

С. П. Тупісь, Р. І. Любицький
Національний університет “Львівська політехніка”,
кафедра містобудування

МІСТОБУДІВНІ ТА АДМІНІСТРАТИВНІ ПРОБЛЕМИ ПАРКУВАННЯ У ЦЕНТРАЛЬНІЙ ЧАСТИНІ ЛЬВОВА

© Тупісь С. П., Любицький Р. І., 2016

На основі натурних досліджень паркування у центральній частині Львова були виділені основні проблеми, серед яких – відсутність правил і умов на більшості опрацьованої території, стоянки автомобілів “під знаками”, нераціональна планувальна організація паркомісць, стихійне паркування на тротуарах та відсутність належного контролю за дотриманням паркувальних правил. Наголошується на тому, що проблеми паркінгів спричиняються планувальними недоліками та недосконалим управлінням.

Ключові слова: паркінги, управління паркінгами, проблеми паркування, центральна частина Львова, історичне місто.

Вступ

Можливості пересування у місті не зводяться тільки до використання приватного автотранспорту, існують й альтернативи – громадський транспорт, велосипед, а також можливість пересування пішки. У європейських історичних містах вже давно зрозуміли, що без збалансованого використання різних видів транспорту сталого розвитку не досягти, внаслідок цього у містах із розвиненою та зручною транспортною інфраструктурою пересування автомобілем у місті є “дорогим задоволенням”.

Постановка проблеми

Хаотичність та постійна нестача місць паркування у Львові призводить до ускладнення транспортно-пішохідного руху, а інколи і до повного колапсу. Відсутність чітких правил і умов паркування на більшості “неофіційних” вуличних стоянках часто змушує водіїв “кружляти” довкола у пошуках вільного безкоштовного місця, створюючи додаткове навантаження на і без того перевантажену вулично-дорожню мережу історичного міста.

Проводячи порівняння кількості автомобілів в Україні на кількість населення – 220 на 1 тис. мешканців порівняно із 580 у Польщі чи 588 – у Німеччині, бачимо, що проблеми паркування у Львові, особливо в центральній частині міста, значно гостріші, і насправді вони не так стосуються кількості паркінгів, як наслідків *недосконалого (чи відсутнього) управління та їх планувальної організації*, про що і говоритимемо далі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Серед українських учених проблему формування мережі місць паркування у Львові розглядали І. В. Русанова та Н. С. Соснова [8]. Проблема впливу вуличного паркування автомобілів на ефективність транспортних потоків міста Луцька, розкрита в публікації І. С. Мурованого [5]. У роботах В. П. Поліщука розглянуто проблему забезпечення стоянками великого міста, розміщення стоянок у межах вулиць та проаналізовано методи оптимізації мережі паркування, встановлено рекомендації щодо способів розташування автомобілів вздовж вулично-дорожньої мережі [6]. У монографії О. О. Лобашова описаний метод моделювання впливу мережі паркування на транспортні потоки [1, 2]. Питання перевірки адекватності моделі функціонування потоків у транспортній мережі міста розглянуто у роботі О. В. Парасоленка. У ній показано, що врахування

мережі паркування автомобільного транспорту як обмеження для функції розподілу транспортних потоків по вулично-дорожній мережі дасть змогу визначити її вплив на характеристики функціонування транспортної мережі міста [7].

Серед зарубіжних праць варто відзначити працю Майкла Кодранські і Габрієля Германа, у якій описуються колишні проблеми паркування та шляхи їх вирішення в історичних європейських містах [10]. Варто також виділити роботу Пола Бартера, у якій пояснюються проблеми неорганізованого вуличного паркування [9]. Річард Вілсон визначає, за яких умов варто вводити плату за паркування [11].

Мета роботи – проаналізувати сучасний стан та визначити проблеми паркування у центральній частині Львова, виявити їх причини та наслідки. Крім того, обґрунтувати необхідність вирішення цих проблем.

Виклад основного матеріалу

Концепція Львівської міської ради щодо паркування у центральній частині міста

22 жовтня 2012 року у Львові була презентована концепція впорядкування вуличного паркування у центральній частині міста з одночасним створенням вільних від транспорту пішохідних зон. Концепцію розроблено з метою повністю вивести з історичного ядра Львова вуличне паркування, яке поділено на три стадії з конкретними термінами виконання. Вона опублікована на офіційному сайті Львівської міської ради [13]. Виконання заходів концепції очікується до 2022 року. Серед невиконаних заходів, які повинні бути реалізовані до кінця 2016 року:

- обмеження паркування поза визначеними паркувальними зонами;
- створення пішохідної зони на ділянці вул. Сербської від площі Соборної до вул. Валової, а також на вул. Ліста;
- створення двох пішохідних зон: 1) в околицях площ Старий ринок, Вічева та Звенигородська; 2) на схилах Високого Замку на ділянці вул. Смерекова та Пільникарська;
- організація роботи евакуаторів та суворе і обов'язкове покарання порушників.

Вплив історичної планувальної структури Львова на трафік та паркування

Перед тим, як зазначити проблеми паркування у центральній частині Львова, потрібно звернути увагу на недоліки вулично-дорожньої мережі загальноміського рівня, які впливають на напрямки та траєкторію руху транспорту.

Історично планувальна структура міста Львова формувалась як радіально-кільцева. Існуюча мережа об'їзних транспортних кілець Львова представлена трьома такими кільцями (рис. 1):

- 1-ше кільце: вул. Гонти – Підвальна – Винниченка – пр. Свободи;
- 2-ге кільце: вул. Луганська – Пасічна – Богданівська – Пластова – Липинського – Єрошенка – Левандівська;
- 3-тє кільце: об'їзна дорога.

Внаслідок незавершеності існуючих 2-го (відсутній фрагмент вул. Липинського) та 3-го кілець Львова (відсутній північний фрагмент) велика частина транспортного потоку змушена перетинати центральну частину міста та рухатись по 1-му кільцю, яке оточує історичне ядро міста ("місто в мурах"). Варто зазначити, що відстань від 1-го до 2-го існуючого транспортного кільця відрізняється і становить від 2 до 3.5 км, а кількість смуг руху (пропускна здатність) значно варіюється.

Враховуючи недоліки мережі транспортних кілець, доцільним є завершення існуючих та створення нового внутрішнього міського транспортного кільця, яке б розміщувалось між 1-м та 2-м існуючими кільцями та оминало історичне середмістя. Отже, запропонована мережа транспортних кілець Львова могла б бути представлена такими чотирма кільцями (рис. 2):

- 1-ше кільце: вул. Гонти – Підвальна – Винниченка – пр. Свободи;
- 2-ге кільце (проектоване): вул. Городоцька – Я. Мудрого – Пстрака – Клепарівська – Під Дубом – Хмельницького – Опришківська – Кривоноса – Чехова – Тершаківців – Левицького – Франка – Вітовського – Бандери;

- 3-тє кільце (2-ге існуюче із добудовою вул. Луганської): вул. Луганська – Пасічна – Богданівська – Пластова – Липинського – Єрошенка – Левандівська;
- 4-те кільце (3-тє існуюче із добудовою північного сектору): об'їзна дорога.

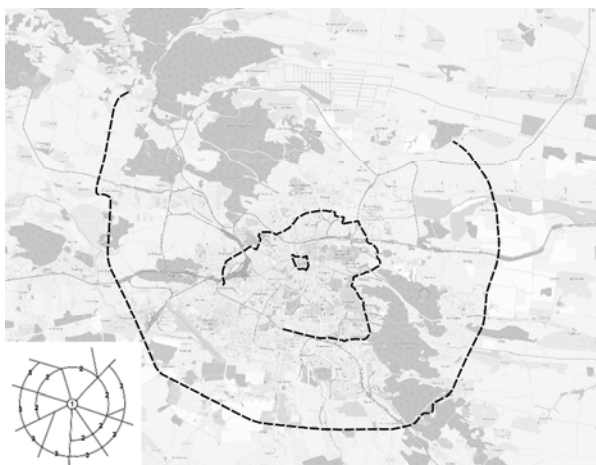


Рис. 1. Існуюча мережа об'їзних транспортних кілець Львова (автори С. П. Тупісь, Р. І. Любицький)



Рис. 2. Пропонована мережа об'їзних транспортних кілець Львова (автори С. П. Тупісь, Р. І. Любицький)

Пропозиції щодо оптимізації вулично-дорожньої мережі закладені і в генеральному плані м. Львова до 2025 р. [4]. Утім частину пропозицій генплану складно реалізувати – технічно чи через брак фінансування, наприклад, східну хордову магістраль, яка повинна була б прокладатися під землею через парк “Знесіння”. Про важливість внутрішнього кільця (2-го проектованого) генплан не зазначає взагалі, як і про створення зон обмеженого руху та паркування приватних автомобілів у центральній частині міста, а навпаки, передбачає влаштування підземних паркінгів поряд з історичним ядром.

Лише після вдосконалення вулично-дорожньої мережі буде можливо розглядати створення транспортно-пересадкових вузлів та повноцінної мережі паркування включно із перехоплюючими паркінгами та диференційованими паркувальними зонами, які, зокрема, надаватимуть змогу регулювати та впорядковувати паркінги у центральній частині Львова.

Місця паркування у центральній частині Львова

У листопаді–грудні 2015 року професор Готфрід Цантке у межах співпраці із робочою групою кафедри містобудування (Г. П. Петришин, Н. С. Соснова, С. П. Тупісь, І. В. Скларова, Р. І. Любицький) запропонував модель впорядкування паркувань у центральній частині міста Львова, яка складається із трьох зон – зони вільної від автомобілів, зони короткотермінового перебування та зони впорядкованих платних паркінгів (рис. 3). За пропозицією, вільна від автомобілів зона (1) повинна бути повністю пішохідною із метою захисту історичних будівель та максимального комфорту відвідувачів, у цій зоні можливий доступ лише невідкладних служб та маломобільних груп населення, доставка товарів у відведені години. Зона короткотермінового доступу (2) повинна мати систему перепусток та перебувати під постійним контролем поліції. У цій зоні відводяться місця для таксі, а також дозволяється короткотермінове перебування автомобілів мешканців. Зона впорядкованих платних паркінгів (3) передбачає розміщення паркінгів різних типів із подальшим поділом на дрібніші паркувальні зони із диференціацією цін та умов паркування. Робочою групою кафедри містобудування модель була перенесена на реальну ситуацію, враховуючи історично сформовану планувальну структуру Львова (рис. 3) [12].

Вільна від автомобілів зона (1) окреслює історичне ядро міста (середньовічне “місто в мурах”), зона короткотермінового доступу (2) прокладалася так, щоб забезпечити максимально 7-хвилинну доступність (300–500 м) до історичного ядра (1-ї зони), зона впорядкованих платних паркінгів (3) умовно розпочинається від кінця зони короткотермінового доступу (2). У цій роботі детально досліджується існуючий стан паркування у межах 1-ї та 2-ї зон і ці зони надалі умовно називатимуться “центральною частиною Львова”.

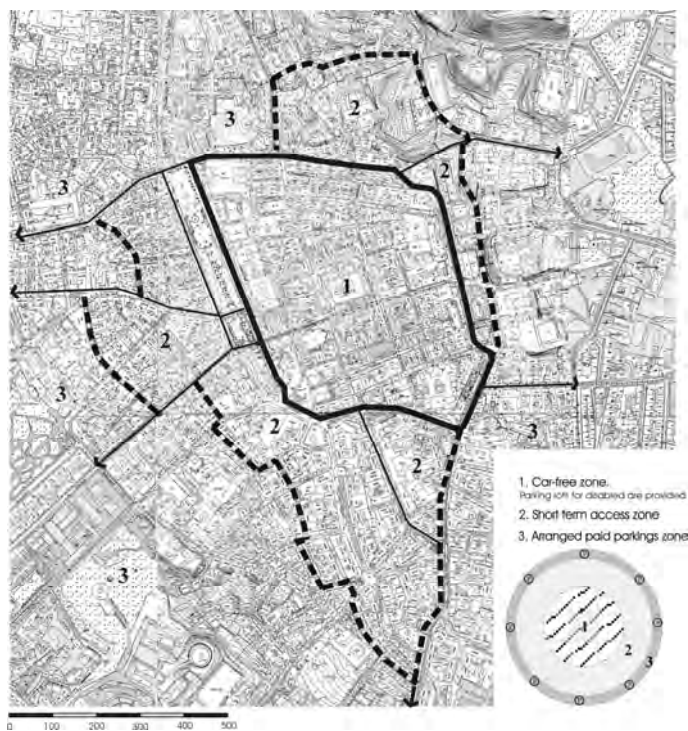


Рис. 3. Модель впорядкування паркувань у центральній частині Львова (автор Г. Цантке) та її перенесення на реальну ситуацію (автори: робоча група кафедри містобудування)

Сьогодні основним типом паркування у центральній частині міста є *вуличне* (вуличне паркування – стоянки у межах вулиць і доріг [3, с. 256]). Стоянки цього типу присутні на більшості вулиць (часто стихійно), незалежно від їх “легальності” (рис. 4).

Серед *позавуличних наземних паркінгів із контрольованим в’їздом* у центральній частині міста функціонує стоянка на вул. Вороного, умовно позавуличним можна вважати також паркінг на площі Старий Ринок. *Вуличні паркінги із контрольованим в’їздом* знаходяться на вул. Валовій, площі Міцкевича, площі Підкови (для відвідувачів закладу громадського харчування) та на частині вулиці Театральної (від вул. Вірменської до вул. Шевської). В’їзд на *контрольовані вуличні паркінги у пішохідній зоні центральної частини Львова* здійснюється за перепустками (лише для обслуговування мешканців або підприємств пішохідної зони) через пункти пропуску, які оснащені болардами чи шлагбаумами. Єдиний публічний *позавуличний гараж* у центральній частині міста знаходиться на вул. Гнатюка, у підземному поверсі готелю “Rius”. Між будинками і у їхніх дворах поза історичним ядром міста зустрічаються поодинокі окремі муровані та металеві *гаражі*.

Правила та умови паркування

Під час натурних обстежень були прийняті рішення поділити існуючі вуличні паркування на групи:

1. *Визначені місця паркування* – платні та безоплатні паркувальні зони, місця стоянок для інвалідів та службові паркомісця.
2. *Місця дозволеного паркування* – безкоштовні стоянки у межах вулиць, які не блокують рух транспорту і не є забороненими дорожніми знаками “зупинку заборонено” або “стоянку заборонено”.
3. *Місця забороненого паркування* – стоянки у межах дії знаків “зупинку заборонено” і “стоянку заборонено”.

Місця стихійного паркування – стоянки автомобілів із заїздом на тротуари чи клумби частково або повністю.

Місця визначеного паркування становлять 35 % від загальної кількості усіх вуличних паркомісць, *місця дозволеного паркування* – 46 %, *місця забороненого паркування* – 19 % (без врахування пішохідної зони).

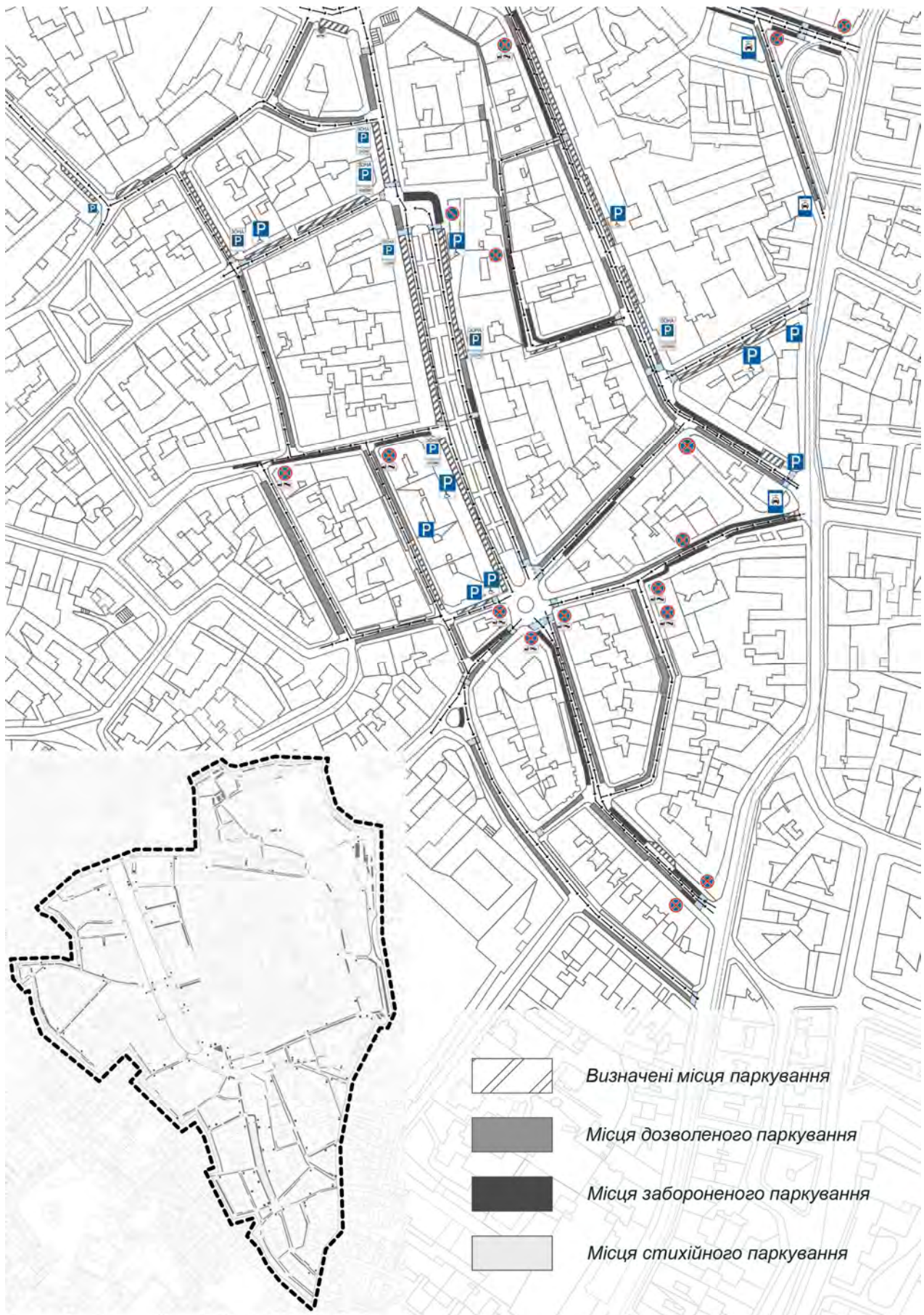


Рис. 4. Вуличне паркування у центральній частині Львова (автори С. П. Тупісь, Р. І. Любицький)



Рис. 5. Визначені місця вуличного паркування на пр. Шевченка (фото Р. І. Любицького, 11.11.2016 р.)



Рис. 6. Місця дозволеного вуличного паркування на вул. Ковжуна (фото Р. І. Любицького, 21.10.2016 р.)



Рис. 7. Місця забороненого вуличного паркування на вул. Саксаганського (фото Р. І. Любицького, 27.10.2016 р.)



Рис. 8. Місця стихійного вуличного паркування на вул. Рибній (фото Р. І. Любицького, 02.11.2016 р.)

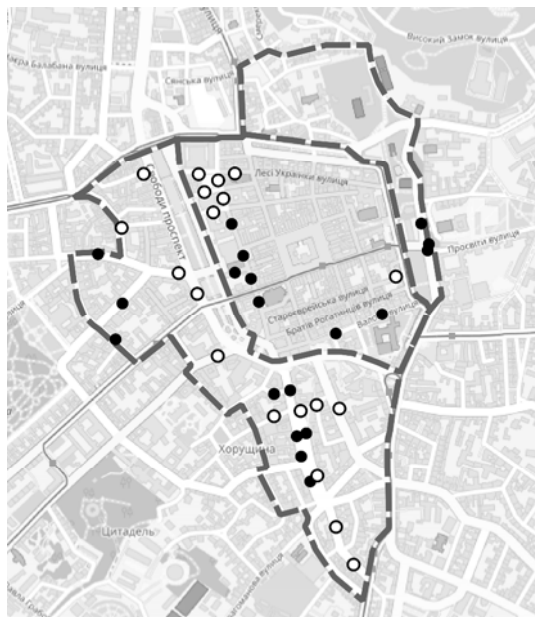


Рис. 9. Пропозиції платних (чорні) та безкоштовних (білі) вуличних паркінгів (схема Р. І. Любицького)

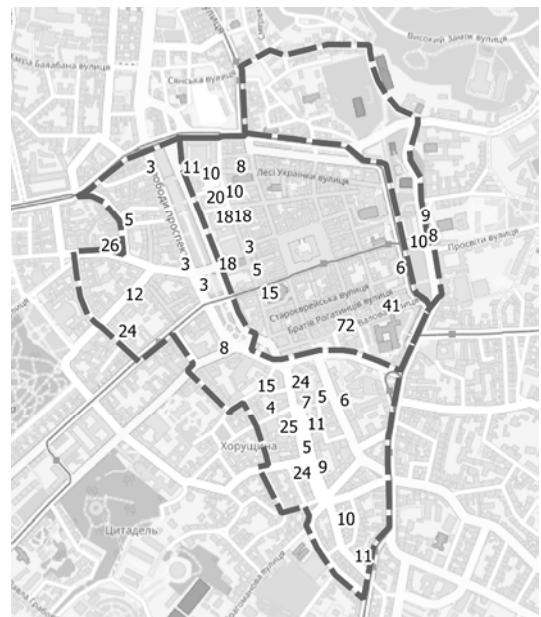


Рис. 10. Кількість паркомісць на пропонуваніх паркінгах (схема Р. І. Любицького)

Як бачимо, більшість стоянок у центральній частині Львова є безкоштовними. Платні стоянки знаходяться на вул. Валовій, пл. Міцкевича, вул. Театральній, вул. Гнатюка, вул. Костюшка, вул. Січових Стрільців, пр. Шевченка, вул. Чайковського, вул. Князя Романа. Вартість стоянки на вул. Валовій становить 8 грн/год, на усіх інших перелічених платних вуличних парковках – 6 грн/год [14]. Усі платні паркінги, крім вул. Театральної, оснащені паркоматами.

Додатково автори статті проаналізували проекти вуличних паркінгів, які розроблялися для центральної частини міста та були надані управлінням транспорту і зв'язку, департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міської ради. Більшість пропозицій було реалізовано. Проекти, що розміщувались у 1-й та 2-й зонах, були нанесені на схему і поділені на такі, які пропонувались платними (19) і безоплатними (19) (рис. 9), також була підрахована кількість проектних паркомісць (усього 522: 157 безоплатних і 365 платних) (рис. 10). За умови реалізації та встановлення плати 157 безоплатних паркомісць могли б приносити прибуток у 1256 грн/год за ціни 8 грн/год та 100 % заповненості.

Відповідно до рішення виконавчого комітету Львівської міської ради від 24.06.2016 р. № 493 “Про внесення змін до рішення виконавчого комітету від 05.12.2014 р. № 929” [15], право на тимчасовий в'їзд у *пішохідну зону міста* мають транспортні засоби мешканців та підприємств пішохідної зони: безкоштовно – із 6.00 до 8.00, платно – із 8.00 до 11.00. *Право на стоянку у пішохідній зоні*, у спеціально відведених для цього місцях (рис. 11) мають мешканці. Попри заборону паркування у невідведених для цього місцях такі випадки зустрічаються (рис. 12).

Підсумовуємо, що правила і умови паркування у центральній частині Львова складаються із організації стоянок і режиму в'їзду у пішохідну зону, а також кількох визначених платних та безоплатних паркувальних зон. Диференціація цін полягає у тому, що паркінг на вул. Валовій коштує 8 грн/год, а усі інші – 6 грн/год, тому можна вважати, що паркувальні зони із диференційованими цінами та умовами паркування у центральній частині міста відсутні. Обмежень у терміні стоянки у платних зонах немає, а громадські об'єкти здебільшого не мають службових паркінгів (паркінгів для відвідувачів чи працівників). Наявна велика кількість безоплатних паркінгів (дозволенних та несанкціонованих) без встановлених правил та умов використання, внаслідок чого виникає надмірний попит, який провокує ускладнення транспортно-пішохідного руху (яке детально розглядалось у статті “On-street parking в історичному місті” [3, с. 258]).

Планувальна організація місць вуличного паркування

Найпоширенішим планувальним типом за орієнтацією вуличних стоянок у центральній частині Львова є *паралельний паркінг*. В умовах вузьких вулиць він часто є єдиним можливим варіантом. *Паркінги під кутом* у центральній частині міста найчастіше влаштовані у платних паркувальних зонах, а *перпендикулярні* можна зустріти лише на площі Старий Ринок і Міцкевича та на малих відрізках вул. Винниченка, Ужгородської і Князя Романа.

Внаслідок великої кількості планувально не організованих місць вуличного паркування у центральній частині міста виникають проблеми *блокування (або ускладнення) трафіку*, “*подвійного паркування*”, *стоянки на тротуарах та клумбах*, *стоянки біля перехресть та пішохідних переходів (або на них)*, *небезпеки для пішоходів та велосипедистів*.

Більшість перерахованих проблем можна вирішити планувальними методами, наприклад, регулюванням ширини тротуару, встановленням по краях тротуарів обмежувальних засобів, розширенням тротуарів біля місць переходів та перехресть тощо. Крім того, в європейських містах, на окремих вулицях часто влаштовують різні перепони для руху, такі як дерева і лави, роблячи вулиці зигзагоподібними із метою сповільнення руху автомобілів [10, с. 19].

Контроль за дотриманням паркувальних правил

Будь-яка система паркування не працюватиме без жорсткого контролю за дотриманням паркувальних правил. Контролем за дотриманням паркувальних правил у Львові займається поліція. Хоча європейський досвід показує, що варто створити окрему службу і надати їй право виписувати штрафи за неналежну парковку навіть за відсутності водія, фіксуючи порушення фотозйомкою. Також необхідна примусова евакуація автомобілів, які своєю парковкою ускладнюють або перебивають рух транспорту на вулицях. Крім того, важливим є покарання

водіїв за несплату паркування у місцях платних парковок. Тільки система невідворотності відчутного покарання водіїв за порушення правил парковки приведе до порядку і чіткої роботи системи паркування у місті.



Рис. 11. Місця для паркування автомобілів мешканців пішохідної зони [15]



Рис. 12. Несанкціонована стоянка у пішохідній зоні на вул. Друкарській (фото Р. І. Любицького 21.11.2016 р.)



Рис. 13. Внаслідок існуючої планувальної організації вуличного паркінгу на вул. Вороного автомобілі змушені рухатись по велодоріжці (фото Р. І. Любицького, 21.10.2016 р.)



Рис. 14. "Подвійне паркування" на вул. Костюшка (фото Р. І. Любицького, 21.10.2016 р.)

Висновки

Внаслідок того, що велика частина трафіку проходить через центральну частину Львова, паркування у ній значно впливає на загальну транспортну ситуацію міста. Відсутність правил та умов паркування на більшості досліджуваної території (46 % вуличних паркінгів у центральній частині міста не легалізовані) сприяє підвищеному попиту на автостоянки, а недосконала планувальна організація паркомісць – стихійному паркуванню. Слабкий контроль за дотриманням паркувальних правил провокує стоянки у заборонених місцях і, як наслідок, ускладнення транспортно-пішохідного руху та погіршення безпеки як пішоходів і велосипедистів, так і самих автомобілів. Враховуючи відсутність позавуличних паркінгів, забезпечення необхідними паркомісцями мешканців, працівників та відвідувачів центру, а також розширення пішохідних зон є проблематичним.

Вирішення перерахованих проблем потребує інтеграції планувальних та адміністративних зусиль для розроблення цілісної концепції мережі паркування у Львові. Крім того, необхідне визначення ролі центральної частини міста у цій концепції, у контексті якої потрібно проаналізувати кожну вулицю щодо можливості створення “легальних” стоянок, які не конфліктуватимуть із міською транспортною та паркувальною концепціями.

1. Лобашов А. О. Алгоритм распределения транспортных потоков в городах / А. О. Лобашов, В. В. Лютый // *Автомобильный транспорт*. – Харьков: ХГАДТУ, 2000. – С. 101–103. 2. Лобашов О. О. Моделирование влияния сети парковки на транспортные потоки в городах: моногр. / О. О. Лобашов – Х: ХНАМГ, 2010. – 170 с. 3. Любичкий Р. І. “On-street parking” в історичному місті / Р. І. Любичкий // *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*. – 2016. – № 45. – С. 253–263. 4. Матеріали генерального плану Львова // *Державний інститут планування міст “Містопроєкт”*. – Львів, 2008. 5. Мурований І. С. Вплив вуличного паркування автомобілів на ефективність транспортних потоків міста / І. С. Мурований, І. О. Павлова, В. М. Придюк // *Вісник ЖДТУ*. – 2012. – № 4 (63). – С. 90–99. 6. Поліщук В. П. До питання паркування автомобілів / В. П. Поліщук, О. О. Загоруй // *Коммунальное хозяйство городов*. – К.: Техніка, 2004. – № 56. – С. 133–138. 7. Парасоленко О. В. Перевірка адекватності моделі функціонування транспортних потоків в транспортній мережі міста / О. В. Парасоленко // *Программа и тезисы докладов XXXIII науч.-техн. конф. преподавателей, аспирантов и сотрудников ХГАГХ*. – Ч. 2. – Харьков: ХНАГХ, 2006. – С. 76–77. 8. Русанова І. В. Проблеми формування мережі місць паркування в історичному місті (на прикладі м. Львова) / І. В. Русанова, Н. С. Соснова // *Містобудування та територіальне планування*. – 2009. – № 34. – С. 420–427. 9. Barter P. *On-Street Parking Management* / Paul Barter. – Eschborn: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, 2016. 10. Kodransky M. *Europe’s Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation* / M. Kodransky, G. Hermann. – New York: Institute for Transportation and Development Policy, 2011. 11. Richard W. *Parking management for smart growth* / W. Willson Richard. – Washington: Island Press, 2015. 12. Zantke G. *Solution of traffic problems in the central area of Lviv* / Gottfried Z. // *Architectural studies / Lviv Polytechnic Nat. Univ.* – 2015. – С. 99–106. 13. Концепція паркувальних та пішохідних зон [Електронний ресурс] // *Львівська міська рада*. – 2012. – Режим доступу до ресурсу: <http://city-adm.lviv.ua/news/city/transport/207143-kontseptsiia-parkivalnykh-ta-pishokhidnykh-zon>. 14. Рєвунова І. Міська рада остаточно затвердила підвищені тарифи на паркування в центрі Львова [Електронний ресурс] / І. Рєвунова, В. Іваскевич // *zaxid.net*. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: http://zaxid.net/news/showNews.do? miskrada_ostatochno_zatverdila_pidvishheni_tarifi_na_parkivannya_v_tsentri_lvova&objectId=1403737. 15. Рішення виконавчого комітету Львівської міської ради від 24.06.2016 р. № 493 “Про внесення змін до рішення виконавчого комітету” № 929 від 05.12.2014 р.”.

S. Tupis, R. Liubyskyi

Lviv Polytechnic National University
Department of Urban Planning and Design

PLANNING AND ADMINISTRATIVE PARKING PROBLEMS IN THE CENTRAL PART OF LVIV

© Tupis S., Liubyskyi R., 2016

At first sight, the amount of parking lots in the central part of Lviv does not meet the demand, that is why most of drivers argue that it is necessary to build more parkings. Researching deeper, it becomes clear that the problem is not only in the parking amount.

The disordered parkings lead to the transport and pedestrian traffic complication and sometimes even full collapse. The absence of terms and conditions at most “unofficial” on-street parkings often forces car drivers to circle in the search of the free unoccupied parking lot, creating transport network overloading.

The amount of car owners in Ukraine is 220 motor vehicles per 1000 inhabitants in comparing to 580 in Poland or 588 in Germany, but it is obvious that parking problems in Lviv, especially in the central part, is more urgent. These problems consist of the lack of parking management and deficient planning organization.

Car is not the only transport possibility in the city – public transport, bicycle and walking are always available for everyday needs. Historic European cities realized that without balanced use of different transport types it is impossible to achieve the sustainable development. Hence, in the cities with well-developed and convenient transport infrastructure, using car is the “expensive pleasure”.

In order to create the parking network, it is necessary for the city to have the developed street and road network. Because of the incompleteness of Lviv’s ring roads, the traffic is forced to cross the central part of the city. It is important to complete these ring roads in order to create the parking zones and park-and-ride facilities, giving the possibility to regulate parking in the central part of Lviv.

The main parking type in the central part of Lviv is on-street parking. These parkings, often chaotically, are present at almost all of streets. Only few off-street parking facilities are available.

During site examination, authors decided to separate existent on-street parking into 4 groups:

1. Determined parkings zones – official free and pay parkings, lots for disabled and workers/visitors;
2. Unprohibited parking places – free parkings that don’t obstruct traffic and aren’t banned by road signs “no parking” or “no stopping”;
3. Prohibited parking places – parkings under the road signs “no parking” or “no stopping”;
4. Disordered parking places – parkings on sidewalks or lawns.

Additionally, the on-street parking projects, provided by Lviv city council, were analyzed. It was found, that the half of the proposed parkings for the central part of the city were free. Authors counted the potential income that city loses.

Due to the large number of unplanned and disordered parkings, in the central part of Lviv arise such problems as blocking (or complication) of traffic, “double parking”, parking on sidewalks and lawns, parkings near crossroads and pedestrian crossings, dangers of pedestrians and cyclists.

Any parking system cannot work without constant control of the parking rules violation. In Lviv, the police is responsible for this, but European experience shows the necessity of separate controlling service creation which will have the permit of fines issuing, even without presence of driver. Inevitability of the fine payment has to be ensured.

The parking problem solution needs the integration of the planning and administrative efforts in order to develop the complex parking network of Lviv. Besides, defining of the Lviv’s central part role in the parking network is necessary and every street has to be analyzed for the possibility of “legal” parkings creation.

Key words: parkings, parking management, parking problems, central part of Lviv, historical city.