



P PUSH & PULL



Dobri razlozi
za upravljanje parkiranjem

PUSH&PULL – “Upravljanje parkiranjem i poticajne mjere - uspješne i provjerene strategije za energetski učinkovit gradski prometprijevoz”

Glavni ciljevi projekta **PUSH&PULL** (gurati i privlačiti) su:

- štednja energije promjenom načina prijevoza, odnosno prelaskom s automobila na druga, održivija prijevozna sredstva,
- pomaganje lokalnim gospodarstvima poticanjem racionalnijeg pristupa problematici parkiranja zasnovanog na upravljanju te pomaganje gradovima u štednji novca izbjegavanjem troškova izgradnje dodatnih parkirališta, i
- izgradnja kapaciteta u gradovima koji žele uvesti sličan sustav pružanjem znanja potrebnih za rješavanje problema parkiranja te razvojem političkih argumenata za potporu.

Projekt uključuje uvođenje upravljanja parkiranjem i mobilnosti u sedam gradova i na jednom sveučilištu. Svi proveditelji uspostaviti će temeljni mehanizam financiranja kako bi sredstva prikupljena naplaćivanjem parkiranja koristili za financiranje održive mobilnosti.

Ova brošura nastala je prikupljanjem informacija iz postojećih studija i publikacija koje su izdali partneri u projektu i ostali te mijenjanjem i nadopunjavanjem tekstova novim sadržajem. Pozivamo vas da koristite i umnožavate sadržaj ove brošure. Prilikom korištenja i dijeljenja materijala iz ove brošure molimo vas da se pozivate na mrežno mjesto push-pull-parking.eu.

Brošuru su osmislile i napisale sljedeće osobe iz konzorcija **PUSH&PULL**:

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

Osoba za kontakt:

Robert PRESSL

E-pošta: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Izdanje: siječanj 2015.

RIJEČ UREDNIKA



Privatni automobili koriste se u prosjeku tek jedan sat dnevno i stoga je lako razumljivo zašto prometu u mirovanju treba posvetiti posebnu pozornost. Međutim, izgradnja velikih parkirališta u gradovima iziskuje prevelika sredstva i često je u neskladu s očuvanjem okoliša. Pametniji pristup bio bi riješiti problem parkiranja na učinkovitiji način - upravljanjem parkiranjem! U području urbanog razvoja i prometa malo je toga što može u tolikoj mjeri doprinijeti kvaliteti života, promjeni ponašanja i načina putovanja kao što to može upravljanje prostorom za parkiranje.

O parkiranju se, međutim, u javnim raspravama rijetko kada racionalno raspravlja. Sasvim emotivne prosudbe građana i novinara mnogo su češći razlog razlog zašto se donositelji odluka suzdržavaju od uvođenja politike pametnog i održivog gradskog prometa nego racionalni razlozi.

Ova brošura donosi znanja potrebna za izgradnju čvrstih političkih argumenata koji će pomoći razriješiti probleme u svezi s parkiranjem i time poduprijeti održivi promet. Svrha joj je da ojača poziciju političara, donositelja odluka i multiplikatora znanja, poput novinara, u postupku donošenja nečega što se, na prvi pogled, može činiti nepopularnim, ali što u stvari predstavlja racionalna i održiva rješenja za upravljanje uličnim i izvanuličnim parkiranjem.

Argumenti su razrađeni u obliku činjenica i brojčanih podataka popraćenih slikom/dijagramom i lako razumljivim tekstualnim objašnjenjima koja ukratko sažimaju ključne argumente. Za složenije probleme navedene su poveznice do detaljnijih opisa.

Cilj projekta **PUSH&PULL** poboljšati je urbanu mobilnost u europskim gradovima kroz kombinaciju upravljanja parkirališnim mjestima i mjera za upravljanje mobilnošću. Uvođenjem naplate parkiranja, povećanjem cijene parkiranja, smanjivanjem ili ograničavanjem broja parkirališnih mjesta i sličnim mjerama vozači automobila bit će “ (pushed) da koriste održivije načine prijevoza. Istodobno se prihod ostvaren upravljanjem parkirališnim prostorom može koristiti za promicanje alternativnih načina prijevoza i na taj način “privlačiti” (pull) korisnike da koriste javni prijevoz, pješake, voze bicikl ili koriste druge održive načine prijevoza.

Radi se o inovativnom pristupu koji se primjenjuje u nekoliko europskih gradova i koji ima veliki potencijal za preslikavanje u druge gradove. Potencijal za povećanje gradskog prihoda kroz ovakav temeljni mehanizam financiranja - prihoda koji bi se mogao iskoristiti za financiranje mjera za poticanje alternativnih oblika prometa - vrlo je važan, pogotovo u doba gospodarske krize.

Robert Pressl

Koordinator projekta **PUSH&PULL**

Usporedba mjera strategije “guranja”

upravljanje parkiranjem



- dobra prihvaćenost
- brza primjena
- mala ulaganja

naplata cestarine /
naplata ulaska automobilom u središte grada



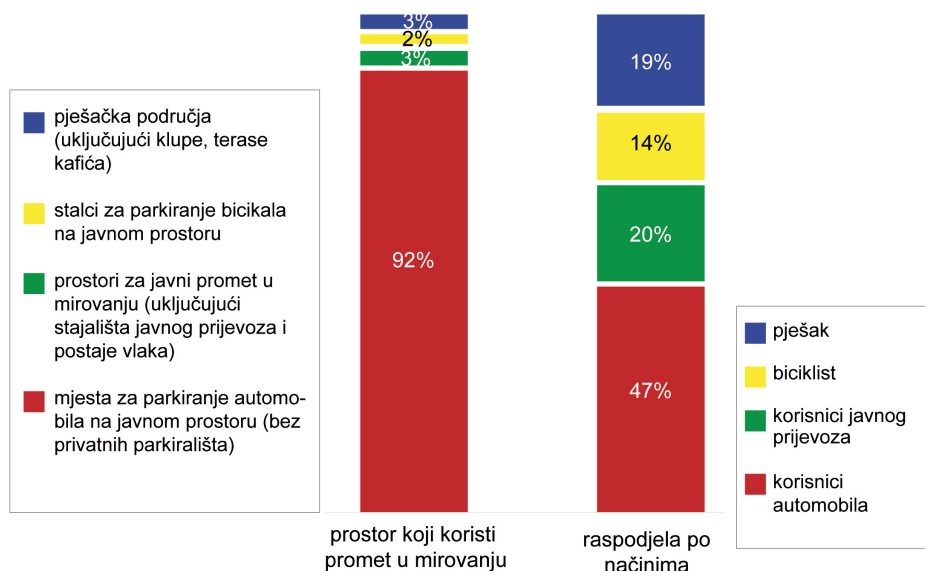
- politički sporno
- početak primjene u srednjoročnom razdoblju
- velika ulaganja

Činjenica je: Upravljanje parkiranjem ključno je za upravljanje urbanom mobilnošću.

Gotovo svaka vožnja automobilom završava na mjestu za parkiranje. Sukladno tomu, upravljanje parkirališnim mjestima predstavlja upravljanje potražnjom za korištenjem automobila i zagušenjem prometa. U usporedbi s ostalim prometnim politikama koje su usmjerene na upravljanje korištenjem automobila, parkiranje ima dvije očite prednosti:

- Upravljanje parkiranjem obično ne zahtijeva velika ulaganja, poput izgradnje novih prometnica ili nabave dodatnih vozila javnog prijevoza, i stoga se može realizirati u relativno kratkom vremenu.
- U gotovo svim većim gradovima u Europi već postoji neki oblik upravljanja parkiranjem. Zbog toga je upravljanje parkiranjem javnosti mnogo prihvatljivije od novih načina upravljanja korištenjem automobila, primjerice naplate ulaska vozilom u središte grada.

Prostor koji koristi promet u mirovanju i pregled po modalitetima u Grazu, Austrija



Izvor: Austrian Mobility Research 2011. i grad Graz 2013.

Činjenica je: Javni prostor ima veliku vrijednost koju treba platiti ako se koristi za parkiranje.

Svako parkirališno mjesto zauzima između 15 i 30 m² prostora, a prosječni vozač dnevno koristi od 2 do 5 različitih parkirališnih mjesta. U gusto naseljenim europskim gradovima sve veći broj građana pita se je li uporaba oskudnog javnog prostora za parkiranje automobila mudra društvena politika i je li poticanje izgradnje parkirališnih mjesta uz nove zgrade dobra ideja (Kodransky i Hermann, ITDP, 2011).

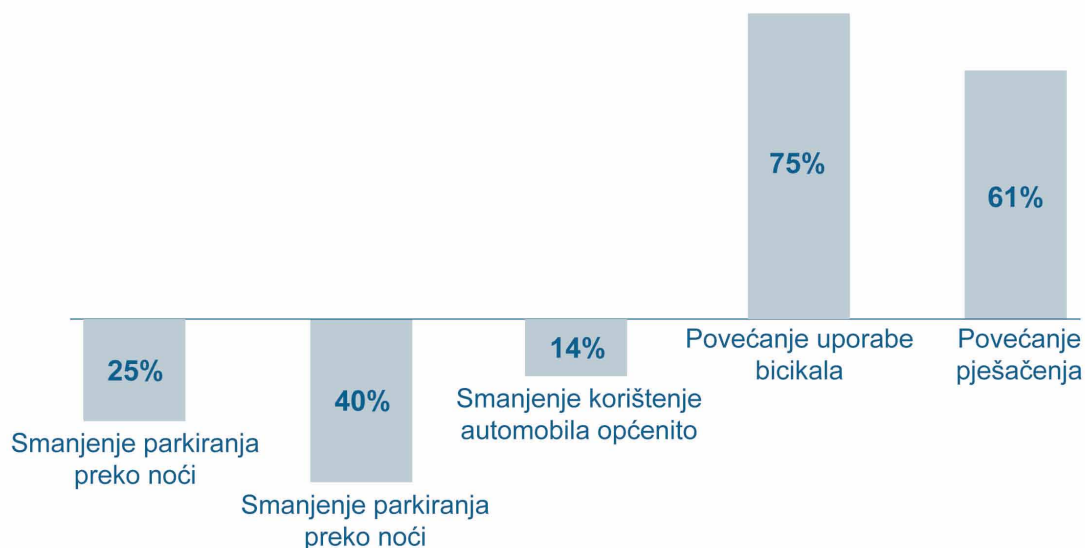
U gusto izgrađenim područjima javni prostor ima veću vrijednost s društvenog, gospodarskog i ekološkog stajališta ako se koristi za neku drugu namjenu umjesto za besplatno parkiranje automobila. Kao i mnogim drugim rijetkim zajedničkim dobrima, javnim prostorom treba upravljati cijena. Istraživanje je pokazalo da, primjerice, postojanje zelene površine može pozitivnije utjecati na vrijednost gradske kuće od osiguranog parkirališnog mjesta. Stoga, općenito govoreći, niti jedan javni prostor u središtima gradova ne bi trebalo prepustiti besplatno parkiranim automobilima.

Anketa provedena u Grazu u Austriji o javnom prostoru koji zauzimaju vozila u mirovanju pokazala je da se 92 % javnog prostora koristi za parkiranje automobila (privatna parkirališta i garaže za parkiranje nisu uključeni!). Samo 2 % koristi se za parkiranje bicikala, 3 % su prostori čija se namjena zajednički može odrediti kao pješačka (uključujući klupe, terase kafića itd.) I još 3 % je namijenjeno javnome prijevozu (uključujući stajališta javnog prijevoza i postaje vlaka). Anketa pokazuje nevjerojatnu povlasticu uporabe javnog prostora za parkiranje automobila s obzirom na stvarni udio automobila u načinima prijevoza.

Pogledajte još: Studija slučaja "Povijesni kompromis - ograničavanje ponude parkirališnih mjesta u Zurichu, Švicarska" na

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

Rezultati aktivnog upravljanja parkiranjem u Münchenu



Izvor: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

Činjenica je: Upravljanje parkiranjem doprinosi boljem izboru načina prijevoza, a time i kvaliteti života.

Politika ponude prevelikog broja parkirališnih mjesta doprinosi zagušenju prometa i ometa pristup svima: pješacima, biciklistima, korisnicima javnog prijevoza i vozačima automobila. Unatoč izgradnji dodatnih parkirališnih mjesta u gradovima tijekom godina, prometna zagušenost se pogoršala; to je očiti znak da je potrebno upravljanje parkiranjem. Strategije za učinkovito upravljanje parkiranjem pametan su način za rješavanje problema ograničenog pristupa i oskudnosti javnog prostora.

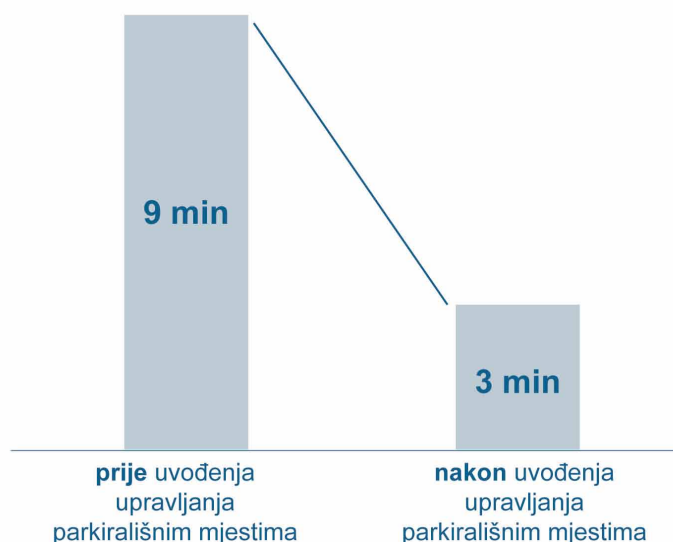
Početkom devedesetih godina prošlog stoljeća grad München počeo se usmjeravati na upravljanje parkiranjem kao način smanjivanja korištenja automobila u središtu grada. U to su doba prometna zagušenost i automobili parkirani na dulje vrijeme prepoznati kao glavni problemi koji utječu na kvalitetu života. Uvedeno je nekoliko mjera; među ostalim, izabrane su dvije stambene četvrti u kojima je predviđeno smanjivanje kruženja u potrazi za parkirališnim mjestom (vožnja automobilom uokolo i traženje slobodnog parkirališnog mjesta). Nakon pomnog proučavanja najboljeg omjera parkiranja stanara i posjetitelja, uvedeno je aktivno upravljanje parkiranjem. Godinu dana kasnije rezultati su bili zapanjujući: broj automobila parkiranih preko noći smanjen je za 25 %, broj dugotrajno parkiranih automobila i kruženja smanjen je za 40 %, dok je protuzakonito parkiranje gotovo iskorijenjeno. Godine 2008., nakon gotovo deset godina aktivnog upravljanja parkiranjem, uporaba automobila u cijelom središtu grada smanjena je za 14 % dok je uporaba bicikala povećana za 75 %, a pješaćenje za 61 % (Kodransky i Hermann, ITDP, 2011).

SMANJITE KRUŽENJE U POTRAZI ZA PARKIRALIŠNIM MJESTOM!

4

Prosječno vrijeme za pronalaženje parkirališnog mjesta

Beč, okruzi 6 - 9



Izvor: COST 342, 2005

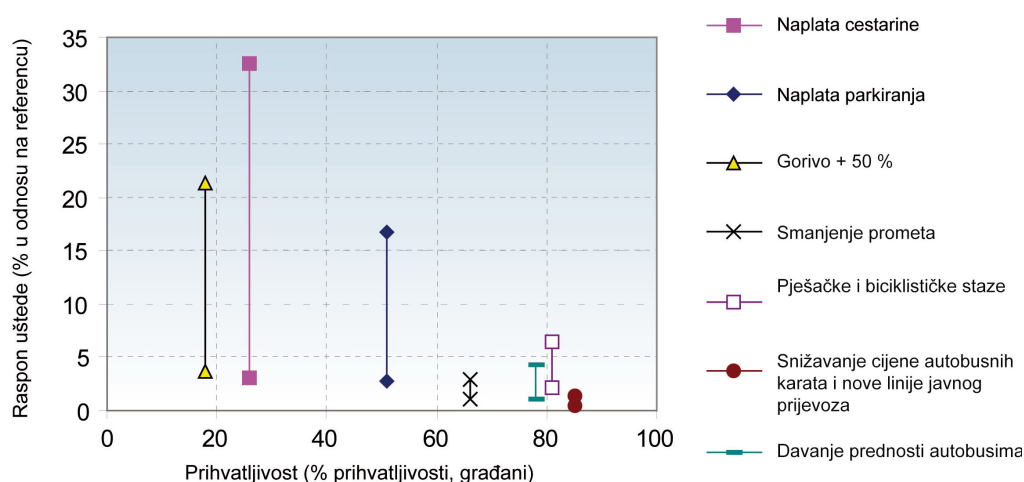
Činjenica je: Upravljanje parkiranjem smanjuje broj vozila koja kruže u potrazi za parkirališnim mjestom!

Kruženje u potrazi za parkirališnim mjestom ne uzrokuje samo dodatne troškove vozačima (dodatno vrijeme i trošak goriva) već ima i negativne posljedice za društvo, poput dodatnog zagađenja, buke i prometnih nezgoda. Kodransky i Hermann, ITDP, 2011 procjenjuju kako do 50 % zagušenja prometa uzrokuju vozači koji voze uokolo u potrazi za jeftinim parkirališnim mjestom. Dokazi upućuju na to da učinkovito upravljanje parkiranjem zajedno s gospodarskim mehanizmima za usklađivanje cijena parkiranja na uličnim i izvanuličnim parkiralištima može značajno smanjiti kruženje u potrazi za parkirališnim mjestom.

Procjena situacije prije i poslije u bečkim okruzima 6 - 9 pokazuje smanjenje kruženja u potrazi za parkirališnim mjestom sa 10 milijuna km koje godišnje naprave automobili ukupno na 3,3 milijuna km, odnosno smanjenje za dvije trećine. I dok je prije uvođenja upravljanja parkirališnim mjestima udio kruženja u potrazi za parkirališnim mjestom u cjelokupnom prometu bio 25 %, sada je svega 10 %. Utvrđeno je da se prosječno vrijeme potrebno za pronalaženje parkirališnog mjesta u okruzima 6 - 9 smanjilo s približno 9 minuta na jedva 3 minute nakon uvođenja upravljanja parkirališnim mjestima (COST 342, 2005).

Pogledajte također argument "Uspjeh doprinosi pronalaženju prave ravnoteže!"

Štednja goriva u usporedbi s javnom prihvatljivošću mjera



Izvor: projekt EU-a: PORTAL 2003

Činjenica je: Upravljanje parkiranjem ima dobar omjer učinka i prihvatljivosti!

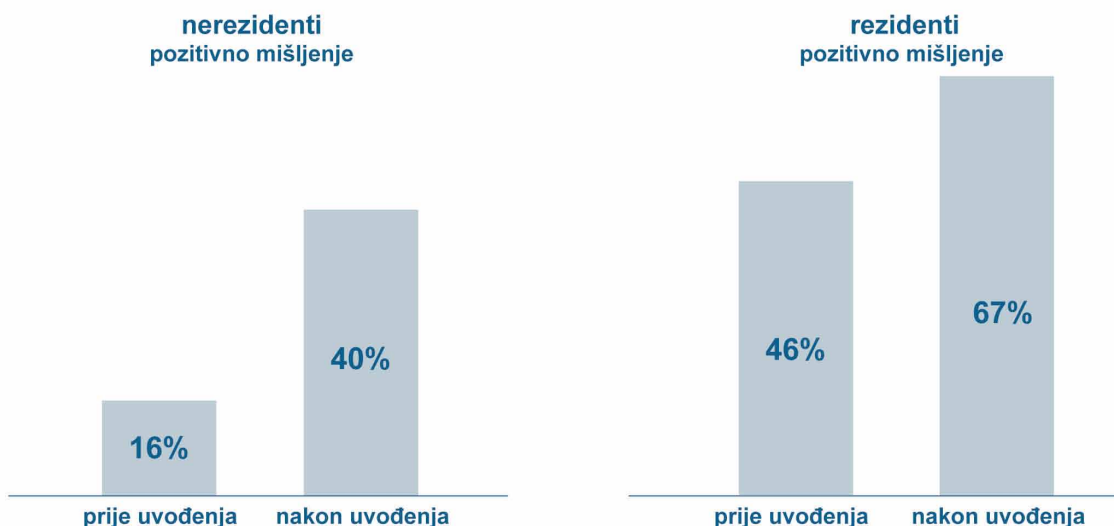
Plaćeno parkiranje - ključna stavka upravljanja parkirališnim prostorom - ima najbolji omjer učinkovitosti i prihvatljivosti u odnosu na niz drugih mjera za smanjenje potrošnje energije u prijevozu i štednju goriva.

Iako, primjerice, udvostručavanje cijene goriva ili naplata cestarine / naplata ulaska vozilom u središte grada imaju veći učinak, građanima i dionicima te su mjere slabije prihvatljive. Smanjenje ili čak ukidanje plaćanja usluga javnog prijevoza su mjere koje, razumljivo, imaju veliku prihvatljivost, ali i nizak učinak na štednju energije i smanjenje korištenja automobila budući da bi njihov glavni učinak bio preusmjeravanje biciklista i pješaka u korisnike javnog prijevoza.

U usporedbi s njima, plaćanje parkiranja vrlo je učinkovito i usto umjereno prihvatljivo.

Jedna druga anketa o učinku ovakvih mjera pokazuje da je udvostručavanje cijene parkiranja smanjilo korištenje automobila za 20 % dok bi, prema predviđanjima, povećanje učestalosti prometovanja javnog prijevoza za sličan postotak smanjilo korištenje automobila za slabih 1 - 2 % (Kodransky i Hermann, ITDP, 2011).

Prihvatljivost upravljanja parkirališnim prostorom u Beču, okruzi 6 - 9



Izvor: COST 342, 2005

Činjenica je: Ljudi obično negoduju prije uvođenja novog načina upravljanja parkiranjem, no početno protivljenje zamjenjuje podrška kad shvate njegove učinke!

Upravljanje parkiranjem unaprjeđuje kvalitetu života u gradovima te, iako bi vaši građani mogli negodovati tijekom planiranja uvođenja takvog upravljanja, svidjet će im se jednom kad bude uvedeno. Gradovi poput Amsterdama, Kopenhagena, Münchena, Londona, Züricha, Strasbourga, Barcelone i drugih već dugo vremena primjenjuju upravljanje parkiranjem i njihovi stanovnici od toga imaju koristi.

“Učinci ovih novih parkirališnih politika iznimno su dojmljivi: oživljena središta gradova koja cvjetaju; značajno smanjenje korištenja privatnih automobila; smanjenje zagađenosti zraka te općenito poboljšana kvaliteta života” (Kodransky i Hermann, ITDP, 2011). Ovaj navod, preuzet od američkih istraživača koji su proučavali europski pristup upravljanju parkiranjem, savršeno sažima potencijal koji upravljanje parkiranjem ima za stvaranje boljih gradova.

Bečka anketa “prije i poslije” pokazuje razliku u stavovima prije i nakon uvođenja upravljanja parkiranjem u Beču. Ukratko, prihvatljivost je bila značajno veća nakon uvođenja nego prije. Među nerezidentima, broj osoba s negativnim stavom smanjio se sa 68 % na 54 %, dok je broj osoba s pozitivnim mišljenjem porastao sa 16 % na 40 %. Pozitivni stav rezidenata porastao je nakon uvođenja na 67 % (s prijašnjih 46 %), dok je postotak negativnih stavova pao sa 34 % na 30 % (COST 342, 2005).

Kakav grad želite?



Fotografija: Grad Gent

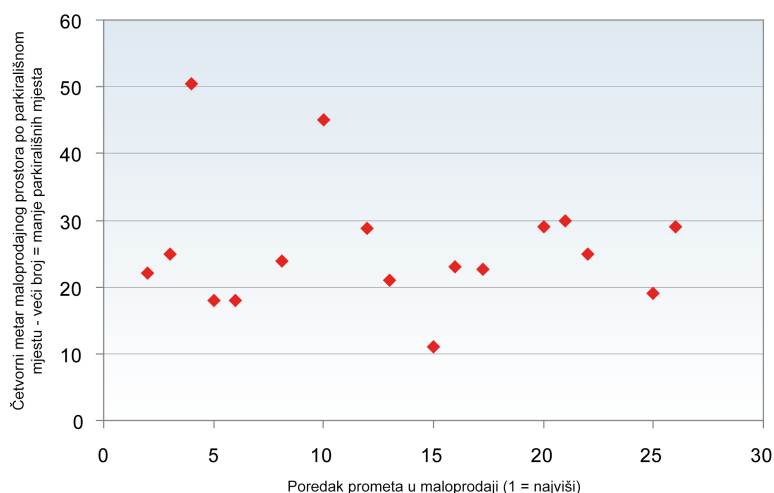
Činjenica je: Upravljanje parkiranjem štiti povijesne europske gradove od tsunamija parkiranih automobila.

Stare gradske jezgre nisu važne samo radi privlačenja turista već i radi očuvanja identiteta i ponosa građana. Doslovno niti jedan od starih europskih gradova s uskim ulicama nije bio sagrađen za parkiranje velikog broja automobila. Uz ograničavanje pristupa, za zaštitu povijesnih gradova od velike najeзде automobila kao i za racionalno korištenje oskudnog visokokvalitetnog javnog gradskog prostora neophodni su jasni propisi i upravljanje time gdje se smije parkirati, tko, koliko dugo i po kojoj cijeni smije parkirati.

U sklopu opće obnove grada, Barcelona si je postavila za cilj jačanje trgovačkih, gospodarskih i zabavnih aktivnosti u središtu grada uvođenjem integriranog koncepta javnog prostora. Ulično parkiranje smanjeno je za 24 % i povećan javni prostor bez automobila. Smanjenje dostupnih parkirališnih mjesta nije imalo nikakav utjecaj na turističke aktivnosti koje su u razdoblju od 2003. do 2007. godine porasle (potražnja za smještajem porasla je 27 %, a turističke aktivnosti u slobodno vrijeme kao što su odlasci u restorane, putničke agencije i sl. za 13 %).

Sredinom 1990-ih belgijski grad Gent ukinuo je parkirališna mjesta na ulicama i javnim prostorima u svojoj povijesnoj jezgri, stvorivši umjesto toga pješačku zonu površine 35 hektara. Od 1999. do 2008. godine zaustavljeno je i preokrenuto dotadašnje negativno kretanje broja stanovnika dok je ulaganje po glavi stanovnika iznosilo 20 % više od regionalnog prosjeka, a porast novih poduzeća 25 %. Ovaj gospodarski uspjeh ne može se pripisati isključivo poboljšanju kvalitete života uslijed pretvaranja uličnih parkirališnih mjesta u javni prostor, no te su promjene sigurno zaslužne za dio gospodarskih koristi.

Omjer maloprodajne površine po izvanuličnom parkirališnom mjestu i prometa u maloprodaji, središta gradova u Velikoj Britaniji



Izvor: Grad Edinburgh, 2005

Činjenica je: Upravljanje parkiranjem neće uništiti promet u vašoj glavnoj ulici već naprotiv – bit će podrška lokalnom gospodarstvu.

Mogućnost parkiranja u privlačnome gradu manje je važna za uspjeh trgovine nego što to vlasnici trgovina misle. Ljudi odabiru gdje će kupovati na temelju ponude i kvalitete trgovina te ugođaja u mjestu. Parkiranje igra ulogu, ali nije glavni čimbenik. Istraživanja su pokazala da NE postoji veza između broja parkirališnih mjesta kojima raspolazete i uspješnosti poslovanja vašeg trgovačkog centra.

Ljudi koji u trgovinu idu pješice, biciklom ili javnim prijevozom dolaze češće i obilaze više trgovina od onih koji idu automobilom.

Ako ne postoji uređeni sustav parkiranja, kupci i posjetitelji koji dolaze automobilom mogli bi imati problema pronaći slobodno parkirališno mjesto blizu mjesta gdje žele biti. Tamo gdje ne postoji upravljanje parkiranjem, na parkirališnim mjestima ispred samih trgovina često se nalaze dugotrajno parkirani automobili (nerijetko automobili samih vlasnika trgovina!) umjesto da ta mjesta budu dostupna kupcima. Jedan od mnogobrojnih gradova u Velikoj Britaniji koji muči ovaj problem je Henley. "Ovaj bi prostor bio mnogo korisniji kada bi se na njemu ograničilo parkiranje kako bi bio dostupan većem broju korisnika", prijedlog je upravitelja gradskog središta u svezi s nekim parkirališnim mjestima u glavnoj gradskoj ulici (Henley Standard, 2013).

Kvaliteta pješačkih putova od garaža za parkiranje do trgovačkih zona



Fotografija: Harry Schiffer - Eltis

Činjenica je: Prihvatljivo je da parkiralište bude udaljeno nekoliko minuta hoda od ključnih lokacija!

Sve veći broj automobila u mnogim gradovima Europske unije odaje dojam da parkirališnih mjesta nikad nema dovoljno. Ljudi bi voljeli parkirati točno ispred trgovine. Kako bi se postigla ravnoteža između potreba za parkiranjem i dostupnih mjesta u trgovačkim zonama, ključ učinkovitog rješenja leži u tome da se osigura parkiralište na razumnoj udaljenosti, odnosno na udaljenosti od nekoliko minuta hoda. Ankete pokazuju da su dobro osmišljeni putovi kojim se od garaža za parkiranje dolazi do odredišta u središtu grada dobro prihvaćeni. Izazov, prema tome, leži u utjecanju na “mentalni sklop” vozača koji gotovo uvijek precjenjuju potrebno vrijeme i udaljenost od parkirališta do krajnjeg odredišta. Karte i putokazi mogu uvelike pomoći. Kopenhagen je dobar primjer grada koji je smanjio broj parkirališnih mjesta u najužem središtu za nekoliko stotina i istodobno uložio u visokokvalitetne pješačke i biciklističke staze.

Pametno korištenje oskudnog prostora poduzeća



Fotografija: FGM-AMOR

Činjenica je: Upravljanje parkiranjem neće odvratiti poduzeća od ulaganja u vaš grad!

Amsterdam smanjuje broj parkirališnih mjesta u središtu grada od devedesetih godina prošlog stoljeća i jedan je od gradova s najvišim cijenama parkiranja na ulici u Europi. Unatoč tomu, Amsterdam je i dalje jedno od najboljih mjesta za poslovanje prema mišljenju glavnih direktora najvećih europskih poduzeća (Cushman i Wakefield, 2012).

U anketi o poslovnoj klimi u 30 najvećih gradova u Nizozemskoj, koju je naručilo nizozemsko ministarstvo gospodarstva, nije pronađen niti jedan dokaz da se bilo koje poduzeće odselilo zbog nedostatka parkirališnih mjesta (Ecorys, 2005).

Engleski grad Oxford prestao je izdavati dozvole za izgradnju parkirališta uz nove zgrade u središtu grada 1973. godine. I dalje je gospodarski iznimno uspješan grad (Vijeće grofovije Oxfordshire, 2005).

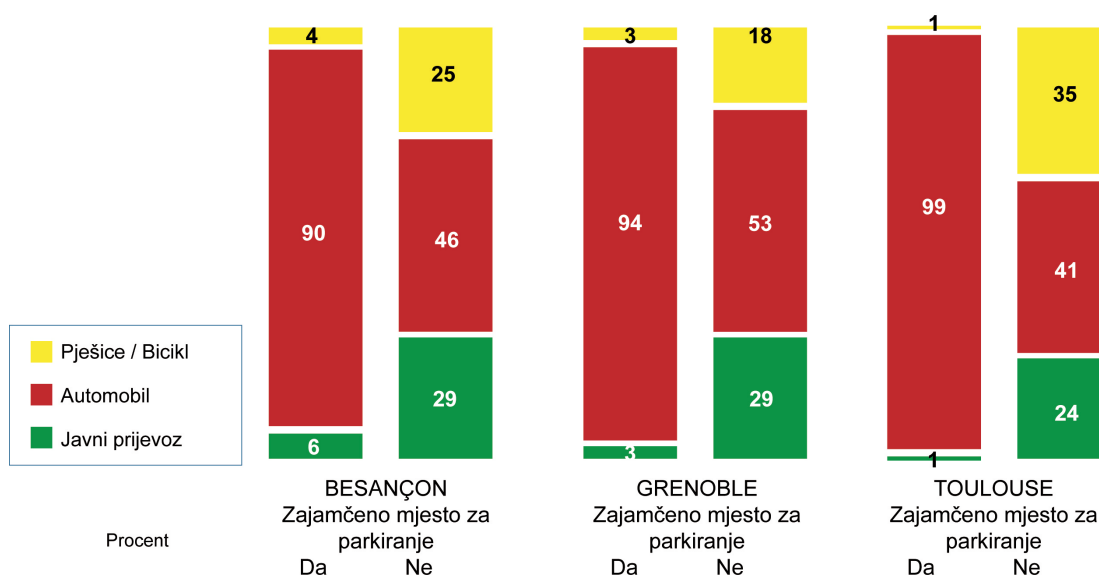
Ulaganje u parkirališta za bicikle tamo gdje su nekoć bila parkirališna mjesta za automobile koristi značajno većem broju zaposlenika, uz zauzimanje jednakog ili čak manjeg prostora. To je pametno korištenje oskudnog prostora poduzeća.

Pogledajte također studiju slučaja o Porezu na parkiranje na radnom mjestu u Nottinghamu na http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf

Pogledajte također studiju slučaja o Sustavu upravljanja parkiranjem na Tehničkom sveučilištu u Grazu na http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf

Utječite na putovanje do posla i natrag!

Zaposlenici sa/bez zajamčenog mjesta za parkiranje u Francuskoj



Izvor: Citadins face à l'automobilité - usporedna analiza lokalnih zajednica Besançon, Grenoble, Toulousea, Berna, Ženeve i Lausanne, 1998.

Činjenica je: Zajamčena mjesta za parkiranje na radnome mjestu značajno utječu na odabir načina prijevoza.

Prilikom donošenja odluke o načinu prijevoza u mjestu polaska - često kod kuće – značajan utjecaj ima (očekivana) dostupnost mjesta za parkiranje na odredištu. Zajamčeno mjesto za parkiranje izravno na radnome mjestu, primjerice, ključni je čimbenik u odluci zaposlenika da se za prijevoz do posla koriste vlastitim automobilom. Ankete u različitim francuskim i švicarskim gradovima pokazuju da se zaposlenici koji imaju osigurano mjesto za parkiranje na svom radnom mjestu koriste svojim automobilom za prijevoz do posla daleko više od zaposlenika koji nemaju nikakve ili imaju ograničene mogućnosti za parkiranje.

Ograničavanje besplatnog parkiranja ili dostupnost samo parkirališnih mjesta koja se plaćaju ili bilo koji drugi način upravljanja parkirališnim mjestima dovest će do značajnih promjena u ponašanju korisnika automobila prilikom putovanja.

Promet u mirovanju također predstavlja rizik!



Fotografija: Robert Pressl

Činjenica je: Upravljanje parkiranjem doprinosi sigurnosti na cestama!

Zbog toga što su fizički mala, djeci prijeti visoki rizik od prometnih nezgoda na raskršćima i pješačkim prijelazima tamo gdje su automobili parkirani preblizu - čak i kada se vozila kreću niskim brzinama u naseljenim područjima s gusto parkiranim automobilima s obje strane ulice. Upravljanje parkiranjem i posebice s time povezana primjena propisa i zakona uvelike pridonose sigurnosti na cestama jer osiguravaju uočljivost pješaka na pješačkim prijelazima kao i svih sudionika prometa na raskršćima. U gusto naseljenim četvrtima s prelaska stoljeća, na čijim je ulicama parkiran 'prekomjerni' broj vozila, čak se i vatrogasci zalažu za provođenje propisa i zakona o parkiranju kako bi se osigurao pristup vatrogasnim vozilima u slučaju požara.

Nepropisno parkiranje nije beznačajni prekršaj!



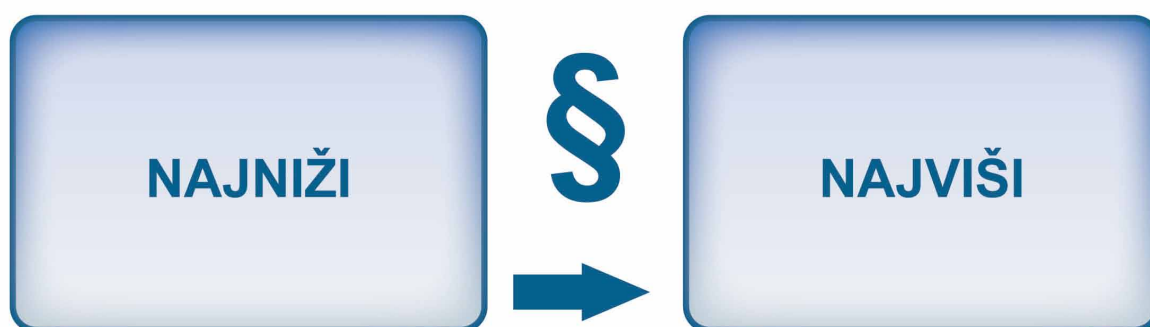
Fotografija: Foto Wolf

Činjenica je: Potrebno je provoditi propise u svezi s nepropisnim parkiranjem, a ne uznemiravati korisnika automobila.

Provođenje propisa zapošljavanjem prometnog redara – čime se stvaraju nova radna mjesta - ili pomoću kamera neophodno je za sprječavanje bezobzirnog i opasnog parkiranja, ali i jednostavno da se osigura funkcioniranje upravljanjem parkiranja. Korist će imati i ostali sudionici u prometu - vozila hitne pomoći i dostavna vozila, kao i biciklisti i osobe ograničene pokretljivosti, u invalidskim kolicima ili s pomagalima za hodaње, te majke s dječjim kolicima. Provođenje propisa radi zaštite društva od nepropisnog parkiranja iznimno je prihvatljivo. Postavljanje fizičkih prepreka u ulice (poput prometnih stupića) da bi se spriječilo nepropisno parkiranje tek je drugo najbolje rješenje jer se time trati javni prostor. Nepostojanje prepreka moglo bi se u lokalnoj kulturi mobilnosti shvatiti kao “besplatno parkiranje svugdje gdje nema prepreka”.

Provođenje propisa koji uređuju parkiranje neophodno je kako bi se zajamčilo da se korisnici automobila pridržavaju propisa koje je donio Grad. U prošlosti je to bila zadaća policije, no iskustvo pokazuje da se često postižu bolji rezultati kad se provođenje propisa vezanih uz parkiranje povjeri privatnim tvrtkama, neovisno o tome hoće li se za to zaposliti prometni redari da patroliraju ulicama ili će se koristiti tehnološka rješenja kao što je očitavanje registracijskog broja vozila pomoću vozila za skeniranje.

Parkirališni standardi



Činjenica je: Parkirališni standardi mogu imati pozitivan utjecaj na stambene i ostale građevinske projekte.

Vrlo često trošak izgradnje parkirališnog mjesta u nadzemnoj ili podzemnoj garaži iznosi između 20.000 i 40.000 eura. Kod mnogih građevinskih projekata u gradovima parkirališna mjesta važna su stavka, pogotovo sa stajališta financijske izvedivosti projekta. Zahtjevi vezani uz parkiranje – koji se još nazivaju i parkirališni standardi ili norme – temeljno su pitanje svake nekretnine i ključ za osiguravanje poveznice između urbane obnove i održive mobilnosti. Najviši parkirališni standardi trebaju zamijeniti najniže, pogotovo u područjima gdje postoji učinkoviti nadzor uličnog parkiranja.

Parkirališni standardi mogli bi se povezati uz dostupnost područja u najmanju ruku javnim prijevozom. Ako je područje dobro povezano javnim prijevozom, manji broj ljudi koji koriste područje na kojemu se gradi treba automobil. Najniži zahtjevi vezani uz parkiranje mogu se također u cijelosti izostaviti radi poticanja održivog rasta, kao što je nedavno bio slučaj u Sao Paulu (ITDP, 2014) ili kao što se već dugi niz godina prakticira u Amsterdamu, Zürichu, u nekim dijelovima Pariza i u većem dijelu Velike Britanije.

Cijene ovise o politici i ciljevima



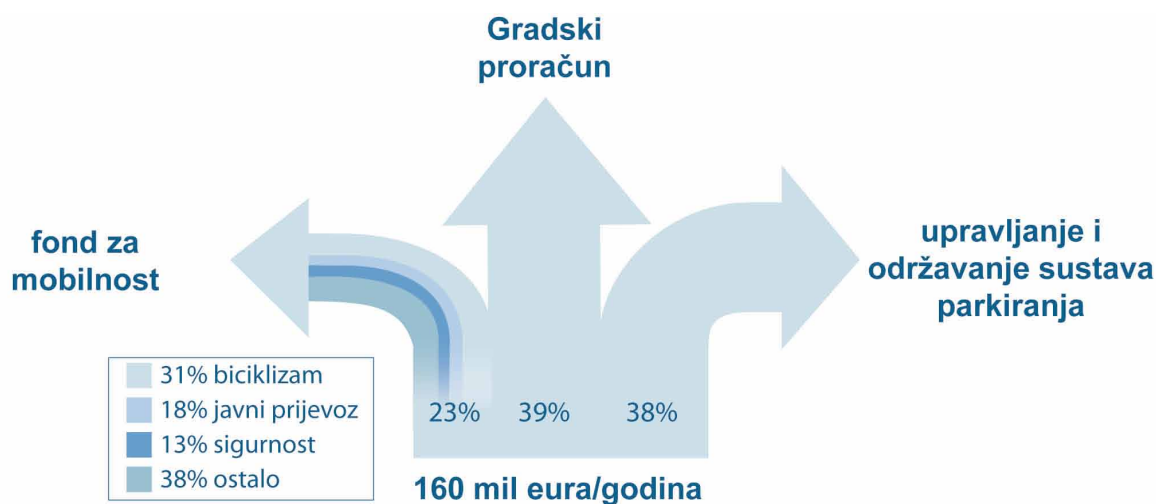
Fotografija: ©iStock.com/faberfoto_it

Činjenica je: Prave cijene i odgovarajuće kazne ključ su uspjeha upravljanja parkiranjem.

Dugoročno ulaganje u garaže za parkiranje – privatne ili javne – u većini slučajeva temeljni je dio politike parkiranja u mnogim gradovima. U teoriji, cijene parkiranja trebale bi biti dobro uravnotežene, kako u garažama tako i na ulici. Međutim, odnos cijene uličnog i izvanuličnog parkiranja nije isti u različitim gradovima. Neki gradovi naplaćuju više cijene za parkiranje na ulici, drugi za izvanulično parkiranje. Općenito govoreći, više cijene za parkiranje na ulici – u odnosu na izvanulično parkiranje – mogu smanjiti kruženje u potrazi za slobodnim parkirališnim mjestom i učiniti garaže konkurentnijima. To je važna strategija prilikom pregovaranja s privatnim ulagačima o izgradnji garaža za parkiranje.

Pogledajte također i argument “Smanjenje kruženja u potrazi za parkirališnim mjestom”.

Korištenje naknada od parkiranja u Amsterdamu



Izvor: Fond za mobilnost grada Amsterdama, 2014.

Činjenica je: Upravljanje parkiranjem može povećati gradske prihode koji se mogu iskoristiti za podršku održivoj mobilnosti!

Veliki dio proračuna gradova vrlo često ovisi o nacionalnoj vladi. Posljednjih godina gotovo posvuda došlo je do smanjenja gradskih proračuna. U mnogim gradovima glavni izvor lokalnih prihoda predstavlja porez na nekretnine. Uz izuzetak tek nekolicine gradova, vrijednost nekretnina u Europi općenito je pala, smanjujući na taj način lokalne prihode. Upravljanje parkiranjem ili, još bolje, pristup PUSH&PULL može doprinijeti povećanju gradskih prihoda bez povećanja - ili čak uz smanjenje - fiskalnog pritiska na stanovnike uz istodobno poboljšanje alternativa korištenju automobila. Ovi bi prihodi (barem djelomično) trebali biti namijenjeni financiranju mjera za održivu mobilnost.

U Amsterdamu, primjerice, bruto prihod od naknada za parkiranje u 2012. godini iznosio je približno 160 milijuna eura. Otprilike 38 % tog novca potrošeno je na upravljanje i održavanje sustava parkiranja, 39 % je potrošeno za financiranje mjera mobilnosti za 7 okruga, a 23 % je potrošeno za financiranje mjera mobilnosti za centrum grada (31 % za biciklizam, 18 % za javni prijevoz, 13 % za poboljšanja sigurnosti itd.). Ta sredstva čine Fond za mobilnost grada Amsterdama. Drugi gradovi poput Genta, Barcelone, Graza ili Nottinghama (s Porezom za parkiranje na radnom mjestu) slijede sličan pristup.

Dodatne informacije o projektu PUSH&PULL dostupne su na www.push-pull-parking.eu



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

Odgovornost za sadržaj ovih publikacija, preuzimaju isključivo autori. Njihov sadržaj ne odražava nužno službena stajališta Europske unije. EASME niti Europska komisija nisu odgovorni za bilo kakvo korištenje sadržanim informacijama..