



P **PUSH & PULL**



16

**Dobrih razlogov
za upravljanje parkiranja**

PUSH&PULL - „Upravljanje parkiranja in povezane spodbude za energetske učinkovit mestni promet“

Glavni cilji projekta **PUSH&PULL**:

- Energetsko varčevanje s spreminjanjem potovalnih navad v bolj trajnostne.
- Pomoč lokalnim gospodarstvom s spodbujanjem racionalnejšega upravljanja parkiranja ter pomoč mestom pri varčevanju z zmanjševanjem potrebe po gradnji dodatnih parkirnih zmogljivosti.
- Izobraževanje zainteresiranih mest, ki želijo uvesti takšno upravljanje parkiranja in oblikovanje političnih argumentov za njihovo podporo.

V okviru projekta se bo uvedlo upravljanje parkiranja in mobilnosti v sedmih mestih in na eni univerzi. Izvajalci bodo oblikovali navzkrižni sistem financiranja, pri katerem se bodo prihodki, pridobljeni s parkirninami, uporabljali za financiranje ukrepov trajnostne mobilnosti.

Ta publikacija je nastala z zbiranjem informacij iz raziskav in poročil projektov, ki so jih zbrali projektni partnerji s sodelavci. Originalna besedila so bila nato preoblikovana in dopolnjena. Prosim vas, da se pri uporabi te brošure vedno sklicujete na spletno stran push-pull-parking.eu.

Brošuro so zasnovali in napisali partnerji iz konzorcija **PUSH&PULL** Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch in Marta Carvalho.

Kontaktne podatke:

Robert PRESSL

E-pošta: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Izdaja: januar 2015



Ker so osebni avtomobili povprečno v uporabi le uro na dan, ni težko razumeti, zakaj moramo mirujočemu prometu posvetiti posebno pozornost. Gradnja velikih parkirišč na ciljnih potovanjih je draga in pogosto okoljsko problematična, zato je pametneje, da se parkiranja lotimo učinkoviteje – z njegovim upravljanjem. Pri načrtovanju in urejanju prostora je malo področij, ki bi lahko imela toliko pozitivnih učinkov na kakovost bivanja, spremembe vedenja in potovalnih navad, kot jih prinaša prav upravljanje parkiranja.

Toda javne razprave o parkiranju so redko racionalne. Mnogo pogostejše gre pri njih za čustvene sodbe meščanov in novinarjev, ki odločevalcem preprečujejo izvajanje racionalne in trajnostne mestne prometne politike.

Ta brošura vključuje informacije, potrebne za oblikovanje trdnih političnih argumentov za pomoč pri reševanju parkirnih težav in v podporo trajnostnemu prometu. Njen cilj je podpreti stališča politikov, odločevalcev in deležnikov, recimo novinarjev, pri sprejemanju in komuniciranju na prvi pogled nepriljubljenih odločitev glede upravljanja parkiranja na ulicah in parkiriščih, ki pa so dejansko racionalne in trajnostne.

Argumenti so predstavljeni v obliki dejstev in števil, s slikami oziroma diagrami in kratkimi razumljivimi opisi. Za kompleksnejša vprašanja so navedene povezave do podrobnejših opisov. Namen projekta **PUSH&PULL** je izboljšanje mobilnosti v evropskih mestih s kombiniranjem upravljanja parkiranja in ukrepov upravljanja mobilnosti. Uvedba plačljivega parkiranja, zvišanje parkirnin, zmanjšanje števila razpoložljivih parkirnih mest in izvajanje podobnih ukrepov bodo voznike avtomobilov »prisilili« (push) k uporabi bolj trajnostnih potovalnih načinov. Hkrati bo mogoče prihodke od parkirnin uporabiti za izboljšanje in promocijo alternativ ter tako uporabnike »pritegniti« (pull) k uporabi javnega potniškega prevoza (JPP), hoji, kolesarjenju in uporabi drugih trajnostnih potovalnih načinov.

Gre za inovativen pristop, ki ga uporablja že več evropskih mest in ki bi bil lahko enostavno prenosljiv tudi na druga mesta. V času gospodarske krize je za mesta zlasti zanimiva možnost, da s takšnim sistemom navzkrižnega financiranja omogočajo investicije v spodbujanje trajnostnih potovalnih načinov.

Robert Pressl,
koordinator projekta **PUSH&PULL**

Primerjava ukrepov »push«

Upravljanje parkiranja



- Dobro sprejeto
- Hitra izvedba
- Nizka investicija

Plačilo za uporabo cest /
mestna cestnina



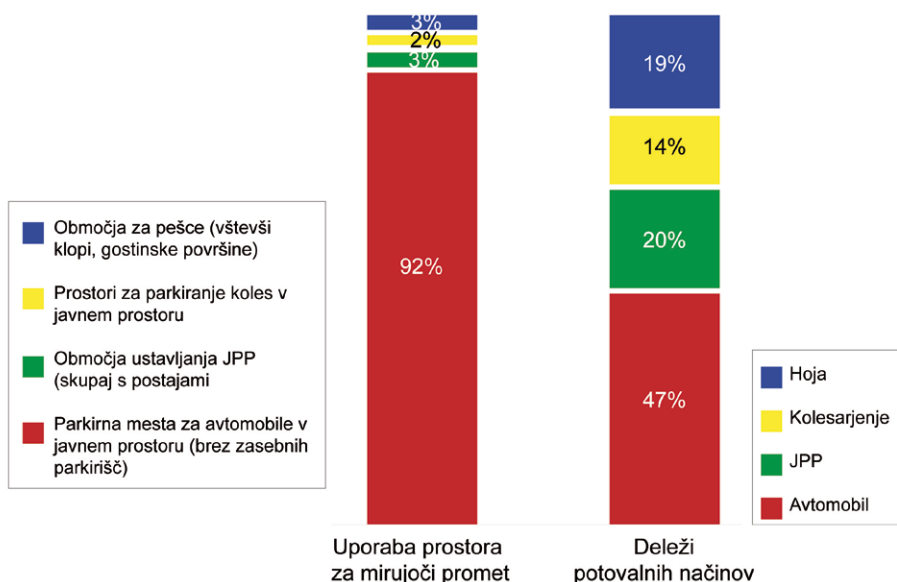
- Politično kontroveržno
- Srednje hitra izvedba
- Visoka investicija

Dejstvo: upravljanje parkiranja je ključ do upravljanja mobilnosti.

Skoraj vsaka vožnja z avtomobilom se konča na parkirnem mestu. Zato je upravljanje parkiranja hkrati tudi upravljanje privlačnosti uporabe avtomobila in upravljanje prometnih zastojev. V primerjavi z drugimi prometnimi usmeritvami, katerih namen je upravljanje uporabe avtomobila, ima upravljanje parkiranja dve očitni prednosti:

- upravljanje parkiranja običajno ne zahteva velikih investicij, kot so nove ceste ali dodatna ponudba JPP, zato ga je mogoče udejanjiti v razmeroma kratkem času;
- ena od oblik upravljanja parkiranja že obstaja v skoraj vseh evropskih mestih, zato je upravljanje parkiranja za javnost mnogo bolj sprejemljivo, kot bi bili novi načini upravljanja uporabe avtomobila, denimo sistem mestnih cestnin.

Uporaba prostora za mirujoči promet in delež potovalnih načinov v Gradcu v Avstriji



Vir: FGM, 2011, in mesto Gradec, 2013.

Dejstvo: javni prostor je dragocen, zato je treba parkiranje na njem zaračunavati.

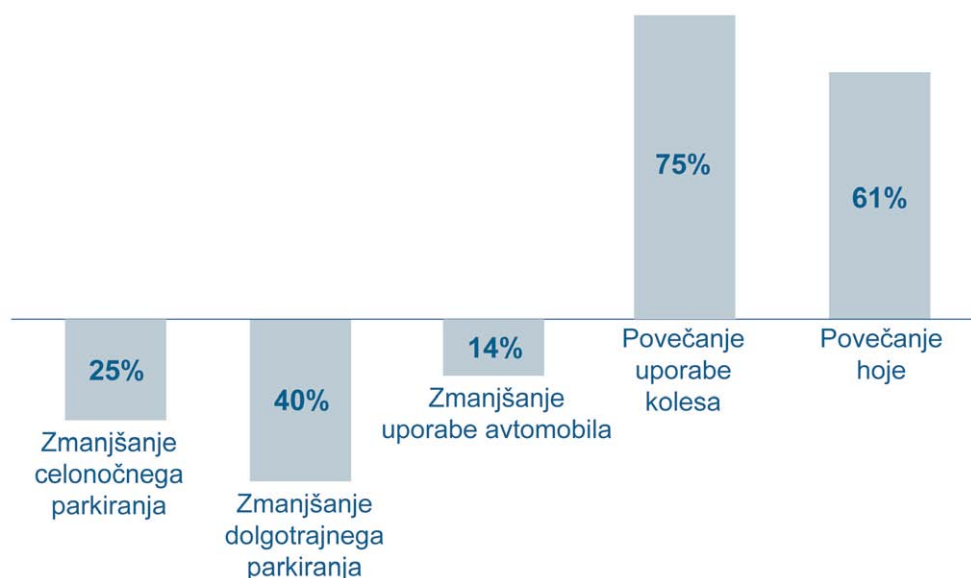
Vsako parkirno mesto zavzame od 15 do 30 m², povprečni voznik pa jih vsak dan zamenja od dve do pet. V gosto poseljenih evropskih mestih se je začelo vse več meščanov spraševati, ali je namenjanje že tako omejenega javnega prostora parkiranju pametna odločitev in ali je spodbujanje gradnje parkirnih mest ob novih gradnjah sploh smiselno (Kodransky in Hermann, ITDP, 2011).

Javni prostor ima na območjih goste pozidave z družbenega, ekonomskega in okoljskega vidika višjo vrednost, če se uporablja za kaj drugega kot za brezplačno parkiranje avtomobilov. Kot druge redke skupne dobrine bi bilo treba tudi javni prostor upravljati glede na njegovo vrednost. Raziskave so recimo pokazale, da ima lahko zagotavljanje zelenih površin na vrednost nepremičnine v mestu večji pozitiven učinek od zagotavljanja parkirnih mest. Na splošno brezplačnemu parkiranju v mestnih središčih torej ne bi smeli namenjati javnega prostora.

Raziskava uporabe javnega prostora za parkiranje v Gradcu v Avstriji je pokazala, da se 92 % javnega prostora uporablja za parkiranje avtomobilov (to ne vključuje zasebnih parkirnih mest in garaž). Le 2 % sta namenjena parkiranju koles, 3 % zasedajo območja, ki bi jih lahko označili za območja za pešce (vštevši klopi, gostinske površine itd.), 3 % pa so namenjeni JPP (skupaj s postajami). Raziskava kaže, kakšno neverjetno prednost pri uporabi javnega prostora imajo avtomobili glede na njihov bistveno manjši delež v mestnem prometu.

Gl. tudi: študija primera »Zgodovinski kompromis – omejitev števila parkirnih mest v Zürichu v Švici« (The Historical Compromise – The parking supply cap in Zurich, Switzerland) – http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07_push_measures_supplycapzurich.pdf

Rezultati načrtnega upravljanja parkiranja v Münchnu



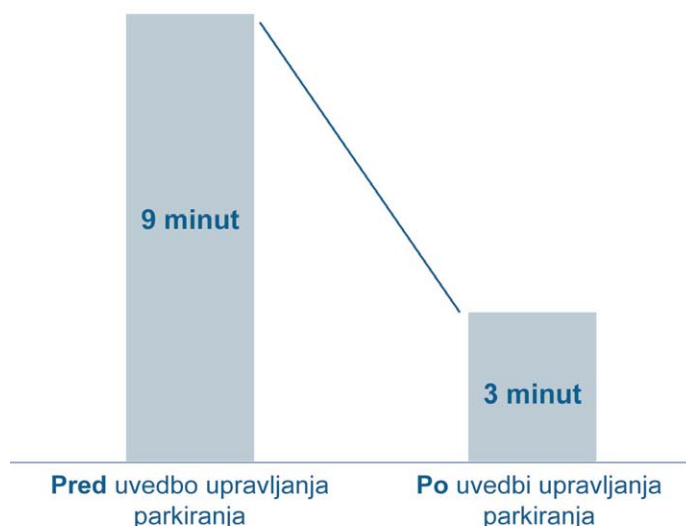
Vir: Kodransky in Hermann, ITDP, 2011.

Dejstvo: upravljanje parkiranja prispeva k ustreznejši izbiri potovalnih načinov in s tem k boljši kakovosti bivanja.

Zaradi čezmerne ponudbe parkirnih mest nastaja še več prometnih zastojev, poleg tega je ovirana dostopnost za vse – pešce, kolesarje, uporabnike JPP in voznike avtomobilov. Kljub dolgoletnemu povečevanju ponudbe parkirnih mest v mestih je promet vse gostejši. To jasno kaže potrebo po upravljanju parkiranja. Učinkovite strategije upravljanja parkiranja so pameten način za spopad z omejeno dostopnostjo in pičlim javnim prostorom.

Na začetku 90. let prejšnjega stoletja so se začeli v Münchnu posvečati upravljanju parkiranja z namenom omejevanja rabe avtomobila v mestnem središču. Glavni krivci za slabšo kakovost bivanja naj bi bili takrat prometni zastoji in možnost dolgotrajnega parkiranja. Izvedli so več ukrepov. Med drugim sta bili dve stanovanjski četrti izbrani, da omejita promet, ki ga povzroča iskanje praznega parkirnega mesta. Po natančni določitvi prave kombinacije med razmerjem parkirnih mest za stanovalce in tistih za obiskovalce so začeli izvajati načrtno upravljanje parkiranja. Rezultati po enem letu so bili osupljivi: 25 % manj celonočnega parkiranja, 40 % manj dolgotrajnega parkiranja ter skoraj odpravljen promet zaradi iskanja parkirnega mesta in parkiranja na nedovoljenih mestih. Leta 2008, po skoraj desetletju načrtnega upravljanja parkiranja, je bila raba avtomobila v središču mesta nižja za 14 %, uporaba kolesa se je povečala za 75 %, hoja pa za 61 % (Kodransky in Hermann, ITDP, 2011).

Povprečni čas iskanja parkirnega mesta Dunaj, okrožja 6–9



Vir: COST 342, 2005.

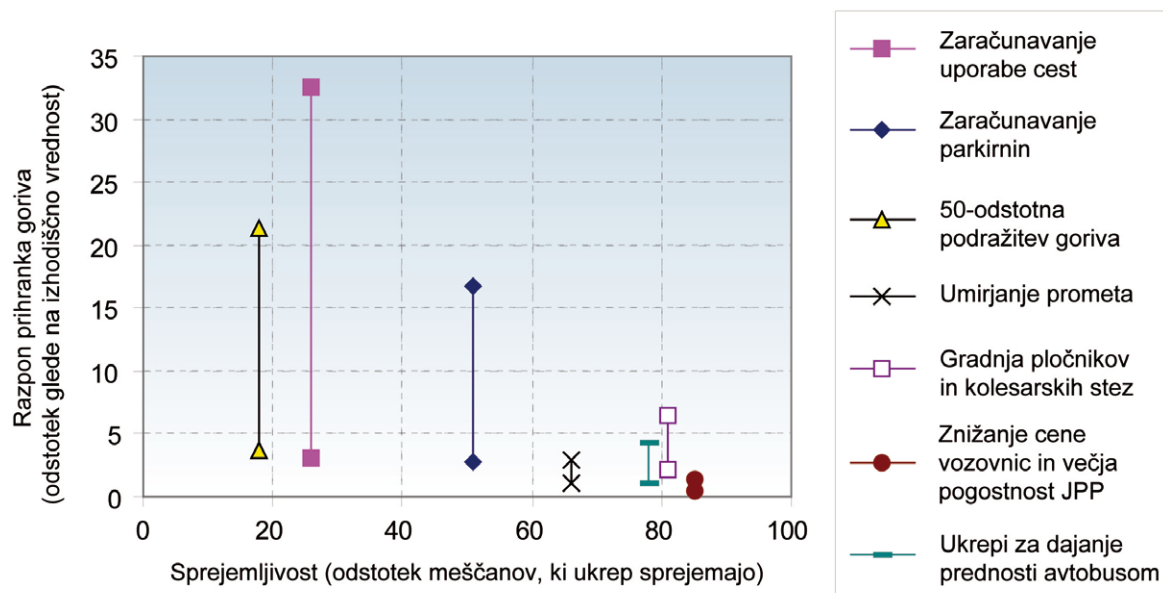
Dejstvo: upravljanje parkiranja pomeni manj prometa zaradi iskanja parkirnega mesta.

Promet zaradi iskanja parkirnega mesta ne pomeni le dodatnih stroškov za voznike (poraba časa in goriva), temveč ima tudi širše negativne učinke, kot so dodatno onesnaženje, hrup in nesreče. Kodransky in Hermann, ITDP, 2011, menita, da do 50 % prometnih zastojev v mestih povzročijo vozniki, ki vozijo naokrog in iščejo poceni ali le prosto parkirno mesto. Podatki kažejo, da je mogoče z učinkovitim upravljanjem parkiranja, ki vključuje ekonomske mehanizme za uravnavanje parkirnin, bistveno zmanjšati promet zaradi iskanja parkirnega mesta.

Ocena učinkov uvedbe aktivnega upravljanja parkiranja v dunajskih okrožjih 6–9 je pokazala zmanjšanje prometa zaradi iskanja parkirnega mesta z 10 milijonov prevoženih kilometrov na 3,3 milijona kilometrov na leto, tj. za dve tretjini. Iskanje parkirnih mest pred uvedbo upravljanja parkiranja je pomenilo 25 % vsega prometa, zdaj pa pomeni le še 10 %. V istih okrožjih je bilo ugotovljeno, da se je povprečni čas iskanja parkirnega mesta po uvedbi upravljanja parkiranja zmanjšal s približno 9 na le 3 minute (COST 342, 2005).

Gl. tudi argument 15 »Rezultat pravega ravnovesja je uspeh«.

Varčevanje z gorivom in javna sprejemljivost ukrepov



Vir: EU-projekt: PORTAL 2003.

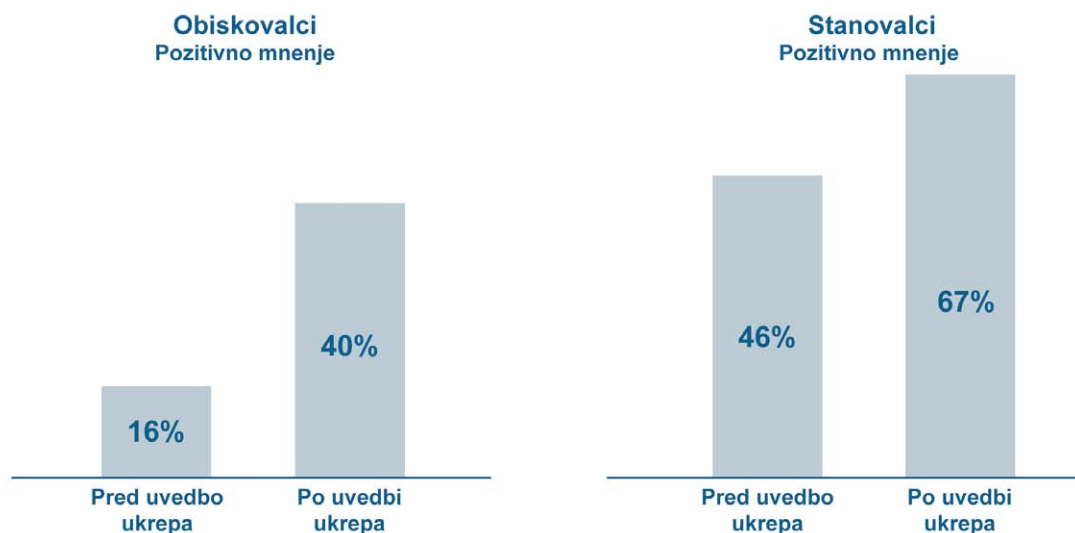
Dejstvo: razmerje med učinkom in javno sprejemljivostjo je pri upravljanju parkiranja zelo uravnoteženo.

Če primerjamo različne ukrepe za zmanjševanje energetske porabe v prometu in varčevanje goriva, je razmerje med učinkom in javno sprejemljivostjo najbolj uravnoteženo pri plačljivem parkiranju, ključnem elementu upravljanja parkiranja.

Čeprav je denimo učinek podvojitve cen goriva ali zaračunavanja uporabe cest oziroma mestne cestnine večji, je sprejemljivost teh ukrepov med meščani in deležniki slaba. Nižje cene vozovnic oziroma brezplačne vozovnice za JPP so seveda zelo sprejemljive, njihov učinek na varčevanje z energijo oziroma zmanjšanje uporabe avtomobila pa je zelo majhen, saj je njihova glavna posledica ta, da na sredstva JPP preusmerijo kolesarje in pešce.

V primerjavi s takšnimi ukrepi je zaračunavanje parkirnine zelo učinkovito in dokaj sprejemljivo. Druga raziskava učinkovitosti tovrstnih ukrepov je pokazala, da se je uporaba avtomobila ob podvojitvi parkirnin zmanjšala za 20 %, s podobnim povečanjem pogostosti JPP pa se je raba avtomobila zmanjšala za le 1 do 2 % (Kodransky in Hermann, ITDP, 2011).

Javno sprejemanje upravljanja parkiranja na Dunaju, okrožja 6–9



Vir: COST 342, 2005.

Dejstvo: ljudje uvedbi upravljanja parkiranja navadno nasprotujejo, toda ko se začnejo zavedati učinkov, se začetno nasprotovanje spremeni v podporo.

Kakovost bivanja v mestih se po zaslugi upravljanja parkiranja izboljša in četudi se morda meščani v fazi načrtovanja pritožujejo, jim bo sistem, ko bo uveden, všeč. Mesta, kot so Amsterdam, København, München, London, Antwerpen, Zürich, Strasbourg, Barcelona idr., imajo z izvajanjem upravljanja parkiranja dolgoletne izkušnje, takšna politika pa je v korist tudi njihovim meščanom.

»Učinki novih politik upravljanja parkiranja so navdušujoči: oživiljena in cvetoča mestna središča, bistveno zmanjšanje števila voženj z avtomobili, zmanjšanje onesnaženosti zraka, splošno izboljšanje kakovosti bivanja.« (Kodrinsky in Hermann, ITDP, 2011) Ta citat ameriških raziskovalcev, ki proučujejo evropski pristop k upravljanju parkiranja, je odličen povzetek možnosti, ki jih ima upravljanje parkiranja za ustvarjanje boljših mest.

Raziskava učinkov upravljanja parkiranja na Dunaju kaže razlike v stališčih pred začetkom izvajanja upravljanja parkiranja in po njem. Na kratko: ukrepi so bili po uvedbi sprejeti bistveno bolje kot pred njo. Delež obiskovalcev z negativnimi stališči se je z 68 % zmanjšal na 54 %, delež obiskovalcev s pozitivnim mnenjem pa se je s 16 % zvišal na 40 %. Delež stanovalcev s pozitivnim mnenjem se je po uvedbi ukrepov zvišal s 46 % na 67 %, delež stanovalcev z negativnim mnenjem pa se je s 34 % znižal na 30 % (COST 342, 2005).

Kakšno mesto si želite?



Fotografiji: Mesto Gent.

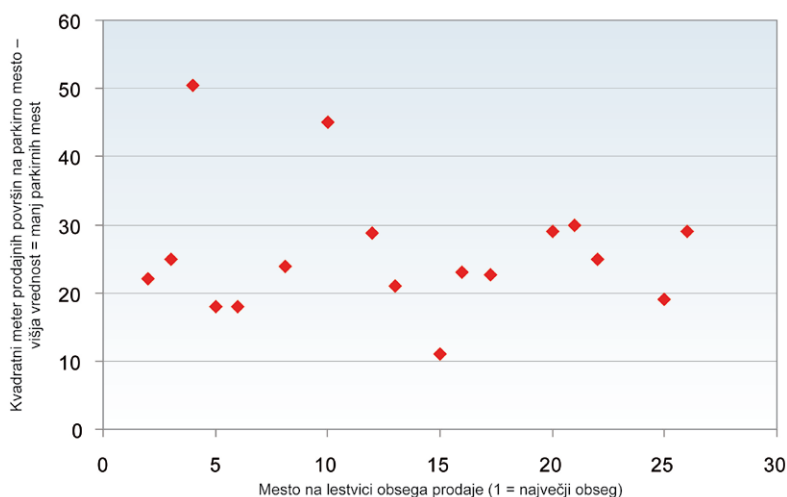
Dejstvo: upravljanje parkiranja stara evropska mesta varuje pred navalom parkiranih avtomobilov.

Stara mestna jedra niso pomembna le zato, ker privabljajo turiste, temveč so ključna za lokalno identiteto in ponos meščanov. Tako rekoč nobeno od gosto pozidanih starih evropskih mest ni bilo zgrajeno tako, da bi lahko sprejelo veliko število parkiranih avtomobilov. Za zaščito starih mestnih središč pred navalom avtomobilov in racionalno uporabo kakovostnega urbanega javnega prostora, ki je redka dobrina, so poleg omejitev dostopnosti nujni tudi upravljanje parkiranja in nedvoumni predpisi, ki določajo, kje je mogoče parkirati, kdo lahko parkira, kako dolgo in za kolikšno ceno.

Glede na splošni okvir prenove mesta si je Barcelona prizadevala okrepiti trgovske, gospodarske in razvedrilne dejavnosti v središču z uvedbo integriranega koncepta javnega prostora. Na račun zmanjšanja uličnega parkiranja na 24 % so se povečale javne površine. Zmanjšanje števila razpoložljivih parkirnih mest ni vplivalo na turistično dejavnost, ki se je v letih 2003–2007 okrepila (27-odstotno zvišanje povpraševanja po nastanitvenih zmogljivostih, 13-odstotno povečanje turistične dejavnosti oziroma dejavnosti v prostem času, kot je obisk restavracij, potovalnih agencij itd.).

Sredi 90. let prejšnjega stoletja je flamsko mesto Gent z ulic in javnih površin v starem mestnem središču »pregnalo« parkirane avtomobile in uredilo območje za pešce v velikosti 35 hektarov. Med letoma 1999 in 2008 se je upadanje števila prebivalcev spremenilo v rast, investicije na prebivalca so bile za 20 %, število ustanovljenih novih podjetij pa za 25 % nad regionalnim povprečjem. Teh gospodarskih uspehov seveda ni mogoče pripisati le boljši kakovosti bivanja, ki je posledica pretvorbe uličnih parkirnih mest v javne površine, toda posledica teh sprememb so bile delno tudi ekonomske koristi.

Povezava med obsegom prodaje in obsegom prodajnih površin na eno parkirno mesto, mestna središča v Veliki Britaniji



Vir: Mesto Edinburgh, 2005

Dejstvo: upravljanje parkiranja ne bo uničilo mestnega središča, temveč bo okrepilo lokalno gospodarstvo.

Za uspeh trgovin je parkiranje v središču mesta manj pomembno, kot menijo prodajalci. Ljudje se odločajo, kje bodo nakupovali, na podlagi ponudbe in kakovosti trgovin ter na podlagi lokalnega vzdušja. Parkiranje ima pri tem vlogo, ni pa glavni dejavnik. Raziskave kažejo, da med razpoložljivostjo parkirnih mest, in uspešnostjo nakupovalnega centra ni povezave.

Tisti, ki do trgovine pridejo peš, z JPP ali do tja prikolesarijo, prihajajo pogosteje in obiščejo več trgovin kot tisti, ki pridejo z avtom.

Če parkiranje ni urejeno, kupci in obiskovalci dostikrat le s težavo najdejo prosto parkirno mesto v bližini lokacije, kamor so namenjeni. Kjer ni upravljanja parkiranja, parkirna mesta pred prodajalnami pogosto zasedajo dolgotrajno parkirani avtomobili (neredko kar vozila prodajalcev), namesto da bi bila na voljo strankam. Eden številnih britanskih krajev s to težavo je tudi Henley: »Parkirni prostor bi bil mnogo bolje izrabljen, če bi bilo parkiranje na njem omejeno, saj bi bil dostopen veliko več uporabnikom,« meni direktor mestne uprave za nekatere parkirne prostore na glavni mestni ulici (Henley Standard, 2013).

Kakovostne površine za pešce med parkirnimi hišami in nakupovalnimi območji



Fotografija: Harry Schiffer – Eltis.

Dejstvo: sprejemljiva so uporabniku prijazna parkirišča, s katerih se je mogoče sprehoditi do ključnih lokacij.

Ob vse večjem številu avtomobilov v številnih mestih Evropske unije se poraja občutek, da parkirnih mest ni nikoli dovolj. Poleg tega bi ljudje najraje parkirali neposredno pred trgovinami. Ključ do pravega ravnovesja med potrebo po parkiranju in razpoložljivimi parkirnimi mesti v nakupovalnih območjih je razumna oddaljenost od parkirišča. Raziskave kažejo, da ljudje dobro načrtovane poti za pešce od parkirnih hiš do ciljev v mestnem središču dobro sprejemajo. Izziv je torej v tem, kako spremeniti miselnost voznikov, ki razdaljo med lokacijo parkiranja in končnim ciljem ter čas, potreben, da jo prehodijo, skoraj vedno precenijo. V pomoč so lahko zemljevidi in kažipoti.

Dober primer mesta, ki je v strogem središču odpravilo več sto parkirnih mest, hkrati pa investiralo v kakovostna povezana območja za pešce in v kolesarske steze, je Köbenhavn.

Pametna uporaba omejenega zemljišča podjetja



Fotografija: FGM-AMOR.

Dejstvo: podjetja zaradi upravljanja parkiranja ne bodo prenehala investirati v mesto.

Amsterdam že od 90. let prejšnjega stoletja zmanjšuje število parkirnih mest v mestnem središču, parkirnine za ulično parkiranje pa so med najvišjimi v Evropi. Kljub temu je mesto po besedah generalnih direktorjev največjih evropskih podjetij še vedno ena najboljših poslovnih lokacij (Cushman in Wakefield, 2012).

Raziskava poslovne klime v 30 največjih mestih na Nizozemskem, ki jo je naročilo nizozemsko ministrstvo za gospodarstvo, ni odkrila podjetja, ki bi se iz mesta odselilo zaradi pomanjkanja parkirnih mest (Ecorys, 2005).

V Oxfordu so gradnjo parkirnih mest ob novih gradnjah v mestnem središču prepovedali že leta 1973. V gospodarskem smislu je mesto še vedno zelo uspešno (Oxfordshirski deželni svet, 2005).

Investicije v parkirna mesta za kolesa na površinah, ki so jih prej zasedali avtomobili, služijo večjemu številu zaposlenih, pri čemer parkirna mesta za kolesa zavzamejo enako ali manj prostora. To je primer pametne uporabe omejenega zemljišča podjetja.

Gl. tudi študijo primera »Nottinghamski davek na službena parkirna mesta«:

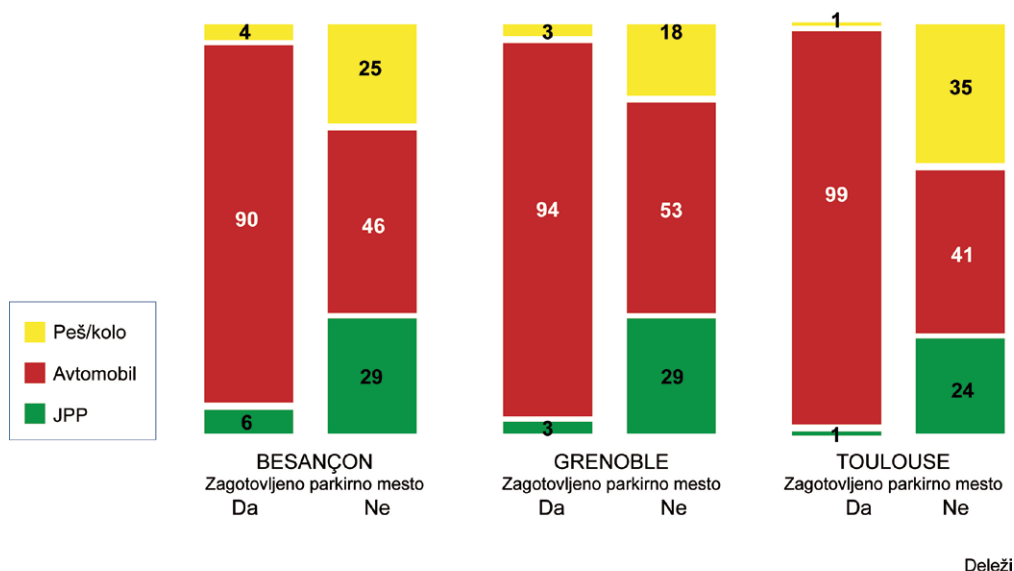
http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf.

Gl. tudi študijo primera »Sistem upravljanja parkiranja na tehnični univerzi v Gradcu«:

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

Spremenite vedenje dnevnih migrantov

Potovalne navade zaposlenih v Franciji z zagotovljenim parkirnim mestom/brez njega



Vir: Citadins face à l'automobilité – primerjalna analiza lokalnih skupnosti
Besançon, Grenoble, Toulouse, Bern, Ženeva in Lozana, 1998.

Dejstvo: zagotovljeno parkirno mesto na delovnem mestu zelo vpliva na izbiro potovalnega načina.

Eden glavnih dejavnikov pri izbiri potovalnega načina na začetku poti, tj. običajno doma, je (pričakovana) razpoložljivost parkirnega mesta na cilju. Zagotovljeno parkirno mesto na sami lokaciji delovnega mesta je denimo dejavnik, ki pomembno vpliva na odločitev zaposlenih, da se bodo na delo odpeljali z avtomobilom. Raziskave v nekaterih francoskih in švicarskih mestih kažejo, da se zaposleni, ki imajo v službi zagotovljeno parkirno mesto, na delo mnogo pogosteje vozijo z avtomobilom kot tisti, ki ga nimajo oziroma ki imajo omejene možnosti parkiranja.

Omejitev brezplačnega parkiranja oziroma razpoložljivost le plačljivih parkirnih mest ali kakršnokoli drugačno upravljanje parkiranja privede do bistvene spremembe v vedenju uporabnikov avtomobilov.

Tudi mirujoči promet je nevaren



Fotografija: Robert Pressl.

Dejstvo: upravljanje parkiranja prispeva k varnosti na cestah.

Za otroke so križišča oziroma prehodi za pešce, kjer so avtomobili parkirani preblizu skupaj, zelo nevarni, saj so otroci zaradi telesne majhnosti slabo vidni. Enako velja tudi za stanovanjska območja z gosto parkiranimi avtomobili na obeh straneh ulice, čeprav so tam hitrosti vožnje nizke.

Z upravljanjem parkiranja, povezanim z doslednim izvajanjem predpisov, lahko zagotavljamo dobro vidnost pešcev na prehodih in uporabnikov cest na križiščih ter s tem bistveno izboljšamo prometno varnost. V gosto pozidanih stanovanjskih soseskah z začetka prejšnjega stoletja, kjer ulice prepogosto »uporabljajo« parkirana vozila, zagovarjajo primerno izvajanje zakonov tudi gasilci in druge intervencijske službe, saj jim je lahko le tako omogočen neoviran dostop ob intervencijah.

Kršitev parkirnih predpisov ni nepomemben prekršek



Fotografija: Foto Wolf.

Dejstvo: kaznovanje kršitev parkirnih predpisov je nujno – to ni nadlegovanje voznikov avtomobilov.

Izvajanje predpisov, naj to počnejo uradne osebe (s tem ustvarimo nova delovna mesta) ali kamere, je nujno, če se želimo izogniti nepravilnemu in nevarnemu parkiranju, pa tudi preprosto zato, da je upravljanje parkiranja učinkovito. Korist imajo tudi drugi udeleženci v prometu (intervencijska in dostavna vozila), pa tudi kolesarji in ljudje z zmanjšano mobilnostjo na invalidskih vozičkih ali matere z otroškimi vozički. Izvajanje zakonov, ki varujejo prebivalce pred kršitvami parkirnih predpisov, je med ljudmi dobro sprejeto. Preprečevanje kršitev parkirnih predpisov z namestitvijo fizičnih ovir na ulicah (recimo stebričkov) ni ravno najboljša rešitev, saj ovire zasedajo javni prostor. Po drugi strani pa se lahko to, da ni ovir, v lokalnih prometnih navadah razume kot »brezplačno parkirno mesto povsod, kjer ni ovir«.

Kaznovanje kršitev parkirnih predpisov je nujno, če želimo zagotoviti, da bodo vozniki upoštevali predpise. V preteklosti je bila to naloga policije, toda izkušnje kažejo, da je boljše rezultate mogoče doseči tako, da se izvajanje prepusti zasebnim družbam, naj gre pri tem za redarje ali pa za uporabo bolj tehničnih sredstev, kot je prepoznavanje registrskih tablic kršiteljev z avtomobili s kamerami.

Parkirni standardi



Dejstvo: parkirni standardi imajo lahko pozitiven učinek na gradnjo stanovanjskih in drugih nepremičnin.

Cena gradnje parkirnega mesta v garaži lahko doseže 20.000 do 40.000 €. V mestnih razvojnih projektih ali projektih prenove ima parkiranje pomembno vlogo, zlasti glede na finančno izvedljivost projekta. Parkirni standardi oziroma normativi so eno temeljnih nepremičninskih vprašanj in ključ do trdne povezave med urbano prenovo in trajnostno mobilnostjo. Minimalne parkirne standarde bi morali zamenjati maksimalni, zlasti na območjih, kjer se izvaja učinkovit nadzor parkiranja na ulicah.

Parkirni standardi so lahko povezani z dostopnostjo območja, najmanj s sredstvi JPP. Če je določeno območje dobro povezano z JPP, je med njegovimi uporabniki manj takšnih, ki potrebujejo avto. Minimalne parkirne zahteve je mogoče tudi odpraviti in tako spodbujati trajnostni razvoj. Tako kot so nedavno storili v São Paulu (ITDP, 2014) in kot že več let počnejo v Amsterdamu, Zürichu, nekaterih delih Pariza in večjem delu Velike Britanije.

Cene parkiranja so odvisne od usmeritve in ciljev



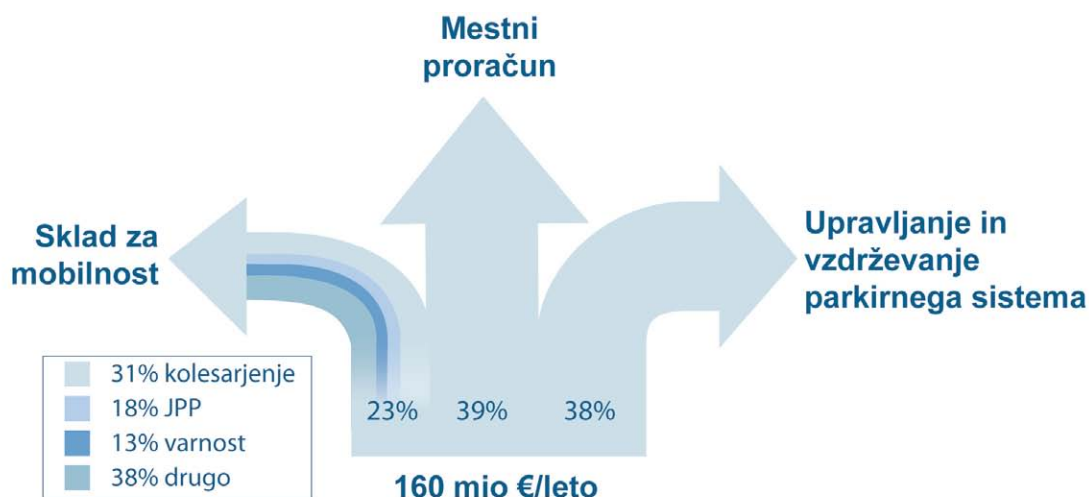
Fotografija: © iStock.com/faberfoto_it.

Dejstvo: ključ do učinkovitega upravljanja parkiranja so prave cene parkiranja in ustrezne kazni.

Že nekaj časa je bistven element parkirne politike v mnogih mestih dolgoročno investiranje v zasebne ali javne parkirne hiše. V teoriji bi morale biti cene parkiranja uravnovešene – na parkiriščih/v garažnih hišah in tudi na ulicah. Toda razmerje med ceno parkiranja na parkiriščih in ceno parkiranja na ulicah v številnih mestih ni enako. Nekatera mesta zaračunavajo več za ulično parkiranje, druga za parkiranje na parkiriščih. Na splošno lahko ulične parkirnine, višje od tistih na parkiriščih, privedejo do zmanjšanja prometa pri iskanju parkirnega mesta, garažne hiše pa lahko postanejo bolj konkurenčne. To je pomembna strategija pri pogajanjih z zasebnimi vlagatelji glede gradnje parkirišč/garažnih hiš.

Gl. tudi argument 4 »Zmanjšajte promet zaradi iskanja parkirnega mesta«.

Poraba prihodkov iz parkirnin v Amsterdamu



Vir: Amsterdamski sklad za mobilnost, 2014.

Dejstvo: upravljanje parkiranja lahko zagotovi dodaten priliv v mestni proračun, kar lahko spodbudi vlaganja v ukrepe trajnostne mobilnosti.

Velik del proračuna mesta je pogosto odvisen od državnih oblasti. V zadnjih letih je skoraj povsod prišlo do proračunskih rezov. V številnih mestih so primarni vir prihodkov davki na nepremičnine. Z izjemo nekaj mest se je vrednost nepremičnin po Evropi na splošno znižala in s tem so se znižali tudi lokalni prihodki. Z upravljanjem parkiranja, zlasti s pristopom PUSH&PULL, lahko prispevamo k povečanju prihodkov brez zvišanja (ali celo z znižanjem) finančnega pritiska na prebivalce, hkrati pa se lahko izboljša kakovost alternativ avtomobilu. Ti prihodki bi morali biti (vsaj delno) rezervirani za financiranje ukrepov trajnostne mobilnosti.

V Amsterdamu so denimo bruto prihodki iz parkirnin v letu 2012 znašali približno 160 mio €. Približno 38 % teh sredstev je bilo porabljenih za upravljanje in vzdrževanje parkirnega sistema, 39 % jih je šlo v splošni mestni proračun, 23 % pa so jih porabili za financiranje mobilnostnih ukrepov (31 % za kolesarjenje, 18 % za JPP, 13 % za izboljšanje varnosti itd.). Ti prihodki so »Amsterdamski sklad za mobilnost«. Podoben pristop uporabljajo tudi druge, denimo v Gentu, Barceloni, Gradcu in Nottinghamu (v slednjem z davkom na službena parkirna mesta).

Nadaljnje informacije o projektu PUSH&PULL so na voljo: www.push-pull-parking.eu.



Sofinancirano s programom Evropske unije:
Inteligentna energija – Evropa

Za vsebino te publikacije so odgovorni samo avtorji. Vsebina publikacije ne odraža nujno mnenja Evropske unije. Izvajalska agencija za mala in srednja podjetja ter Evropska komisija ne prevzemata odgovornosti za morebitno uporabo informacij, ki jih publikacija vsebuje.