



P PUSH & PULL



Добрих разлога
за управљање паркирањем

PUSH&PULL - “Управљање паркирањем у комбинацији са подстицајним мерама као успешна и доказана стратегија за енергетски ефикасан урбани саобраћај”

Главни циљеви пројекта PUSH&PULL су:

- Штедња енергије променом начина превоза, са путничких аутомобила на друге више одрживе видове превоза;
- Помагање локалној економији путем подстицања рационалнијег приступа управљању паркирањем и помагање градовима да сачувају новац избегавањем трошкова изградње додатних паркиралишта;
- Изградња капацитета у градовима који желе да имплементирају сличан систем преношењем потребних знања за решавање проблема паркирања и развој аргумената који су значајни за подршку увођења наведених мера.

Пројекат укључује увођење управљања паркирањем и мобилношћу у седам градова и једном универзитету. Сви учесници ће применити основни механизам финансирања како би се средства прикупљена наплатом паркирања користила за финансирање одрживе мобилности.

Ова брошура настала је прикупљањем информација из постојећих студија и публикација које су издали партнери на пројекту и остали, као и мењањем и допуњавањем текстова новим садржајима. Љубазно вас позивамо да користите и умножавате садржај ове брошуре. Приликом коришћења и дељења материјала из ове брошуре молимо вас да се позивате на сајт push-pull-parking.eu

Ову брошуру су осмислиле и написале следеће особе из конзорцијума **PUSH&PULL**:

Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch, Novica Mićević and Marta Carvalho.

Контакт:

Robert PRESSL

И-мејл: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Издање: Јануар 2015

EDITORIAL - РЕЧ УРЕДНИКА



Обзиром да се приватни аутомобили користе у просеку само један сат дневно лако је разумети зашто стационарном саобраћају треба посветити посебну пажњу. Изградња великих паркиралишта у градовима је скупа и често у нескладу са заштитом животне средине. Паметнији приступ би био решавање проблема паркирања на ефикаснији начин - управљањем паркирањем! Постоји само неколико области у подручју урбаног развоја и саобраћаја које могу у толикој мери допринети квалитету живота, промени понашања и начину путовања као што то може управљање паркирањем.

О паркирању се, међутим, у јавним расправама, ретко рационално расправља. Много чешће су присутна сасвим емотивна размишљања грађана и новинара, услед чега се доносиоци одлука суздржавају од увођења политике паметног и одрживог градског саобраћаја.

Ова брошура пружа знања потребна за изградњу звучних, политичких аргумената који ће помоћи ублажавању проблема паркирања и на тај начин подржати одрживи саобраћај.

Сврха јој је да ојача позицију политичара, доносиоца одлука и преносиоца информација, попут новинара, у поступку доношења нечега што се, на први поглед, може чинити непопуларним, али што у ствари представља рационалне и одрживе одлуке за начин управљања уличним и вануличним паркирањем. Аргументи су приказани у облику чињеница и бројчаних података пропраћених сликом/дијаграмом и лако разумљивим текстуалним објашњењима која укратко сумирају кључне аргументе. За сложенија питања наведени су линкови до детаљнијих објашњења.

Циљ пројекта **PUSH&PULL** је унапређење урбане мобилности у европским градовима путем управљања паркирањем у комбинацији са мерама за управљање мобилношћу. Увођењем наплате паркирања, повећањем цене паркирања, смањивањем или ограничавањем броја паркинг места или сличним мерама возачи аутомобила ће бити подстакнути (pushed) да користе одрживије видове превоза.

Истовремено се приход остварен управљањем паркирањем може користити за промовисање алтернативних начина превоза и на тај начин "привлачити" (pull) кориснике да користе јавни градски превоз, пешаче, возе бицикл или користе друге одрживе видове превоза.

Ради се о иновативном приступу који се примјењује у неколико европских градова и који има велики потенцијал за примену у другим градовима.

Потенцијал за повећање прихода граду путем овако утврђеног механизма финансирања - прихода који би се могао искористити за финансирање мера за промовисање алтернативних облика саобраћаја - је важан, нарочито у време финансијске кризе.

Robert Pressl

Координатор пројекта **PUSH&PULL**

Поређење мера „подстицања” (push)

Управљање паркирањем



- добра прихваћеност
- брза имплементација
- мале инвестиције

Наплата путарине/ наплата уласка у центар града



- политички контроверзно
- почетак имплементације у средњем року
- велика улагања

Чињеница је да је управљање паркирањем кључно за управљање урбаном мобилношћу.

Практично свака возња аутомобилом завршава на месту за паркирање. Сходно томе, управљање паркинг местима истовремено представља управљање потражњом за коришћење аутомобила и саобраћајним оптерећењем уличне мреже.

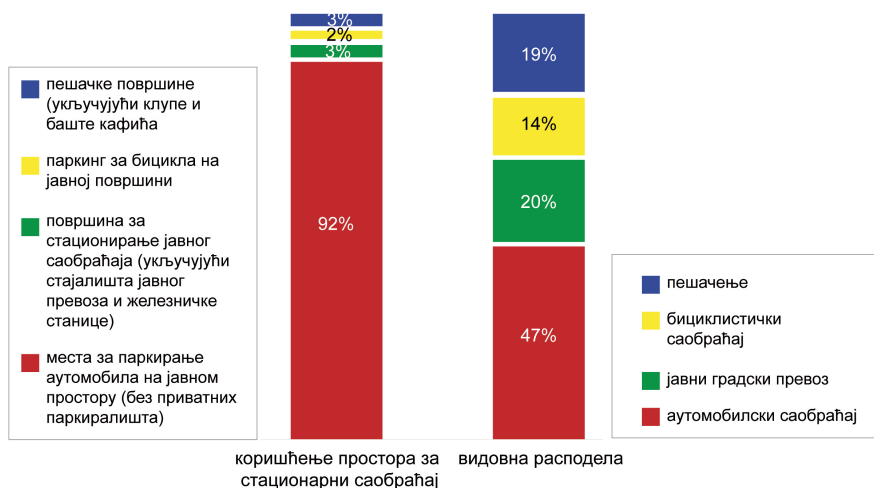
У поређењу са осталим саобраћајним стратегијама које су усмерене на управљање коришћења аутомобила, паркирање има две јасне предности:

- Управљање паркирањем често не захтева велика улагања, попут изградње нових саобраћајница или набавке додатних возила јавног превоза, и стога се може реализовати у релативно кратком времену.
- Неки облик управљања паркирањем већ постоји у готово свим већим градовима Европе.

Више детаља о овом аргументу се може наћи на следећем линку:

http://push-pull-parking.eu/docs/file/20150204_push_pull_a4_en_extended_argument_1.pdf

Простор који користи стационарни саобраћај и преглед по видовима саобраћаја у Грацу, Аустрија



Извор: Austrian Mobility Research 2011 and City of Graz 2013

Чињеница је: Јавни простор има велику вредност коју би требало платити ако се користи за паркирање.

Свако паркинг место заузима између 15 и 30 м² простора, а просечан возач дневно користи од 2 до 5 различитих паркинг места. У густо насељеним европским градовима све већи број грађана пита се да је ли употреба оскудног јавног простора за паркирање аутомобила мудра друштвена политика и да ли је подстицање изградње паркинг места у новим зградама добра идеја (Кодранску и Херманн, ИТДП, 2011).

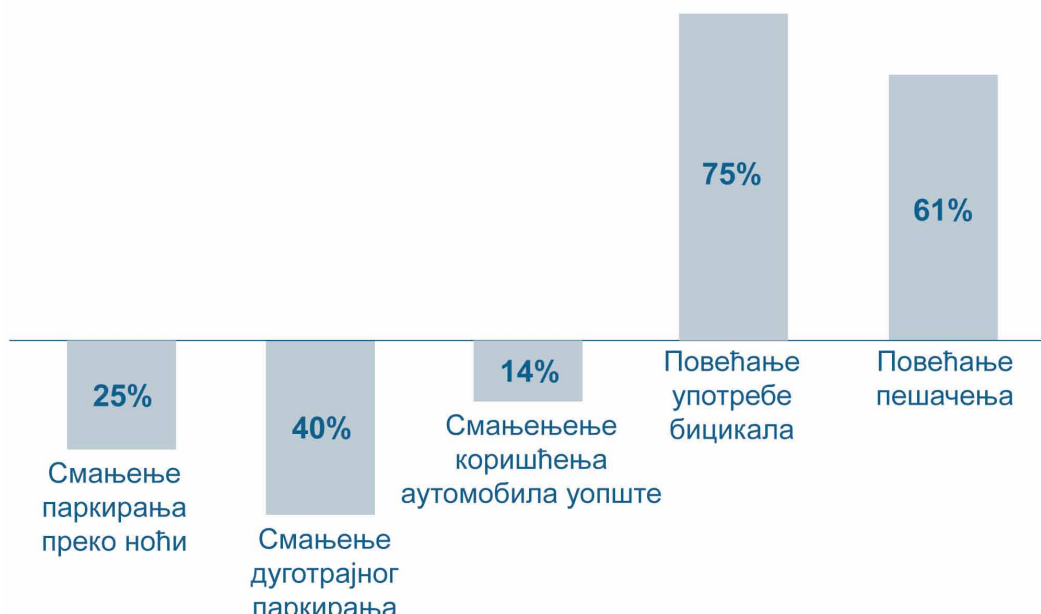
У густо изграђеним подручјима јавни простор има већу вредност с друштвеног, економског и еколошког гледишта ако се користи за неку другу намену уместо за бесплатно паркирање аутомобила. Као и многим другим ретким заједничким добрима, јавним простором треба да управља цена. Истраживање је показало да, на пример, обезбеђивање зелене површине може позитивније утицати на вредност куће у граду од обезбеђеног паркинг места. Стога, уопштено говорећи, ни један јавни простор у централним деловима градова не би требало препустити бесплатно паркираним аутомобилима.

Анкета спроведена у Грацу у Аустрији, о коришћењу јавног простора од стране стационарног саобраћаја показала је да се 92 % јавног простора користи за паркирање аутомобила (приватна паркиралишта и гараже за паркирање нису укључени!). Само 2 % користи се за паркирање бицикала, 3 % су простори чија се намена заједнички може одредити као пешачка (укључујући клупе, баште кафића итд.) и још 3 % је намењено јавном превозу (укључујући стајалишта јавног превоза и железничке станице). Ова анкета показује невероватан повлашћен положај при употреби јавног простора за паркирање аутомобила с обзиром на стварни проценат употребе аутомобила у начинима превоза.

Погледајте још: Студија случаја „Историјски компромис - ограничавање понуде паркинг места у Цириху, Швајцарска” на

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

Резултати активног управљања паркирањем у Минхену



Извор: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

Чињеница је: Управљање паркирањем доприноси бољем избору начина превоза, а тиме и квалитету живота.

Политика понуде превеликог броја паркинг места доприноси стварању саобраћајних загушења и омета приступачност свим учесницима у саобраћају: пешацима, бициклистима, корисницима јавног превоза и возачима аутомобила. Упркос изградњи додатних капацитета за паркирање у градовима током протеклих година, саобраћајне гужве су се повећале; ово јасно показује да је потребно управљање паркирањем. Ефикасне стратегије за управљање паркирањем су паметан начин за решавање проблема ограничене приступачности и оскудности јавног простора. Почетком деведесетих година прошлог века Минхен почео је да се фокусира на управљање паркирањем као начин смањења коришћења аутомобила у центру града.

Тада су саобраћајне гужве и дуготрајно паркирање препознати као главни проблеми који утичу на квалитет живота. Уведено је неколико мера; између осталих, изабране су две стамбене зоне у којима је предвиђено смањивање вожње у потрази за слободним паркинг местом. Након пажљиве анализе најбољег односа услова за паркирање станара и посетиоца, уведено је активно управљање паркирањем.

Годину дана касније резултати су били запањујући: број аутомобила паркираних преко ноћи смањен је за 25 %, број дуготрајно паркираних аутомобила и вожње у потрази за паркинг местом смањен је за 40 %, док је непрописно паркирање скоро искорењено. Године 2008., након готово десет година активног управљања паркирањем, употреба аутомобила у целом центру града смањена је за 14 % док је употреба бицикала повећана за 75 %, а пешачење за 61 % (Kodransky i Hermann, ITDP, 2011).

СМАЊИТЕ ВОЖЊУ У ПОТРАЗИ ЗА СЛОБОДНИМ ПАРКИНГ МЕСТОМ

4

Просечно време за проналажење слободног паркинг места Беч, окрузи 6 – 9



Извор: COST 342, 2005

Чињеница је: Управљање паркирањем смањује број аутомобила који круже у потрази за слободним паркинг местом!

Вожња у потрази за слободним паркинг местом не узрокује само додатне трошкове возачима (непотребни додатни трошкови времена и горива) већ има и негативне последице на цело друштво, попут додатног загађења, буке и саобраћајних незгода. Kodransky i Hermann, ITDP, 2011 процењују како до 50 % саобраћајних загушења узрокују возачи аутомобила у потрази за јефтиним паркинг местом. Докази упућују на то да ефикасно управљање паркирањем заједно с економским механизмима за усклађивање цена паркирања на уличним и вануличним паркиралиштима може значајно смањити вожњу у потрази за паркинг местом. Процена ситуације пре и после у бечким окрузима 6 - 9 показује смањење вожње у потрази за слободним паркинг местом са 10 милиона км које годишње направе аутомобили укупно на 3,3 милиона км, односно смањење за две трећине.

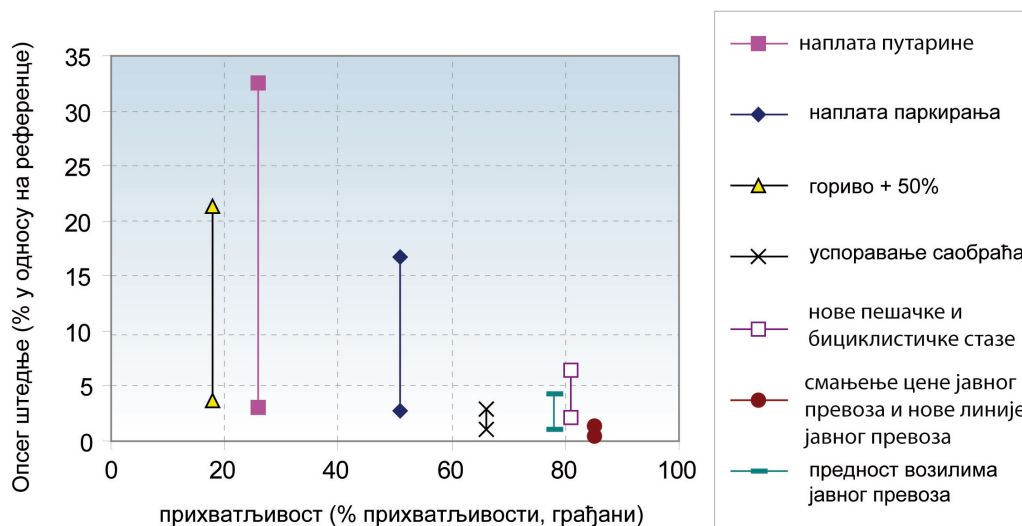
И док је пре увођења управљања паркинг местима проценат вожње у потрази за паркинг местом у целокупном саобраћају био 25 %, сада је само 10 %. Утврђено је да се просечно време потребно за проналажење слободног паркинг места у окрузима 6 - 9 смањило с приближно 9 минута на једва 3 минута након увођења управљања паркинг местима (COST 342, 2005).

Детаљнија верзија овог аргумента се може наћи на следећем линку:

http://push-pull-parking.eu/docs/file/20150204_push_pull_a4_en_extended_argument_4.pdf

Погледајте такођер аргумент "Успостављање праве равнотеже доноси успех!"

Штедња горива у поређењу са јавном прихватљивошћу мера.



Извор: EU-project: PORTAL 2003

Чињеница је: Управљање паркирањем има добар однос прихватљивости и резултата.

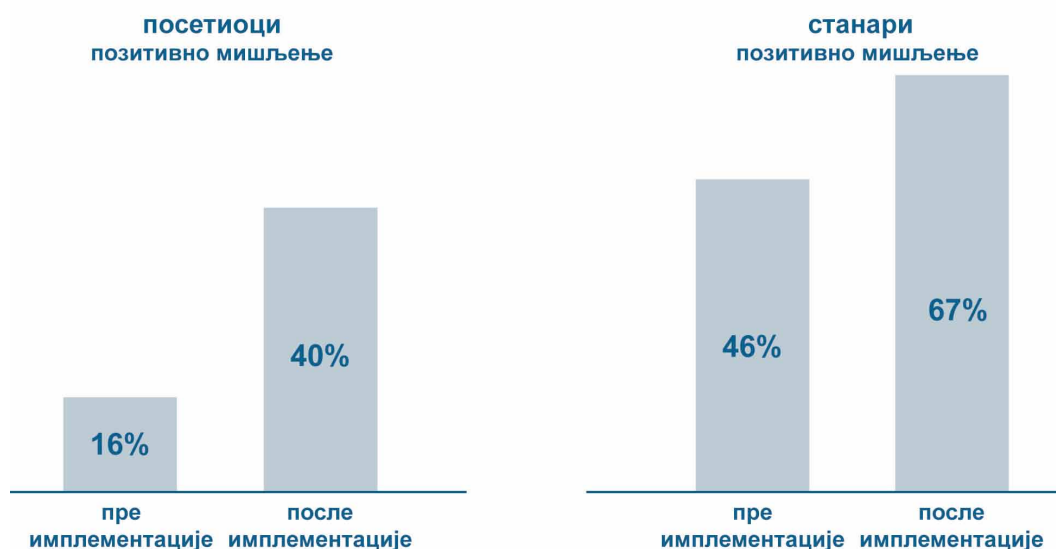
Наплата паркирања - кључни алат управљања паркирањем - има најбољи однос резултата и прихватљивости у поређењу са низом других мера за смањење потрошње енергије у саобраћају и уштеду горива.

Иако, је на пример, удвостручавање цене горива или наплата путарине / наплата уласка возилом у центар града дају бољи резултат, грађанима и другим заинтересованим су те мере мање прихватљиве. Смањење или чак укидање наплате јавног превоза су мере које, наравно, имају велику прихватљивост, али је њихов утицај на штедњу енергије и смањење коришћења аутомобила низак, јер би утицале на преусмеравање бициклиста и пешака у кориснике јавног превоза.

У поређењу с њима, наплата паркирања даје добре резултате и умерено је прихватљива.

Друга анкета о утицају ових мера показује да је удвостручавање цене паркирања смањило коришћење аутомобила за 20 % док би, према предвиђањима, повећање броја полазака возила јавног превоза за сличан постотак смањило коришћење аутомобила за недовољних 1 - 2 % (Kodransky i Hermann, ITDP, 2011).

Прихватљивост управљања паркирањем у Бечу окрузи 6 – 9



Извор: COST 342, 2005

Чињеница је: Људи обично негодују пре увођења новог начина управљања паркирањем, али почетно противљење замењује подршка кад схвате резултате и предности управљања паркирањем!

Управљање паркирањем унапређује квалитет живота у градовима те, и иако би можда ваши грађани могли негодовати при најави и увођењу управљања паркирањем, свидеће им се једном кад буде уведено.

Градови попут Амстердама, Копенхагена, Минхена, Лондона, Цириха, Страсбура, Барселоне и других имају дугу традицију примене управљања паркирањем и њихови грађани од тога имају користи.

“Ефекти ових нових мера управљања паркирањем су импресивни: ревитализација и оживљавање градских центара; значајно смањење коришћења приватних аутомобила; смањење загађености ваздуха, као и побољшање квалитета живота уопште” (Kodransky i Hermann, ITDP, 2011). Овај цитат, преузет од америчких истраживача који су проучавали европски приступ управљању паркирањем, одлично сажима потенцијал који управљање паркирањем има на стварање бољих градова.

Бечка анкета “пре и после” показује разлике у ставовима пре и након увођења управљања паркирањем у Бечу. Укратко, прихватљивост је била значајно већа након увођења него пре.

Међу посетиоцима, број особа с негативним ставом смањιο се са 68 % на 54 %, док је број особа с позитивним мишљењем порастао са 16 % на 40 %. Позитиван став станара зоне порастао је након увођења на 67 % (са пређашњих 46 %), док је постотак негативних ставова пао са 34 % на 30 % (COST 342, 2005).

Какав град желите?



Извор фотографије: град Гент

Чињеница је: Управљање паркирањем штити историјске центре европских градова од инвазије паркираних аутомобила.

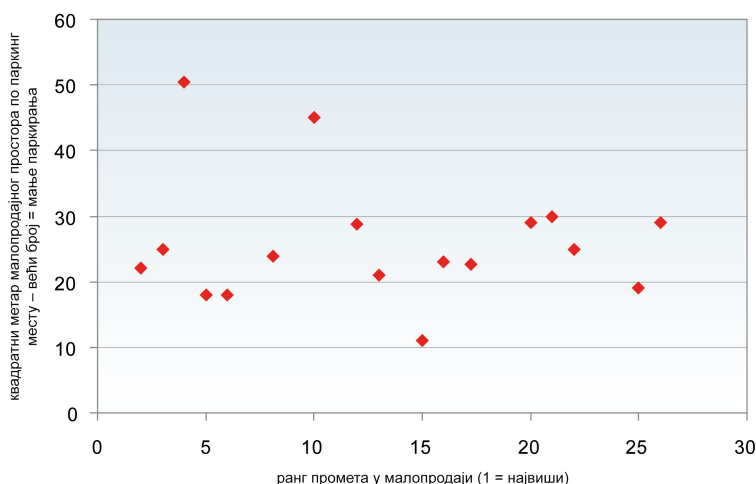
Центри старих градова нису важни само ради привлачења туриста већ и ради очувања идентитета и поноса грађана. Дословно ни један од старих европских градова с уским улицама није био саграђен за паркирање великог броја аутомобила.

За заштиту старих градова од најезде аутомобила као и за рационално коришћење оскудног висококвалитетног јавног градског простора, уз ограничавање приступа, неопходни су и јасни прописи и управљање где се сме паркирати, ко може паркирати, колико дуго и по којој цени сме паркирати.

У оквиру опште обнове града, Барселона је поставила за циљ јачање трговачких, економских и забавних активности у центру града увођењем интегрисаног концепта јавног простора. Улично паркирање смањено је за 24 %, а повећан је и јавни простор без аутомобила. Смањење понуде уличних паркинг места није имало утицај на туристичке активности које су у периоду од 2003. до 2007. године порасле (27% је порасла потражња за смештајем, а за 13 % туристичке активности, активности у слободно време као што су одласци у ресторане, путничке агенције и сл.).

Средином 1990-их белгијски град Гент укинуо је паркинг места на улицама и јавним просторима у центру старог града, створивши уместо тога пешачку зону површине 35 хектара. Од 1999 до 2008 године заустављено је и преокренуто дотадашње негативно кретање броја становника, док је улагање по становнику износило 20 % више од регионалног просека, а пораст нових предузећа је износио 25 % . Овај економски успех не може се приписати искључиво побољшању квалитета живота услед претварања уличних паркинг места у јавни простор, али ове промене су сигурно заслужне за део економског успеха.

Однос малопродајне површине по вануличном паркинг месту и промета у малопродаји, у центрима градова у Великој Британији



Извор: City of Edinburgh, 2005

Чињеница је: Управљање паркирањем неће уништити промет у вашој главној улици напротив – биће подршка локалној економији.

Могућност паркирања у атрактивном граду је мање важно за успех продавница него што то власници продавница мисле. Људи бирају где ће куповати на основу понуде и квалитета продавница, као и пријатног окружења. Паркирање има улогу, али није главни фактор. Истраживања су показала да не постоји директна веза између успешности пословања вашег тржног центра, начина путовања купаца и броја расположивих паркинг места. Људи који у куповину иду пешице, бициклом или јавним превозом долазе чешће и обилазе више продавница од оних који долазе аутомобилом. Ако не постоји управљање паркирањем, купци и посетиоци који долазе аутомобилом могли би се суочити са проблемом проналаaska слободног паркинг места у близини циља путовања.

Тамо где не постоји управљање паркирањем, на паркинг местима испред самих продавница често се налазе дуготрајно паркирани аутомобили (неретко аутомобили самих власника продавница!) уместо да та места буду расположива купцима. Један од многобројних градова у Великој Британији који има овај проблем је Хенлеу. “Расположиви простор би био много боље искоришћен када би се увело временски ограничено паркирање, како би био доступан већем броју корисника”, предлог је управника градског центра у вези паркинг места у главној градској улици (Хенлеу Стандард, 2013).

Више детаља о овом аргументу се може наћи на следећем линку:

http://push-pull-parking.eu/docs/file/20150204_push_pull_a4_en_extended_argument_8.pdf

Квалитет пешачких рута од гаража за паркирање до трговачких зона



Фотографија: Harry Schiffer - ELTIS

Чињеница је: Прихватљиво је да паркинг буде удаљен неколико минута хода од циља путовања!

Све већи број аутомобила у многим градовима ЕУ даје утисак да паркинг места никад нема довољно. Људи би волели да паркирају непосредно испред продавница. Како би се постигла равнотежа између захтева за паркирањем и расположивих паркинг места у трговачким зонама, кључ успешног решења је у омогућавању паркирања на разумној удаљености, односно на удаљености од неколико минута хода. Анкете показују да су добро дизајнирани путеви којим се од гаража за паркирање долази до одредишта у центру града добро прихваћени. Значи изазов је у утицају на “ментални склоп” возача који готово увек прецењују потребно време и удаљеност од паркиралишта до крајњег одредишта. Карте и путокази могу бити од велике помоћи. Копенхаген је добар пример града који је укинуо стотине паркинг места у најужем центру града и истовремено уложио у висококвалитетне пешачке и бициклистичке стазе.

Паметно коришћење оскудног расположивог простора предузећа



Фотографија: FGM-AMOR

Чињеница је: Управљање паркирањем неће одвратити предузећа од намере да улажу у ваш град!

Амстердам смањује број паркинг места у центру града од деведесетих година прошлог века и један је од градова с највишим ценама уличног паркирања у Европи. Упркос томе, Амстердам је и даље једно од најбољих места за пословање према мишљењу главних директора највећих европских предузећа (Cushman i Wakefield, 2012).

У анкети о пословној клими у 30 највећих градова у Холандији, коју је наручило холандско министарство привреде, није пронађен доказ да се било које предузеће одселило због недостатка паркинг места (Ecorys, 2005).

Енглески град Оксфорд престао је да издаје дозволе за изградњу паркинга уз нове зграде у центру града 1973. године. И даље је привредно изузетно успешан град (Веће округа Oxfordshire, 2005).

Улагање у паркинг за бицикла тамо где су била паркинг места за аутомобиле користи значајно већем броју запослених, уз заузимање истог или чак мањег простора. Ово је паметан начин за коришћење оскудног простора предузећа.

Више детаља о овом аргументу се може наћи на следећем линку:

http://push-pull-parking.eu/docs/file/20150204_push_pull_a4_en_extended_argument_10.pdf

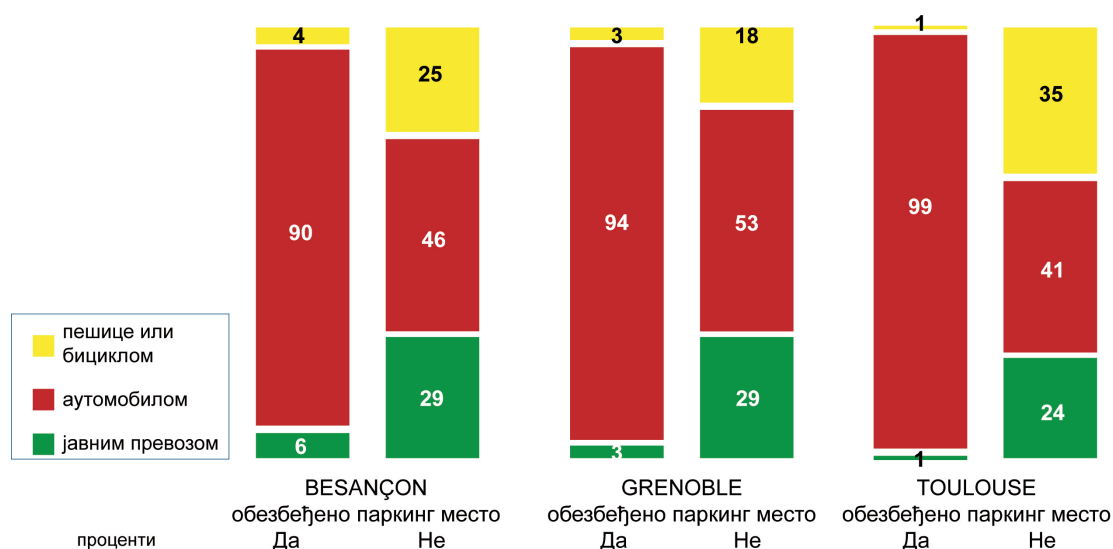
Погледајте такођер студију случаја о наплати паркирања на радном месту у Нотингему на:

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

Погледајте такођер студију случаја о систему управљања паркирањем на Техничком универзитету у Грацу на http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf

Утиците на начин путовања до посла!

Запослени са и без гарантованог паркинг места у Француској



Извор: Citadins face à l'automobilité – упоредна анализа локалних заједница Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Geneva and Lausanne, 1998.

Чињеница је: Обезбеђено паркинг место на месту рада значајно утиче на избор начина превоза.

Приликом доношења одлуке о начину превоза у месту поласка - често код куће – значајан утицај има доступност слободног паркинг места на одредишту. Обезбеђено паркинг место на радном месту, најчешће је кључни фактор у одлуци запослених да за превоз до посла користе приватни аутомобил. Анкете у различитим француским и швајцарским градовима показују да запослени који имају обезбеђено паркинг место на свом радном месту користе своје аутомобиле за превоз до посла далеко више од запослених који немају никакве или имају ограничене могућности за паркирање. Ограничавање бесплатног паркирања или доступност само паркинг места која се плаћају или било који други начин управљања паркинг местима довешће до значајних промена у понашању корисника аутомобила приликом путовања.

Стационарни саобраћај такођер представља ризик!



Фотографија: Robert Pressl

Чињеница је: Управљање паркирањем доприноси безбедности учесника у саобраћају!

Због мале висине, деци прети висок ризик од саобраћајних незгода на раскрсницама и пешачким прелазима на локацијама где су аутомобили паркирани превише близу - чак и када се возила крећу малим брзинама у насељеним подручјима са густо паркираним аутомобилима с обе стране улице. Управљање паркирањем и нарочито примена прописа и закона у вези непрописног паркирања много доприноси безбедности учесника у саобраћају јер осигуравају уочљивост пешака на пешачким прелазима као и свих учесника у саобраћају на раскрсницама. У густо насељеним деловима града изграђеним у прошлим вековима, на чијим је улицама паркиран 'прекомеран' број аутомобила, чак се и ватрогасци залажу за примену прописа како би се осигурао приступ у случају пожара.

Непрописно паркирање није безначајан прекршај!



Фотографија: Foto Wolf

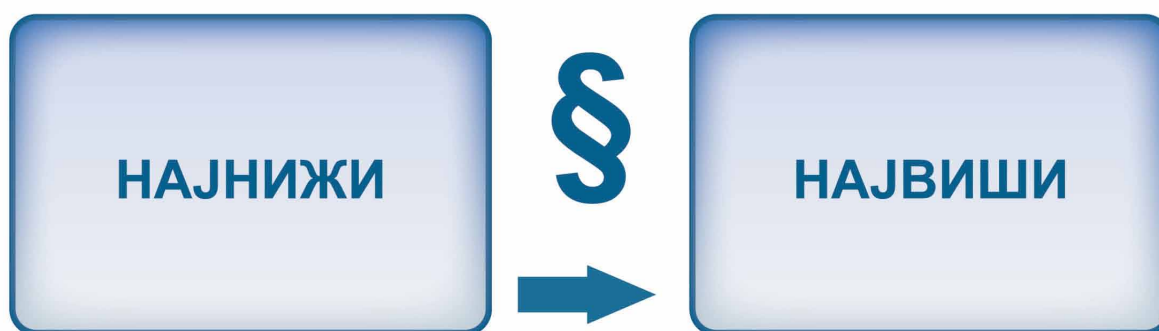
Чињеница је: Спровођење прописа у вези контроле непрописног паркирања је неопходно, и није узнемиравање корисника аутомобила.

Спровођење контроле паркирања путем паркинг контролора, што ствара нова радна места - или помоћу камера је неопходно за спречавање безобзирног и опасног паркирања, и једноставно да би се осигурало управљање паркирањем. Корист ће имати и остали учесници у саобраћају - возила хитне помоћи и доставна возила, као и бициклисти и особе ограничене мобилности, у инвалидским колицима или с помагалима за ходање, те мајке с дечијим колицима. Спровођење прописа ради спречавања непрописног паркирања је изузетно прихваћено. Постављање физичких препрека на улицама (као што су саобраћајни стубићи) да би се спречило непрописно паркирање тек је друго најбоље решење јер се тиме непотребно троши јавни простор. Непостојање препрека могло би се у локалној култури мобилности и свести грађана схватити као “бесплатно паркирање свугде где нема препрека”.

Спровођење прописа који уређују паркирање неопходно је како би се гарантовало да се корисници аутомобила придржавају прописа које је донео град.

У прошлости је то била обавеза полиције, али искуство показује да се често постижу бољи резултати кад се спровођење прописа везаних за контролу паркирања повери приватним предузећима, независно од тога хоће ли се за то запослити контролори да патролирају улицама или ће се користити технолошка решења као што је читавање регистарског броја возила помоћу возила за снимање возила у прекршају.

Паркинг стандарди



Чињеница је: Стандарди за паркирање могу имати позитиван утицај на стамбене и остале грађевинске пројекте.

Врло често трошкови изградње паркинг места у надземној или подземној гаражи износе између 20.000 и 40.000 еура. Код многих развојних грађевинских пројеката у градовима паркинг места имају важну улогу, нарочито са тачке гледишта финансијске изводљивости пројекта. Захтеви за паркирање (изградњу паркинг места) – који се још називају и паркинг стандарди или прописи о потребном броју паркинг места при изградњи објекта – основно су питање свих некретнина и кључ за осигурање везе између урбане обнове и одрживе мобилности. Највиши паркинг стандарди требају да замене најниже, нарочито у подручјима где постоји ефикасна контрола уличног паркирања.

Паркинг стандарди могли би се повезати уз доступност подручја јавним превозом. Ако је подручје добро повезано јавним превозом, мањи број људи који користе подручје на којем се гради треба аутомобил. Најнижи прописи о потребном броју паркинг места при изградњи објекта могу се такође у целости укинути ради подстицања одрживог раста, као што је недавно био случај у Сао Паулу (ИТДП, 2014) или као што се већ дуги низ година примењује у Амстердаму, Цириху, у неким деловима Париза и у већем делу Велике Британије.

Више детаља о овом аргументу се може наћи на следећем линку:

http://push-pull-parking.eu/docs/file/20150204_push_pull_a4_en_extended_argument_14.pdf

Цене зависе од стратегије и циљева



Извор: ©iStock.com/faberfoto_it

Чињеница је: Оптималне цене и одговарајуће казне кључ су успеха управљања паркирањем.

Дугорочно улагање у гараже за паркирање – приватне или јавне – у већини случајева је био основни део управљања паркирањем у многим градовима. У теорији, цене паркирања требале би бити добро уравнотежене, како у гаражама тако и на улици. Међутим, однос цене уличног и вануличног паркирања није исти у различитим градовима. Неки градови наплаћују више цене за паркирање на улици, други за ванулично паркирање. Уопштено говорећи, више цене за паркирање на улици – у односу на ванулично паркирање – могу смањити возњу у потрази за слободним паркинг местом и учинити гараже конкурентнијим. То је важна стратегија приликом преговарања с приватним инвеститорима о изградњи гаража за паркирање.

Погледајте такође и аргумент “Смањење возње у потрази за паркинг местом”.

Коришћење прихода од паркирања у Амстердаму



Извор: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Чињеница је: Управљање паркирањем може да увећа приходе града, који се могу користити за подстицање одрживе мобилности!

Врло често износ већег дела буџета градова зависи од националних влада. Последњих година дошло је до смањења градских буџета скоро свуда. Порез на некретнине је у многим градовима примарни извор локалних прихода. Уз изузетак малобројних градова, вредност некретнина у Европи је пала, смањујући на тај начин локалне приходе. Управљање паркирањем или, још боље, приступ PUSH&PULL може допринети повећању градских прихода без повећања - или чак уз смањење - фискалног притиска на становнике уз истовремено побољшање квалитета алтернативних видова саобраћаја и смањење коришћења аутомобила. Ови би приходи требали бити намењени финансирању мера за одрживу мобилност (барем делимично).

У Амстердаму, на пример, бруто приход од накнада за паркирање у 2012. години је износио приближно 160 милиона евра. Отприлике 38 % тог новца је потрошено на управљање и одржавање система паркирања, - 39 % је отишло у буџет седам градских округа, а 23 % је потрошено за финансирање мера мобилности у центру града Амстердама (31 % за бициклизам, 18 % за јавни превоз, 13 % за побољшања безбедности у саобраћају итд.). Та средства чине Фонд за мобилност града Амстердама. Други градови попут Гента, Барселоне, Граца или Нотингема (с наплатом за паркирања на радном месту) следе сличан приступ.

Више детаља о Фонду за мобилност града Амстердама се може наћи на следећем линку:

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

Додатне информације о пројекту PUSH&PULL доступне су на www.push-pull-parking.eu



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Одговорност за садржај ове публикације преузимају искључиво аутори. Садржај публикације не одражава нужно мишљење Европске уније. Ни EASME ни Европска комисија нису одговорни за било какву употребу информација садржаних у публикацији.