



P PUSH & PULL



16

Pagrįstos priežastys
automobilių stovėjimo valdymui

PUSH&PULL - “Automobilių stovėjimo vietų valdymas ir skatinimo priemonių paketas, kaip sėkminga ir pasiteisinanti strategija, miesto transporto efektyvesniam energijos naudojimui.”

Pagrindiniai “**PUSH&PULL**” tikslai yra šie:

- Taupyti energiją, naudojimąsi automobiliais keičiant į naudojimąsi darnesnėmis transporto priemonėmis;
- Vietos ekonomikos kėlimas, skatinant racionalesnį požiūrį į automobilių statymą bei išvengiant papildomų išlaidų automobilių stovėjimo aikštelių statybai, taip padedant miestams taupyti lėšas; ir
- Padėti norintiems įdiegti panašią sistemą, suteikiant reikiamas žinias apie automobilių statymo problemų mažinimą, ir parengti stiprius politinius argumentus.

Projektas apima automobilių stovėjimo ir judumo valdymo įdiegimą 7 miestuose ir 1 universitete. Visi dalyviai parengs esminį finansavimo modelį, kad už automobilių stovėjimą gauti pinigai būtų panaudoti darniam judumui finansuoti.

Šis leidinys yra parengtas projekto partneriams ir trečiosioms šalims, surinkus informaciją iš esamų tyrimų ir leidinių, pateikiant esminę ir svarbiausią informaciją.. Mes maloniai Jums siūlome naudotis šios brošiūros turiniu ir juo dalintis. Kai naudositės ir skleisite šioje brošiūroje esančią informaciją, prašome vadovautis tinklalapyje push-pull-parking.eu pateikiama informacija.

Ši brošiūra yra parengta ir sudaryta toliau išvardintų asmenų iš “**PUSH&PULL**” konsorciumo: Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch ir Marta Carvalho.

Kontaktai:

Robert PRESSL

El. paštas: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Leidimas: 2015 m. sausis

REDAKCIJOS SKILTIS



Kadangi asmeniniais automobiliais važinėjama vidutiniškai tik vieną valandą per dieną, nesunku suprasti, kodėl stovintis transportas reikalauja ypatingo dėmesio. Tačiau didelių automobilių stovėjimo aikštelių statyba atvykimo vietose yra brangi ir dažnai nesuderinama su aplinka. Išmintingiau yra spręsti automobilių stovėjimo klausimą veiksmingesniu būdu – valdyti automobilių stovėjimą! Plėtojant miestą ir transportą yra labai mažai tokių sričių, kurios galėtų taip palankiai paveikti gyvenimo kokybę, elgesio ir naudojimosi transporto priemonėmis įpročius, kaip automobilių stovėjimo erdvių valdymas.

Tačiau viešuose debatuose automobilių stovėjimas retai būna aptariamas racionaliai. Daug dažniau tai būna emocinis gyventojų ir žurnalistų vertinimas, kuris priimantiems sprendimus neleidžia įgyvendinti protingos ir tvarios miesto transporto politikos.

Šioje brošiūroje pateikiamos žinios, kurių reikia norint parengti pagrįstus politinius argumentus, galinčius sumažinti automobilių stovėjimo problemas, ir tokiu būdu plėtoti darnų transportą. Tai turėtų sustiprinti politikų, sprendimų priėmėjų ir jų skleidėjų, kaip antai žurnalistai, poziciją procese, kai priimami iš pirmo žvilgsnio nepopuliarūs, bet iš tiesų racionalūs ir ekologiškai motyvuoti sprendimai sutvarkyti automobilių statymą gatvėse ir toliau nuo jų.

Argumentai pagrindžiami faktais ir apskaičiavimais, kartu pateikiamos iliustracijos ar diagramos bei aiškinamasis raštas, kurį yra lengva suprasti ir galima greitai apibendrinti esminius argumentus. Sudėtingesniems klausimams pateikiamos nuorodos į smulkesnius aprašymus.

Projekto „**PUSH&PULL**“ tikslas – pagerinti Europos miestų judumą, valdant automobilių stovėjimo erdves, pasitelkiant judumo valdymo priemones. Įvedus mokesčius už automobilių stovėjimą, padidinus automobilių stovėjimo rinkliavas, sumažinus ar apribojus erdves automobilių statymui arba taikant panašias priemones, automobilių vairuotojai bus „stumiami“ naudotis darnesnėmis transporto priemonėmis. Tuo pačiu metu, iš automobilių stovėjimo valdymo gautos pajamos gali būti naudojamos alternatyvų populiarinimui, tokiu būdu „traukiant“ arba skatinant vartotojus važiuoti viešuoju transportu, vaikščioti pėsčiomis, minti dviračius ar naudotis kitomis darniomis transporto priemonėmis.

Šis požiūris yra novatoriškas keliuose Europos miestuose ir turi didelį potencialą būti pritaikytas kituose miestuose. Galimybė padidinti miestų pajamas, pritaikius šį vidinio finansavimo mechanizmą – gauti pajamas, kuriomis gali būti finansuojami projektai, palaikantys alternatyvias transporto rūšis, – yra ypatingai svarbi ekonominės krizės metu.

Robert Pressl

„**PUSH&PULL**“ koordinatorius

“Stūmimo” priemonių palyginimas

automobilių stovėjimo valdymas



- gerai priimamas
- greitai įgyvendinamas
- mažos investicijos

kelių apmokestinimas /
spūsčių apmokestinimas



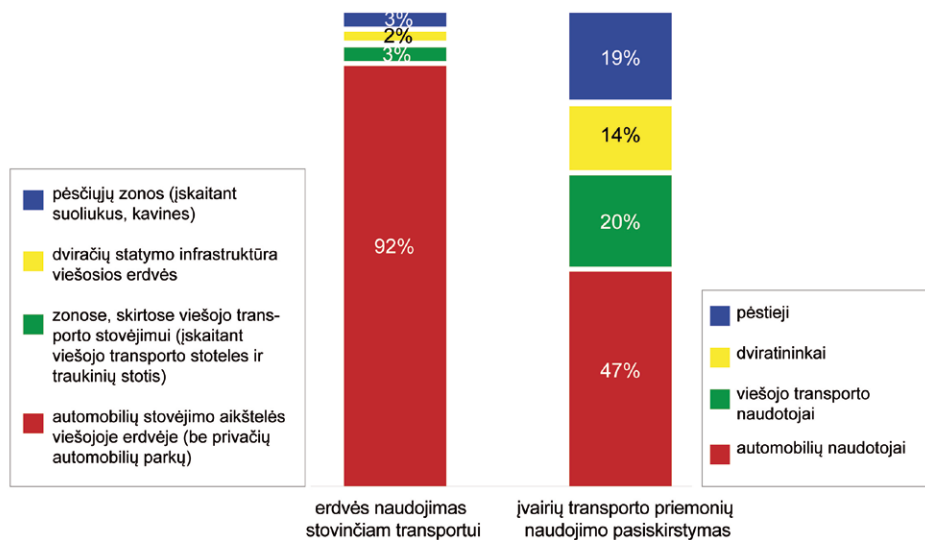
- politiškai ginčytinas
- įgyvendinamas per vidutinį laikotarpį
- didelės investicijos

Faktas: automobilių stovėjimo valdymas yra judumo mieste suvaldymo pagrindas.

Iš esmės kiekviena kelionė automobiliu baigiasi automobilių stovėjimo vietoje. Atitinkamai, valdyti automobilių stovėjimo erdves reiškia valdyti naudojimosi automobiliais poreikį ir spūstis. Palyginti su kitomis transporto politikomis, kurių tikslas suvaldyti naudojamąsi automobiliais, automobilių stovėjimo valdymas turi du aiškius privalumus:

- Automobilių stovėjimo valdymui dažniausiai neprireikia didelių investicijų, tokių kaip naujų kelių tiesimui arba viešojo transporto sektoriaus didinimui, ir todėl jis gali būti įgyvendintas per sąlygiškai trumpą laiką;
- Kai kurios automobilių stovėjimo valdymo priemonės jau yra įdiegtos beveik visuose dideliuose Europos miestuose. Dėl to automobilių stovėjimo valdymas tampa daug priimtinesnis visuomenei negu nauji būdai suvaldyti naudojamąsi automobiliais, pavyzdžiui, įvedant spūsčių mokesčio modelį.

Erdvės naudojimas stovinčiam transportui ir įvairių transporto priemonių naudojimo pasiskirstymas Grace, Austrijoje



Šaltiniai: Austrijos judumo tyrimas 2011 m. ir Graco miestas 2013 m.

Faktas: viešosios erdvės yra labai vertingos ir todėl turėtų būti mokamos, jei naudojamos statyti automobiliams.

Kiekviena automobilio stovėjimo vieta užima nuo 15 m² iki 30 m², o vidutinis vairuotojas kiekvieną dieną pastato savo automobilį 2–5 skirtingose vietose. Tankiai apgyvendintuose Europos miestuose augant gyventojų skaičiui iškilo klausimas, ar ir taip nepakankamą viešąją erdvę skirti automobilių stovėjimo aikštelėms būtų išmintinga socialinė politika ir ar gera mintis statant naujus pastatus skatinti statyti ir automobilių stovėjimo aikšteles (Kodranksy ir Hermann, ITDP, 2011)

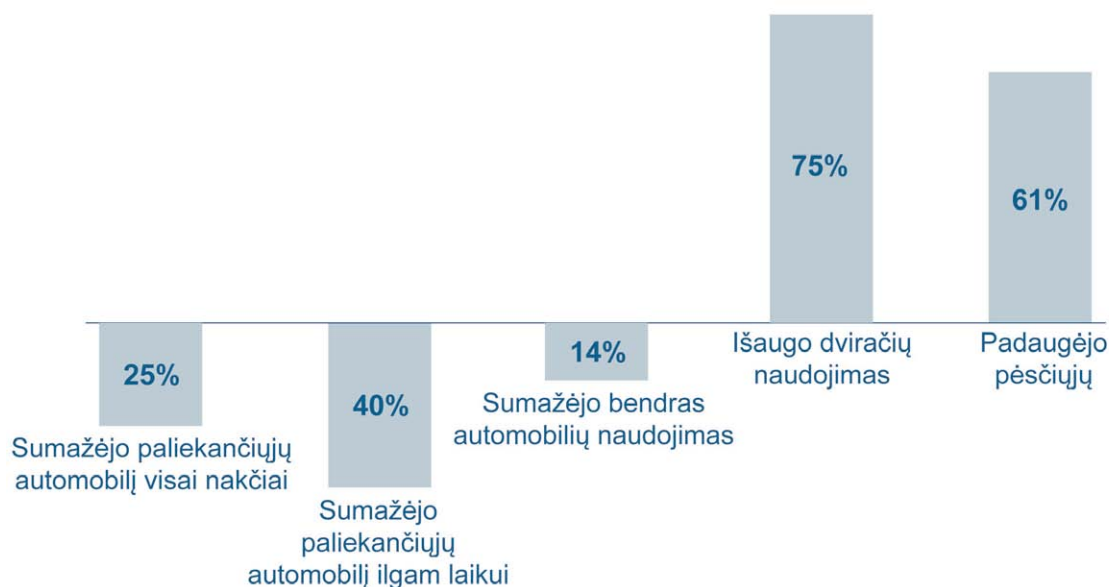
Viešoji erdvė, tankiai apstatytose vietovėse, yra didesnės vertės socialiniu, ekonominiu ir aplinkosaugos požiūriu, jei ji išnaudojama koku nors kitu tikslu nei nemokamam automobilių statymui. Kaip ir dauguma kito reto kolektyvinio turto, ši erdvė turi būti naudojama už ją susimokant. Tyrimas parodė, kad, pavyzdžiui, žaliosios zonos įrengimas turėtų daugiau teigiamo poveikio miesto pastatų vertei nei automobilių aikštelės įrengimas. Taigi apskritai jokia viešoji erdvė miestų centruose neturėtų būti skirta nemokamam automobilių stovėjimui.

Austrijos mieste Grace atliktu tyrimu dėl viešųjų erdvių naudojimo nejudančiam transportui nustatyta, kad 92 proc. jų yra naudojama statyti automobiliams (į tai nėra įtrauktos privačios stovėjimo aikštelės ir garažai!). Tik 2 proc. yra naudojami statyti dvaračiams, 3 proc. yra erdvės, kurias galima priskirti pėstiesiems (įskaitant suoliukus, lauko kavines ir kt.), dar 3 proc. yra skirti viešajam transportui (įskaitant viešojo transporto stoteles ir traukinių stotis). Šis tyrimas atskleidžia neįtikėtiną privilegiją viešąsias erdves naudoti automobilių statymui, palyginti su faktiniu transporto priemonių naudojimo pasiskirstymu.

Taip žvilgtelkite į atliktą tyrimą "Istorinis kompromisas – automobilių stovėjimo aikštelių kiekio limitas Ciuriche, Šveicarija" elektroniniu adresu

http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07_push_measures_supplycapzurich.pdf

Aktyvaus automobilių stovėjimo valdymo Miunchene rezultatai



Šaltinis: Kodransky ir Hermann, ITDP, 2011

Faktas: automobilių stovėjimo valdymas turi teigiamą poveikį keliavimo būdo pasirinkimui, ir tokiu būdu – gyvenimo kokybei.

Politika, skatinanti įrengti pernelyg daug automobilių stovėjimo vietų, didina eismo spūstis ir apsunkina pasiekiamumą visiems: pėstiesiems, dviratininkams, viešojo transporto naudotojams arba automobilių vairuotojams. Nepaisant to, kad daugelį metų miestuose buvo vis daugiau įrengiama automobilių stovėjimo aikštelių, eismo spūstys padidėjo; tai aiškiai parodo automobilių statymo valdymo poreikį. Veiksmingos automobilių statymo valdymo strategijos yra išmanus būdas spręsti ribotos prieigos ir nepakankamos viešosios erdvės problemas.

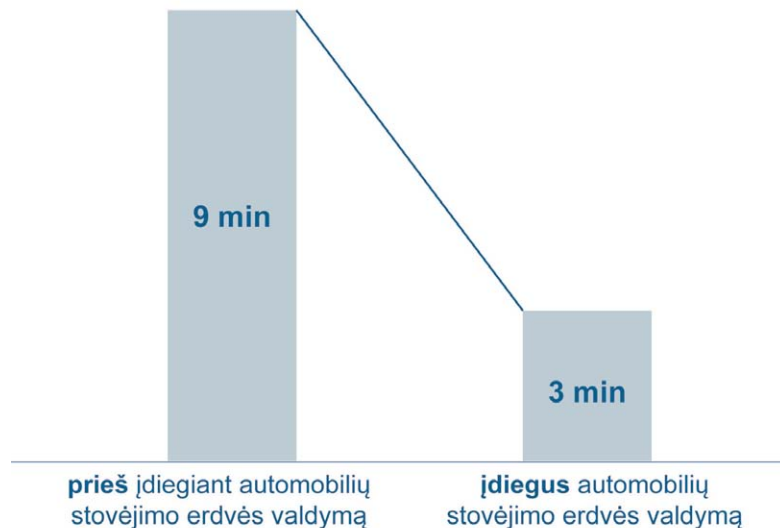
XX a. paskutiniojo dešimtmečio pradžioje Miuncheno mieste buvo skirta daugiau dėmesio automobilių stovėjimo valdymui, kaip būdai sumažinti naudojamą automobiliais miesto centre. Tuo metu spūstys ir ilgai automobilius aikštelėse paliekantys vairuotojai buvo pripažinti pagrindiniais veiksniais, trikdančiais gyvenimo kokybę. Buvo imtasi kelių priemonių; buvo pasirinkti du gyvenamieji rajonai, kuriuose siekta sumažinti laisvų stovėjimo vietų žvalgymosi (kai važinėjama ratais ir ieškoma laisvos vietos). Atidžiai išanalizavus, kaip rajono gyventojai ir lankytojai stato automobilius, buvo imtasi aktyvaus automobilių statymo valdymo. Po metų rezultatai buvo stulbinantys: 25 proc. sumažėjo visai nakčiai paliekamų automobilių, 40 proc. sumažėjo ilgam laikui paliekamų automobilių, o laisvų stovėjimo vietų žvalgymasis bei neleistinas automobilių statymas beveik išnyko. 2008 metais, praėjus beveik dešimtmečiui nuo aktyvaus automobilių stovėjimo valdymo įvedimo, visame miesto centre naudojimas automobiliais sumažėjo 14 proc., naudojimas dviračiais išaugo 75 proc., o vaikščiojimas – 61 proc. (Kodransky ir Hermann, ITDP, 2011).

SUMAŽINKITE AUTOMOBILIO STOVĖJIMO VIETOS PAIEŠKOS EISMĄ!

4

Vidutinis laikas laisvos stovėjimo vietos paieškoms

Viena, 6-9 rajonai



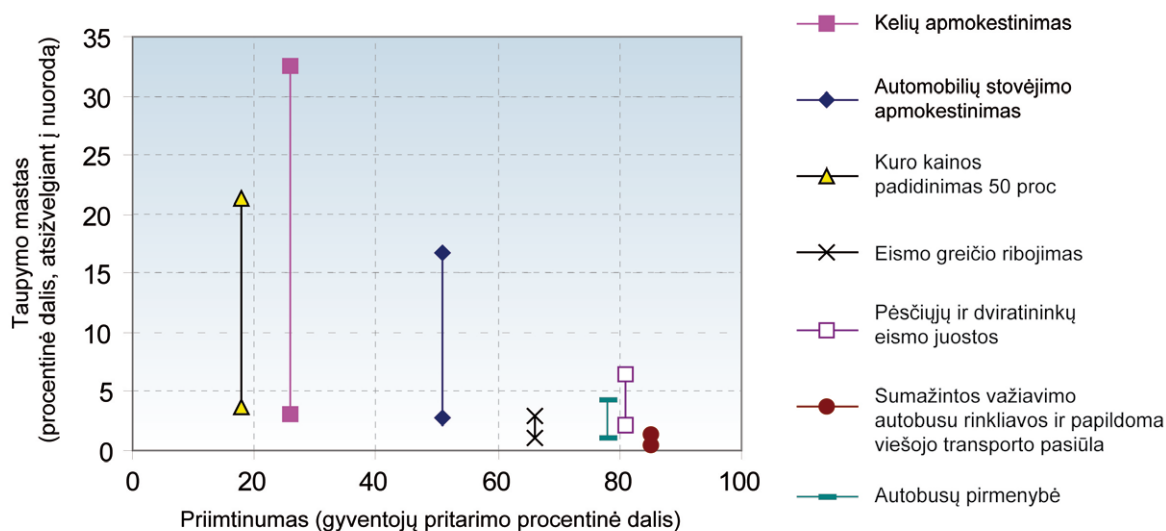
Šaltinis: COST 342, 2005

Faktas: valdant automobilių stovėjimą trumpiau žvalgomasi laisvos vietos automobiliui pastatyti!

Laisvos vietos automobiliui žvalgymasis (automobilio stovėjimo vietos paieškos eismas) lemia ne tik papildomas išlaidas vairuotojams (papildomos laiko ir kuro sąnaudos), bet taip pat sukelia neigiamas išorines pasekmes visuomenei, tokias kaip padidėjusi tarša, triukšmas ir eismo įvykiai. 2011 m. Kodransky ir Hermann, ITDP, 2011 apytiksliai paskaičiavo, kad iki 50 proc. eismo spūsčių sukelia vairuotojai, važinėjantys ratais ir ieškantys pigesnės vietos automobiliui pastatyti. Patirtis rodo, kad efektyvus automobilių stovėjimo valdymas kartu su ekonominiais modeliais, kurie suderina automobilių stovėjimo gatvėse ir ne gatvėse rinkliavas, žymiai gali sumažinti laisvų statymo vietų žvalgymąsi. Situacijos vertinimas Vienos 6–9 rajonuose prieš ir po sistemos įdiegimo rodo, kad automobilių statymo paieškos eismas sumažėjo nuo 10 milijonų automobilių nuvažiuotų kilometrų per metus iki 3,3 mln. kilometrų per metus. O prieš įdiegiant automobilių stovėjimo vietų valdymą, laisvos statymo vietos paieškos sudarė 25 proc. bendro eismo apimtį, dabar tai sudaro tik 10 proc. Vienos 6–9 rajonuose buvo išsiaiškinta, kad įdiegus automobilių stovėjimo erdvės valdymą, vidutinis laikas, kurio prireikia surasti vietą automobiliui pastatyti, sutrumpėjo nuo 9 iki vos 3 minučių (COST 342, 2005).

Taip pat žiūrėkite argumentą "Aukso vidurio ieškojimas atneša sėkmę!"

Kuro taupymo priemonių ir visuomenės priimtinumų palyginimas



Šaltinis: ES projektas – PORTAL 2003

Faktas: valdant automobilių stovėjimą gaunamas teigiamas poveikio ir priimtumo santykis!

Mokamas automobilių stovėjimas – esminė automobilių stovėjimo valdymo sudedamoji dalis – turi geriausią poveikio-priimtumo santykį, palyginti su daugeliu kitų priemonių, kuriomis siekiama sumažinti transportui sunaudojamą energiją ir taupyti kurą.

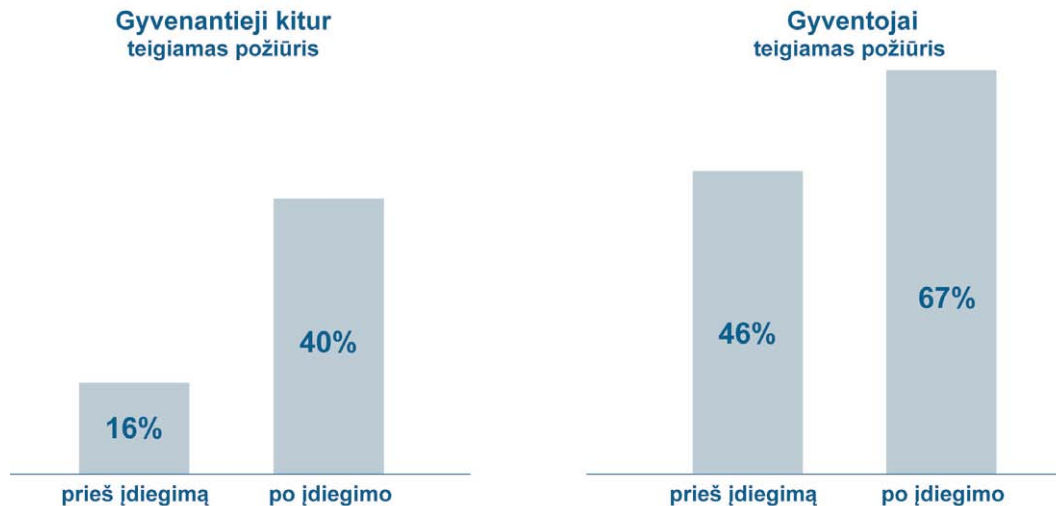
Nors, pavyzdžiui, padvigubintos kuro kainos arba kelių mokestis, ar spūsčių apmokestinimas turi didesnį poveikį, jų priimtumas gyventojams ir suinteresuotiems asmenims, turi ribas. Sumažintos arba netgi nulinės viešojo transporto rinkliavos, žinoma, yra labai priimtinos, tačiau jų poveikis energijos taupymui arba naudojimosi automobiliais mažinimui yra labai mažas, kadangi pagrindinis jų poveikis būtų dviratininkus ir pėsčiuosius paversti viešojo transporto keleiviais.

Palyginti su tuo, mokamos vietos automobilių stovėjimui yra labai veiksminga ir nuosaikiai priimtina priemonė.

Kitas tyrimas dėl tokios rūšies priemonių rodo, kad, padvigubinus automobilių stovėjimo mokesčius, naudojimas automobiliais sumažėjo 20 proc., tuo tarpu, panašiai padidinus naudojimosi viešuoju transportu dažnį, buvo prognozuojama sumažinti naudojimąsi automobiliais tik menkais 1–2 proc. (Kodransky ir Hermann, ITDP, 2011).

Teigiamas požiūris automobilių statymo valdymui

Viena, 6-9 rajonai



Šaltinis: COST 342, 2005

Faktas: žmonės dažniausiai skundžiasi prieš tai, kai pradedama taikyti automobilių stovėjimo valdymą, tačiau pirminis pasipriešinimas virsta palaikymu, kai jie suvokia daromą poveikį!

Automobilių stovėjimo valdymas pagerina miestų gyvenimo kokybę, ir nors miesto gyventojai gali skųstis, kai jis bus planuojamas, jiems patiks, kai jau bus įdiegtas. Tokie miestai kaip Amsterdamas, Kopenhaga, Miunchenas, Londonas, Gentas, Ciurichas, Strasbūras, Barselona ir t. t., turi senas automobilių stovėjimo valdymo įdiegimo tradicijas, ir gyventojai patiria šios politikos privalumus.

“Šių naujų automobilių stovėjimo politikų poveikis yra įspūdingas: atsigavo ir suklestėjo miestų centrai, žymiai mažiau važinėjama asmeniniais automobiliais, sumažėjo oro tarša, ir bendrai pagerėjo gyvenimo kokybė” (Kodransky ir Hermann, ITDP, 2011). Ši Amerikos tyrėjų, studijuojančių europietišką požiūrį į automobilių stovėjimo valdymą, citata tobulai apibendrina automobilių stovėjimo valdymo potencialą sukurti gerovę miestuose.

Vienoje atliktas “Prieš ir po” tyrimas atskleidžia požiūrių skirtumus prieš ir po automobilių stovėjimo valdymo įvedimą. Apibendrinant, įdiegus sistemą, požiūris į ją buvo žymiai palankesnis nei prieš įdiegimą. Gyvenančių kitur ir turėjusių neigiamą požiūrį sumažėjo nuo 68 proc. iki 54 proc., tuo tarpu teigiama nuomonė padidėjo nuo 16 proc. iki 40 proc. Vienoje gyvenančiųjų teigiamas požiūris po įdiegimo išaugo iki 67 proc. (nuo 46 proc.), o neigiamas požiūris sumažėjo nuo 34 proc. iki 30 proc. (COST 342, 2005).

Kokio savo miesto norite?



Nuotraukos šaltinis: Gento miestas

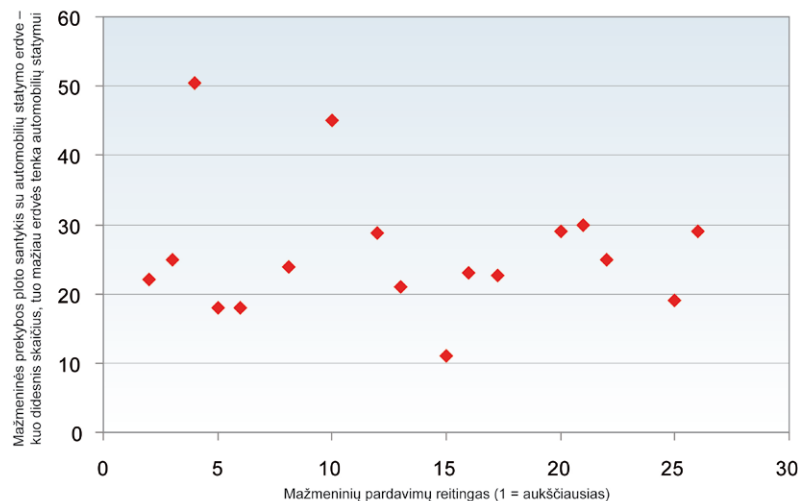
Faktas: automobilių stovėjimo valdymas apsaugo Europos istorinius miestus nuo stovinčių automobilių cunamio.

Senų miestų centrai svarbūs ne tik tuo, kad pritraukia turistus, bet yra ir vietinio tapatumo ir gyventojų pasididžiavimo pagrindas. Iš esmės nė vienas iš tankiai apgyvendintų senų Europos miestų nebuvo pastatytas planuojant didelį stovinčių automobilių kiekį. Be privažiavimo apribojimų, aiškus reguliavimas ir valdymas, kur statyti automobilį, kas gali statyti, kaip ilgai ir už kiek, yra esmė norint apsaugoti istorinius miestus nuo nenugalimos automobilių invazijos ir racionaliai išnaudoti ribotus turtus – aukštos kokybės viešą miesto erdvę.

Viso miesto atnaujinimo kontekste Barselonos didmiestis siekė sustiprinti komercines, ekonomines ir laisvalaikio veiklas miesto centre, įdiegiant kompleksinę viešų erdvių koncepciją. Automobilių statymas gatvėse buvo sumažintas iki 24 proc. ir padinta laisva nuo automobilių viešoji erdvė. Automobilių stovėjimo vietų sumažinimas neturėjo jokios įtakos turizmo veiklai, kuri laikotarpiu nuo 2003 iki 2007 m. išaugo (27 proc. išaugo apgyvendinimo poreikis, 13 proc. padidėjo turizmo ar laisvalaikio veiklos, tokios kaip apsilankymas restoranuose, kelionių agentūrose ir pan.).

Nuo XX a. paskutiniojo dešimtmečio vidurio Gento uždrausta statyti automobilius gatvėse ir viešosiose erdvėse istoriniame miesto centre, vietoj to sukurta 35 hektarų ploto pėsčiųjų zona. Nuo 1999 iki 2008 m., skirtingai nei anksčiau, nustojo mažėti miesto gyventojų, o investicijos vienam asmeniui buvo 20 proc. didesnės nei regiono vidurkis bei 25 proc. daugiau nei regiono vidurkis atsirado naujų įmonių. Ši ekonomikos sėkmė negali būti aiškinama vien tik gyvenimo kokybės gerėjimu, nulemtu automobilių stovėjimo vietų gatvėse pakeitimu į viešąsias erdves, tačiau šie pokyčiai turėjo įtakos pasiekiant ekonominės naudos.

Mažmeninės prekybos ploto, tenkančio ne gatvėje esančiai automobilių statymo erdvei, sąsaja su pardavimo rezultatais Didžiosios Britanijos miestų centruose



Šaltinis: City of Edinburgh, 2005

Faktas: automobilių stovėjimo valdymas nesužlugdys jūsų centrinių gatvių – jis parems vietinę ekonomiką.

Automobilių stovėjimas patraukliame mieste yra mažiau svarbus sėkmingai veikiančioms parduotuvėms, nei parduotuvių savininkai mano. Kur apsipirkti, žmonės pasirenka pagal parduotuvių kategoriją ir kokybę bei aplinkos atmosferą. Galimybė pastatyti automobilį turi reikšmės, bet tai nėra pagrindinis veiksnys. Tyrimas rodo, kad tarp esamų vietų pastatyti automobilį kiekio ir prekybos centro sėkmingumo NĖRA JOKIO ryšio.

Žmonės, kurie į parduotuves keliauja pėsti, dviračiu ar viešuoju transportu, apsilanko jose dažniau ir užsuka į daugiau parduotuvių nei tie, kurie atvažiuoja automobiliais.

Jei automobilių stovėjimas nėra reguliuojamas, automobiliais atvykę parduotuvių pirkėjai ir lankytojai sunkiai randa kuo artimesnę vietą šalia parduotuvės, kurioje nori apsilankyti. Kai nėra automobilių stovėjimo valdymo, vietos prie pat parduotuvių dažnai užima ilgam laikui automobilius pasistatę vairuotojai (ne retai tai patys parduotuvių savininkai!), vietoj to, kad jas paliktų klientams. Henley yra vienas iš daugelio Jungtinės Karalystės miestų, kuriame susiduriama su šia problema; „Ši teritorija būtų daug geriau išnaudota, jei automobilių stovėjimas būtų apribotas, tuomet šia vieta pasinaudotų daugiau žmonių“ – tai yra miesto centro valdytojo patarimas dėl automobilių stovėjimo jo vietinėje pagrindinėje gatvėje (Henley Standard, 2013).

Pėsčiųjų takų tarp automobilių stovėjimo garažų ir apsipirkimo vietų kokybė



Nuotraukos šaltinis: Harry Schiffer - Eltis

Faktas: Vairuotojams yra patrauklesnės tos automobilių stovėjimo aikštelės, nuo kurių pėsčiomis lengvai galima pasiekti svarbiausias vietas!

Itin didėjantis automobilių kiekis daugelyje ES miestų sudaro įspūdį, kad automobilių stovėjimo aikštelių niekada nebus gana. Žmonės norėtų statyti automobilius šalia parduotuvių. Kad būtų pasiekta pusiausvyra tarp automobilių stovėjimo vietų poreikio ir esamos erdvės apsipirkimo vietose, veiksmingas sprendimas yra tinkamas atstumas nuo stovėjimo aikštelių ėjimui pėsčiomis. Tyrimai rodo, kad patraukliai įrengtos trasos eiti nuo automobilių garažų iki miestų centruose esančių tikslinių vietų yra pakankamai priimtinos. Taigi, iškilęs iššūkis yra paveikti vairuotojų “suvokimo žemėlapi”, kurie beveik visada pervertina laiką ir atstumą, reikalingą nueiti nuo automobilio stovėjimo vietos iki tikslo vietos. Padeda žemėlapiai arba kelrodžiai.

Kopenhaga yra geras pavyzdys miesto, kuris šimtais sumažino automobilių stovėjimo vietų miesto centre ir tuo pačiu metu investavo į aukštos kokybės pėsčiųjų tinklą ir dviračių takus.

Sumanus įmonės riboto nekilnojamojo turto naudojimas



Nuotraukos šaltinis: FGM-AMOR

Faktas: automobilių stovėjimo valdymas neatgrasins įmonių investuoti į jūsų miestą!

Nuo XX a. paskutiniojo dešimtmečio Amsterdamo miesto centre buvo sumažinta automobilių stovėjimo vietų, ir čia yra vienos iš aukščiausių automobilių statymo gatvėje rinkliavų Europoje. Nepaisant to, anot didžiausių Europos įmonių generalinių vykdančiųjų vadovų, Amsterdamas, iki šiol yra viena geriausių vietų verslui (Cushman ir Wakefield, 2012).

Olandijos Ekonomikos reikalų ministerijos užsakytas tyrimas apie verslo klimatą 30 didžiausių Nyderlandų didmiesčių ir miestų parodė, jog nėra jokių patvirtinimų, kad kuri nors įmonė būtų persikėlusį kitur dėl vietų statyti automobiliams trūkumo (Ecorys, 2005).

Oksfordo miestas Anglijoje 1973 m. uždraudė įrenginėti automobilių stovėjimo aikšteles, statant naujus pastatus miesto centre. Ekonominė prasme jis vis dar išlieka labai sėkmingas miestas (Oksfordšyro apygardos Taryba, 2005).

Investicijos į dviračių stovėjimo vietas, kurioms naudojama erdvė anksčiau buvo užimta automobilių, tarnauja daug didesniai darbuotojų būriui, išnaudojant tą patį arba mažesnę plotą. Tai yra sumanus įmonės ribotos nekilnojamojo turto erdvės išnaudojimas.

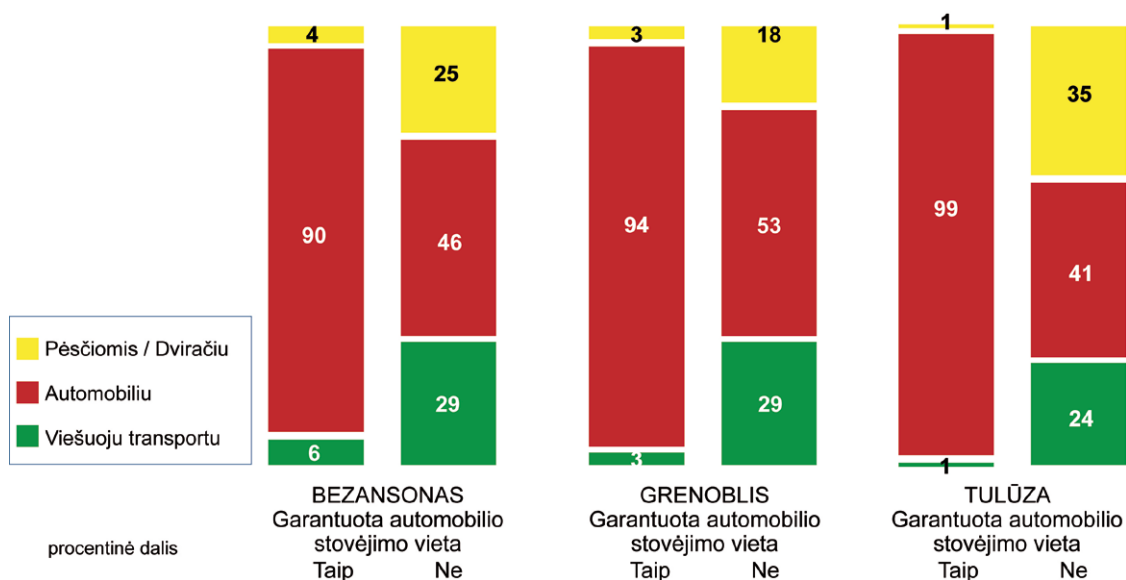
Taip pat žvilgtelkite į atliktą tyrimą "Notingemo darbo vietos rinkliava" elektroniniu adresu

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

Taip pat žvilgtelkite į atliktą tyrimą "Automobilių stovėjimo valdymo sistema Technikos universitete Grace" elektroniniu adresu http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf

Darykite įtaką kelionėms į darbą ir namo!

Darbuotojai su (be) garantuotomis(-tų) automobilių statymo vietomis(-tų) Prancūzijoje



Šaltinis: Citadins face à l'automobilité - lyginamoji vietinių bendruomenių analizė Bezansone, Grenobleje, Tulūzoje, Berne, Ženevoje ir Lozanoje, 1998.

Faktas: garantuotos vietos statyti automobilį šalia darbovietės turi reikšmingos įtakos naudojamų transporto priemonių pasirinkimui.

Kai kelionės pradžios vietoje – dažniausiai namuose – sprendžiama, kokią transporto priemonę pasirinkti, lemiantis sprendimo veiksnys yra galimybės pasistatyti automobilį kelionės tikslo vietoje tikimybė. Pavyzdžiui, garantuota vieta automobiliui šalia darbovietės yra esminis veiksnys darbuotojams nuspręsti iš namų į darbą važiuoti savo automobiliu. Tyrimai įvairiuose Prancūzijos ir Šveicarijos miestuose rodo, kad šalia darbovietės garantuotą vietą automobiliui turintys darbuotojai kelionei į darbą naudoja savo automobilį daug dažniau nei tie, kurie tokios vietos neturi, ar tokia vieta yra ribotai prieinama.

Laisvo automobilių stovėjimo ribojimas arba galimybė tik mokamai palikti automobilį, arba bet koks kitoks automobilių stovėjimo vietų valdymas paskatins reikšmingas automobilių naudotojų keliavimo elgesio permainas.

Stovintys automobiliai taip pat sukelia riziką!



Nuotraukos šaltinis: Robert Pressl

Faktas: automobilių stovėjimo valdymas prisideda prie saugumo keliuose!

Dėl savo žemesnio ūgio vaikai labai rizikuoja pakliūti į eismo įvykius sankryžose arba pėsčiųjų perėjose, kur automobiliai sustatomi per arti vieni kitų – gyvenamosiose zonose su abejose gatvės pusėse tankiai sustatytais automobiliais rizika išlieka net automobiliui važiuojant lėtai. Automobilių stovėjimo valdymas, ypač su tuo susijusių reglamentų ir įstatymų vykdymas, labai prisideda prie saugumo keliuose, nes užtikrina gerą matomumą pėstiesiems perėjose ir visiems eismo dalyviams sankryžose. Tankiai apgyvendintuose senesniuose miestų rajonuose, kur gatvės perpildytos stovinčiais automobiliais, net gaisrininkų brigados pasisako už tinkamą priverstinį reguliavimą, kad būtų užtikrinta prieiga, kai kyla gaisras.

Automobilių stovėjimo taisyklių pažeidimas nėra nereikšmingas nusižengimas!



Nuotraukos šaltinis: Foto Wolf

Faktas: automobilių stovėjimo taisyklių pažeidimų kontrolė yra būtina – tai nėra kabinėjimasis prie automobilių vairuotojų.

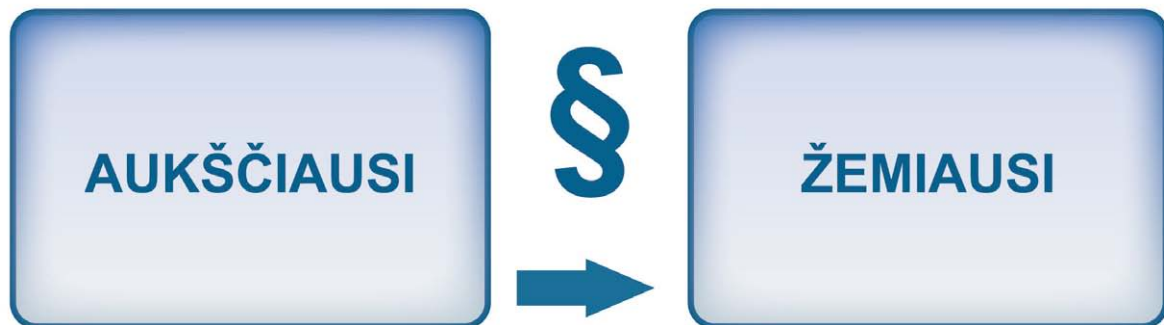
Viešosios tvarkos kontrolė samdant darbuotojus (taip sukuriamos naujos darbo vietos) arba naudojant kameras yra svarbi, norint išvengti neapdairiai ir pavojingai pastatomų automobilių bei paprasčiausiai užtikrinti, kad automobilių stovėjimo valdymas veiktų. Iš to laimi ir kiti transporto naudotojai – pagalbos tarnybų arba krovinių pristatymo transportas, taip pat dviratininkai arba judėjimo negalią turintys žmonės – neįgaliųjų vežimėliuose ar su vaikštyne, arba motinos su kūdikiais vežimėliuose. Priverstinė kontrolė, kad visuomenė būtų apsaugota nuo automobilių statymo taisyklių pažeidinėjimo, yra labai priimtina. Fizinį kliūčių įrengimas gatvėse (tokių kaip stulpeliai), kad būtų išvengta automobilių statymo pažeidimų, nėra pats tinkamiausias sprendimas nes tai užima viešąją erdvę. Jei nėra kliūčių, vietinėje judumo kultūroje tai gali būti suprasta kaip “galima statyti automobilį visur, kur nėra kliūčių”.

Automobilių stovėjimo kontrolė būtina užtikrinti, kad automobilių naudotojai laikytųsi savivaldybių nustatytų automobilių stovėjimo taisyklių. Seniau buvo manoma, jog šį darbą turi atlikti policija, tačiau patirtis rodo, kad geresnių rezultatų dažnai pasiekama, kontolės darbą perduodant privačioms kompanijoms, nesvarbu, ar tai atlieka gatvėse patruliuojantys prižiūrėtojai, ar įgyvendinama labiau techninėmis priemonėmis – automobiliais skenuojant ir atpažįstant valstybinius numerius.

AUKŠČIAUSI, O NE ŽEMIAUSI AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMO STANDARTAI NAUJUOSE PASTATUOSE!

14

Automobilių stovėjimo standartai



Faktas: automobilių stovėjimo standartai gali turėti teigiamos įtakos gyvenamųjų namų statybai ir kitiems nekilnojamojo turto projektams.

Labai dažnai požeminės automobilio stovėjimo vietos ar garažo statybos kaštai gali siekti nuo 20 000 iki 40 000 eurų. Daugelyje miesto rekonstrukcijos projektų automobilių stovėjimui tenka svarbus vaidmuo, ypač žiūrint iš projekto finansinio įgyvendinamumo taško. Automobilių stovėjimo reikalavimai – taip pat žinomi, kaip automobilių stovėjimo standartai arba normos – yra svarbiausias nekilnojamojo turto klausimas ir pagrindinis dalykas, siekiant išsaugoti sąsają tarp miesto rekonstrukcijos ir darnaus judumo. Aukščiausi automobilių stovėjimo standartai turėtų pakeisti žemiausius standartus, ypač vietovėse, kur yra taikoma efektyvi automobilių statymo gatvėse kontrolė.

Automobilių stovėjimo standartai gali būti susieti su atitinkamos vietovės pasiekiamumu bent jau viešuoju transportu. Jei yra gerai išvystytas viešasis transportas, tai automobiliu naudojasis mažesnis žmonių skaičius. Galima atsisakyti žemiausių automobilių stovėjimo reikalavimų ir tam, kad būtų skatinamas darnus augimas, kaip neseniai nutiko San Paulo mieste (ITDP, 2014) arba kaip jau tam tikrą laiką vyksta Amsterdame, Ciuriche, kai kuriose Paryžiaus dalyse arba didžiojoje Jungtinės Karalystės dalyje.

Tarifai priklauso nuo politikos ir tikslų



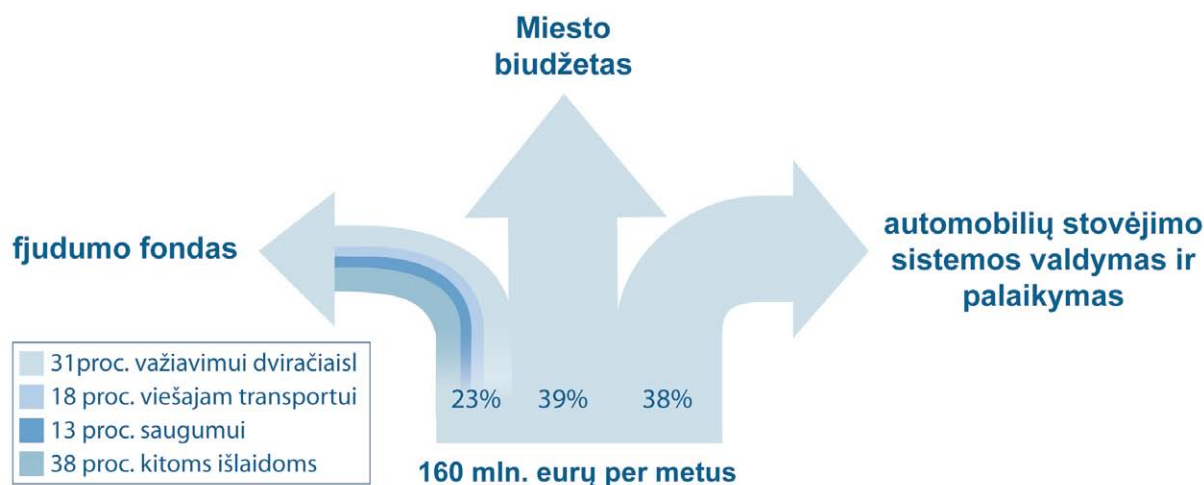
Nuotraukos šaltinis: ©iStock.com/faberfoto_it

Faktas: tinkami tarifai, kainos ir atitinkamos baudos yra automobilių stovėjimo valdymo sėkmės pagrindas.

Daugelyje vietovių pagrindinė automobilių stovėjimo politikos dalimi dažniausiai buvo ilgalaikės investicijos į automobilių garažus – ar jie būtų privatūs, ar vieši. Teoriškai rinkliavų tarifai turėtų būti gerai suderinti – ir už statymą garaže, ir gatvėje. Tačiau santykis tarp mokesčio už automobilio statymą gatvėje ir ne gatvėje skirtinguose miestuose nėra vienodas. Kai kuriuose miestuose taikomi aukštesni mokesčiai už stovėjimą gatvėje, o kituose yra aukštesnės kainos statant automobilį ne gatvėje. Bendrai kalbant, didesni mokesčiai už automobilių stovėjimą gatvėje, palyginti su mokesčiais ne gatvėje, gali sutrumpinti laiką, skirtą automobilio vietos ieškojimui, ir garažus padaryti konkurencingesnius. Tai yra svarbi strategija, kai deramasi su privačiais investuotojais dėl garažų statybos.

Taip pat žvilgtelkite į “Laiko sutaupymas ieškant automobilio statymo vietos”.

Automobilių stovėjimo rinkliavų panaudojimas Amsterdame



Šaltinis: Amsterdamo judumo fondas, 2014

Faktas: automobilių stovėjimo valdymas gali padidinti savivaldybės pajamas, kurios galėtų būti panaudotos skatinti darnų judumą!

Didelė dalis miestų biudžetų labai dažnai priklauso nuo nacionalinių vyriausybių biudžetų. Pastaraisiais metais šie biudžetai buvo mažinami beveik visur. Daugelyje miestų nuosavybės mokesčiai yra pagrindinis vietinių pajamų šaltinis. Išskyrus labai nedaugelį miestų, visoje Europoje nukrito nekilnojamojo turto vertė, o tai sumažino ir vietines pajamas. Automobilių stovėjimo valdymas arba, dar geriau, „PUSH&PULL“ požiūris, gali pasitarnauti didinant savivaldybių pajamas, bet nedidinant (arba net sumažinant) fiskalinio spaudimo gyventojams ir tuo pačiu metu pagerinant naudojimosi automobiliu alternatyvų kokybę. Šios pajamos turėtų būti (bent jau iš dalies) skirtos darnaus judumo priemonėms finansuoti.

Pavyzdžiui, Amsterdame 2012 m. bendrosios pajamos iš mokamo automobilių stovėjimo buvo apytiksliai 160 milijonų eurų. Apie 38 proc. šių pinigų buvo išleista automobilių stovėjimo sistemos valdymui ir palaikymui, 39 proc. atiteko bendram miesto biudžetui, o 23 proc. buvo išleisti judumo priemonėms finansuoti (31 proc. – važiavimui dviračiais, 18 proc. – viešajam transportui, 13 proc. – saugumo pagerinimams, ir t. t.). Tai sudaro Amsterdamo mobilumo fondą. Kiti miestai, kaip Gentas, Barselona arba Notingemas (su „Automobilio stovėjimo darbovietėje rinkliava“), laikosi panašaus požiūrio.

Daugiau informacijos apie „PUSH&PULL“ projektą galima rasti adresu www.push-pull-parking.eu



Bendrai finansuojama Europos Sąjungos
programos „Pajangi energetika Europai“
lėšomis

Už šio leidinio turinį atsako tik jo autoriai. Jo turinys nebūtinai atspindi Europos Sąjungos nuomonę. Nei Mažųjų ir vidutinių įmonių reikalų vykdomoji įstaiga (EASME), nei Europos Komisija nėra atsakingos už jame teikiamos informacijos panaudojimą.