



Funkcjonowanie stref płatnego parkowania oznacza ograniczenie swobody, jaką w przemieszczaniu się dają samochody. Buntujący się kierowcy bardziej pomstują na pomysłodawców płacenia za parkowanie, niż na sytuację beznadziejnego krążenia w poszukiwaniu miejsca na zaparkowanie, nawet gdy znajdzie się ono w sporej odległości od celu podróży.

W miastach niełatwe jest wdrażanie idei służącej utrzymaniu ładu w przestrzeni ulicznej i zwiększeniu rotacji samochodów zatrzymujących się w centrach. Jak wskazują już wieloletnie doświadczenia miast, we wprowadzaniu polityk parkingowych niezbędne są: precyzyjny plan oraz konsekwencja i argumenty przekonujące społeczeństwo do wprowadzanych zasad.

W polskich aglomeracjach, nawet tych, które były pionierami w tworzeniu polityk parkingowych i wprowadzaniu stref płatnego parkowania, nie udało się dotąd wprowadzić kompleksowych rozwiązań, które tworzone jako wzorcowe. Mało tego, zmiany przepisów w ustawie o drogach publicznych wprowadziły w tej dziedzinie sporo zamieszania. Otóż gospodarowanie miejską przestrzenią i reglamentowanie deficytowych miejsc postojowych powinno pozostać wyłącznie domeną samorządów. Tymczasem ustawowa regulacja pozbawiła je podstawowego narzędzia finansowego do kreowania polityki parkingowej, narzucając zunifikowaną stawkę opłat i przypisaną jej progresję.

Organizacja parkowania powinna być dostosowana do charakteru miasta czy aglomeracji, ich poszczególnych dzielnic, a nawet kwartałów czy odcinków ulic. Powinna uwzględniać specyfikę zagospodarowania oraz strukturę (rodzajową i kierunkową) ruchu i parkowania.

Podstawą wprowadzenia stref płatnego parkowania jest przyjęta przez samorząd

strategia, która uwzględnia specyfikę miasta, wyznacza tryb organizacji stref parkingowych oraz metody egzekucji miejscowych przepisów. Strategia parkingowa powinna być integralną częścią miejskiej polityki transportowej.

Prawną podstawę tych działań stanowią przepisy o samorządzie terytorialnym, zgodnie z którymi zadaniem tego szczebla administracji publicznej jest:

- usprawnienie transportu,
- zapewnienie ładu przestrzennego m.in. przez kształtowanie racjonalnych warunków dostępu i wykorzystania przestrzeni, w której zaspakajane są potrzeby parkingowe,
- osiągnięcie określonych standardów parkowania w mieście i zapewnienie w tym zakresie porządku prawnego,
- ochrona środowiska przyrodniczego i kulturowego miast,
- pozyskanie środków finansowych na przedsięwzięcia związane z usprawnianiem systemu transportowego.

Strategia parkingowa musi się wpisywać w ogólną działalność samorządu w zakresie transportu. Wdrożeniom i korektom strategii parkingowych powinny towarzyszyć inne działania inwestycyjne i organizacyjne na sieci ulic i w publicznym transporcie. Szczególnie istotne jest to przy uruchamianiu systemu park&ride oraz wyznaczaniu nowych obszarów objętych regulacjami.

Z drugiej strony ustawa o drogach publicznych oraz z rozporządzenia o szczegółowych warunkach zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem wyznaczają jako nadrzędne zadania - w stosunku do organizacji miejsc parkingowych w pasach drogowych - ochronę pasa drogowego i kontrolę dostępności drogi oraz bezpieczeństwo ruchu.

W zależności od zakresu i skali, strategie parkingowe mogą mieć charakter defensywny bądź ofensywny. W przypadku strategii defensywnych samorząd, a w jego imieniu zarząd dróg, ogranicza się wyłącznie do wprowadzenia regulacji porządkowych wynikających z przepisów prawa o ruchu drogowym, czy niektórych przepisów prawa budowlanego.

W strategii ofensywnej samorządy wdrażają miejscowe regulacje parkingowe, organizują miejsca parkingowe na obszarze gminy i w ciągach dróg oraz tworzą warunki do budowy parkingów komercyjnych. Samorządy traktują przestrzeń jak towar, a więc wprowadzają rozwiązania finansowe reglamentujące dostęp do miejsc parkingowych w tych obszarach, gdzie popyt przewyższa podaż. Ponadto wprowadzają skuteczne mechanizmy egzekucji przepisów parkingowych. Równocześnie wdrażają systemy informacji parkingowej oraz dbają o rozpropagowanie informacji o zasadach funkcjonowania parkingów.

Konieczne jest zapewnienie równych praw dla wszystkich obciążanych kosztami parkowania. Wszelkie wyjątki muszą być bardzo głęboko uzasadnione. W szczególności należy unikać ułatwień czy zwolnień, np. dla radnych, czy urzędników

zarządzających drogami. Ponadto ponoszący koszt musi być przekonany, że niewniesienie opłaty wiąże się nieuchronnie z karami finansowymi i stratą czasu.

Strategia parkingowa wyznacza cele oraz narzędzia do ich realizacji. Jednym z podstawowych jest plan parkingowy obszarów. Dotyczy on w pierwszym rzędzie obszarów śródmiejskich, gdzie panuje największa odmienność w zagospodarowaniu architektonicznym i urbanistycznym oraz zróżnicowanie możliwości parkowania. Plan określa pojemność parkingową obszaru, a także formy, lokalizację i organizację miejsc postojowych na terenach publicznych oraz zasady wykorzystania na parkowanie pozostałych terenów. Stworzenie planu wymaga szczegółowej inwentaryzacji miejsc parkingowych i przewidzenia sytuacji wynikających na przykład ze stworzenia mieszkańcom prawa bezpłatnego parkowania w strefie płatnej.

W praktyce do organizacji parkingów samorządy dość powszechnie wykorzystują normatywy i limity parkingowe. Normatyw i limit są wymaganiami urbanistycznymi, określającymi parametry parkingów towarzyszących określonym obiektom. Wyznaczają minimalną/maksymalną liczbę miejsc postojowych, a dla obszarów, w których zakładane jest ograniczenie dostępu dla samochodów - maksymalną liczbę miejsc postojowych.

Wdrożenie strategii parkingowej wymaga uświadamiania jak najszerszym kręgom obywateli jej celów i efektów. Potwierdzeniem poprawności wdrożonego rozwiązania jest stały monitoring, na podstawie którego na bieżąco można weryfikować założenia i zdobywać argumenty potwierdzające słuszność wprowadzonych rozwiązań. Tylko wówczas to, co społecznie odbierane jest jako uciążliwy, płatny obowiązek, może zyskać aprobatę jako działanie przynoszące wiele korzyści - zarówno w aspekcie udroźnienia śródmiejskich układów komunikacyjnych, jak też estetycznego uporządkowania przestrzeni urbanistycznej.

Agnieszka Serbeńska

W materiale wykorzystano: Aleksander Deskur, „Strategie parkingowe – cele, możliwości, zagrożenia”, KLIR, Biuletyn nr 62, 2007

VIII zagrożenia we wdrażaniu samorządowych strategii parkingowych:

- **Zaniechanie lub brak konsekwencji.** Większość wdrożeń spotyka się ze sprzeciwami tych, którzy dotąd - z reguły w sposób nieuprawniony - nadmiernie korzystali ze wspólnego dobra. Wszystkie projekty stref parkingowych, a zwłaszcza te pionierskie (w Polsce - Kraków, po nim Poznań) były początkowo intensywnie krytykowane w prasie. Strach przed podjęciem działań, a zwłaszcza wycofanie się z projektu nie tylko podważy idee regulacji parkowania, ale - jako skuteczna metoda - może posłużyć do blokowania innych inicjatyw samorządowych, nie tylko transportowych. Co

innego - dobrze zbadane i uzasadnione (także w wyniku krytyki) korekty strategii.

- **Przeregulowanie.** Nadmierna elastyczność regulacji, zwłaszcza w zakresie cen parkowania, grozi brakiem zrozumienia lub rozbuchaną biurokracją oraz problemami organizacyjnymi. Należy zachować równowagę między elastycznością taryfy i zrozumiałymi dla wszystkich użytkowników zasadami. Jeżeli np. jakiś odcinek ulicy cieszy się szczególnym popytem w określonych godzinach, czy dniach, elastyczność (pomijając ograniczenia ustawowe) nakazywałaby podniesienie cen w tym czasie i miejscu. Nie powinno się dopuszczać do zawłaszczania tych miejsc na zasadzie „kto pierwszy ten lepszy” i zapobiegać powstawaniu patologii (np. naganiacze wskazujący „wolne”, bo zwalniane przez „kolegę”, miejsca). Z drugiej jednak strony prawidłowe oznakowanie takich miejsc, skuteczna egzekucja (np. w przypadku drastycznego ograniczenia czasu parkowania) i dotarcie ze skomplikowaną taryfą do świadomości klienta, może spowodować nieadekwatne koszty eksploatacji oraz wywołać słuszne protesty, a nawet procesy sądowe.
- **Rutyna.** Jest to zjawisko nowe, pojawiające się w miastach o długiej tradycji regulacji parkowania. Uznanie, że coś, co wdrożono 10 lat temu jest i dziś w pełni dobre, grozi niereagowaniem na postępujące zmiany, a w skrajnym przypadku do zatracenia celów, dla których regulację tworzone. W szczególności dotyczy to stref parkowania, gdzie celem zazwyczaj jest zapewnienie w miarę sprawiedliwego dostępu dla odwiedzających obszar strefy przy równoczesnym pozyskaniu środków finansowych. Jeżeli nie reaguje się na nadmierne zatłoczenie lub toleruje parkowanie nielegalne, oba cele nie są realizowane i w strefie zamiast spodziewanego ładu panuje bałagan.
- **Poddawanie się naciskom grupowym, partykularnym, w tym prasowym.** Lobby samochodowe i pracownicze, zwłaszcza dziennikarskie i prawnicze, potrafi skutecznie obrzydzać wprowadzane regulacje. Tymczasem, np. w sprawie parkowania na chodnikach, rzadko wysłuchuje się ich prawowitych użytkowników-piesznych. Trzeba pamiętać, że oprócz głośnych „protestantów” istnieją rzesze cichych beneficjentów regulacji, którzy odezwą się (albo i nie) dopiero wtedy, gdy zauważą utratę swoich korzyści. Charakterystyczne, że bardzo często na ograniczenia w parkowaniu pod „ich sklepami” protestują kupcy - rzekomo w interesie klientów, a w praktyce potem okupują najlepsze miejsca własnymi samochodami, w tym dostawczymi.
- **Regulacje ogólnokrajowe w ustawach i rozporządzeniach.** Parkowanie jest domeną miejsca i nie znosi żadnych uogólnień. Poza ujednoliceniem systemu oznakowania (wzory znaków drogowych) wszystkie kompetencje, co do regulacji parkowania powinny należeć do samorządów. Niestety tak nie jest, a np. ogólnopolskie, ustawowe ustalenie maksymalnych opłat za parkowanie, wraz z niezrozumiałym systemem progresji i regresji tych cen przy parkowaniu wielogodzinnym, praktycznie ubezwłasnowolnia władze miast, które chciałyby regulować ceny według zasad rynkowych (równoważenie popytu i podaży), a te, w których maksymalna cena już jest

za niska, skazuje na bałagan i deprecjację terenu w najcenniejszych zazwyczaj obszarach śródmiejskich.

- **Pazerność inwestorów.** W miastach, gdzie stosowane są normatywy, wielu inwestorów obiektów je kontestuje lub próbuje obchodzić. Tam, gdzie stosowne są limity lub brak jakichkolwiek ograniczeń, realizuje się obiekty bez wystarczającej ilości miejsc postojowych, uważając, że ich użytkownicy i klienci znajdą sobie miejsce - jak nie na terenie publicznym -to „u sąsiada”, a to że zazwyczaj nielegalnie, to już nie inwestora zmartwienie. Należy bardzo uważać z brakiem norm lub stosowaniem wyłącznie limitów, a najlepiej konsekwentnie egzekwować normatywy, także siłami nadzoru budowlanego.
- **Brak spójności.** Wdrażanie lub przecenianie roli pojedynczych regulacji parkingowych, bez całościowego systemu (strategii), stanowiącego element polityki transportowej i przestrzennej miasta, a także odmienne regulacje w podobnych sobie sytuacjach mogą dać efekty jedynie krótkotrwałe i z reguły skutkują uzasadnionymi protestami, a czasem skutecznymi zaskarżeniami. Oprócz sytuacji doraźnych, pojedyncze regulacje mogą się sprawdzić jedynie w małych miastach.
- **Brak skutecznej egzekucji i brak dla niej akceptacji.** To największa bolączka wszystkich uregulowań parkingowych. Brak egzekucji tworzy patologie. Jeżeli ktoś nie opłaca parkowania na miejscu płatnym, czy staje w miejscach niedozwolonych, to po prostu kradnie lub przywłaszcza przestrzeń, czas i ład, które są dobrem publicznym. Kradnie od wszystkich zachowujących przepisy i reguły. Tymczasem, w Polsce panuje wyjątkowa tolerancja dla niezgodnego z przepisami parkowania.



Płatne parkowanie z aprobatą

Utworzono: wtorek, 21, kwiecień 2009 14:07 Agnieszka Serbeńska



Polecamy felietony filmowe:

- [Parkomaty w Krakowie](#)
- [Nie sztuka dojechać, sztuka zaparkować](#)