Методи и препоръки за подобряване на организацията на паркирането

Mott MacDonald

Анализирани документи

- **Общия Устройствен План** за града (2004)
- **„Паркингова стратегия и План за действие, приложими към центъра на София”** – Падеко (2004)
- **“Синя зона”**
- **„Проект за концепция за зони за организация и контрол на паркирането на територията на столична община”** (2010)
- **Работни материали на работна група към Столична Община**

Mott MacDonald

Общия Устройствен План за града (2004)

Задачи по паркирането

- Разработване на политика за разрешаване на проблемите с пространства за паркиране и гаражите в центъра на града и въвеждане на система от радикални мерки за нейното внедряване
- Построяване на буферни гаражи и пространства за паркиране в близост до маршрутите на метрото, свързани с единна система от буферни гаражи и пространства за паркиране в близост до транспортните коридори
- Радикално решение за планиране на проблемите с паркинг пространства и гаражите в центъра на града

Mott MacDonald

„Паркингова стратегия и План за действие, приложими към центъра на София" Падеко (2004)

Основни цели:

- Да се установи подходящ баланс между достатъчната наличност на паркоместа и нуждата от създаване на атрактивна среда за живеене и работа
- Да се установят цели и препоръки за адекватно използване на пространствата за паркиране до 2015г. като се вземат предвид бъдещите варианти за търсенето
- Да се обмисли внимателно цялостното развитие на транспорта в града в светлината на градското планиране и аспектите свързани с околната среда
- Да се заимства от практическия опит на други европейски страни по отношение на политиката за паркиране и схемите за управление, като се вземе предвид уникалната структура на архитектурното наследство на София, както и демографските и паркинг тенденции.

Mott MacDonald

Схемата за паркиране – “Синя зона”

Основни цели:

- Осигуряване на пространство за паркиране в центъра на града
- Спиране увреждането на тротоарните настилки и зелените зони
- Премахване на препятствия и опасности, създадени от незаконно паркирани превозни средства

Mott MacDonald

„Проект за концепция за зони за организация и контрол на паркирането на територията на столична община”

Проекта дефинира следните действия по отношение на паркирането:

- По-строго прилагане на правилата за паркиране
- Насърчаване на преминаването от улично (и незаконно) към извън улично паркиране в паркинги и гаражи
- Активно стимулиране на изграждането на гаражи в новостроящите се сгради в центъра на София
- Идентифициране и даване на приоритет на целевите групи в политиката по паркирането (живущи, посетители, работещи и инвалиди)
- Осигуряване на стабилна законова база за паркиране и прилагането й

Mott MacDonald

За управление на паркирането извън ЦГЧ концепцията дава следните препоръки:

- Мониторинг на търсенето
- Строителството на паркинг-гаражи за нуждите на живущите
- Новите жилищни и търговски центрове трябва да осигуряват достатъчен брой паркоместа.
- В зоните с висока концентрация за предпочитане е няколко сгради да ползват общ паркинг (вместо всяка сграда да изгражда отделен)
- Нормите за паркиране трябва да бъдат редовно актуализирани, в съответствие с променящите се условия.
- Въвеждането на схема “Паркирай – Пътувай” насочена предимно към пътуващи до центъра на града.

Mott MacDonald

Обобщение на получените резултати:

- ОУП предвижда паркирането да бъде ограничено не само в центъра, но и из целия град. Планът предвижда местата за разполагане на паркингите и гаражите
- Проучването на Padeco през 2004 дава последната налична информация за паркоместата в града и тяхното ползване;
- Създаването на „Синя зона” определено е успех и границите на контролираните зони допълнително са разширени. Системата за таксуване позволява и по-дълъг престой на паркирането.
- Използване на GIS технология за събирането на данни и мониторинг на промените свързани с изменения в политиката на таксуването
- Няма съществен напредък в развитието на паркинги, свързани с обществения транспорт, т.е. „паркирай и пътувай” зони
- Предложенията на работната група по паркирането към Столична община не съдържат доклад относно следваната стратегия и целите, които биха се постигнали с реализацията на предлаганите зони за паркиране.

Mott MacDonald

Решаването на проблемите за паркирането в град София могат да бъдат търсени в две основни направления:

- Увеличаване броя на местата за паркиране чрез нормативно задължение за изграждане на нови паркинги от следните групи:
  - Предприемачите, изграждащи нови жилища и търговски сгради
  - Бизнеса който основно е ангажиран с предоставяне на услуги
  - Общината респективно държавата
- Управление на паркиране върху уличното платно чрез ценова политика регулираща търсенето

Mott MacDonald

Изграждане на нови паркоместа има следните недостатъци:

- Увеличени разходи за фирмите
- Държавата финансира разходи, които не носят ползи за всички членове на обществото
- Увеличава се автомобилния поток към Централната Градска Част
- Отрицателно въздействие върху околната среда, както от самото строителство на паркинги, така също и от тяхната експлоатация
- Не се създават условия за реализация на градска среда, подходяща за пешеходно и велосипедно движение, а точно обратното, стимулира се използването на автомобила, дори за неработни пътувания
- Висока строителна стойност, високи разходи за експлоатация и следователно висока цена на парко мястото
- Дълъг период за реализация на инвестицията
- Трудно се преустрояват за друго ползване, ако не се появи търсене, което дори и при детайлно проучване е възможна алтернатива
- Увеличения брой на паркоместа в централната градска част има негативно влияние върху развитието на градския транспорт

Mott MacDonald

Изброените недостатъци логично водят до следните въпроси:

- Можем ли да си позволим финансирането на подземни паркинги в централната градска част?
- При отдаване на концесия, колко ще е цената за паркиране на месец – 300 лв.?
- При тази цена ще се осигури ли пълнене от порядъка на 90% за да се осигури възвръщаемост на инвестицията?
- Какво ще е влиянието върху трафика на един подземен паркинг в така наречената зона на влияние и ако изграждането му значително увеличи автомобилното движение, има ли уличната мрежа резервен капацитет да го поеме?

Mott MacDonald

Предложения и очаквани резултати:

- Приоритетно изграждане на големи надземни паркинги в отдалечени от ЦГЧ райони, като разполагането им се обвързва с наличие на удобно обслужване от метро, трамвай или автобусни линии
- Развитие на наличните радиални връзки към ЦГЧ на градския транспорт
- Облекчаване на автомобилното движение в ЦГЧ и постепенно оформяне на зони с контролиран достъп
- Намаляване на търсенето на платено паркиране в централната градска част чрез ценова политика
- По-ефективно използване на съществуващата улична мрежа (пътните платна) за алтернативни начини за предвижване
- Подобряване на средата за живеене в ЦГЧ
- Изграждане на скъпи подземни паркинги в ЦГЧ само в отделни, добре обосновани случаи, подкрепени от дългосрочни градоустройствени решение.

Mott MacDonald

ПРОГРАМА „ПЛАТЕНО ПАРКИРАНЕ В ПОЛЗА НА ЖИВУЩИТЕ” ОСНОВНИ ПРИНЦИПИ:

- Въвеждане на преференциални цени за платено паркиране на живущите, например на базата на месечен абонамент. Цената не трябва да е ниска, за да може да се ограничи паркирането през нощта, когато в много квартали не е възможно да се отговори на търсенето
- Поне 25% от приходите при разширяване на съществуващата „Синя зона” да се инвестират в дейности, които да са от полза на живущите в тези зони:
  - **чисти и поддържани тротоари**
  - **засаждане на дървета**
  - **осветление**
  - **премахване на въздушните кабели, и т.н.,**

Mott MacDonald

ИЗПОЛЗВАНЕ ЦЕНАТА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ПАРКИРАНЕТО:

- Задължително да се въведе ограничение по време – непосредствен ефект върху броя свободни места
- Цената за паркиране трябва да осигурява 85% заетост на местата.
- Да се въведе променливо по часово заплащане, например първия час да е 1лв. а всеки следващ половин час да е също един лев или общо за два часа – 3 лева - непосредствен ефект върху броя свободни места
- Да се търси възможност за различни цени на паркирането в различните часови пояси.
- Удължаване на времетраенето на синята зона – събота до 14:00 часа
- Търсене на възможности за съвместно използване на големите надземни паркинги, изградени от „супермаркетите” в извън пиковите пазарни часове

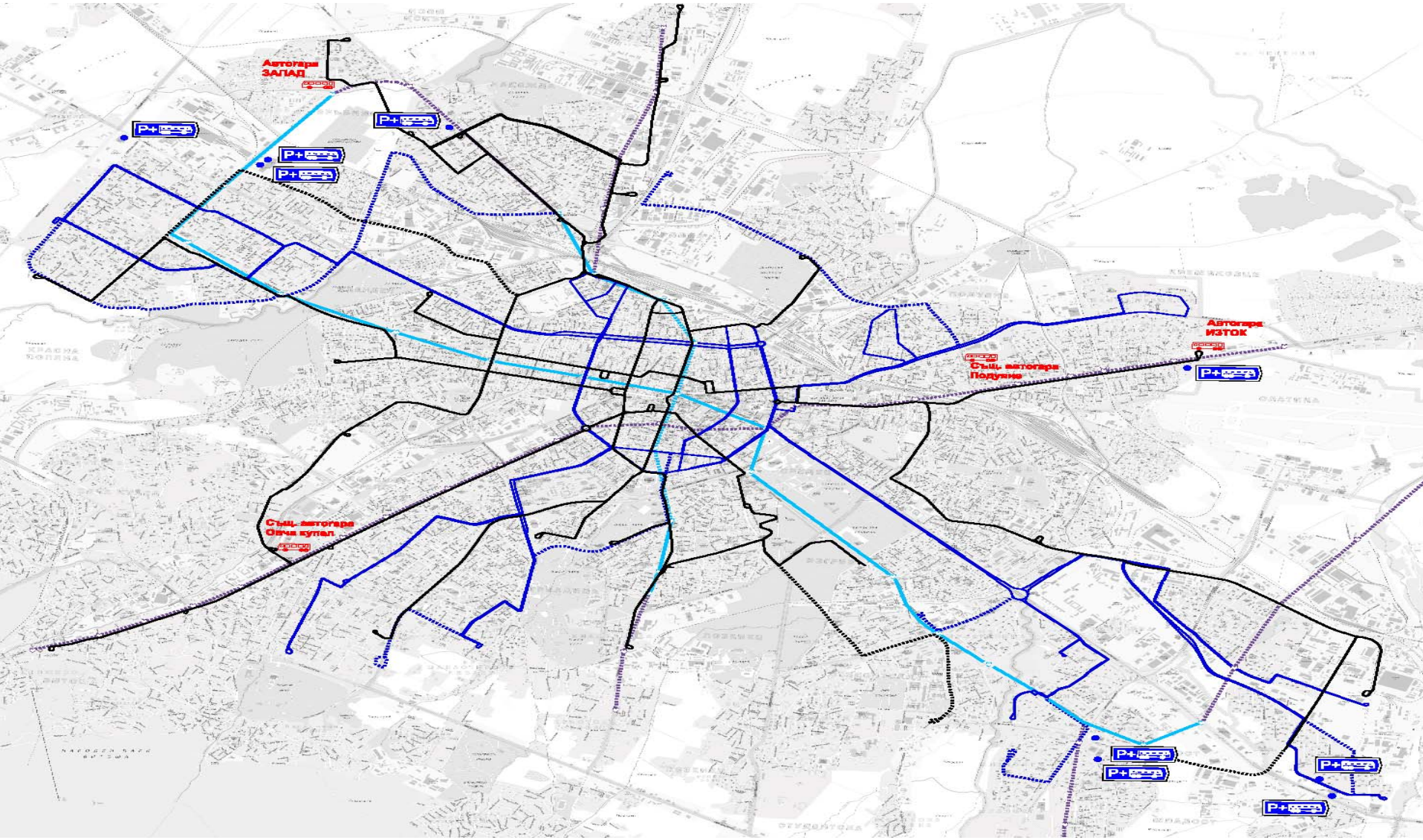
Mott MacDonald

ДОБРИ ПРАКТИКИ ПРИ УПРАВЛЕНИЕ НА ПЛАТЕНОТО ПАРКИРАНЕ:

- Управлението на паркирането да се интегрира в Управлението на Транспортното Търсене
- Да се прилага подходяща ценова политика, за да се акумулират приходи, които да се насочват към реализация на транспортни програми
- Да се прилагат ниско бюджетни решения, които да използват по-ефективно съществуващите налични паркоместа, например подобряване на условията за пешеходно движение в близост до наличните парко места, което увеличава размера на зоната обслужвана от един паркинг
- Да се разработи програма за събиране на информация за предлаганите места за паркиране, търсенето, строителната стойност, цените за платено паркиране и тази програма по възможност да се инкорпорира в ГИС – база данни
- Да се разглеждат и сравняват възможно най-голям брой алтернативи за решаване на проблема с паркирането, като се създаде разбираема методика за сравнение на алтернативите
- Да се използват съвременни стандарти при проектирането, които да осигуряват безопасни и удобни паркинги, щадящи околната среда

Mott MacDonald

Предложения за буфер паркинги



Mott MacDonald

Методи и препоръки за подобряване на организацията на паркирането

Mott MacDonald

Mott MacDonald