

Płatne parkowanie nadal z trudnościami

Utworzono: wtorek, 16, październik 2018 12:41



Kiedy w Krakowie wprowadzono strefę płatnego parkowania, nie było żadnych krajowych wzorców. Owszem, można było brać przykład z zagranicy, ale systemy prawne na tyle się różniły, że nie można było łatwo kopiować tych rozwiązań.

- Uspokojenie ruchu i opłaty parkingowe to jest instrument wdrożenia polityki transportowej, która zmierza do stopniowego ograniczania ruchu samochodowego, a w każdym razie nie poddawania się bez walki temu, że liczba samochodów gwałtownie przyrasta – powiedział Jan Friedberg podczas konferencji naukowo-technicznej "30 lat uspokojonego ruchu i płatnego parkowania w Krakowie".

- Po roku 1981 ludziom się zupełnie zmieniło patrzanie na świat – stwierdził Jan Friedberg. – Panowała atmosfera zmiany. Nowe koncepcje i rozwiązania, nawet za władzy komunistycznej, padały na podatny grunt. Działy też na wyobraźnię nowinki z zachodu. Choć do dziś zdarza się przekonanie, że co prawda na całym świecie coś się dzieje, ale u nas się nie da.

Trwa to czasem bardzo długo, bo np. aż 20 lat trzeba było czekać na zmianę, która pozwoli wprowadzać różne stawki opłat w różnych miastach, żeby to samorząd decydował o swoim śródmieściu i swoich mieszkańcach, a nie rząd w Warszawie.

Wiele środowisk uznawało wtedy wprowadzenie opłat za parkowanie za szkodliwe i nielegalne.

- W tym akurat mieli trochę racji – przyznał Friedberg. – Podstawy prawne były liche, ale bezpieczne było to, że pieniądze z biletów parkingowych wędrowały na specjalny rachunek w zarządzie dróg, a nie do budżetu. Te pieniądze musiały być przeznaczane na utrzymanie dróg. Tak jest do dzisiaj, choć oczywiście technika

Płatne parkowanie nadal z trudnościami

Utworzono: wtorek, 16, październik 2018 12:41

poboru jest inna.

Jednym z argumentów za wprowadzeniem opłat było zwiększenie rotacji na miejscach parkingowych. Opłata miała spowodować, że interesanci będą parkowali jak najkrócej, aby zapłacić jak najmniej, a wtedy liczba osób korzystających z danego miejsca będzie jak największa.

- To jest dokładne przeciwieństwo tego, o co nam chodziło - wyjaśnił Friedberg. - Chcieliśmy, aby do centrum wjeżdżało jak najmniej samochodów, a zwiększanie rotacji zwiększa napływ samochodów.

Funkcją opłaty parkingowej miała być regulacja popytu i podaży. A tu tymczasem opłata miała charakter administracyjny, który nie rządzi się żadnymi ekonomicznymi prawami.

- Nie pomogło nawet to, że przecież parkowanie na ulicach nie odbywa się w próżni, tylko obok są komercyjne parkingi - podkreślił Friedberg. - Cena rynkowa tych miejsc jest znana i wynosi między 5 a 7 zł, więc opłata wynosząca 3 zł w atrakcyjnym miejscu na samej ulicy jest bezkonkurencyjna. W związku z tym miejsca w pasie drogowym są zawsze zajęte.

Badania zarówno w Polsce, jak i na świecie wskazują jedno: jeśli stopień zajęcia miejsc parkingowych w strefie płatnej zbliża się do 100 proc., wówczas ruch samochodowy, wygenerowany przez tych, którzy szukają tych miejsc, stanowi podwojenie zwykłego natężenia ruchu w danym miejscu. Wystarczy podnieść opłatę na tyle, aby uzyskać 15-20 proc. rezerwę, żeby ten sztucznie wygenerowany ruch zniknął.

- Gdybyśmy więc mieli możliwość regulowania popytu opłatą, automatycznie poprawilibyśmy sytuację ruchową na ulicach - wyjaśnił Jan Friedberg. - Standardowe zasady gospodarowania mieniem publicznym wymagają, aby było ono oparte na zasadach cywilnych, a nie administracyjnych. System administracyjny powoduje, że reguluje się coraz więcej niepotrzebnych szczegółów. Niestety nadal nie wydaje się, aby obecna sytuacja sprzyjała realizacji polityki parkingowej i zrównoważonego rozwoju.

Ilona Hałucha



(na podstawie informacji z konferencji "30 lat uspokojenia ruchu i płatnego parkowania w Krakowie", która odbyła się w dniach 4-5 października 2018 roku na Politechnice Krakowskiej)