Wybrane problemy parkowania w miastach

Utworzono: poniedziałek, 26, maj 2014 10:32 Andrzej Szarata



Problem parkowania staje się coraz ważniejszym zagadnieniem, dotyczącym zwłaszcza dużych miast i aglomeracji. Tam też jednym z podstawowych narzędzi wspomagających proces zarządzania transportem jest wprowadzenie stref płatnego parkowania.

W polskich warunkach strefy płatnego parkowania wyznacza się w miastach powyżej 50 tysięcy mieszkańców. Są one organizowane zazwyczaj w centrach miast, a ich głównym celem jest zarządzanie dostępnością w tych obszarach. Co do wielkości są one zróżnicowane. Największa strefa płatnego parkowania znajduje się w Warszawie (ok. 22 tys. miejsc parkingowych). Nastepne pod względem wielkości są w: Krakowie (ok. 11 tys. miejsc), Szczecinie (ok. 8,5 tys.), Poznaniu (ok. 6 tys.), Wrocławiu (ok. 2,8 tys.) i Łodzi (ok. 1,8 tys. miejsc parkingowych).

Wysokość pobieranych opłat w tych strefach powinna być kompromisem uwzględniającym lokalne uwarunkowania. Zbyt wysokie będą powodować niewykorzystanie wydzielonych płatnych miejsc parkingowych i zachęcać do parkowania w miejscach niedozwolonych. Natomiast wprowadzenie zbyt niskiej wysokości opłat może spowodować, że strefa nie będzie spełniać swojej funkcji, a koszty utrzymania przewyższą przychody. Należy podkreślić fakt, iż górna wartość opłat za parkowanie jest uregulowana ustawowymi przepisami, co w przypadku wielu miejskich samorządów znacznie utrudnia prowadzenie polityki parkingowej.

Polityka parkingowa miasta stanowi bardzo istotny element w dążeniu do zrównoważonego systemu transportowego. Europejskie miasta w drugiej połowie XX wieku nie doceniały „polityki parkingowej” jako narzędzia mogącego wpłynąć pozytywnie na wiele aspektów społecznych w miastach. Była ona głównie

Phoca PDF

wykorzystywana w projektowaniu parkingów, by zwiększać ilość miejsc postojowych. Lokalne władze miast europejskich pozwalały na bezpłatne parkowanie w każdym miejscu w mieście: na chodnikach, ścieżkach rowerowych, drogach, zabytkowych placach. Takie przyzwolenie powodowało stopniową i nieuniknioną degradację miast, utrudniło poruszanie się pieszym i rowerzystom, zwiększyło zanieczyszczenie powietrza i burzyło estetykę miejskiej przestrzeni.

W latach 90. ubiegłego wieku rozpoczął się szybki wzrost wskaźnika motoryzacji w miastach europejskich. To spowodowało zajęcie przestrzeni publicznej przez parkujące samochody - każdy pojazd parkujący zajmuje od 15 m^2 do 30 m^2. Centra miast zaczęły stawać się coraz bardziej zatłoczone i zakorkowane, co w konsekwencji wpłynęło na zmianę kierunku polityki parkingowej. Ta zmiana była argumentowana potrzebą ożywienia centrów miast. Uzyskanie tego możliwe było przez zredukowanie ilości podróży wykonywanych samochodami indywidualnie oraz zwiększenie znaczenia komunikacji zbiorowej i wykorzystanie ścieżek rowerowych, a także uspokojenie ruchu na wybranych terenach. Efekty wprowadzonych zmian w polityce parkingowej miast europejskich są imponujące. Na przykładzie już wielu miast można zauważyć ożywienie ich centrów, znaczą redukcję podróży prywatnymi samochodami, ograniczenie hałasu i zanieczyszczenia powietrza, a też idącą za tym poprawę jakości życia.

Kilku dużych europejskich metropolii może poszczycić się sukcesami wdrożonych polityk parkingowych. Jednak nadal wiele miast, m.in. Kraków, wciąż boryka się z problemami związanymi z wprowadzaniem stref płatnego parkowania. Stolica Małopolski mimo to konsekwentnie realizuje postulat racjonalizacji wykorzystania istniejących miejsc parkingowych, np. przez stosowanie w coraz szerszym zakresie opłat za parkowanie na terenach publicznych.

dr hab. inż. Andrzej Szarata

Katedra Systemów Komunikacyjnych

Politechnika Krakowska

Doświadczenia europejskich miast w dziedzinie parkowania dr inż. Andrzej Szarata omawiał podczas seminarium, które zorganizowało Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu KLIR w Tuchowie (7-10 maja br.). Program seminarium obejmował tematykę systemów parkingowych: zarządzanie parkingami, oznakowanie stref płatnego parkowania, infrastruktura, parkingi P&R, zagospodarowanie przestrzeni okołoparkingowej.

Phoca PDF