



Miejsce parkingowe w pobliżu domu lub pracy to coraz częściej obiekt pożądania kierowców, którzy, chcąc zaparkować, muszą czasem przejechać wiele dodatkowych kilometrów, tracąc czas i nerwy na poszukiwania. Dawno minęły już czasy, gdy na pustych osiedlowych parkingach dzieci mogły grać w piłkę. Teraz nie tylko miejsca postojowe, ale każdy skrawek ulicy i chodnika, na którym nie postawiono zakazu, zajmują samochody. Wygląda to tak, ponieważ parkowanie wciąż nie jest pełnoprawnym składnikiem systemu transportowego.

- Szeroko rozumiana polityka parkingowa w zasadzie do połowy XX wieku nie istniała – poinformował dr hab. inż. Andrzej Szarata, prof. PK, podczas VIII Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej „Polityka parkingowa w miastach”. – Dopiero w latach 70. dostrzeżono ten problem.

I to co w latach 70. działo się w Europie zachodniej, obecnie ma miejsce w Polsce. Liczbę samochodów w naszym kraju szacuje się już na około 20 mln. To oznacza, że połowa z nas posiada własny pojazd, ale także to, że systematycznie pogarszają się warunki ruchu, zwłaszcza w śródmieściach. Ale czy rozwój społeczny i gospodarczy miast musi się wiązać z korkami, hałasem, zanieczyszczonym powietrzem i wypadkami? Niekoniecznie, tylko, że polityka transportowa pociąga za sobą podejmowanie trudnych i niepopularnych decyzji, których władze starają się unikać, np. ograniczenia ruchu, pobieranie opłat itd.

- Parkowanie nie jest tylko okolicznością procesów transportowych, ale jest częścią polityki transportowej – dodał Jan Friedberg – Często parkowanie jest „dorabiane” do projektu budynku, centrum miasta, czy innych inwestycji. A przecież jest zintegrowanym elementem systemu transportowego. Utrudnieniem jest fakt, że w polskim prawie parkowanie nie jest ujęte jako funkcja publiczna.

Zdaniem Jana Friedberga, jeśli potraktujemy parkowanie jako część systemu transportowego, to nie można oddzielnie planować i projektować różnych elementów, bo one wzajemnie na siebie oddziałują. Nie można budować wielkich centrów handlowych czy osiedli mieszkaniowych bez parkingów, bo to po prostu na

Parkowanie częścią polityki transportowej

Utworzono: poniedziałek, 23, listopad 2015 11:17

dłuższą metę nie ma sensu.

- W zrównoważonym transporcie każdy element w systemie powinien być dobierany na zasadzie równowagi, a nie tak, że najpierw zrobimy jedno, później drugie, a potem będziemy się starać jakoś to połączyć – wyjaśnił Jan Friedberg.

Zagrożeniem jest fakt, że decyzje o inwestycjach są w dużej mierze polityczne, nie poparte badaniami ani analizami. Władza wie lepiej niż eksperci i mieszkańcy. Politycy uważają, że mają prawo podejmować decyzje bez stosownych analiz, a żadne przepisy im tego nie narzucają.

Dawniej istniało coś takiego jak normatyw parkingowy, tzn. określenie liczby miejsc parkingowych na liczbę mieszkańców, przypomniał Jan Friedberg. Obecnie można to uwzględnić w studiach zagospodarowania przestrzennego i w planach miejscowych, ale nie trzeba. Nie brakuje więc dziwnych inwestycji, w których wcale nie przewiduje się parkingów, albo są one niedostosowane do potrzeb.

Nieporozumieniem jest też to, że stawki opłat parkingowych w strefach ustala parlament, a nie samorząd. Nie można ich zatem zmieniać ani różnicować. To niesprawiedliwe w stosunku do pasażerów komunikacji publicznej, których takie przepisy nie chronią – miasta mogą podnosić opłaty za bilety, ale za parkowanie w SPP już nie.

Ilona Hałucha

(na podstawie informacji z VIII Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej „Polityka parkingowa w miastach”, która odbyła się 16-17 listopada br. na Politechnice Krakowskiej)