

mgr inż. Tomasz Dybicz

### **Wpływ wprowadzenia opłat za parkowanie na zachowania komunikacyjne**

Jednym z ciekawych dowodów na potwierdzenie tezy, że płatne parkowanie powoduje zmianę zachowań parkingowych było przeprowadzenie unikatowych badań parkingowych w grudniu 2003r. w Warszawie w czasie 10 dniowego zawieszania obowiązku płacenia za parkowanie w strefie płatnego parkowania.

Od początku grudnia 2003r. podobnie jak w większości miast w Polsce przestały obowiązywać strefy płatnego parkowania. W przypadku Warszawy bezpłatne parkowanie trwało tylko do 10 grudnia. Przez 10 dni kierowcy mieli możliwość parkowania w centrum za darmo (Zdjęcie 1).



Zdjęcie 1 10 dni bezpłatnego parkowania. 10 dni „wolności”? (fot. T. Dybicz)

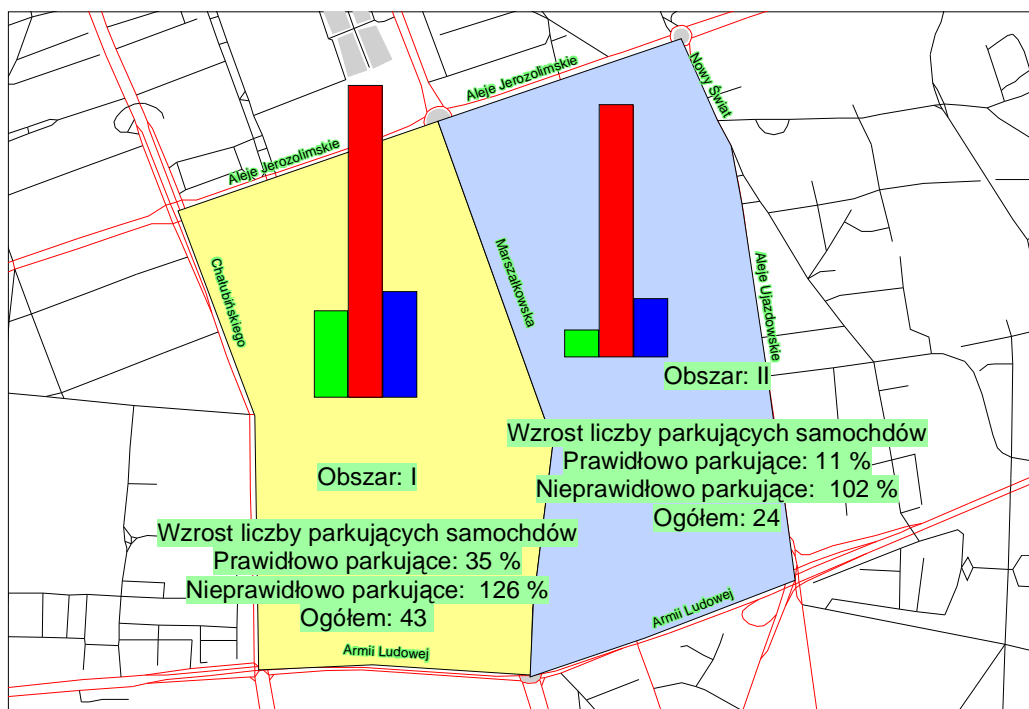
Większość kierowców doskonale wiedziała o bezpłatnym parkowaniu z prasy. Już w październiku i listopadzie ubiegłego roku temat ten był często poruszany, także przy okazji negocjacji przejęcia przez Miasto systemu pobierania opłat od ówczesnego operatora strefy płatnego parkowania.

Spodziewając się, że 10 wolnych dni od opłat parkingowych spowodują zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców Warszawy w Instytucie Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej przeprowadzono badania, które miały na celu zaobserwowanie wspomnianych wyżej zmian. W ostatnim tygodniu listopada (w czasie kiedy ciągle obowiązywało płatne parkowanie) i w pierwszym tygodniu grudnia (kiedy parkowanie było bezpłatne) przeprowadzono pomiary liczby parkujących samochodów zgodnie i niezgodnie z przepisami oraz przeprowadzono badanie ankietowe kierowców.

Obszar badania obejmujący ulice pomiędzy Al. Jerozolimskimi, Trasą Łazienkowską, Chałubińskiego oraz Al. Ujazdowskie podzielono na dwa podobszary podzielone ulicą Marszałkowską.

Zliczanie parkujących samochodów wykonano czwartki w południe. Wyniki pomiarów potwierdziły przypuszczenia, że w czasie braku pobierania opłat za parkowanie większa liczba kierowców zdecyduje się na przyjazd do Centrum.

W obszarze I wystąpił ogólny wzrost liczby zaparkowanych samochodów o 43% natomiast w obszarze II o 23% (Rys. 1).



Rys. 1 Wzrost liczby zaparkowanych samochodów w dniach bezpłatnego parkowania w Warszawie. Pomiary przeprowadzone w dniach: 27.11.i 04.12. 2003

Prowadzone obserwacje dodatkowo uwiaryściły skalę parkowania nieprzepisowego. Parkowanie w miejscach niedozwolonych jest dość nagminne w Warszawie, jednak w gdy nie pobierano opłat za parkowanie w wyniku drastycznego zmniejszenia się podaży miejsc parkingowych zjawisko to dodatkowo nasiliło się (Zdjęcie 2).

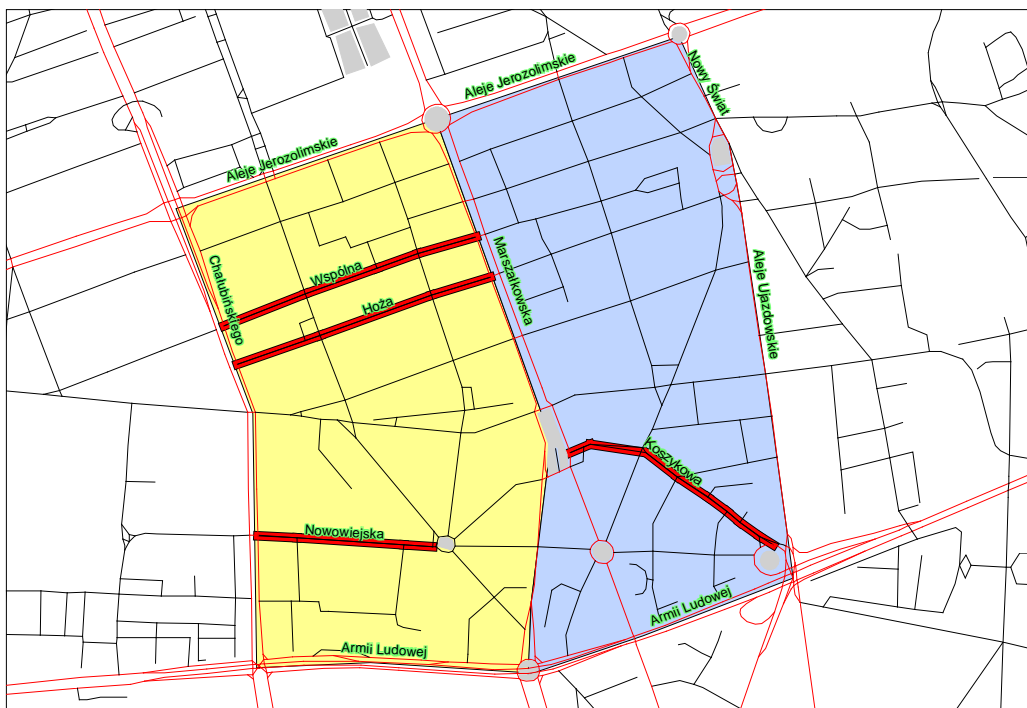


Zdjęcie 2 Przykład nieprawidłowego parkowania w dniach wolnych od opłat za parkowanie (fot. T. Dybicz)

Pomiary wykazały ponad 100% (126% w I i 102% w II obszarze) wzrost liczby zaparkowanych samochodów w sposób niezgodny z przepisami.

Większy wzrost liczby zaparkowanych samochodów w obszarze I był wynikiem większej podaży dostępnych miejsc parkingowych niż w obszarze II. W obszarze II występuje dużo więcej budynków użyteczności publicznej w tym np. ministerstwa oraz ambasady w wyniku czego nawet w czasie pobierania opłat za parkowanie miejsca parkingowe w obszarze II były bardziej intensywnie wykorzystywane.

Największe wzrosty liczby parkujących samochodów zaobserwowano na ulicach „mało atrakcyjnych” w tym ul. Wspólna, Hoża, Nowowiejska oraz Koszykowa (Rys. 2).



Rys. 2 Ulice na których wystąpił największy wzrost liczby zaparkowanych samochodów w dniach wolnych od opłat za parkowanie

Na zdjęciach 3 i 4 uwidaczniają zmianę intensywności wykorzystywania miejsc parkingowych w dniach wolnych od pobierania opłat oraz dniach ponownego obowiązywania strefy płatnego parkowania.

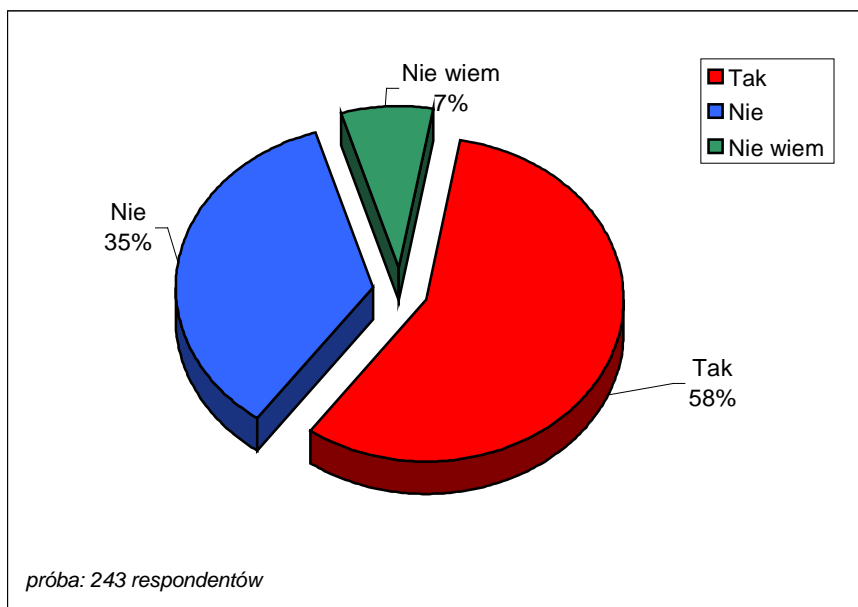


Zdjęcie 3 Ul. Wspólna – intensywność wykorzystywania miejsc parkingowych w czasie „wolnych dni od płatnego parkowania”. Zdjęcie wykonane w dniu 04.12.2003 (fot. T.Dybiczy)



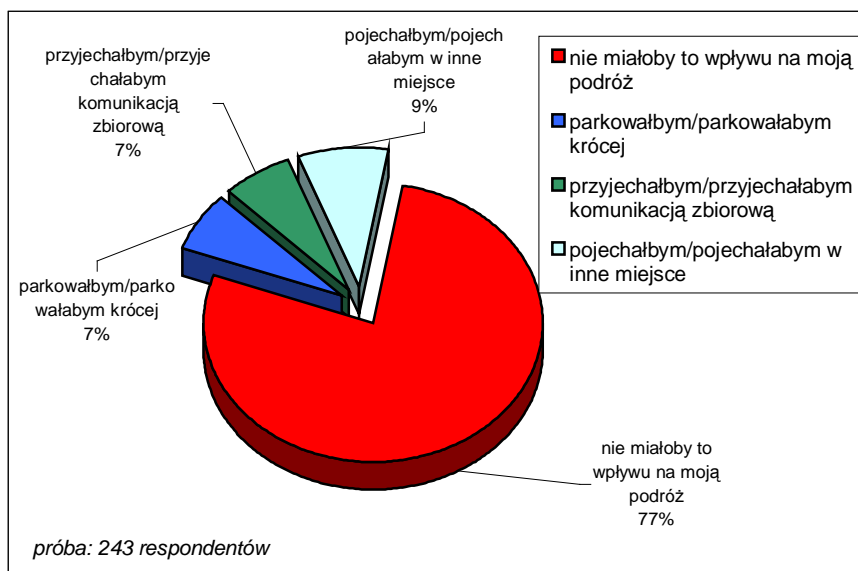
Zdjęcie 4 Ul. Wspólna – intensywność wykorzystywania miejsc parkingowych w po ponownym przywróceniu opłat za parkowanie. Zdjęcie wykonane w dniu 09.01.2004 (fot. T.Dybiczy)

Bardzo ciekawe wyniki uzyskano w wyniku analizy badań ankietowych. Ponad połowa kierowców (58% badanych), którzy parkowali pojazdy w dniach wolnych od pobierania opłat parkingowych opowiedziało się ich za przywróceniem a tylko 35% było przeciwnych (Rys. 3).



Rys. 3 Udział procentowy odpowiedzi na pytanie: „Czy płatne parkowanie powinno być przywrócone?”

Brak opłat parkingowych spowodował zmiany zachowań komunikacyjnych 23% osób, które gdyby obowiązywało płatne parkowanie nie przyjechałyby samochodem do Centrum lub parkowałyby krócej (Rys. 4).



Rys. 4 Udział procentowy odpowiedzi na pytanie: „Gdyby ciągle obowiązywało płatne parkowanie to:”

### Wnioski

Podstawowe wnioski nasuwające się w wyniku analizy przeprowadzonych badań to:

1. Brak pobierania opłat spowodował wzrost liczby parkujących samochodów (w zależności od obszaru średnio o 24 i 43%).
2. Wystąpił bardzo duży wzrost parkowania nieprzepisowego – ogólny wzrost o ponad 100%.
3. Największy wzrost liczby zaparkowanych samochodów wystąpił na ulicach, które w czasie obowiązywania płatnego parkowania charakteryzują się słabą intensywnością parkowania.
4. Ponad połowa parkujących kierowców (58%) opowiedziała się za przywróceniem płatnego parkowania.
5. Dni bez opłat za parkowanie spowodowały zmianę zachowań komunikacyjnych u 23% respondentów.