

Po co miastom SPP?

Utworzono: wtorek, 24, listopad 2015 11:14



Czy strefy płatnego parkowania w śródmieściach powinny istnieć? Nikt nie lubi płacić, zwłaszcza za coś, co dotychczas było darmowe. Opłata za parkowanie w centrum odbierana jest przez mieszkańców jako podatek, który reperuje budżet miasta. Czy tak powinniśmy do tego podchodzić? Zdecydowanie nie, twierdzą eksperci, którzy zebrali się podczas VIII Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej „Polityka parkingowa w miastach” na Politechnice Krakowskiej.

- Gdyby miasto nie pobierało tego typu opłat, faktycznie subsydiowałoby transport samochodowy – stwierdził Jan Friedberg. – Brak opłat powoduje m.in. deprecjonowanie wartości nieruchomości na terenach zagęszczonych parkingowo.

Badania wskazują, że zdecydowana większość parkujących (nawet do 80 proc.) w centrum miasta to osoby, które tam pracują. A przecież śródmieście powinno być dostępne przede wszystkim dla interesantów, którzy mają tam sprawy do załatwienia. Wprowadzenie opłat natychmiast odwraca ten trend, bo nikomu nie opłaca się parkować w strefie przez 8 godzin.

Drugą niedogodnością jest wzmożony ruch. Według badań amerykańskich, jeśli stopień zajętości miejsc parkingowych jest duży (przekracza 80 proc.), to aż połowa aut w ruchu ulicznym to kierowcy szukający miejsca parkingowego. A więc brak lub zbyt niskie opłaty powodują, że zaparkować jest niezmiernie trudno, a ulice się korkują.

SPP powstają tam, gdzie liczba miejsc postojowych jest niewielka, a zapotrzebowanie duże. Pobieranie opłat zniechęca bowiem do dłuższych postojów, tym samym zwiększając rotację parkujących pojazdów, a przede wszystkim zachęca do korzystania z transportu zbiorowego, który w takim wypadku jest zdecydowanie bardziej opłacalny.

Po co miastom SPP?

Utworzono: wtorek, 24, listopad 2015 11:14

Wprowadzenie opłat najczęściej ogranicza popyt, bo nie wszyscy są gotowi zapłacić za postój i jednocześnie zmniejsza liczbę pojazdów zaparkowanych nieprawidłowo. Niestety te problemy przenoszą się poza granicę strefy. Aby nie rozszerzać stref w nieskończoność, rozwiązaniem może być budowa parkingów P&R lub różnicowanie opłat. W polskich warunkach, w których krajowe przepisy regulują maksymalną, możliwą stawkę na dość niskim poziomie, jest to bardzo utrudnione.

Z badania dotyczącego zachowań kierowców po rozszerzeniu strefy w Krakowie, które przytoczyła Caroline Kubala, doktorantka PK, wynika, że około 1/3 samochodów zaparkowanych w strefie jest spoza Krakowa. – Około połowa rejestracji obcych pochodzi z powiatów ościennych – poinformowała Caroline Kubala. – Świadczy to o konieczności budowania parkingów P&R, które mogłyby ograniczyć ten odsetek i powstrzymać kierowców z sąsiednich powiatów przed codziennym wjeżdżaniem do obszarów centralnych miasta.

W ramach badania przeprowadzono również ankietę, z której wynika, że mieszkańcy byli raczej zadowoleni z wprowadzenia strefy, natomiast przyjezdni, co zrozumiałe, uznali to za działanie zbędne. Prawie połowa ankietowanych przyznała, że po podniesieniu opłat, parkowałyby poza strefą. Zwrócili także uwagę na brak działań kompensujących wprowadzenie strefy oraz potrzebę zróżnicowania stawki w poszczególnych strefach.

Eksperti zgadzają się, że narzucona przez przepisy, maksymalna stawka opłat w SPP jest w Polsce za niska, a brak możliwości jej podniesienia i modyfikowania w podstrefach pozbawia samorządy efektywnego narzędzia polityki transportowej i wpływania na mobilność mieszkańców oraz przyjezdnych.

Uczestnicy obrad zgodnie twierdzili, że dużym zagrożeniem dla strefy jest także jej nieszczelność. Zgodnie z przepisami, aby pobierać opłaty, miasto musi odpowiednio oznakować miejsca postojowe, zarówno znakami pionowymi, jak i poziomymi. Nie wystarczy postawić znaków na wlotach do stref. Każde miejsce musi być oznaczone i np. istnienie w strefie terenów nieutwardzonych uniemożliwia pobieranie tam opłat. Podobnie sytuacja wygląda na obszarach, które nie należą do miasta, a stanowią własność prywatną lub „dzikich parkingach” poza pasem drogowym. Takie tereny w ramach strefy, lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie, muszą zostać identyfikowane i eliminowane. Dodatkowo zarządcy często stosują elementy małej infrastruktury, np. stojaki rowerowe, aby fizycznie uniemożliwić parkowanie w miejscach do tego nieprzeznaczonych. Niezbędna jest też współpraca z policją i strażą miejską, aby minimalizować odsetek parkujących niezgodnie z przepisami oraz zatrudnienie odpowiedniej liczby kontrolerów, którzy weryfikują uiszczenie opłat przez kierowców parkujących w SPP.

Ilona Hałucha

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