

Podstrefy cenowe w SPP jako element polityki parkingowej.

Jednym z instrumentów regulowania ruchu spoczynkowego ilości jest zróżnicowane stawek opłat za postój w Strefie Płatnego Parkowania zależnie od odległości do ścisłego centrum. Z myślą o różnych użytkownikach przestrzeni miasta tworzy się podstrefy cenowe w SPP.

Głównym celem pobierania opłat za postój w strefach płatnego parkowania nie jest wcale osiągnięcie dodatkowego dochodu przez miasto, lecz doprowadzenie do większej rotacji pojazdów parkujących w pasie drogowym. Miejsce parkingowe jest dziś bardzo atrakcyjnym, a zarazem deficytowym towarem, który musi niestety posiadać adekwatną do swojej wartości cenę.

Ścisłe centrum miasta to przestrzeń, która z jednej strony pełni funkcje usługowo - handlowe, z drugiej zaś kulturalne i rozrywkowe. Przestrzeń ta powinna być więc dostępna zarówno dla mieszkańców wybierających się na zakupy lub do lekarza, jak i dla turysty pragnącego zwiedzić starówkę, czy dla biznesmena, który umówił się na spotkanie w kawiarni albo spieszy się do banku.

Aby zachować ten tradycyjny charakter śródmieścia i nie dopuścić do zjawiska "zamierania" centrum, potrzebna jest odpowiednia polityka w różnych dziedzinach, jednak warunek konieczny to zapewnienie wolnych miejsc postojowych. Przy ograniczeniach przestrzennych, często jedynym sposobem jest racjonalne wykorzystanie miejsc już istniejących i wprowadzenie opłat za korzystanie z nich w określonych godzinach.

Podstawą osiągnięcia zamierzonego celu jest nie tylko sprawny, zautomatyzowany system pobierania opłat oraz skrupulatna kontrola ich wnoszenia. Równie ważne jest odpowiednie wyznaczenie granic SPP, czyli oparcie jej o naturalne lub sztuczne bariery, np. rzekę, planty, mury miejskie, drogę tranzytową. W przeciwnym razie następuje masowe przemieszczenie samochodów z SPP na najbliższe ulice poza strefą, a problem braku wolnych miejsc nie znika, lecz zostaje przeniesiony do innej części miasta, powodując kolejne utrudnienia, np. dla mieszkańców. Zdarza się jednak, że ta niekorzystna sytuacja ma miejsce nawet przy prawidłowo wyznaczonym zasięgu strefy.

Najskuteczniejszym środkiem zaradczym jest podział SPP na 2 lub 3 podstrefy cenowe, czyli zróżnicowanie stawek opłat parkingowych w zależności od atrakcyjności miejsca (zwykle odległości od ścisłego centrum). W obszarze centralnym ustala się najwyższe stawki, a osoby które tutaj parkują, zatrzymują się na krótko, aby załatwić konkretną, ważną sprawę. Wysoka opłata jest ceną za wygodę i zaoszczędzony czas. Miejsca w podstrefie zewnętrznej o najniższych stawkach przeznaczone są dla kierowców, którzy chcą zaparkować pojazd na dłużej i nie muszą się spieszyć (spokojne zakupy, zwiedzanie itp.). Postój w tej strefie wiąże się zwykle z pokonaniem pewnej odległości do celu, jednak nie na tyle dużej, by zniechęcała do kilkuminutowego spaceru.

W dużych miastach uzupełnieniem tego podziału powinny być oczywiście parkingi buforowe czy parkingi typu Park & Ride, które z kolei zachęcą kierowców do skorzystania z komunikacji zbiorowej i przynajmniej część ruchu samochodowego zatrzymają poza centrum.

Informacja o podziale na podstrefy musi być w jasny sposób zakomunikowana, w pierwszym rzędzie za pomocą znaków D-44 o odpowiedniej kolorystyce.

W efekcie osiąga się zrównoważony rozkład parkowania na całym obszarze SPP. Wysoki współczynnik rotacji na miejscach postojowych w centrum sprawia, że są one łatwiej dostępne dla większej ilości osób. Co więcej, kształtując wysokość opłat w poszczególnych podstrefach można z dużą precyzją regulować natężenie zarówno ruchu spoczynkowego (parkowania) jak i ruchu pojazdów na ulicach dla konkretnych obszarów miasta, a tym samym pozytywnie wpływać na jakość przebywania i życia w centrum, również w aspektach ochrony środowiska.

Na koniec warto wspomnieć o progresji opłat, którą przewiduje ustawa o drogach. Polega ona na wzroście stawki godzinowej wraz z upływem czasu parkowania, co w przypadku jednolitej SPP ma sens, gdyż ogranicza zbyt długie postoje. Przy podziale na podstrefy progresja mija się jednak z jego celem, bo struktura opłat w strefie zewnętrznej powinna sprzyjać postojowi długookresowemu.

Zbyt sztywnym ograniczeniem wydaje się być również zapis Ustawy regulujący maksymalną stawkę godzinową opłaty parkingowej, która nie może przekroczyć 3 zł. Należy mieć nadzieję, że doczekamy się wkrótce nowelizacji przepisów, która da większą swobodę decyzji zarządom dróg i możliwość uwzględnienia specyfiki miasta.