

# Budapeszt wobec wyzwań polityki parkingowej

Utworzono: czwartek, 20, marzec 2014 10:09 Agnieszka Serbeńska

---



Budapeszt analizuje możliwości redystrybucji przestrzeni publicznej, aby znaleźć sposób na ograniczenie aneksji miejskich obszarów przez poruszające się i parkujące samochody. Chodzi w tym także o zrationalizowanie gospodarki przestrzenią przeznaczaną pod parkingi i ich lokalizacyjne rozdzielanie pod względem przeznaczenia, a więc na dłuższe postoje, krótsze płatne postoje oraz postoje aut mieszkańców miejskich stref.

Budapeszt – stolica i największe miasto Węgier, położone nad Dunajem – został ostatecznie ukształtowany urbanistycznie w XIX wieku. Układ urbanistyczny stworzyły trzy połączone ze sobą miasta: Buda i Óbuda na prawym brzegu Dunaju oraz Peszt na lewym brzegu rzeki. Obecny kształt terytorialny przybrał w 1950 r., gdy przyłączono do niego 23 okoliczne miejscowości, dzięki czemu obszar miasta zwiększył się 2,5 raza, zaś ludność – 1,5 raza. Dzisiejszy Budapeszt jest podzielony na 23 dzielnice z własnymi zarządami.

Budapeszt to ósme z najludniejszych miast Europy. To również miasto, które w tej chwili boryka się z problemem zatłoczenia komunikacyjnego, wywołującego wśród mieszkańców codziennie szereg stresowych sytuacji i konfliktów. Na przykład w odległości zaledwie 500 metrów od węgierskiego Parlamentu przebiega ruchliwa arteria niemal niemożliwa do przekroczenia przez pieszych. W sąsiedztwie tego obiektu brakuje też miejsc do parkowania aut.

W przygotowaniach budapesztańskich przemian analizowane są przykłady europejskich miast, w których powiodły się działania polegające na szerszym udostępnianiu przestrzeni publicznej pieszym, rowerzystom, komunikacji zbiorowej. Wśród tych rozwiązań Budapeszt poszukuje rozsądnej recepty na komunikacyjny

# Budapeszt wobec wyzwań polityki parkingowej

Utworzono: czwartek, 20, marzec 2014 10:09 Agnieszka Serbeńska

---

problem, metody odpowiedniej w skomplikowanych uwarunkowaniach miasta. Administracja miejska zastanawia się jak przemodelować miasto pod kątem ruchu pieszego i kołowego oraz potrzeb nie tylko samych mieszkańców, ale też licznie odwiedzających miasto turystów czy osób przybywających do tutejszych ośrodków naukowych, uczelni czy instytucji państwowych. Rozważa też konieczną liczbę i lokalizację parkingów, analizuje ceny postojów i pory obowiązywania opłat, tak by uzyskać oczekiwany efekt w uspokojeniu ruchu miejskiego.

Dotąd funkcjonujące parkingi zlokalizowane są w prawobrzeżnej Budzie (ponad 900 miejsc). Również w ciągach głównych arterii komunikacyjnych można parkować. Póki co za darmo. Jednak nie są te miejsca zarządzane w ramach spójnej polityki. Trudno też ją wdrożyć w sytuacji funkcjonowania w mieście niezależnych dzielnic. Skutkiem tego w każdej obowiązują odmienne zasady parkowania. Na przykład w części miasta za 7 euro mieszkańcy mogą parkować wszędzie, gdzie znajdą dostępne miejsce. W innej dzielnicy możliwości bezpłatnego parkowania oferuje się dla jednego pojazdu na gospodarstwo domowe. Są też dzielnice, w których parkowanie dla miejscowych mieszkańców jest w ogóle bezpłatne. Ponadto wprowadzane są upusty w opłatach za parkowanie dla osób urodzonych w danej dzielnicy czy osób pełniących określone funkcje publiczne.

W tej skomplikowanej sytuacji administracyjnej i komunikacyjnej Budapeszt za cel wyznaczył więc rewitalizację wałów nadrzecznych i zamknięcie ich dla ruchu kołowego, przynajmniej po jednej ze stron Dunaju. Rozstrzygana jest też kwestia na ile można zasadniczy ruch samochodowy skierować po stronie Budy. Przygotowywana wizja polityki parkingowej musi pogodzić interesy i oczekiwania mieszkańców miasta z potrzebami ochrony miejskiego środowiska przyrodniczego i zasadami zrównoważonego transportu.

AS