

УДК 711.4

аспірант Любицький Р.І.,

*Email: roman.i.liubytskyi@lpnu.ua; ORCID: 0000-0001-8666-7743,**Національний університет “Львівська політехніка”.**Науковий керівник: к. арх., професор Петришин Г.П.*

ВПЛИВ НЕОРГАНІЗОВАНОГО ПАРКУВАННЯ НА ФУНКЦІОНАЛЬНО-ПЛАНУВАЛЬНУ СТРУКТУРУ ТА ЖИТТЄЗДАТНІСТЬ МІСТА

Розглядається негативний вплив неорганізованого паркування на функціонально-планувальну структуру та життєздатність міста. Виділяються проблеми, які виникають внаслідок слабого управління паркуванням, серед них - ускладнення транспортно-пішохідного руху, негативний вплив на дорожньо-транспортну безпеку, неефективне функціональне використання міського простору, зниження туристичної привабливості міст, а також погіршення стану навколишнього середовища. Зазначаються планувальні та адміністративні підходи до їх вирішення.

Ключові слова: неорганізоване паркування, управління паркуванням, проблеми паркування, обмеження паркування у містах.

1. Вступ

1.1 Постановка проблеми

Рівень автомобілізації у західноєвропейських містах почав значно рости після закінчення II Світової Війни. Розвиток автомобільного транспорту і масова автомобілізація населення спершу сприймалися як “символ процвітання”, а міста намагались адаптувати міське середовище до автомобільних потреб, втім, вже у 1960-х роках, муніципалітети зайняли позицію спротиву адаптації міського середовища під потреби приватних автомобілів, пропагуючи громадський транспорт, велосипедне та піше пересування [10].

Внаслідок сучасного екстенсивного розвитку українських міст, збільшення їх площ забудови та кількості населення, загальна кількість автомобілів в Україні має тенденції до значного росту. Міста у контексті планової економіки, яка проіснувала до 90-х років XX ст., в основному передбачали використання громадського транспорту і не робили акцент на використанні індивідуального, тому після переходу до ринкової економіки, та отримання можливості купівлі автомобіля, виник стрибок рівня автомобілізації в українських містах. Разом із збільшенням рівня автомобілізації, виникали і проблеми паркування, які вирішуються здебільшого фрагментарно, внаслідок слабких, часто автомобілеорієнтованих стратегій розвитку міст, а також застарілої нормативно-правової бази.

Внаслідок швидкої автомобілізації та несформованих міських мереж паркування, виникають неорганізовані паркування, які прямо чи опосередковано негативно впливають на функціонально-планувальну структуру та життєздатність міста. Серед них – ускладнення транспортно-пішохідного руху, вплив на дорожньо-транспортну безпеку, неефективне функціональне використання міського простору, негативний вплив на туристичну привабливість міст, а також погіршення стану навколишнього середовища.

1.2 Аналіз останніх досліджень і публікацій

У зарубіжних працях, вплив неорганізованого паркування на функціонально-планувальну структуру і життєздатність міста, висвітлюється краще ніж в українських. Це спричинено тим, що рівень автомобілізації, а відповідно і збільшення паркомісць у містах України, почав стрімко рости лише із 1990-х років. Серед значної кількості робіт слід виділити фундаментальну роботу Майкла Кодранські і Габріеля Германа “Поворот у європейському паркуванні: від облаштування до обмеження паркомісць”, у якій комплексно описуються способи управління паркуванням у передових європейських містах [3]. Заслуговує на увагу праця Пола Бартера “Управління вуличним паркуванням”, у якій в деталях пояснюється негативний вплив неорганізованого вуличного паркування на місто, наводяться планувальні та адміністративні заходи управління, а також способи контролю за дотриманням паркувальних правил [1]. Про неорганізоване паркування також йдеться у монографії Річарда Вілсона “Управління паркуванням для розумного зростання” [5].

Українські праці, присвячені негативному впливу неорганізованого паркування на місто, торкаються в основному технічних параметрів, серед них можна виділити роботи О.О. Загоруя [7], О.О. Лобашова [8] та О. В. Стельмаха [13], у яких досліджується вплив паркування на пропускну здатність вулично-дорожньої мережі. Втім, сьогодні в Україні простежується підвищення інтересу до сталого розвитку транспорту у містах, який зумовлює ряд ініціатив на його підтримку.

Слід зазначити, що у перелічених працях вплив неорганізованого паркування на функціонально-планувальну структуру та життєздатність міста розглядається фрагментарно та лише в окремих аспектах, тому потребує уточнень і узагальнень.

1.3 Формулювання цілей статті

- Визначення негативного впливу неорганізованого паркування у місті;
- Аналіз та обґрунтування цього впливу;
- Обґрунтування необхідності впровадження політики обмеження паркування в містах;

- Формування рекомендацій щодо усунення негативного впливу неорганізованого паркування на місто.

2. Виклад основного матеріалу

2.1 Ускладнення транспортно-пішохідного руху.

2.1.1 Незбалансоване використання різних способів пересування містом

Ускладнення транспортно-пішохідного руху, перш за все, провокується незбалансованим використанням різних способів пересування містом на користь індивідуального автомобільного транспорту, яке найчастіше виникає внаслідок відсутності стратегії сталого розвитку транспорту та мережі паркування міста. В такому випадку, вулично-дорожня мережа перевантажується приватним автомобільним транспортом (рухомим чи нерухомим), уповільнюючи рух та створюючи затори, а громадський транспорт, за відсутності виділених смуг, змушений пересуватися у тих самих умовах що й приватний, не зважаючи на те що перевозить значно більшу кількість пасажирів. Для громадського транспорту, пріоритет автомобілів означає неможливість дотримання графіку руху та постійне перебування в заторах.

Пріоритет приватних автомобілів та паркування, у контексті міського транспорту, називають “автомобілізмом” (“automobility”). Автомобілізм провокує паркування на тротуарах та пішохідних площах, велосипедних доріжках, і як наслідок, ускладнення (або унеможливлення) руху пішоходів та велосипедистів.

За відсутності місць організованого паркування та відповідного контролю за дотриманням паркувальних правил, рівень автомобілізації збільшується, а водії безперервно вимагають у муніципалітету створення додаткових місць автостоянок. Надмірна ж кількість паркувань (особливо позавуличних), в свою чергу, заохочує використання та ріст кількості автомобілів, часто перевищуючи пропускну здатність навколишніх вулиць, і разом із неорганізованим вуличним паркуванням, може стати причиною порушення ефективного функціонування транспортної системи, яка забезпечує нормальну життєдіяльність міста, стабільну роботу підприємств, організацій, екстрених служб тощо. У результаті місто перестає бути місцем комфортного проживання, стаючи мало придатним для життя. Діючі будівельні норми лише провокують таку ситуацію, вимагаючи закладення конкретної, не гнучкої кількості місць паркування на житлову одиницю (табл. 7.4 б, ДБН 360-92** [6]).

Із метою запобігання ускладнення транспортно-пішохідного руху, рішення про закладення чи ліквідацію паркінгів, повинне виходити із реальних можливостей пропускну здатності вулично-дорожньої мережі району, навіть за умови коли значна частина мешканців, за такого підходу, не матиме змоги

користуватись приватним автомобілем, натомість матиме доступ до високомобільного громадського транспорту.

З метою збалансування різних способів пересування містом розроблено ряд різних сучасних урбаністичних концепцій, спільними ідеями для яких є зменшення рівня автомобілізації, розвиток громадського транспорту та пріоритет немоторизованого транспорту. Серед них – “Новий урбанізм” (“New Urbanism”), “Нова пішоходизація” (“New pedestrianism”), “Сталий транспорт” (“Sustainable transport”), “Транзит орієнтоване проектування” (“Transit-oriented development”), “Зелений урбанізм” (“Green urbanism”), “Копенгагізація” (“Copenhagenization”) та інші.

2.1.2 Умови ускладнення дорожнього руху вуличними та позавуличними паркінгами

Паркування може впливати на ускладнення транспортно-пішохідного руху прямо – створюючи фізичні перешкоди, чи опосередковано – провокуючи збільшення рівня автомобілізації.

Ускладнення дорожнього руху внаслідок вуличного паркування є можливим за умов [1]:

1. Безпосереднього перешкоджання руху внаслідок стоянки автомобіля у невідповідному місці;
2. Ускладнення руху на суміжних смугах внаслідок маневрів автомобіля який паркується чи залишає паркомісце;
3. Наслідків, які виникають через перенаповнений вуличний паркінг – збільшена кількість нелегального паркування, “подвійне паркування”, очікування на смузі руху місця яке звільниться, і “кружляння” з метою пошуку вільного паркомісця неподалік із створенням додаткового трафіку.

Позавуличні паркінги теж можуть ускладнювати транспортно-пішохідний рух, утворюючи автомобільні черги на в’їзд у паркінг вздовж вулиці. Причиною таких “заторів” може бути непродумана організація в’їзду на паркінг, внутрішнього руху автомобілів, або ж перенаповнений паркінг [1].

Перелічених вище ситуацій, можна уникнути покращивши планувальну організацію паркомісць, посиливши контроль за дотриманням паркувальних правил, а також управляючи ціною політикою і умовами паркування.

2.2 Вплив на дорожньо-транспортну безпеку.

Вплив паркування на дорожньо-транспортну безпеку повинен зумовлювати розміщення паркінгів та їх планувально-просторове вирішення.

З метою уникнення небезпечних ситуацій для учасників дорожнього руху, постановою Кабінету Міністрів України “Про Правила дорожнього руху” [12], забороняється паркування автотранспортних засобів (зупинка та стоянка) на пішохідних переходах і ближче 10 м від них з обох боків, а також на перехрестях

та ближче 10 м від краю перехрещуваної проїзної частини. Така заборона встановлена задля недопущення ускладнення видимості водіями та пішоходами і обґрунтовується багатьма дослідженнями [1] [4]. Незважаючи на заборону, паркування автомобілів біля перехресть та пішохідних переходів, внаслідок слабкого контролю за дотриманням паркувальних правил, у містах України є звичною ситуацією. Втім, небезпеки ускладнення видимості просто вирішити планувальними засобами – збільшивши ширину тротуару в місцях наближення до пішохідного переходу чи перехрестя.

Ще одна небезпека може поставати внаслідок нелогічного взаєморозміщення велодоріжок та вуличного паркування при плануванні поперечних профілів міських вулиць. Невдалим, з точки зору безпеки, може вважатись розміщення велодоріжки між проїжджою частиною вулиці та смугою паркування. В такому випадку, при перпендикулярному розміщенні автомобілів на паркінгу, при виїзді автомобіля, видимість трафіку проїжджої частини і велодоріжки є вкрай обмеженою, а раптовий в'їзд чи виїзд автомобіля із паркінгу для велосипедиста може бути фатальним (рис. 1). При паралельному паркуванні, незважаючи на кращу видимість трафіку, для велосипедиста виникає небезпека раптово відчинених дверей автомобіля (рис. 2). Вдалим, з точки зору безпеки велосипедистів, може вважатись планувальне вирішення вуличного паркування, яке передбачає розміщення велодоріжки між проїжджою частиною та вуличним паркінгом, проте передбачає паркування автомобілів назад під кутом ("back-in angle parking") (рис. 3). Найбільш безпечним варіантом є розміщення велодоріжки між паркінгом і тротуаром, із відмежуванням паркінгу і велодоріжки розділювальною смугою, яка призначена для запобігання раптового відчинення дверей автомобіля. При цьому варіанті, припарковані автомобілі створюють буфер, який захищає велосипедистів від трафіку на проїжджій частині вулиці (рис. 4).

Вуличні стоянки можливо розміщувати таким чином, щоб сприяти безпеці на житлових вулицях. Для цього часто вдаються до такого планувального прийому, як "вулична геометрія" [3]. Суть цього прийому полягає у тому, що паркінги розміщуються по чергово по обидві сторони вулиці, створюючи зигзагоподібні перешкоди, які сповільнюють рух автомобілів. Іншими перешкодами можуть слугувати, для прикладу, дерева чи лави, розміщені прямо посеред вулиці. Такі вулиці поширені у Цюріху, Амстердамі, Копенгагені, Антверпені та інших європейських містах. Відповідний досвід перейняли і при реконструкції вул. Ужгородської у м. Львові.

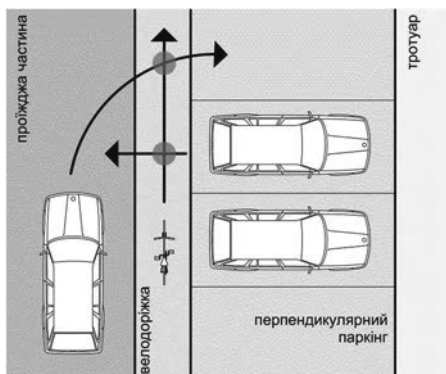


Рис. 1. Небезпеки зіткнення велосипедиста із автомобілем, при розміщенні велодоріжки між проїжджою частиною та перпендикулярним паркінгом.

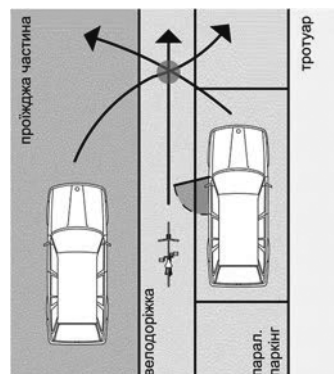


Рис. 2. Небезпеки при розміщенні велодоріжки між проїжджою частиною та паралельним паркінгом.

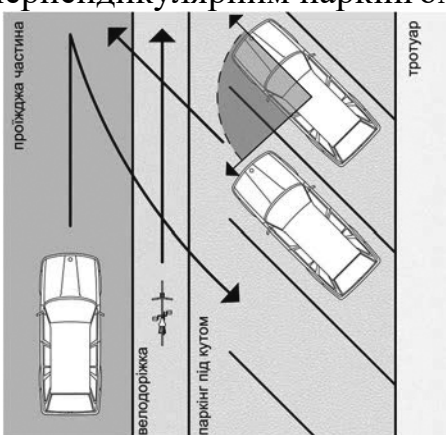


Рис. 3. Безпечний варіант розміщення велодоріжки між проїжджою частиною та паркінгом, завдяки паркуванню назад під кутом “back-in angle parking”.

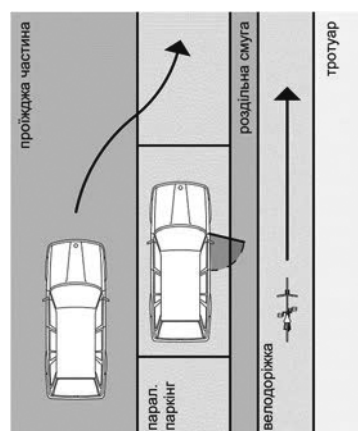


Рис. 4. Влаштування захисного буферу із припаркованих автомобілів та унеможливлення раптового відчинення дверей автомобіля за рахунок розділювальної смуги.

2.3 Неefективне функціональне використання міського простору

Неefективним функціональним використанням міського простору можна вважати паркування автомобілів, які не вносять (або вносять малий) дохід у міський бюджет.

Простір, який відведений під паркування вздовж вулиці, у багатьох випадках може використовуватись в інший, більш еfективний спосіб. Альтернативи використання вуличного простору, який відведений для паркування, доцільно поділяти на протяжні та точкові. Під протяжними мається на увазі переобладнання вуличного паркінгу вздовж всієї вулиці, або значної її частини, а під точковими – одного чи кількох окремих паркомісць (рис. 5, 6). В обох випадках, користь від переобладнання вуличних паркомісць може значно перевищувати дохід від оплати за паркування, ставлячи в пріоритет громадські інтереси над приватними. Для прикладу, ліквідувавши паркінги на визначених

вулицях, із подальшим їх переобладнанням на смуги руху громадського транспорту, покращується якість його роботи, що в свою чергу приносить більший прибуток перевізнику, а також надходження податків у міський бюджет. Крім того, дотримання графіку руху забезпечить стаке безперервне функціонування транспортної системи, яка забезпечує нормальну життєдіяльність міста. Інший приклад – точкове переобладнання кількох паркомісць у парклет (розширення тротуару) біля закладу громадського харчування, із метою встановлення літнього майданчику. В цьому випадку, крім збільшення прибутку закладу, а відповідно і податків, збільшується соціальна активність, яка здатна позитивно вплинути й на інші громадські об’єкти вулиці.



Рис. 5. Точкові альтернативи вуличного паркінгу.



Рис. 6. Протяжні альтернативи вуличного паркінгу.

Зважаючи на цінність міського простору та можливість альтернативного використання місця, яке використовується під вуличні стоянки, паркування не може бути безконтрольним та потребує встановлення правил та умов. Не встановлюючи плати за паркування, місто позбавляється значного джерела доходу, до того ж провокуючи зростання рівня автомобілізації. Деякі міста Європи, інвестують дохід від паркування виключно у вдосконалення громадського транспорту чи велоінфраструктури [3], [5]. Загальною світовою тенденцією є встановлення більш строгих умов та вищої плати за паркування на тих стоянках, які знаходяться ближче до центрів міст, оскільки у цих зонах існує більший попит. На сьогодні, міста України лише розпочинають розроблення паркувальних зон, а значна частина паркінгів, навіть у центральних частинах

залишаються безкоштовними. Для прикладу, було підраховано, що у центральній частині м. Львів, кількість паркомісць у яких дозволене безкоштовне паркування складає 46% від загальної кількості. Лише 35% паркомісць є визначеними містом паркувальними зонами, при чому частина з них є теж безкоштовними. Ще 19% паркомісць – це нелегальні стоянки автомобілів в межах дії знаків “зупинку заборонено” і “стоянку заборонено” [14]. Отже, більше половини паркомісць у центральній частині м. Львова є безкоштовними, і будучи вкрай запотребованими, призводять до значних фінансових втрат [11].

Ще однією проблемою, з огляду фінансових втрат, є слабка відповідальність за порушення паркувальних правил. Для того, щоб паркувальних правил дотримувались, повинен існувати строгий контроль, в протилежному випадку вони набувають сумнівної репутації та відчуття необов’язковості. Саме така ситуація є звичною в Українських містах. Притягнення до адміністративної відповідальності внаслідок стоянок “під знаками”, на тротуарах, газонах тощо (які заборонені постановою Кабінету Міністрів України “Про Правила дорожнього руху” [12]) відбувається в поодиноких випадках. Як згадувалось раніше, у центральній частині Львова було виявлено 19% паркомісць у заборонених місцях [14], наслідком чого є значне недоотримання у бюджет міста. Контролем за дотриманням паркувальних правил у Львові займається виключно поліція, котра не має повноважень накладення штрафу без присутності водія, що фактично робить неможливим невідворотність покарання за порушення. Як показує європейський досвід, доцільно передавати права контролю за дотриманням паркувальних правил спеціальним паркувальним інспекторам, які патрулюють вулиці, і мають право накладення штрафу без присутності водія. Для прикладу, така система успішно функціонує в Амстердамі, де в подальшому до патрулювання вулиць планують залучити спеціальні автомобілі-сканери, які зчитуватимуть номерні знаки автомобілів і визначатимуть чи порушує конкретний автомобіль правила паркування [3].

2.4 Вплив на туристичну привабливість міст

Значна частина історичних міст України має вагомий туристичний потенціал, який здатен конвертуватися у прибутки. Неорганізована мережа паркування, а також стихійні автостоянки, особливо у центральних районах, здатні погіршувати атрактивність історичного міського середовища.

Після завершення II Світової Війни, із розбудовою нових житлових кварталів, різко збільшувався рівень автомобілізації, а тогочасні урбаністи не бачили майбутнього міст без індивідуального автомобіля, який диктує відповідну планувальну структуру міст. Багато європейських міст

приспосовували історичне міське середовище до потреб автомобілів, а також втілювали масштабні проекти розбудови паркінгів. Починаючи із 1960-х років, у західноєвропейських містах почали усвідомлювати, що припустились помилки, руйнуючи історичне міське середовище, яке має значний культурний та туристичний потенціал [10].

Із часів виходу книги Джейн Джекобс “Смерть і життя великих американських міст” 1961 року, було багаторазово обґрунтовано що модерністичні принципи планування міст, які передбачали зростання автомобілізації, знищують соціальне життя. Сьогодні загальною тенденцією для історичних європейських міст є реконструкція міських центрів із влаштуванням вільних від автомобілів пішохідних зон, за межами яких визначають паркувальні зони із диференційованими правилами та умовами паркування. Стоянки у ближніх до центру паркувальних зонах коштують дорожче і на них поширюються більш строгі паркувальні правила, наприклад може бути встановлено обмеження у тривалості стоянки [3]. Втім, обмежену кількість вуличних паркувань, зважаючи на їхню зручність та високу вартість користування [9], все ж доцільно закладати неподалік центрів історичних міст.

2.5 Вплив на навколишнє середовище

Надмірна кількість паркувань, а також слабе управління ними призводить до збільшення використання автомобілів, а також загального рівня автомобілізації. Це тягне за собою зниження привабливості використання більш екологічних видів транспорту – громадського, велотранспорту, а також пішохідного пересування. Сучасними урбаністичними концепціями, такими як “Сталий транспорт” (“Sustainable transportation”), “Екомобільність” (“EcoMobility”), “Зелений урбанізм” (“Green urbanism”) робиться акцент на використанні екологічного громадського та немоторизованого транспорту.

Внаслідок слабкого управління паркінгами, перенаповнені стоянки у місті призводять до такого небажаного ефекту, як “кружляння” автомобілів у пошуку паркомісця, які додатково навантажують вулично-дорожню мережу та забруднюють навколишнє середовище. Встановлено, що в американських містах, час пошуку вуличного паркомісця складає в середньому 8 хвилин, у той час коли в європейських містах, у зв’язку із більш строгими умовами паркування, пошук стоянки може складати всього 30 секунд [2].

У деяких європейських містах, зокрема Берліні, Лондоні та Мілані, певним категоріям транспорту забороняється в’їзд у центр міста, зважаючи на рівень їх забруднення навколишнього середовища. Екологічним приватним автомобілям навпаки створюються пільги. Для прикладу, у Копенгагені та Стокгольмі, електромобілі можуть паркуватися безкоштовно у будь якій зоні, а у Лондоні, тарифи на паркування залежать від рівню викидів CO₂ [3].

Зменшивши кількість паркування у місті покращується якість повітря, зменшується шумове навантаження та збільшується кількість зелених зон, крім того зменшується використання енергоресурсів.

3. Висновки

Паркування є частиною транспортної інфраструктури, саме тому, пов'язані з ним проблеми найчастіше постають внаслідок недосконалої транспортної концепції міста. Ігноруючи формування мережі паркування у гармонії із транспортною концепцією, а також нехтуючи управлінням стоянками, життєздатність міста опиняється під загрозою. Паркування не є питанням лише містобудування та транспортного планування, і повинне розглядатись із врахуванням економічних, екологічних, соціологічних та юридичних аспектів. Основним принципом задля уникнення всіх негативних впливів, згаданих у матеріалі, повинне бути встановлення пріоритету потреб громади, а не приватних інтересів щодо паркування окремих транспортних засобів.

Список літератури:

1. Barter P. On-Street Parking Management / Paul Barter. – Eschborn: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, 2016.
2. Inci E. The External Cruising Costs of Parking / E. Inci, J. van Ommeren, M. Kobus. // Tinbergen Institute Discussion Paper. – 2017. – № TI 2015-117/VIII.
3. Kodransky M. Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation / M. Kodransky, G. Hermann. – New York: Institute for Transportation and Development Policy, 2011.
4. Pedestrian Facilities Users Guide — Providing Safety and Mobility / [C. Zegeer, C. Seiderman, P. Lagerwey та ін.]. – McLean: U.S. Department of Transportation - Federal Highway Administration, 2002.
5. Richard W. Parking management for smart growth / W. Willson Richard. – Washington: Island Press, 2015.
6. ДБН 360-92**. Планування і забудова міських і сільських поселень. – Київ, Держбуд України, 2002.
7. Загоруй О.О. Вплив паркування транспорту на пропускну здатність вулично-дорожньої мережі : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук : спец. 05.22.01 "транспортні системи" / Загоруй Олег Олексійович – Київ, 2007. – 20 с.
8. Лобашов, О.О. Моделювання впливу мережі паркування на транспортні потоки в містах [Текст] : монографія / О.О. Лобашов ; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. - Х. : ХНАМГ, 2010. - 169 с.
9. Любицький Р.І. "On-street parking" в історичному місті / Р.І. Любицький // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. – 2016. – №45. – С. 253–263.

10. Любицький Р.І. Ріст рівня автомобілізації як прояв антропогенного тиску на середовище історичних міст / Р.І. Любицький // Містобудування та територіальне планування. – 2017. – №64. – С. 183-192.

11. Любицький Р.І. Фінансові втрати внаслідок безкоштовного паркування приватного автотранспорту у м. Львів (за матеріалами дослідження пропозицій паркінгів) / Р.І. Любицький // Матеріали XVIII Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції “Тенденції та перспективи розвитку науки і освіти в умовах глобалізації”: Зб. наук. праць. – Переяслав-Хмельницький, 2016. – Вип. 18. – С. 391-394

12. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – 26 жовт. – С. 35.

13. Стельмах О.В. Методика оцінки вуличного паркування / О.В. Стельмах // Містобудування та терит. планув. - 2003. - № 16. - С. 230-237. - укр.

14. Тупісь С.П. Містобудівні та адміністративні проблеми паркування у центральній частині Львова / С.П. Тупісь, Р.І. Любицький. // Вісник національного університету "Львівська політехніка". Серія: Архітектура. – 2016. – №856. – С. 145–154.

асп. Любицький Р.І.,

Национальный университет “Львовская политехника”

ВЛИЯНИЕ НЕОРГАНИЗОВАННЫХ ПАРКИНГОВ НА ФУНКЦИОНАЛЬНО-ПЛАНИРОВОЧНУЮ СТРУКТУРУ И ЖИЗНЕСПОСОБНОСТЬ ГОРОДА

Рассматривается негативное влияние неорганизованных паркингов на функционально-планировочную структуру и жизнеспособность города. Выделяются проблемы, которые возникают в результате слабого управления парковками, среди них – осложнение транспортно-пешеходного движения, негативное влияние на дорожно-транспортную безопасность, неэффективное функциональное использование городского пространства, снижение туристической привлекательности городов, а также ухудшение состояния окружающей среды. Отмечаются планировочные и административные подходы к их решению.

Ключевые слова: неорганизованные парковки, управление парковками, проблемы паркования, ограничение парковок в городах.

**Ph.D. student R. Liubyskyi,
Lviv Polytechnic National University (Lviv)**

**INFLUENCE OF THE UNORGANIZED PARKINGS ON FUNCTIONAL-
PLANNING STRUCTURE AND VIABILITY OF THE CITY**

The article deals with negative influence of unorganized parkings on functional and planning structure of the city, it's viability. Problems, that arise as a result of the weak parking management, such as complication of transport and pedestrian traffic, negative influence on traffic safety, ineffective use of cities space, reduction of the cities attraction for the tourists and deterioration of the cities environment are pointed out. Planning and administrative approaches to the problems solving are also specified.

Keywords: unorganized parkings, parking management, parking problems, parkings restriction in the city.