

Problemy ustalenia właściwych granic strefy płatnego parkowania

Wybór obszaru wprowadzenia płatnego parkowania powinien być m.in. wykonany na podstawie analizy planu zagospodarowania przestrzennego miasta. Granice obszaru płatnego parkowania powinny być oparte o naturalne lub sztuczne przeszkody jak np. rzeki, linie kolejowe czy trasy szybkiego ruchu w celu zapobieżenia „ucieczki” oraz „rozłania się” parkujących pojazdów na ulice przylegające do obszaru objętego płatnym parkowaniem (Fot. 1). Należy również zwrócić szczególną uwagę na to kto jest zarządcą placów oraz ulic w obszarze przewidzianym do wprowadzenia płatnego parkowania w celu opracowania odpowiednich zasad, które nie dopuszczą do powstania „luk (enklaw gdzie można parkować bezpłatnie)” w obszarze płatnego parkowania (Fot. 2).

Obszar, dla którego zaleca się wprowadzenie płatnego parkowania powinien charakteryzować się występowaniem wyraźnej przewagi popytu na parkowanie nad podażą miejsc parkingowych. Stąd też głównie obszary obejmowane płatnym parkowaniem występują w centralnych częściach miast. Centra miast charakteryzują się m.in. dużą koncentracją miejsc pracy, urzędów, sklepów itd., co w warunkach wysokiej motoryzacji wywołuje duży popyt na parkowanie. W sytuacji, kiedy popyt ten zaczyna przekraczać podaż miejsc postojowych występują problemy parkingowe, przejawiające się trudnościami w znalezieniu wolnego miejsca do zaparkowania samochodu, a także znaczącą liczbę pojazdów parkujących niezgodnie z przepisami.

Określanie obszaru przewidzianego do wprowadzenia płatnego parkowania, powinno obejmować wykonanie podziału tego obszaru na mniejsze sklasyfikowane sektory. Klasyfikacja poszczególnych sektorów powinna uwzględniać występujący typ zabudowy, funkcji pełnionych obiektów, liczby obiektów komercyjnych, zabytkowych, urzędów itd.

Wybór obszaru parkowania nie musi być tylko ograniczony do centrum miasta. Dotyczy to zarówno tych miast, w których występuje intensywny rozwój zabudowy komercyjnej poza centrum.

Takim przykładem jest przyległy obszar do ul Domaniewskiej w Warszawie. Ulica ta leży poza centrum miasta, jednak w ciągu ostatnich kilku lat stała się miejscem intensywnej zabudowy komercyjnej. Niestety jest to rejon słabo obsługiwany przez komunikację zbiorową. W efekcie występuje tam bardzo duży popyt na parkowanie, który powinien zostać zrównoważony poprzez wprowadzenie płatnego parkowania.

Wybieranie obszarów płatnego i celów parkowania powinno być zgodne z koncepcją podziału obszaru zurbanizowanego na trzy strefy (A, B i C) charakteryzujące się zróżnicowanym podejściem do roli samochodu, transportu zbiorowego i ruchu pieszego.

Strefa A (centralna) charakteryzuje się bardzo dużą koncentracją obiektów stanowiących cele podróży, podstawową rolę powinien odgrywać transport publiczny i ruch pieszy. Ruch samochodów prywatnych powinien być ograniczony w stopniu uzależnionym od przepustowości ulic, pojemności parkingów i warunków środowiskowych.

Strefa B (pośrednia) charakteryzuje się średnią intensywnością zagospodarowania. Niezbędny jest w niej zarówno sprawny transport zbiorowy oraz układ drogowy o odpowiedniej przepustowości. W niektórych obszarach uzasadnione jest częściowe ograniczenie ruchu samochodowego.

Strefa C (zewnątrzna) charakteryzuje się małą intensywnością zagospodarowania, nie występują w niej trudności z dostosowaniem przepustowości dróg i chłonności parkingów dla

potrzeb ruchu samochodowego. Transport zbiorowy funkcjonuje na równi z indywidualnym i jest dobrze rozwinięty głównie w pasmach koncentracji ruchu.

Przyjęcie zarówno celów jak i wybór obszaru płatnego parkowania powinien być w głównej mierze służyc realizacjii polityki parkingowej w poszczególnych strefach, tablica 1.

Tablica 1. Elementy polityki parkingowej w zależności od strefy

Element polityki transportowej	Zakres zastosowania w strefie		
	A	B	C
Ograniczona liczba parkingów	w niektórych przypadkach	-	-
Opłaty za parkowanie	szeroki	w niektórych przypadkach	-
Ograniczony czas parkowania	szeroki	w niektórych przypadkach	-

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 2000r. (Dz. U. Nr 51, poz. 608) w sprawie szczegółowych zasad wprowadzania opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w § 2 reguluje możliwość wprowadzenie opłat w wybranych obszarach miasta. § 2.1. Opłaty mogą być wprowadzane na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych bądź realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności obszaru dla tych pojazdów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.



Fot. 1 Obłożenie parkującymi samochodami ul. Książęcej w Warszawie



Fot. 2 Bezpłatne i nieprzepisowe parkowanie samochodów w obszarze płatnego parkowania przed jednym z biurowców w Warszawie