

Bezpłatne parkingi nie istnieją

Utworzono: środa, 21, wrzesień 2016 13:17



PUSH&PULL to międzynarodowy projekt, który ma na celu poprawę miejskiej mobilności dzięki systemowemu zarządzaniu parkowaniem. Poprzez wprowadzanie opłat i ograniczanie przestrzeni parkingowej kierowcy są poniekąd zmuszani do rezygnowania w dojeżdżaniu zawsze i wszędzie swoim autem. Nie chodzi tylko o restrykcje, ale także zachętę do korzystania z innych form mobilności: spacerów, jazdy na rowerze, transportu publicznego. Główne cele tej inicjatywy to ograniczenie energochłonności podróży i wydatków związanych z budową nowych parkingów, ale przede wszystkim: poprawa jakości przestrzeni publicznej w miastach.

- Dwa problemy w transporcie miejskim to dominująca i nieustannie wzrastająca rola samochodów, co negatywnie wpływa na jakość życia oraz brak zasobów, głównie finansowych, potrzebnych do wspierania zrównoważonych form mobilności - wyjaśnił Tomasz Zwoliński z Urzędu Miasta Krakowa. - Ruch pieszy i rowerowy muszą „walczyć” o środki w budżecie, zawsze są traktowane po macoszemu. PUSH&PULL proponuje nowe mechanizmy finansowania: wykorzystanie części dochodów z płatnych parkingów na zrównoważoną mobilność.

Przestrzeń publiczna, zwłaszcza w centrach miast, jest za droga, aby była zajmowana przez parkujące samochody. Na całym świecie ulice i place, które wiele lat służyły za parkingi, oddawane są ludziom. Powstają tam deptaki, ławki, zieleń, fontanny, sceny, kawiarnie. Dziś trudno uwierzyć, że parkingami były np. Mały Rynek albo Plac Szczepański w Krakowie. Różnica jest ogromna i chyba nikt nie wyobraża sobie powrotu do tych „brzydkich” czasów.

15 września na Politechnice Krakowskiej spotkali się ludzie z wielu krajów, którzy wierzą, że właściwe zarządzanie przestrzenią parkingową może przynieść bardzo korzystne zmiany. Warsztaty prowadził jeden z założycieli konsorcjum PUSH&PULL, Giuliano Mingardo, starszy wykładowca z Uniwersytetu Erazma w Rotterdamie. Ekspert przyznał, że sprawa parkowania rzadko jest poruszana w rzetelnej, popartej badaniami debacie. Najczęściej są to pełne emocji opinie, prezentujące interesy tylko jednej ze stron. Politycy też niechętnie poruszają ten temat, wiedząc, że ograniczanie miejsc do parkowania lub podnoszenie opłat to prosta droga do utraty poparcia. Tylko, że to również jest droga do rosnących kosztów, korków, zanieczyszczonego powietrza i ucieczki mieszkańców z miast, w których coraz

Bezpłatne parkingi nie istnieją

Utworzono: środa, 21, wrzesień 2016 13:17

gorzej się żyje.



Polityka parkingowa rozwija się zawsze w ten sam sposób. Na początku nie ma żadnych regulacji, bo i nie ma problemu. Później, gdy samochodów przybywa, wyznacza się tylko miejsca gdzie można lub gdzie nie można parkować. Kolejnym etapem jest wprowadzanie ograniczeń czasowych: można, ale np. na 1 godz. Następnie wprowadzane są opłaty, które są podnoszone, a strefa płatnego parkowania (SPP) poszerzana. Ale co dalej? W Amsterdamie obszar prawie całego miasta wewnątrz obwodnicy objęty jest SPP. Wtedy przechodzi się na „wyższy poziom” tej walki o przestrzeń. Zaczyna się budowa parkingów kubaturowych oraz P+R na peryferiach miast, różnicuje się wysokość opłat w zależności od popytu, pory dnia, typu pojazdu itd., ogranicza liczbę miejsc na ulicach, wykorzystuje system car-sharing.

Jeśli chodzi o różnicowanie cen, to Polska jest wyjątkiem na skalę światową. U nas maksymalne stawki opłat za parkowanie wyznacza rząd i są one jednakowe dla wszystkich. Giuliano Mingardo wyjaśnił, że w zdecydowanej większości krajów to samorządy decydują o polityce parkingowej – jest to sprawa lokalna, bo miasta różnią się od siebie, zarówno podażą miejsc parkinowych, jak i popytem na nie. Owszem, władze krajowe mogą określać standardy i regulujące je przepisy, ale cena jest indywidualnie ustalana przez gminy, bo do nich trafia dochód, ale i obowiązki związane z utrzymaniem strefy.

O co chodzi w tej całej polityce parkingowej? O lepszą dostępność i mobilność, poprawę jakości życia, wsparcie lokalnej gospodarki oraz, do czego troszkę trudniej się przyznać, o pieniądze. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania ma niejako

Bezpłatne parkingi nie istnieją

Utworzono: środa, 21, wrzesień 2016 13:17

wymóc na kierowcach, żeby nie zatrzymywali się w pewnych miejscach, jeśli nie muszą, a jak już muszą, to na ograniczony czas. Właściciele sklepów koniecznie chcą mieć w pobliżu miejsca parkingowe, ale nie po to, aby ktoś je zajął np. na tydzień. A samorządy również nie zdecydują się na całkowite usunięcie parkingów z ulic, bo przecież pieniądze z opłat zawsze się przydadzą. Rzecz w tym, żeby wydać je na odpowiedni cel (transport) i zachować we wszystkim zdrową równowagę. Problemem jest także egzekwowanie opłat – im większa SPP tym wyższe koszty jej monitorowania (parkingowi, kamery), co w konsekwencji obniża wpływy.

To wszystko sprawia, że zarządzanie przestrzenią parkingową nie jest sprawą prostą. Na zajmujących się nią ludzi czeka wiele dylematów. Giuliano Mingardo podał przykład Madrytu, gdzie od 2014 roku opłatę różnicuje się w zależności od typu silnika i rocznika pojazdu. Niby z korzyścią dla środowiska, ale powoduje jednak, że bogatsi mieszkańcy, mający po prostu lepsze samochody, płacą mniej niż ci biedniejsi. To kwestie wrażliwe społecznie. Nie do końca sprawdza się też teoria, że system car-sharing ogranicza popyt na miejsca parkingowe. Owszem, pierwsze obserwacje wskazują, że spada zapotrzebowanie na posiadanie własnego samochodu, ale nie na miejsca parkingowe (ten wypożyczony też trzeba gdzieś postawić). W niektórych miastach w Anglii wprowadzono podatki od miejsc parkingowych, które pracodawcy zapewniają swoim pracownikom pod siedzibą firmy. Okazuje się bowiem, że sama możliwość zaparkowania jest dużo ważniejsza od ceny, jaką trzeba za to zapłacić.

Dylematów jest dużo, jednak konsorcjum PUSH&PULL przekonuje, że:

- zarządzanie przestrzenią parkingową jest podstawą do zarządzania mobilnością w mieście,
- przestrzeń publiczna jest za droga, żeby nie płacić za jej wykorzystywanie, również jako parking,
- im więcej miejsc do parkowania, tym większe natężenie ruchu i dopiero skuteczne zarządzanie parkingami pomaga w obniżeniu średniego czasu poszukiwania miejsca,
- płatne parkowanie ma stosunkowo wysoki wskaźnik akceptowalności (początkowa niechęć zmienia się w poparcie, kiedy zauważalne stają się korzyści),
- zarządzanie przestrzenią parkingową chroni śródmieścia i zabytki przed dewastacją,
- bezpłatne parkowanie ma mniejsze znaczenie dla obrotów sklepów niż się wydaje ich właścicielom,
- firmy nie zmieniają swoich siedzib z powodu SPP,
- miejsca parkingowe w miejscu pracy wpływają na wybór środka transportu,
- zarządzanie przestrzenią parkingową wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- egzekwowanie przepisów parkingowych jest koniecznością, a nie nękanie,
- trzeba ustalać maksymalne standardy parkingowe (liczba miejsc w garażach, parkingach podziemnych) w nowych budynkach, aby minimalizować liczbę pojazdów na ulicach,
- należy odpowiednio kształtować ceny w SPP,
- dochody z SPP powinny być przeznaczane na rozwój zrównoważonej mobilności.

Bezpłatne parkingi nie istnieją

Utworzono: środa, 21, wrzesień 2016 13:17

- Nie ma czegoś takiego jak bezpłatne parkowanie - powiedział Tomasz Zwoliński, podsumowując warsztaty PUSH&PULL. - Opłata parkingowa to jeden z kosztów posiadania samochodu, taki jak koszt paliwa czy ubezpieczenia. Z tym, że kierowcy jeszcze nie mają takiej świadomości.

Ilona Hałucha

(na podstawie informacji z warsztatów PUSH&PULL, które odbyły się 15 września br. na Politechnice Krakowskiej oraz www.push-pull-parking.eu)