

## Концепція паркувальних та пішохідних зон у місті Львові

У Львові розробили концепцію впорядкування вуличного паркування в центральній частині міста з паралельним створенням вільних від транспорту пішохідних зон. Мета — повністю вивести вуличне паркування з центральної частини Львова і сприяти найбільш гармонійному використанню громадського простору в інтересах усіх мешканців міста.

### **I. Світовий досвід: від облаштування паркінгів до їх обмеження та контролю за кількістю паркомісць**

Найбільшого успіху в досягненні високих стандартів громадського життя на вулицях добилися ті міста, які перейшли від задоволення попиту на паркінги до суттєвого обмеження паркомісць.

Муніципальні органи влади багатьох міст світу дедалі частіше піддають сумніву доцільність використання місць суспільного користування під автомобільне паркування. Неважливо скільки нових паркомісць створено – ситуація з загромодженням простору автомобілями тільки погіршується. Причому причиною 50% заторів в місті є водії, котрі їздять по колу в пошуках дешевих автостоянок.

Плани розвитку паркувальних зон часто задовольняють попит, але не контролюють пропозицію. З цієї причини вони ставлять під загрозу економічне процвітання і життєздатність суспільства. Паркувальні зони захоплюють простір, що належить усьому суспільству і має високу соціальну, екологічну та економічну цінність, яку можна було б використати значно ефективніше.

Забезпечення міста великою кількістю паркувальних місць, особливо безплатних, сприяє надмірному використанню автомобілів і тим самим популяризує автомобільний транспорт як найбільш зручний. Ті муніципальні органи, які зважилися на ліквідацію або обмеження паркувальних місць у центрах, встановлення високої плати за паркування у зонах громадської активності, отримали значні політичні дивіденди. Завдяки цим заходам центри міст стали комфортними, якість життя на цих територіях суттєво покращилася.

Нова політика у сфері паркування в розвинутих містах керується принципом: автомобіль у центрі міста і в інших зонах, що становлять підвищений громадський інтерес, повинен дорого обходитися його власнику. В багатьох містах (Лондон, Стокгольм) запроваджено плату за в'їзд в центральну частину, а паркування в ній є дуже дорогим. Крім того, нова політика у сфері паркування скерована на скорочення вуличних паркомісць у містах за рахунок введення в дію підземних паркінгів. У Франції більшість міст побудувало підземні паркінги для того, щоб оживити громадські простори вулиць і площ, колись переповнених припаркованими автомобілями.

Коли нові паркувальні місця вводяться в дію поза межами вулиць, рівноцінна вулична паркувальна зона підлягає ліквідації. Звільнене місце використовується для інших потреб – таких, як розширення тротуару чи облаштування велосипедних доріжок.

Більшість розвинутих європейських міст виштовхують парковки в периферійні райони, надаючи більше переваг пішоходам, велосипедистам і користувачам громадського транспорту. Для обмеження доступу автомобілів багато міст встановлюють фізичні перешкоди (стовпчики, огороження, вази) на пішохідних і велосипедних доріжках, в зонах відпочинку та громадських місцях. Бар'єри можуть бути автоматичними – наприклад, болларди – з ціллю надавати регламентований доступ автомобілям у певний час доби чи за виникнення надзвичайних обставин.

Нова політика у сфері паркування вже призвела до значного відродження і процвітання центральних частин міст, суттєвого скорочення використання приватних автомобілів, зниження рівня забруднення оточуючого середовища та загального покращення рівня життя. Ліквідація вуличних парковок в історичних районах міст, а також на центральних торговельних вулицях стала характерною рисою багатьох міст. Це сприяло розвитку дрібного бізнесу, оскільки крамниці, ресторани та послуги, розташовані в пішохідних

зонах, отримують більший прибуток, ніж ті ж заклади, що містяться в місцях транзиту транспорту.

Експерти у сфері дорожнього руху знають, що наявність 15% вільних паркувальних місць у зоні паркування є оптимальним показником для зменшення автомобільного трафіку, який створюють водії в пошуках вільного місця. Тому плата за автомобільне паркування в залежності від часу доби і місця розташування паркувальної зони повинна бути такою, щоб підтримувати зайнятість паркувальної зони на рівні 85%.

Важливим аспектом зменшення трафіку є встановлення електронних табло, що працюють в режимі реального часу і вказують кількість вільних паркомісць і скеровують водіїв до найближчих паркувальних зон. Ці технічні засоби допомагають водіям скоротити час пошуку місця для паркування. Наступним кроком до зменшення трафіку автомобілів, які шукають місце для паркування, може стати вмонтована в автомобіль інформаційна система.

Ефективні стратегії управління паркуванням є інструментом покращення якості середовища в центрі міста, економії часу і грошей користувачів, зростання доходів приватного бізнесу, покращення здоров'я мешканців.

## **II. Проблеми автомобільного паркування і використання громадського простору, які виникають у Львові**

Паркування автомобілів у Львові набуло стихійного характеру через низку незалежних від місцевої влади обставин:

1). Недосконалість Правил дорожнього руху, що діють в Україні.

Правила дорожнього руху в Україні дозволяють паркування автомобілів на тротуарах за умови наявності проходу для пішоходів не менше 2 метрів. Ця норма зумовила масове паркування автомобілів на пішохідних зонах навіть за умови наявності знаку, який забороняє зупинку на розташованій поруч ділянці проїжджої частини.

Законодавство України також забороняє Державній автоінспекції застосовувати штрафні санкції за відсутності водія автомобіля.

2). Значні законодавчі обмеження роботи евакуаторів.

Примусове переміщення транспортних засобів забороняється законодавством України, за винятком випадків крайньої необхідності.

3). Несумлінна робота деяких працівників Державної автоінспекції.

Значна частина працівників Державної автоінспекції ігнорує порушення водіями Правил дорожнього руху, не будучи в змозі дати раду з масовими паркуваннями в недозволених місцях.

4). Особливості історичної забудови Львова.

Місто Львів має радіальну схему забудови, що спонукає багатьох водіїв транзитом їхати через центр міста. Крім того, в центральній частині розташовані основні вузли ділової активності, органи місцевої влади, суди і прокуратура, що зумовлює приток автомобілів і паркування їх на вулицях історичного центра.

5). Недостатній рівень свідомості багатьох водіїв.

Значна кількість водіїв вважає, що число автомобілів на вулицях міста – це ознака його успішності, що й зумовлює їхню зверхню поведінку в стосунку до інших учасників дорожнього руху.

6). Рішення Кабінету Міністрів України, що внесли зміни в правила паркування.

Урядові рішення зобов'язують операторів паркування встановлювати касові апарати (паркомати) в паркувальних зонах. Через те, що закупівля таких паркоматів вимагає значних інвестицій, багато міст змушені були відмовитися від платного паркування. Ця обставина призвела до збільшення використання автомобілів і стихійного паркування на вулицях з колишніми платними паркувальними зонами.

Загромадження вулиць, зелених зон та травників Львова припаркованими автомобілями приносить місту великі прямі й непрямі збитки. Прямі збитки зумовлені збоями в роботі громадського транспорту, руйнуванням травників, елементів дорожньої інфраструктури,

покриття пішохідних зон, яке не розраховане на вагу автомобіля. Непрямих збитків зазнає все місто через зниження туристичної та інвестиційної привабливості, а також розташований у центральній частині дрібний бізнес, що орієнтований на гостей і мешканців міста і тяжіє до пішохідних зон.

Крім того, можливість безплатного або дешевого паркування в центрі Львова сприяє ростові числа автомобілів, що загрожує екологічній ситуації в місті й здоров'ю його мешканців.

Незважаючи на рішення Львівської міської ради і виконавчого комітету, які окреслили межі пішохідної зони в історичному ядрі міста, водії продовжують паркувати приватні автомобілі в цій зоні, що загрожує ускладненню відносин Львова з ЮНЕСКО.

Безконтрольне паркування автомобілів у Львові суттєво знижує рівень комфортності проведення часу на його вулицях зокрема та якості життя в місті в цілому. Стихійне паркування має також і негативний соціальний аспект: водії приватних автомобілів, число яких у транспортному русі міста становить меншість, дискримінують більшість міського населення – пішоходів, велосипедистів і пасажирів громадського транспорту.

Безоплатне і безконтрольне стихійне паркування у центрі міста значно стримує інвестиції в цивілізовані форми паркування і практично унеможливує будівництво підземних та інших позавуличних різновидів паркінгів. Жоден інвестор не погодиться вкладати гроші в такі проекти, якщо на вулицях, дворах, газонах і зелених зонах міста є альтернатива – безплатне і безкарне паркування.

Виправити ситуацію з паркуванням в центральній частині Львова найдоцільніше було б за алгоритмом, який випробований у розвинутих містах світу: обладнання зон для платного вуличного паркування, встановлення ретельного контролю над дотриманням правил паркування, розширення платних паркувальних зон з диференціацією тарифів, будівництво позавуличних підземних і багатоповерхових вуличних паркінгів з одночасною ліквідацією вуличних парковок у центральній частині міста та інших зонах громадського простору, що приваблюють громадян та гостей міста.

### **III Мета Концепції**

Концепція ставить за мету впорядкувати вуличне паркування в центральній частині міста з паралельним створенням вільних від механічного транспорту пішохідних зон. Концепція сприятиме виправленню транспортної ситуації в місті, деформованої в сторону приватних автомобілів. На кінцевій стадії Концепція ставить за мету повністю вивести вуличне паркування з центральної частини Львова і сприяти найбільш гармонійному використанню громадського простору в інтересах усіх мешканців міста.

### **IV. Стадії і терміни виконання**

**1 стадія.** Пілотний проект закритих платних паркувальних зон з облаштуванням пішохідних зон у центрі міста. Термін виконання – кінець 2013 року.

Перша стадія передбачає три етапи. Всі етапи супроводжуються широкою інформаційною кампанією в засобах масової інформації.

На першому етапі створюються платні паркувальні зони з контрольованими в'їзними і виїзними терміналами на межі або поблизу історичного ядра міста з блокуванням доступу транспорту в пішохідну зону. На цьому ж етапі встановлюються автоматичні болларди для запровадження регламентованого руху транспорту в пішохідній зоні (транспорту спеціального призначення та іншого транспорту в нічний час).

Другий етап передбачає зміну організації дорожнього руху в центральній частині міста і розширення платних закритих паркувальних зон. На другому етапі обмежується паркування поза цими зонами в межах кільця, окресленого пл. Торгова, вулицями Городоцька, Менцинського, Листопадового чину, Університетська, Січових Стрільців, Словацького, Стефаніка, Дудаєва, Григоровича, Мартовича, Грушевського, Скельна, Костомарова, Шота Руставелі, Франка, Винниченка, Кривоноса, Гонти, пл. Осмомисла. На другому етапі здійснюється також поширення пішохідних зон на ділянку вулиці Сербська від площі Соборної до вул. Валової, а також на вулицю Ліста. Для запобігання

паркуванню в недозволених місцях застосовуються такі технічні засоби, як стовпці, вази, велостійки, огороження, а на вулицях з пасажирськими маршрутами – виділені смуги для громадського транспорту, захищені високими бордюрами чи іншими профільними формами. Організовується робота евакуаторів у співпраці з Державною автоінспекцією.

На третьому етапі облаштовується закрита платна паркувальна зона в північній частині міського центра в районі площі Теодора. Одночасно створюються дві пішохідні зони: 1) в околицях площ Старий ринок, Вічева та Звенигородська; 2) на схилах Високого замку на ділянці вулиць Смерекова та Пільникарська.

**2 стадія.** Облаштування паркоматами відкритих паркувальних зон з транзитним рухом автотранспорту в наближених до центра дільницях. Термін виконання -- 2014-2016 роки.

На цій стадії важливо встановити ретельний контроль за дотриманням правил паркування в місті. Домінує принцип: чим ближче до центра міста, тим дорожчим стає автомобіль. Нерегламентований заїзд механічного транспортного засобу в пішохідну зону, на тротуар або велосипедну доріжку стає екстраординарною подією і суворо карається штрафами. Друга стадія створить сприятливий ґрунт для довготермінових інвестицій в будівництво підземних і наземних багатоповерхових паркінгів.

**3 стадія.** Будівництво підземних і багатоповерхових паркінгів і поступова сумірна ліквідація вуличних паркувальних зон. Термін виконання – 2017 – 2022 роки.

Успішне виконання попередніх стадій і контроль над паркуванням у центральній частині міста створять умови для надходження інвестицій в розвиток мережі підземних і багатоповерхових позавуличних паркінгів. На цьому етапі кожне введення нового паркомісця поза межами вулиці повинно супроводжуватися ліквідацією вуличного паркомісця. Очікується покращення вуличної інфраструктури, розширення пішохідної зони й інтенсивний розвиток веломережі.

## **V . Очікувані результати**

Реалізація концепції сприятиме:

1. покращенню якості життя в місті;
2. покращенню роботи транспортної системи;
3. зростанню туристичної привабливості Львова;
4. конкурентності Львова порівняно з іншими містами;
5. притоку інвестицій в інфраструктуру;
6. підвищенню прибутковості приватного бізнесу в центральній частині міста;
7. екологічній ситуації;
8. здоров'ю мешканців Львова.

Досвід міст, які реалізовували схожі концепції, показує, що на перших етапах слід готуватися в основному до негативного публічного сприйняття заходів, передбачених даною Концепцією, проте на подальших етапах видимі позитивні результати зустрінуть стабільну підтримку серед мешканців.

**Джерело:** сайт Львівської міської ради:

<http://city-adm.lviv.ua>