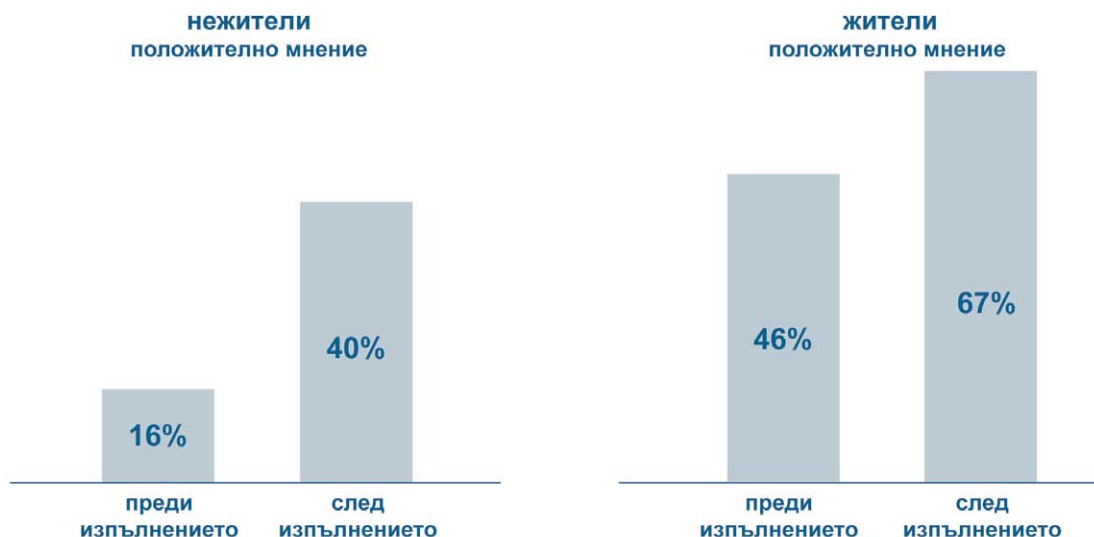
Друго проучване върху въздействието на тези мерки показва, че таксите за двойно паркиране намаляват потреблението на коли с 20%, а подобно увеличаване на честотата на обществен транспорт може, съгласно прогнозите, да намали ползването на леки коли само с 1-2% (Кодрански и Херман, ITDP, 2011).



# ПЪРВОНАЧАЛНАТА СЪПРОТИВА СЕ ПРЕВРЪЩА В ПОДКРЕПА!

6

## Приемливост за 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 въздействията!

Управлението на паркирането подобрява качеството на живота в градовете и въпреки оплакванията на гражданите при подготовката на планове 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 частни 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, приемливостта след реализирането на управлението е значително по-висока. Отрицателната нагласа сред хората, които не са жители на града, е намалявал от 68% на 54%, а положителните мнения са се увеличили от 16% на 40%. Положителните нагласи сред жителите се увеличават след изпълнението на управлението на 67% (от 46 % преди това), а отрицателните нагласи намаляват от 34 % на 30 % (COST 342, 2005).

# 7 ПРОСТРАНСТВО ЗА ХОРАТА ИЛИ ЗА КОЛИТЕ?

## Как искате града ви да изглежда?



Източник на снимката: град Гент

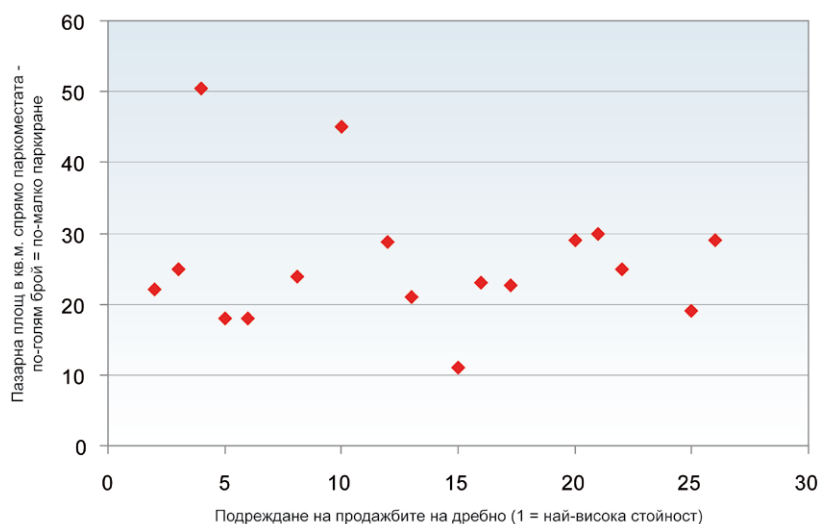
## Факт: управлението на паркирането опазва историческите градове на Европа от вълните цунами от паркирани коли.

Централните части на старите градове са не само важни за привличането на туристи, но са и ключ към идентичността и гордостта на гражданите. Нито един от тези гъсто застроени стари европейски градове не е планиран да се справя с голям брой паркирани коли. Освен ограничаването на достъпа, съществено важни за опазването на историческите градове от инвазията на колите и за рационално използване на намаляващото висококачествено обществено пространство в населените места са и ясните регламенти и управлението на това къде и кой може да паркира, за колко време и на каква цена.

В общата рамка за своето съживяване, град Барселона цели да засили търговията и икономическите дейности, както и отдиха в централната част, като реализира комплексна концепция за общественото пространство. Паркирането по улиците е намалено до 24%, а общественото пространство, заемано преди това от колите, е увеличено. Намаляването на местата за паркиране не се отразява върху туризма, който в периода от 2003 до 2007 година се увеличава (27% нарастване на търсенето на настаняване, 13% нарастване на свързани с туризма и отдиха дейности като посещение на ресторанти, туристически агенции и други).

От средата на 90-те години град Гент премахва паркирането по улиците и обществените места в историческия център на града и създава 35 ха. пешеходни зони. От 1999 до 2008 г. намаляващото градско население нараства, инвестициите на човек са с 20% над средното за региона, и създаването на нови фирми е с 25% над средното за региона. Икономическият успех не може да се припише единствено на качеството на подобренията от премахването на паркирането по улиците и разкриването на обществено пространство, но тези промени имат роля при осигуряването на икономически ползи.

## Пазарна площ спрямо пространството за паркиране, съотнесено към продажбите в централните части на градовете на Великобритания



Източник: град Единбург, 2005

### Факт: Управлението на паркирането няма да унищожи главната улица, а ще подкрепи местната икономика.

Паркирането в един атрактивен град е по-маловажно за успеха на магазините, отколкото смятат собствениците им. Хората избират къде да пазаруват според броя и качеството на магазините, както и атмосферата на района. Паркирането има своята роля, но не е главен фактор. Изследванията показват, че **НЯМА** връзка между наличните паркоместа и успеха на пазарния център.

Хората, които ходят, карат велосипеди и използват обществен транспорт до магазините са по-чести посетители на повече магазини от онези, които идват с кола.

В случай, че паркирането не се регулира, купувачите и посетителите, които идват с кола, срещат затруднения при намирането на място близо до желаната точка. В случаите без управление на паркирането, често пред магазините биват паркирани коли за дългосрочен престой (като това често се прави и от самите продавачи!), и местата не са налични за клиентите. Хенли е един от градовете във Великобритания с такива проблеми. „Този паркинг би се използвал много по-добре, ако е с ограничено паркиране, което го освобождава за много повече потребители“ предлага управителят на градския център във връзка с някои от паркингите по главната улица (Хенли стандарт, 2013).



## Качество на пешеходните маршрути между паркингите и пазарните райони



Източник на снимката: Хари Шифър - Елтис

### Факт: Удобните за потребителите места за паркиране близо до основните точки се приемат добре!

Вечно растящият брой на колите в много градове на ЕС създава впечатлението, че местата за паркиране не стигат никога. Хората биха искали да паркират пред магазините. Ефективното решение за достигане на равновесие между потребностите за паркиране и наличните пространства в пазарните райони е паркингът да е на разстояние до магазина, което се изминава лесно пеша. Проучванията показват, че добре проектираните маршрути за пешеходно преминаване от паркингите и гаражите до градските центрове се приемат добре. Следователно, предизвикателството е да се повлияе „мисловната карта“ на шофьорите на леки коли, които почти винаги надценяват времето и разстоянието, необходимо за изминаване от паркинга до окончателната дестинация. Добре е да има карти или знаци.

Копенхаген е добър пример за град, в който местата за паркиране във вътрешността са намалени със стотици, и в който се инвестира във висококачествена пешеходна мрежа и велосипедни пътеки.

## Умно използване на оскъдното недвижимо имущество на фирмата



Източник на снимката: FGM-AMOR

## Факт: Управлението на паркирането не пречи на фирмите да инвестират във вашия град!

Град Амстердам намалява броя на местата за паркиране в централната част от деветдесетте години насам и там таксите за паркиране на улицата са сред най-високите в Европа. Въпреки това, Амстердам все още е сред най-добрите градове за фирмите, според главния изпълнителен директор на една от най-големите европейски фирми (Кушман и Уейкфилд, 2012).

При анкета за бизнес климата в 30-те най-големи градове на Холандия, възложено от холандското Министерство на икономиката, не са намерени факти, показващи, че някоя фирма се премества поради липса на места за паркиране (Екорис, 2005).

Град Оксфорд в Англия прекратява изграждането на паркинги към новите сгради в центъра на града през 1973 г. Градът остава много успешен в икономически план (Областен съвет на Оксфорд, 2005 г.).

Инвестициите в паркинги за велосипеди на местата, заемани преди това от леки коли носят полза за много повече служители при същото или при много по-малко пространство. Това е умно използване на оскъдното имущество на фирмата.

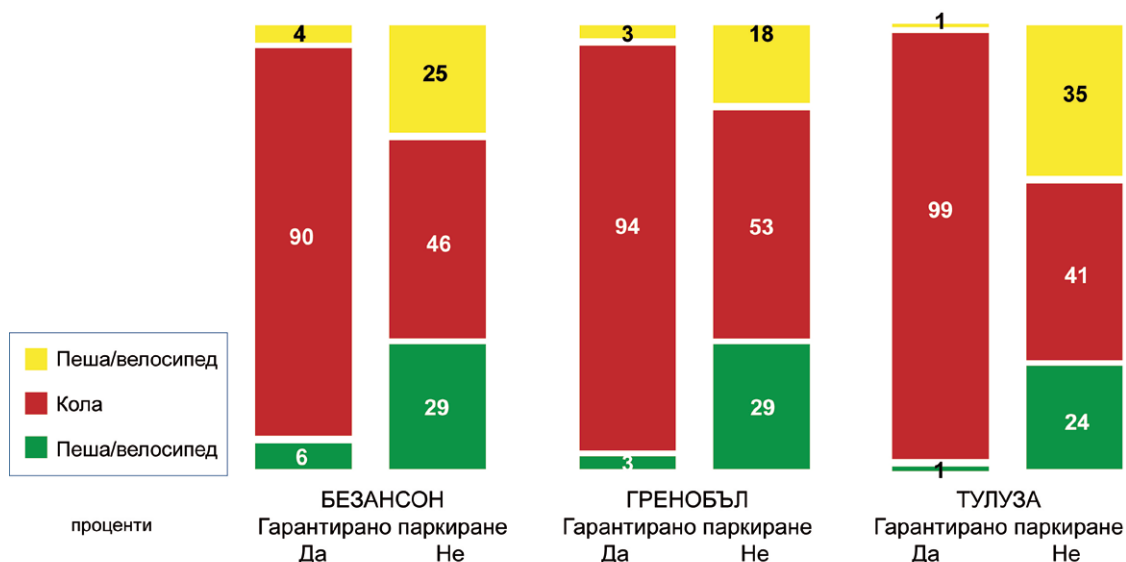
Виж също изследването на казус за Nottingham Workplace Levy (таксите за работно пространство в Нотингам) на адрес

[http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02\\_push\\_measures\\_nottinghamwpl.pdf](http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf)

Виж също изследването на казуса за системата за управление на паркирането в техническия университет в Грац на адрес [http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05\\_push\\_measures\\_tugraz.pdf](http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf)

## Повлияйте на пътуванията до работата и обратно!

Служители във Франция с/без гарантиран паркинг



Източник: Citadins face à l'automobilité - сравнителен анализ на местните общности в Безансон, Гренобъл, Тулуза, Берн, Женева и Лозана, 1998.

## Факт: Гарантираното място за паркиране на работното място влияе значително върху избора на транспорт.

Вземането на решение за начина на пътуване от отправната точка, често пъти от дома, зависи основно от (очакваната) наличност на места за паркиране в крайната точка. Например, гарантираното място за паркиране в местоработата е съществен фактор при решаването от страна на служителя дали да отиде на работа с колата си. Анкетите в различните френски и швейцарски градове показват, че служителите с гарантирано пространство за паркиране на работното си място използват колите си за пътуване до работата много по-често от онези, които нямат къде да паркират колите си или разполагат с ограничен брой места за паркиране.

Ограничаването на безплатните или осигуряването само на платени места за паркиране, както и всеки друг вид управление на паркирането променят значително избора за пътуване сред ползвателите на коли.



## И стационарният трафик създава рискове!



Източник на снимката: Роберт Пресл

## 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 в местата за преминаване на пешеходци, където колите са паркирани твърде нагъсто, дори при ниски скорости на движение в жилищните райони с гъсто паркирани коли от двете страни на улиците. Управлението на паркирането и особено налагането на правилниците и законите са основен принос към безопасността на пътя, като осигуряват добра видимост за пешеходците на кръстовищата, както и на всички присъстващи на пътните възли. В гъсто застроените квартали на градовете в края на века, където улиците са „претоварени“ от паркирани коли, дори противопожарната служба се нуждае от добро прилагане на правилника, за да получава достъп в случай на пожар.



## Нарушенията при паркиране не са дребни!



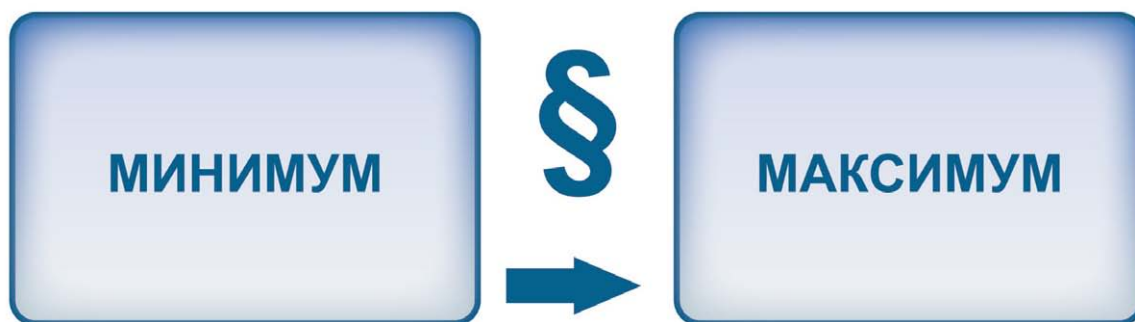
Източник на снимката: Фото Волф

### **Факт: Налагането на наказания за нарушения при паркирането е необходимост, а не тормоз за ползвателите на леки коли.**

Прилагането на правилниците от служители, което създава нови работни места, или чрез камери, е съществено важно за избягване на неразумно или опасно паркиране и за правилно управление на паркирането. То носи ползи и за другите ползватели на транспорта - аварийните или снабдителните автомобили, а също и велосипедистите и хората с намалена подвижност, които използват инвалидни колички или рамки за ходене, както и майките с бебешки колички. Много добро се приема прилагането на правилниците за защита на обществото от нарушенията при паркиране. Разполагане на физически препятствия по улиците (като колове), които не позволяват нарушения при паркиране, е само второто най-добро решение, защото при него се пилее обществено пространство. Липсващите препятствия също могат да бъдат сметени за „безплатно място за паркиране, защото на другите места има препятствия“.

Прилагането на общинския правилник за паркиране гарантира съблюдаването му от страна на потребителите. В миналото тази задача е изпълнявана от полицията, но опитът показва, че при наемане на частни фирми често пъти резултатите са по-добри, независимо дали служителите им патрулират по улиците или използват по-технически средства като такива за разпознаване на регистрационните номера чрез сканиране на колите.

## 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 20000 до 40000 евро. В много проекти за (пре)застрояване в населените места паркингите са много важни, особено от гледна точка на финансовата целесъобразност. Изискванията за паркиране, наричани още стандарти или норми за паркиране, са основополагащи за цената на имуществото и 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 като минимум 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 лека кола. Минималните изисквания към паркирането могат да бъдат елиминирани и с цел стимулиране на устойчивия растеж, както неотдавна се случи в град Сао Паоло (IDTP, 2014) или както е случаят от много години в Амстердам, Цюрих, части на Париж и в голяма част на Великобритания.

## Цените зависят от политиката и целите



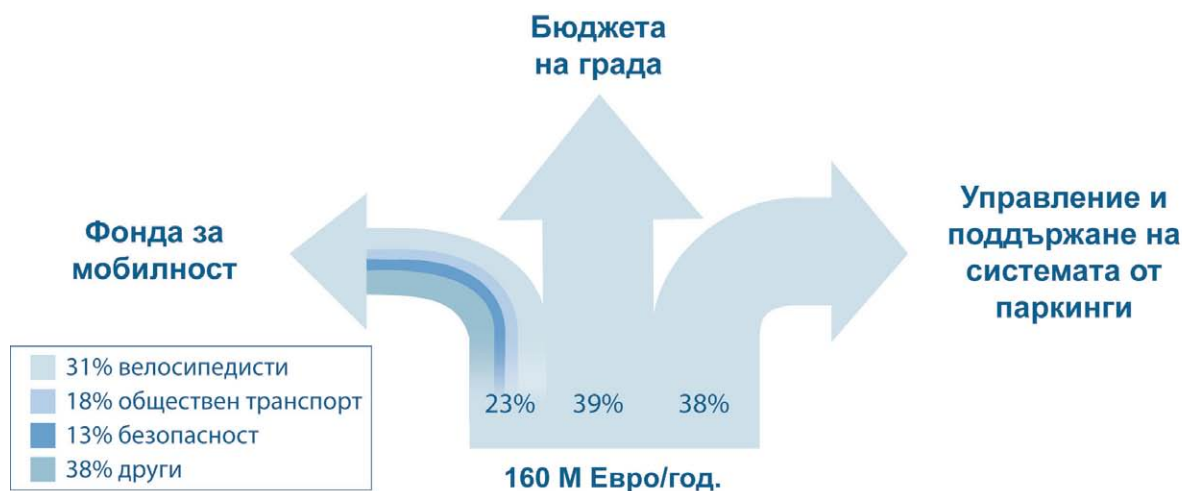
Източник на снимката: ©iStock.com/faberfoto\_it

### **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 за ползване на гаражите и за паркиране по улиците трябва да бъдат балансирани. Но цените за паркиране на улицата и извън нея са различни в различните градове. При някои паркирането на улицата 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 паркинг и повишават конкурентоспособността на гаражите. Това е важна стратегия при разговорите с частни инвеститори относно построяването на гаражи.

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

## 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. Управлението на паркирането или по-добре подходът PUSH&PULL (тласни и притегли) могат да помогнат за повишаване на местните доходи без да увеличават, а дори и като намалят натиска върху жителите и в същото време подобрят качеството на алтернативите на ползването на лека кола. Тези приходи следва (поне отчасти) да бъдат целенасочени за финансиране на устойчиви мерки за мобилност.

Например, в Амстердам brutните приходи от платените паркинги през 2012 г. са 160 милиона евро. Около 38% от тези средства са изразходени 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 велосипедисти, 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 (с таксата за паркиране на работното място) следват подобен подход.

Повече информация за проекта PUSH&PULL ще намерите на адрес [www.push-pull-parking.eu](http://www.push-pull-parking.eu)





С финансовата подкрепа на програма  
Интелигентна енергия – Европа  
на Европейския съюз

За съдържанието на тази публикация отговарят единствено авторите. Тя не изразява непременно становището на Европейския съюз. Нито EASME, нито Европейската комисия носят отговорност за използването на съдържащата се в тях информация.