



Dobre powody i zasady zarządzania parkowaniem

Park4SUMP - Zarządzanie parkowaniem jako czynnik przełomowy dla mobilności miejskiej

Park4SUMP ma na celu pomóc miastom w zintegrowaniu innowacyjnych rozwiązań w zakresie zarządzania parkowaniem

z planami zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP), by zapewnić lepszą mobilność i jakość życia.

Projekt ma na celu stymulowanie dalszych innowacji w zarządzaniu parkowaniem oraz przekształcenie obecnej polityki parkingowej - reaktywnej i operacyjnej, w bardziej strategiczną, skuteczną i całościową.

16 europejskich miast połączyło swoje siły z naszymi 6 partnerami technicznymi i 3 wspierającymi organizacjami badawczymi i zajmującymi się parkowaniem. Celem jest zademonstrować i przekazanie korzyści płynących ze strategicznie i inteligentnie zarządzanego parkowania w zrównoważonej mobilności miejskiej.

Publikacja ta została opracowana w ramach własnych prac badawczych, ale też poprzez zebranie informacji z istniejących badań i publikacji (np. z poprzedniego projektu Push&Pull) przez partnerów projektu i strony trzecie, przeredagowanie tekstów w stosownych przypadkach i dodanie dodatkowych tekstów. Serdecznie zapraszamy do korzystania i kopiowania zawartości niniejszej broszury. Podczas korzystania i rozpowszechniania materiałów z niniejszej broszury prosimy o powoływanie się na źródła i stronę internetową park4sump.eu

Autorzy:

Robert Pressl i Tom Rye

Kontakt:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Edycja:

Styczeń 2020 r

OD REDAKCJI



Robert PRESSL



Tom RYE

Pierwsze wydanie broszury “16 dobrych powodów do zarządzania przestrzenią parkingową” odniosło wielki sukces, a o wydanie drugiego wydania pytano nas niezliczoną ilość razy. Teraz, w 2020 roku, pięć lat po pierwszym wydaniu i w ramach finansowanego przez H2020 projektu Park4SUMP, mamy przyjemność podzielić się z Państwem tą nową wersją. Zaktualizowaliśmy najważniejsze i najmocniejsze argumenty z pierwszej edycji i dodaliśmy kilka nowych. Ponadto postanowiliśmy nie

tylko przedstawić argumenty za zarządzaniem parkowaniem, ale także wykorzystać publikację do zwiększenia wiedzy naszych czytelników na temat podstawowych zasad zarządzania przestrzenią parkingową.

Po raz kolejny broszura ta dostarcza wiedzy niezbędnej do budowania solidnych argumentów politycznych za wykorzystaniem zarządzania parkowaniem do łagodzenia problemów parkingowych, a tym samym do wspierania zrównoważonego transportu. Powinna ona wzmocnić pozycję polityków, decydentów i „multiplikatorów”, takich jak np. dziennikarze. Jest to istotne w procesie podejmowania decyzji, które na pierwszy rzut oka mogą być niepopularne, ale w rzeczywistości są racjonalnymi i zrównoważonymi decyzjami dotyczącymi zarządzania parkowaniem na ulicach i poza nimi.

Jednym z naszych głównych celów jest podkreślenie roli i potencjału zarządzania parkowaniem w zakresie wpływania na planowanie mobilności i zachowania podróżne, a tym samym pełnienie roli projektu przełomowego w planowaniu mobilności miejskiej. Naszym głównym celem jest pokazanie, że zarządzanie parkowaniem jest jedną z podstaw zrównoważonego planowania mobilności miejskiej (SUMP). Istnieje zasadnicza potrzeba przejścia od zadań czysto operacyjnych do znacznie bardziej strategicznego podejścia do planowania. Ważne jest, by pamiętać, że zarządzanie parkowaniem zapewnia doskonały stosunek jakości do ceny. Działanie to jest niskokosztowe (bardzo często bez wysokich kosztów infrastruktury), może być szybko wdrożone i generuje przychody, które mogą zwrócić koszty, jednocześnie wspierając inne działania, takie jak transport publiczny i poruszanie się pieszo, w celu zmiany zachowań komunikacyjnych.

Mamy nadzieję, że niniejsza broszura dostarczy Państwu kilku nowych sposobów spojrzenia na zarządzanie parkowaniem i uświadomi korzyści z nich płynące dla Państwa miast

Robert PRESSL i Tom RYE

Porównanie rozwiązań typu „push”

zarządzanie przestrzenią parkingową



- akceptowalne
- szybko w realizacji
- niewielkie nakłady

opłaty drogowe/
opłaty za wjazd do centrum miasta



- politycznie kontrowersyjne
- średni termin realizacji
- wysokie nakłady

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

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

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



Zdjęcie FGM-AMOR

Zasada: W obliczu widocznego niedoboru miejsc parkingowych, najlepiej jest spróbować poprawić zarządzanie parkowaniem na ulicy a nie zwiększać podaź.

Za parkingowy chaos i długi czas poszukiwania miejsca często obwiniany jest deficyt miejsc parkingowych. Częstą reakcją jest idea, że miasto powinno zapewnić nowe pozauliczne miejsca parkingowe. Zarządzanie istniejącym parkowaniem jest jednak bardzo często inteligentniejszym i bardziej opłacalnym podejściem, ponieważ istniejące w pobliżu parkingi pozauliczne są często niedostatecznie wykorzystywane. Odpowiednie strategie i środki zarządzania parkowaniem na ulicach mogą często rozwiązać ten problem, przenosząc popyt występujący na ulicach na parkingi poza nimi. Będą też znacznie tańsze niż zwiększanie podaży. Strategie te mogą obejmować ograniczenia czasowe, odpowiednie ceny i/lub lepsze egzekwowanie przepisów. Ponadto zaleca się usprawnienie alternatywnych do samochodu rodzajów transportu. Rotterdam to dobry przykład zmiany sposobu parkowania na ulicach na parkingi wydzielone.



Fakt: Niech nasze miasta będą miejscami, w których chcemy być

Wysokie wymagania w zakresie parkowania w nowych budynkach i skupienie się na zapewnieniu “wystarczającej ilości” miejsc parkingowych na ulicy sprawiają, że miasto jest przyjazne dla samochodów, ale nie dla ludzi. Jak napisała Jane Jacobs (1962, 19): “Im bardziej centrum miasta jest rozbite i poprzęplatane parkingami i garażami, tym bardziej staje się nudne i martwe, a nie ma nic bardziej odrażającego niż martwe centrum”. Duże powierzchnie parkingowe na ulicach, szczególnie w miastach i centrach miast, mogą mieć taki sam negatywny wpływ. Oczekujemy od naszych ulic więcej, niż tylko przestrzeni dla ruchu i darmowego parkowania. Chcemy również dobrobytu gospodarczego, bezpieczeństwa, zdrowia, możliwości przemieszczania się pieszo i przyjemnego środowiska. Oznacza to, że zasada zapewnienia “wystarczającej ilości” miejsc parkingowych musi zostać zakwestionowana, a inne priorytety planów zrównoważonej mobilności miejskiej, takie jak jakość życia i przestrzeń dla niezmotoryzowanych rodzajów transportu, muszą znaleźć odzwierciedlenie w polityce parkingowej.



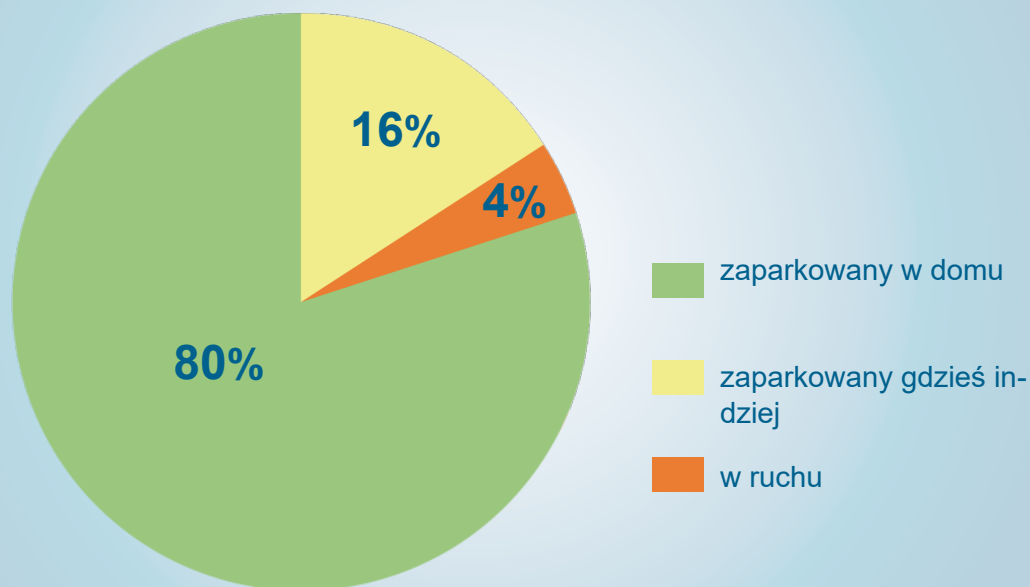
Zdjęcie FGM-AMOR

Fakt: rozkład przestrzeni publicznej jest często stroniczy w kierunku parkowania

Nie jest łatwo ani tanio zwiększyć ilość przestrzeni publicznej w naszych miastach, zwłaszcza w czasach oszczędności, kiedy władze publiczne mają niewiele pieniędzy na zakup większej ilości terenu. Sytuacja ta kładzie nacisk na potrzebę bardziej sprawiedliwego podziału już istniejącej przestrzeni publicznej, której nieproporcjonalnie duża część jest obecnie przeznaczana na parkowanie. W nowoczesnych i inteligentnych miastach dość niepopularne jest zabieranie przestrzeni z parków, placów zabaw lub obszarów, gdzie ludzie lubią się spotykać i aktywizować społecznie. Z drugiej strony, pojazdy - zarówno w ruchu jak i zaparkowane - korzystają z większej przestrzeni, niż powinny, biorąc pod uwagę względny udział w podróżach. Istnieje wiele przykładów na to, jak redystrybucja przestrzeni kosztem parkowania samochodów wiązała się z poprawą lokalnej gospodarki - przykładem tego jest belgijskie miasto Gandawa. Miasto to jest liderem w regionie pomimo, a może nawet z powodu zmian w polityce parkingowej w celu ograniczenia ilości miejsc parkingowych na ulicy.

Innym przykładem jest hiszpańskie miasto Vitoria Gasteiz, któremu udało się zmniejszyć udział samochodów w podróżach z 36% do 24%. W mieście tym realokacja przestrzeni publicznej była jednym z głównych celów polityki parkingowej.

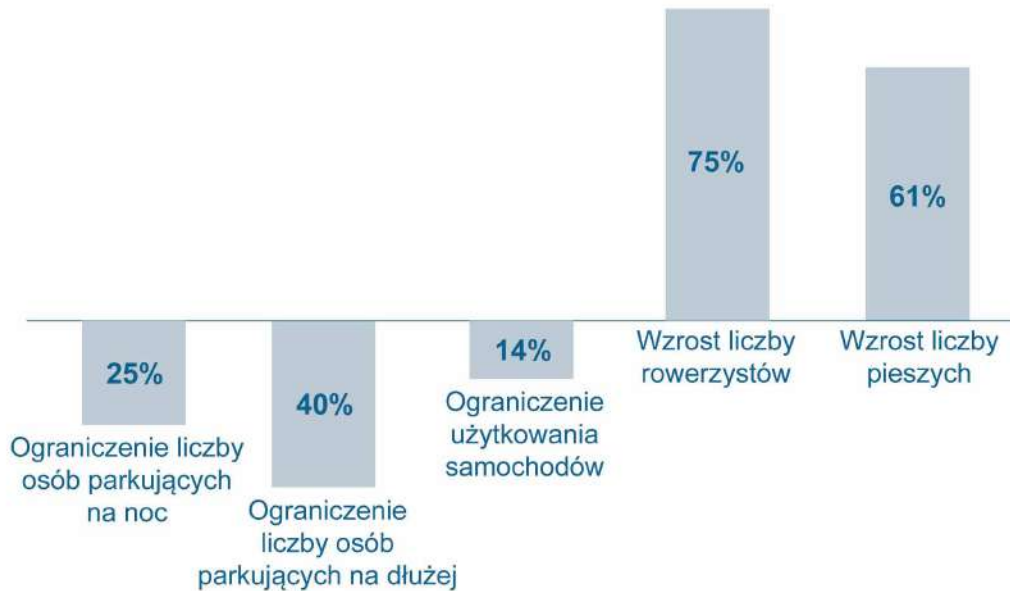
Codzienna rutyna przeciętnego samochodu



Fakt: Dla jednego samochodu potrzeba więcej niż jednego miejsca parkingowego - jest to nieefektywne wykorzystanie ograniczonej przestrzeni

Samochody prywatne są zaparkowane średnio 80% czasu u właściciela, 16% gdzie indziej i w rzeczywistości podróżują tylko około 4% czasu - i oczywiście parkowanie jest zapewnione prawie w każdym miejscu. W ten sposób parkowanie wspiera niezwykle nieefektywne wykorzystanie zasobów. Ograniczenie dostępności miejsc parkingowych stanowi zachętę dla ludzi do korzystania ze współdzielonej mobilności (transport publiczny, wspólne przejazdy), gdzie pojazdy są użytkowane przez znacznie większą część czasu, lub do poruszania się pieszo, jazdy na rowerze, co jest znacznie bardziej efektywnym wykorzystaniem miejskiej przestrzeni.

Wyniki systemu aktywnego zarządzania przestrzenią parkingową w Monachium



Źródło: Kodransky i Hermann, ITDP, 2011

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

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

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

7 MASZ JUŻ WYSTARCZAJĄCO DUŻO MIEJSC PARKINGOWYCH



Zdjęcie FGM-AMOR

Zasada: Musimy gdzieś zaparkować nasze samochody, ale czy to oznacza, że zawsze potrzebujemy więcej miejsc parkingowych?

Jedną z najczęściej spotykanych skarg w centrach miast, zwłaszcza ze strony właścicieli sklepów i właścicieli małych firm, jest to, że na ulicy nie ma "wystarczającej ilości" miejsc parkingowych i że należy zapewnić więcej i tańszych miejsc na ulicy i poza nią. Ważne jest jednak, aby sprawdzić, czy rzeczywiście tak jest przed udostępnieniem większej liczby i/lub tańszych miejsc parkingowych - również dlatego, że dodatkowe miejsca parkingowe zachęcą do większego wykorzystania samochodów, jak wykazano wcześniej.

Badania akumulacji parkowania pokażą rzeczywiste zajęcie miejsc w dni powszednie i w weekendy oraz dadzą informacje, kto (osoby dojeżdżające do pracy, mieszkańcy, kupujący, sami właściciele sklepów) parkuje na jakich miejscach i na jak długo. Mogą pokazać, gdzie popyt jest bardzo duży, a gdzie, często bardzo blisko, znajdują się puste miejsca parkingowe. Środki zarządcze, takie jak zmiana cen lub długości pobytu, mogą być następnie wprowadzone w celu redystrybucji popytu, a ludzie mogą być informowani o pustych miejscach parkingowych w odległości krótkiego dojścia pieszo. Ważne jest również, by ustalić związek między cenami na parkingach poza ulicami a cenami parkowania na ulicach, ponieważ płatne miejsca parkingowe poza ulicami mogą być często wykorzystywane w niewystarczającym stopniu, z powodu niższych cen na ulicach, gdzie kierowcy dla oszczędności wolą szukać wolnych miejsc parkingowych.



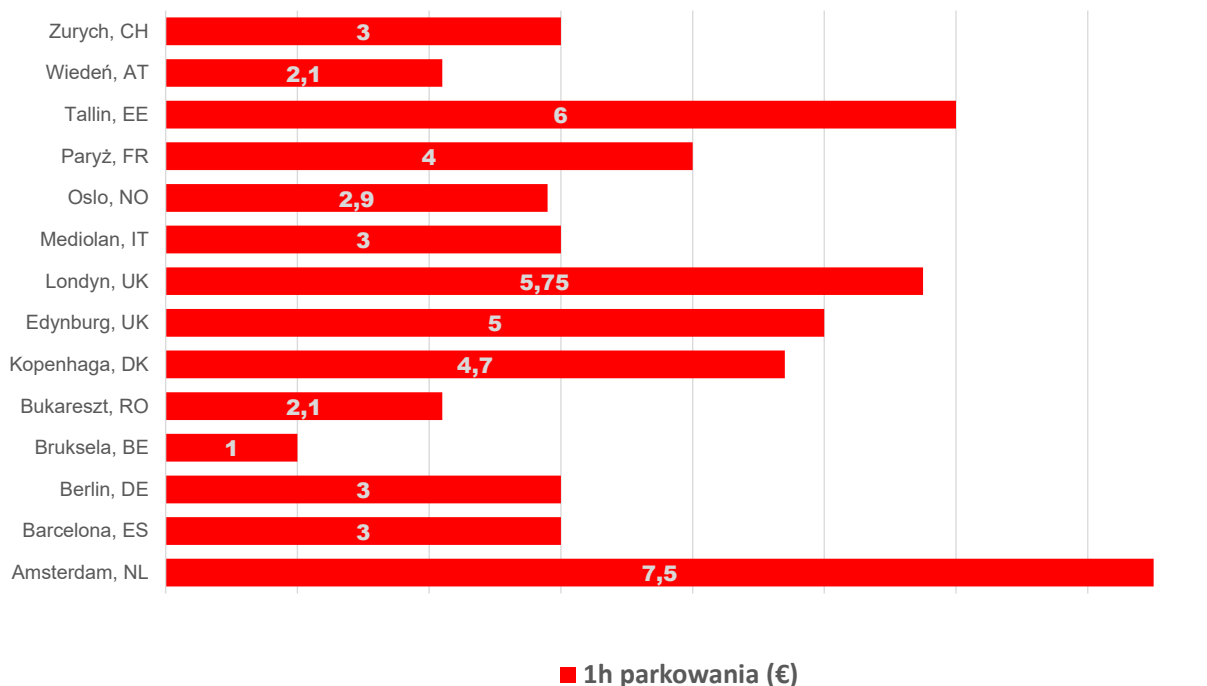
Zdjęcie: Interwencja Paradoksu z projektu Metamorphosis.

Fakt: Miejsce parkingowe zabiera przestrzeń publiczną - dobro, które w rzeczywistości nie jest darmowe

“Każdy parking ma swój koszt, nawet jeśli nie ma opłat dla kierowców - zajęte miejsce może być wykorzystane do czegoś innego (koszt alternatywny) a miejsca parkingowe muszą być obsługiwane i utrzymywane. Jeśli kierowcy nie płacą za parkowanie, wówczas koszt ten jest dzielony na wszystkich w mieście, albo poprzez wyższe ogólne czynsze (a więc i ceny) za sklepy w centrum handlowym, może poprzez wyższe podatki lokalne, gdzie gmina dotowała nowy parking. Są to pieniądze, które często mogłyby przynieść większe korzyści, gdyby zostały wydane gdzie indziej”. Tom Rye mówi: “Ogólnie rzecz biorąc, parkowanie jest postrzegane jako dobro publiczne i jako takie jest czymś, co (zwłaszcza) kierowcy uważają, że powinno być bezpłatne”. Parkowanie na ulicy wykorzystuje przestrzeń publiczną, ale jak kilkakrotnie wskazuje polityka parkingowa miasta Groningen (NL), kiedy miejsce jest zajmowane przez zaparkowany samochód jest ono skutecznie „prywatyzowane” przez kierowcę, który tam zaparkował i nikt inny nie może z niego korzystać. Podobnie rozjazdy (rampy) w poprzek chodników mogą być wykorzystywane tylko przez właściciela pojazdu i jego gości, a zatem ponownie prywatyzują przestrzeń publiczną. Wszystko to wskazuje na potrzebę rozważenia przez twórców SUMP-ów, czy parkowanie jest najlepszym sposobem wykorzystania przestrzeni publicznej, czy też są to miejsca o wyższej wartości, przeznaczone dla ludzi, a nie samochodów.

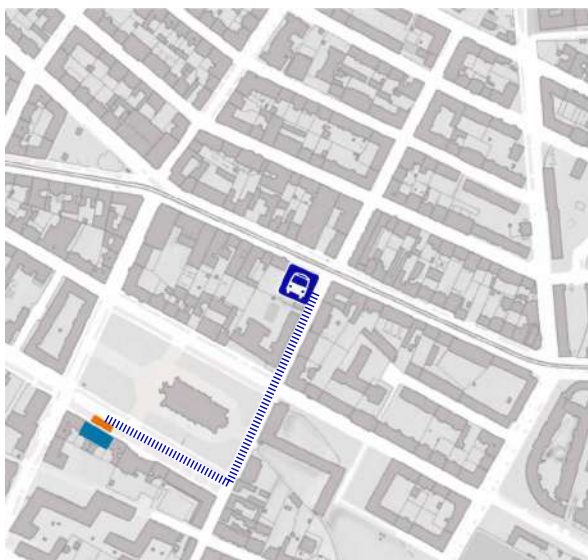
9 PARKING CZĘSTO JEST DOTOWANY

Opłata za 1 godzinę parkowania na ulicy w najdroższej części miasta



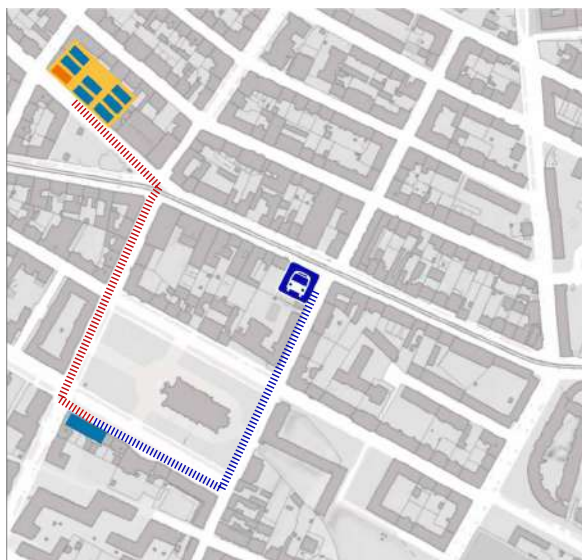
Fakt: Opłata za parkowanie często nie odzwierciedla prawdziwej wartości

Rysunek przedstawia maksymalne ceny za 1 godzinę parkowania na ulicy w centrach miast na próbie miast europejskich. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że miejsce parkingowe zajmuje około 15 metrów kwadratowych terenu, wówczas opłata 1 euro za godzinę przekłada się na „czynsz” w wysokości 6,7 centa za metr kwadratowy za godzinę, lub 67 centów za dziesięć godzin dziennie (okres, w którym opłaty są zwykle stosowane) lub 200 euro za metr kwadratowy miesięcznie przy założeniu podobnego obłożenia przez 30 dni w miesiącu. Większość budynków w obszarach centralnych ma wiele pięter, co daje znacznie wyższy czynsz za każdy metr kwadratowy powierzchni gruntu. W przypadku, gdy zapewnione są budynki parkingowe poza ulicą, koszty inwestycyjne dodają się do kwoty, która musi zostać pobrana. Ma to miejsce przy założeniu, że rzeczywisty koszt zapewnienia parkingu ma zostać odzyskany od użytkownika. Ale często tak nie jest, zamiast tego korzysta się z dotacji od gminy, by utrzymać niższą cenę w granicach 4 do 5€ za godzinę.



Parkowanie bezpośrednio przed domem.
Odległość do przystanku TP jest 30x większa

PRZYWILEJ DLA UŻYTKOWNIKÓW SAMOCHODÓW



Parkowanie przed domem jest zabronione, ale możliwe w garażu w takiej samej odległości jak przystanek komunikacji miejskiej

SPRAWIEDLIWY DLA ALTERNATYWNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU

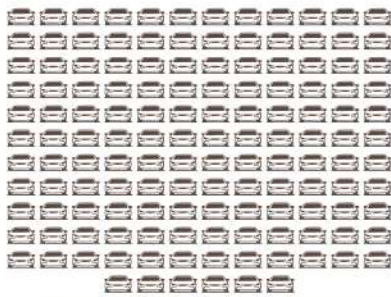
Fakt: Zapewnienie obiektów parkingowych będzie miało negatywny wpływ na wybór alternatywnych środków transportu, zachęci ludzi do korzystania z samochodu, a tym samym zwiększy zatory komunikacyjne

Od czasu opublikowania raportu brytyjskiego Departamentu Transportu "Drogi i generacja ruchu" (1994) badania wykazały, że zapewnienie nowej przepustowości dróg zwiększa natężenie ruchu, a często również zatory na drogach z nimi związane. Istnieje również bardzo wyraźna zależność między zapewnianiem miejsc parkingowych a użytkowaniem samochodów - tam, gdzie poziom parkowania jest wyższy, większy odsetek przejazdów odbywa się samochodem. Wreszcie, jasne jest również, że miasta o jednym z najniższych poziomów zatorów komunikacyjnych, takie jak Wiedeń i Zurych, przez wiele lat prowadziły politykę cenową w zakresie parkowania i ograniczania dostępności miejsc parkingowych w nowych budynkach. Miasto Nottingham w Anglii, które opodatkowuje miejsca parkingowe poza ulicami przewidziane dla pracowników dużych pracodawców w mieście, ma mniejsze zatłoczenie niż miasta porównywalne, które nie mają takiego podatku. Tak więc, jeśli zmniejszenie zatorów komunikacyjnych jest celem SUMP, zarządzanie parkowaniem musi być główną częścią planu. Jeśli miasta nie będą regulować kwestii parkowania w tym samym czasie, co wdrażać usprawnienia alternatywnych środków transportu, wówczas wszystkie wysiłki mające na celu zachęcenie ludzi do korzystania z transportu publicznego, pieszego lub rowerowego będą znacznie mniej skuteczne - zamiast tego potrzebne jest klasyczne podejście typu "kija i marchewki".

Redukcja kosztów budowy poprzez zastąpienie indywidualnych miejsc parkingowych na jedno mieszkanie miejscami wspólnego użytkowania samochodów (car sharing)

138 apartamentów

138 miejsc parkingowych - 1 dla każdego mieszkania



Wykorzystanie przestrzeni: 3.450m²

Koszt: 307.000 €

10 miejsc dla wspólnie użytkowanych samochodów



Wykorzystanie przestrzeni: ; 250m²

Koszt: 15.000 €

Wykorzystanie przestrzeni 25m²/miejsc parkingowych w tym do manewrowania

Źródło: Intelligent Wohnen im Wohnquartier. VCD 2018 (Wykres dostosowany przez FGM-AMOR)

Zasada: Inteligentniejszym rozwiązaniem jest zaoferowanie nowym mieszkańcom szeregu opcji mobilności, niż tylko wymaganie minimalnej liczby miejsc parkingowych.

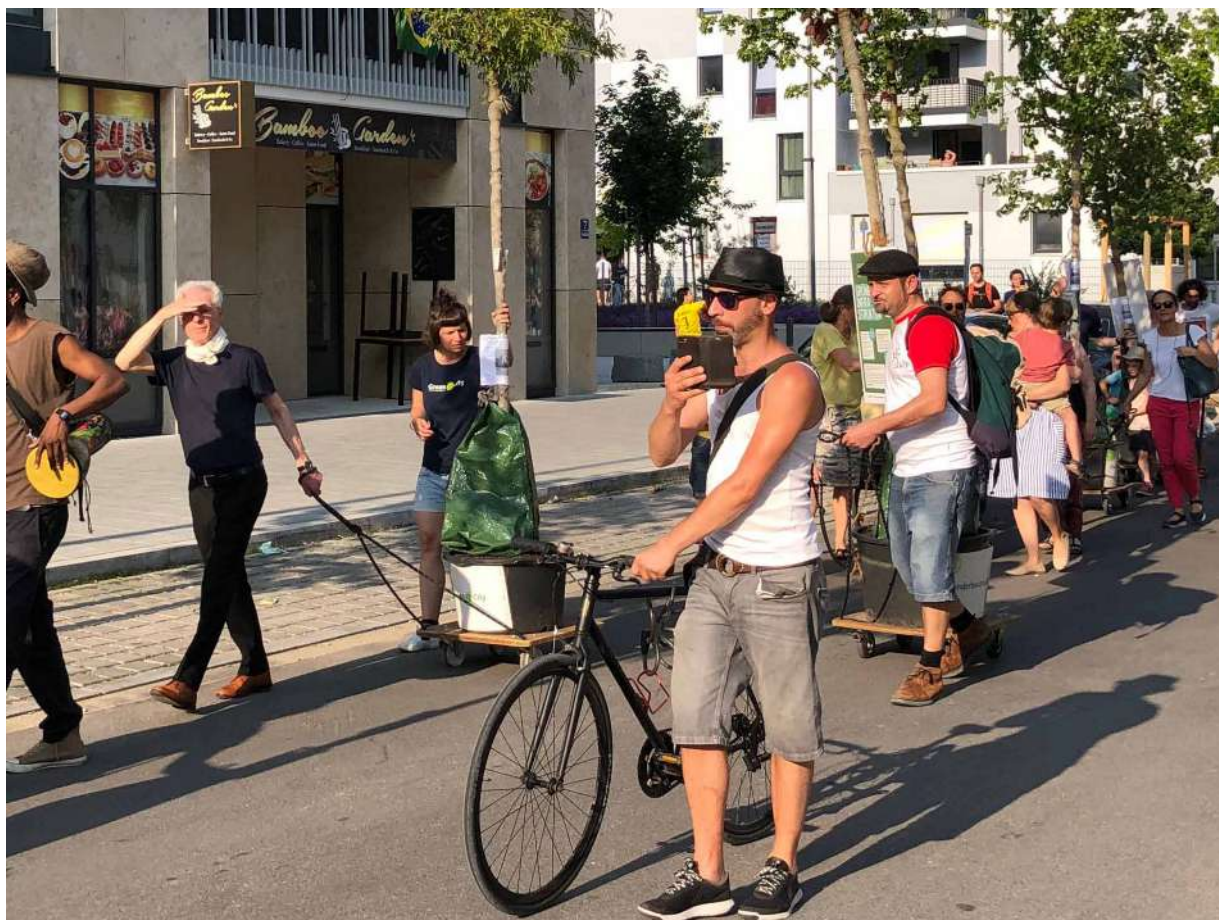
Wiele miast nadal wymaga zapewnienia takiej samej liczby miejsc parkingowych dla nowych mieszkań, niezależnie od tego, gdzie się one znajdują i kto będzie w nich mieszkał. Powoduje to wzrost kosztów budowy i zapotrzebowania na grunty, a co za tym idzie, wzrost cen nowych lokali mieszkalnych. Preferowane jest elastyczne podejście, w ramach którego zapewnianie miejsc parkingowych jest związane z dostępnością transportu publicznego, poruszaniem się na rowerze i pieszo, kontrolą parkowania na ulicy. Dodatkowo bierze się pod uwagę dochody osób, którzy są docelową grupą klientów dla mieszkań. W efekcie prowadzi to do bardziej efektywnego zapewniania miejsc parkingowych i bardziej przystępnych cenowo mieszkań. Powyższy wykres pokazuje wyraźnie koszty zapewnienia indywidualnego parkowania w ramach danej inwestycji w porównaniu z kosztami zapewnienia jedynie miejsc parkingowych dla samochodów współdzielonych.

Standardy parkowania



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

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



Zdjęcie: Martin Rojak

Zasada: Redukcja emisji CO₂ zamiast ich zwiększania.

Łagodzenie skutków zmian klimatycznych w miastach staje się gorącym tematem - w szczególności miasta poszukują sposobów na zmniejszenie wpływu wysokich temperatur na swoich mieszkańców. Przekształcanie parkowania na ulicach w tereny zielone z drzewami mogłoby przyczynić się do złagodzenia zmian klimatu. Możliwe jest to poprzez zmianę przestrzeni, przyczyniającej się do użytkowania samochodów, a tym samym emisji, na taką, która działa jak pochłaniacz CO₂. Jeśli przeciętny samochód przejeżdża 35 km dziennie, a dzięki wyeliminowaniu miejsca parkingowego, zmniejsza to dzienny przebieg o 7 km, przy średnim poziomie emisji 180 g CO₂/km, to zmniejsza to 1,26 kg CO₂ dziennie. Tymczasem, zakładając, że posadzone drzewa to dodatkowe dobro i można posadzić po dwa na każdym zlikwidowanym miejscu parkingowym, pochłoną one do 6400 kg CO₂ dziennie (w zależności od rodzaju drzewa i biorąc pod uwagę fotosyntezę). Dodatkowo każde drzewo (o wysokości 20 m i ok. 600.000 liści) produkuje średnio 4,6 tony tlenu, co wystarcza na zaspokojenie potrzeb ok. 10 osób.

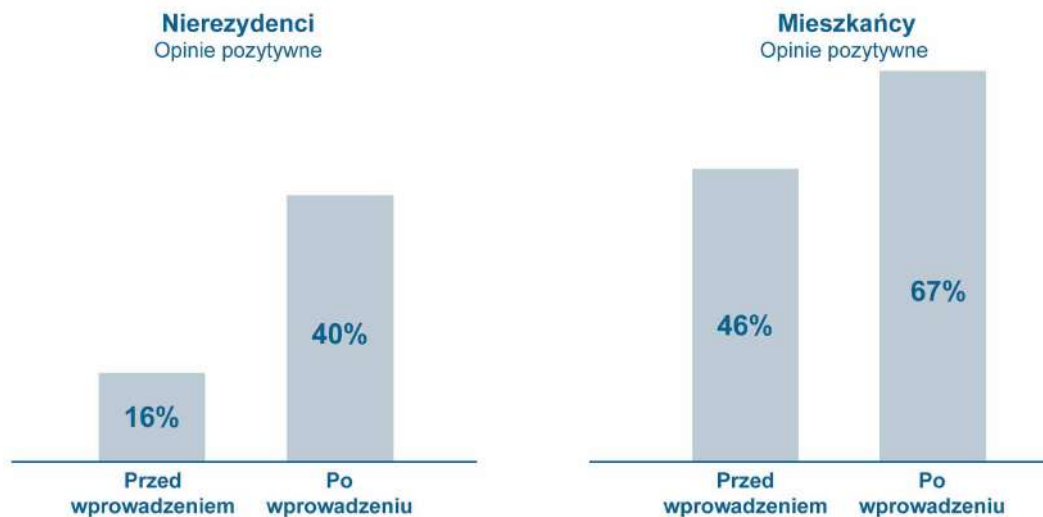


RE-ELEKCJA

Zasada: Wsparcie polityczne nie znika w momencie wprowadzenia zarządzania parkowaniem.

Jeśli działania związane z zarządzaniem parkowaniem są starannie zaplanowane, sprawiedliwe i przejrzyste, a przede wszystkim jeśli przyczyniają się do poprawy sytuacji w mieście, to nie powodują klęski polityków w wyborach. W rzeczywistości wiele miast przekonuje się, że po wprowadzeniu opłat za parkowanie w jednej z dzielnic, działa to na tyle dobrze, że wiele innych dzielnic prosi o to samo.

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



Źródło: COST 342,2005

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

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

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

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



Zdjęcie FGM-AMOR

Zasada: Budżety dzielnic jako zachęta do zwiększenia akceptacji dla płatnego parkowania.

Jeśli część pieniędzy pozyskanych z płatnego parkowania zostanie przekazana do rady gminy na danym obszarze w celu podjęcia decyzji o sposobie ich wydatkowania, może to zwiększyć akceptację dla płatnego parkowania. Staje się oczywiste, jak pieniądze są wydawane, a lokalni mieszkańcy i przedsiębiorcy czują, że mają większą kontrolę nad wydatkami dzielnicy. Oczywiście pieniądze nie muszą być wydawane na środki transportowe, ale mogą być wydawane na inne działania zmierzające do poprawy lokalnego środowiska, place zabaw, itp.

Wykorzystanie opłat parkingowych w Amsterdamie



Źródło: Amsterdam Mobility Fund, 2014

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

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

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

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



Zdjęcie FGM-AMOR

Zasada: Trzy silne narzędzia zarządzania przestrzenią parkingową: czas trwania, opłaty i zezwolenia.

W lokalizacjach, w których popyt na miejsca parkingowe przewyższa podaż, zamiast automatycznie reagować poprzez zapewnienie większej liczby miejsc parkingowych, można wykorzystać narzędzia zarządzania, by ustalić priorytety co do dostępu do ograniczonej powierzchni. Kluczowymi narzędziami są: ograniczanie czasu trwania postoju, wprowadzanie opłat oraz wydawanie zezwoleń (czasami za opłatą) dla niektórych rodzajów użytkowników, np. mieszkańców, w celu zapewnienia im preferencyjnego dostępu do miejsca parkingowego. Najlepiej jest zacząć od obszarów o największym popycie stosując małe ograniczenia (niskie ceny, długie maksymalne limity postoju), by uzyskać akceptację co do tej zasady. Poziom cen można podnieść lub skrócić długość maksymalnego postoju, w późniejszym terminie.

Stawki zależą od polityki i jej zamierzeń

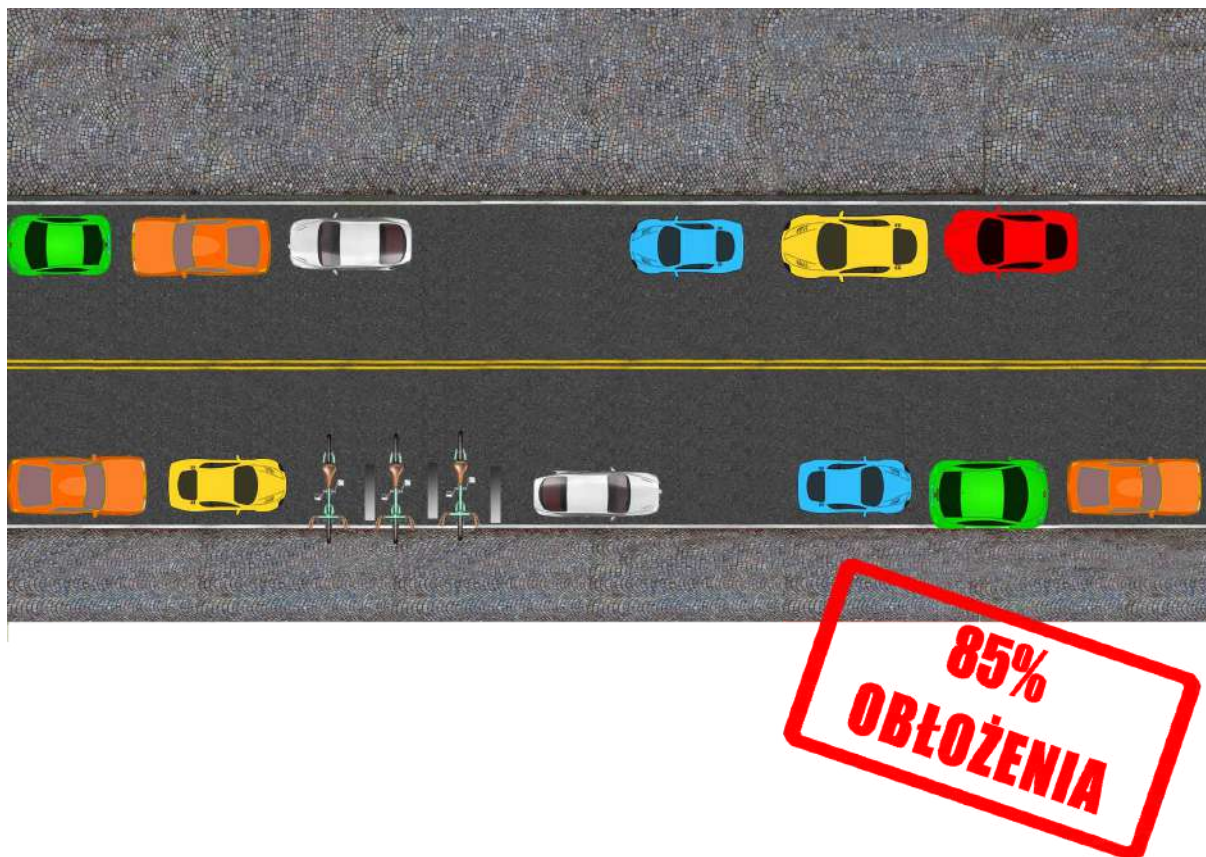


Źródło zdjęcia: ©iStock.com/faberfoto_it

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

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

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



Zasada: Zapewnij by użytkownicy priorytetowi mogli łatwo znaleźć miejsce

Podczas gdy zarządzanie parkowaniem może mieć na celu zmniejszenie ogólnej podaży miejsc parkingowych, istnieją rodzaje kierowców, dla których urzędnicy chcą „ułatwić” znalezienie miejsca. Mogą to być mieszkańcy i/lub osoby robiące zakupy. (Na późniejszych etapach rozwoju polityki parkingowej w niektórych miastach, nacisk na parkowanie w celach zakupowych może się zmniejszyć, ale kiedy po raz pierwszy wprowadza się zarządzanie parkowaniem, handel jest często postrzegany jako kwestia kluczowa, a w wielu miastach pozostaje on kwestią priorytetową - choć oczywiście ruch w celach zakupowych/rekreacyjnych może również powodować zatory i zanieczyszczenie).

Zasadą stosowaną przez wielu specjalistów w dziedzinie parkowania jest to, że maksymalne obciążenie nie powinno przekraczać 85%, a jeśli tak, to należy podnieść ceny. „Reguła 85%”, jeśli zostanie osiągnięta, oznacza, że ruch drogowy związany z poszukiwaniem miejsca parkingowego

(i wynikające z tego zatory) jest zminimalizowany. Niektórzy komentatorzy sugerowali, że przestrzeganie „zasady 85%” może prowadzić do nadmiernej podaży. Z pewnością powinna ona być stosowana tylko w przypadku parkowania na ulicy, gdzie podaż jest stała, a nie do obliczania ilości miejsc parkingowych, które mają być zapewnione w nowych budynkach.



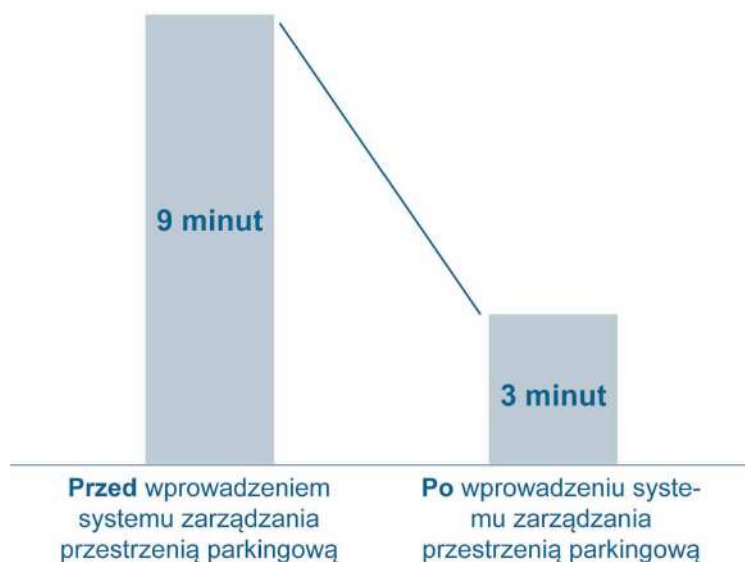
Zdjęcia: Stadt Zürich

Zasada: Limit podaży z Zurychu - Dla każdego nowego miejsca parkingowego w garażu należy usunąć miejsce parkingowe na ulicy.

Górny pułap podaży miejsc parkingowych miał na celu osiągnięcie równowagi pomiędzy zapotrzebowaniem na większą liczbę podróży pieszych, a zapotrzebowaniem przedsiębiorstw na stałą podaż miejsc parkingowych. W związku z tym osiągnięto bezpośrednią równowagę: w przypadku budowy nowych parkingów poza ulicami, liczba miejsc parkingowych na ulicach zmniejsza się w równym stopniu. Miejsca parkingowe na ulicach są wykorzystywane zamiast tego na obiekty rowerowe, tereny dla pieszych i tereny zielone.

Średni czas poszukiwania miejsca do parkowania

w Wiedniu, w dzielnicach 6-9



Źródło: COST 342,2005

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

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

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



Zdjęcie: Stadt Freiburg

Zasada: Zaplanuj teren potrzebny na parking kuba-turowy, ale zbuduj go tylko wtedy, gdy będzie na-prawdę potrzebny - na podstawie obserwowanego, a nie przewidywanego popytu. W międzyczasie, wy-korzystaj tę przestrzeń do innych celów.

Zasadą jest przewidywanie przyszłego popytu na parkowanie, posiadanie planu reakcji na niego, ale nie podejmowanie budowy parkingu w celu zaspokojenia całego przewidywanego popytu. Należy poczekać dopóki przyszły rozwój funkcjonalny obszaru nie nastąpi i będzie można zaobserwować rzeczywiste zapotrzebowanie na parkowanie. W dzielnicy Fryburga - Vauban przyjęto takie podejście. Po pierwsze, została zarezerwowana przestrzeń na parking (ale nie został on zbudowany); po drugie, przestrzeń została wykorzystana „tymczasowo” na plac zabaw; a po trzecie, rzeczywiste zapotrzebowanie na parking zostało zbadane. Stwierdzono, że sytuacja nie wymaga dodatkowego garażu parkingowego. Ponadto fakt, że przestrzeń ta jest obecnie wykorzystywana jako plac zabaw, utrudnia, z punktu widzenia akceptacji społecznej, przekształcenie jej w parking.



Zdjęcia FGM-AMOR

Zasada: Egzekwowanie zasad parkowania jest konieczne, ponieważ przepisy dotyczące parkowania poprawiają sytuację parkingową

Narzędzia do zarządzania parkowaniem nie zadziałają, jeśli nie będą egzekwowane. Kiedy coś, co wcześniej było bezpłatne dla wszystkich, zostanie uregulowane i/lub wycenione, a następnie wprowadzone zostanie egzekwowanie, często wystąpią negatywne reakcje. Jak zatem ograniczyć te reakcje do minimum? Po pierwsze, spraw, by przepisy i ich egzekwowanie były sprawiedliwe: na przykład, zwiększ mandaty w przypadku, gdy parkowanie utrudnia ruch i zapewnij, że każdy ponosi takie samo ryzyko ukarania jeśli złamie jakąś zasadę. W fazie wstępnej nie należy karać mandatami za pierwsze lub drugie wykroczenie, ale tylko dać pouczenie. Daj też ludziom informację, gdzie i jak wydawane są zebrane pieniądze. I przeszkol kontrolerów tak, by mogli pomagać kierowcom z parkowaniem i innymi sprawami, a nie tylko dawać mandaty.



Zdjęcie FGM-AMOR

Zasada: Eksperymentuj z nowymi zastosowaniami miejsc parkingowych - jeśli to nie zadziała, zawsze możesz cofnąć zmiany!

Często trudno jest ludziom wyobrazić sobie zmiany w krajobrazie ulicznym, a to oznacza, że mogą oni przesadnie i często negatywnie reagować na nowe propozycje. Dotyczy to zwłaszcza tych osób, które są „typowymi” uczestnikami konsultacji społecznych / eventów publicznych. Ale miejsce parkingowe na ulicy jest czymś, co można tymczasowo zmienić i w razie potrzeby przywrócić. A to sprawia, że ludzie łatwo dostrzegą, że dana zmiana jest często akceptowalna, a nawet pożądana. Miasto Rotterdam wykorzystywało to podejście na wielu ulicach, zmieniając miejsca parkingowe na tarasy restauracyjne, przestrzeń publiczną lub tymczasowe parkingi dla rowerów. Chodziło o pokazanie mieszkańcom, że to działa i uzyskanie akceptacji dla późniejszej, stałej zmiany.



Zdjęcie: Hr. Schön

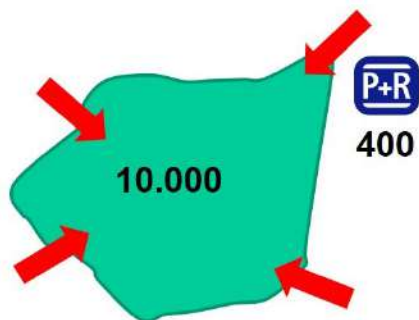
Zasada: Współdzielone parkingi jako sposób wspierania bardziej zrównoważonych zachowań transportowych

Zamiast zapewnić w każdym budynku własny parking, zbuduj w pewnej odległości oddzielny, większy parking, który będzie obsługiwał wszystkie budynki w danej lokalizacji.

Wspólną cechą każdego nowego domu lub budynku mieszkalnego jest posiadanie własnego parkingu. Alternatywną aranżacją, która obniża koszty budowy, natychmiast uwalnia przestrzeń wokół budynków na tereny zielone i zachęca ludzi do korzystania ze zrównoważonych form transportu, jest zbudowanie jednego dużego parkingu. Będzie on służył całej inwestycji, ale w pewnej odległości od budynków mieszkalnych. Pionierem tego podejścia jest dobrze znana inwestycja Freiburg Vauban w Niemczech, gdzie mieszkańcy mogą podjechać do budynku mieszkalnego dla celów rozładunkowych, ale parking znajduje się w jednym dużym garażu około 300 metrów dalej. Dodatkowa odległość od domu do zaparkowanego samochodu zachęca do poruszania się pieszo, jazdy na rowerze i korzystania z transportu publicznego podczas lokalnych podróży. Dodatkowo uwalnia przestrzeń wokół budynków mieszkalnych dla bardziej przyjemnych zastosowań, takich jak place zabaw i kawiarnie.

La trappola

L'offerta di parcheggi aggiuntivi causa maggiori spostamenti in auto

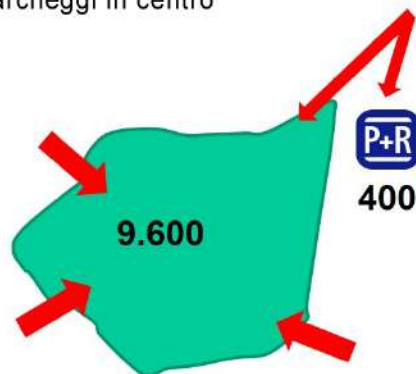


$$10.000 + 400 = 10.400$$

Park & Ride

Corretto

Necessario per ridurre l'offerta parcheggi in centro



$$10.000 - 400 + 400 = 10.000$$

In centro in Park & Ride

Park & Ride - to nie panaceum, ale może pomóc i jest ważne z politycznego punktu widzenia, jeśli wdrożone właściwie

Park & Ride jest często postrzegane jako panaceum na problemy związane z parkowaniem i jest „wywoływane do tablicy” przy wprowadzaniu opłat parkingowych w centrach miast. Istnieje jednak kilka ważnych zasad, o których należy pamiętać, jeśli inwestycja w P&R ma rzeczywiście wspierać zrównoważony rozwój miasta i funkcjonować prawidłowo (a tym samym sprawić, by inwestycja i koszty operacyjne były opłacalne):

- » Nowy parking P&R nie powinien zwiększać całkowitej podaży miejsc parkingowych w mieście. Jeśli tak, to tylko zwiększy to wykorzystanie samochodów. Tak więc 500 nowych miejsc parkingowych w systemie P&R powinno zastąpić 500 miejsc parkingowych w mieście.
- » W mniejszych miastach P&R może być nieopłacalne - większość popytu na miejsca parkingowe pochodzi z wewnątrz miasta, a bezpłatne miejsca parkingowe są dostępne na ulicach w odległości krótkiego spaceru od centrum, więc ludzie nie będą chętni by parkować na obrzeżach miasta i korzystać z autobusu.
- » Połączenia autobusowe, tramwajowe i kolejowe powiązane z P&R muszą być atrakcyjne, tanie i łatwe w użyciu.
- » Nawet duży system P&R z 10.000 miejsc w mieście liczącym 200.000 mieszkańców, zaspokoi tylko niewielką część całkowitego zapotrzebowania na podróże.
- » Najlepiej byłoby, gdyby parkingi P&R były usytuowane blisko źródeł a nie celów podróży, ponieważ w ten sposób podróżowanie i emisja CO₂ zostaną ograniczone w największym stopniu, a akceptacja dla zmiany środka transportu publicznego jest większa, niż w przypadku gdy kierowca przejechał już największą część swojej podróży autem.



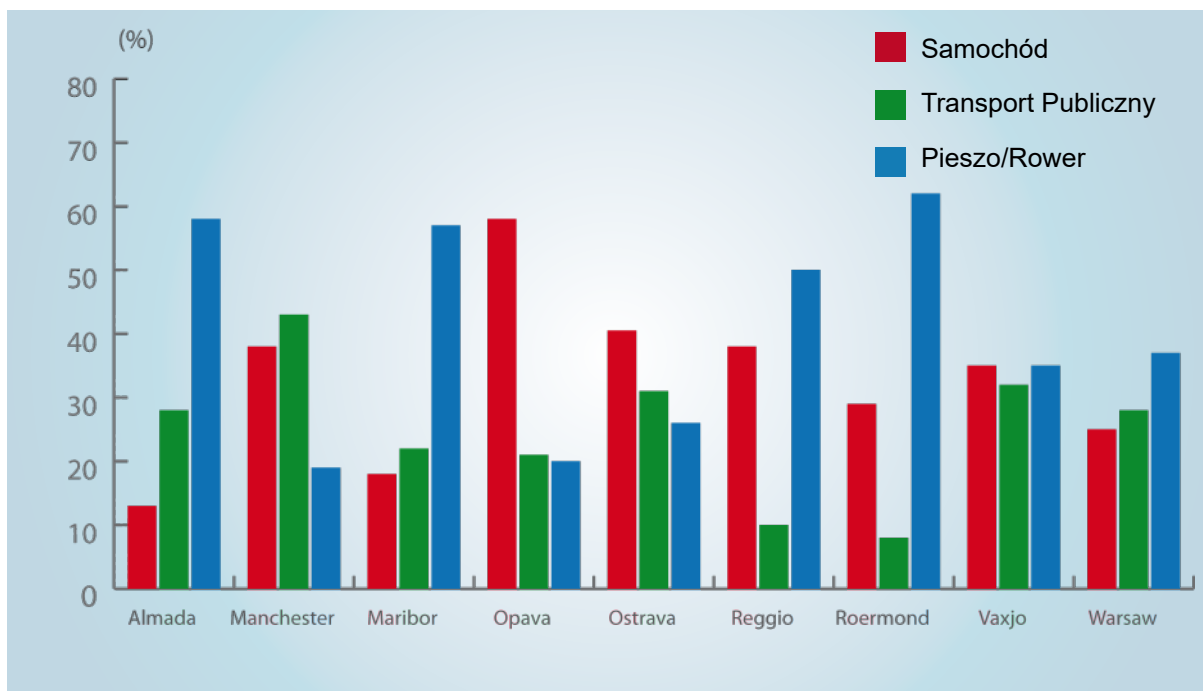
Zdjęcie FGM-AMOR

Zasada: Wielokrotne wykorzystanie ograniczonej przestrzeni parkingowej w celu uwolnienia przestrzeni publicznej

Miejsca parkingowe są często przez znaczną część czasu puste - na przykład parkingi przed supermarketami są rzadko zajmowane w nocy, a w godzinach szczytu zakupów tylko prawie pełne. Wielokrotne wykorzystanie takich miejsc może zmniejszyć popyt na parkowanie na innych obszarach, uwalniając je dla innych zastosowań; i/lub zmniejszyć koszty inwestycji w nowe miejsca parkingowe poza ulicami. Belgijskie miasto Sint Niklaas wdrożyło koncepcję wspólnego parkowania na ulicy zwanej Vijfstraten, jednym z głównych korytarzy prowadzących do centrum miasta. Miasto chciało stworzyć na Vijfstraten wydzielone ścieżki rowerowe, ale mogło to zrobić tylko poprzez usunięcie miejsc parkingowych na ulicach, z których obecnie korzystają mieszkańcy. Zawarto umowę z supermarketem znajdującym się na ulicy, by umożliwić mieszkańcom Vijfstraten parkowanie na terenie supermarketu zamiast na ulicy. Szczytowe zapotrzebowanie mieszkańców na miejsca parkingowe nie koliduje z potrzebami klientów sklepów, więc jest tam wystarczająco dużo miejsc parkingowych dla wszystkich.

Sint Niklaas wdrożyło inne sprytne podejście do wielokrotnego wykorzystania ograniczonej przestrzeni publicznej do parkowania. Strefy załadunku i rozładunku na Stationsstraat są wykorzystywane jako miejsca parkingowe dla rowerów, poza godzinami w których dozwolone są czynności ładunkowe.

Średnie wydatki na zakupy na podróż pomnożone przez udział modalny podróży oraz przez częstotliwość wizyt w ciągu roku



Źródło: The RESOLVE M&E Tool – Consumers survey (2017+2018)

Fakt: Klienci-kierowcy samochodów to często nie najlepsi klienci

Właściciele sklepów i lokalni politycy często automatycznie wiążą ilość miejsc parkingowych z sukcesem lokalnych sklepów - ale wszystkie dowody wskazują na to, że rzeczywistość jest znacznie bardziej złożona. Kupujący cenią sobie różnorodność sklepów i atmosferę do zakupów. Nie ma wyraźnego związku między sukcesem sprzedaży detalicznej, a ilością udostępnionych miejsc parkingowych oraz ewentualnymi kosztami parkowania. Ta złożoność znajduje swoje odzwierciedlenie w wynikach badań przeprowadzonych w 8 miastach Europy Północnej, Południowej, Wschodniej i Zachodniej – Poprzez Narzędzie RESOLVE M&E - Badanie konsumentów i sprzedawców (2017 i 2018) (patrz grafika) - pokazuje to wyraźnie, że w większości miast kierowcy samochodów nie są tymi, którzy wnoszą największy wkład w gospodarkę. Dlatego ważnym jest spełnienie potrzeb kupujących, którzy nie przyjeżdżają samochodem. Często oznacza to wysokiej jakości, przyjazne dla ludzi środowisko do zakupów, nie zdominowane przez ruch uliczny. Dla kierowców samochodów ważne może być ułatwienie im parkowania (choć niekoniecznie za darmo). Oznacza to nieraz opłaty i ograniczenia czasowe, tak by miejsca parkingowe w pobliżu sklepów nie były zajmowane przez osoby parkujące przez dłuższy czas.

Ruch stacjonarny również powoduje ryzyko!



Zdjęcie: Robert Pressl

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

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

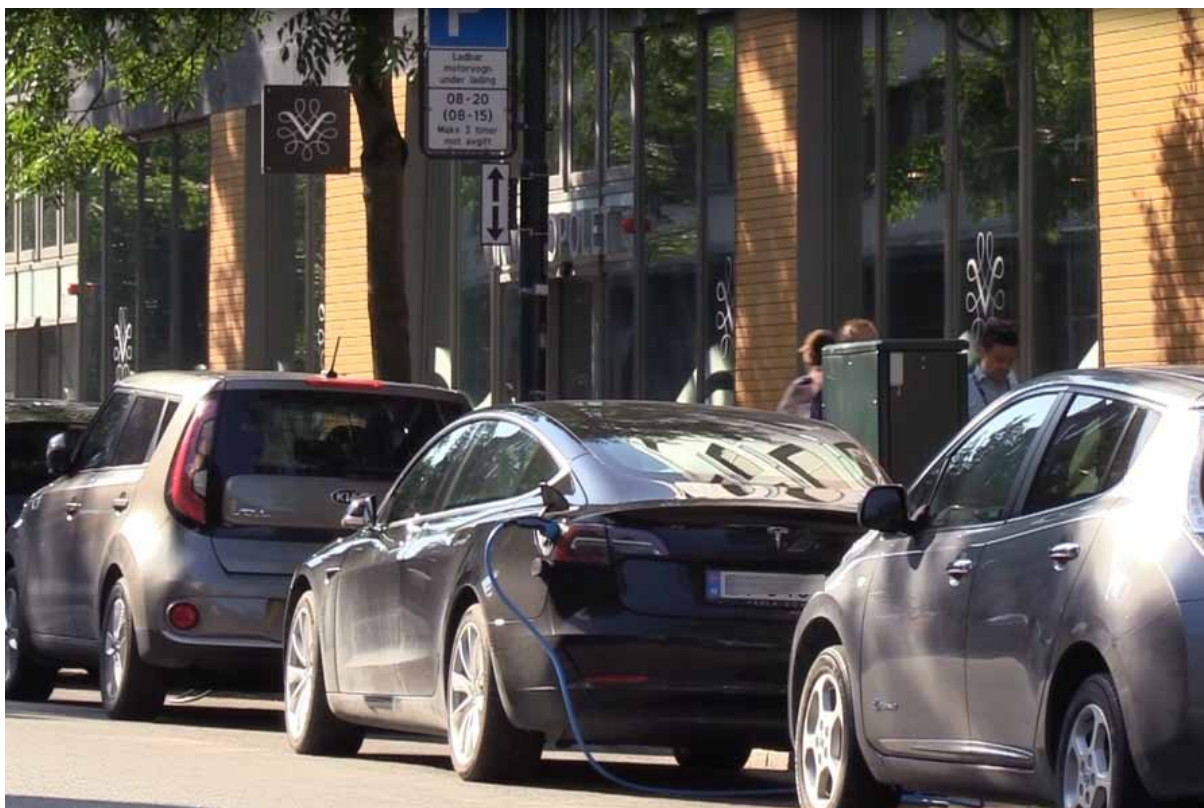


Zdjęcie FGM-AMOR

Argument: Nawet jeśli egzekwowanie przepisów istnieje na papierze, często jest ono realizowane tylko częściowo, ponieważ zadanie powierza się niewłaściwym organom.

Egzekwowanie prawa jest często podzielone między różne organizacje. Podczas gdy Policja często zajmuje się naruszeniami dotyczącymi parkowania, podmioty miejskie lub prywatne kontrolują płatne parkowanie. Te ostatnie w większości przypadków działają skutecznie, ale Policja często nie ma czasu i ma do wykonania ważniejsze zadania niż kontrolowanie naruszeń zasad parkowania. Rozwiązaniem często stosowanym w tej sytuacji jest przekazanie odpowiedzialności za działania związane z egzekwowaniem prawa przez Policję podmiotom miejskim lub prywatnym. Monitorują one każde naruszenie zasad parkowania i przekazują je Policji, która finalnie nakłada karę.

Kolejnym krokiem jest całkowita dekryminalizacja naruszeń zasad parkowania, tak by pracownicy nie będący policjantami mogli sami zająć się ich egzekwowaniem. Główną zaletą tego rozwiązania jest to, że dochód z kar pieniężnych staje się dochodem miasta, a nie dla państwa.



Zdjęcie FGM-AMOR

Argument: Korzystanie z przestrzeni publicznej nigdy nie powinno być bezpłatne, nawet dla „czystych” pojazdów.

Niektóre miasta przyznają preferencje lub korzyści kierowcom pojazdów o zerowej emisji zanieczyszczeń, zapewniając parkowanie na obszarach o obniżonej lub nawet zerowej opłacie, gdzie inne pojazdy muszą płacić za parkowanie. Ale czy jest to naprawdę właściwy sposób radzenia sobie z ograniczoną przestrzenią publiczną? E-pojazd nadal korzysta z tej samej przestrzeni co pojazd konwencjonalny.

Innym przykładem takiego wykorzystania przestrzeni publicznej jest instalacja stacji ładowania przy krawężniku, które są często zarezerwowane do parkowania i ładowania pojazdów elektrycznych. Nawet szybkie lub hiper-ładowarki w przestrzeni publicznej powinny być umieszczone na samej jezdni lub w całkowicie wolnych dotąd miejscach. Standardowe urządzenia do ładowania lepiej instalować w ramach miejsc parkingowych poza ulicami.



Zdjęcie FGM-AMOR

Zasada: Określ cele zarządzania parkowaniem jako główny cel polityki parkingowej (nie generowanie przychodów) i podaj tę zasadę do wiadomości publicznej.

Zastanów się, na jakie problemy / cele chcesz rozwiązać, na przykład:

- » czy chcesz walczyć z zatłoczeniem lub zmniejszyć obciążenie miejsc parkingowych?
- » czy chcesz chronić dostęp mieszkańców do parkowania?
- » czy chcesz wspierać lokalny biznes / sklepy?
- » czy chcesz uniknąć całodziennego parkowania osób dojeżdżających do pracy?
- » czy chcesz uwolnić przestrzeń publiczną od zaparkowanych samochodów i „przenieść” je do parkingów poza ulicami, itp.

Opłaty parkingowe są głównie narzędziem zarządzania, służącym do kierowania zachowaniami komunikacyjnymi, zarządzania nasyceniem parkingów oraz do równoważenia podziału modalnego rodzajów transportu.



Zdjęcie FGM-AMOR

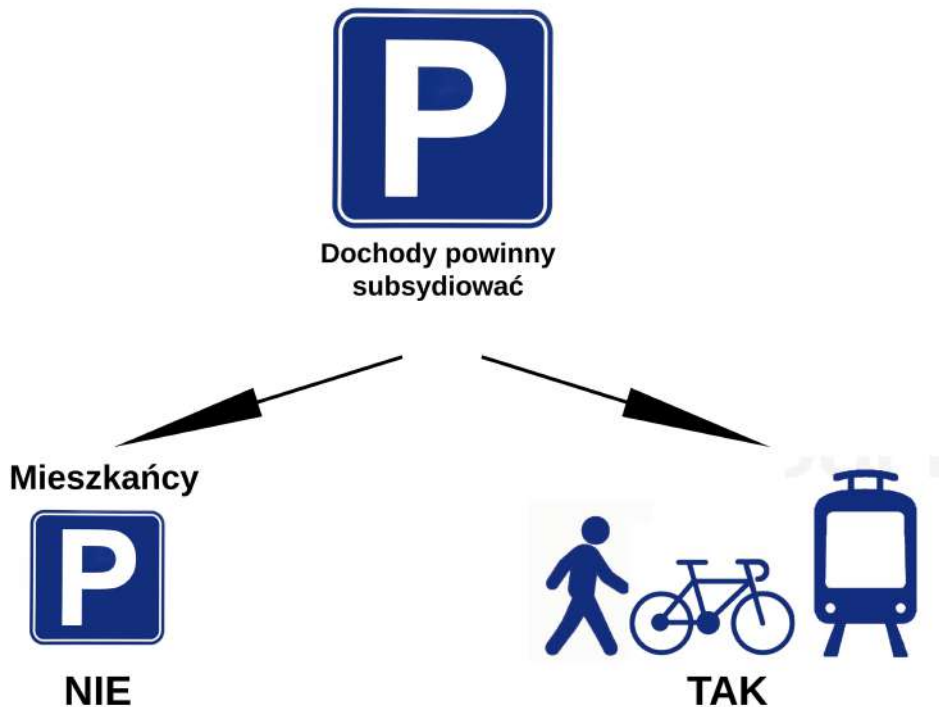
Zasada: Standardy nie są wieczne. Zalecane są maksymalne normy dla parkowania samochodów i minimalne normy dotyczące rowerów.

Aby jeszcze bardziej ułatwić przejście do mniejszego uzależnienia od samochodów i bardziej aktywnych środków transportu, miasta powinny ponownie rozważyć standardy dla tradycyjnych parkingów i dla parkingów rowerowych. Zgodnie z zaleceniami Europejskiej Federacji Rowerowej należy modernizować istniejące obiekty bez parkingów rowerowych, poprzez przekształcenie miejsc parkingowych w parkingi dla rowerów lub poprzez zapewnienie miejsc parkingowych w pobliżu / przyległych do budynków, zarówno na ulicy jak i poza nią. Należy zainstalować odpowiednią liczbę gniazdek elektrycznych do ładowania rowerów elektrycznych.

Zasady dotyczące standardów:

- » Stosowanie maksymalnych standardów w zakresie parkowania samochodów w jak największym stopniu
- » Stosowanie standardów obszarowych, opartych na różnych (wg. SUMP) profilach dostępności miast (centrum, śródmieście, peryferie, aglomeracja, średnie, metropolitalne, biznesowe, mieszkaniowe, mieszane...).
- » Stosowanie minimalnych standardów dla parkowania rowerów (np. mieszkania, zakupy, itp.) np. 1/sypialnia + 10% dla rowerów specjalnych we wspólnych obiektach parkingowych (np. podwieszane uchwyty rowerowe)
- » Regularne monitorowanie i modyfikowanie standardów zgodnie ze zmieniającymi się wzorcami mobilności i trendami podziału modalnego.

Połączenie obu standardów jest nowoczesnym, odpowiednim i energooszczędnym podejściem do wpływania na zachowania związane z mobilnością. Następnym krokiem może być wybór jednego integralnego standardu mobilności dla nowych rozwiązań, w ramach którego opłacalność parkowania i alternatywy dla parkowania mogą stać się przedmiotem negocjacji w sprawie osignięcia celów w zakresie mobilności. Belgijskie miasto Gandawa jest dobrym przykładem standardów zorientowanych terytorialnie. W oparciu o miejskie wytyczne dotyczące parkowania rowerów, mieszkańcy mają obecnie do dyspozycji publiczne miejsca parkingowe dla rowerów w promieniu 100 m od swoich drzwi na obszarach, gdzie standardy zostały wdrożone.

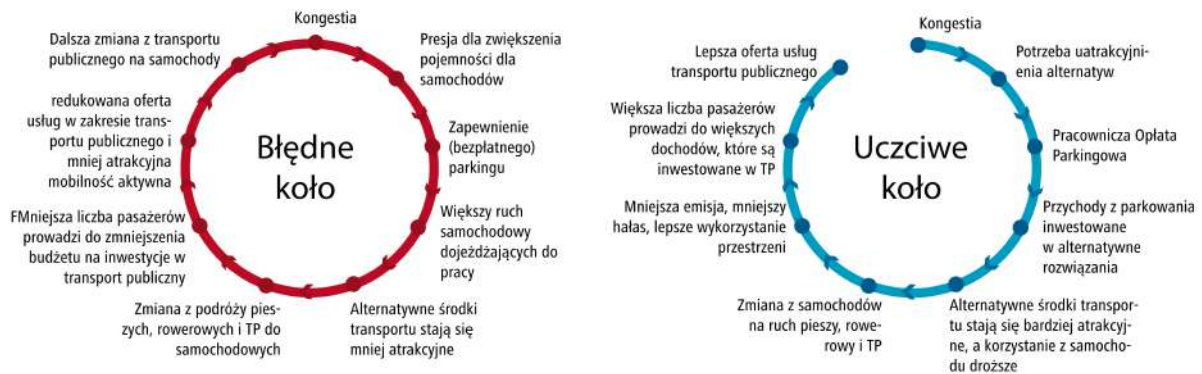


Zasada: Nie należy wielokrotnie dopłacać do zezwoleń na parkowanie mieszkańców.

Władze miast często uważają, że muszą zapewnić swoim mieszkańcom miejsca parkingowe - bardziej jakby to był obowiązek niż świadczenie usługi, która ma swoją wartość. Ale za wartość tej usługi wciąż trzeba zapłacić. Jednak w wielu przypadkach miasta nie starają się uzyskać od swoich mieszkańców pełnych kosztów zapewnienia tego preferencyjnego dostępu do miejsc parkingowych. Zamiast tego subsydują koszty administracyjne, koszty utrzymania i egzekwowania poprzez wykorzystanie nadwyżki z przychodów z parkowania uzyskanych od nie-rezydentów. Problem polega na tym, że taka praktyka nie wpływa na zmianę środka transportu przez mieszkańców w kierunku zrównoważonego transportu, zwłaszcza gdy strefa parkingowa mieszkańca jest duża (w niektórych mniejszych miastach strefy parkingowe dla mieszkańców obejmują całe miasto, więc mieszkaniec może przejechać pewną odległość i skutecznie korzystać z bezpłatnego parkowania na ulicy w miejscu docelowym). Wspomniane przychody można by wykorzystać znacznie lepiej, inwestując je w zachęty do poruszania się pieszo, jazdy na rowerze lub korzystania z transportu publicznego, zgodnie z zasadą Push & Pull stosowaną w wiodących miastach, takich jak Amsterdam i Gandawa

Pomysł zaczerpnięty z „ODZYSKIWANIE ULIC: PRZYSZŁOŚĆ PARKOWANIA I ZARZĄDZANIA ULICAMI” (Centre for London 2020)

Oплата za parkowanie w miejscu pracy od błędnego koła do uczciwego koła



Grafika: FGM-AMOR

Zasada: osoby, które decydują się na korzystanie z bezpłatnego miejsca parkingowego poza ulicami, powinny partycypować w kosztach, jakie jazda samochodem generuje dla innych

W Wielkiej Brytanii prawo zezwala miastom na nakładanie opłat lub podatków na miejsca parkingowe udostępniane przez pracodawców poza ulicami dla ich pracowników. Jedno z miast, Nottingham, skorzystało z tego prawa i od 2012 r. nałożyło opłatę, zwaną Pracowniczą Opłatą Parkingową (WPL), na wszystkie przedsiębiorstwa posiadające 10 lub więcej miejsc parkingowych dla pracowników poza ulicą. Osoby dojeżdżające do pracy stanowią około 70% ruchu w godzinach szczytu w mieście, generując koszty związane z kongestią w wysokości 160 mln GBP (około 178 mln EUR). Pracodawcy płacą tę opłatę i to od nich zależy, czy przerzucą koszty na swoich pracowników. W roku 2020/21 opłata będzie wynosiła 424 GBP (około 460 EUR) za miejsce. Oczywiście, na zachowania związane z podróżami wpływ ma tylko to, czy pracownicy partycypują w całości lub części opłaty ponoszonej przez pracodawcę - ale 8 na 10 z nich tak robi.

Ocena WPL przez Uniwersytet Loughborough wykazała, że w Nottingham udało się zmniejszyć zatłoczenie w porównaniu z sytuacją w podobnych angielskich miastach; oraz że gospodarka w Nottingham nadal rozwijała się tak samo lub szybciej niż w konkurencyjnych angielskich miastach. Stało się tak po wprowadzeniu WPL i ulepszeń w zrównoważonym transporcie, podczas gdy ruch samochodowy spadł o 9% w porównaniu z 2004 rokiem. Dochód z tej opłaty parkingowej jest wykorzystywany do finansowania alternatywnych, zrównoważonych form transportu.

Oczywiście, nałożenie pracowniczej opłaty parkingowej nie jest prawnie możliwe w większości państw członkowskich UE. Ale ten przykład z Anglii jest użyteczny, by przedstawić go w Państwa kraju lub regionie, dla wywołania zmiany prawa umożliwiającej miastom wprowadzenie opłaty parkingowej. Chętne miasta mogłyby wykorzystać ją jako użyteczne narzędzie w arsenale działań w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Dane pochodzą z „ODZYSKIWANIE ULIC: PRZYSZŁOŚĆ PARKOWANIA I ZARZĄDZANIA ULICAMI” (Centre for London 2020)



park4sump.eu



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



@civitas_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Wyłączną odpowiedzialność za treść niniejszej ulotki ponoszą autorzy. Nie musi ona koniecznie odzwierciedlać opinii Unii Europejskiej. Ani Agencja, ani Komisja Europejska nie są odpowiedzialne za jakiegokolwiek wykorzystanie zawartych w niej informacji.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Projekt ten otrzymał dofinansowanie z unijnego programu badań i innowacji „Horyzont 2020” na podstawie umowy o udzielenie dotacji nr 769072.