



Перевод этого пособия подготовлен в рамках проекта «Климатически благоприятная концепция устойчивой мобильности в украинских городах» при финансовой поддержке Федерального министерства окружающей среды, охраны природы и безопасности ядерных реакторов Германии на основании решения Немецкого Бундестага.
Подробности: www.mobilist.org.ua



По поручению

Федеральное министерство окружающей среды, охраны природы и безопасности ядерных реакторов

Коренной поворот в европейском парковании: от обустройства к ограничению паркомест

Авторы Майкл Кодрански и Габриель Герман
Весна 2011





По поручению

Федеральное министерство
окружающей среды, охраны природы
и безопасности ядерных реакторов

Перевод этого пособия подготовлен в рамках проекта «Климатически благоприятная концепция устойчивой мобильности в украинских городах» при финансовой поддержке Федерального министерства окружающей среды, охраны природы и безопасности ядерных реакторов Германии на основании решения немецкого Бундестага. Подробности: www.mobilnist.org.ua

Выражаем особую благодарность Уолтеру Хуку за его бесценное руководство и рецензию этого издания. Благодарим также Диего Салцилло Ариага за оказанную помощь в сборе информации и разработке исследований на примере города Мюнхена. Составление данного отчета было бы невозможным также без поддержки таких коллег, как Хайнер Монхайм, Джулиан Аллаир, Мариус Навазо, Брам ван Люпен, Карина Цель, Менди Хелд, Ян Виллинг, Николь Фолетта, Феликс Боде, Уилли Стейли, Райян Уитни, Метью Иган и Холли ЛаДью.

Майкл Кодрански является главным руководителем исследований института ITDP (ИТПР - Институт Политики Транспорта и Развития), а Габриель Герман работает в ITDP консультантом.



Содержание

4	Основные положения
9	Вступление
12	Часть 1: Исторический контекст
14	Часть 2: Текущее состояние успешных стратегий управления паркованием
	Экономические Механизмы
	Регулятивные Механизмы
	Предстроительное Проектирование
	Качество Контрактных Услуг и Технологий
26	Часть 3: Конкретные примеры
	Амстердам, Голландия
	Антверпен, Бельгия
	Барселона, Испания
	Копенгаген, Дания
	Лондон, Англия
	Мюнхен, Германия
	Париж, Франция
	Стокгольм, Швеция
	Страсбург, Франция
	Цюрих, Швейцария
84	Заключение
86	Приложение А: Минимальные требования к паркованию в Мюнхене
87	Приложение В: Дополнительные ресурсы
88	Приложение С: Управление паркованием и производители технологий
90	Приложение D: Операторы услуг оплаты за парковку по телефону
91	Приложение E: Таблица ссылок

Основные положения

Эта публикация является второй из серии публикаций на тему политики ITDP в сфере паркования. Первый документ, опубликован весной 2010 года, сосредоточил внимание на успешном опыте США в сфере парковки. Заданием этого документа является продемонстрировать успешные примеры европейских городов. Управление паркованием является важным инструментом достижения ряда социальных целей, который часто остается без надлежащего внимания. В XX столетии города Европы, как и во всем мире, использовали политику паркования, чтобы стимулировать создание дополнительных парковочных мест за пределами улицы с надеждой разрешить сложившуюся ситуацию.

В последние десятилетия все больше европейских городов пришли к изменению политики в сфере паркования. Европейские граждане устали от того, что места общественного пользования и тротуары заняты под парковку. Каждое паркоместо занимает от 15 до 30 м², а отдельно взятый автомобилист использует ежедневно от двух до пяти различных стоянок. В густонаселенных европейских городах растущее количество населения начало подвергать сомнению целесообразность использования скудных мест общественного пользования под парковку, а также создание паркомест в новых зданиях. Неважно сколько новых парковок или автомагистралей построено, скопление транспорта только ухудшается, при чем причиной 50% заторов являются водители, которые наматывают круги в поисках дешевых автостоянок.

В городах-субъектах исследования политика паркования приняла новое направление в пользу альтернативных социальных целей. Последние реформы в этой сфере были проведены с учетом качества воздуха, состояния окружающей среды, парникового эффекта и других целей. Другие цели новой политики в сфере паркинга являются составляющей более широкого плана мобильности, целью которого является поощрение сокращения использования частных автомобилей. В Лондоне, Стокгольме и некоторых других европейских городах уже учредили плату за въезд на перегруженную территорию с целью сокращения использования автомобилей, в то время как в других городах пытаются разрешить проблему с паркингом.

Каждый автомобиль начинает и заканчивает свое движение с автостоянки, таким образом правила, регулирующие стоянки автомобилей, являются одним из наилучших способов регулировать использование автомобилей. Автомобили, которые колятся кругами в поисках свободного места для парковки, составляют значительную часть общего транспортного потока. Другими побудительными причинами изменения политики в сфере паркования является желание оживить центр города и адаптировать использование скудного дорожного пространства для потребностей велосипедистов, оборудовав велосипедные дорожки и места для парковки велосипедов.

Количество доступных паркомест в городе значительным образом зависит от государственной политики. Уличные парковки управляются муниципальными и районными властями, в то время как внеуличные контролируются на основании строительных норм, а также правил зонирования. Это исключительно политический вопрос: сколько паркомест построено в новых зданиях, сколько мест общественного пользования необходимо выделить для наземной парковки автомобилей с учетом потребностей всех пользователей.

Воздействие новой политики в сфере паркования оказалось впечатляющим: оживление и процветание центральных частей городов, значительное уменьшение использования частных автомобилей, сокращение уровня загрязнения окружающей среды и общее улучшение качества жизни.

Европейский прогресс в сфере реформ паркования трудно переоценить. Большинство городов все еще возлагают на застройщиков минимальные требования к паркованию, и только некоторые города делают это в максимальном объеме. Хотя все больше городов вводят обязательную плату за использование парковок как в пределах, так и за пределами улицы, тарифы все

еще являются заниженными. Ниже представлены наиболее передовые европейские практики в сфере паркования, которые могут использоваться властями любого города в зависимости от краткосрочных или долгосрочных целей.^[1]

ЭФФЕКТИВНЫЕ СТРАТЕГИИ УПРАВЛЕНИЯ ПАРКОВАНИЕМ

Регулятивные механизмы

- **Ценовая политика:** эксперты в сфере дорожного движения знают, что наличие 15% свободных паркомест является оптимальным показателем с точки зрения минимизации времени водителей, курсирующих в поисках свободных паркомест. Европейские города обошли своих американских коллег, причем большинство из тех, кто представлен в данном исследовании, установили плату за пользование парковкой на разных уровнях в зависимости от места и времени суток с целью поддержания уровня занятости парковки 85%. Некоторые города, например, Страсбург, также обошли американские города в вопросе координации тарифов за парковку в пределах и за пределами улицы. Такие меры помогли обеспечить пользование наиболее выгодными паркоместами тех, кто готов заплатить большую цену за предоставленный привилегий.
- **Налог за выброс загрязняющих веществ:** некоторые городские власти, например, в Амстердаме и десятках административных районов Лондона, пересмотрели политику цен за парковку с учетом выбросов загрязняющих веществ. Власти административных районов Лондона установили цены на парковку для жильцов конкретного района с учетом стандартов вредных выбросов конкретной модели автомобиля. Автомобили, которые меньше загрязняют окружающую среду, платят по более низкому тарифу, и соответственно, наоборот.
- **Сбор с работодателей:** в Ноттингеме, Англия, недавно было принято решение облагать налогами в £250 ежегодно за одно паркоместо те компании, которые предоставляют бесплатную парковку своим сотрудникам. Закон о налогообложении, вступающий в силу в 2012 году, будет применен к тем компаниям, которые предоставляют своим сотрудникам более 10 паркомест. Муниципалитеты других городов Англии рассматривают возможность следовать такому примеру.^[2] Если все административные районы, рассматривающие такую возможность, решат ее применить, то это повлияет примерно на десять миллионов водителей, так как работодатели вероятнее всего возложат эти издержки на своих сотрудников.^[3] Другие города, например, Гамбург в Германии, разрешают компаниям выделять меньше паркомест, чем требуют правила зонирования, при условии предоставления своим сотрудникам месячного проездного талона.
- **Ассигнование/резервирование средств для определённой цели:** прибыль от сборов за парковку используется для поддержания жизнеспособных транспортных целей. Барселона, Страсбург и некоторые административные районы Лондона инвестируют эту прибыль в целевые проекты, вместо того, чтобы вкладывать их в общий фонд. Это может оказаться политически выгодным, поскольку общественность видит, каким образом распределяются деньги, полученные от парковки. В Барселоне 100% доходов от паркования идут на поддержку городской программы проката велосипедов «Байсинг».

Механизмы управления

- **Ограничения парковочных мест:** Цюрих и Гамбург запретили использовать существующие паркоместа в центре города. Когда новые парковочные места строятся за пределами улиц, уличная парковка подлежит ликвидации, таким образом освободившееся место можно использовать для других потребностей, таких как расширение зоны тротуара или обустройство велосипедных дорожек. Такая политика была введена в Гамбурге в 1976 году, а в Цюрихе в 1996 году в рамках программы «исторический компромис паркования». Цюрих пошел даже дальше в своих инновациях. За пределами зоны ограничения на паркование городские власти разрешают застройщикам строить новые парковки при условии, что близлежащие дороги

могут принимать дополнительные транспортные потоки без образования заторов, а воздух может выдержать дополнительное загрязнение, не нарушая при этом допустимые нормы качества. Такая политика помогла Цюриху стать одним из самых пригодных для жилья городов Европы.

- **Максимальное количество парковочных мест:** исторически большинство городов требовало от застройщиков создания минимального количества новых парковочных мест. Жилые дома должны были включать хотя бы одно паркоместо на каждое жилое помещение, а коммерческие здания должны были обеспечить минимальное количество паркомест на каждый квадратный метр в зависимости от цели использования здания. На сегодняшний день европейские города отменили эти нормы в центральной части города и используют новые предельные нормы относительно оборудования новых паркомест. В прошлом проектанты считали, что если требовать от строительной компании оборудования большего количества паркомест, то стоимость паркоснабжения перейдет в руки частных строительных компаний. К сожалению, это привело к чрезмерному побуждению среди застройщиков создавать больше парковочных мест, чем диктовали рыночные условия, а это в свою очередь стимулировало использование частных автомобилей. Париж отменил минимальные парковочные нормы, а некоторые другие города учредили так называемый зонированный максимум. Города Голландии, внедряя национальную политику «А, Б, В», инициированную в 1989 году, разделились на три типа зон: зона А – территории с отличным доступом общественного транспорта и неудовлетворительным доступом автомобильного транспорта, зона Б - территории с хорошим доступом общественного так и автомобильного транспорта и зона В - территории с отличным доступом автомобильного транспорта и неудовлетворительным доступом общественного транспорта. Каждая зона имеет свой собственный стандарт парковки - минимум или максимум. Новостройки в зоне «А» должны ограничиться небольшим количеством паркомест. В зоне «Б» новое количество паркомест должно быть средним в пределах определенного диапазона, а в зоне «В» количество новых паркомест может быть наибольшим, но в пределах определенных норм. Много городов за пределами Голландии, такие как Антверпен и Цюрих, также ввели парковочные нормы «максимум» и «минимум» в местах, близлежащих к маршрутам общественного транспорта.
- **Регулирование местоположения парковки:** в то время как большинство городов регулирует размещение парковок на протяжении разного времени суток, европейские города все чаще использовали эти регулятивные нормы с целью стимулирования к использованию общественного транспорта и созданию живой энергичной уличной жизни. Большинство городов «выталкивают» парковки на периферийные районы, тем самым предоставляя пользователям общественного транспорта и велосипедистам более удобный доступ к самым популярным пунктам на их маршруте.

Предстроительное проектирование

- **Столбики/тумбы:** некоторые города устанавливают такой тип барьера с целью предотвращения парковки на пешеходных дорожках и общественных местах или зонах отдыха. Опасности со стороны автомобилистов, вторгающихся в пешеходную зону или на велосипедные дорожки, можно избежать, установив физические барьеры. С начала 2001 года городские власти Парижа инвестировали около 15 миллионов евро для установления приблизительно 335 000 тумб. Такие барьеры можно встретить повсюду также на улицах Мадрида с целью предотвращения парковки в местах выезда транспорта и на тротуарах. Барьеры могут быть автоматизированы и при необходимости автоматически убираются для предоставления ограниченного доступа определенным группам транспорта в определенное время, например, фурионам для доставки груза.
- **Маркированные линии:** в Стокгольме используют размеченные краской линии для обозначения зарезервированных мест для водителей с особыми потребностями. Когда-то каждое отдельное парковочное место также обозначалось краской, теперь эту систему используют

только в особых случаях. Целые секции по краям тротуара отделены одним большим прямоугольником, протяженность которого иногда занимает целую улицу. Такая демаркационная система стимулирует маленькие автомобили втискиваться в ограниченное пространство. Таким образом город оптимизирует доходы от ценовой политики.

■ **Использование общественных мест в других целях:** Копенгаген трансформировал центр города, создав высококачественные пешеходные районы и велосипедные дорожки за счет ликвидации сотен паркомест. Часто можно увидеть датчан, проезжающих на велосипедах или прогуливающих общественными местами в самые холодные снежные дни в году. Как отметил специалист по вопросам городского планирования Жан Гель, Копенгаген аннулировал зиму на сорок лет. Ликвидация уличных парковок в исторических районах города, а также на центральных торговых улицах стала характерной чертой многих европейских городов. Это также имеет благотворное влияние на бизнес, поскольку магазины, расположенные в пешеходных зонах, получают большую прибыль от торговли, чем те, которые находятся в местах транзита транспорта. Если воспринимать уличное пространство как важное общественное имущество, востребовав его у автомобилей обратно, то это может значительным образом улучшить использование земельных ресурсов. Сокращение количества уличных парковок может послужить стимулом к использованию других видов транспорта, превращая бывшие паркоместа в велосипедные дорожки или более широкие тротуары.

■ **Уличная геометрия:** стратегическое распределение существующих парковочных мест может способствовать более комфортному использованию улицы другими пользователями. В Цюрихе чередование паркомест с обеих сторон узкой улицы служит своего рода зигзагообразным препятствием, которое замедляет скорость автомобилей. В Амстердаме существуют специальные улицы, на которых припаркованные автомобили создают извилистую дорожку, принуждающую проезжающие автомобили двигаться со скоростью переходов. В Париже и Копенгагене существуют велосипедные дорожки, защищенные припаркованными автомобилями, которые служат своего рода барьером между велосипедистами и движущимся транспортом. В Копенгагене и Антверпене существуют так называемые игровые улицы (*woonerfs*), позволяющие детям безопасно проводить время на улице без угрозы попасть под колеса автомобиля. Деревья, скамейки и другие физические препятствия – это сигнал автомобилям, что в этом пространстве они всего лишь гости.

Качество сервиса и технологий благодаря договорным соглашениям

Привлечение внешних частных ресурсов в вопросах управления городским паркованием может стать эффективным методом улучшения системы паркования и одновременно может увеличить прибыль от штрафов и платежей. В Стокгольме довольно большое количество традиционных правительственных функций было передано по контракту третьим лицам - частным компаниям.^[4] Такой тип государственно-частного партнерства уместен в тех случаях, когда город переходит к политике строгой экономии вследствие сокращения государственного бюджета. Работники мэрии управляют частными контрактами, пересматривают предоставленные услуги и товары, прослеживают за своевременным исполнением контрактных соглашений. Некоторые технологии, используемые третьими лицами, изложены ниже.

■ **Электронная система управления паркованием:** установление электронных табло, работающих в реальном режиме, которые направляют водителей к ближайшим парковкам, помогает сократить время поиска свободных паркомест. Почти все большие города Германии используют эти передовые системы управления паркованием. К другим городам-пользователям также относятся Барселона, Антверпен, Париж и множество других. Следующим шагом развития электронных технологий управления паркованием должна стать информационная система, смонтированная непосредственно в автомобиле.

■ **Оплата по телефону:** такая услуга может устранить некоторые проблемы, связанные со сбором платежей за пользование парковкой, например воровство или утечка топлива. Услуги

по сбору платежей можно передать в аутсорсинг третьему лицу, который будет взимать с клиентов небольшую оплату за эти услуги, и, таким образом, возлагать все затраты, связанные с предоставлением услуги, на клиента, а не на город. Компания «Веррус», которая занимается сбором платежей за парковку по телефону в Лондоне, отлично справляется с поставленными задачами и получает прибыль 10%. Хотя три ее конкурента также пытаются утвердиться на рынке, предлагая свои услуги. Оплата по телефону является отличным методом получения политических дивидендов, поскольку такой метод оплаты является очень выгодным для водителей, которым не приходится искать мелочь или спешить к своему автомобилю в связи с истечением времени паркования.

- **Умные счетчики:** установление умных счетчиков, использующих электромагнитную индукцию для распознавания металлического корпуса автомобиля, может обеспечить более эффективное соблюдение правил в тех случаях, когда водители превышают отведенное им время на парковке. Парковочный инспектор и водитель получают сообщение на мобильный телефон в момент истечения времени парковки. Такие счетчики прошли испытание в Париже и сейчас широко используются по всей Франции.
- **Автомобили-сканеры:** оцифровка номерного знака и использование сканера для мониторинга правил паркования может улучшить работу парковок. Соблюдение правопорядка на парковочных местах в корне изменилось в Амстердаме. Фургон-сканер курсирует вдоль улиц и считывает оцифрованные номерные знаки с целью оценки, законно ли припаркован тот или иной автомобиль.

Пытаться ограничить использование автомобилей с помощью реформы паркования означает принимать такие инновационные методы как оплата за парковку по телефону, ассигнование прибыли, привлечение государственно-частного партнерства. Поддержка альтернатив автомобильного транспорта означает разработку политики ограниченного паркования с использованием финансовых, правовых, строительных и технологических мер. Чистым результатом будет более сбалансированная транспортная сеть в городе с минимальным присутствием автомобильного транспорта.

ПРИМЕЧАНИЯ К ОСНОВНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ

1 Gerd Steierwald, Hans Dieter Künne, Walter Vogt, Stadtverkehrsplanung, Berlin: Springer, 2005.

2 Daily Mail Reporter, "Drivers facing £250-a-year tax to park at work despite pledge to end 'war on motorists,'" Daily Mail Online. URL: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1305362/Drivers-facing-250-tax-park-work-despite-end-war-motorists-pledge.html#ixzz0xbWxYyko>

3 James Tapsfield, "Workplace parking levies may be imposed by councils," The Independent: UK. (August 23, 2010) URL: <http://www.independent.co.uk/news/uk/politics/workplace-parking-levies-may-be-imposed-by-councils-2059468.html>

4 Polak, J.W. and K.W. Axhausen (1990). "Parking search behaviour: overview of current research and future prospects," Working paper, 540, Transport Studies Unit, Oxford University.

Вступление

Этот отчет является оценкой управления европейской системой паркования за последние полстолетия через призму десяти учебных примеров. Управление паркованием является эффективным политическим инструментом улучшения качества среды центра города и близлежащих территорий, экономии времени и денег покупателей, жильцов, пассажиров и владельцев торговых объектов. Паркованием можно управлять с помощью экономических и регулятивных механизмов, внедрения конкретных строительных проектов, а также улучшения качества предоставляемых услуг. В этом отчете проанализированы все четыре стратегии.

Наиболее инновационные подходы к вопросу паркования улучшили экономическое, социальное и экологическое качество центров европейских городов. Выбор политики зависит от цели города – например, снизить выбросы CO₂, уменьшить уличные заторы, устранить мешающие движению автомобили, или другие причины. Некоторые политические решения более соответствуют определенным целям, чем другие. В этом отчете также отмечено, какие именно города успешно соответствуют намеченным целям.

Для парковки требуются значительные территории, что вредит окружающей среде и приводит к беспорядочным застройкам, увеличивая при этом потерю времени в поездке. Каждая поездка автомобилем начинается и заканчивается на парковке. Каждое паркоместо занимает площадь от 15 до 30 м². Водители используют от двух до пяти различных стоянок ежедневно. Большинство городов требуют от застойщиков минимальное количество паркомест, а те города, которые находятся на передовой линии реформы паркования, сокращают или ликвидируют минимальные требования к паркованию и заменяют их максимальными.

Обеспечение огромным количеством парковочных мест, особенно бесплатных, способствует чрезмерному использованию автомобилей, и тем самым популяризирует

автомобильный транспорт, как наиболее удобный и доступный вариант мобильности.

Те города, которые пытаются сократить использование автомобильного транспорта, ликвидируют или ограничивают парковку в пределах центральных улиц или назначают высокую цену за оставшиеся места.

Европейские города вышли вперед по сравнению с другими странами мира в вопросе назначения рациональных цен за уличную парковку, в результате чего всегда остается оптимальное количество незанятых мест для приезжих. Такой подход существенным образом сократил транспортные заторы, возникающие за счет курсирования автомобилями вдоль улиц в поисках свободных паркомест.

Политика в сфере паркования может стать мощным инструментом стимулирования населения к использованию общественного транспорта или велосипедов. Поскольку пешие прогулки являются более медленными чем другие, то если человеку приходится идти к автомобильному гаражу меньше времени, чем к автобусной остановке, то очевидно, что большинство людей предпочтет воспользоваться автомобилем.^[1] В некоторых европейских районах, например, Фаубан во Фрайбурге (Германия) парковки размещены по периметру жилого района, таким образом центральная часть района полностью освобождена от



Вход, ведущий к Палацу Людовика XIV в Версале (Франция), полностью заполнен наземной парковкой.

автомобилей, но туда можно доехать на велосипеде или городском транспорте.

В некоторых городах стоимость пользования парковкой зависит также от выбросов вредных веществ в атмосферу. Например, в некоторых административных округах Лондона введены схемы допустимых норм выброса CO₂ в жилых районах. Те автомобили, уровень выбросов которых самый высокий, платят за парковку по наивысшему тарифу, в то время как электромобили могут парковаться бесплатно. В большинстве европейских городов используется система управления паркованием для того, чтобы содействовать замене старых драндулетов на более новые автомобили с низким уровнем выброса вредных веществ или автомобили с нетоксичным двигателем с целью улучшения качества воздуха и борьбы с изменением климата. Во Франции, например, парковки рассматривают как инструмент, влияющий на сокращение выброса парниковых газов на 14%.^[2]

Начиная с 50-х и 60-х годов XX века, большинство европейских городов пришли в выводу, что их когда-то живые общественные площади и бульвары превратились в сплошные автостоянки. В то время как большинство городов пытаются обеспечить парковочными местами растущее количество автомобилей, Цюрих и Копенгаген первыми решили вернуть



Семиэтажный муниципальный паркинг разместился вдоль знаменитого канала в центре Гамбурга, препятствуя использованию береговой линии обычными гражданами города.

общественные места пешеходам и строго ограничили паркование в центральных районах. Такие решения быстро окупались, и на сегодняшний день эти города являются одними из самых привлекательных и конкурентноспособных в Европе.

ЭТОТ ОТЧЕТ СОСТОИТ ИЗ ТРЕХ ЧАСТЕЙ:

В первой части речь идет об исторических предпосылках, послуживших основанием современной европейской прогрессивной политики в сфере паркования. Недавние изменения 50-летней практики паркования в Европе являются своего рода бунтом против ухудшения качества жизни, спровоцированного вторжением автомобилей в общественные места.

Во второй части подробно излагаются инструменты управления паркованием, ограничения с помощью регулятивных мер, элементы предстроительного проектирования и экономические механизмы. Здесь также в общих чертах представлен и рассмотрен целый ряд современных стратегий, соответствующих данным категориям. Кроме того, рассмотрены такие технологии, как оплата за парковку по телефону и умные счетчики, способствующие более эффективному использованию и управлению парковками.

Третья часть иллюстрирует практические примеры городов, успешно применивших систему перехода от автомобильного к другим более экологически устойчивым видам мобильности.

Выводы сделаны на основе обзора исследовательских публикаций и документов общественно-государственной политики, а также телефонных интервью, электронных писем и разговоров, так сказать, тет-а-тет. К консультациям были привлечены менеджеры парковок, научные сотрудники, частные предприниматели, группы общественного движения и эксперты в сфере технологий паркования. Это было сделано для того, чтобы лучше понять многоуровневые системы функционирования парковок в Европе.

ПРИМЕЧАНИЯ К ВСТУПЛЕНИЮ

1 Интервью с Германом Кнофлахером (Hermann Knoflacher), август 2010.

2 Eric Gantelet and Christophe Begon, (2008) "The Impact of Car Parking Policies on Greenhouse Gas Emissions," Association for European Transport.

3 Knopfacher, Hermann (2009). "The value of parking organization for economy, society and environment." Technical University of Vienna. Institute of Transportation, Research Center of Transport Planning & Traffic Engineering.

ЧАСТЬ 1:

Исторический контекст

Начиная с 1960-х годов, главным образом в центральной части городов Европы, происходит постепенный переход от беспорядочной или плохо контролируемой системы работы парковок к политике ограничения с целью уравнивания растущего спроса на городское пространство. После Второй мировой войны с появлением новых жилых районов в европейских городах начало расти количество владельцев и пользователей автомобильным транспортом. Исключением была Восточная Европа, где количество автовладельцев начало расти с введением рыночной экономики в 1990-х годах. Развитие новых городков за пределами города часто подражало тем тенденциям, которые в свое время доминировали на рынке США, Канады и Австралии, и в большинстве случаев все еще продолжают быть актуальными. Жители густонаселенных городов начали парковать свои автомобили вблизи дома, часто блокируя пешеходные дорожки и проезжую часть дороги, предназначенную для движения транспорта. Тротуары практически перестали существовать, уступая место парковкам и расширению дорожного полотна. Таким образом общественное пространство постепенно перешло в руки владельцев частных автомобилей.

Местные власти европейских городов поначалу разрешали автомобилям бесплатно парковаться на общественных площадях, тротуарах и любых местах, где только мог поместиться автомобиль.^[1] После десятилетий свободы правил паркования в пределах самых густонаселенных районов и самых более посещаемых мест – чаще всего в исторических центрах, центральных деловых районах и вблизи жилых территорий – местные органы власти начали разрабатывать более строгие правила регулирования парковок. Городские власти поняли, что они допустили ухудшение общественной жизни, в результате чего образовались дорожные заторы, загрязнение воздуха, шум, уменьшение уровня безопасности улиц и проникновение автотранспорта в общественные места.

Инфраструктура паркования портит панораму улиц, вторгается в пешеходные зоны и увеличивает расстояние между пунктами назначения.

Желание водителя найти парковку как можно ближе удовлетворялось всегда, но вместе с тем без надлежащего внимания оставались другие категории потенциальных пользователей, такие как жильцы домов, сотрудники офисов, работники сферы торговли, особенно в тех местах, где земельные ресурсы в уже застроенных районах и без того скудные. Парковки занимают имущество, имеющее высокую социальную, экологическую и даже

экономическую ценность, которую можно было бы использовать по-другому.

В голландском городе Бреда было проведено осушение канала с целью постройки подземного паркинга на 200 мест и автодороги над ним. Спустя некоторое время дождные лица города Бреда решили, что подземный паркинг не оправдывает потери водного ресурса и канал решили вернуть на прежнее место. Был реализован успешный проект, в ходе которого старая береговая линия превратилась в популярное туристическое место. Парковку в пределах улицы ликвидировали и освободили место для пешеходных прогулок.

Как только уличные парковки большинства европейских городов были заполнены, местные власти пришли к выводу, что им не хватает средств, чтобы удовлетворить растущий спрос на дополнительные паркоместа, таким образом они начали заключать концессионные договора с частными парковками, часто долгосрочный или на неопределенный термин, с целью постройки и управления паркованием за пределами улиц.^[2] Строительные нормы также изменились. Новые строения – коммерческие, жилые, образовательные и другого рода – были обязаны обеспечить так называемую парадигму мобильности будущего, то есть места для парковки частных автомобилей. Эти два политических решения – потеря контроля

над реестром внеуличных парковок и создание многочисленных квадратных метров новых паркомест – создало такую систему предложения в области паркования, которую потом трудно было изменить.

В 1960-х и 70-х годах, после нескольких десятилетий бесконечного спроса на автостоянки, некоторые города Западной Европы, например Копенгаген и Цюрих, начали понимать, что непомерное снабжение паркоместами является частью несоответствий и просчетов системной политики, которая привела к уличным заторам. Планы развития парковок, удовлетворяющие спрос и не контролирующее предложение, поставили под угрозу экономическое процветание, жизнеспособность общества и исторические преимущества большинства центральных районов города. [3] Спрос на дополнительные паркоместа долго рассматривался как показатель процветающей экономики, но только до тех пор, пока транспортный поток не начал влиять на снижение производительности, загрязнение воздуха и другие нежелательные аспекты. Этот отрицательный внешний эффект указал на необходимость пересмотра инвестиционных приоритетов и ценовых механизмов в области мобильности горожан, чтобы повлиять на выбор транспортных средств среди населения. [4]

Число владельцев автомобилей увеличилось почти во всех европейских городах в течении 1990-х и в начале 2000-х годов. Развивающаяся рыночная экономика стран Восточной Европы, таких как Чехия и Словакия, опередила такие автомобильные страны, как Греция и Ирландия, по количеству владельцев автомобилей (Рис.1). Такой рост повлиял на то, что множество городов перестали угождать автотранспорту, увеличивая ранее количество парковок, а наоборот - начали пересматривать неумышленное и неблагоприятное влияние, появившееся в результате неконтролируемого предложения паркомест.

Спрос на парковку меняется в зависимости от места, времени суток и дня недели. Центральные железнодорожные вокзалы часто являются зонами высокого спроса на парковку для быстрой посадки-высадки пассажиров. Спрос на парковку в деловых районах возникает в рабочее время, и значительно падает на выходные. В местах спортивных событий наплыв автомобилей наблюдается только во время мероприятий и соревнований, в



До (сверху) и после (снизу): площадь Ньюве Марк была отреставрирована, с возвращением первичного вида канала и ликвидацией дороги и подземного паркинга в городе Бреда, Голландия.

Источник: Wessel Keizer

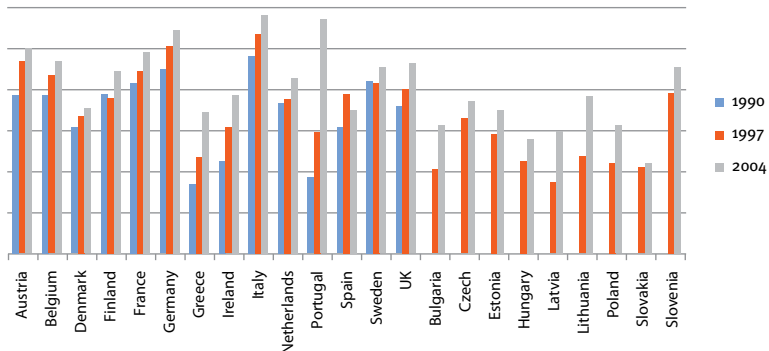


Рисунок 1: Изменение количества пассажирских автомобилей на 1 000 жителей, 1990–2005 [5]

то время как паркование в жилых районах пользуется спросом в ночное время рабочей недели и меньше по выходным, когда семьи часто выезжают на отдых за город на семейном автомобиле.

ПРИМЕЧАНИЯ К ЧАСТИ 1

1 Jan Gehl and Lars Gemzoe (2006). *New City Life*. The Danish Architectural Press: Copenhagen.

2 Kenneth J. Button (2006). "The political economy of parking charges in 'first' and 'second- best' worlds." *Transportation Policy*, 13 (6), 470–478.

3 Jan Gehl and Lars Gemzoe (2003). *New City Spaces*. The Danish Architectural Press: Copenhagen. Third Edition

4 COST Action 342 (2006). "Parking Policies and the Effects on Economy and Mobility." Technical Committee on Transport.

5 Eurostat (2003). "Are we moving in the right direction," European Environment Agency. Statistical yearbook on candidate countries, Office for Official Publications.

ЧАСТЬ 2:

Текущее состояние успешных стратегий управления паркованием

Главные стратегии управления паркованием делятся на четыре компонента: экономические механизмы, регулятивные механизмы, предстроительное проектирование и качество контрактных услуг (ну и конечно, передовые технологии для активизации всех четырех компонентов). Их можно использовать в разных комбинациях для достижения разных целей, таким образом самые лучшие практики целиком зависят от целей города, осуществляющего такую политику.^[1]



Площадь Гросвенор в Лондоне.
Источник: TRL^[4]

Отсутствие счетчиков

Счетчики

Цены увеличились в четыре раза

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ МЕХАНИЗМЫ

Цены на уличную парковку

Первый счетчик на парковке был установлен в 1932 году в Оклахома-Сити в Соединенных Штатах.^[2] А первая европейская версия была введена в эксплуатацию летом 1958 года на площади Гросвенор в Лондоне за стенами посольства США в районе Мейфейр.^[3]

Оплата за пользование уличной парковкой была установлена для того, чтобы оптимизировать использование обочины тротуара, влияющей на коэффициент использования, и минимизировать количество автомобилей, замедляющих движение в поисках паркомест. Цена определяется по чувствительности спроса (то есть в зависимости от заполненности или наличия свободных мест). Водители паркуются в максимальной близости от

пункта назначения, даже если при этом они блокируют полосу движения транспорта или пешеходные дорожки.^[5] Рыночные ценовые механизмы могут помочь изменить поведение тех, чей выбор сделан в пользу автомобильного транспорта. Гармонизация цен на уличную и внеуличную парковку является важным инструментом, заставляющим водителей делать выбор в пользу внеуличной парковки. Например, муниципальные паркинги в Страсбурге несколько подрезали цены на стоимость уличных парковок и таким образом стимулировали водителей парковаться за пределами улицы.

Водители, наматывающие круги в поисках бесплатной или недорогой уличной парковки, часто замедляют движение целого транспортного потока, в то время как те, что уже припарковались, монополизировали недорогое

пространство на обочине дороги, тем самым отрицательно влияя на коэффициент использования паркомест, который мог бы привлечь больше клиентов в магазины, находящиеся на этой улице. Треть транспортногo потока Лондона составляют автомобили, ищущие свободные паркоместа.^[6] Сокращение количества доступных паркомест при повышении цены на парковку может иметь пять различных воздействий на поведение водителей с разными последствиями для пассажиров, водителей и жильцов^[7]:

- Найти альтернативное место парковки
- Начать поездку в другое время суток
- Пересесть на другой вид транспорта
- Сменить пункт назначения
- Избежать поездки вообще

Введение платы за парковку в Вене привело к падению километража (от десяти до трех миллионов), проезжаемого автомобилями в поиске свободных паркомест. На рисунке 1 представлено сравнительный анализ цен на парковку в центральных частях 11 городов. Повышение цен на парковку в муниципальных паркингах за пределами улиц привело к падению спроса на 30%. Одновременно возросло количество пользователей велосипедным и

Рисунок 1:

Первый час парковки в городе. Сравнение.

ГОРОД	СТОИМОСТЬ ПЕРВОГО ЧАСА ПАРКОВКИ В ЦЕНТРЕ ГОРОДА
Амстердам	5,00 €
Лондон	4,00 €
Стокгольм	3,87 €
Копенгаген	3,86 €
Париж	3,60 €
Барселона	2,85 €
Антверпен	2,50 €
Мюнхен	2,50 €
Гамбург	2,00 €
Страсбург	1,60 €
Вена	1,20 €

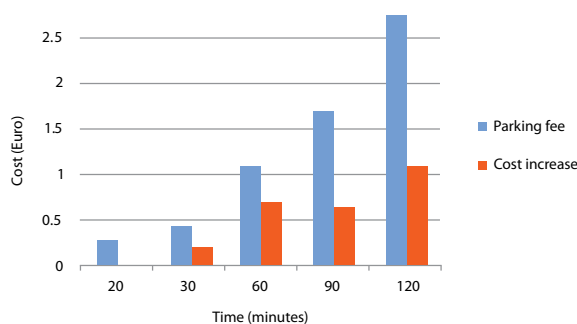


Рисунок 2:

Голубая зона в Мадриде. Пропорционально увеличивающиеся цены.

15-минутная краткосрочная парковка в Версале

Специальные приборы французской компании АМСО установлены в Версале вдоль главных коммерческих коридоров на индивидуальных парковках, чтобы контролировать краткосрочные 15-минутные бесплатные автостоянки между 8:00 и 20:00. Эти места предназначены для водителей, выполняющих короткие поручения. В других городах Франции также пользуются такими приборами, чтобы контролировать краткосрочные уличные стоянки; кроме того, на приборах может быть настроено необходимое время. Красная лампочка на приборе начинает мерцать, подавая сигнал водителям и парковочным инспекторам, что время пребывания автомобиля на стоянке истекло. После того, как автомобиль отъезжает, лампочка выключается. Магнитный измерительный провод вживляется под парковочным местом и присоединяется к прибору. Хотя неясно, оправдывает ли

данную цель стоимость инсталляции, содержания и технического обслуживания. Такая же функция может быть запрограммирована в автомат Р&D (ПиН) и включена в услугу оплаты по телефону, особенно учитывая, что намного труднее привести в исполнение временные ограничения по сравнению с ценовыми механизмами.



Бесплатная парковка с краткосрочным правом паркования автомобиля

В Европе существует несколько правил, разрешающих бесплатно парковаться в тех зонах, которые как правило являются платными. Автомобиль можно оставить на ограниченное время, чтобы решить необходимые короткие поручения. Количество водителей, пользующихся этой возможностью, увеличивается.

ГОЛУБЫЕ ДИСКИ

Ограниченные во времени парковки часто регулируются в центральных частях городов с помощью голубых дисков, которые можно легко узнать по всей Европе. Водитель должен выставить диск с обозначенным временем начала парковки за лобовым стеклом автомобиля. На столбе с дорожным знаком указано время ограничения парковки, которое как правило длится 90 минут.

«ЧИСТЫЕ» АВТОМОБИЛИ

В Стокгольме и Копенгагене «чистые» автомобили могут парковаться бесплатно. Это стимулирует приобретение электромобилей или автомобилей с малотоксичными двигателями. В долгосрочной перспективе это решение также не является жизнеспособным, так как парк чистых автомобилей тоже может иметь нежелательные последствия, например, потребность в создании инфраструктуры автостоянок за счет других возможностей землепользования.

МОТОЦИКЛЫ

В Париже, Стокгольме, Копенгагене и Амстердаме мотоциклы могут парковаться бесплатно, что привело к значительному увеличению количества двухколесного транспорта, как более выгодной альтернативы частного транспорта. В административном округе Вестминстер в Лондоне было введено плату за пользование автостоянкой для мотоциклов, так как их возрастающее количество стало проблемой для округа и создавало дополнительные заторы, шум и загрязнение воздуха.

КЛУБЫ СОВМЕСТНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМОБИЛЯМИ

Компании в Амстердаме и округе Вестминстер в Лондоне, у которых есть клубы совместного пользования автомобилями, могут бесплатно пользоваться уличной парковкой на ограниченное время.

ПАРКОВКИ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

Значок инвалида позволяет бесплатно пользоваться парковкой на неограниченный период времени. Центральный район Лондона был исключен из национальной схемы парковки для инвалидов, а вместо того была предложена другая схема. Значки инвалида выдаются местными органами власти и 70% из них злоупотребляются (например, ими пользуются члены семьи инвалида). Такой значок можно приобрести на черном рынке за £2 000. Некоторым владельцам таких значков необходимо пройти комиссию, чтобы доказать, что они действительно обоснованно имеют право на льготы такого типа, в то время как другим достаточно предъявить письменное заключение участкового врача.

Пропуск на парковку по месту жительства в Ричмонде с учетом выбросов диоксида углерода.

Ричмонд-на-Темзе – зеленый и зажиточный округ на юго-западе Лондона – первым в 2007 году выдал пропуска на парковку по месту жительства с учетом уровня выбросов углекислого газа. С того времени доля выданных пропусков для наиболее токсичных автомобилей упала с 16% до 13%, а количество пропусков, выданных наименее токсичным автомобилям, возросло с 25% до 32%.^[10]

Ричмонд также является первым округом, который сделал шаг вперед и ввел оплату на уличных и внеуличных парковках с учетом выброса вредных веществ в атмосферу. Оплата проводится с помощью услуг телефонной связи путем приобретения предоплаченной карты Ричмонд, с которой снимаются деньги каждый раз, когда водитель паркует в местах, оснащенных счетчиком. В пределах этой

схемы стандартный тариф на парковку увеличился на 25% и водители с малотоксичными автомобилями смогли получить скидку.

Чтобы получить поддержку местных предприятий и бизнесов в вопросе внедрения схемы оплаты с учетом выбросов токсичных веществ, совет округа выступил с предложением под названием 20:20, которое позволяет водителям оставлять свой автомобиль на уличной парковке на 20 минут всего за 20 пенсов, таким образом стимулируя посетителей района быстрее пользоваться услугами местных магазинов. Малотоксичные автомобили платят 10 пенсов за тот же промежуток времени.^[11]

В 2010 году новое консервативное правительство, которое пришло к власти, сразу отменило закон о тарифах на пользование парковкой с учетом уровня выбросов токсичных веществ в Ричмонде. В других округах этот закон продолжает действовать.



Строительство 400-местного подземного паркинга с жилыми квартирами наверху в микрорайоне Исландская Набережная в Копенгагене, Дания.

общественным транспортом. Приблизительно 25% автомобилистов пересели на альтернативные виды транспорта.^[8]

Исследование, проведенное в Великобритании, сравнило воздействие ограничений на парковку и повышения качества услуг общественного транспорта на использование автомобилей. Повышение цен на парковку в два раза привело к сокращению количества пользования автомобилями на 20%, в то время как улучшение услуг общественного транспорта дало скромный результат 1–2%. Сокращение количества паркомест вдвое привело к сокращению количества используемых автомобилей на 30%.^[9]

Цена на парковку вместе с количеством свободных паркомест влияет на культуру и способ передвижения в тех районах, где спрос на парковку остается значительно высоким. Этот спрос может отличаться в зависимости от концентрации коммерческих, жилищных и промышленных зданий. Контролируемая Зона Паркования (КЗП) – это обозначенная территория разного размера в пределах города величиной от одного квартала до целого района. Например, в Лондоне КЗП позволяет администрации каждого

городского округа назначать тарифы и определять правила с учетом местных условий, как то специальная цена на парковку в популярном торговом районе для того, чтобы те, кто пользуется парковкой в течение рабочего дня, не парковались в этом месте, и наоборот, предпочтение отдается посетителям, приехавшим на короткое время, или представителям бизнеса. Аналогичный подход используют Цюрих и Мюнхен, в пределах которых цены отличаются в зависимости от квартала, места и времени суток.

Метод ценовой прогрессии

В Цюрихе, Антверпене, Вене и Мадриде существуют схемы определения цены на уличную парковку, при которых взимается плата за предельные затраты, увеличивающиеся с течением времени паркования, чтобы охватить возрастающий предельный расход за присутствие автомобиля на парковке. Гости Мадрида могут оставлять свой автомобиль на парковке максимум на два часа и с каждым последующим интервалом времени оплата незначительно увеличивается. На Рисунке 2 (предыдущий разворот) проиллюстрировано, каким образом увеличивается цена при использовании метода прогрессии.

Пропуск на парковку по месту жительства

Поездки с центральных деловых районов (ЦДР) в жилые районы подтолкнули к потребности ввести специальные пропуска на парковку в жилых районах. Таким образом удалось более эффективно управлять спросом на паркование среди жителей конкретного района – от посетителей на короткое время до тех, кто постоянно доезжает в другие районы. Жители таких административных районов Лондона как Камден и Ислингтон, платят за пропуск на парковку в зависимости от стандартов их автомобиля по выбросу вредных веществ в атмосферу. Оценка стандарта проводится в момент регистрации автомобиля. Самые вредоносные автомобили соответственно платят самую высокую цену.

Введение пропуска на парковку в жилых районах Мюнхена помогли сократить количество автомобильных поездок с 44% до 32%. Почти 27% жителей, пользующихся ранее автомобилем для поездок в другие районы города, пересели на другие виды транспорта.^[12] Одновременно возросло количество пользователей общественным транспортом с 40% до 47%.^[13]

Налогообложение предприятий

Компании, использующие пространство под паркоместа, платят за это налог. Начиная с 2012 года, городские власти Англии будут взимать £250 ежегодно, как было предложено в Ноттингеме, за парковку возле места работы.^[14] Такой план, получивший поддержку во многих городах Англии за последние месяцы, может повлиять на 10 миллионов водителей, поскольку работодатели скорее всего переложат этот груз на плечи своих сотрудников.^[15]

Исследование, проведенное в Париже, показало, что если бы парковок возле рабочих объектов не существовало, 20% водителей добирались бы на работу либо пешком, либо на велосипеде, другие 20% использовали бы общественный транспорт, 15% пользовались бы автомобилем совместно и поочередно, еще 40% искали бы свободные паркоместа где-нибудь вдали от офиса и только 5% были бы готовы платить за парковку. В исследовании 2001 года приблизительно 75% пассажиров, регулярно совершающих поездки из пригорода в город и обратно, имели в своем распоряжении парковочное место, выделенное работодателем.^[16]

Целевое назначение/резервирование средств для определённой цели

В Барселоне, Страсбурге, Мюнхене и некоторых административных районах Лондона существует практика ассигновывать прибыль фондов паркования для поддержки экологически устойчивого транспорта. Общественную поддержку такой политики можно получить при условии, что избыточные фонды будут использованы для улучшения общественного транспорта, пешеходной и велосипедной инфраструктуры. В Кенсингтоне и Челси – административных районах Лондона – 12% прибыли от паркования используется для финансирования программы «Фридом-Пас» с целью предоставления бесплатных проездных талонов пожилым людям (60+) и инвалидам. В Барселоне 100% прибыли от парковки используется для поддержания программы «Байсинг», целью которой является прокат велосипедов в рамках государственно-частного партнерства с компанией «Клиар Ченел».

Льготная программа пользования общественным транспортом для сотрудников

В Гамбурге компании обязаны предоставлять меньше паркомест, чем требуется согласно установленным в городе минимальным нормам, при условии что значительная часть сотрудников имеет проездные билеты в общественном транспорте. Льготная программа пользования общественным транспортом для сотрудников требует участия со стороны самих сотрудников, с чьей зарплаты до уплаты налогов вычисляется оплата за транспортные услуги.

Часть суммы дотируется компанией. Паркоместа для тех, кто все же предпочитает пользоваться автомобилем, могут быть оборудованы за пределами улицы на определенном расстоянии от офиса компании.^[18]

Рисунок 3:

Сравнение минимального количества требуемых паркомест в десятке городов.

ГОРОД	МИНИМАЛЬНЫЕ ПАРКОВОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ В ЖИЛЫХ РАЙОНАХ
Амстердам	1 место/жилищную единицу + 0,2 для гостей
Антверпен	1,1 место/жилищную единицу; 2 места для велосипедов/жилищную единицу
Барселона	1 место/2–6 квартир (в зависимости от района)
Копенгаген	1 место/100 кв.м
Гамбург	0,2/жилищную единицу в центральных деловых районах (ЦДР), 0,8/жилищную единицу за пределами ЦДР
Мадрид	1 место/жилищную единицу
Мюнхен	1 место/жилищную единицу
Стокгольм	0,14 места/комната
Страсбург	0,5 места/квартиру не больше 500 кв.м первичного уровня 1 место/квартиру в других случаях
Вена	1 место/жилищную единицу



Станция «Байсинг» в районе Грация, Барселона.

РЕГУЛЯТИВНЫЕ МЕХАНИЗМЫ

Максимальный предел паркомест

Гамбург, Цюрих ^[17] и Будапешт установили границы максимального предела предложения паркомест в центре города, проведя реформу строительных норм с целью замораживания существующего количества паркомест с дальнейшим запретом на расширение. Такие границы были установлены в Гамбурге в 1976 году, составив приблизительно 30 000 мест. В Цюрихе эта реформа была проведена в 1996 году. Автомобилисты в большинстве случаев воздерживаются от поездок в центральные деловые районы города, хотя некоторая гибкость все же существует для других видов транспорта, например, фургонов для доставки товаров. Для каждого внеуличного паркоместа, созданного в пределах ограниченной территории, такое же количество мест нужно было ликвидировать, чтобы освободить бывшие уличные паркоместа. При таком принципе предложение остается стабильным и не влияет на перепланировку и адаптацию улиц в других целях.

В Копенгагене такие схемы использовались как политическое давление для того, чтобы ликвидировать 1 000 паркомест с улицы и осуществить перепланировку для потребностей велосипедистов и пешеходов в обмен на создание 3 000 мест, построенных частным предпринимателем. Количество владельцев частных автомобилей, особенно в районах, находящихся непосредственно за муниципальными пределами, значительно увеличилось за последнее десятилетие по всей Европе.

Парковочный максимум

Некоторые города Европы осознали потребность введения парковочного максимума, определив предельное количество паркомест, которое должно быть в новостройках. Такие города, как Цюрих, Амстердам и Страсбург, являются передовыми по реализации данной инициативы, в то время как большинство других городов все еще в минимальном объеме внедряют эти правила, опираясь на устаревшие строительные нормы, которые не пересматривались десятилетиями. Швейцария, Великобритания и Италия приняли



Ограничительные столбики на жилой улице в центре Мадрида.

парковочные максимумы как нормативы государственного уровня. Столичный район Милана приспособливает национальные стандарты к местным условиям.

Английские власти требуют определения максимального количества парковочных мест и рассматривают этот принцип как «поддержку экологически чистых видов транспорта, снижение уровня использования земельных ресурсов с целью застройки, внедрение схем, которые максимально подходят центральным районам города, содействие улучшению маршрутных схем общественного транспорта для тех, кто не пользуется автомобилем, и решение проблем с заторами».^[19] Касательно жилых застроек эта политика еще строже. В данном случае определение максимума должно учитывать местные условия сокращения использования автомобилей, способствовать развитию велосипедной и пешеходной инфраструктуры и другим условиям.^[20] Несмотря на строгий характер документа, его требования не являются юридически обязательными.

Идея внедрения парковочного минимума состоит в том, что появляется потребность доезда до новостроек и соответственно потребность в новых паркоместах. Политика минимума предполагает возложить бремя создания новых парковок на плечи частных строительных компаний. Хотя прогнозы относительно спроса на парковки к сожалению не основываются на хорошо изученных

алгоритмах. Большинство менеджеров парковок не могут представить логического обоснования парковочных требований для новостроек и, таким образом, издержки упущенных возможностей переходят в руки застройщиков, которые отдают предпочтение расчетам на основании квадратных метров. В старых исторических районах эти правила не имеют существенного влияния, поскольку старые здания изменениям не подлежат. В тех частях города, где много новостроек, влияние этой политики является ощутимым. Например, Цюрих продемонстрировал проектом «СилСити», что спрос на парковку можно регулировать, если обязать застройщиков способствовать использованию общественного транспорта, велосипедов и пешеходных прогулок, а также путем назначения допустимого лимита того количества автомобилей, которые могут посещать данный район.

На Рисунке 3 показано как паркинговый минимум в жилых районах отличается в разных городах.

Гамбург до некоторой степени выпадает из общего процесса через огромное количество нерегулируемых уличных стоянок, существующих во многих районах непосредственно за пределами ЦДР. Застройщики также могут делать денежные взносы вместо обеспечения паркоместами для того, чтобы сократить строительные затраты и стимулировать метод общего использования парковки, что они фактически и должны делать в ЦДР в результате введения предельного числа паркомест. Плата составляет \$ 20 705 за одно паркоместо в центре города и \$ 11 300 в близлежащих районах.^[21]

В Стокгольме самые низкие мандатные условия из всех городов, представленных в этом отчете. Там застройщики могут выполнять парковочные условия, отыскать и предложить парковочные места на близлежащих автостоянках с помощью «Стокгольм Паркеринг» – местной компании по вопросам паркования. Фактически городские власти требуют, чтобы управление сканировало доступные паркоместа, прежде чем выполнять строительные нормы по части парковки.

В Мадриде, где самая высокая доля паркомест в жилых районах Европы (120 000 мест), владельцы мест в гаражах могут временно сдавать их в аренду посетителям и гостям города

по контролируемому предварительному заказу. В административном районе Лондона – Вестминстре – жилые секции также были открыты для посетителей. В Париже проводится эксперимент с 2009 года, разрешающий автомобилям парковаться в ночное время в зонах безопасности. Такая система совместного использования пространства позволила снизить прогнозируемую потребность создания новой парковочной инфраструктуры.

Требования к паркованию могут быть в дальнейшем ограничены в зависимости от доступности общественного транспорта, как это сделано в Антверпене, Париже, Амстердаме и Цюрихе. Голландская политика «А, Б, В» изменила нежилые парковочные стандарты, приняв за основу расстояние до остановки общественного транспорта. Те новостройки, которые находятся ближе всего к остановке общественного транспорта (местонахождение А), должны ограничивать количество паркомест, в то время как те, что находятся вдали от остановок (местонахождение В) могут создавать больше паркомест. В Париже строить паркинги в новостройках, находящихся на расстоянии 500 метров от остановки общественного транспорта, запрещено, причем почти вся центральная часть города находится именно на таком расстоянии.

Регулирование расположения парковок

Пребывание автомобилей в пешеходных зонах может быть ограничено или запрещено вообще, кроме транспортных средств, доставляющих товар в конкретное время суток. Такой запрет или ограничение введено уже в большинстве исторических центров и на популярных торговых улицах. В Барселоне существует дорожный сегмент Глория-Дистрикт, который называется проект Супер-Манзанас. Целью проекта является смещение транспортного движения на периферию, чтобы освободить территорию для пешеходов и велосипедистов. Отдельное разрешение могут получить и другие транспортные средства, которые смогут припарковаться на короткое время, в других случаях парковка в пределах этой территории запрещена.

Некоторым категориям транспортных средств запрещено въезд в центр города с учетом их уровня загрязнения окружающей среды. Такая стратегия используется в Берлине, Лондоне, Милане и десятках других городов.



Обозначение паркоместа на улице Стокгольма

Кроме того, автомобилям с высоким уровнем выхлопных газов запрещается парковаться в городе, что обусловлено правилами дорожного движения, а не парковочной стратегией.

ПРЕДСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ

Тумбы

В Париже и Милане тумбы установлены по всему городу, что препятствует загромождению автомобилями пешеходных дорожек и общественных площадей. Начиная с 2001 года, власти Парижа инвестировали около 15 миллионов евро в установление около 335 000 тумб. Иногда используются альтернативные элементы, такие как выдвижные тумбы, шлагбаумы или решетки высотой с транспортное средство и другие типы преград для того, чтобы ограничить доступ обычных автомобилей и предоставить возможность автомобилям технической помощи и фургонам, доставляющим товары, беспрепятственно въехать на территорию и припарковаться в случае необходимости.

Полосообразные линии

В Стокгольме белым цветом было обозначено демаркационные линии, разрешающие парковку на определенной улице. Это послужило своего рода мягким визуальным сигналом, который отделял зону парковки от других функциональных зон, таких как пешеходные

Улица в пределах зоны Супер Манзанас в районе Грация, Барселоны, Испания.



и велосипедные дорожки, а также полосы движения транспорта. Такие обозначения могут также включать текстовые символы, ограничивающие демаркационную территорию для определенных категорий пользователей – таких как членов клуба совместного использования автомобилей. Успех такого типа установок зависит от соответствия и соблюдения правил парковки.

Изменение предназначения общественных мест

В Копенгагене начали ликвидацию парковочных мест с центра города в 1960-х годах, особенно вдоль улицы Строгет – главного торгового корридора города. Общее количество паркомест в центральной части города постепенно сократилось на 400 мест с 3 100 до 2 700 в течение 1995–2000 годов, в то время как пешеходные зоны расширились на 4 020 м² приблизительно за тот же период.^[22]

Другими принудительными мерами по ликвидации парковок послужили: улучшение линии видимости на перекрестках, сокращение длины пешеходного перехода за счет расширения зоны тротуара на перекрестках, озеленение обочин дороги, расширение территории для кафе на узких улицах, установление лавок для отдыха. Все эти альтернативы постепенно сократили общее количество уличных паркомест и улучшили использование уличного пространства разными категориями пользователей.

Работники сферы торговли часто выступают самыми активными критиками в вопросе

ограничения парковочной политики, так как они считают, что экономическая жизнеспособность города непосредственно связана с доступностью с помощью автомобиля. Исследование, проведенное в Роттердаме (Нидерланды) показало, что работники сферы торговли на одной из самых оживленных торговых улиц города сильно переоценили процент клиентов, приезжающих на автомобилях.^[23] Магазины в пешеходных зонах, где парковки были полностью ликвидированы, дают больше прибыли, чем те, которые находятся за пределами пешеходных зон.^[24] В наиболее популярные пешеходные торговые районы Мюнхена только 16% людей приезжают на автомобиле, а 72% пользуются общественным транспортом. Остальные добираются пешком или на велосипеде.^[25]

Уличное пространство возвращается в общественное пользование по всей Европе и рассматривается как общественная ценность, которую можно использовать для более высоких целей. Во Франции большинство городов построили дорогостоящие подземные парковки для того, чтобы оживить общественные площади, когда-то переполненные припаркованными автомобилями. Сокращение количества доступных паркомест в пределах улицы может послужить способом стимулирования использования альтернативных транспортных средств и улучшения окружающей среды.^[26] Расширение трамвайной сети в Страсбурге (Франция) привело к перемещению уличных парковок за пределы пешеходных зон, а также к постройке систем «паркуйся-и-езжай»

(т.е. дальше на общественном транспорте) на конечных трамвайных станциях и расширению зон платных парковок. Такие меры отражают общее отношение, существующее в большинстве европейских городов, к вопросу парковки. Это отношение выработывалось десятилетиями – от несомненной поддержки расширения парковок к строгому контролю над спросом в этой сфере, особенно в тех местах, где доступным является общественный транспорт.

Уличная геометрия

На тех улицах, где парковки остаются, их можно реорганизовать таким способом, чтобы они отвечали требованиям уличной безопасности. В Цюрихе переменный характер парковочных мест по обе стороны узких улиц служит своего рода зигзагообразным препятствием, замедляющим движение транспорта. В Амстердаме существуют так называемые зоны «woonefs» (жылые улицы), на корорых припаркованные автомобили образуют извилистую дорожку, заставляющую автомобили двигаться медленнее вдоль велосипедистов и пешеходов. В Париже и Копенгагене существуют велосипедные дорожки, защищенные припаркованными автомобилями, которые служат как барьер между велосипедистами и движущимся транспортом. В Копенгагене и Антверпене существуют игровые улицы, позволяющие детям безопасно проводить время на улице без угрозы попасть под колеса автомобиля. На этих улицах имеются различные физические препятствия, такие как деревья, скамейки и другие, сигнализирующие автомобилям, что они являются гостями на этой территории.

КАЧЕСТВО КОНТРАКТНЫХ УСЛУГ И ТЕХНОЛОГИЙ

В Стокгольме большинство традиционных государственных функций было передано по контракту частным компаниям. Такие сферы, как градопроектирование и охрана здоровья, были переданы внешним консультантам. Такие государственно-частные договоренности особенно уместны в тех городах, где существует дефицит бюджета или определенные ограничения. В Стокгольме было сокращено количество офисного бюджетного персонала. Оставшиеся сотрудники наблюдают над выполнением частных контрактов, проверяют

качество предоставляемых услуг и товаров, а также следят за временем исполнения контракта. Например, две частные компании по обеспечению безопасности несут ответственность за соблюдение парковочных правил. Одна отвечает за северную часть города, другая – за южную. Обе компании отвечают за определенные перспективные производственные показатели и их вознаграждение зависит от качества предоставляемых услуг. Парковочные инспекторы мониторят определенное количество паркомест в течение смены. Оценка деятельности этих компаний осуществляется также с учетом процента припаркованных автомобилей в пределах парковочных норм и правил, конечная цель конечно же составляет 100%.

Технологический прогресс за последнее десятилетие позволил городам более эффективно осуществлять политику в сфере паркования. Частные компании могут лучше выполнять контрактные обязательства и предоставлять городам услуги высшего качества, что касается соблюдения правил паркования и сборов. Все это стало возможным за счет анализа данных и мониторинга. Новейшие достижения в сфере программного обеспечения и оборудования сделали возможным улучшение работы водителей. Ниже представлено четыре технологии, позволяющие осуществлять более эффективное управление паркованием.

Электронная система управления автостоянками

Водители могут потратить около 25% времени на поиски свободных паркомест. Информационные табло, работающие в режиме реального времени, размещенные в определенных местах вдоль дороги, направляют водителей к доступным парковочным местам в ближайших автостоянках. Почти все главные города Германии используют эти передовые системы управления автостоянками. Следующим шагом в развитии этих технологий будет встроенная в автомобиле информационная система.

Умные счетчики

Эти счетчики оснащены магнитным полем, позволяющим регистрировать металлический корпус автомобиля. Они напрямую связаны с компьютером полицейского участка и посылают сигналы парковочным инспекторам в случае, если автомобиль превзошел

отведенное ему парковочное время. Водитель также получает уведомление на свой мобильный телефон. Такие счетчики установлены и успешно работают по всей Франции.

Оплата по телефону

Во многих местах существует метод оплаты за парковку с помощью предоплаченной карточки, монет или кредитных карт. Система оплаты по телефону весьма целесообразна, поскольку сбор денежных средств передан в аутсорсинг третьей стороне, таким образом исключается возможность прикармливания денег. До того, как такая система была установлена в округе Вестминстер, в Лондоне, городской бюджет терял около £200 000 в неделю. Частная компания «Веррус» занимается сбором платежей за парковку по телефону и получает 10% прибыли от выручки. В Стокгольме клиенты платят абонементную плату компании «ИзиПарк» в размере €3,00 в месяц и комиссионные за операцию €0,50. Компания «ИзиПарк» получает 3% от выручки на покрытие расходов. Конкурирующие компании в Амстердаме – «Паркмобайл», «Парклайн» и «СМС Паркинг» – получают 4–5% от выручки. Те города, которым только предстоит внедрение ценовых механизмов сбора платы за парковку, могут обойти некоторые проблемы, связанные с утечкой денежных средств, установив программу оплаты по телефону. Эта программа также является хорошим методом получения политических дивидендов, поскольку она значительно облегчает работу в том числе и водителей, для которых оплата становится значительно проще, поскольку им не требуется искать мелочи или спешить к счетчику в момент истечения отведенного парковочного времени.

Автомобили-сканеры

Соблюдение правопорядка в сфере паркования пережило коренные изменения в Амстердаме. Фургон с шестью камерами, установленными сверху (по три с каждой стороны), передвигаясь со скоростью 40 км/час, делает больше чем 160 фотографий в секунду. Сканеры фиксируют номерной знак автомобилей-нарушителей с помощью автоматизированной технологии распознавания. Уровень точности работы фургона составляет 98%. Остальных 2% приходится на нераспознаваемые автомобили за пределами Нидерландов. Трое парковщиков на скутерах следуют за фургоном для того, чтобы выписать штрафной талон. Некоторые административные округа Лондона используют системы скрытых камер для определения нарушений.

ПРИМЕЧАНИЕ К ЧАСТЕ 2

¹ Robert Joumard et al. (1996). "Air quality and urban space management," *The Science of the Total Environment*, 189/190, 57–67.

² Rachel Weinberger et al. (2010). "U.S. Parking Policies: An Overview of Management Strategies," Institute for Transportation and Development Policy.

³ "Parkeon Celebrates the Golden Anniversary of the Parking Meter." Accessed online July 2010. URL: <http://www.parkeon.com/de/Press-Release/Parkeon-celebrates-the-golden-anniversary-of-the-parking-meter.html>.

⁴ TRL (Transport Research Laboratory), UK.

⁵ Simon Anderson and André de Palma (2004). "The economics of pricing parking," *Journal of Urban Economics*. University of Virginia. Volume 55, Issue 1.

⁶ Интервью в муниципалитете Лондона, сентябрь 2009.

⁷ Bernard P. Feeney (1989). "A review of the impact of parking policy measures on travel demand," *Transportation Planning and Technology*, 13(4), pp. 229–244.

⁸ Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2007). *Verkehr in Zahlen-Ausgabe*, pp. 64–70. Accessed online July 2010. URL: http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/downloads/viz07_kap4.pdf.

⁹ M. Dasgupta et al. (1994). "The Impact of Transport Policies in Five Cities," *Transport Research Laboratory*.

¹⁰ "CO₂ Based Charges." Accessed online August, 2010. URL: http://www.richmond.libdems.org.uk/news/002936/co2_based_parking_charges.html.

¹¹ "CO₂ Emissions Based Parking in Richmond upon Thames" URL: http://www.richmond.gov.uk/co2_emissions_based_parking_leaflet.pdf.

¹² Harmut H. Topp (1994). "Zur Rolle des Parkens in der Verkehrsberuhigung," *Straßenverkehrstechnik*, pp. 375–379.

¹³ Tom Rye et al. (2006). "Expansion of a Controlled Parking Zone (CPZ) and its Influence on Modal Split: The Case of Edinburgh," *Transportation Planning and Technology*, 29 (1) pp 75 – 89.

¹⁴ Daily Mail Reporter. "Drivers facing £250-a-year tax to park at work despite pledge to end 'war on motorists'" *Daily Mail Online*. Accessed online August 2010. URL: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1305362/Drivers-facing-250-tax-park-work-despite-end-war-motorists-pledge.html#ixzz0xbWxYyko>.

¹⁵ James Tapsfield (2010). "Workplace parking levies may be imposed by councils." *The Independent*: UK. Accessed online August 2010. URL: <http://www.independent.co.uk/news/uk/politics/workplace-parking-levies-may-be-imposed-by-councils-2059468.html>.

¹⁶ W. Young et al. (1991). "A review of urban car parking models," *Transport Reviews*: 11 (1), 63–84.

¹⁷ Zurich Historic Compromise Parking Cap. Accessed online October 2010. URL: <http://www.stadt-zuerich.ch/parkplatzkompromiss>.

¹⁸ Интервью в муниципалитете Гамбурга, сентябрь 2009.

¹⁹ Приложение D: Максимальные стандарты паркования (2001). "Planning Policy Guidance 13: Transport" Department for Communities and Local Government. Accessed online September 2010. URL: <http://www.ashford.gov.uk/pdf/PPG%2013%20Annex%20D.pdf>.

²⁰ Department of Communities and Local Governments (2009). "Planning for Prosperous Economies, EC10.2" Accessed online August 2010. URL: <http://www.communities.gov.uk/documents/planningandbuilding/pdf/pps4summaryresponses.pdf>.

²¹ Donald Shoup (1999). "In Lieu of Require Parking," *Journal of Planning Education and Research*. Association of Collegiate Schools of Planning: 18:307-320.

²² Jan Gehl et al. (2006). *New City Life*. The Danish Architectural Press: Copenhagen.

²³ Giuliano Mingardo et al. (2009). "No parking, still business," *Verkeerskunde*, No. 4.

²⁴ Carmen Hass-Klau (1993). "Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing: A review of the evidence from Germany and the UK," *Transport Policy*, 1 (1), pp 21–31.

²⁵ Rolf Monheim (2001). "The Role of Pedestrian Precincts in the Evolution of German City Centres from Shopping to Urban Entertainment Centres," Presented at Australia: Walking the 21st Century, Perth, Western Australia.

²⁶ GTZ (2010). "Parking Management: A Contribution Towards Livable Cities," *Sustainable Transport: A Sourcebook for Policymakers in Developing Cities*. Module 2C Division of Water, Energy and Transport.

ЧАСТЬ 3:

Конкретные примеры

В этой части мы рассмотрим десять различных городов на основании разнообразия мер, используемых для сокращения километража автомобиля (КМА) и перехода к альтернативным транспортным средствам. На Рисунке 1 показано политические инструменты, использованные в каждом городе.

Рисунок 1:
Политика, применяемая в Европейских городах

	Амстердам	Антверпен	Барселона	Копенгаген	Лондон	Мюнхен	Париж	Стокгольм	Страсбург	Цюрих
Ценовые механизмы										
Тарифы на пользование уличной парковкой	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Структура постепенно увеличивающихся тарифов		x								x
Гармонизация цен за пользование внеуличной парковкой		x						x		
Пропуски на парковку по месту жительства	x	x	x		x	x	x	x		
Взымание платы за пользование парковкой по месту работы										
Ассигнование средств для определенных целей			x		x					
Регулятивные механизмы										
Максимальный предел предложения	x									x
Минимумы	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Максимумы				x						x
Сокращение показателей мин/макс с учетом общественного транспорта	x	x			x		x		x	x
Запрет на въезд			x							
Схема сокращения выбросов вредных веществ в атмосферу	x			x			x			x
Государственно-частное партнерство		x	x		x	x	x	x		
Предстроительное проектирование										
Ограничивающие тумбы	x						x			
Разметка линиями				x	x			x		
Использование общественных мест для других целей	x		x	x			x		x	x
Передовые технологии										
Электронная система управления парковками			x			x	x		x	x
Умные счетчики							x			
Оплата по телефону	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Сканирующие автомобили	x									

Исследования на конкретных примерах могут рассматриваться как результаты первых практик применения следующих стратегий:

Амстердам

Почти все номерные знаки на автомобилях переведены в цифровую форму, что позволяет успешно приводить в действие меры правопорядка с помощью сканирующих автомобилей, которые мгновенно фотографируют и оценивают соответствие автомобиля парковочным правилам и требованиям.

Антверпен

Правила работы автостоянок регулируются более эффективно с помощью государственно-частного партнерства.

Барселона

Вся прибыль от пользования автостоянками инвестируется в управление и содержание схемы общественного проката велосипедов.

Копенгаген

Тысячи метров уличного пространства были превращены в пешеходную зону за несколько десятилетий. При этом было ликвидировано сотни паркомест.

Лондон

При регистрации транспортного средства делается официальная запись нормы выброса газов. Такой подход позволил нескольким административным округам взимать плату за выброс вредных веществ в атмосферу.

Мюнхен

Применение политики общего ограничения с постепенным отказом от частного транспорта в пользу общественного оказалось успешным.

Париж

Уличное пространство было превращено в зону общественного проката велосипедов и трамвайные линии.

Стокгольм

Соблюдение правопорядка передано в аутсорсинг нескольким частным компаниям, которые более эффективно следят за припаркованными автомобилями.

Страсбург

Обеспечение парковками зависит от расстояния и доступа к общественному транспорту.

Цюрих. Существующее предложение паркомест в центре города и допустимое количество поездок на автомобиле, вызванное новостройками, было ограничено.

КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР:

Амстердам, Голландия

ОБЩИЙ ОБЗОР ГОРОДА

Население: 758 198 чел.

Плотность населения: 4 459/км² (11 548,8 кв.миль)

Предложение паркомест: 211 457 (из них 181 457 – уличных, ~30 000 – внеуличных)

Тариф на уличной парковке: от 0,90/час до 5,00/час

Общий бюджет города: €5–6 миллиардов (от паркования: €140 миллионов/год)

Количество владельцев автомобилей: 57,2% семей владеют автомобилем

(общее количество автомобилей: 215 600)

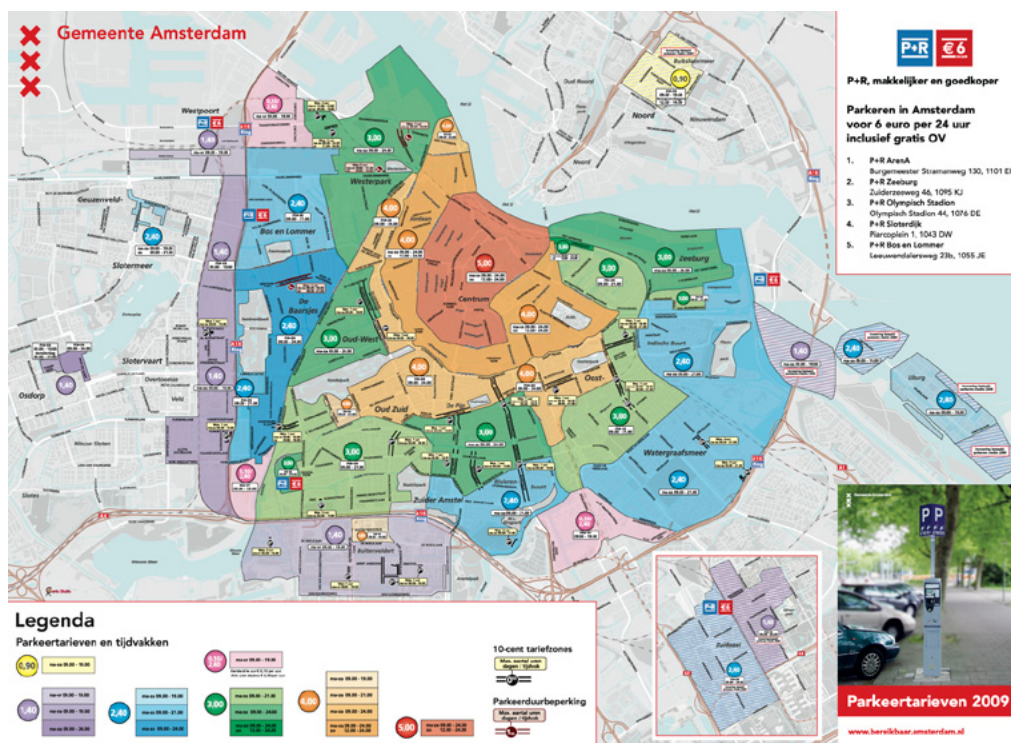
Цели политики: снижение уровня выбросов вредных веществ, уменьшение заторов, рекламирование альтернативных транспортных средств

Приблизительно 40% загрязнения Амстердама является причиной работы 10% автомобилей. Плата за парковку была введена с целью противостояния десятилетиям политики популяризации автомобильного транспорта и борьбы с более недавней проблемой контроля за качеством воздуха, инициированной распоряжением ЕС относительно выброса NO₂ и PM₁₀. Голландское правительство решило внедрить самые жесткие

меры обеспечения директив ЕС. Платные парковки можно найти почти повсюду в тех районах города, которые строились до 1940-х годов, с их быстрым распространением на новые районы. Результатом введения платы за парковку стало снижение транспортного движения в центральных районах города на 20%. Количество автомобилей, курсирующих в поисках свободных паркомест, также снизилось на 20%.

Рисунок 1:

Карта зон ПИН, Амстердам.
Источник: Город Амстердам





Клиент парковки ПиН рассчитывается за паркование.



Ван Свинденштраат – 10-центная зона парковки, доступная с понедельника по субботу с 9:00 утра до 7:00 вечера. В остальное время она предназначена для пользования жильцами, владеющими специальным пропуском на парковку по месту жительства, и гостями, которые платят по тарифу ПиН.

До 1993 года уровень выбросов выхлопных газов в атмосферу нигде не учитывался. Информация о выбросе вредных веществ также не была зафиксирована на номерных знаках автомобилей. В Амстердаме не учитывался уровень выброса вредных веществ при назначении цены за парковку, как было уже сделано до того времени в некоторых административных округах Лондона. Департамент управления паркованием был наделен правительством 100% правом управления. Его функции включали более эффективный менеджмент, выдачу разрешений на парковку и сообщение об изменениях в парковочной политике. Политикой в сфере паркования все еще занимается городской совет.

Парковки P&D: Плати-и-наблюдай на экране (ПиН)

Автоматы ПиН постепенно были заменены на технологию ввода номерного знака. На данный момент используется приблизительно 3 000 автоматов ПиН для сбора платежей за парковку. Цена за парковку в пределах улицы варьирует от €0,90 до €5,00 в час в историческом центре города, что является самым высоким тарифом в мире. Цены на большинство парковок в пределах улицы в районе кольцевой дороги А10 являются такими же, как и за ее пределами. На Рисунке 1 проиллюстрированы все платные зоны.

Одна из самых новых платных зон, изначально 90 центов в час, была введена в пригороде, в округе с высоким спросом на уличную парковку вблизи большого торгового центра.

Тариф был поднят до €1,10/час, а в 2012 году возрос до €1,30/час. Голубые зоны – территории бесплатного паркинга.

Голубые зоны

Эти зоны подпадают под так называемый Европейский паркинг-диск. Это краткосрочный, ограниченный во времени инструмент управления паркованием. Штрафы, наложенные в голубых зонах, поступают федеральному правительству, а не городу. Город собирает штрафы только в пределах автоматов ПиН.

10-центные зоны

Самым низким тарифом для краткосрочной уличной парковки в городе является тариф 10 центов с ограничением во времени до одного часа. 10-центные зоны существуют на некоторых торговых улицах вне центральных районов города и вблизи кладбищ. На сегодняшний день единственным способом ограничения немедленного перепаркования автомобиля в том же месте является плата по телефону, если такова возможна. Известно, что водители обновляют плату за парковку безотлагательно.

Номинальный тариф – это минимальная сумма, которую принимает автомат ПиН. Взымая эту минимальную сумму, город может удерживать полномочия над этими парковками. В противном случае штрафы за нелегальную парковку передаются федеральному правительству, потому что по умолчанию они относятся к голубым зонам.



Знак P&R (ПиЕ) установлен для того, чтобы быстрее помочь найти свободное паркоместо.



Green Wheels (Зеленые колеса) – один из многочисленных клубов, предлагающих услуги совместного пользования автомобилями в Амстердаме.

A	Отличная инфраструктура общественного транспорта вблизи главных железнодорожных станций	1 паркоместо/250 м ²
B	Хорошая инфраструктура общественного транспорта, а также хороший доступ автомобилей	1 паркоместо/125 м ²
C	Неплохой доступ автомобилей	Индивидуальные, нормы не существуют

Рисунок 2:
ABC-схема местонахождения парковок в новостройках

Автомобили с пропусками жильцов не имеют права пользоваться 10-центными зонами с 9:00 до 19:00, предоставляя преимущество краткосрочным парковочным требованиям.

Парковочные пропуска по месту жительства

Если водитель хочет припарковаться в центральной части города Амстердама, то у него есть три разных варианта: подать заявление на получение пропуска, арендовать место в гараже или купить место на паркинге (общие расходы: €40 000). Владельцы частного места на паркинге теряют право получить пропуск.

Парковочные пропуска по месту жительства стоят до €150,00 в год и пользуются таким высоким спросом, что нужно ждать несколько лет в очереди. Этот пропуск действует только возле дома владельца транспортного средства. За пределами своего района владельцы автомобилей должны платить по тарифу ПиН. Начиная с 2009 года можно отказаться от пропуска в обмен на право получения годового проездного талона. Такой обмен не влияет на предложение в области паркинга, так как пропуск переходит к другому водителю и участок остается.

Власти города определили, сколько нужно выдать таких пропусков, вычитав 10% от общего числа спроса на паркоместа. В новостройках, как правило в отдаленных от центра районах, предусмотрен отдельный гараж для каждой квартиры. Если покупатель не обеспечит себе парковочного места в момент покупки недвижимости, то он теряет право на получение парковочного пропуска по месту жительства.

Фургоны, занимающиеся доставкой товаров на дом, а также инвалиды получают специальные парковочные пропуска. Врачи имеют распознавательные знаки, разрешающие им парковаться в специально отведенных местах. Акушеры-гинекологи также пользуются бесплатными парковочными местами. Для каждого случая действует отдельное распоряжение.



Парковочный инспектор на скутере.



Стандартный сканирующий автомобиль Фольксваген Кадди Макси, выполняющий функцию правопорядка.

Совместное пользование автомобилем

Пропуска для парковки совместно используемых автомобилей выдаются так же, как и пропуска по месту жительства, за исключением того, что такие компании получают специально предназначенные места. Компания, занимающаяся совместным использованием автомобилей, должна иметь хотя бы 10 автомобилей в своем парке, в противном случае ее легитимность не признается. Город имеет контрактные обязательства по отношению к такой компании, предоставляющие ей право использовать парковочные места.

Правила, регулирующие работу внеуличных парковок

Парковочные нормы жилищного обеспечения определяются административными округами в зависимости от проекта. В Амстердаме существует правило, что для каждого паркоместа, созданного за пределами улицы, соответственно ликвидируется одно место в пределах улицы.

В пределах этих норм используются такие максимальные расчеты: 0,6 пространства на социальное (государственное) жилье, 1,0 пространства на обычное жилье плюс 0,2 на каждую жилищную единицу для гостей и посетителей.

Для коммерческих сооружений используются муниципальные нормы «Политика

определения места 2008», известная также как система АБВ. Для коммерческих сооружений нормы отличаются в зависимости от типа дислокации А, Б или В (см. Рисунок 2).

Парковки P&R: Паркуйся-и-езжай (на общественном транспорте) (ПиЕ)

Такая система существует в городских предместьях. Водители платят €6,00 за парковку и могут получить 24-часовой проездной талон для максимум пяти человек. Время парковки можно продлить до 48 и 72 часов на тех же условиях. Такая система дает четко понять, что люди желательны в центре города, а автомобили – нет. В 2011 году этот тариф увеличился до €8,00 при максимальном количестве человек на один проездной талон – 2.

Существуют специальные знаки, помогающие водителям найти станцию системы ПиЕ. Следующее поколение знаков будет использовать интегрированную систему динамичной парковки (ИСДП), которая является современной системой управления паркованием (ССУП), предназначенную направить водителя к доступному паркоместу и сократить впустую затраченное время в поисках парковки. Существует также программа «паркуйся и поезжай на велосипеде». Вместо проездного талона, участники этой программы могут использовать городской велосипед в течение дня.



Водитель фургона припарковался на узкой дороге и быстро разгружает товар до 9:30 утра.

Оплата по телефону

Эта услуга была представлена в Амстердаме в 2006 году. Городские власти ведут учет информации пользователей и высылают счета на основе информации полученной от провайдеров услуги оплаты по телефону. В Амстердаме существует три частных компании, которые получили контрактное право проводить сбор платежей по телефону:

- Паркмобиал
- Парклайн
- СМС Паркинг

Эти компании осуществляют сбор средств и передают их городу. Город платит гонорар в размере 4–5% от выручки за предоставленные услуги. Выдача парковочных талонов по месту жительства на 90% представлена в цифровой форме. В скором времени водители смогут платить за парковку по телефону или интернету.

Велись дискуссии относительно введения национальной системы оплаты по телефону, которая помогла бы снизить общие издержки и позволила бы органам местного самоуправления маленьких городов воспользоваться преимуществом этих услуг. Голландские города совместно с частной компанией активно внедряют эту систему на национальном уровне.

Правопорядок в сфере паркования

На данный момент наблюдение за соблюдением правопорядка ведется исключительно парковочными инспекторами, которые патрулируют улицы. Следующее поколение будет использовать автомобили-сканеры и патрули на скутерах. Разработан компанией Abstract Computing International B.V. и использующий автомобиль Volkswagen Caddy Maxi - патрульный автомобиль оснащен шестью камерами – по три с каждой стороны – и автоматической технологией считывания информации с номерного знака с целью распознавания автомобилей, припаркованных с нарушением правил. Этот автомобиль движется со скоростью 40 км/час вдоль улицы и делает 160 снимков за секунду.

Небольшая группа патрулей следует за этой машиной на скутерах и выписывает штрафные талоны за нарушения. Такая система является вдвое эффективней, чем старая. Уровень точности ее работы составляет 98%, хотя некоторые автомобили, в основном иностранные, необходимо проверять в ручном режиме.

Доходы от парковок

Каждый административный район Амстердама имеет контракт с компанией «Ситион», владельцем которой является муниципалитет.



Улица с перпендикулярным методом парковки, предназначенным для того, чтобы замедлить транспортное движение и, таким образом, предоставить пешеходам и велосипедистам приоритет в безопасном движении.

Если эта компания не справляется с заданием сбора платежей по системе ПиЕ, то она получает штраф. Прибыль от парковки идет на развитие инфраструктурных проектов. Эти проекты должны стать частью общегородской схемы мобильности, а не только в пределах административного округа, где они внедряются. Существует фонд паркования, но деньги можно использовать для финансирования разных целей, даже детских садов. Фонд паркования состоит из платежей ПиЕ, штрафов и средств, собранных от продажи пропусков. Каждый округ должен передать приблизительно 30% прибыли за парковку муниципальному правительству.

Штраф за нарушение правил платной парковки составляет неизменно €50,90 плюс цена за один час парковки (максимально €5,00). Этот штраф не меняется, даже если водитель автомобиля заплатил за один час парковки, а оставил автомобиль на десять часов. Максимальная сумма штрафа за парковку составляет €150,00 и налагается на водителя, который занял место, предназначенное для инвалидов.

Фургоны и перевозка грузов

Все грузовики грузоподъемностью свыше 3,5 тонн должны соответствовать нормам качества воздуха. Большинству фургонов старше 7–8 лет въезд в город запрещен. Фургоны

должны разгрузить товар за максимум 15 минут в местах, где стоянка им не разрешена. Погрузка и разгрузка должна проводиться до 10:00 или 11:00 утра в зависимости от улицы, а потом грузовики должны покинуть пределы города.

Поощрение топливосберегающих автомобилей

Ведутся дебаты на тему снижения платы за получение пропуска электромобилям, маленьким и чистым автомобилям и тем, которые меньше загрязняют окружающую среду. Чтобы результаты дебатов были реализованы на практике, должна измениться национальная политика, чтобы была возможность проверить топливную экономичность автомобиля с помощью номерного знака. Парковочные пропуска по месту жительства будут выдаваться только чистым автомобилям и электромобилям. До 2012 года около 200 пунктов электрического заряда автомобилей будут функционировать по всему городу и будут поставлять энергию с помощью фирмы возобновляемой энергии Nuon. Если такое случится, то городу придется одновременно сократить количество выданных парковочных пропусков. Электромобили могут помочь улучшить качество воздуха, но что касается эффективности использования энергии и безопасности, а также требования к паркоместам, то тут они все еще не безупречны.

Полоса, предназначенная для парковки автомобилей, защищает велосипедную дорожку от транспортного потока.



Уличный дизайн

В Амстердаме существует несколько улиц, использующих координирование парковок, для создания более безопасной среды для велосипедистов и пешеходов. В административном районе Вестпарк создана система перпендикулярного паркования для создания своего рода зигзагообразных препятствий. Автомобилисты, проезжая через это место, обязаны отдать предпочтение велосипедистам и пешеходам. На других улицах используется система параллельной парковки для защиты велосипедных дорожек, отделенных бордюром камнем от пешеходной зоны с одной стороны и от парковки с другой. Тот бордюр, который ближе к парковке, служит буфером, предупреждающим столкновение между велосипедистами и дверью автомобиля, которая открывается в сторону велосипедной дорожки.

ПО МАТЕРИАЛАМ АМСТЕРДАМА

Abstract Computing International B.V. Accessed online July, 2009 (URL: <http://www.abstractcomputing.nl>).

Claire Chevallier (2002). "A breath of fresh air" Fact Sheet. Transport and Environment (T&E).

Colliers International, Global CBD Parking Rate Survey 2009. Accessed online January, 2010 (URL: <http://www.colliers.com/content/globalcolliersparkingratesurvey2009.pdf>).

Dan Jones (February 2010). "Amsterdam businesses get € 3m for electric car."

Power and Energy, GDS Publishing Ltd. Accessed online December 1, 2010. (URL: <http://www.ngpowereu.com/news/amsterdam-electric-cars>).

Интервью с Milieudefensie (Друзья Восточной Голландии), общественной организацией по защите окружающей среды, июль 2009.

Интервью с представителями Службы Контроля города (Dienst Stadstoezicht), июль 2009.

Интервью в муниципалите Амстердама, июль 2009.

Интервью с научно-исследовательской и консалтинговой группой EcoRys (Эко-Рис), июль 2009. "Parking Policy in Amsterdam (NL) Fact Sheet," Pollution Reduction Options Network (ProNet). Accessed online December 1, 2010. (URL: <http://www.umwelt.nrw.de/umwelt/pdf/pronet/factsheets/13.pdf>).

Visitor parking portal for Amsterdam – "iAmsterdam". Accessed online July, 2009. (URL: <http://www.iamsterdam.com/en/visiting/touristinformation/gettingaround/parking/parkinginamsterdam>).

Willi Loose (June 2009). "Car Sharing Station in Public Street Space" Intelligent Energy Europe. Momo Project. Car Sharing Fact sheet No. 6. Accessed online July 2009. (URL: <http://www.uitp.org/pdf/factsheet6estationsinpublicspace.pdf>).

КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР:

Антверпен, Бельгия



ОБЩИЙ ОБЗОР ГОРОДА

Население: 360 000 чел.

Плотность населения: 2 308 жителей на км²

Предложение паркомест: 38 318 уличных паркомест в центральной части города, 93 516 – уличных в пригородах, 11 280 – внеуличных.

Тариф за пользование уличной парковкой: от €0,50/час до €3,50/час в зависимости от зоны и длительности паркования.

Цели политики: оптимальный коэффициент пользования парковкой среди гостей, предоставление приоритетов жильцам, уменьшение заторов, реклама альтернативных транспортных средств.

В Антверпене, Бельгия, парковки используются как способ ограничения использования автомобилей в центре города.

Целью города является обеспечение высшего коэффициента пользования уличной парковкой. Парковочным бизнесом управляет наполовину частная служба GARA – Автономная Муниципальная Служба Парковки Антверпена (АМСПА). Главный акцент сделан на ценовой политике, обеспечении правопорядка и использовании технологии с целью достижения задач программы паркинга. Летом 2011 в Антверпене введена программа проката велосипедов, финансово смоделированная по образцу Барселоны. Для внедрения этой программы используются доходы от программы паркования. Штрафы, собранные с нелегально припаркованных автомобилей, инвестируются в проекты мобильности города.

Служба паркинга как государственно-частное партнерство

Городской совет создал GARA в 2011 году как государственно-частное партнерство (ГЧП) и передал все существующие контракты в сфере парковки GARA, наделив эту службу полными полномочиями управления, наблюдения и контроля над всеми уличными автостоянками и тмх, которые находятся в государственной собственности и размещены за пределами улицы. GARA имеет право строить и управлять новыми парковочными местами за пределами улицы. В замен GARA должна

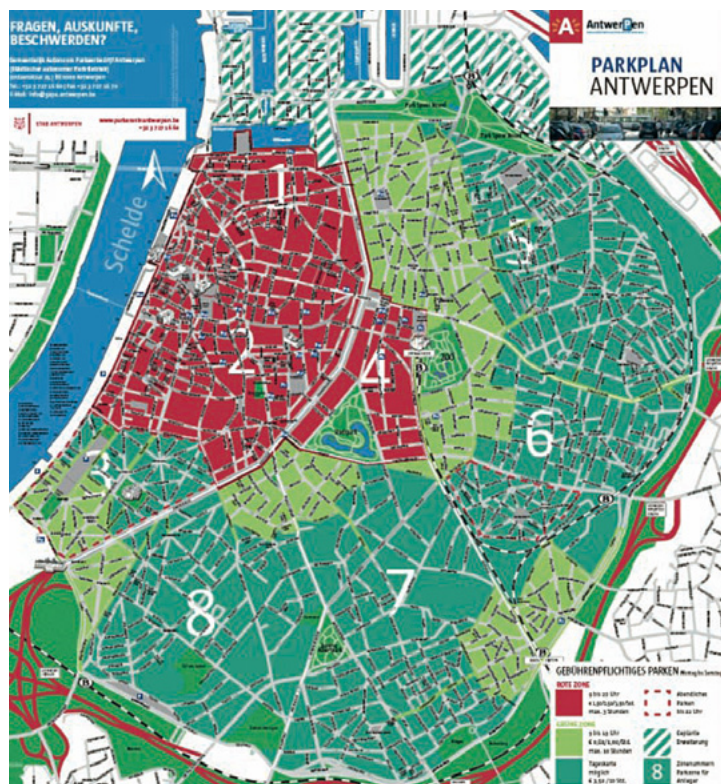


Рисунок 1:

Карта трех зон Пин в Антверпене. Источник: GARA

Рисунок 2:

Прибыль от автоматов ПиН (2001–2003)

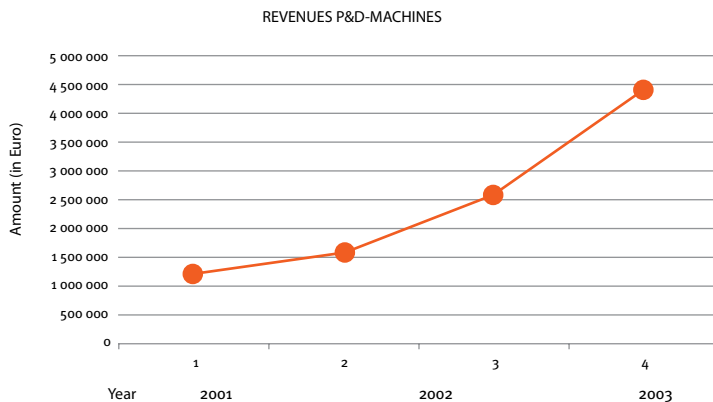


Рисунок 3:

Распределение дохода от пользования автостоянкой (%)

Источник: GAPA

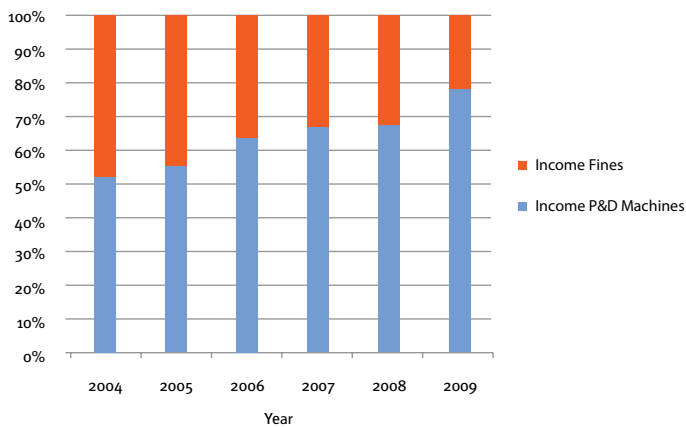


Рисунок 4:

Суммарная структура тарифов за пользование уличной парковки

	КРАСНАЯ ЗОНА (Центральный вокзал и цдр)	ЗЕЛЕНАЯ ЗОНА (в пределах полукольцевой дороги)	ЖЕЛТАЯ ЗОНА (за пределами полукольцевой дороги)
Дни	Пон. – суб.	Пон. – суб.	Пон. – суб.
Допустимое время	9:00 – 22:00	9:00 – 22:00	9:00 – 22:00
Линейный тариф			€ 0,50/час
Прогрессивный тариф	€ 1,50/€ 2,50/€ 3,50/час	€ 0,60/€ 1,00/час	€ 0,50/час
Суточный билет	Не применяется	€ 3:50/10 часов (не применяется к торговым улицам или при наличии внеуличной парковки вблизи)	€ 2:50/10 часов (не применяется к торговым улицам или при наличии внеуличной парковки вблизи)
Максимальное время парковки	3 часа	10 часов	10 часов
Коммерческий тариф	€ 23/12 часов	€ 23/12 часов	€ 23/12 часов
Голубая зона	Не применяется	Ограниченное количество мест	Возможно

сотрудничать с другими операторами в сфере паркования, приводить в исполнение правила парковки, разрабатывать политику паркования и нести операционные издержки, а также выплачивать зарплату персонала, осуществляющего контроль за соблюдением правил. Вся прибыль поступает через специальный счет условного депонирования.

Существует множество преимуществ работы службы автостоянок через ГЧП. Контракт стимулирует и позволяет GAPA быть креативной в использовании технологии правоприменения и сбора данных. GAPA, в отличие от города, также является более гибкой в переговорных процессах с сотрудниками. В интересах GAPA назначать самую высокую реальную цену на парковку, и, таким образом, регулировать количество автомобилей в центре города, даже если приходится действовать под политическим давлением и решением городского совета снизить цены на парковку и удерживать их немного ниже, чем рыночная стоимость.

Парковки P&D: Плати-и-наблюдай (на экране) (ПиН)

Город Антверпен разделен на три зоны ПиН (красную, темно-зеленую и светло-зеленую), которые отличаются по цене от самых дорогих до самых дешевых (Рисунок 1). Цена на парковку колеблется в пределах от € 0,50 до € 3,50 в час, в зависимости от зоны и времени пребывания автомобиля на стоянке (Рисунок 4).

Количество платных уличных парковок увеличилось от 9 500 в декабре 2003 до 14 460 в марте 2005. GAPA также удвоила количество автоматов ПиН от 500 до 1 000 между 2003 и 2006 годами.

Штраф за неуплату или превышение времени парковки составляет 23,00 €.

Законопорядок и прибыль от парковок

GAPA получала стабильную прибыль от автоматов ПиН (Рисунок 2). Чтобы усилить соблюдение закона, работают вспомогательные полицейские патрули и парковочные инспекторы GAPA. На Рисунке 3 показано возрастание уровней соответствия наряду с усилением законопорядка. Красным цветом обозначен доход от штрафов, а синим – доход от автоматов ПиН.

Технология ПиН и варианты оплаты

Клиенты могут выбирать из четырех разных методов оплаты: монетами, с помощью sms, оплаты по телефону и смарт карты. Автоматы ПиН принимают только монеты и не принимают банкнот. Первые десять минут парковки, оплаченной по телефону или с помощью sms, являются бесплатными. При использовании смарт карты, водитель получает первых 15 минут бесплатной парковки.

Компания Mobile-for (<http://www.4411.be>) работает по принципу sms -паркинга в Антверпене с 2004 года. Клиенты, зарегистрированы в сети, могут высылать sms на специальный номер, указанный сбоку автомата, указав при этом номерной автомобиля и код. В подтверждение водитель также получает sms. Каждое полученное и высланное сообщение стоит €0,15.

Клиенты могут просматривать свою личную историю паркования, оплату счетов и настройки онлайн. Начиная с лета 2009 года, возле Национального Банка работает парковка, которой владеет GAPA и которая позволяет осуществлять оплату с помощью sms.

Еще один вариант оплаты, предложенный компанией «Парк Лайн», позволяет клиентам делать звонок с их мобильного телефона в начале и конце парковочного времени. Существует единовременная оплата в размере €10,00 и месячный сбор €1,75.

Клиенты могут также приобрести персональные электронные парковочные счетчики, которые называются «Смарт Парк». Этот



До конца 2007 года 15% всех операций, связанных с паркованием, были проведены с помощью мобильных телефонов.

Источник: GAPA

прибор прикрепляется к зеркалу заднего вида и таким образом исключает необходимость искать ближайший автомат ПиН. Для активирования системы необходимо вставить перезаряжаемую карточку в устройство. Это устройство можно предварительно настроить так, что оно будет работать только во время парковки. Первые десять минут парковочного времени всегда бесплатны. Новый стартовый пакет стоит €116,50, а перезаряжаемые карточки - €50,00. Такая технология является идеальным решением для тех работников, которые проводят много времени в дороге и не желают платить за парковку из собственного кармана.

Парковочный пропуск по месту жительства

Каждый человек, проживающий в платной или голубой парковочной зоне, имеет право на получение двух бесплатных пропусков по месту жительства. Совместно с компанией Mobile-for раздача и контроль над пропусками



Электронный счетчик «Смарт Парк» для автомобилей (с устройством для считывания перфокарт).

Источник: GAPA

Рисунок 5:
Правила работы внеуличных паркингов для автомобилей и велосипедов.
Источник: Город Антверпен

	ПАРКОВКА	ВЕЛОСИПЕДНАЯ СТОЯНКА
Офисы	Зависит от месторасположения автостоянки и от Регионального плана развития города	Минимум 1/100 м ² общей площади
Магазины	Не меньше 2,5 паркоместа/100 м ² общей площади До 3,5 паркоместа/100 м ² общей площади	Минимум 4/100 м ² общей площади
Жилье	Минимум 1,1 паркоместа/жилищную единицу + 0,3 паркоместа для гостей	Минимум 2 места для велосипеда/жилищную единицу

преображены в цифровую форму и выпущены с помощью нового программного обеспечения с помощью интернета. Это позволяет GARA лучше контролировать получение пропусков среди населения, а также сокращает использование бумаги. В 2009 году 32 510 жителей получили парковочные пропуска, срок действия каждого пропуска – 2 года. В конце 2010 года в обиходе находилось примерно 70 000 пропусков. Парковочные зоны частично совпадают, так что жителям не приходится идти пешком больше чем 200 метров между зонами. Жители могут выбирать зоны действия парковочных пропусков.

Цифровая система выдачи лицензий позволяет более эффективно контролировать парковки. Если водитель автомобиля платит за парковку с помощью sms, то обслуживающий инспектор парковки сможет проверить эту информацию с помощью портативного компьютерного терминала путем введения номерного знака автомобиля. Парковочный пропуск размещается на лобовом стекле автомобиля и обслуживающий инспектор проверяет его в ручном режиме.

Правила работы внеуличных парковок

Для эффективного управления частными внеуличными стоянками, было разработано стандарты качества. GARA имеет право приводить эти стандарты в исполнение закрыв гаражи, которые не соответствуют правилам или прервав их в жилые или гаражи под подписку.

На Рисунке 5 представлено строительные нормы и правила для автомобильных и велосипедных стоянок.

Частные парковочные места и места совместного пользования

Для более эффективного использования парковочных мест GARA разрабатывает схему использования частных парковок, как общественных в вечернее время, когда они не заняты. Тут имеются ввиду автостоянки возле супермаркетов и офисных центров. GARA считает, что она находится в более выгодной ситуации, чем государственные компании, чтобы вести переговоры в частными владельцами парковок по вопросу их совместного использования, так как GARA сможет предложить техническую помощь и денежное ассигнование для технических модификаций.

GAPA предлагает следующие услуги для содействия совместного использования автостоянок:

- Предоставление возможности жителям пользоваться автостоянками по сниженным тарифам
- Составление образцов контракта между владельцем и пользователем автостоянки
- Обеспечение платформы в режиме онлайн, предоставляющей информацию о свободных для аренды парковочных местах и о предоставлении мест в аренду
- Ассигнование средств от частных автостоянок при условии, что жильцы отказываются от парковочного пропуска
- Содействие частным инициативам в вопросе строительства близлежащих парковочных мест
- Предложение частично использовать частную автостоянку как велопарковку для общественных потребностей

Совместное пользование автомобилем

GAPA зарезервировала парковочные места для совместного использования автомобилей в тех парковочных зонах, где существуют определенные ограничения. Жители, проживающие в пределах 200 метров от припаркованного автомобиля и являющиеся членами клуба совместного пользования автомобилями, получают пропуск, который является эквивалентом парковочного пропуска по месту жительства и, таким образом, они могут парковать совместно используемые автомобили возле своего дома.

За последнее время часть доезжающих, то есть тех граждан, которые оставляют свой автомобиль на парковке в течение дня, продемонстрировали предпочтение общественному или немоторизованному транспорту. Между 2000 и 2006 годами, в ранний период активной деятельности GAPA в сфере управления паркованием, на 30% больше людей стали пользоваться общественным транспортом, на 66% возросло количество тех, кто предпочел пешеходное движение, на 61% стало больше пользователей велосипедным транспортом и на 50% уменьшилось число пользователей автомобилей. Поскольку управление паркованием и улучшение велосипедной инфраструктуры являлись двумя самыми главными транспортными проектами города за этот период времени, то можно логически предположить, что управление паркованием несет частичную ответственность за переход населения к более экологически устойчивым видам транспорта.

ИСТОЧНИКИ КАСАТЕЛЬНО АНТВЕРПЕНА

Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (2008).
URL: <http://www.parkereninantwerpen.be/parkeren/bezoekers/smart-park/smart-park>.

Интервью с Людо Ван Кампенготом, членом городского правления, июль 2009.

Интервью с Синтией Ван вер Линден, GAPA, июль 2009.

Презентация «Паркование в Антверпене» (2005). Представлена на конференции партнеров на тему «Паркование в городах Европы», Берлин, GAPA.

“Parkeerbeleidsplan 2008–2012” (2008). “Parking Policy Plan 2008–2012”. GAPA, p. 33–34.

КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР:

Барселона, Испания

ОБЩИЙ ОБЗОР ГОРОДА

Население: 1 673 075 чел.

Плотность населения: 16 499,8/км²

Предложение паркомест: 800 457 (из них 187 372 – уличных, 613 085 – внеуличных)

Количество владельцев автомобилей: 608 830

Тариф за пользование уличной парковкой: €2,42 (Зона А), €2,16 (В), €1,96 (С), €1,08 (D)

Прибыль от парковок: Приблизительно €5 миллионов в год

Цели политики: целевое назначение прибыли/ассигнование средств для определенных целей, реклама альтернативных транспортных средств и общественного пространства

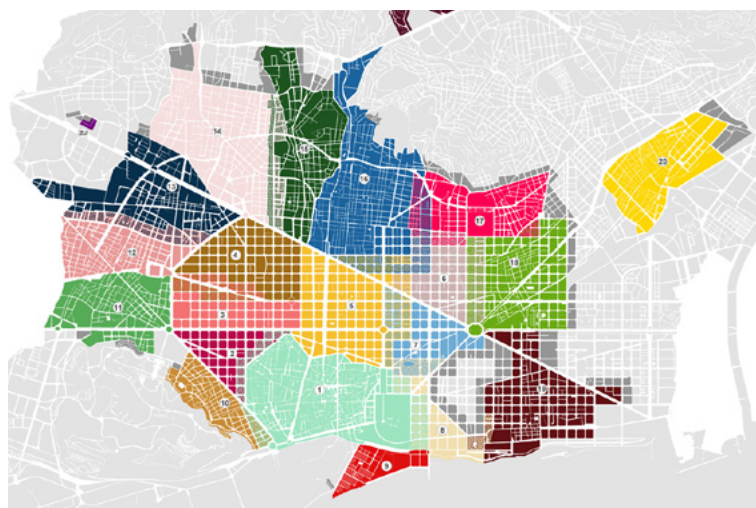


Рисунок 1:
Карта районов ПИН
в Барселоне
Источник: B:SM

Барселона является первым городом, на 100% использующим поступления, полученные в результате работы парковок для финансирования общественной программы проката велосипедов, которая называется «Байсинг». Город разделил рекламу от проката велосипедов в концессии с компанией ClearChannel's Smart Bike Division. Столкнувшись с проблемой 1,15 миллионов автомобилей, въезжающих в центр города, 93% из которых ищут свободных парковочных мест, в 2005 году власти города запустили интегрированную программу правил паркования под названием Area Verde или Зеленая Зона. Цель программы - отрегулировать предложения в сфере паркования путем ограничения парковочного времени с помощью

ценовых механизмов контроля спроса на парковку в пределах улицы и предоставление преимущества жителям данных улиц. Этот проект также предусматривал преобразование автомобильных паркомест на парковки для мотоциклов и велостанций «Байсинг». В результате реформы паркования заторы сократились на 5–10%. В 2007 году статистика использования различных транспортных средств выглядела таким образом: треть жителей пользовалась общественным транспортом, вторая треть – частными моторизованными транспортными средствами, а остальные – немоторизованными транспортными средствами.

В 2006 году до начала работы программы «Байсинг» в Барселоне около 30 000 людей ежедневно пользовались велосипедами. В 2009 году их число увеличилось до 100 000. В рамках программы «Байсинг» велосипедами пользуются 40 000 людей в среднем, остальные 60 000 пользуются собственными велосипедами. Удвоение числа велосипедистов приписывается введению программы Байсинг наряду с расширением велосипедной инфраструктуры до 150 км велосипедных дорожек. Приблизительно 4% клиентов программы «Байсинг» пользовались ранее автомобилями, около 5% - бывшие пассажиры автомобилей или мотоциклисты. Программа «Байсинг» насчитывает 440 станций, 300 из которых находятся в пределах улицы. На каждой станции используется 3–4 бывшие преобразованные автостоянки, что в общем итоге составляет около 1 200 новых мест велостоянки.



Клиент программы «Байсинг» возле площади Плаза Университат.



Пешеходная улица внутри суперблоков в районе Грация с закрепленными местами для сидения, высококачественным каменным материалом и кашпо для цветов.



Автоматы ПиН в Ареа Верде.

За последнее десятилетие в Барселоне ликвидируют парковки и освобождают улицы для потребностей пешеходов. Исторический центр города почти полностью превращен в пешеходную зону; также существует много улиц, открытых исключительно для такси, пешеходов и фургонов для доставки грузов. Проект Super Manzanas в районе Грация является одним из новейших проектов развития переходных зон. В районе создана территория, на которую запрещен въезд автомобилей. Они могут ездить исключительно по периметру этой территории. Ограниченное количество автомобилей имеет право парковаться на этой территории, но проезд через нее запрещен.

Парковки Р&Д: Плати-и-наблюдай (на экране) (ПиН)

Area Verde является регулируемой парковочной зоной, разделенной на 20 районов ПиН, где имеется 3 200 автоматов ПиН. Голубые зоны предназначены для паркования автомобилей с ограничением времени от одного до четырех часов, как и обозначено на знаках в этой зоне. Цена за парковку колеблется в зависимости от тарифа. Зеленые зоны предназначены для паркования жильцов на этой территории. Существует четыре главные тарифные зоны. Самые высокие цены в районе Eixample (часть Барселоны) и Готического квартала (за пределами города), где самый высокий спрос на парковку и соответственно транспортные условия оправдывают ценовую политику. Город имеет намерение сохранить 15% парковочных мест свободными для того, чтобы избежать длительных поисков парковки среди водителей.

Цена на парковку в каждой тарифной зоне показана на Рисунке 2; платить можно с

Тип тарифной зоны	Цена в час (€)	Максимальное время парковки
A	2,42	1 или 2
B	2,26	2
C	1,96	3
D	1,08	4

Рисунок 2: Платные зоны

помощью монет или кредитной карты. Самые высокие тарифы – в историческом центре города. Цены в голубых зонах как правило регулируются каждый год с учетом индекса инфляции (в 2008 году индекс был равен 1,4%, в 2007 году – 4%). Цена на парковку в зеленых жилых зонах оставалась без изменений с 2005 года.

Загрузка и разгрузка товаров разрешена на специально отведенных парковочных местах в пределах улицы в течении максимум 30 минут.

Водители-инвалиды могут парковаться везде.

Паркование по месту жительства

В зеленых зонах существует два типа парковки: по месту жительства и льготная. Некоторые парковочные места вокруг районов Ciutat Vella, Camp de l'Arpa, старой Грации и старой Сарии принадлежат исключительно тем, кто там проживает. Жители могут купить недельную парковочную наклейку (одну на всю семью) и пользоваться парковкой в любом зарезервированном месте в пределах зеленой зоны, а также доплачивать по 20



Знаки зоны льготной парковки.



Вход в подземный паркинг в районе Грация.

ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЕ	ЕДИНИЦ НА ОДНО ПАРКОМЕСТО
Жилищные здания	2–6 квартир в зависимости от района
Офисы	75м ²
Коммерческие здания больше 500 м ²	75м ²
Промышленные	100м ²
Развлекательные объекты до 5 000 зрителей	50 мест; больше 5 000 зрителей: 100 мест; мин. 100
Отели	8 комнат
Больницы	10 коек

Рисунок 3:

Дополнительные требования парковки для новостроек.

центов в день за парковочный талон ПиН или €1,00 в неделю или €50,00 в год. Такое политическое решение было принято коалицией Социалистической партии. При этом нет никаких гарантий, что владельцы недельной наклейки смогут получить место на парковке, так как действует она по принципу «первым приехал – первым и паркуйся». Жителям запрещено оставлять автомобиль на одном и том же месте дольше, чем на 7 дней. Для сравнения: приобретение месячного талона на пользование автостоянкой за пределами улицы в среднем стоит €100,00 в месяц, но цена может колебаться от €150,00 в месяц в центре города до €50,00 – на окраине.

В отличие от парковочных мест, предназначенных для жителей конкретной местности, гости этой местности могут парковаться в льготных местах в пределах зеленых зон, не покупая специальной наклейки. Стоимость наклейки для жителей данной местности будет такой же, как и в других местах, а цена на парковку для гостей является самой высокой в городе. Места на парковке для гостей делятся на две тарифные категории – А – €2,94/час и В – €2,68/час. Тарифный план А является на 50 центов дороже, чем самые дорогие голубые зоны в центре города.

Парковки за пределами улицы

Барселона следует правилу минимума, а не максимума, что касается обязательных парковочных требований в новостройках. Стандарты более подробно изложены на Рисунке 3.

В:SM – муниципальная служба Барселоны – несет ответственность за наблюдением и постройкой автостоянок за пределами улицы. Около 70 внеуличных стоянок было построено В:SM и еще около 20 других парковок обустроено исключительно для жителей, которые могут взять это место в лизинг на 50 лет. Средняя стоимость одного паркоместа за пределами улицы обходится строительной компании в €21,00–24,00 плюс НДС. Люди, которые регулярно ездят автомобилем, покупают сезонный талон за €70,00–100,00 в месяц и могут пользоваться парковкой с 7:00 утра до 9:00–10:00 вечера. Жители могут использовать ночные парковки за €50,00–70,00 в месяц.

В:SM и частная компания управления автостоянками Saba Abertis являются двумя главными компаниями, которые получили концессию на управление автостоянками за пределами улицы. Концессионный договор раньше заключался на 30–50 лет, но власти города сократили его продолжительность до 13–15 лет для того, чтобы пересматривать условия соглашения. За последние несколько лет В:SM получила контроль над многими внеуличными стоянками и сделала попытку отрегулировать цены на уличных парковках. В конце контрактного периода В:SM может принять руководство над бывшей частной компанией или частная компания сможет пересмотреть условия концессионного соглашения и предложить больше услуг, например парковки для велосипедов и мотоциклов. Saba Abertis управляет всеми стоянками в центре города. Менее популярными парковками занимается В:SM, например теми, которые заняты всего лишь на 25% во внепиковое время.

В:SM установила приблизительно 50 пунктов перезарядки электромобилей в гаражах за пределами улицы. Электромобили платят € 1,20 за использование зарядного устройства. В конце 2010 в Барселоне было всего лишь 10 электромобилей, но В:SM готовится к повышению спроса в будущем.

Прибыль и «Байсинг»

Когда запустили проект Area Verde, вся прибыль от паркования была направлена в специальный фонд мобильности. Первая профинансированная фондом программа - тихие улицы 30-километровой зоны. Остальные деньги были инвестированы в «Байсинг». В 2006 году, когда в городском бюджете оказался избыток в размере € 12,00 миллионов, огласили запрос на коммерческие предложения. В условиях было указано, что предлагается € 3 000 за каждый велосипед в год для покрытия расходов на обслуживание, содержание и техническую поддержку потребителей. Компания ClearChannel ответила предложением, которое составляло полцены плюс капиталовложение в € 10,00 миллионов.



Клиент программы «Байсинг» оставляет велосипед на станции.

Каждый велосипед «Байсинг» стоит около € 400 и весит около 16 килограммов. В:SM платит ClearChannel фиксированную плату за управление программой «Байсинг», которая обходится в € 10,00 миллионов в год.

Система значительно расширилась с момента запуска. Власти города взяли на себя обязательство обеспечить беспрепятственную работу программы, но фонды паркования уже не справляются с полным финансированием содержания и обслуживания того уровня, который поставил город. В результате город софинансирует программу Байсинг приблизительно 1:1. Содержание необходимо лучше контролировать. Условия контракта, достигнутые путем переговоров с ClearChannel в 2009 году установили, что 90% системы должно находиться в хорошей форме и необходимо проводить аудит каждый месяц. Если выяснится, что только 80% велосипедов и станций находится в хорошем состоянии, то ClearChannel придется заплатить штраф.

Мотоциклы

В Барселоне зарегистрировано 300 000 мотоциклов. Это второй город в Европе по количеству мотоциклов после Рима. Мотоциклам разрешено парковаться на тротуарах шириной более пяти метров. В последующие годы паркование мотоциклов будет более строго регулироваться с помощью схемы платы за парковку, которую вероятно введут в центре



Мотоциклы служат своего рода буфером для отдельной велосипедной дорожки в среднем ряду улицы Каррер де Гранадос в районе Эшампле.

города. Мотоциклам разрешено пользоваться автобусной полосой, но не велосипедными дорожками. Велосипедам запрещено пользоваться автобусными полосами. Некоторые парковки за пределами улицы В:SM уже разработали систему цен за парковку мотоциклов пропорционально занимаемой ими площади. В среднем в гараже на 600 мест, которым управляет Saba Abertis, выделено только 10–20 мест для мотоциклов.

Соблюдение правопорядка

Полиция города осуществляет соблюдение правопорядка в сфере использования парковок, наблюдение за автобусными полосами с помощью камер, установленных на фургоне. Такой метод является единственным аспектом осуществления контроля частной компанией управления мобильностью ТМВ (Транспорт Метрополитан Барселона). Штрафы за нарушение парковки колеблются в пределах от €30,00 до €100,00. Около 370 инспекторов следят за условиями автостоянки в пешеходном режиме. Эти инспекторы следят за вопросами, связанными с ПИН, в то время как 40 инспекторов на мотоциклах проверяют нелегально припаркованные автомобили. Они как правило патрулируют те районы, в которых мало парковочных мест. Город тестирует пилотную программу, предоставляя инспекторам электромотоциклы. Первые тесты провалились, поскольку батареи мотоцикла разрядились в течении пяти часов – за два часа до окончания смены патруля.

ИСТОЧНИКИ КАСАТЕЛЬНО БАРСЕЛОНЫ

Àngel López Rodríguez (May 2006). "Movilidad y convivencia de la moto en Barcelona." Presentation at XIII Fórum Barcelona de Seguridad Vial. Accessed online October, 2009. URL: <http://www.bcn.es/infotransit/xiiiiforum/ponencias/ponenciaAngelLopez.pdf>.

Asociación Española de Aparcamientos y Garajes – ASESGA (2008). "Libro Blanco del Sector del Aparcamiento y Garaje en España" (2008).

Dades bàsiques de mobilitat (2009). Ajuntament de Barcelona. Accessed online October, 2009. URL: <http://w3.bcn.es/fixters/mobilitat/dadesbasiques20092010complemt.822.pdf>.

Fee type zones. "Tarifes de l'Àrea Verda." Ajuntament de Barcelona. Accessed online October, 2009. URL: <http://www.areaverda.bsmsa.cat/funcionament-i-tarifes/tarifes-de-larea-verda>.

Интервью с Автомобильным клубом RACC, сентябрь 2009.

Интервью с Центром Транспортных Инноваций (ЦТИ), сентябрь 2009.

Интервью с Европейской Ассоциацией Паркования, сентябрь 2009.

Интервью о правилах уличной парковки в компании В:SM, сентябрь 2009.

Интервью с клубом велосипедистов Bicicleta Club de Catalunya (BACC), сентябрь 2009.

Интервью с компанией Saba Abertis, сентябрь 2009. Карта парковок ПИН. "L'Àrea Verda es divideix en 22 zones." Ajuntament de Barcelona. Accessed online October, 2009. URL: <http://www.areaverda.bsmsa.cat/que-es-larea-verda/mapa-zones-residents>.

Резолюция Министерства земельных ресурсов и общественных работ: Строительный кодекс и использование земельных ресурсов. Resolució del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de 12 de novembre de 1992 (DOGC núm. 1690 de 04/01/1993). Accessed online, October 2009. URL: <http://www3.amb.cat/normaurb/URBANISTIQUES/1-5-4.pdf>.

КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР:

Копенгаген, Дания



ОБЩИЙ ОБЗОР ГОРОДА

Население: 518 574 чел.

Население агломерации: 1 892 233

Плотность населения: 5 892/км² (15 260,2/кв.миль)

Предложение платных уличных паркомест: ~30 000

Акцизный автомобильный сбор: 180% (по всей стране)

Цели политики: снижение уровня выброса вредных веществ, реклама общественного пространства и альтернативных транспортных средств

В Копенгагене поощряется общественный транспорт и велосипеды и не одобряется использование автомобилей в черте города. Самая высокая цена за парковку – в центре города. Начиная с 2005 года, количество транспорта в центре снизилось на 6%, несмотря на увеличение количества владельцев автомобилей на 13% за тот же период времени, и на 31% начиная с 1993 года. Между 2002 и 2008 годами 219 парковочных мест в Копенгагене были заменены велосипедными дорожками. Изменения проходили постепенно – ликвидировалось 32 паркоместа в год. Инвестиции в новую велосипедную инфраструктуру привели к увеличению количества велосипедов от 30% в 1998 году до 37% в 2008 году. Использование видов передвижения

в 2008 году выглядело таким образом: 37% велосипедистов, 31% автомобилистов, 28% пользователей общественного транспорта и 4% пешеходов.

Парковки P&D: Плати-и-наблюдай на экране (ПиН)

В Копенгагене все парковки делятся на три зоны, отличающиеся между собой цветом и ценой. Талон ПиН действует только в зоне действия приобретенного талона и в более дешевых зонах. Талон красной зоны можно использовать в более дешевой зеленой и голубой зоне, в то время как талон голубой зоны нельзя использовать в более дорогой красной зоне. Недельные или месячные проездные талоны можно приобрести по сниженной цене

		КРАСНАЯ ЗОНА	ЗЕЛЕНАЯ ЗОНА	ЖЕЛТАЯ ЗОНА
Будние дни	8:00 – 18:00	29 датских крон/час	17 датских крон/час	10 датских крон/час
	18:00 – 23:00	10 датских крон/час	10 датских крон/час	10 датских крон/час
	23:00 – 8:00	3 датских кроны/час	3 датских кроны/час	3 датских кроны/час
Субботы	8:00 – 17:00	29 датских крон/час	17 датских крон/час	10 датских крон/час
	После 17:00	бесплатно	бесплатно	Бесплатно
Воскресенье, праздничные дни		бесплатно	бесплатно	бесплатно

Рисунок 1:

Тарифы за пользование парковкой

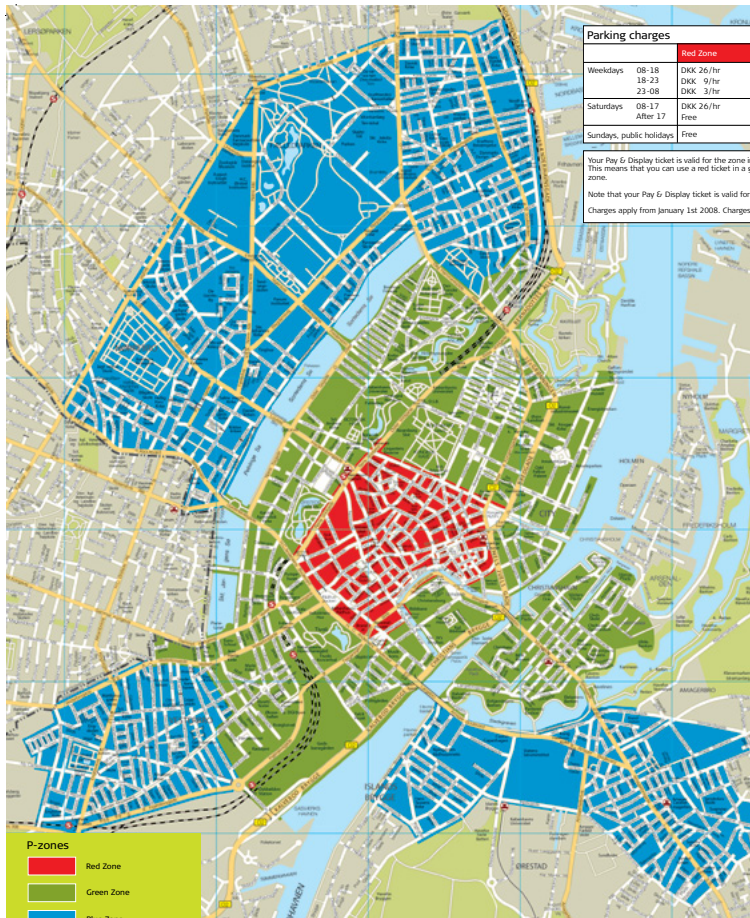


Рисунок 2:
(Слева) Зоны парковки ПиН, Копенгаген

на сайте Центра Паркования. Там также можно купить предоплаченные скреч-карты, которые заменяют талоны ПиН. Центр Паркования является коммунальной компанией, в которой работают 200 сотрудников, наблюдающих за работой уличных и нескольких внеуличных парковок. Всего имеется около 30 000 платных паркомест. Бесплатная парковка разрешена с дневного времени субботы до 8:00 утра понедельника.

Методы оплаты ПиН

Оплату за парковки ПиН можно осуществить с помощью телефона, кредитной карточки и монет. Сбор средств за парковку осуществляют две компании «ИзиПарк» и «Сименс». Клиенты могут сами выбрать предпочтительный метод оплаты. Обе компании возвращают 100% выручки городу. Городские власти отдают предпочтение меньшему количеству операторов для упрощения бухгалтерского учета. В Копенгагене напрямую велись переговоры с компаниями с просьбой осуществлять оплату за парковку с помощью мобильного телефона. Запросы на коммерческие предложения не проводились.

Эти компании воздействуют на стоимость парковки для абонентов мобильной связи, поскольку кроме обычных парковочных тарифов еще взимается так называемая плата пользователя. Водители могут избежать этой платы, рассчитываясь с помощью монет или кредитной карты. Приблизительно 50 датских крон (€6,72) начисляется за услуги «ИзиПарк», кроме того водитель дополнительно платит 5 крон (меньше €1,00) за каждую транзакцию. Методы оплаты, которые предпочитают в Копенгагене, распределились таким образом: 42% жителей пользуются монетами, 40% - кредитными картами и 18% - по телефону. Автоматы ПиН не принимают банкнот.

После осуществления оплаты автомат выдает талон, который необходимо сохранять на лобовом стекле автомобиля.

Плата за парковку по месту жительства

Водители, проживающие в зоне ПиН могут приобрести специальный пропуск вместо того, чтобы платить почасовую оплату, которая предназначена для посетителей, а не жителей. Пропуск на парковку по месту жительства стоит 690 датских крон (~€93,00) в год. В городском отделе транспорта проводились дискуссии относительно разных цен для тех, кто владеет больше, чем одним автомобилем. Соответственно парковочный пропуск для второго и третьего автомобиля должен стоить дороже.

Бесплатная парковка

Мотоциклы, автомобили со значком инвалида и электромобили могут парковаться бесплатно в любой зоне. На сегодняшний день нет ни одного владельца электромобиля, хотя



Бывшая уличная парковка трансформирована в велосипедную инфраструктуру.



Автомат ПИП, работающий на солнечных батареях в районе Исландской Набережной в Копенгагене.

уже принят закон, освобождающий от оплаты 180% акцизного налога при приобретении электромобиля. В городе уже обустроено восемь зарядных станций. На каждой станции имеется четыре паркоместа, оснащенных отдельной розеткой. Город бесплатно обеспечивает эти станции электричеством.

Сокращение паркомест в пределах улицы

Сокращение паркомест в пределах улицы осуществлялось стабильными темпами в течении последних десятилетий в связи с оборудованием велосипедных дорожек, велосипедных стоянок, освещения, новых пешеходных зон и перераспределением уличного пространства для автобусных линий.

Целью освещения было создание более безопасных улиц для пешеходов. Городские власти приняли необходимые меры за последние несколько лет, ликвидировав парковки вдоль тротуаров возле перекрестков для того, чтобы улучшить видимость дороги при приближении транспорта, а также безопасность пешеходов. Паркование вдоль тротуара запрещено на расстоянии пяти метров от угла улицы. Недавно это расстояние было увеличено до десяти метров, таким образом ожидаются последующие ограничения в работе автостоянок в пределах улицы.

Автобусные полосы функционируют только в час-пик и только на некоторых улицах. Компания совместного пользования автомобилями Københavns Delebiler получила разрешение парковаться на улице в тех местах, где раньше парковались частные автомобили.

Экспериментальные зоны

Город экспериментирует с созданием пешеходных зон и выдвижных тумб. Самый популярный маршрут в Копенгагене 5А курсирует вдоль улицы Nørrebrogade, которая является частью экспериментальной программы. Также существуют планы ограничения доступа для автомобилей в большом городском квартале Strøget, который является одной из самых длинных пешеходных улиц мира.

Парковки за пределами улицы

Были сделаны попытки перемещения парковок в пределах улицы за ее пределы. Строительство одной автостоянки за пределами улицы стоит €60 000, зато позволяет превратить уличные парковки в альтернативное использование, которое поддерживает другие виды транспорта.

Иногда частные парковки стоят так же, как и уличные парковки, но в большинстве случаев они являются более дорогими. Две



Места для парковки велосипедов, созданные за счет сужения улицы и расширения зоны тротуара, также имеют функцию замедления транспортного движения и сокращают длину пешеходной дорожки.



Нюрренброгедж является коммерческой улицей с велосипедными дорожками в обоих направлениях и автобусной полосой. Самый популярный маршрут 5А проходит именно по этой полосе.

внеуличные парковки, которыми управляет Центр Паркинга, работают по таким же тарифам, как и уличные парковки, но их заполненность в дневное время составляет 25–30%. Несмотря на невысокую степень пользования, эти парковки все равно считаются успешными, так как они оправдывают свою главную цель – сокращение использования автомобилей.

Около одного миллиарда датских крон было инвестировано в строительство внеуличных парковок в фискальный период 2009–2010 годов. Центр Паркинга строит три новых подземных паркинга общим количеством 880 паркомест. Когда частная компания строит паркинг, она как правило получает концессию у города для сбора платы за пользование парковкой, ее содержание и управление. Паркинг P-hus является автостоянкой такого типа, а по окончании контрактного периода перейдет к Центру Паркинга.

Совместные паркинговые стратегии

Внеуличный паркинг в торговом центре Амаре, который находится в историческом центре города, используется посетителями в течение дня и местными жителями в ночное время. Этим паркингом управляет частная компания, а город арендует несколько мест для обеспечения местных жильцов стоянкой в ночное время от 6:00 вечера до 8:00 утра. Городские власти имеют договоренности такого типа и с другими частными паркингами для обеспечения потребностей местных жильцов. Места для разгрузки и погрузки товаров тоже используются как парковочные в ночное время суток. Такие договоренности заключаются на индивидуальной основе.

Правила пользования парковками за пределами улицы

В Генеральном плане города Копенгагена предусмотрено строительство одного паркоместа за пределами улицы на каждые 100 м² новостройки. В южной части города, в окрестностях района Ørestad, может понадобиться одно паркоместо на каждых 200 м² застроек в связи с близостью этого района к станции метро. Коммерческие здания могут избежать минимальных парковочных требований на индивидуальной основе. Отреставрированные дома должны быть приспособлены для паркования. Изменения в землепользовании с жилищных потребностей в коммерческие требует внесение корректив касательно дополнительных требований к паркованию.

Доходы

Город собрал в 2008 году 180 миллионов датских крон (€ 24,00 миллионы). Деньги, собранные за пользование парковкой, идут в общий городской фонд. В Дании противозаконно ассигновывать доходы парковочных фондов на что-либо другое. Городской совет определяет уровень парковочных тарифов.

Правопорядок в сфере паркования

В Копенгагене работает 115 парковочных инспекторов, которые патрулируют стоянки в пешеходном режиме и выписывают талоны, используя переносные электронные устройства. В среднем в городе выписывают около 350 000 штрафов в год, из них 100 000 – за парковку в зоне ПиН и 250 000 за другие типы нелегальной парковки, что в сумме составляет прибыль 500 миллионов датских крон (€ 67,00 миллионов). Стандартным штрафом за любой тип нарушения парковочных правил является 510 крон (€ 69,00).



Улица в районе Норебро (Nørrebro), где приоритет в движении принадлежит велосипедистам и пешеходам.



СВЕРХУ: Улица для игр с зелеными насаждениями, столиками для пикника, стоянкой для велосипедов и волнообразным дизайном улицы, которой заставляет транспорт двигаться медленно.

СНИЗУ: Велосипедная дорожка, защищенная рядом припаркованных автомобилей.

Если водитель избегает оплаты штрафа, то налоговая инспекция может взыскать эту сумму из налогов. Если это невозможно, то налоговая инспекция связывается с работодателем штрафника и сумма штрафа взимается с его зарплаты.

Уличный дизайн

В Копенгагене с 1970-х годов происходит возвращение горожанам общественного пространства, занимаемого ранее транзитным транспортом и парковками. Центральные районы, как Strøget, были превращены в пешеходные зоны, другие районы, например Nørrebro, на данном этапе в стадии реконструкции с ограниченным доступом автомобилей и улучшенным использованием общественных мест.

В городе также существуют так называемые игровые улицы, где используются различные барьеры для замедления транспортного движения. Например, бывшие парковочные места были заменены на деревянные столики для пикника или парковку для велосипедов с прицепами. Другие элементы, например площадка для игры в классы или дерево посередине улицы, напоминают водителям, что они въезжают в зону пешеходных приоритетов.

ИСТОЧНИКИ КАСАТЕЛЬНО КОПЕНГАГЕНА

Parking Kbh, Pay and Display Zones. Accessed online July, 2009. URL: <http://www.parking.dk/parking/tourists-and-visitors>.

Timothy Beatley (2000). Green urbanism: learning from European cities. Island Press: Washington, D.C.

Интервью с Партией Левых Зеленых, июль 2009.

Интервью с Фондацией Велосипедистов, июль 2009.

Интервью с администрацией Копенгагена, июль 2009.

Интервью с «Центр Паркеринг», июль 2009. Jan Gehl & Lars Gemzoo (1996). Public Spaces Public Life. The Danish Architectural Press: Copenhagen.

Jan Gehl & Lars Gemzoo (2006). New City Life. The Danish Architectural Press: Copenhagen.

КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР:

Лондон, Англия

ОБЩИЙ ОБЗОР ГОРОДА

Население: 7 556 900 чел.

Население агломерации: приблизительно 13 945 000

Плотность населения: 12 331/кв.миль (4 761/км²)

Тарифы за пользование уличной автостоянкой: Вестминстер (£4,40/час),
Ислингтон (£4,00/час)

Цели политики: снижение уровня заторов, реклама общественного пространства и альтернативных транспортных средств.

Лондон является первым городом, разработавшим парковочные тарифы на основе стандартов автомобильного двигателя и выбросов CO₂. В Лондоне также первыми взимали плату за парковку мотоциклов в местах парковки автомобилей. Такое нововведение было важным, поскольку мотоциклы стали более популярными в городе с 2003 года, когда была введена плата за въезд на перегруженную территорию. Мотоциклы могут въезжать в платную зону бесплатно.

Лондон разделен на 33 административных округа, у каждого своя местная власть, которая управляет вопросами парковки. Местные власти получают условия от Лондонского городского совета, являющегося зонтичной лоббистской группой, которая продвигает интересы советов административных округов, а также следит за некоторыми функциями правительства в городе, например соблюдение конкретных стратегических мер, таких как ежегодные отчеты по состоянию паркования. Каждый округ имеет право выбрать степень суровости правил, принимая за основу те правила, которые были намечены городским советом Лондона. Много административных округов учреждают так называемые Зоны Контролируемого Паркинга (ЗКП), где точно определено, когда и где можно парковать автомобиль на улице. Предназначением таких зон является препятствование длительной парковке.



Знак Контролируемые Зоны Парковки (ЗКП) в начале улицы.

Изменение политики в сторону реформ в сфере паркования

Закон о регулировании дорожного движения, принятый в 1991 году, переложил ответственность за нарушения дорожных правил от полиции к местным советам административных округов в процессе под названием декриминализация. Офицеры полиции осуществляли надзор над дорожными правонарушениями с 1984 года, когда был принят Закон о дорожном движении, который расценивал нарушения правил паркования как нарушение

закона. В 1991 году был принят закон, который разрешал местным органам принимать решения относительно правопорядка на парковках. Округ Камден первым воспользовался новыми полномочиями, чтобы заполнить бюджетный дефицит, определив квоту выписываемых штрафных талонов для получения большей прибыли. В других округах в конечном результате учредили подобную стратегию, пользуясь услугами частных компаний. Это вызвало подозрения и неудовлетворенность среди общественности по поводу того, что частные органы, принудительно осуществляющие правопорядок, злоупотребляют своими полномочиями и выписывают чрезмерное количество штрафных талонов.

После принятия Закона об управлении дорожным движением (ТМА) в 1994 году, определение квот на выдачу штрафных талонов стало противозаконным. Новые постановления также предусматривали, чтобы контракты на пользование парковкой включали меры, которые бы более эффективно отслеживали получение прибыли от пользования парковкой (например, доходы от штрафов или сбора денег за пользование парковкой в пределах улицы). Все административные округа должны были согласовывать свою политику на основании ТМА до марта 2008 года. В округе Ислингтон решили, что лучшим решением будет провести общественный форум с привлечением широкого круга заинтересованных лиц, чтобы решить, какими должны быть новые парковочные соглашения. В результате появился так называемый Контракт на Парковку Здравого Смысла, который впоследствии был скопирован другими округами. Как в лучших практиках фискальной политики, доходы от штрафов за парковку считаются второстепенными, а не главными в политике паркования. Каждый округ должен представлять годовой отчет о состоянии паркинга.

Правила работы внеуличной парковки

При подаче заявки на проектирование в любые органы власти необходимо учитывать создание парковочных мест за пределами улицы. Для жилых домов необходимо

учитывать создание одного паркоместа на одну квартиру. Стандарты также можно разрабатывать с учетом количества комнат в квартире. Все понимали, что власти уменьшат цену на парковку за пределами улицы в 4–5 округах, которые наиболее пострадали от платы за въезд на перегруженную территорию. В результате, после осуществления плана уровня перенасыщения размер оплаты снизился.

Во всех округах выдаются пропуска на парковку по месту жительства, позволяющие водителям парковаться за пределами улицы, но при этом спрос превысил предложение. Владеть таким пропуском еще не значит получить место на парковке. Каждый автомобиль может получить один пропуск, который действует только в обозначенном районе.

Пропуск на парковку по месту жительства с учетом выбросов CO₂

Пропуск на парковку по месту жительства выдается, когда водитель подает заявление на регистрацию автомобиля. В 2007 году округ Ричмонд стал первым административным округом, представившим тарифы на парковку с учетом выброса CO₂. Потом такие же тарифы разработали еще десяток округов. Жители округа Вольтам Форест – зеленого и малонаселенного жилого района – платят самую высокую цену за парковку, если уровень выбросов CO₂ составляет 225 г/км. После выборов в мае 2010 года контроль над Ричмондом перешел от Либерально-Демократической партии к Консервативной партии. План выдачи пропусков с учетом уровня выброса вредных веществ был отменен. Но другие округа все еще пользуются этим планом и даже вносят более строгие правила.

Доходы

В Лондоне административным округам советуют назначать тарифы на уличную парковку таким образом, чтобы достичь 85% уровня занятости парковки. Доходы от парковки ограничены статутом, что означает, что существуют определенные ограничения относительно использования избыточного дохода, который должен быть направлен на

транспортные проекты. Некоторые округа используют средства, собранные от парковки для финансирования программы «Свободный Путь», которая позволяет людям старшего возраста (60+) и инвалидам пользоваться общественным транспортом бесплатно.

КРАТКИЙ ОБЗОР ОКРУГА ВЕСТМИНСТЕР:

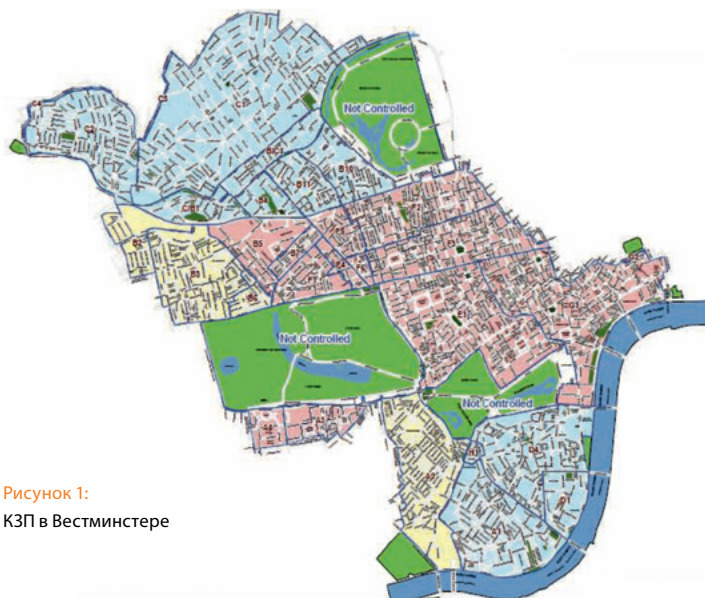


Рисунок 1:
КЗП в Вестминстере

- **Жилых помещений:** 32 000 (планируется еще 1 000)
- **Паркомест ПиН:** около 6 000
- **Паркомест совместного пользования в пределах улицы:** 100 (планируется еще 400 до 2012 года)
- **Доходы:** £30 миллионов (парковочные талоны, штафные талоны и т.д.)

Контролируемые Зоны Парковки (КЗП)

В Вестминстере существует восемь разных КЗП и четыре разных тарифа для парковки в пределах от £1,10 до £4,40 в час. Автомобили могут парковаться на улице максимально четыре часа. Все зоны контролируются. Если уровень заполненности достигает больше 80%, принимаются решения на уровне менеджмента. Для решения этой проблемы в Вестминстере реализовывают новую схему оплаты с помощью разных тарифов на время наибольшей нагрузки и во внепиковое время. Тарифы на парковку в пределах улицы не поддаются индексации вследствие инфляции, но при этом тарифы пересматриваются ежегодно по всему городу. Цены повышались каждые два года, но с 2006 года они не изменялись.

ТИП	ОПЛАТА
Ежедневно	£1,00
Еженедельно	£3,50
Ежемесячно	£13,50
Ежеквартально	£33,50
Ежегодно	£100,00

Рисунок 2:
Стоимость пропуска на стоянку для мотоциклов в Вестминстере.

Источник: Вестминстер

Стоимость парковки для мотоциклов

В Вестминстере цены на парковку мотоциклов были установлены в августе 2008 года. Сначала эта программа работала как пилотная, а потом на постоянной основе. Вначале цена составляла £1,50 в день, потом была снижена до £1,00 в день и £100,00 в год для пропусков. Мотоциклы могут парковаться бесплатно на общественных парковках, которые являются собственностью города Лондона. Оплата наличными приемлема только на внеуличных парковках. На Рисунке 2 представлены различные тарифы на пропуска для граждан, не проживающих в округе Вестминстер.



Места на стоянке, зарезервированные для врачей.



Вестминстерский Автомобильный Клуб имеет специально обозначенные места для парковки по всему округу.

Оплата по телефону

Компания «Веррус», работающая в разных городах Европы, обслуживает программу оплаты за парковку по телефону и получает 10% в качестве компенсации расходов. До того, как была введена система безналичного платежа, Вестминстер терял около £200 000 в неделю в результате воровства.

Пропуск на парковку по месту жительства

Пропуск на парковку по месту жительства в Вестминстере выдается в зависимости от типа двигателя, который делится на четыре категории. Автомобили с объемом двигателя 1 200 см. куб. и больше платят £132 (£115 в режиме онлайн); автомобили с объемом двигателя меньше 1 200 см. куб. платят £94 (£83 в режиме онлайн); электромобили, автомобили, работающие на метане и гибридные авто, могут парковаться бесплатно; мотоциклы платят £50. В июне 2009 года парковочные места, предназначены исключительно для жителей конкретного района, начали использоваться гостями района между 10 часами утра и 16 часами дня. Вначале жители Вестминстера негативно реагировали на такое нововведение, так как некоторым из них приходилось отвозить ребенка в школу, а возвращаясь, обнаруживали, что их место на парковке уже занято. Парковки общего пользования обозначены уличными знаками.

Для владельцев определенных удостоверений, таких как врачи или работники строительной промышленности, существуют некоторые уступки.

Бесплатная парковка для электромобилей

Электромобили могут парковаться бесплатно. На данный момент существует 12 зарядных пунктов в пределах улицы и несколько за ее пределами.

Общее пользование автомобилем

Компания «Зипкар», которая помогла популяризировать идею общего пользования автомобилями, была переименована позднее в «Автомобильный Клуб Вестминстера». Члены клуба могут парковаться на улице бесплатно.

Внеуличная парковка

Цены на внеуличную парковку, как правило, выше. Если необходимо оставить автомобиль надолго, то дешевле это будет сделать на внеуличном паркинге еще и потому, что места на уличных парковках ограниченные.

Доходы

Средства от паркования поступают на специальный счет, и центральный финансовый отдел в округе принимает решение, как распределить средства для поддержания целей транспортной системы.

Правопорядок

90% паркующихся автомобилей в округе соответствуют правилам парковки. Вестминстер является одним из немногих округов, который воспользовался услугами частных подрядчиков для обеспечения правопорядка. На конец 2010 года новые условия контракта базировались на соответствии контроля и мониторинга

КРАТКИЙ ОБЗОР ОКРУГА ИСЛИНГТОН:

Рисунок 3:
КЗП в Ислингтоне



разных способов использования пространства вдоль тротуаров в разное время суток. Например, около 200 автомобилей ежедневно используют одну и ту же зону безопасности в разных целях. Портативный прибор, оснащенный GPS, позволяет инспекторам проверить, какие места доступны в определенном квартале. Составляются специальные карты для определения проблемных участков, впоследствии на тех участках, где наибольшее количество нарушений, работают парковочные инспекторы.

Грузовые и коммерческие автомобили

«Легкое прикосновение» - это концессионная политика, предложенная для более эффективного управления коммерческими автомобилями. Когда-то коммерческие автомобили часто получали штрафные талоны. Часто эти талоны отклонялись судами, так как не было доказательств, что фургон нарушил правила. Если парковочный инспектор увидел коммерческий автомобиль в заездном кармане для маршрутных транспортных средств, он делает официальную отметку на автомобиле и возвращается через 20–40 минут. До 11:00 утра автомобили могут загружаться или разгружаться без ограничений во времени. «Легкое прикосновение» - это новое поколение управления паркованием коммерческих авто. С его помощью удалось сократить количество излишних штрафных талонов, а также издержки коммерческих операторов. Вестминстер тесно сотрудничает с Ассоциацией Грузового Транспорта – официальной группой, представляющей интересы водителей коммерческих и грузовых автомобилей.

- Количество паркомест в пределах улицы: 20 000
- Стоимость в КЗП (Контролируемые Зоны Паркования): 20 пенсов за 3 минуты, £4/час

Ислингтон, как и другие округа, использует КЗП для управления паркованием. Большая часть средств для осуществления программы паркования в Ислингтоне поступает от программы «Транспорт для Лондона» после введения платы за въезд на перегруженную территорию. Некие доходы поступают от проектных договоров, составленных в 2000 году с главным футбольным клубом в Северном Лондоне. Самым существенным изменением в программе паркования в Ислингтоне была декриминализация паркования.

Уличные парковки

Тарифы на пользование уличной парковкой рассчитаны поминутно и ограничены во времени до двух-четырех часов в разных частях

ПОЛОСА	АВТОМОБИЛИ, ЗАРЕГИСТРИРОВАНЫ ДО 01/03/01 (ДВИГАТЕЛЬ КУБ.СМ.)	АВТОМОБИЛИ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫЕ ПОСЛЕ 01/03/01 (СО ₂)	12 МЕС. -ПРОПУСК	6 МЕС. -ПРОПУСК	3 МЕС. -ПРОПУСК	1 МЕС. -ПРОПУСК
A	Электрический	0–100	Бесплатно	Бесплатно	Бесплатно	Бесплатно
B	1–900	101–110	£14	£7,00	£5,00	£5,00
C	901–1100	111–120	£25	£12,50	£6,25	£5,00
D	1101–1200	121–130	£67	£33,50	£16,75	£5,75
E	1201–1300	131–140	£81	£40,50	£20,25	£6,75
F	1301–1399	141–150	£88	£44,00	£2,00	£7,50
G	1400–1500	151–165	£109	£54,50	£27,25	£9,25
H	1501–1650	166–175	£126	£63,00	£31,50	£10,50
I	1651–1850	176–185	£147	£73,50	£36,75	£12,52
J	1851–2100	186–200	£189	£94,50	£47,25	£15,75
K	1201–2500	201–225	£217	£108,50	£54,25	£18,25
L	2501–2750	226–255	£301	£150,50	£75,25	£25,25
M	2751 и выше	256 и выше	£391	£195,50	£97,75	£32,75

Рисунок 4:

Стоимость пропуска на парковку по месту жительства в Ислингтоне зависит от уровня выброса CO₂.

Источник: www.islington.gov.uk

округа. Тариф составляет 20 пенсов за три минуты. По мере увеличения тарифов на пользование парковкой, максимальная стоимость составляет £4,00 в час или 16 монет.

Оплата с помощью кредитной карты или мобильного телефона была введена, чтобы способствовать системе безналичного расчета. Такие компании как «Веррус», работающая также в Камдене и Вестминстере, и «Ринг-го», получили контракты для осуществления оплаты по телефону. Водители платят 10 пенсов за каждую транзакцию при оплате по телефону. «Веррус» собирает весь доход от транзакций и получает только плату за обработку информации. Обслуживание одного автомата ПиН производит больше «углеродистого следа» в округе, чем знак на столбе с указанным номером телефона кол-центра и кодом для оплаты.

Компании, предоставляющие совместное пользование автомобилей, получают разрешение от округа на уличную парковку в форме специального проездного талона, который функционирует как пропуск по месту жительства. Другие типы специальных пропусков существуют для врачей, учителей, некоторых категорий коммерческих служб, таких как сантехники или строители. С начала 2007 года места также резервируются для автомобилей

спасательных служб. Также резервируются места для тех, кто въезжает или переезжает из Ислингтона. Владельцы автомобилей могут подать заявление на резервирования места, которое будет стоить £15,00 в день и £90,00 за обработку данных. На этом месте должны размещаться специальные знаки и объявления, извещающие, что оно временно занято.

Пропуск на парковку по месту жительства

В Ислингтоне действует схема разрешений на пользование парковкой по месту жительства с учетом выброса вредных веществ в атмосферу. Существует семь разных тарифов. Самая высокая цена - £200,00. Это почти вдвое выше старой цены в £95,00 в год. Водители, чьи автомобили больше загрязняют окружающую среду, полностью потеряли иллюзии. Еще до введения этой политики на голосование был вынесен вопрос целесообразности введения налога за выброс загрязняющих веществ. В результате значительно больше граждан приняло участие в голосовании, чем во время обычных выборов. На Рисунке 4 показано цену на парковочный пропуск по месту жительства в зависимости от сегментации. Электромобили паркуются бесплатно. Каждый житель имеет определенную квоту ваучеров для посетителей. Эти ваучеры раздаются в форме скретч-карты.

Внеуличная парковка

В Ислингтоне количество внеуличных парковок ограничено. Ими управляют такие организации, как группа общественных зданий «Уют для Ислингтона» (HFI).

Правопорядок

В ходе консультационного процесса, происходящего в Лондоне, каждый отдел, отвечающий за работу парковок, должен был объяснить каждый пункт стоимости парковки. Штрафные талоны должны быть обоснованными и правомерными и должны носить предупредительный, а не карательный характер.

Штрафные талоны колеблются в пределах от £80 до £120. Если штраф оплачивается в течение 14 дней, то водитель получает 50% скидки. Главная задача такой политики - предупредить людей от легкомысленного поведения.



Наклейка с инструкцией оплаты за пользование парковкой по телефону, приклеенная на автомат ПИН.

Политика наименьших мер наказания

Правило незначительных наказаний было введено для регулирования незначительных нарушений. Если правонарушение незначительное, зачем приводить в исполнение законы (например, если габариты автомобиля больше размера заездного кармана). Заездные карманы теперь отмечаются по всей длине улицы, а не для индивидуальных паркомест. Такой является местная политика Ислингтона.

ИСТОЧНИКИ КАСАТЕЛЬНО ЛОНДОНА

Andrew Darvill (2009). "Parking Charges (Review Following Public Consultation). London Borough of Richmond upon Thames. Environment and Sustainability Overview and Scrutiny Committee.

City of Westminster Parking Services (2008). "Enforcement Code of Practice." Version 1.6.

Cost of a residential parking permit in Islington. Accessed online December 2010. URL: http://www.islington.gov.uk/Transport/RoadsAndParking/Parking/parking_permits/details/resident-permit-detail-Dec.asp.

Danny Chalkley (2009). "Park Right." Westminster City Council Parking Services.

Interview with London Councils, September 2009. - Интервью с администрацией Лондона, сентябрь 2009.

Interview with Islington Council, September 2009. - Интервью в муниципалитете Ислингтона, сентябрь 2009.

Interview with Westminster Council, September 2009. - Интервью в муниципалитете Вестминстера, сентябрь 2009.

Interview with Camden Council, September 2009. - Интервью в муниципалитете Камдена, сентябрь 2009.

Islington Controlled Parking Zones. Accessed online December 2010. URL: <http://www.islington.gov.uk/Transport/RoadsAndParking/Parking/ParkingYourVehicle/ParkingRestrictions>.

План реализации мер в округе Ислингтон (2006). «Приложение Е: Заявление о политике в сфере паркования». Жизнеспособная транспортная стратегия 2006–2016.


Цены на стоянку для мотоциклов в Вестминстере. Доступно онлайн. Декабрь 2010. URL: <http://www.westminster.gov.uk/services/transportandstreets/parking/wheretopark/vehicletype/motorcycle>.

Nick Lester (2007). "Transport and environment services for London." London Councils.

Канцелярия вице-премьер министра (2004). «Строительные нормы 2000». Создание жизнеспособных обществ.

КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР:

Мюнхен, Германия



ОБЩИЙ ОБЗОР ГОРОДА

Население: 1 356 594

Плотность населения: 4 370/км² (11 318/кв.миль)

Предложение паркомест: всего 322 620 вместе с главной кольцевой дорогой.

Тарифы за пользование уличной автостоянкой: €1,00/час в пределах главной кольцевой дорогой, €2,50/час в старом городе, максимальный суточный тариф €6,00/день (не распространяется на Старый Город)

Количество владельцев автомобилей: 516 транспортных средств на 1 000 жителей

Цели политики: снижение уровня заторов, реклама общественного пространства и альтернативных транспортных средств.

В 1993 году в Мюнхене начали обращать внимание на вопрос управления парковками как способ снизить количество автотранспорта в центре города. Городские власти проанализировали каждый район и улицу с целью достижения оптимального баланса между парковкой жильцов и гостей.

Из общего числа паркомест 33% приходится на уличную парковку, 61% находится в частных руках и 6% - платных паркингов. Всего существует 54 000 мест ПИН.

Совместные усилия государственно-частного сектора для управления паркованием

В 1980-х годах были сделаны отдельные, но неадекватные попытки урегулировать вопросы паркования в отдельных районах Мюнхена. До 1990-х заторы и водители, оставляющие свои автомобили на длительное время, считались главными проблемами, влияющими на качество городской жизни. В 1995 году, вопреки интенсивным дебатам по вопросу мобильности в Мюнхене, городские власти Мюнхена совместно с концерном BMW учредили и основали „Инициативу Инцель“, которая занялась проблемой паркинга, как одним из поручений. В 1998 году «Инцель» получила €140 миллионов в федеральные фонды для осуществления пилотного проекта паркования «Мобинет». Для проекта были избраны два района. Для снижения уровня транзита отдельно были изучены



каждая улица и район для получения правильной информации о парковке жильцов, гостей и о разгрузке доставленных товаров. Через год количество водителей, оставляющих свои автомобили на парковке в ночное время, сократилось на 25%, а количество тех, кто пользовался парковками в дневное время – на 40%. Количество тех, кто паркуется нелегально или использует район для транзита, тоже существенно сократилось.

В 2003 году проект «Мобинет» закончился и городской совет принял обязательства по осуществлению политики паркования. В обмен на безотлагательное и ускоренное осуществление плана управления автостоянками

Рисунок 1:

Гертнерплац – центральный жилой район, известный своей ночной жизнью и кафе. Имеет восемь общих правил пользования автостоянкой.



За последние шесть лет количество пользователей велосипедным транспортом увеличилось на 40%.



Улица, где могут парковаться только ее жильцы. Ограничение скорости 30 км/час.

Партия Зеленых отказалась от своих политически непопулярных требований инициировать схему оплаты с учетом заторов. В конце 2010 года все 58 парковочных зон Мюнхена были переоборудованы в платные парковки с использованием либо автоматов ПиН либо пропусков по месту жительства.

Парковка по принципу ПиН

Посетитель должен приобрести парковочный ваучер в автомате ПиН, который позволяет ему пользоваться парковкой в течение суток. Плата за парковку составляет € 1,00 в час или € 6,00 в день в большинстве районов города и € 2,50 в историческом центре города, где можно оставить автомобиль максимум на два часа. Плата за парковку, как правило, ограничена рабочими днями, то есть с понедельника по субботу от 9:00 утра до 11:00 вечера. Ночью, в воскресенье и в государственные праздники парковка бесплатная. В Мюнхене существует 58 парковочных зон и около 54 000 паркомест ПиН.

В общем приоритет имеют местные жильцы, они же сносят большую часть дохода в бюджет паркования, за ними следуют покупатели и гости. Установлены специальные правила относительно времени наивысшего спроса от каждой группы. Город был разделен на зоны соответственного размера, легко поддающегося управлению, которые постепенно стали частью программы паркования в соответствии с их характеристиками и потребностями. В

Мюнхене также было представлено переменные или смешанные правила, применяемые в разное время суток:

- **Зоны паркования для жильцов (зеленые):** парковка разрешена владельцам пропусков между 9:00 и 23:00.
- **Зоны смешанного типа (голубые):** бесплатная парковка владельцам пропусков, для посетителей плата составляет € 1,00 в час или € 6,00 в день.
- **Краткосрочные парковки (желтые):** для жильцов и гостей - € 1,00 в час, максимум на два часа.
- **Паркинг воспрещен (красные зоны).**
- **Паркование смешанного типа для жителей и гостей (зелено-голубые зоны):** жильцы паркуются бесплатно, а посетители от 9:00 до 18:00 по тарифу € 1,00 в час или € 6,00 в день. С 6:00 вечера до 11:00 утра разрешение на парковку имеют только жильцы.
- **Паркинг смешанного типа короткосрочный (желто-голубые зоны):** платно для жильцов и гостей от 9:00 до 18:00. С 6:00 вечера жильцы паркуются бесплатно, а гости по существующему тарифу после 18:00.
- **Паркинг смешанного типа с парковочным диском (коричневые зоны):** жильцы паркуются бесплатно максимально на 3 часа при наличии парковочного диска.

■ **Специальные условия для улиц исторической части города для жителей и короткосрочного пользования парковкой:**

бесплатно для жильцов, между 9:00 и 23:00 гости платят €2,50 в час и максимально оставляют автомобиль на два часа.

■ **Специальные условия для улиц кольцевой дороги исторической части города (желто-зеленые зоны):** тариф составляет €1,00 в час от 9:00 до 11:00 утра с максимальным разрешением на парковку два часа. Для жильцов со специальным пропуском начиная от 19:00 парковка бесплатная.

■ **Парковка запрещена для гостей (красно-зеленая зона):** как правило, парковка открыта для жильцов между 6:00 вечера и 11:00 утра.

■ **Парковка смешанного типа:** работает после 7:00 вечера.

Парковочные пропуска по месту жительства в пределах улицы

За €30,00 в год можно приобрести парковочный пропуск по месту жительства тем жильцам, которые не имеют частных гаражей и хотели бы оставлять свой автомобиль вблизи дома. Специальные пропуска также могут получить владельцы предприятий, зарегистрированные в зоне паркования, при условии наличия автомобиля и отсутствия частного парковочного места. Владельцам бизнеса можно приобрести только один пропуск по цене €120,00 в год. Было подсчитано, что на каждое общественное паркоместо в пределах улицы в среднем приходится три частных паркоместа. Существует существенная разница между стоимостью пропуска для жильцов и владельцев бизнеса и стоимостью частного паркоместа, которая составляет около €80,00 в месяц.

Парковка в пределах улицы и коммерческие фургоны

Пропуск для коммерческих фургонов выдается подобно пропуску на частные автомобили, только первый стоит дороже. Такие пропуска выдают предприятиям, которые не имеют доступа к частным парковочным местам. На одно предприятие выдается один пропуск, не касающийся конкретного автомобиля.



Большая часть старой части города Мюнхена пешеходная.

Рисунок 2:

Требования паркования для новостроек согласно законам Баварии.

	Зона 1 (Старый город, территория около центрального вокзала)	Зона 2 (Внешняя часть центра города, 600 м от станции метрополитена или 400 м к трамваю)
Жилищный	Должен соответствовать 100% требуемых мест или реституция в сумме €12 500	Должен соответствовать 100% требуемых мест или реституция в сумме от €7 500 до €12 500
Нежилищный	Скидка 50%	Скидка 25%

Дополнительные парковочные правила в новостройках

Действующий порядок вступил в силу в январе 2008 года. Необходимость в наличии парковки позволяет землепользователям нежилых новостроек предоставлять скидки на количество паркомест. В жилых новостройках можно отказаться от требований, уплатив специальную пошлину. Главными зонами, определенными новым законом, являются следующие:

■ Зона 1:

историческая часть города, а также близлежащие территории на севере и юге от главного железнодорожного вокзала.

■ Зона 2:

Внешняя часть центрального района города.

Закон был реформирован таким образом, чтобы необходимое количество паркомест, которые необходимо предоставить землепользователям, было ниже того количества, которое определено законами Баварии. В зависимости от зоны требуемое количество паркомест для новостроек может быть снижено на 25% или даже 50% относительно того, что требуется законодательством Баварии (смотрите Приложение А «Требования к паркованию согласно законодательству Баварии»). На Рисунке 2 подведен итог этих изменений.

Если новостройка не отвечает минимальным требованиям, как обозначено выше, необходимо уплатить реституцию (восстановление причиненного ущерба). Уплата за каждое непостроенное место составляет € 12 500 в зоне 1, € 10 000 – в зоне 2 и € 7 500 в пригороде.

Парковки P&R: Паркуйся-и-езжай (на общественном транспорте) (ПиЕ)

Сеть ПиЕ состоит из 120 парковок гаражного типа на вокзале со стороны средней кольцевой дороги. Их можно разделить на четыре категории относительно цены и местонахождения: девять наиболее близлежащих к центральным районам города стоят € 1,50 в день или € 17,00 в месяц; следующая категория состоит из 16 гаражей, расположенных подальше, но все еще в пределах города Мюнхена и стоят € 1,00 в день или € 8,50 в месяц; плата в третьей категории составляет € 0,50 в день и € 7,50 в месяц; остальные, большинство из которых находятся за пределами города, являются бесплатными. Вблизи пригородной железной дороги и станций метро (скоростной трамвай и подземка) существует около 25 300 доступных паркомест типа ПиЕ. В обыкновенный рабочий день в 2006 году около 26 100 автомобилей парковались в пригородных ПиЕ.

Результаты

Наряду с улучшением велосипедной инфраструктуры и непрерывным качеством общественного транспорта, управление паркованием стало центральной тактикой сокращения пользования автомобилями в Мюнхене. За период введения политики управления паркованием в Мюнхене наблюдается существенное изменение в наиболее используемых видах транспорта, в результате чего сократился уровень выбросов вредных веществ в окружающую среду.

В 2000 году, когда управление паркованием только начиналось, 42% всех поездок осуществлялись автомобилями, 32% - общественным транспортом, 8% - велосипедами и 18% - пешком. В 2008 году, когда управление паркингом проводилось уже по всему городу, 36% всех поездок осуществлялись автомобилем, 21% - общественным транспортом, 14% - велосипедами и 29% - пешком. В общем количество пользователей автотранспортом сократилось на 14%, на 75% возросло количество велосипедистов и на 61% - пешеходов. С 2000 до 2008 года каждый год количество автовладельцев, проживающих в центре города, сокращалось на 1 700.

ИСТОЧНИКИ КАСАТЕЛЬНО МЮНХЕНА

Diego Salzillo Arriaga (2009). Управление автостоянками как вклад в жизнеспособную городскую мобильность: Анализ политики Мюнхена. Мюнхена: Кафедра градостроительного проектирования и регионального планирования, Технический Университет Мюнхена.

Интервью с С. Вайс-Хиллер, Реферат на тему градостроительного проектирования и строительных норм и правил, июль 2009.

Интервью с К. Зонтаг и М. Глюкнер с организации «Зеленый Город», июль 2009.

Интервью с Ю. Мюльхаузом, сентябрь 2009.

Kreisverwaltungsreferat, Landeshauptstadt München (2003). MOBINET Abschlussbericht 2003: 5 Jahre Mobilitätsforschung im Ballungsraum München. München: Kreisverwaltungsreferat, Landeshauptstadt München.

MOBINET: Mobility in the Conurbation Munich. [URL: <http://www.mobinet.de/Fachinformation/english/allgemein/startframeset.html>].

Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) (2009). Münchener Verkehrs- und Tarifverbund. Accessed online October, 2009. URL: http://www.mvv-muen-chen.de/en/home/mvv_network/transportnetworkmaps/parkride/index.html.

КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР:

Париж, Франция



ОБЩИЙ ОБЗОР ГОРОДА

Население: 2 167 994

Население агломерации: 11 769 433

Плотность населения: 24 948/км² (64 620/кв.миль)

Общее предложение паркомест: 755 000 (уличных: 165 000; внеуличных: 590 000).

Тарифы за пользование уличной автостоянкой: € 1, € 2 или € 3 в час в зависимости от зоны, € 0,5 в день для жильцов (2007)

Цели политики: снижение уровня выброса вредных веществ, снижение уровня заторов, реклама общественного пространства и альтернативных транспортных средств.

Два десятилетия до середины 1990-х годов ознаменовались в Париже как период автомобильной пропаганды и либеральных правил паркования. С приближением нового тысячелетия восприятие автомобилей-внедорожников в густонаселенном городском пространстве начало меняться. Новая администрация города, приступившая к выполнению своих обязательств в начале 21 века, заняла более жесткую позицию по отношению частных автомобилей в общественных местах.

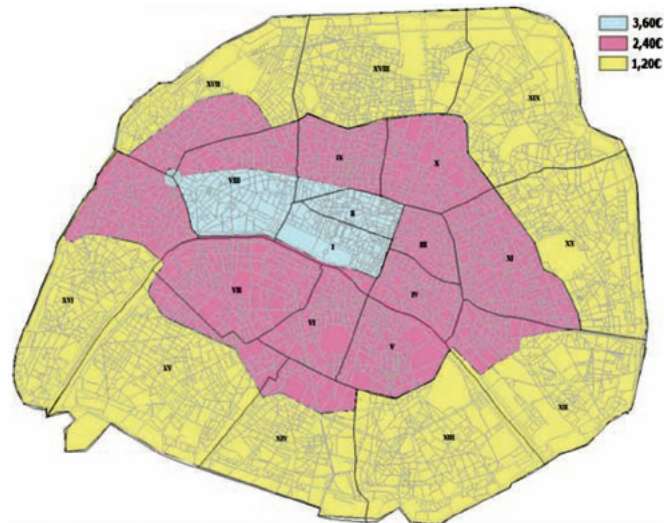
С 2003 года благодаря пакету успешных мероприятий количество километража частных автомобилей в Париже сократилось на 13% (Рисунок 1). Общее количество паркомест в пределах улицы сократилось на 9% (или 14 300 мест), 95% освобожденных мест были преобразованы в платные (Рисунок 2).

Приблизительно 4 000 паркомест были ликвидированы, на их месте появилась 1 451 велосипедная станция «Велиб», вмещающая 20 000 велосипедов общественного проката. Были также выделены места для паркования мотоциклов, велосипедов, инвалидов и расширен доступ к трамвайным линиям. Около 6 000 дополнительных паркомест были ликвидировано по требованию пожарного департамента для улучшения маневрирования вдоль узких улиц. Также были созданы 14 станций совместного пользования автомобилями в городе. Для создания каждой станции было



СВЕРХУ: Велосипедные дорожки навстречу потоку обустроены на месте бывшей парковки.

СНИЗУ: Уличная велосипедная стоянка, обозначенная «Вело», на месте бывших паркомест для автомобилей.



Зоны автопарковок в Париже

Рисунок 1:

Километраж автомобилей (кма) в рабочие дни с 7:00 утра до 9:00 вечера в Париже (2003–2007).

Источник:

Отчет о транспорте и поездках в Париже (2007)

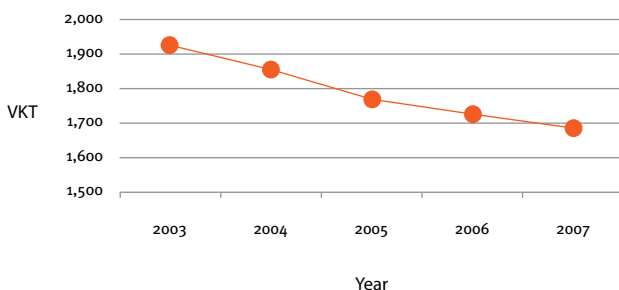


Рисунок 2:

Бесплатные паркоместа в Париже (2003–2007)

Источник: Отчет о транспорте и количестве поездок в Париже (2007)

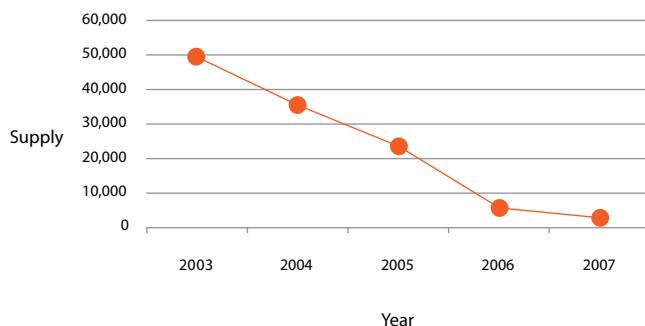
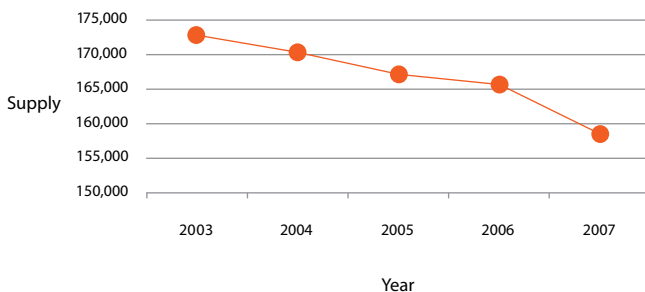


Рисунок 3:

Количество уличных паркомест в Париже (2003–2007)

Источник: Отчет о транспорте и количестве поездок в Париже (2007)



использовано три паркоместа. Сокращение количества паркомест в пределах улицы стало возможным в результате национального поручения от 2008 года, в ходе которого было открыто велосипедное движение навстречу общему потоку в 30-километровой зоне. Городам Франции были отведены два года для осуществления соответствующих мер. Париж, как и большинство других городов, освободил общественные места от автомобилей путем перемещения спроса на парковку в подземные паркинги. На Рисунке 3 показаны тенденции предложения парковки в пределах улицы. Между 2003 и 2006 годами доля частных автомобилей в общем транспортном потоке Парижа сократилась от 68% до 60%. На протяжении того же периода было обустроено 118 км велосипедных дорожек. Около 15% велосипедистов признали, что раньше пользовались автомобилями.

Парковки P&D: Плати-и-наблюдай (на экране) (ПиН)

Паркоместа ПиН в Париже работают с 9:00 утра до 7:00 вечера с понедельника по пятницу. Длительность парковки составляет 2 часа. Тарифы (начиная с 1 июля 2009) колеблются от €1,20 до €3,60 в час для гостей в зависимости от зоны.

- Зона 1: €1,20
- Зона 2: €2,40
- Зона 3: €3,60



Желтая точка возле буквы «Р» на счетчике означает, что транспортное средство с пропуском на парковку по месту жительства может парковаться поблизости.



Места «смешанного типа» - смежные места, предназначены для использования фургонами для доставки заказов на дом и автомобилями со специальным пропуском на парковку по месту жительства.

Парковочный пропуск по месту жительства

С целью ограничения транспортного движения в Париже автомобилисты, проживающие на определенной территории, должны приобрести парковочный пропуск по месту жительства. Этот пропуск позволяет водителю парковаться в четырех разных районах города вблизи дома на период, не превышающий семь последующих дней. Париж разделен на 160 регистрируемых счетчиком парковочных зон. Парковка по месту жительства разрешена на жилых улицах вблизи дома автовладельца, где счетчики ПиН отмечены желтыми точками (смотрите фото).

Цена за парковку по месту жительства:

€0,65 в день или €3,25 в неделю на период до семи последующих дней.

Бесплатная парковка по месту жительства: по субботам, воскресеньям, праздникам и в августе.

Оплата по самому низкому тарифу для гостей (€1,00) в неделю могла бы быть выше, чем в 50 раз. Низкая цена на парковочный пропуск по месту жительства относительно высокой цены на парковку в других частях города выставлена и удерживается с целью препятствовать

мобильности автомобилей. Владельцы парковочных пропусков в других районах платят по такому же тарифу как и гости. Начиная с 2008 года, тарифы увеличились на 30% для жильцов конкретного микрорайона и на 20% для гостей.

Перечень документов, надлежащих размещению на лобовом стекле автомобиля:

- Парковочный пропуск по месту жительства, выдан в Париже (бесплатно), срок действия которого не превышает три года; и
- Дневной или недельный талон ПиН с отметкой даты и времени, действующий максимум семь последующих дней.

Новая экспериментальная программа, которая называется «места смешанного типа», позволяет жителям пользоваться зонами разгрузки и погрузки товара в ночное время для парковки частных автомобилей. Жители могут парковаться в этих местах с 8:00 вечера до 7:00 утра в рабочие дни и в воскресенье, что противоречит политике паркования и мобильности, так как водители должны убрать или переставить свои автомобили до 7:00 утра. Существует около 9 000 мест для разгрузки доставленного товара. Некоторые



Мотоциклы на бывшей уличной парковке.



Ограничивающие тумбы для препятствия незаконному паркованию автомобилей на тротуаре.

специальные места для чартерных автобусов также рассматриваются как потенциальные для общего использования.

Парковка мотоциклов

Парковка мотоциклов является большой проблемой. Около 15% всех паркомест предназначены для двухколесного транспорта. Город планирует увеличить их количество до 30%, учитывая последние данные по распределению транспортных средств. Моторные двухколесные транспортные средства на данный момент составляют 2% от общего количества транспорта. Часто люди, приобретающие мотоцикл, уже являются владельцами автомобилей. Все более популярным становится мнение, что двухколесный транспорт является проблематическим и политически заинтересованные лица убеждены, что он препятствует движению пешеходов по тротуарам. Именно по этой причине заинтересованные лица хотят оборудовать места для парковки мотоциклов. Париж стремится наследовать Рим в разработке политики парковки мотоциклов. Платная парковка для мотоциклов уже в процессе осуществления.

Правила работы внеуличных парковок

Если новостройка находится на расстоянии 500 метров от станции метро, то нет необходимости строить паркинг, хотя и не запрещено. Ля Дефенс – деловой квартал в западной части Парижа – построил множество паркингов, несмотря на то, что район вполне удобно обслуживается общественным транспортом. В Париже каждые 500–600 метров есть станция метро и каждые 1,5–2 км – железнодорожная станция. Минимальные требования были проигнорированы, а максимальные составляют одно паркоместо на 100 м² жилья.

Десять лет назад в восточной части города была установлена отдельная плата на паркование в муниципальном жилом фонде после отмены постановления, которое связывало одну жилищную единицу с одним паркоместом. Паркоместа за пределами улицы оставались без надлежащего внимания – были случаи массового вандализма и люди предпочитали оставлять свои автомобили на уличных парковках. На сегодняшний день уличные парковки в восточной части города платные и ограничены двумя часами.

Привлечение частного сектора

С помощью заключения контрактов городские власти стимулируют конкуренцию среди компаний, управляющих внеуличными парковками. Контракты составлены довольно точно с указанием услуг, которые частные компании обязаны обеспечивать для общественности. Начиная с 1992 года, строители могли предлагать дополнительные услуги, выходящие за пределы основных требований и таким образом увеличивали свою конкурентоспособность и отвечали поставленным требованиям. После приватизации компании, управляющие парковками, например «Винчи», стали платить фиксированную сумму отчислений городу.

Доходы

В центре города тарифы на уличные и внеуличные парковки одинаковы. На периферии, то есть вблизи кольцевой дороги города, внеуличные парковки более дорогие. Мер снизил тарифы на уличные парковки с пропуском по месту жительства на периферии. Основной причиной такой политики было то, что доезжающие смогут оставлять свои автомобили на недорогой парковке и дальше добираться общественным транспортом. По истечению срока парковки цена удваивается. Вся прибыль от парковки поступает в общий городской фонд.

Препятствующие тумбы

Штраф за парковку в неполюженном месте составляет от €35,00 до €60,00. Городские власти установили около 335 000 препятствующих тумб по краю тротуаров, чтобы предотвратить нелегальные парковки. Около €15,00 миллионов было инвестировано в эту инициативу с начала 2001 года. Каждая тумба стоит около €24,00–€38,00 плюс дополнительные издержки в размере €30,00 за работу по установлению барьеров.

ИСТОЧНИКИ КАСАТЕЛЬНО ПАРИЖА

«Тарифы на пользование парковкой». Доступно онлайн, август 2009. URL: <http://www.paris.fr/portail/deplacements>. - Город Париж (2009).

Enerdata (2009). Конкретный пример: Париж. Китайский Совет по вопросам международного сотрудничества в сфере защиты окружающей среды и развития. Этап IV. Специальная комиссия по изучению вопросов эффективности использования энергии и развития градостроительства.

Eric Gantelet & Christophe Begon Sarecto (2008). «Влияние политики автостоянок на проблему парникового эффекта и парниковых газов». Протоколы организации Европейского Транспорта. Доступно онлайн, июль 2009. URL: <http://www.etproceedings.org/paper/the-impact-of-car-parking-policies-on-greenhouse-gas-emissions>.

Интервью с группой по вопросам транспортного обеспечения (GART), июль 2009.

Интервью в мэрии Парижа, июль 2009.

Интервью с Ивом Контассо в отеле «Виль», июль 2009.

Интервью с организацией Réseau Vert, июль 2009.

Интервью с организацией велосипедистов Vélorution, июль 2009. Мэрия Парижа (2009). «La politique du stationnement à Paris» presentation. Direction de la Voirie et des Déplacements. Service des Déplacements.

Мэрия Парижа (2007). «Direction de la Voirie et des Déplacements.» Elaboration du Plan de déplacements de Paris (PDP). Paris Transport and Travel.

Мэрия Парижа. URL: http://www.paris.fr/portail/pratique/Portal.lut?page_id=5779&document_type_id=5&document_id=4812&portlet_id=12654.

КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР:

Стокгольм, Швеция

ОБЩИЙ ОБЗОР ГОРОДА

Население: 814 418

Население агломерации: 2 011 047

Плотность населения: 4 332/км² (11 219,8/кв.миль)

Общее предложение паркомест в центральных частях города:

60 000–90 000 (уличных: 32 000; внеуличных: 30 000 – 60 000).

Тарифы на пользование уличной автостоянкой: 15, 25 и 40 шведских крон (€ 1,50, € 2,50, € 4,00)

Концентрация автомобилей по всему городу: 370 автомобилей/1 000 чел.

Цели политики: снижение уровня заторов, реклама общественного пространства и альтернативных транспортных средств.



Велосипедисты пользуются велосипедной дорожкой на обочине дороги в квартале Сюдермалм на центральном острове Асюн.



Пешеходы и посетители магазинов на улице Сегелгатан, которая была превращена в пешеходную после ликвидации парковки и изменения маршрута транзитного транспорта.

Современные правила парковки в Стокгольме – городе, построенном на 14 островах – были учреждены в 1970-х годах как способ управления транспортным движением после того, как в городе был установлен исходный показатель автовладельцев. Центральная часть города в течение нескольких десятилетий была реконструирована и облагорожена. Количество новых автовладельцев превышает количество предыдущих – на сегодняшний день в городе на 1 000 человек населения приходится 370 автомобилей, из них 300 – в центральных районах города. Общее использование транспортных средств в городе выглядит таким образом: 44% - автомобили, 29% - пешеходы, 24% - общественный транспорт, 10% - велосипеды и 3% - мотоциклы. В центре города, где самые высокие цены

на парковку, преобладают пешеходы и велосипедисты, которые вместе составляют 67%, на долю автомобилей приходится 8% и 25% на общественный транспорт. Помимо стремления улучшить управление паркованием в центральных деловых районах города и отдаленных от центра островах, город также пытается реформировать систему работы парковок в пригородах.

В Стокгольме некоторые правительственные функции, например создание муниципального жилого фонда и разработка аспектов управления паркованием, передано в аутсорсинг корпоративным дочерним компаниям. Одной из таких компаний является «Стокгольм Паркеринг», которая управляет всеми вопросами, связанными с внеуличными парковками. Одновременно две другие частные компании



Клиенты парковки, которые предпочитают платить по телефону, могут позвонить на номер «ИзиПарк», набрать код местности – 91 и провести оплату.



Бесплатная уличная стоянка для мотоциклов.

получили контракт на соблюдение правопорядка в сфере паркования – это международная частная фирма по обеспечению безопасности «Секюритас», которая отвечает за южную часть города, и фирма «Свенск Бевакнингстенст», которая патрулирует северную часть города.

Управление программой парковок обходится городскому отделу по вопросам паркования в 100 миллионов шведских крон (€ 10,00 миллионов). В городское управление поступает в среднем 500 миллионов шведских крон (€ 50,00 миллионов) доходов.

Парковки P&D: Плати-и-наблюдай (на экране) ПИН

Индивидуальные счетчики на автостоянках были ликвидированы в 2001 году и заменены автоматами ПИН. Зона покрытия ПИН (смотрите на карте) разделена на три платных зоны, как показано в таблице ниже.

Голубая зона – бесплатная в ночное время. Зеленая зона – это небольшая ограниченная во времени зона вблизи центрального железнодорожного вокзала. Там можно оставить свой автомобиль максимум на один час. В 2009 году тарифы возросли на 20% и это было первым повышением за последних десять лет. Тарифы и далее будут регулироваться ежегодно во всех зонах с учетом индекса инфляции, но останутся без изменений в случае снижения инфляции.

ЗОНА	ВРЕМЯ СУТОК	ЦЕНА (шв. крон/час)
Голубая	9:00 – 17:00	15
	Другое время	Бесплатно
Красная	9:00 – 17:00	25
	Другое время	15
Зеленая	В любое время	40

* Примечание: в декабре 2010 года обменный курс был € 1 = 9,11007 шведских крон.

Оплата за пользование уличными парковками

За парковку на улице можно оплачивать с помощью мобильного телефона, кредитной карты или монет. Когда-то ваучеры на парковку продавались в табачных магазинах, но в 2005 году эту практику отменили. Клиенты системы ПИН должны прикрепить специальную наклейку с внутренней стороны лобового стекла. Парковочный инспектор использует портативное устройство для сканирования штрихкода на наклейке и таким образом оценивает, легально ли припаркован автомобиль и оплачены ли услуги парковки. Оплата по телефону была введена в 1992 году, после того как городские власти огласили заявку на коммерческие предложения. Компании «ИзиПарк»

Уличный затор на острове Лилла Эссинген, ведущему к пригородам Стокгольма.



Бесплатные зарядные станции для электромобилей.



Оплата за парковку на выходе из подземного паркинга, управляемого «Стокгольм Паркеринг».



вместе с «ТелеП» и «Мобил» (две последние основаны в Швеции) предложили услуги оплаты за парковку по телефону.

Клиент компании «ИзиПарк» может использовать тот самый штрихкод на разных автомобилях. Можно заказать многократные наклейки, чтобы пользоваться одним счетом. Клиенты также могут по желанию получать квитанцию по sms или электронной почтой как подтверждение пользования услугами. Оплата за все услуги взимается напрямую со счета владельца кредитной карты. «ИзиПарк» оставляет себе 3–4% от доходов и остальные 97% отдает муниципалитету. Клиенты платят абонентную плату компании «ИзиПарк» в размере 30 крон (~€ 3,00) в месяц и комиссионные за операцию (~€ 0,50). «Мобил» предоставляет услуги по sms, согласно которым клиент должен отдельно платить за каждое отправленное сообщение. «ТелеП» предоставляет услуги sms, но не премиальные. Эти компании оставляют себе 10% от доходов. Около 10% услуг паркования оплачиваются по мобильному телефону.

Предложение услуг уличных парковок

Когда-то парковочные места на улице размежевывались белой полосой - каждое место отдельно - пока не были установлены автоматы ПиН в 2001 году. После того, как эту практику отменили, так как полосы приходилось обновлять после каждой зимы, стало больше парковочных мест, так как большее число автомобилей могло поместиться на площади того же размера. Было измерено 450 из 1 200 городских кварталов для определения максимального количества парковочных мест.

Разметку белой краской все еще используют для демаркации паркомест для мотоциклов, которые могут парковаться бесплатно. В будущем оплата за парковку мотоциклов вероятно будет осуществляться по телефону, так как не существует безопасного способа прикрепления талона ПиН к мотоциклу.

Влияние заторов на работу парковок

В 2009 году автомобили с малотоксичным двигателем и работающие на топливном этаноле были освобождены от платы за парковку по месту жительства. На сегодняшний день они платят по такому же тарифу, как и другие автомобили. С помощью технологии платы за въезд на перегруженную территорию

удалось установить, что количество таких автомобилей составляло 15% от общего транспортного потока в 2008 году, и все большее число владельцев автомобилей заменяют свои старые драндулеты на новые более экономные автомобили. Плата за въезд на перегруженную территорию действует с 6:30 утра до 6:30 вечера в рабочие дни. В то время как транспортная нагрузка снизилась на 20%, эффект этой платы на автомобили, курсирующие в пределах города, минимальный. По сравнению с предыдущими годами на сегодняшний день на территорию города въезжает на 2 000 автомобилей меньше.

Пропуск на парковку по месту жительства

На данный момент выдано 44 000 пропусков на парковку по месту жительства. Начиная с декабря 2010 года, цена пропуска составляла 700 шведских крон (€77,00) в месяц. Самый дешевый эквивалент стоил 15 крон в час (€1,50) за пользование парковкой в местах для гостей или 2 400 крон (€263) в месяц. Жильцы могут приобрести талон в торговом автомате за 50 крон (€5,00) в день, в то время как такой же талон для гостей стоит на 30 крон (€3,00) в день дороже. Пропуск позволяет оставить автомобиль на парковке на целый день или даже неделю. В конце 2009 года транспортный комитет проголосовал за увеличение цены на пропуск по месту жительства от 600 до 700 крон в месяц с целью стимулировать людей пользоваться внеуличными паркингами путем сокращения несоответствий между стоимостью уличных и внеуличных парковок.

Исключения для бесплатной парковки

Бесплатно могут парковаться электромобили, мотоциклы, водители-инвалиды и строительные трактора. На сегодняшний день существует четыре уличных зарядных станции и 150 внеуличных. В 2011 году запланировано установить еще 200 таких станций, большинство из них будут внеуличными, несмотря на тот факт, что на сегодняшний день в городе зарегистрировано только 25 электромобилей. Все станции бесплатные. Издержки на электричество несут местные топливно-энергетические компании. В будущем существует возможность, что цена на зарядку автомобиля будет включена в цену парковки.

Топливосберегающие автомобили когда-то имели право на бесплатную парковку, но на сегодняшний день они платят наряду с



другими автомобилями, хотя они освобождены от платы за въезд на перегруженную территорию.

Правила работы внеуличных парковок

Компания «Стокгольм Паркеринг», основанная городом в 1977 году с целью управления внеуличными паркингами по принципу «паркуйся-и-езжай (на общественном транспорте)», занимается дополнительными вопросами паркования и следит за некоторыми уличными парковками. Компания увеличилась до 130 сотрудников и контролирует 17 000 паркомест в центре города, что составляет больше половины общественных внеуличных парковок центра города. Остальными парковками управляет частная компания «Кью-Парк», являющаяся наибольшей компанией, занимающейся вопросами паркования в Швеции, и немецкая компания «ЕвроПарк». Паркоместо на внеуличном паркинге стоит около 1 200 крон в месяц. Для

Вход в подземный паркинг «Паркеринг Хютергет», управляемый «Стокгольм Паркеринг», которая был построен, чтобы убрать припаркованные автомобили с огромной общественной площади, находящейся сверху над паркингом.

ТИП ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЯ	СТАНДАРТ
Под жилье	0,14 мест/комнату
Под Офис	4–6 мест/1 000м ² Офисное помещение на этажах
Под отель	20–30 мест/100 отельных номеров (в зависимости от категории)
Под другие объекты	20 мест/1 000 м ² Помещения на этажах

Параллельная и угловая уличная парковка в жилом районе.



сравнения, аналогичное место по пропуску (по месту жительства) стоит 700 крон в месяц. Согласно контракту компания «Стокгольм Паркеринг» перевела 40 миллионов крон (€4,0 млн) в городской бюджет в 2009 году и 45 млн крон (€4,5 млн) в 2010 году. В 2009 году «Стокгольм Паркеринг» принес городу 10% прибыли, хотя обычно это было 5–7%. Именно по этой причине эта компания лоббировала вопрос ликвидации уличных парковок, так как внеуличные паркинги имели низкую степень заполняемости.

Компания также строит крытые парковки на частных участках и управляет ими. Застройщики, неспособные выполнить строительные требования в части паркования в новых и отремонтированных зданиях, обращаются в «Стокгольм Паркеринг» за помощью. В свою очередь «Стокгольм Паркеринг» помогает искать доступные внеуличные паркоместа или финансирует строительство новых гаражей. Не существует определенных правил

относительно близости паркоместа к новостройке. Поскольку «Стокгольм Паркеринг» имеет больше доступных паркомест, чем требует спрос, в интересах застройщика предлагать доступные места для аренды. Эта компания также может предложить совместное использование паркомест. Орендованные места не резервируются, что позволяет более эффективно управлять автостоянками.

«Стокгольм Паркеринг» также может помочь в строительстве необходимых паркомест, так как у них хорошие деловые контакты с частными строительными компаниями. Правила работы автостоянок представлены в таблице:

Правопорядок

Компании «Секюритас» и «Свенск Бевакнингстенст» отвечают за соблюдение правопорядка в городе Стокгольме. Город выдвинул требование, чтобы каждая компания пользовалась услугами не более 200 инспекторов. Компании увеличивали число инспекторов,

Штрафы за парковку в Стокгольме

РАЗМЕР ШТРАФА	ТИП НАРУШЕНИЯ
900 шведских крон (€90) (Самый высокий штраф составлял 700 крон до января 2009)	Паркование в запрещенных местах, например, местах для инвалидов
550 крон (€55)	Стоянка запрещена (разрешена остановка, но не стоянка)
475 крон (€48)	Нелегальная парковка в зоне ПИН или на паркинге/в крытом гараже

начиная с 2007 года. До 2001 года работало 140 общественных инспекторов в должности государственных служащих. В 2001 году они были переведены в частные компании, пока город не перевел их обратно на прежние должности с 2004 по 2007 год. Среди инспекторов были некие трения после возвращения к приватизации в 2007 году, потому что социальный пакет, предложенный частными компаниями, был более скудным по сравнению с тем, который предлагал город. Зарплаты оставались те же, но отпуск был короче.

В период с 2001 по 2004 год парковочные инспекторы вели наблюдение за уличными парковками на велосипедах. Сейчас они патрулируют пешком или на автомобилях. В компании «Секюритас» работают от 50 до 60 инспекторов, ведущих наблюдение пешком с 9:00 утра до 5:00 вечера ежедневно. После 5:00 вечера наблюдение ведется инспекторами на автомобилях. Для этих целей было выделено девять автомобилей для двух инспекторов в каждом. 120 инспекторов в «Секюритас» выписывают около 2 000 штрафов в день. В 2008 году в день выписывалось около 1 200 штрафных талонов. Инспекторы, совершающие пеший надзор, выписывают от 25 до 30 штрафных талонов в день, в то время как автомобильные патрули выписывают от 25 до 40 штрафов в день. Большинство инспекторов, патрулирующих на автомобиле, оценивают ситуацию на месте, особенно если автомобиль припаркован на автобусной полосе или автобусной остановке. Парковка на автобусной полосе запрещена в большинстве случаев. Фирма «Секюритас» работает над тем, чтобы улучшить автобусный поток путем соблюдения правопорядка в сфере пользования парковками.

Оценка результатов деятельности компании проводится с учетом того, сколько автомобилей припарковано правильно. Два раза в год «Секюритас» проводит оценку количества правильно припаркованных автомобилей. Они планируют выйти на показатель 75%. Исследование 2008 года показало, что только 59% автомобилей паркуются в пределах правил. «Секюритас» работает над поставленной целью, чтобы и в будущем предоставлять такие услуги городу.

Максимальное время пребывания автомобиля на парковке составляет 24 часа, по истечению суток автомобиль нужно переставить. Можно

возвратиться на предыдущее паркоместо при условии приобретения нового талона ПиН. Инспекторы проверяют клапаны на всех четырех колесах, чтобы удостовериться, что автомобиль действительно покидал место. Водителю предоставляется шесть минут по истечению парковочного времени, чтобы переставить автомобиль. После шести минут инспектор выписывает штрафной талон. Время фиксируется с помощью портативного прибора. Размеры штрафов представлены в таблице выше. Федеральный лимит по штрафам в Швеции составляет от 75 до 1 000 крон. Отдельные муниципалитеты могут принять независимые решения относительно размера штрафа, не выходя за пределы установленных норм.

Все парковочные инспекторы пользуются информационной системой, которая называется ПАРИС. Это компьютерная программа, в которой можно получить ответы от всех заинтересованных сторон на вопросы, касающиеся оплаты и пропусков. Парковочный инспектор посылает вопрос с портативного персонального цифрового секретаря в ПАРИС, используя номерной знак автомобиля или сканированный штрихкод талона ПиН. Оттуда вопрос перенаправляется в компьютеры «ИзиПарк», «ТелеП», «Мобил» и департамент выдачи парковочных пропусков по месту жительства.

Ответ и высылается назад в ПЦС (Персональный Цифровой Секретарь) через ПАРИС. Только тогда инспектор определяет, нужно ли выписывать штраф.

ИСТОЧНИКИ КАСАТЕЛЬНО СТОКГОЛЬМА

City Traffic Department. (2007). "Parkeringsövervakning Stockholms Stad." Parking Control.

City Traffic Department (2008). "Betaltjänster för parkering." Pay for Parking Services.

Интервью с отделом транспорта, управление по вопросам лицензий, июль 2009.

Интервью с отделом дорожного движения города Стокгольма, июль 2009.

Интервью с «Стокгольм Паркеринг», июль 2009.

Интервью с администрацией градостроительного проектирования города Стокгольма, июль 2009.

Интервью с «ИзиПарк», июль 2009.

Интервью с Securitas Sverige, июль 2009.

КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР:

Страсбург, Франция

ОБЩИЙ ОБЗОР ГОРОДА

Население: в городе 272 975 чел.; вместе с пригородами – 467 375 чел.

Плотность населения: 3 488 жителей/км² (9 030/кв.миль)

Предложение паркомест: 7 850 платных уличных; 10 300 в 16 полуобщественных крытых автостоянках; 4 400 паркомест ПиЕ.

Тарифы на пользование уличной автостоянкой:

красная зона: €1,60/час за уличную автостоянку €1,00–1,60/час за внеуличную парковку;

Оранжевая зона: €1,30/час за уличную парковку €1,20/час за внеуличную парковку, в некоторых крытых паркингах первые 30 мин. - бесплатные;

Зеленая зона: €0,50/час за уличную парковку €2,70–3,00/час за парковку ПиЕ (Включает билет в обе стороны для макс. 7 человек. Месячный проездной талон включает бесплатный доступ к автостоянкам ПиЕ).

Цели политики: установление приоритетов в пользу жителей, реклама общественного транспорта, улучшение качества жизни.

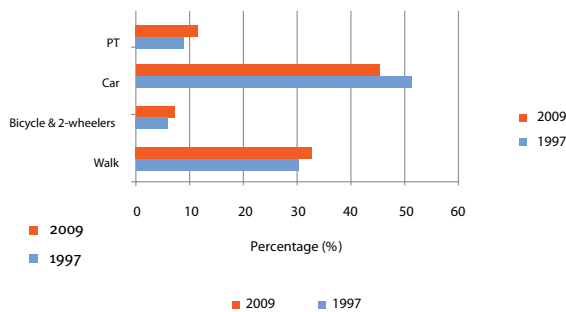
Начиная с начала 1990-ых годов в Страсбурге экспериментировали с политикой снижения транспортного потока. Многогранные подходы, предлагаемые городом, включали превращение центрального района города в пешеходную зону, строительство инфраструктуры общественного транспорта, расширение велосипедной инфраструктуры, расширенные зоны платной парковки в центральных частях города, парковок ПиН в периферийных узловых пунктах. В 1988 году Страсбург стал первым городом, в котором вся центральная историческая часть города была внесена ЮНЕСКО в список объектов, имеющих статус Всемирного наследия. В Страсбурге находятся несколько важных европейских учреждений, таких как Европарламент и Совет Европы.

Усилия Страсбурга контролировать использование автомобилей путем правил паркования, реклама велосипедов, улучшение качества общественного транспорта и преобразование некоторых территорий в пешеходные зоны дали ощутимые результаты. Эволюция в сфере пользования различными видами транспортных средств за последние 12 лет привела к явному сокращению количества пользователей автомобилями и увеличению числа пользователей транспортными средствами, которые меньше загрязняют окружающую среду. В 1997 году в Страсбурге насчитывалось 52% пользователей автомобилями, 10%

Рисунок 1:

Распределение транспорта по видам передвижения в 1997 и 2009.

Источник: CUS



- общественным транспортом, 7% - двухколесным транспортом (включая велосипеды) и 31% пешеходов. До 2009 года ситуация немного поменялась и уже насчитывалось 46% пользователей автомобилями, 12,5% - общественным транспортом, 8,2% - велосипедами и моторным двухколесным транспортом (мотоциклы составили всего лишь 0,6%) и 33,4% пешеходов (см. Рисунок 1). Исследование, проведенное в центральных частях города, показало, что с 2007 по 2008 год количество пешеходов увеличилось на 11,5%. В том же году в центральной части Страсбурга была увеличена зона контроля паркинга на 2500 мест.

За 18 лет количество транспортных средств, въезжающих на территорию города Страсбурга, сократилось на 28%. После расширения в 2007

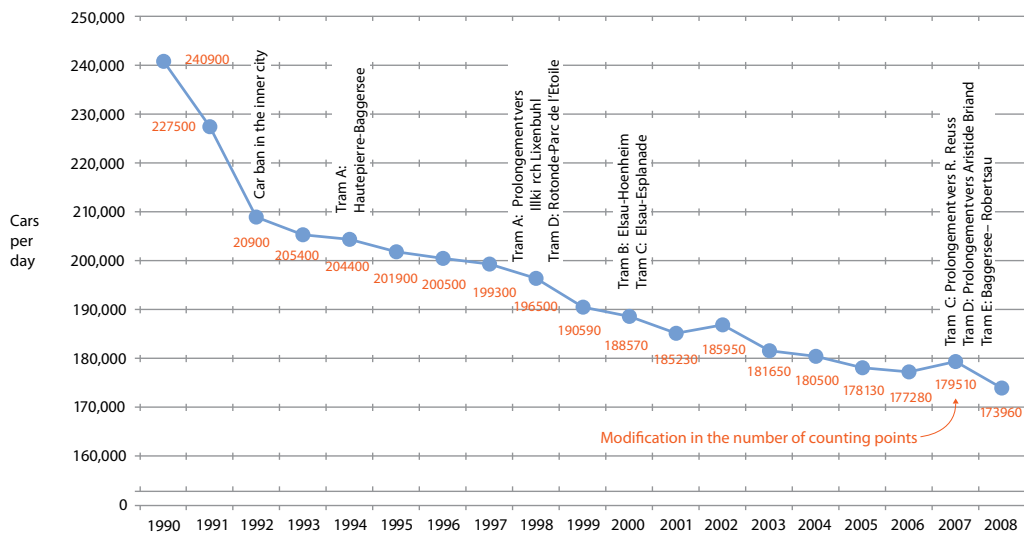


Рисунок 2: Эволюция в количестве транспорта в обычный день в Страсбурге (с 1990 до 2008)
Источник: CUS

году зоны контроля над паркованием в центральных частях города количество транспорта, въезжающего в город, сократилось еще на 3,2%. Расширение трамвайной сети привело к проведению реформ в сфере паркования, например перемещение уличных парковок на внеуличные под пешеходными улицами, строительство на конечных остановках трамвайных маршрутов парковок по принципу ПиН, а также расширение зон платных парковок. На рисунке 2 проиллюстрирован процесс сокращения транспортного потока вместе со строительством трамвайной сети и девяти парковок ПиН.

Уличные и внеуличные парковки

Схема оплаты за пользование парковками в Страсбурге разделена на три зоны, отмеченные тремя цветами и применима как к уличным, так и внеуличным парковкам. Система организована таким образом, чтобы парковки в центральной части города стоили дороже, чем те, которые находятся за пределами улицы. Успешная гармонизация цен между уличными и внеуличными парковками за последние 18 лет стала возможной благодаря переговорам и специализированным контрактам государственно-частного партнерства (ГЧП). Тарифы действуют ежедневно, кроме воскресенья и праздников с 9:00 до 12:00 и с 14:00 до 17:00. В больших голубых зонах вокруг города парковка бесплатная, но водители должны предъявлять парковочный диск и оставлять автомобиль на парковке не дольше чем 90 минут.

В 2010 году зона ПиН расширилась в Страсбурге до 5 000 мест. Общее количество паркомест составило 13 500 (Рисунок 3). Предвиделось, что новые зоны будут стимулировать доезжающих парковаться на одной из девяти парковок ПиН и дальше добираться в город на трамвае. В городе было также проведено несколько общественных обсуждений по вопросу этого расширения, дискуссии на которых были довольно оживленные.

В 2007 году автоматы ПиН собрали доходы в размере € 1,7 миллиона. Ассигнование средств от паркования на иные цели является противозаконным в городе. Национальное правительство определило сумму штрафа за неуплату талона ПиН в размере € 11,00. Все деньги, собранные со штрафов, принадлежат национальному правительству, а не городу.

Муниципалитет Страсбурга заключил договор с частной компанией «Паркус», которой он передал некоторые функции и операционные задания, связанные с управлением парковками. Компания «Паркус» должна была установить, запустить и контролировать автоматы ПиН. Город приобрел автоматы, определил тарифы и время работы. Город платит оператору единую ставку ежемесячно, независимо от полученного дохода.

Парковки P&R: Плати-и-езжай на общественном транспорте (ПиЕ)

Строительство парковок ПиЕ послужило главной стратегией увеличения количества



СВЕРХУ: Наиболее часто используемая парковка ПиЕ в Страсбурге.
Источник: CUS

СПРАВА: Рисунок 3
Карта зон ПиП.
Источник: CUS

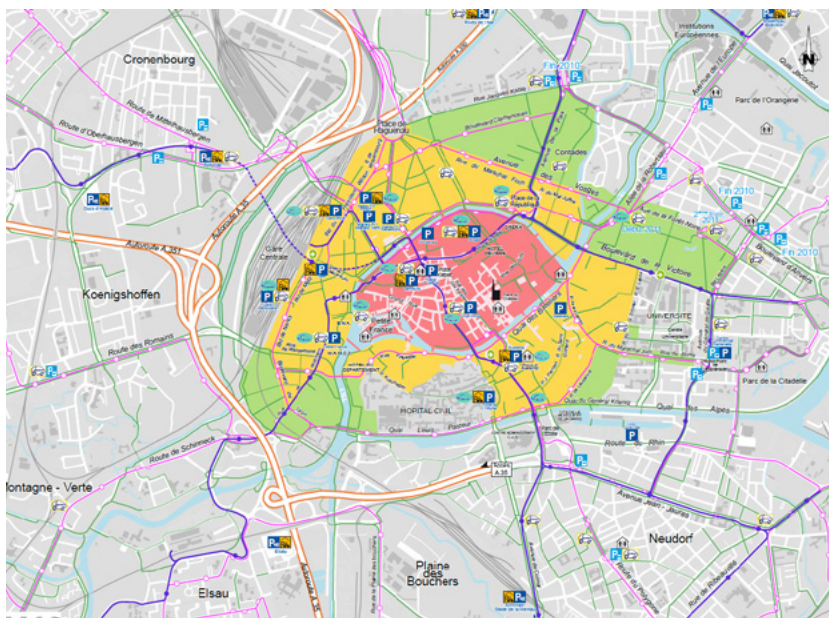


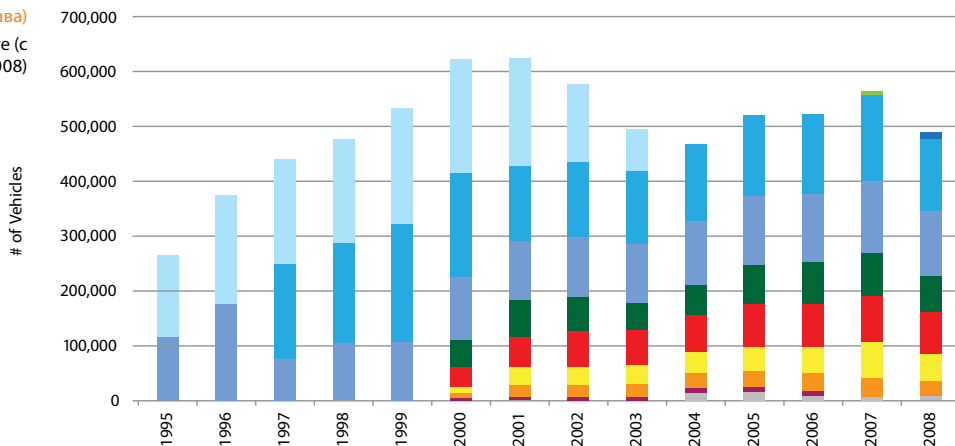
Рисунок 4 (сверху)
Правила работы внеуличных автостоянок.
Источник: CUS

	МИНИМУМ	МАКСИМУМ
Жилищный	1 место/жилищную единицу	2 места/жилищную единицу
Нежилищный	0,5 места/100 м ²	2 места/100 м ²

Рисунок 5 (справа)

Использование парковок ПиЕ в Страсбурге (с 1995 до 2008)

- Briand
- Boeklin
- Etoile
- Rotonde
- Baggersee
- Ducs d'Alsace
- Hoenheim Gare
- Rives de l'Aar
- Elsau
- Point Phario
- Krimmeri



пользователей общественного транспорта и сокращения количества автомобилей, въезжающих на территорию города Страсбурга. На рисунке 5 проиллюстрирован устойчивый рост числа пользователей автостоянками ПиН, начиная с 2004 года. Исключение составляет только период 2007–2008 годов, когда количество автомобилей сократилось на 13%. Такое снижение означает, что либо поездки в центральные части Страсбурга полностью совершаются альтернативными видами транспорта, либо жители пригорода стали меньше ездить в центральные части города. Тем не менее, официальной целью муниципалитета было использование автоматов ПиН, чтобы заставить водителей оставлять свои автомобили в пригородах, а дальше добираться на общественном транспорте. Опрос пользователей системы ПиН показал, что около 90% опрошенных в прошлом пользовались исключительно автомобилями и очень редко или почти никогда – общественным транспортом. В 2003 году город ликвидировал одну автостоянку ПиН, которая находилась очень близко к центру города, но не на конечной остановке трамвайного маршрута.

Стоимость пользования парковкой ПиН составляет €2,70 в день (за исключением парковки «Ротонде», которая стоит €3,00). Талон включает проезд в обе стороны для максимум 7 пассажиров. Месячный проездной талон включает бесплатный доступ к парковкам ПиН. Стоимость пользования парковкой ПиН в течение дня равняется двум часам парковки в центре города.

60% пользователей парковками ПиН составляют женщины, особенно в течение рабочей недели. Большинство других пользователей оставляют свои автомобили на автостоянке в пригороде для того, чтобы выполнять различные поручения в центральной части города. В 2006 году 4% пассажиров трамваев были те, кто пользовался автостоянками ПиН.

Парковка по месту жительства

Жители семи зон имеют право на получение пропуска на парковку по месту жительства, который стоит €10,00 в месяц или €120,00 в год. Годовой пропуск ограничен одним автомобилем на одну семью. Для того, чтобы стимулировать совместное пользование автомобилем, члены таких клубов получают пропуск по низкой цене. На сегодняшний день в



Рисунок 6:
Гранд Ру в Страсбурге до введения в эксплуатацию трамвайных линий.
Источник: CUS



Рисунок 7:
Гранд Ру в Страсбурге после введения в эксплуатацию трамвайных линий.
Источник: CUS



Рисунок 8:
Гомме де Фер до введения в эксплуатацию трамвайных линий.
Источник: CUS



Рисунок 9:
Гомме де Фер после введения в эксплуатацию трамвайных линий.
Источник: CUS



Рисунок 10:
1 623 паркомест
для велосипедов
на семи стоянках.
Источник: CUS

жилых и нежилых новостройках требуемый минимум паркомест сократился на 50% в центральных районах города и тех, которые находятся менее чем за 500 метров от остановки общественного транспорта (трамвая, поезда или автобуса).

Начиная с 2010 года, нежилые новостройки не должны предлагать паркоместа, если вблизи находится парковка. Когда выдается строительная лицензия, анализируются строительные проекты, сосредоточенные на данной территории, и делается попытка консолидировать неиспользованные места на парковках путем совместного пользования автомобилем. Если предложенная новостройка находится вблизи общественных или частных парковок, то компания-заказчик строительства может договориться о резервировании мест для своих сотрудников и, таким образом, сократить количество необходимых для постройки мест. В долгосрочном плане эти изменения парковочных требований будут содействовать уплотнению урбанистической структуры города Страсбурга, особенно вокруг транспортных коридоров.

В 2008 году в Страсбурге было инициировано строительство эко-квартала. Одной из особенностей нового квартала должно было стать строгое определение парковочного максимума.



На 358 улицах были обустроены велосипедные дорожки навстречу общему потоку, таким образом было сокращено количество паркомест.



Объявление, рекламирующее общественное слушание по вопросу строительства платной парковки.

Источник: CUS

АДАПТАЦИЯ УЛИЧНЫХ ПАРКОВОК ДЛЯ ПЕШЕХОДНЫХ И ВЕЛОСИПЕДНЫХ ЗОН

Создание пешеходных зон

Благодаря строительству трамвайных линий Страсбург превратился в город для пешеходов, велосипедистов и пассажиров общественного транспорта. Большая часть городского центра превратилась в пешеходную зону, другие улицы стали более тихими благодаря большому количеству пешеходных переходов и расширенным тротуарам. В течение 13 лет со времени строительства трамвайной инфраструктуры (1994–2007) на улицах были посажены деревья и оборудованы места для отдыха. В ходе этого процесса были ликвидированы уличные парковки, их заменили четырьмя внеуличными паркингами с общим количеством 1 980 паркомест. Все четыре паркинга были профинансированы и управляются на основании государственно-частного партнерства. На Рисунках 6–9 проиллюстрировано, как в двух районах города ликвидация уличных парковок привела к строительству

подземных паркингов и пешеходных зон, интегрированных с трамвайными остановками.

Велосипедные стоянки

Страсбург считается столицей велосипедного транспорта, где построено почти 500 км велосипедных дорожек, 1 623 места для парковки велосипедов на семи внеуличных паркингах (Рисунок 10) и 21 так называемый киоск «Велопарк» на конечных остановках трамваев, где можно оставить велосипед в специальных шкафчиках. На четырех парковках в центральной части Страсбурга парковать велосипед можно бесплатно. Это стало возможным благодаря успешным переговорам в рамках контрактов ГЧП. Спрос на охраняемые парковки для велосипедов довольно высокий, и все они работают почти на полную занятость.

Коммуникационная кампания

При предыдущем мэре Келлере горадминистрация провела жизнеспособную транспортную кампанию под названием «Экомобилитэ», которая целиком была построена на плакатах, брошюрах и публикациях в СМИ. Целью кампании было бросить вызов автомобильной зависимости. Частью этой кампании было создание зон парковок с цветковым кодом. Действующий мэр Роланд Райз проводит активную кампанию под названием «Приоритеты качества жизни», целью которой является поднятие уровня осведомленности населения. В рамках кампании проходят публичные дискуссии, выдаются информационные буклеты, в которых изложены причины расширения зон платной парковки.

ПО МАТЕРИАЛАМ СТРАСБУРГА

"Communauté Urbaine de Strasbourg: Plan de Déplacements Urbains, Juin 2000." "Urban Community of Strasbourg: Urban Transport Plan, June 2000."

Интервью с Р. Аурилом и Т. Колмером, городской комитет Страсбурга, ноябрь 2009.

"Observatoire des Déplacements: Bilan 2008 Sur la Communauté Urbaine de Strasbourg" (2009). "Observations sur Transport: 2008 Status of the Urban Community of Strasbourg" Accessed online November, 2009. URL: <http://www.strasbourg.eu>.

"Parkings-relais 10 ans de progression... et de nouvelles perspectives." (2006) "P&R 10 Years on... and New Perspectives." Dimension Villes & Territoires. Adeus, No. 52.

КОНКРЕТНЫЙ ПРИМЕР:

Цюрих, Швейцария

ОБЩИЙ ОБЗОР ГОРОДА

Население: 381 129 чел.

Население агломерации: 1,68 миллиона

Плотность населения: 3 930/км² (10 180/кв.миль)

Общее предложение паркомест: 270 000

Тарифы на пользование уличной парковкой: 0,50 до 5 швейцарских франков

Цели политики: снижение уровня заторов, реклама общественного пространства, реклама общественного транспорта, снижение уровня выброса вредных веществ.

В Цюрихе политика ограничения в сфере паркования внедрялась в ответ на ограниченную пропускную способность дорог и вопросы, связанные с качеством воздуха и шумовой нагрузкой. При определении количества паркомест необходимо было принять во внимание суммарные выбросы диоксида азота. Транспортные проблемы города восходят еще к 1960-м и 1970-м годам, когда в ходе внедрения плана мобильности необходимо было найти больше мест для парковки автомобилей в пределах улиц. Первые паркосчетчики были введены в эксплуатацию в 1960-х. Всего их было восемь или десять, и находились они в основном на коммерческих улицах с интенсивным транспортным движением.

Город изменил свои приоритеты после консультаций профессоров Швейцарского института технологий в Цюрихе и инженерной фирмы «Баслер и Гоффман» по вопросу улучшения условий общественного транспорта, пешеходной и велосипедной инфраструктуры. Когда паркование ограничили на одной улице,

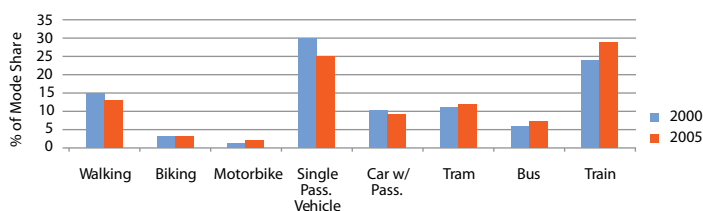


Станция развязки: разных видов транспорта, с наличием паркомест для велосипедов, с остановкой трамваев и троллейбусов, с местами отдыха для пешеходов жилых районов.

эта тенденция быстро распространилась и на соседние районы. В городе решили создать план микрорайонов. Цены на пользование парковкой в жилых районах довольно высокие и, как правило, такие же, как и в центре города. Автомобильному транспорту предоставляется меньше приоритетов путем внедрения прямых мер, например смена зеленой фазы на светофорах на красную. Зеленые коридоры пазирали следующим друг за другом светофорам включать зеленый цвет одновременно, что позволяло автомобилям быстро проезжать определенный участок дороги, в то время как красный коридор

Рисунок1:

Тенденции распределения различных видов транспорта в Цюрихе





Бывшая уличная парковка преобразована в велосипедную стоянку.



Европейский голубой диск прикреплен к лобовому стеклу автомобиля.



Платная парковка в жилом районе возле Швейцарского Института Технологии в Цюрихе.



Парковка с ограниченным временем пребывания транспорта до 2 часов в жилом районе.

заставляет автомобили останавливаться на каждом светофоре. Из 790 километров дорожной сети 447 км отведены для общественного транспорта и 340 – для велосипедной инфраструктуры. Где бы человек не находился в городе, всегда на расстоянии не более чем 300 метров имеется трамвайная или автобусная остановка. В жилых районах уличные парковки были ликвидированы и превращены в велосипедные стоянки. В городе существует около 270 000 паркомест, из них 220 000 размещены на частной территории, около 50 000 – на государственных землях и около 15 000 частных паркомест доступны для общественного пользования. Одновременно город сосредоточил свои ресурсы на развитии трамвайной инфраструктуры после того, как на референдуме 1977 году жители проголосовали за выделение для этих целей инвестиций в размере 200 миллионов швейцарских франков (€ 130 миллионов). Общественный транспорт составляет самую большую долю среди всех видов мобильности в городе. Между 2000 и 2005 годами доля общественного транспорта в городе возросла на 7%, а автомобильного снизилась на 6% (Рисунок 1).

Зоны парковок: голубые и белые

В Цюрихе существуют два вида регулируемых уличных парковок: голубая и белая. В голубых зонах можно парковаться бесплатно до 90 минут при использовании Европейского паркинг-диска, который можно приобрести в полицейских участках, туристических офисах и банках. По всему городу существует огромное количество голубых зон, где можно парковать свои автомобили в течение разного периода времени в зависимости от зоны. Жильцы могут приобрести парковочный

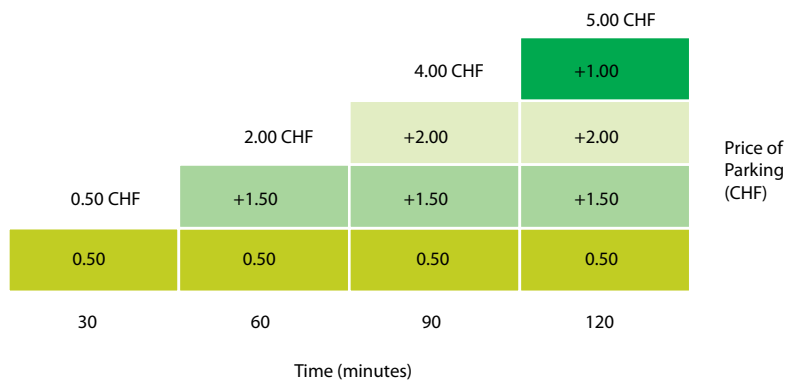


Рисунок 2:

Цена за пользование услугами парковки увеличивается со временем

пропуск в режиме онлайн для использования в голубых зонах за 20 швейцарских франков (€ 13,50) в месяц или 240 франков (€ 160) в год. При покупке годового пропуска скидка не предлагается. Приобретение парковочного пропуска по месту жительства еще не гарантирует, что его владелец сможет получить место на стоянке в любое время. Жителей стимулируют формировать общества совместного пользования автомобилями в пределах своего микрорайона.

Белые зоны маркированы белыми линиями. Это платные зоны и предназначены для гостей. Цена на них устанавливается каждые три-четыре года. Суточный пропуск можно получить в особых случаях – например, для продавцов, работающих на улице во время фестиваля. В этом случае пропуск можно приобрести онлайн, так же как и пропуск по месту жительства. Тариф за парковку существенно увеличивается каждые 30 минут, как показано на Рисунке 2. Начиная с декабря 2010 года, обменный курс составлял € 1,00 = 1,3082 швейцарских франка.

Рисунок 3:

Предложение паркомест в Округе 1 (1990 и 2009)

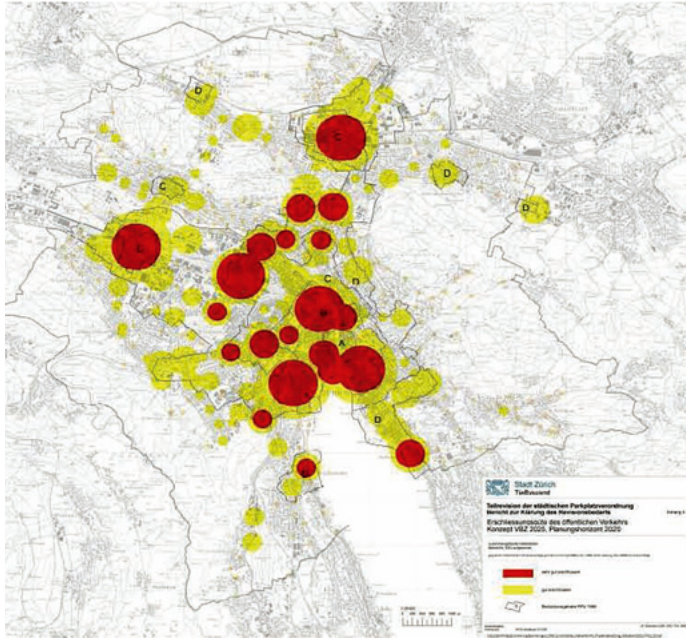
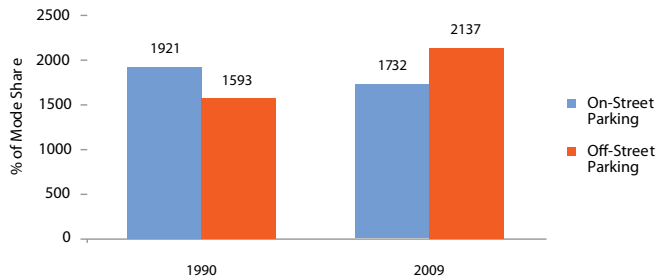


Рисунок 4:

Доступ к общественному транспорту в трех соседних районах

Схема парковок ПиН в Цюрихе гипер-локализована по ценам и льготам, отличающимся в зависимости от времени суток и местонахождения от квартала к кварталу, а не по географическим кластерам. Доходы от парковки поступают прямо в городскую казну. Парковочные талоны можно приобрести в автоматах ПиН с помощью кредитных карт или монет. Талон необходимо выставлять на приборной панели автомобиля.

Лимит в предложении паркомест

Политика под названием «Исторический компромисс паркования» началась в 1996 году и учредила ограничения на предложение в сфере паркования. Если создается новое паркоместо вне улицы, то для баланса необходимо ликвидировать одно место в пределах улицы. Такая политика позволила благоустроить улицы и создать новые общественные площади.

ТИП ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЯ	ПАРКОВОЧНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ	
Под жилье	1 место/120 м ²	
Под коммерческие цели	Первых 500м ² на единицу Свыше 500м ² на единицу	1 место/120 м ² 1 место/210 м ²
Под розничную торговлю	Первых 2 000м ² на единицу Свыше 2 000м ² на единицу	1 место/100 м ² 1 место/160 м ²
Под рестораны, кафе, бары	1 место/40 м ²	

Рисунок 5:

Требования паркования к разным видам землепользования в Цюрихе

Паркинги, построенные под площадями, как правило частные, за исключением трех, которые состоят на балансе города. Частные строительные компании заключают концессионные договора на управление паркингами на общественных землях. «Сити Паркхауз» и «Глобус Паркхауз» – это два больших паркинга под большим торговым центром вблизи центрального вокзала. Торговый центр построил их за счет собственных средств.

На Рисунке 3 проиллюстрировано, как предложение в области паркования изменилось в округе 1 (город разделен на 11 округов) с уличной парковки на внеуличную за последние два десятилетия. Изменения произошли в районе, где размещен супермаркет «Глобус». Предложение несколько увеличилось с 3 653 до 3 730 мест. Весь город следует той же тенденции.

Правила работы внеуличных парковок

Согласно местным законам Цюриха в пределах центра города запрещено строить новые парковки, если только город не согласится ликвидировать такое же число уличных паркомест. Новостройки за пределами центра города могут предлагать паркоместа. Строительные постановления города имеют более суровые ограничения относительно количества паркомест в новом строительном проекте, чем в округах Швейцарии, которые называются кантонами. Доступ к сети общественного транспорта побуждает к снижению количества паркомест в строительных



До ликвидации парковки на улице Реннвег.
Источник: город Цюрих



После ликвидации парковки на улице Реннвег.
Источник: город Цюрих

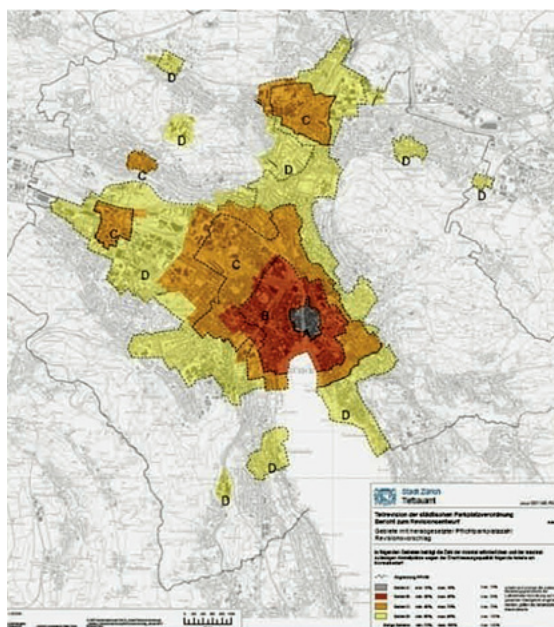
нормах, особенно в тех домах, которые находятся вблизи автобусных или трамвайных остановок.

На Рисунке 4 проиллюстрирована доступность общественного транспорта в трех разных районах:

- **Красный:** очень хороший доступ
- **Желтый:** хороший доступ
- **Демаркационная** линия указывает на недостатки.

Хотя на карте показаны районы с самым худшим транспортным соединением, следует отметить, что большая часть города имеет достаточно хорошее покрытие всеми доступными видами общественного транспорта. На Рисунке 5 представлен список требований к парковкам в Цюрихе с точки зрения землепользования.

Небольшому офису 400 м² требуется четыре паркоместа. Паркоместа для больниц, домов для престарелых, школ, отелей, спортивных учреждений, заводов, складских помещений рассчитываются индивидуально в зависимости от правил, регулирующих работу парковок. Комитет по проектированию и строительству несет ответственность за установление критериев для случаев специального пользования. Требования к паркованию могут быть сокращены в офисных центрах путем общего пользования автомобилями сотрудниками офиса. Постановление в сфере паркования в городе признает существование связи между управлением паркованием и общей политикой



ТЕРРИТОРИЯ	МИНИМУМ (%)	МАКСИМУМ (%)	*МАКСИМУМ 2 (%)
A	10	10	10
B	25	45	50
C	40	70	75
D	60	95	105
Остальная территория	70	115	130

* Относится к постановлениям о чистом воздухе и пропускной способности дороги

Рисунок 6: Дополнительные парковочные требования с учетом доступа до общественного транспорта.
Источник: город Цюрих



СВЕРХУ: Эти припаркованные автомобили возле Швейцарского Федерального Института Технологий в Цюрихе создают зигзагообразные препятствия на дороге.

СНИЗУ: Сочетание препятствий на краю тротуара, включая автостоянку, используется в проектировании улиц с целью замедления транспортного движения возле светливой коммерческой улицы Лянгштрассе.

в сфере транспорта, особенно относительно дополнительных стандартов в новых и реконструированных зданиях, находящихся вблизи остановок общественного транспорта. Районы с хорошим доступом общественного транспорта должны соблюдать правило сокращения парковочного максимума и минимума. Город может также снизить стандарт в зависимости от качества воздуха на определенной территории и пропускной способности близлежащей дороги. На Рисунке 6 и в сопроводительной карте проиллюстрировано сокращение требований к паркованию в процентном соотношении к построенным квадратным метрам.

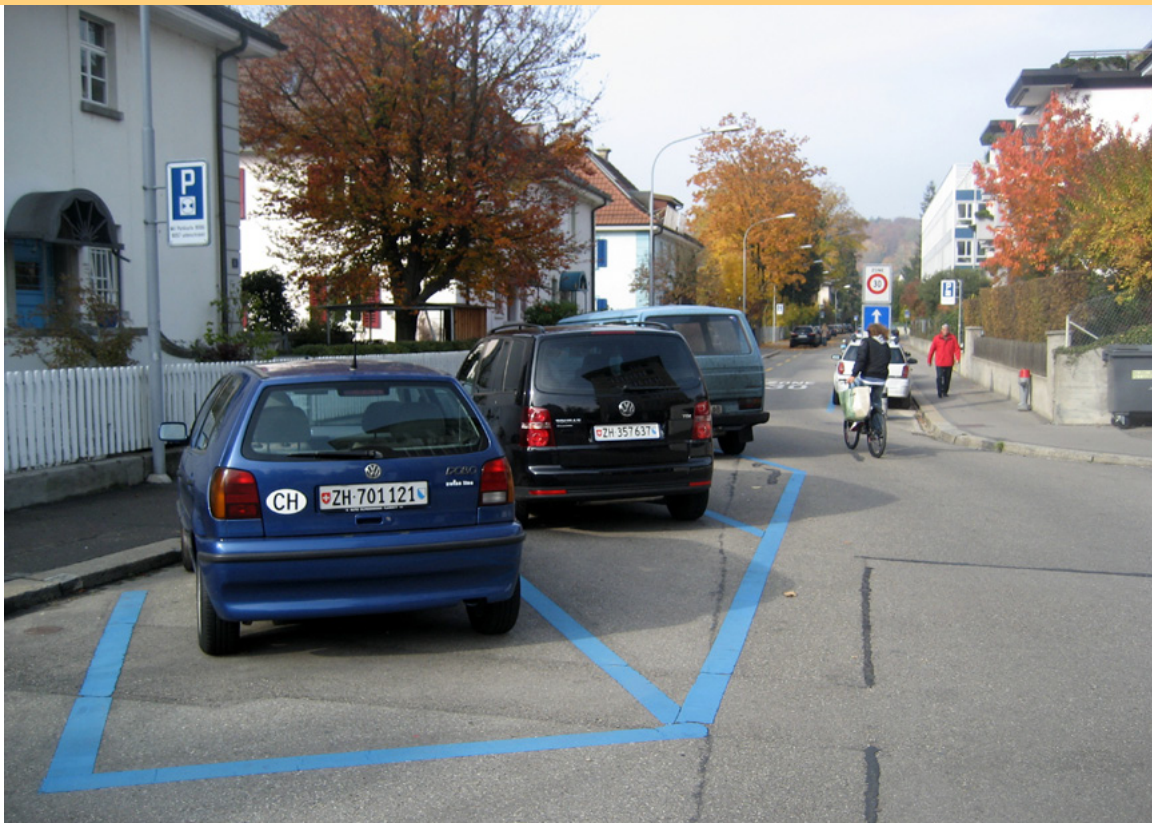
Ограничительная квота поездок была установлена для застроек за пределами зоны лимита. Такая мера устанавливает ограничение относительно количества поездок, которые можно совершать автомобилем к новостройке. Впервые такую меру применили к коммерческому центру «СилСити». Начиная с ноября 2010 года, после проведения референдума, застройки без автостоянок являются законными и поощряются предоставлением месту строительства плана мобильности. Заказчики строительства должны таким образом гарантировать, что все гости и посетители смогут добраться к данному месту пешком, на велосипеде, трамваем, мотоциклом или пригородным поездом. Ограничение поездок на автомобиле обосновано пропускной способностью дороги и нормами качества воздуха. Чтобы отвечать этим требованиям, необходимо ограничить количество паркомест.

Правопорядок

Парковочные инспекторы – это служащие города, в частности полицейского подразделения. В Цюрихе их называют «хильфсполицай», т.е. вспомогательная полиция. Инспекторы одеты в обычную одежду, а не в униформу. Штраф за нелегальную парковку составляет от 50 до 100 швейцарских франков (€33,00–€66,00).

Уличный дизайн

Отдел градостроительства в Цюрихе несет ответственность за планирование, дизайн и уход за местами общественного пользования.



Паркоместа размещены так чтобы замедлить транспортное движение на жилой улице.

Хорошо спроектированная инфраструктура и территориальная структура города поддерживают использование альтернативных видов транспорта. Улица Реннвег, находящаяся вблизи центрального железнодорожного вокзала, преобразилась в общественное место после ликвидации на ней парковки.

В 1991 году в Цюрихе запустили федеральную программу учреждения зон «Темпо 30», целью которой было реконструировать улицы и сделать их более пригодными для жилья путем установления ограничения скорости до 30 км/час. В зонах «Темпо 30» не существует пешеходных переходов, поскольку улицы считаются такими безопасными, что пешеходы могут переходить их в любом месте. Парковочные ориентиры могут быть ключевым элементом замедления транспортного потока.

Принцип чередования в парковании по три автомобиля с каждой стороны заставляет транспорт двигаться зигзагообразно, замедляя таким образом скорость.

Припаркованные автомобили могут также чередоваться с постоянными физическими барьерами, припаркованными двухколесными видами транспорта, клумбами или деревьями, мусорными ящиками. Все это сделано с целью обеспечения более тихих улиц.

ИСТОЧНИКИ КАСАТЕЛЬНО ЦЮРИХА

Andy, Fellmann, Ruedi Ott & Erich Willi (2009). "Der Historische Kompromiss von 1996: Erläuterungen zu Entstehung und Umsetzung." Department of Mobility & Planning. Historic Parking Compromise: Explanations of Development and Implementation.

Город Цюрих (2007). «Стратегия мобильности города. Стратегия паркования.»

Интервью с представителем швейцарского парламента и бывшим директором по вопросам градостроительства Цюриха, октябрь 2009.

Интервью с директором по вопросам мобильности и градостроительства города Цюриха, октябрь 2009.

Интервью с Fussverkehr Schweiz, общественной организацией по защите прав пешеходов Швейцарии, октябрь 2009.

Интервью с Даниелем Саунтером, специалистом по социологическим исследованиям городской мобильности, октябрь 2009. Ruedi Ott (2007). "Raum- und Verkehrsentwicklung." Presentation. Spatial and Transport Development.

Заключение

Политика в сфере паркинга в большинстве городов мира либо отсутствует, либо плохо осуществляется, либо направлена на то, чтобы сделать передвижение на автомобиле более выгодным. Все большее количество европейских городов, наоборот, используют политику паркования для достижения таких целей, как улучшение качества воздуха, снижение уличных заторов, создание более благоприятных для жизни улиц, снижение парникового эффекта путем контроля над уровнем выброса выхлопных газов и освобождение уличного пространства для велосипедных дорожек и общественных мест. Исследование конкретных примеров в этом отчете подчеркивает, что увеличение предложения бесплатных, недорогих и излишних паркомест, которое когда-то расценивалось как необходимость в экономической жизнеспособности и свободе мобильности, пересмотрено уже по всей Европе. Все более распространенным становится ограничение паркомест до того уровня, который могут выдерживать дороги и нормы качества воздуха. Нормой становится ценовая политика для обеспечения дохода от уличной парковки, а также выделение небольшого количества мест для парковки тем, кто нуждается в них более всего. В общем, эффективное управление паркованием признано неотъемлемой частью оживленных и конкурентноспособных городов. Города, следующие этим целям, могут много чему поучиться из наилучшего опыта европейских городов.

Для эффективного управления паркованием используются четыре подхода: экономические механизмы, регулятивные механизмы, предстроительное проектирование и качество контрактных услуг.

- **Экономические механизмы:** много европейских городов не только изменяют тарифы на уличных парковках для того, чтобы достичь уровня заполняемости 85%, но и самые прогрессивные города гармонизируют цены на уличных и внеуличных парковках. Это минимизирует курсирование автомобилей в поисках свободных паркомест и рационально распределит их тем, кто больше всего в них нуждается. Большинство прогрессивных городов также резервируют средства или ассигнуют прибыль, полученную от пользования парковками, для поддержки услуг общественного транспорта и велосипедной инфраструктуры.
- **Регулятивные механизмы:** в то время как большинство городов по всему миру заставляют застройщиков строить минимальное количество паркомест, в Европе эти минимумы весьма низкие, особенно в тех местах, где имеется хороший доступ к общественному транспорту. Несколько

ведущих европейских городов заменили минимумы на ограничения и на максимумы в новых внеуличных паркингах для того, чтобы избежать новых поездок автомобилями и, таким образом, сократить количество выбросов углекислого газа. Все больше городов регулируют места, разрешенные для паркования и, таким образом, улучшают качество общественных мест и препятствуют использованию автомобилей.

- **Предстроительное проектирование:** в Европе улицы проектируются таким образом, чтобы минимизировать отрицательный эффект на пешеходов со стороны автомобилей, въезжающих на парковку. Парковка используется, чтобы замедлить транспортное движение на местных улицах и защитить велосипедные дорожки от скоростного транспорта на магистральных дорогах. Широко используются тумбы для предотвращения вторжения паркующихся автомобилей на пешеходную территорию.
- **Качество контрактных услуг:** передача некоторых аспектов управления паркованием в аутсорсинг третьему частному лицу оказалась успешной в вопросе улучшения управления и увеличения окупаемости

парковочных талонов и штрафных талонов. Поскольку правительства приближаются к более суровым временам, заключение контрактов, оплачиваемых по результатам, для того чтобы управлять такими функциями как сбор платежей и правопорядок, может помочь более эффективно справиться с целями политики в сфере паркования.

Технологические инновации создают новые возможности для регулирования и управления паркованием. Большая часть Европы переходит к мультипространственным счетчикам, которые являются более гибкими с точки зрения паркомест и тарифов. Стоимость их обслуживания невысокая.

Большое количество европейских городов предлагает оплату по телефону за пользование парковкой. Стоимость сбора за парковочные талоны и потери вследствие воровства или вандализма могут быть минимизированы путем передачи этих услуг по контракту телефонному провайдеру. Такие услуги являются более удобными, так как клиенты могут дистанционно приобрести больше парковочного времени, вместо того чтобы бегом бежать к

счетчику с целью пополнения. Эта же услуга предполагает заблаговременную отправку клиенту sms с уведомлением, что время парковки почти истекло.

Следующая волна технологий по сбору платы за парковку будет произойдет с помощью вмонтированных в автомобиль счетчиков, связанных с системой навигации и определения местонахождения. Уже делаются попытки использовать навигационную систему, чтобы определить разные цены на парковку в зависимости от местонахождения, времени суток и дня недели для оптимизации работы системы парковок.

В этом отчете представлены примеры некоторых из самых инновационных подходов к управлению паркованием в мире. Будем надеяться, что они будут способствовать городам в других частях мира в выборе даже более смелых решений по приспособлению политики паркования для достижения более широких социальных целей. Политика паркования является тем рычагом муниципальной политики, который часто остается без надлежащего внимания и оценки.

Приложение А: Минимальные требования к паркованию в Мюнхене

ЖИЛИЩНЫЕ	1 место/квартиру
● Детские дома и общежития для молодежи	1 место/20 коек
● Жилье для студентов, персонала, работников, и т.д.	1 место/5 коек
● Дома для престарелых	1 место/15 коек
<hr/>	
ОФИСНЫЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ЦЕНТРЫ	1 место/40м ² полезной площади
● Места существенного совокупления посетителей	1 место/30м ²
<hr/>	
МЕСТА РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛИ	
● Магазины площадью до 400м ²	1 место/50м ²
● Магазины площадью свыше 400м ²	1 место/30м ²
● Торговые центры	1 место/20м ²
<hr/>	
МЕСТА ПРОВЕДЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ	1 место/10 посетителей
● Молитвенные дома	1 место/30 мест для сидения
<hr/>	
МЕСТА ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ СПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ	
● Спортивные центры	1 место/300 м ² спортивной площади
● Фитнес-центры	1 место/20 м ² , по крайней мере 3 места
● Сауны (коммерческие)	1 место/15 м ² площади сауны
<hr/>	
РЕСТОРАНЫ, СЪЕМНОЕ ЖИЛЬЕ, БОЛЬНИЦЫ	
● Рестораны	1 место/10 м ² (20 м ² в некоторых случаях) площади зала для гостей
● Отели, пансионаты и другие типы съемного жилья	1 место/2 комнаты
● Мотели	1 место/комнату
● Молодежные хостелы	1 место/10 коек
● Больницы	1 место/4 койки
<hr/>	
ШКОЛЫ	
● Начальные школы, учебные заведения для повышения квалификации, муниципальные школы, государственные бизнес-школы, высшие и другие образовательные учреждения, специализированные средние школы, профтехучилища	1 место/клас
● Специальные образовательные учреждения для инвалидов	1 место/15 студентов
● Колледжи	1 место/10 студентов
● Учебные мастерские, профессиональные средние школы, академии, колледжи и другие	1 место/10 учащихся/студентов

Приложение В: Дополнительные ресурсы

Амстердам

Паркование в Амстердаме:

<http://www.bereikbaaramsterdam.nl>

iAmsterdam: <http://www.iamsterdam.com>

Наблюдательный отдел:

<http://www.stadstoezicht.amsterdam.nl>

Отдел по вопросам защиты окружающей среды и строительный отдел:

<http://www.dmb.amsterdam.nl>

Отдел по вопросам инфраструктуры, транспорта и транспортного движения:

<http://www.ivv.amsterdam.nl>

Milieudefensie, FOE Netherlands:

<http://www.milieudefensie.nl>

Антверпен:

Общая информация по вопросам паркования:

<http://www.parkereninantwerpen.be>

Барселона

V:SM, Area Verde: <http://www.areaverde.bsmsa.cat>

Фонд RACC: <http://www.racc.es>

Bicicleta Club de Catalunya: <http://www.bacc.info>

Велосипедная парковка: <http://www.aparcabicis.info>

Копенгаген

Паркование в Копенгагене:

<http://www.kk.dk/parkering.aspx>

«Центр Паркинг»:

<http://www.parking.dk/parking>

Отдел статистики Дании:

<http://www.dst.dk>

Федерация Датских Велосипедистов:

<http://www.dcf.dk>

Лондон

Контролируемые зоны парковки:

<http://www.cpz.org.uk>

Паркование в Вестминстере:

<http://www.westminster.gov.uk/services/transportandstreets/parking>

Паркование в Ислингтоне:

<http://www.islington.gov.uk/transport/roadsandparking/parking/default.asp>

Администрация Лондона:

<http://www.londoncouncils.gov.uk>

Мюнхен

Инициатива Инцель:

http://www.inzellinitiative.de/_engl.Version/foren_eng/parken/parken_eng.htm

Городские зоны парковки:

http://www.muenchen.de/verticals/Traffic_Transport/Cars_and_Traffic/230140/603parkingzones.html

Париж

Мэрия Парижа:

<http://www.paris.fr/Urbanism>

GART: <http://www.gart.org>

Yves Contassot: <http://yvescontassot.eu>

Réseau Vert : <http://reseau.vert.free.fr>

Vélorution: <http://www.velorution.org>

Стокгольм

Паркование в Стокгольме:

<http://www.stockholm.se/parkering>

Паркование в Стокгольме:

<http://www.stockholm-parkering.se/engparkinggeneral.htm>

Пропуски на парковку по месту жительства:

<http://www.stockholm.se/boendep>

ИзиПарк:

<http://easypark.se>

Securitas Sverige:

<http://www.securitas.com/se/sv>

Страсбург

Парковка по месту жительства:

<http://www.strasbourg.eu>

Паркуйся-и-езжай (на общественном транспорте):

<http://www.cts-strasbourg.fr/en/Services/Parkride.aspx>

Цюрих

Портал мобильности города Цюриха:

<http://www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet>

Внеуличные паркинги Цюриха:

<http://www.pls-zh.ch>

Приложение С: Управление паркованием и производители технологий

КОМПАНИЯ	ШТАБ-КВАРТИРА	УСЛУГИ	КОММЕНТАРИИ	КОНТАКТЫ
VINCI PARK	Нант (Франция)	Уличные и внеуличные парковки, финансирование и управление	Провайдер/оператор решений в области парковки, Группа VINCI является компанией, занимающейся вопросами строительства, инфраструктуры и управления	Англия: +44 (0) 1908 223 500; Франция: +33 01 41 91 45 00
Q-PARK	Лидс (Англия)	Операции, связанные с риском. Контроль над правилами, регулирующими работу парковок. Техническое содержание и администрация. Управление сезонными билетами и пропусками.	Провайдер/оператор решений в области парковки	Тел: +44 (0)870 442 0104 Email: info@q-park.co.uk
PARKEON	Милан (Италия), Мадрид (Испания), Пул (Англия), Морстаун (США), Париж, Безанкон (Франция), Киль (Германия)	Решения в области паркования: контроль, продажа, операции Услуги паркования: содержание, консультирование, электронный платеж. Продукты паркования: Strada, Stelio, Varioflex, Parkfolio	Интегрированные услуги управления паркованием: решения для городов (уличные и внеуличные парковки), торговые центры, аэропорты и железнодорожные вокзалы, автоматы для приобретения талонов, парковочные терминалы.	+49 (0) 431 3059 0
APCOA	Юксбридж (Англия)	Правопорядок в сфере уличных парковок Управление внеуличными парковками	Аэропорт, железнодорожный вокзал и паркинги	—
SPOT SCOUT	Не доступно	Интернет-рынок информации, что касается паркинга в крытых гаражах, частных парковках, по месту жительства и уличных.	Поиск, отправление почтового сообщения и резервирование паркомест онлайн на частных парковках, уличных и внеуличных.	garages@spotscout.com
STREETSMART	—	Автоматизированные решения по паркованию: счетчики (индивидуальные), система ИТ для сбора, определения стоимости, правопорядка и т.д. Полное программное и техническое обеспечение решений, коммуникация и финансовая интеграция.	Никаких разрекламированных примеров или мест, кроме испытательной площадки Декейтер, Джорджия, США	001 203 222 0203 Linda Harris City of Decatur 404-371-8386 Linda.Harris@decaturga.com Julie Hairston A. Brown-Olmstead Associates 404-659-0919 Julie@newaboa.com Eric Groft StreetSmart Technology LLC 404-665-3142 egroft@streetsmarttechnology.com
PARK LINE	Гаага (Голландия)	Парклайн-паркинг (безналичная оплата за уличную парковку с помощью мобильного телефона), цифровые пропуска (замена бумажных пропусков цифровыми) и паркование в гаражах (доступ до безналичных платежей за услуги паркования в гаражах с помощью карты Парклайн)	Решение проблем управления паркованием с помощью технологий радиочастотной идентификации	sales@park-line.com

КОМПАНИЯ	ШТАБ-КВАРТИРА	УСЛУГИ	КОММЕНТАРИИ	КОНТАКТЫ
ALLMOBILE	Цюрих (Швейцария)	Move & park: ИКТ(информационно-коммуникационные технологии) для паркования фургонов в Европе SETPOS (Безопасные операционные услуги паркования для фургонов в Европе): пилотный проект мест для безопасного паркования грузовиков	Паркинговые решения для грузовых автомобилей	mail@allmobile.com +41 (0)44 286 66 33
INTERPARKING GROUP	Брюссель (Бельгия)	Финансирование, строительство и управление паркингами гаражного типа. Парковочная карточка связана с кредитной карточкой и может быть использована для осуществления платежей, покупок, получения купонов и бонусов.	Акцент на интеграционных процессах города, налаживание контактов на Европейском уровне, безопасность, модернизация существующих автостоянок, ориентация на клиента и дополнительное оборудование.	info@interparking.com +32 2 549.58.11
NSL SERVICES GROUP	Лондон (Англия)	Управление паркованием	Управление более 500 парковками. Создана в 2007 году после раздела Программы Национального Паркования на отдельные компании. Предоставляют также другие услуги.	0844 870 7070 solutions@nslservices.co.uk
ACS	Мадрид (Испания)	Строительство и управление объектами, связанными с магистралями, железнодорожными путями, больницами, станциями пересадки на другой вид транспорта, паркингами гаражного типа и другими объектами.	Получили концессию на 40 лет на строительство трех подземных паркингов в Мадриде. Парковки не являются основным видом деятельности компании.	Avda. Pio XII 102 28036 Madrid (Madrid)Spain Tel : +34 91 343 92 00 Fax : +34 91 343 94 56 infoacs@grupoacs.com http://www.grupoacs.com
OHL	Мадрид (Испания)	Вначале компания работала по трем направлениям: платные дороги, паркинги гаражного типа и морские порты. На сегодняшний день они работают по четырем направлениям: инфраструктура автомагистралей, аэропорты, морские порты и железные дороги.	—	Avda. Pio XII 102 28036 Madrid (Madrid)Spain Tel : +34 91 343 92 00 Fax : +34 91 343 94 56 infoacs@grupoacs.com http://www.grupoacs.com
FCC (FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRARAS, S.A.)	Мадрид, Испания	Управление, эксплуатация, контроль и содержание уличных автостоянок; строительство, управление и эксплуатация подземных автостоянок; услуги по принудительному буксированию и конфискации; разработка и ввод в эксплуатацию программных продуктов для решения проблем, связанных с парковочными штрафами.	Группа FCC управляет уличными автостоянками примерно на 140 000 мест и подземными автостоянками на 12 300 мест в 83 городах, где компания предоставляет свои услуги.	Balmes, 36 8007 - Barcelona Tel: 934964900 Fax: 934878892
SABA	Барселона (Испания)	Работает с 1966 года во всех сферах паркования. Главная деятельность компании сосредоточена по таким направлениям: административная концессия, владение и управление объектами инфраструктуры, парковки, контролируемые счетчиками, операции с недвижимостью	Saba составляет часть Abertis – международной группы, которая управляет объектами мобильности и телекоммуникационной инфраструктуры в пяти сферах деятельности.	marketing@saba.es, Tel. 93 230 56 00 Fax 93 230 56 04

Приложение D: Операторы услуг оплаты за парковку по телефону

КОМПАНИЯ	ШТАБКВАРТИРА	ТОВАРЫ	МЕСТОНАХОЖДЕНИЕ	КОНТАКТЫ	ЦЕНЫ
PARK & PHONE	Бейсингстоун (Англия)	Метод оплаты за уличную парковку с помощью мобильного телефона, соединенного с кредитной карточкой	Башня Гамлетс, Англия	info@paymentinnovations.com +44 (0)8702 243 253	£ 0,20 – 0,35 за операцию
MPARK	Милуоки (США)	Метод оплаты за уличную парковку с помощью мобильного телефона, соединенного с кредитной карточкой	Оклахома-Сити, Лас-Вегас, Пасадена, Ньюпорт-Бич, Лос-Анджелес, Палм-Бич, Линчберг и Англия, Ирландия, Австралия, Германия.	info@mparkusa.com Общие вопросы support@mparkusa.com Вопросы по обслуживанию 1-866-219-8726 Общие вопросы и обслуживание	До US\$0,35 за операцию
PARKMOBILE	Мюнхен (Германия), США, Бельгия, Англия, Греция, Голландия, Канада	Метод оплаты за уличную парковку с помощью мобильного телефона, соединенного с кредитной карточкой	Кельн, Гамбург, Любек, новый город вдоль «виноградных дорог»	Tel: +49 (0)89 64282236 Fax: +49 (0)89 69379427 kontakt@parkmobile.com	Регистрация: €2,50 € 0,10/операцию € 0,20/sms
PARKNOW!	Вайтстоун, Нью-Йорк, США.	Оплата за услуги пользования автостоянкой по телефону	Декейтер (штат Джорджия, США), Бетесда (штат Мэриленд, США), Гудзон (штат Нью-Йорк, США)	Tel: (718) 747-3805 Служба работы с клиентами: (866) 951-7275 Fax: (718) 767-8825 E-mail: info@goparknow.com	
CELLOPARK	Не доступно	Метод оплаты за уличную парковку с помощью счета мобильного телефона, соединенного с кредитной карточкой		support@cellopark.biz	
VERRUS	США, СК, Канада			Северная Америка и интернациональный: 604 642 4286 Email: info@verrus.com Suite 201 1028 Hamilton Street Vancouver, BC V6B 2R9 http://www.verrus.com	

Приложение Е: Таблица ссылок

- Ajuntament de Barcelona.** (2009). Dades bàsiques de mobilitat. Retrieved from <http://w3.bcn.es/fitxers/mobilitat/dadesbasiques20092010complemt.822.pdf>
- Ajuntament de Barcelona.** (2009). L'Àrea Verda es divideix en 22 zones. [map]. Retrieved from <http://www.areaverda.bsmsa.cat/que-es-larea-verda/mapa-zones-residents>
- Ajuntament de Barcelona.** () Tarifes de l'Àrea Verda. Retrieved from <http://www.areaverda.bsmsa.cat/funcionament-i-tarifes/tarifes-de-larea-verda>
- Anderson, S., & Palma, A.** (2004). The economics of pricing parking. *University of Virginia Journal of Urban Economics*, 55 (1).
- Arriaga D.S.** (2009). Управление парковками как вклад в жизнеспособную городскую мобильность: Анализ политики Мюнхена. Мюнхен: Кафедра градостроительного проектирования и регионального планирования, Технический Университет Мюнхена.
- Asociación Española de Aparcamientos y Garajes [ASESGA].** (2008). Libro Blanco del Sector del Aparcamiento y Garaje en España.
- Beatley, T.** (2000). *Green urbanism: learning from European cities*. Washington, D.C.: Island Press.
- Административный округ Ислингтон** (2006). Местный план реализации Ислингтона. «Приложение Е: Заявление о политике с сфере паркования». Жизнеспособная транспортная стратегия 2006–2016.
- Административный округ Ислингтон.** () «Стоимость пропуски на парковку по месту жительства». Скачано с: http://www.islington.gov.uk/Transport/RoadsAndParking/Parking/parking_permits/details/resident-permit-detail-Dec.asp
- Административный округ Ислингтон.** () Контролируемые зоны парковки. Скачано с: <http://www.islington.gov.uk/Transport/RoadsAndParking/Parking/ParkingYourVehicle/ParkingRestrictions>
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.** (2007). *Verkehr in Zahlen-Ausgabe*. 64–70. Retrieved from http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/downloads/viz07_kap4.pdf
- Button, K.J.** (2006). The political economy of parking charges in 'first' and 'second- best' worlds *Transportation Policy*. 13 (6), 470–478.
- Chalkley, D.** (2009). *Park Right*. Westminster City Council Parking Services.
- Город Париж** (2009). Тарифы на пользование парковками. Скачано с: <http://www.paris.fr/portail/deplacements>
- Округ Вестминстер.** () Тарифы на пользование парковкой для мотоциклов в Вестминстере. Скачано с: <http://www.westminster.gov.uk/services/transportandstreets/parking/wheretopark/vehicletype/motorcycle>
- Услуги паркования в Вестминстере.** (2008). Процессуальный кодекс правопорядка, версия 1.6.
- Город Цюрих** (2007). «Стратегия мобильности города. Стратегия паркования».
- Городской отдел транспорта.** (2007). Контроль за работой парковок.
- Городской отдел транспорта.** (2008). Тарифы за пользование парковками.
- Communauté Urbaine de Strasbourg.** (2000). *Plan de Déplacements Urbains*, Juin 2000.
- Communauté Urbaine de Strasbourg.** (2009). *Observatoire des Déplacements: Bilan 2008 Sur la Communauté Urbaine de Strasbourg*. Retrieved from <http://www.strasbourg.eu>
- Conseller de Política Territorial i Obres Públiques.** (1992). *Resolució del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de 12 de novembre de 1992*. (DOGC No. 1690 de 04/01/1993). Retrieved from <http://www3.amb.cat/normaurb/URBANISTIQUES/1-5-4.pdf>
- Закон 342 COST.** (2006). Политика в сфере паркования и воздействие на экономику и мобильность. Технический комитет по вопросам транспорта.
- Darvill, A.** (2009). *Parking Charges (Review Following Public Consultation)*. London Borough of Richmond upon Thames. Environment and Sustainability Overview and Scrutiny Committee.
- Dasgupta, M., et al.,** (1994). *The Impact of Transport Policies in Five Cities*. Transport Research Laboratory.
- Dimension Villes & Territoires.** (2006). *Parkings-relais 10 ans de progression... et de nouvelles perspectives*. Adeus, 52.
- Drivers facing £250-a-year tax to park at work despite pledge to end 'war on motorists.** (2010, August 24). *Daily Mail Online*. Retrieved from <http://www.dailymail.co.uk/news/article-1305362/Drivers-facing-250-tax-park-work-despite-end-war-motorists-pledge.html#ixzz0xbWxYuko>
- Enerdata** (2009). Исследование конкретного случая: Париж. Китайский Совет Международного Сотрудничества по вопросам защиты окружающей среды и развития. Этап IV. Специальная комиссия по изучению вопросов эффективности использования энергии и развития градостроительства.

- Евростат.** (2003). Движимся ли мы в правильном направлении. Европейская Агенция по вопросам защиты окружающей среды. Статистический ежегодник по странам-кандидатам. Служба по вопросам официальных публикаций.
- Feeney, B.P.** (1989). A review of the impact of parking policy measures on travel demand. *Transportation Planning and Technology*, 13(4), 229–244.
- Fellmann, A., Ott, R., & Willi, E.** (2009). Der Historische Kompromiss von 1996: Erläuterungen zu Entstehung und Umsetzung. Department of Mobility & Planning.
- Gantelet, E., & Begon, C.** (2008) The Impact of Car Parking Policies on Greenhouse Gas Emissions. Association for European Transport.
- Gantelet, E., & Sarecto, C.B.** (2008). The Impact of Car parking Policies on Greenhouse Gas Emissions. *European Transport Proceedings*. Retrieved from <http://www.etcproceedings.org/paper/the-impact-of-car-parking-policies-on-greenhouse-gas-emissions>
- GAPA.** (2005). Parking in Antwerp. Presented at the Interreg III-C-Project City Parking in Europe Partner Conference, Berlin.
- GAPA.** (2008). Parkeerbeleidsplan 2008–2012, 33–34.
- Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen** (2008). URL: <http://www.parkereninantwerpen.be/parkeren/bezoekers/smart-park/smart-park>
- Gehl, J., & Gemzoe L.** (1996). *Public Spaces Public Life*. Copenhagen: The Danish Architectural Press.
- Gehl, J., & Gemzoe, L.** (2003). *New City Spaces* (3rd Ed.). Copenhagen: The Danish Architectural Press.
- Gehl, J., & Gemzoe, L.** (2006). *New City Life*. Copenhagen: The Danish Architectural Press.
- Паркование в Амстердаме.** () Скачано с: <http://www.iamsterdam.com/en/visiting/touristinformation/gettingaround/parking/parkinginamsterdam>
- Интервью с Людо Ван Кампенготом,** (июль 2009).
- Интервью с компанией B:SM.** (2009, сентябрь).
- Интервью с клубом Bicicleta Club de Catalunya (BACC),** (сентябрь 2009).
- Интервью с С. Вайс-Хиллер, отдел градостроительного проектирования и строительных норм и правил,** (июль 2009).
- Интервью в муниципалитете Камдена,** (сентябрь, 2009).
- Интервью с Центром Транспортных Инноваций, CENIT,** (сентябрь 2009).
- Интервью с «Центр Паркеринг»,** (июль 2009).
- Интервью в муниципалитете Амстердама,** (июль 2009).
- Интервью с Dienst Stadstoezicht** (Городской Центр Систем Контроля), (июль 2009).
- Интервью с Фондацией Велосипедистов,** (июль 2009).
- Интервью с Синтией Ван дер Линден, GAPA,** (июль 2009).
- Интервью с Даниелем Саунтером (),** специалистом по вопросам социологических исследований городской мобильности, (октябрь 2009).
- Интервью с директором по вопросам мобильности и градостроительства города Цюриха,** (октябрь 2009).
- Интервью с «ИзиПарк»,** (июль 2009).
- Интервью с EcoRys, исследовательской и консалтинговой компанией,** (июль 2009).
- Интервью с Европейской Ассоциацией Паркования,** (сентябрь 2009).
- Интервью с Fussverkehr Schweiz, общественной организации по защите прав пешеходов Швейцарии,** (октябрь 2009).
- Интервью с Партией Левых Зеленых,** (июль 2009).
- Интервью с группой по вопросам транспортного обеспечения (GART),** (июль 2009).
- Интервью в муниципалитете Ислингтона,** (сентябрь 2009).
- Интервью с Ю. Мюльхаузом,** (сентябрь 2009).
- Интервью с К. Зонтагом и М. Глюкнером с организации «Зеленый Город»,** (июль 2009).
- Интервью с администрацией Лондона,** (сентябрь 2009).
- Интервью с мэрией Парижа,** (июль 2009).
- Интервью с представителем швейцарского парламента и бывшим директором по вопросам градостроительства Цюриха,** (октябрь 2009).
- Интервью с организацией Milieudéfense, Друзья Восточных Нидерландов,** (июль 2009).
- Интервью с ... Копенгагена,** (июль 2009).
- Интервью с Р. Ауриолом и Т. Кольмером [CUS],** (ноябрь 2009).
- Интервью с Автомобильным Клубом RACC,** (сентябрь 2009).
- Интервью с организацией Réseau Vert,** (июль 2009).
- Интервью с организацией Saba Abertis,** (сентябрь 2009).
- Интервью с организацией Securitas Sverige,** (июль 2009).
- Интервью с администрацией градостроительного проектирования города Стокгольма,** (июль 2009).
- Интервью с отделом транспорта города Стокгольма,** (июль 2009).
- Интервью с «Стокгольм Паркеринг»,** (июль 2009).
- Интервью с городским отделом транспорта, управление по вопросам лицензий,** (июль 2009).

- Интервью с организацией Vélorution**, (июль 2009).
- Интервью в муниципалитете Вестминстера**, (сентябрь 2009).
- Интервью с Ивом Контассо**, (июль 2009).
- Jones, D.** (2010, February). Amsterdam businesses get € 3m for electric car. Power and Energy. Retrieved from <http://www.ngpowereu.com/news/amsterdam-electric-cars>
- Jourard, R., et al.**, (1996). Air quality and urban space management. *The Science of the Total Environment*, 189/190, 57–67.
- Knopflacher, Hermann.** (2009). The value of parking organization for economy, society and environment. Technical University of Vienna. Institute of Transportation, Research Center of Transport Planning & Traffic Engineering.
- Kreisverwaltungsreferat, Landeshauptstadt München.** (2003). MOBINET Abschlussbericht 2003: 5 Jahre Mobilitätsforschung im Ballungsraum München. München: Kreisverwaltungsreferat, Landeshauptstadt München.
- Le Mairie de Paris.** (2007). Direction de la Voirie et des Déplacements. Elaboration du Plan de déplacements de Paris (PDP). Paris Transport and Travel.
- Le Mairie de Paris.** (2009). La politique du stationnement à Paris. Direction de la Voirie et des Déplacements. Service des Déplacements.
- Мэрия Парижа.** (). URL: http://www.paris.fr/portail/pratique/Portal.lut?page_id=5779&document_type_id=5&document_id=4812&portlet_id=12654.
- Lester, N.** (2007). Transport and environment services for London. London Councils.
- Лондонский административный округ Ричмонд-на-Темзе.** (2009) Паркование с учетом выброса CO₂ в Ричмонде. Скачано с: http://www.richmond.gov.uk/co2_emissions_based_parking_leaflet.pdf.
- Loose, W.** (2009, June). Car Sharing Station in Public Street Space. Intelligent Energy Europe. Momo Project. Retrieved from <http://www.uitp.org/pdf/factsheet6stationsinpublicspace.pdf>
- MOBINET: Мобильность в городской агломерации Мюнхена.** () Скачано с: <http://www.mobinet.de/Fachinformation/english/allgemein/startframeset.html>.
- Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH – MVV.** (2009). Münchener Verkehrs- und Tarifverbund. Retrieved from http://www.mvv-muenchen.de/en/home/mvv_network/transportnetworkmaps/parkride/index.html
- Канцелярия вице-премьер министра** (2004). «Строительные нормы 2000». Создание жизнеспособных обществ.
- Ott, R.** (2007). Raum- und Verkehrsentwicklung. Spatial and Transport Development.
- Parkeon.** (июль 2008). Parkeon празднует золотую годовщину парковочного счетчика. Скачано с: <http://www.parkeon.com/de/Press-Release/Parkeon-celebrates-the-golden-anniversary-of-the-parking-meter.html>.
- Parking Kbh. Зоны «плати-и наблюдай** (на экране). Скачано с: <http://www.parking.dk/parking/tourists-and-visitors>.
- Polak, J.W. & Axhausen, K.W.** (1990). Parking search behaviour: overview of current research and future prospects. (Working paper) Transport Studies Unit, Oxford University, 540.
- Варианты снижения уровня загрязнения окружающей среды.** () Политика в сфере паркования в Амстердаме, Голландия. Таблица данных (2008). Скачано с: <http://www.umwelt.nrw.de/umwelt/pdf/pronet/factsheets/13.pdf>.
- Либеральная демократическая партия Ричмонда** (2010, август). Тарифы с учетом выброса CO₂. Скачано с: http://www.richmond.libdems.org.uk/news/002936/co2_based_parking_charges.html
- Rodríguez, A.L.** (2006, May). Movilidad y convivencia de la moto en Barcelona. Presentation at XIII Fórum Barcelona de Seguridad Vial, Barcelona. Retrieved from <http://www.bcn.es/infotransit/xiiiforum/ponencies/ponenciaAngelLopez.pdf>
- Rye, T., et al.**, (2006). Expansion of a Controlled Parking Zone (CPZ) and its Influence on Modal Split: The Case of Edinburgh. *Transportation Planning and Technology*, 29 (1), 75–89.
- Shoup, D.C.** (2005). The High Cost of Free Parking. Chicago: American Planning Association.
- Steierwald, G., et al.**, (2005). Stadtverkehrsplanung. Berlin: Springer
- Steierwald, G., Künne, H.D., & Vogt, W.** (2005) Stadtverkehrsplanung. Berlin: Springer.
- Tapsfield, J.** (2010, August 23). Workplace parking levies may be imposed by councils. The Independent Retrieved from <http://www.independent.co.uk/news/uk/politics/workplace-parking-levies-may-be-imposed-by-councils-2059468.html>
- Tapsfield, J.** (2010, August 23). Workplace parking levies may be imposed by councils. The Independent Retrieved from <http://www.independent.co.uk/news/uk/politics/workplace-parking-levies-may-be-imposed-by-councils-2059468.html>
- Топп, Н. Н.** (1994). Zur Rolle des Parkens in der Verkehrsberuhigung. *Straßenverkehrstechnik*, 375–379.
- Weinberger, R., et al.**, (2010). U.S. Parking Policies: An Overview of Management Strategies. Institute for Transportation and Development Policy.
- Young, W., et al.**, (1991). A review of urban car parking models. *Transport Reviews*, 11 (1), 63–84.
- Исследование тарифов на пользование парковкой.** () Скачано с: <http://www.colliers.com/content/globalcolliersparkingratesurvey2009.pdf>.



ITDP

Institute for Transportation
& Development Policy

9 East 19th Street, 7th Floor, New York, NY 10003 USA

Tel: +1-212-629-8001 • Fax: +1-646-380-2360 • Email: mobility@itdp.org

www.itdp.org

giz

Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

По поручению



Федеральное министерство
охраны окружающей среды, охраны природы
и безопасности ядерных реакторов

Перевод этого пособия подготовлен в рамках проекта «Климатически благоприятная концепция устойчивой мобильности в украинских городах» при финансовой поддержке Федерального министерства окружающей среды, охраны природы и безопасности ядерных реакторов Германии на основании решения немецкого Бундестага. Подробности: www.mobilnist.org.ua

