

## **ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ ЗАВАНТАЖЕНОСТІ ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ МІСТА ТА ХАОТИЧНОГО ПАРКУВАННЯ У ЛЬВОВІ КЛЮЧОВІ ПОЛОЖЕННЯ**

З метою дослідження проблем у сфері паркування та виявлення перешкод на шляху їх вирішення інтерни Львівського регуляторного хабу проаналізували чинне законодавство, дослідили кращі практики зарубіжних країн, провели опитування та обговорення напрацювань серед мешканців Львівської області та експертного середовища та підготували пропозиції по удосконаленню даної ситуації. В результаті проведеної роботи підготовлено цей аналіз політики.

Найбільш вагомим питанням в даному контексті є процес ціноутворення на послуги з платного паркування. Для того, щоб суттєво вплинути на ситуацію ціна повинна відігравати функцію регулятора завантаженості вулиць та швидкої плинності автомобілів. Окрім того, постає необхідність встановлення плаваючого тарифу та можливість встановлення ціни на приватних автостоянках на розсуд суб'єктів, які їх утримують, адже лише за таких умов можна збільшити інвестиційну привабливість даної сфери.

Втім, найефективнішим рішенням буде застосування комплексного підходу до вирішення проблеми паркування: проведення чіткої інвентаризації місць для паркування, перегляд та суттєве спрощення вимог ПДР, ДБН та ДСТУ, спрощення порядку формування тарифів, встановлення «плаваючого» тарифу та в перспективі передачі функції формування такого типу тарифів органам місцевого самоврядування, встановлення обмеження паркування на гостьових майданчиках, що прилягають до магазинів, ресторанів, кафе тощо тривалістю до двох годин, що спрямоване на забезпечення максимального потоку відвідувачів цих закладів.

Важливо також враховувати, що масове порушення правил зупинки-стоянки автомобілів та законодавчі недоліки чинної системи паркування, пропозицій з покращення наявної ситуації для реального впливу на неї буде не достатньо. Для мотивації водіїв діяти згідно правил дорожнього руху необхідний чіткий та дієвий

1

механізм притягнення порушників до відповідальності. Наші напрацювання (описані в поточному документі) готувались паралельно з проектом Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів (реєстраційний номер №5364), розробленим експертами Реанімаційного Пакету Реформ.

Даний Проект Закону розширює повноваження органів місцевого самоврядування, встановлює перелік підстав для евакуації авто та, що дуже важливо, накладає «відповідальність за правопорушення у сферах забезпечення безпеки дорожнього руху та паркування транспортних засобів, зафіксовані в автоматичному режимі та/або в режимі фотозйомки/відеозапису на юридичних та фізичних осіб, за якими зареєстровано транспортний засіб (власників транспортних засобів)»<sup>1</sup>

Прийняття даного Проекту Закону стимулюватиме водіїв паркуватись згідно правил та оплачувати послуги з платного паркування, що в свою чергу, сприятиме ефективному впровадженню та дотриманню наших пропозицій. В такому випадку вимушені заходи (встановлення шлагбаумів на майданчиках для паркування) втратять свою необхідність.

### **ПРОБЛЕМИ:**

- завантаженість центральної частини міста (2 948 діючих паркомісць, з них 367 платних у I зоні, 180 000 автовласників у Львові (без урахування реєстрацій інших областей та іноземних реєстрацій);
- неналагоджена система оплати за паркування та неможливість вільного ціноутворення (за 2016 р. у бюджет міста надійшло 4,512 млн. грн збору від плати за паркування, у місті функціонують 57 майданчиків з платного паркування (2174 місця), 38,5 % опитуваних водіїв витрачають в місяць менше 100 грн. за паркування, 30% водіїв не витрачають жодних коштів);

---

<sup>1</sup> Проект Закону №5364

- надмірна жорсткість та невиконання ПДР, ДСТУ та ДБН (норми значно більші ніж в країнах Європи, ЛКП «Львівавтодор» фіксує близько 79 порушень в місяць, переважно водіям вдається уникнути відповідальності);
- відсутність якісного регулювання гостьових майданчиків (відсутність конкурсу на отримання такого майданчика).

Вищенаведені показники свідчать про тенденцію збільшення масштабів проблеми у сфері паркування. Збитковість сфери паркування значною мірою зачіпає інтереси всіх сторін: операторів, влади, бізнесу та громади. Чинне регулювання не лише не допомагає вирішити наявні проблеми, а й створює значні перешкоди. У розвинутих країнах Європи поширеною є практика надання органам місцевого самоврядування автономії у прийнятті рішень на місцевому рівні.

## **ІСНУЮЧІ ПІДХОДИ ДО ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ**

### **Розширення 1 паркувальної зони.**

Сума ймовірних додаткових надходжень в місяць (близько 20 000 грн.) є значною, та все ж недостатньою, щоб суттєво збільшити бюджет міста. Окрім того, такий варіант стане швидше бонусом, аніж концептуальним підходом до вирішення проблеми завантаженості центральної частини міста та хаотичного паркування.

### **Збільшення рівня рентабельності (відношення планованого прибутку до повної планованої собівартості послуг) з 12% до 15%.**

Перевагою даного підходу буде часткове збільшення прибутку операторів, розвиток сервісу та покращення якості послуг. Тим не менш, така альтернатива зачіпає інтереси лише певних сторін та не зможе докорінно змінити становище з паркуванням у місті. Також, важко оцінити конкретні наслідки збільшення рентабельності та їх чіткого впливу на діяльність та поведінку операторів. Цілком можливо, що результат може бути як позитивним, так і негативним.

### **Часткове пом'якшення ПДР.**

Значною мірою не вплине на ситуацію, можливе часткове збільшення кількості місць для паркування, незначне зменшення правопорушень.

## **Створення гостьових майданчиків загального користування.**

В цьому випадку усувається практика надання окремим організаціям місць для виключного паркування і створюється ситуація, при якій їхні працівники/відвідувачі користуються загальними майданчиками для паркування без будь-яких переваг. Ця альтернатива спрямована на забезпечення прав пересічних громадян.

### **«Користування гостьовими майданчиками тільки для ... в нічний час»**

Надання виключного права на паркування на окремих місцях у нічний час відвідувачам певних організацій спрямоване в першу чергу на готелі, що не мають власних майданчиків.

### **«Користування гостьовими майданчиками тільки для ... цілодобово»**

Останній варіант найбільш схожий до ситуації, що існує на даний час, коли окремі організації отримують цілодобове виключне право на паркування на певних ділянках.

## **ЗАПРОПОНОВАНИЙ ПІДХІД**

Запропонований інтернами Львівського регуляторного хабу підхід має на меті внести зміни до державного регулювання сфери паркування та застосування комплексного підходу для докорінної зміни ситуації на краще, а саме:

### **Спрощення порядку формування тарифів та в перспективі усунення Кабінету Міністрів України від формування такого типу тарифів.**

Такий підхід надасть більше повноважень органам місцевого самоврядування в умовах децентралізації, суттєво вплине на формування тарифів за послуги з платного паркування, призведе збільшення надходжень у бюджет міста, покращення інвестиційної привабливості міста, збільшення доходів від сфери паркування для операторів, залучення нових інвесторів, конкурентоспроможності операторів, зменшення витрат часу на пошук вільних місць, зменшення завантаженості міста, збільшення рентабельності бізнесу (готелів, ресторанів, магазинів), можливість запаркувати автомобіль згідно правил. Тому нова редакція Порядку передбачає виключно загальні принципи, з дотриманням яких повинно здійснюватись формування тарифів.

## **Проведення інвентаризації місць для паркування**

Надасть можливість органам місцевого самоврядування побачити повну картину та зрозуміти яку суму коштів місто втрачає щомісяця. Надалі ці фактори вплинуть на формування цінової політики того, чи іншого майданчика та оптимізацію роботи операторів. Важливо переконатись, що дотримуються усі норми ДБН та ДСТУ, а у випадку порушень негайно виправити ситуацію, провести чітке позначення паркомісць, платних та безкоштовних з встановленням знаків, що відповідають ПДР.

## **Перегляд і суттєве пом'якшення вимог ПДР**

Країни Європи та Заходу практикують спрощені правила зупинки та стоянки. Пом'якшення вимог у пунктах 15.9 «Зупинка забороняється» та 15.10 «Стоянка забороняється» ПДР спричинить збільшення кількості місць для паркування, як платних, так і безкоштовних, та зменшить чисельність порушень, оскільки водій зможе залишити свій транспортний засіб на відведеному місці для паркування дотримуючись правил.

## **Запровадження принципу користування гостьовим майданчиком не довше 2 годин**

Дана альтернатива передбачає обмеження паркування на майданчиках, що прилягають до магазинів, ресторанів, кафе тощо тривалістю до двох годин та спрямована на забезпечення максимального потоку відвідувачів цих закладів.

## **ПЕРЕВАГИ ЗАПРОПОНОВАНОГО ПІДХОДУ:**

- Спрощення порядку формування тарифів;
- Збільшення повноважень органів місцевого самоврядування у сфері ціноутворення;
- Збільшення суми оплати за платне паркування;
- Розвантаження центральної частини міста (зменшення заторів);
- Збільшення кількості місць для паркування;
- Зменшення витрат часу на пошук вільного місця для паркування;
- Залучення інвестицій для будівництва нових паркувальних зон;
- Збільшення надходжень до місцевого бюджету від сфери паркування;

- Швидка плинність автомобілів;
- Зменшення протиправних дій водіїв (паркування у недозволених місцях).