

Miejsce parkingowe - potrzeba współczesnego człowieka

Utworzono: wtorek, 20, listopad 2018 12:58 Ilona Hałucha



Żyjemy w czasach ogromnego wzrostu wskaźnika motoryzacji. Zapotrzebowanie na nowe drogi i miejsca parkingowe jest tak duże, że żadne miasta, nawet dużo bogatsze od polskich, nie są w stanie ich zapewnić. Swobodne użytkowanie samochodu staje się po prostu niemożliwe, zwłaszcza w obszarach śródmiejskich. Dlatego prawdziwym wyzwaniem staje się uzyskanie społecznej akceptacji dla polityki transportowej w miastach.

Jest to trudne tym bardziej, że grupa interesariuszy jest zróżnicowana, a ich cele są niekiedy zupełnie różne. Wśród nich są: mieszkańcy – w różnym wieku i różnym statusie majątkowym, pracownicy i pracodawcy, turyści, politycy i eksperci.

Każda z tych grup chce czegoś innego: mieszkańcy – swobodnego parkowania pod domem, pracownicy – miejsc parkingowych przy biurach, przedsiębiorcy – dla klientów, turyści – wolnej, estetycznej przestrzeni. Czy można to pogodzić?

Jednym z popełnianych błędów jest wydawanie nadmiernej liczby abonamentów dla mieszkańców w strefie płatnego parkowania. Zdaniem profesora Wojciecha Suchorzewskiego z Politechniki Warszawskiej, istnieje podstawa prawna do tego, aby je ograniczyć. Jest to normatyw parkingowy w planach zagospodarowania przestrzennego. W Warszawie, w zależności od strefy zaproponowano zasady „nie mniej niż...” oraz „nie więcej niż...”. Np. w pierwszej strefie śródmiejskiej obowiązuje normatyw „nie więcej niż jedno miejsce parkingowe na mieszkanie”, nawet jeśli jest to luksusowy apartamentowiec.

- Wszyscy, którzy mówią, że jeżeli mają trzy samochody, to nie ma powodu, dla którego nie powinni mieć trzech abonamentów, nie mają racji – podkreślił prof. Wojciech Suchorzewski podczas konferencji "30 lat uspokojenia ruchu i płatnego parkowania w Krakowie", która odbyła się w październiku na Politechnice Krakowskiej. – To się absolutnie nie pokrywa z zasadą „nie więcej niż...”.

Miejsce parkingowe - potrzeba współczesnego człowieka

Utworzono: wtorek, 20, listopad 2018 12:58 Ilona Hałucha

Profesor przyznał, że zupełnie nie zgadza się z zasadą, że potrzeba parkowania pod domem w śródmieściu musi być w całości zaspokojona. Jego zdaniem jest to niezgodne z interesami społecznymi wszystkich mieszkańców miasta. – Oni mają już swoje przywileje w postaci zamieszkania w bardzo atrakcyjnym obszarze – wyjaśnił prof. Suchorzewski.

W Warszawie koszt abonamentu wynosi 30 zł za rok, a ich liczba w ciągu kilkunastu lat podwoiła się. Są przypadki kilku samochodów/ abonamentów na jedno mieszkanie. Tymczasem koszt miejsca postojowego w obszarze intensywnej zabudowy wynosi od 20 do 60 tys. zł. Skąd więc kwota 30 zł za parkowanie w centrum miasta przez rok?

Opinia społeczna

W grudniu 2003 roku w warszawskiej strefie nastąpiła krótka, 10-dniowa przerwa w pobieraniu opłat. Naukowcy z Politechniki Warszawskiej wykorzystali ten moment na zebranie opinii o strefie, a także obserwację tego obszaru. O ponad 40 proc. wzrosła wtedy liczba zaparkowanych samochodów w I strefie, dużo więcej było też zaparkowanych niezgodnie z przepisami. Na pytanie, czy płatne parkowanie powinno zostać przywrócone, respondenci odpowiadali przeważnie „tak” (58 proc.). Odmiennego zdania było 35 proc. badanych.

Na pytanie, czy gdyby obowiązywało płatne parkowanie, ankietowani podróżowaliby inaczej, aż 77 proc. odpowiedziało, że... nie. 7 proc. parkowałoby krócej, tyle samo osób przyjechałoby komunikacją miejską. To wskazuje, że opłata jest zbyt niska, aby kierowców zniechęcić do przyjazdu autem do centrum.

- Bardzo dobre jest badanie opinii publicznej poprzez poddawanie społeczeństwa próbie – wyjaśnił prof. Suchorzewski. – Takim spektakularnym przykładem jest wprowadzenie opłaty za wjazd do Sztokholmu. Za wjazd do obszaru śródmiejskiego wprowadzono dość wysokie opłaty, twierdząc, że to tylko na okres kilku miesięcy. Po upływie tego czasu obowiązek zlikwidowano i przeprowadzono referendum. Mieszkańcy opowiedzieli się za przywróceniem opłat i funkcjonują one do dziś. To bardzo dobre rozwiązanie. Nie teoretyczne dyskusje, tylko czasowa próba.

Okazuje się, że mieszkańcy wielu śródmieść, nie tylko w Krakowie, chcą wprowadzenia stref płatnego parkowania i ich rozszerzenia na sąsiednie ulice, ale nie dlatego, żeby ograniczyć ruch samochodowy. Po prostu sami nie mają gdzie parkować w ciągu dnia.

A jakie są efekty niskich stawek opłat w SPP? Zwiększone natężenie ruchu – popyt przekracza podaż i kilkanaście proc. samochodów jeździ tylko i wyłączanie w celu znalezienia miejsca parkingowego, co powoduje dodatkowe koszty, stratę czasu i zanieczyszczenie powietrza.

Polityka parkingowa nie zna prostych rozwiązań. Musi godzić sprzeczne interesy i preferencje różnych grup społecznych. Dobrym rozwiązaniem jest strefowanie oraz pobieranie opłat za wjazd do danego obszaru i parkowanie w nim. Trzeba jednak

Miejsce parkingowe - potrzeba współczesnego człowieka

Utworzono: wtorek, 20, listopad 2018 12:58 Ilona Hałucha

uważać na racjonalne stawki oraz ulgi i przywileje. Celem jest możliwość szybkiego odnalezienia miejsca parkingowego, nawet w godzinach szczytów komunikacyjnych. Problemem mogą być bariery prawne oraz protesty społeczne, a szansą stopniowe zmiany zachowań komunikacyjnych, nowe trendy, technologie, wpływ postępu na mobilność.

IH



(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)