PROBLEMATYKA LOKALIZACJI PARKINGÓW WIELOPOZIOMOWYCH NA OSIEDLACH MIESZKANIOWYCH Z WIELKIEJ PŁYTY[1]

BEATA WIETESKA-ROSIAK
dr, Uniwersytet Łódzki,
Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny,
Katedra Gospodarki Regionalnej
i Środowiska, ul. Rewolucji 1905
roku, nr 39, 90-214 Łódź,
tel. 042 66 55 750,
e-mail:bwrosiak@uni.lodz.pl

Streszczenie. Rozwój transportu spowodował wzrost liczby samochodów osobowych. Zjawisko to przyczyniło się do pogłębienia problemów z parkowaniem w miastach oraz na osiedlach mieszkaniowych z wielkiej płyty. Coraz więcej osiedli boryka się z problemami związanymi z nadmierną liczbą pojazdów parkujących przy blokach. Fakt ten przyczynia się do: pogorszenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zastawiania dróg pożarowych, chodników i terenów zielonych, zmniejszając tym samym jakość życia mieszkańców. Artykuł ma na celu omówienie wybranych dróg postępowania przez podmioty odpowiedzialne za politykę parkingową w miastach. Rozwiązania są różne i zależne od kryterium, jakim jest czas. W perspektywie krótkookresowej działania polegają na przejmowaniu otwartych przestrzeni, często terenów zielonych, placów zabaw, na tereny pod budowę parkingów jednopoziomowych oraz parkingów przyblokowych. Wśród inicjatyw długookresowych wymienia się budowę parkingów wielopoziomowych, przy równoczesnym ograniczaniu liczby miejsc parkingowych na osiedlach. Do korzyści z uwalniania osiedli mieszkaniowych z pojazdów, należą: poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zmniejszenie zanieczyszczeń oraz odzyskiwanie terenów rekreacyjnych na potrzeby dzieci, młodych i starszych osób.
Słowa kluczowe: problemy parkingowe, polityka parkingowa, osiedla z wielkiej płyty, jakość życia

Wprowadzenie

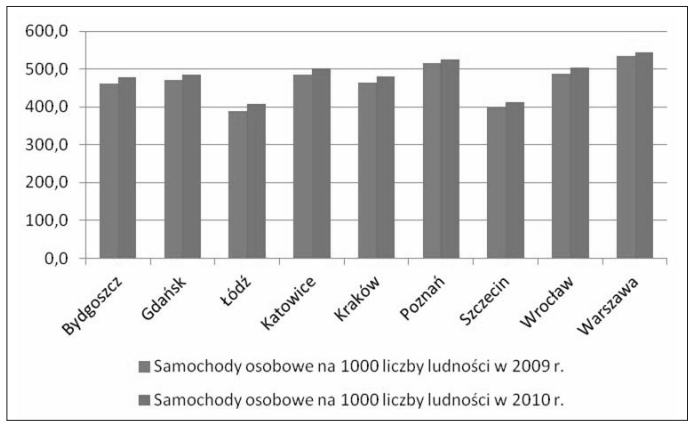
Rozwój transportu spowodował gwałtowny wzrost liczby pojazdów, w tym samochodów osobowych. Obecnie coraz więcej gospodarstw domowych w naszym kraju staje się właścicielem jednego bądź kilku pojazdów. Skłania to do dyskusji nad potrzebami parkingowymi mieszkańców dużych osiedli z wielkiej płyty. Obecnie identyfikuje się na nich coraz więcej problemów związanych z parkowaniem, które przyczyniają się do pogorszenia jakości życia mieszkańców. Należy zastanowić się nad działaniami, jakie można podjąć, aby je zmniejszyć. Problematyka artykułu obejmuje lokalizację parkingów wielopoziomowych na osiedlach z wielkiej płyty. Wzrastające obecnie problemy parkingowe, kongestia, zanieczyszczenie środowiska coraz częściej dostrzegane są przez władze samorządowe i stają się kluczowymi w polityce transportowej miast.

Parkingi wielopoziomowe jako rozwiązanie na aktualne problemy z parkowaniem na dużych osiedlach mieszkaniowych

Od lat 80.–90. XX wieku obserwuje się duży przyrost liczby samochodów w Polsce. W latach 2009–2010 na 1000 mieszkańców dużych miast przypadało, w zależności od jednostki terytorialnej, około 400–550 pojazdów (rys. 1). Należy spodziewać się przyrostu liczby środków transportu, które intensyfikują problemy transportowe, tj. kongestię, zanieczyszczenia środowiska, wypadki i kolizje drogowe. Obniżają one atrakcyjność miasta oraz przyczyniają się do spadku jakości życia mieszkańców. W rezultacie władze lokalne coraz częściej podejmują działania w myśl idei zrównoważonego rozwoju, które mają na celu zmniejszenie liczby samochodów osobowych w miastach. Wśród narzędzi, które sprzyjają wpływaniu na zmianę preferencji mieszkańców z samochodu prywatnego na transport publiczny, rower oraz poruszanie się pieszo, wymienia się m.in.:

- poprawę jakości usługi transportu zbiorowego, czyli: prędkość jazdy, częstotliwość kursowania, dostępność, czas przejazdu, bezpieczeństwo, ceny biletów, komfort podróżowania;
- uspokajanie ruchu;
- wprowadzanie stref płatnego parkowania;
- wdrażanie systemu Park and Ride;
- rozbudowę infrastruktury rowerowej, w tym: budowę dróg rowerowych, kontrapasów, parkingów dla rowerów oraz wdrażanie koncepcji Bike and Ride;
- poszerzanie chodników, poprawę oświetlenia ciągów pieszych, poprawę bezpieczeństwa publicznego.

Popularna w miastach Europy Zachodniej jest koncepcja Carfree Cities[2]. Założenia tej filozofii koncentrują się na eliminacji samochodów osobowych z miast poprzez m.in. zmianę wizerunku i jakości transportu publicznego, kreację



Rys. 1. Liczba samochodów osobowych w miastach na 1000 mieszkańców
Źródło: Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl

[1] © Transport Miejski i Regionalny, 2012.

[2] Crawford J.H., Carfree Cities, International Books, 2002.

zielonej przestrzeni oraz budowę odpowiedniej zabudowy. Coraz częściej projektowane są osiedla bez samochodów. Przykładem jest dzielnica Vauban w mieście Freiburg w Niemczech. Eliminacja ruchu samochodowego pozwoliła na osiągnięcie wysokiej jakości życia. Parkowanie na osiedlu jest możliwe, ale wyłącznie w przypadku wniesienia rocznej opłaty około 30 tysięcy dolarów. Ponad połowa gospodarstw domowych zrezygnowała z posiadania samochodu na rzecz transportu zbiorowego i rowerowego[3]. Innymi przykładami osiedli wolnych od pojazdów są: Slateford Green (Edynburg), Saarlandstraße (Hamburg), Terrein (Amsterdam), Malmo (Edynburg). Ich wnętrza, pozbawione miejsc parkingowych, są zamknięte dla samochodów. Można je parkować w otoczeniu osiedli (np. na ulicach, parkingach wielopoziomowych). Bardzo ważne w tym przypadku jest zagwarantowanie dobrze zorganizowanego transportu publicznego, bowiem to właśnie nim oraz rowerem podróżują mieszkańcy[4].

W Polsce coraz częściej na dużych osiedlach mieszkaniowych z wielkiej płyty identyfikuje się rosnące problemy z parkowaniem. Samochody osobowe przepełniły parkingi przyblokowe, ulice osiedlowe, chodniki, a nawet tereny zielone, utrudniając tym samym ruch drogowy (w tym rowerowy) oraz ruch pieszych[5]. Niejednokrotnie zastawiane są również drogi pożarowe. Ich przejezdność jest niezbędna w przypadku wystąpienia zagrożenia życia, zdrowia lub mienia mieszkańców. Taka sytuacja obniża poczucie bezpieczeństwa społeczności. Spółdzielnie mieszkaniowe i władze lokalne, chcąc zaspokoić obecne potrzeby parkingowe, mogą przyjąć trzy różne stanowiska.

Stanowisko I: Brak działań skierowanych na eliminację problemów z parkowaniem: – intensyfikacja problemu oraz jego akceptacja – ewentualna możliwość otwierania jednopoziomowych płatnych parkingów	**Stanowisko II:** Widoczna odpowiedzialność podmiotów za problemy z parkowaniem: – tworzenie warunków do otwierania jednopoziomowych płatnych parkingów – podejmowanie działań porządkujących parkowane pojazdy w przestrzeni
Stanowisko III: Widoczna odpowiedzialność podmiotów za problemy z parkowaniem – budowa parkingu wielopoziomowego na osiedlu: – inwestycja kosztowna, możliwe problemy z pozyskaniem prywatnego inwestora – deficyt terenów otwartych na osiedlach – bliska lokalizacja budynków mieszkalnych może wiązać się ze sprzeciwem lokalnej społeczności – konieczność zbadania preferencji mieszkańców w aspekcie czasu dojścia do parkingu – konieczność oszacowania podaży miejsc parkingowych – potrzeba określenia wysokości stawek za parkowanie	

Rys. 2. Stanowiska spółdzielni mieszkaniowych i władz lokalnych w obszarze zaspokojenia potrzeb parkingowych mieszkańców osiedli wielkiej płyty
Źródło: opracowanie własne

Pierwszym z nich jest bierna postawa w stosunku do wzrostu popytu na miejsca parkingowe na osiedlach. Pojawiające się problemy parkingowe są akceptowane. Ewentualnie umożliwiane jest otwieranie płatnych jednopoziomowych parkingów[6] (np. poprzez wydzierżawianie terenów).

W drugim przypadku spółdzielnia czuje się odpowiedzialna za osiedle, problemy z parkowaniem i wynikający z nich chaos w przestrzeni publicznej. Poza działaniami na rzecz otwierania płatnych parkingów podejmuje także czynności mające na celu uporządkowanie w przestrzeni samochodów osobowych. Polega to na wyznaczaniu bezpłatnych miejsc parkingowych poprzez zmianę nawierzchni (np. kostka brukowa) lub wydzielanie tych miejsc poziomymi znakami[7]. W tym przypadku problem z parkowaniem nie zostaje do końca rozwiązany. Są to jednak widoczne działania stanowiące wyraz zaangażowania spółdzielni w poprawę jakości życia mieszkańców. Zdarza się, że na ten cel przeznaczane są tereny otwarte, w tym miejsca zabaw dzieci. Obecnie wiele miast identyfikuje problemy demograficzne związane ze starzeniem się społeczeństwa, dlatego też należałoby zwrócić się ku potrzebom osób starszych oraz niepełnosprawnych, które do tej pory nie korzystały z przestrzeni publicznej ze względu na brak odpowiedniej infrastruktury oraz z powodu istniejących barier architektonicznych. Kreacja przyjaznej przestrzeni, tj. terenów zielonych, miejsc spotkań dla tej grupy społecznej wyraźnie poprawiłaby jakość jej życia. Osiedla z wielkiej płyty charakteryzują się gęstą zabudową. Możemy zidentyfikować podobne zagospodarowanie ich przestrzeni, a nawet wskazać pasma, które pojawiają się w odpowiedniej sekwencji, tj. blok, chodnik, niewielki teren zielony (oczywiście nie w każdym przypadku), zaparkowane samochody, ulica, blok itd. Wykorzystanie więc ostatnich terenów otwartych i przeznaczanie ich na parkingi przyblokowe może w perspektywie długookresowej okazać się błędnym rozwiązaniem. Należy wziąć pod uwagę również przyszłe preferencje mieszkańców. Wymagania społeczeństwa co do jakości życia zmieniają się i ulegają podwyższeniu, tym bardziej w warunkach zachodzących procesów globalizacji. Mieszkańcy blokowisk będą odczuwać coraz większe potrzeby terenów zielonych, otwartych, przyjaznych dzieciom i osobom starszym. Korelując je z warunkami, jakie tworzone są na nowych osiedlach mieszkaniowych (tereny zielone, miejsca wypoczynku, place zabaw), oferowana przestrzeń będzie mało atrakcyjna. Problem niedostatecznej liczby miejsc parkingowych dotyczy starych osiedli, ale w przyszłości może objąć również osiedla na rynku pierwotnym. Raport Home Broker na temat miejsc parkingowych na nowo powstałych osiedlach wskazuje, iż na jedno mieszkanie

[3] Moore T., *The residents of Vauban, Time International (South Pacific Edition),* 10/5/2009, Vol. 174 Issue 13, p. 74-75, Paterson T., *Auto-ban: German town goes car-free*, „The Independent", 26 June 2009.

[4] Scheurer J., *Urban Ecology, Innovations in Housing Policy and the Future of Cities: Towards Sustainability in Neighbourhood Communities,* Murdoch University Institute of Sustainable Transport, 2001, p. 256–326.

[5] Większego zagęszczenia samochodów osobowych parkujących przy blokach należy spodziewać się przy wieżowcach (11-piętrowe bloki), a mniejszego przy kilkukondygnacyjnych blokach mieszkalnych, gdyż w tym przypadku liczba gospodarstw domowych jest zdecydowanie mniejsza.

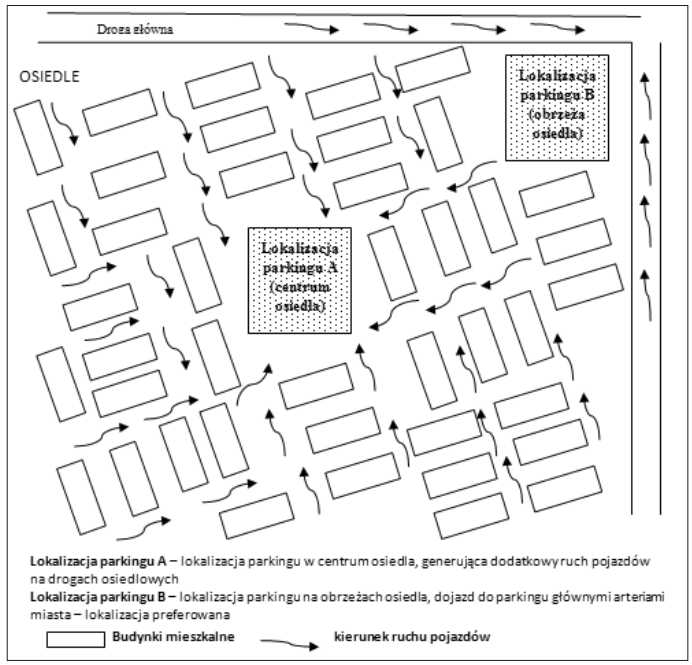
[6] W odpowiedzi na rosnące potrzeby parkingowe i preferencje konsumentów, na osiedlach zaczęły powstawać płatne parkingi. Charakteryzują się one zróżnicowaną pojemnością i opłatami za parkowanie. Na jednych osiedlach identyfikuje się stuprocentowe ich zapełnienie, a na innych są dostępne wolne miejsca.

[7] Istnieje również możliwość wykupu wyznaczonych miejsc parkingowych przez mieszkańców.

przypada od około 0,7 (Kraków) do 1,2 miejsca parkingowego (Warszawa). Problemem okazuje się również deficytowość miejsc dla osób goszczących na osiedlach. Wpływ na tę sytuację mają obowiązujące w miastach normatywy parkingowe, a także inwestorzy, którzy decydują się kosztem powierzchni parkingowej na budowę większej liczby lub powierzchni mieszkań[8].

Trzecim rozwiązaniem, jednakże kosztownym i daleko wybiegającym w przyszłość, jest budowa parkingu wielopoziomowego na osiedlu. Pojawia się ono sporadycznie w strategicznym myśleniu spółdzielni mieszkaniowych, np. w Bydgoszczy, Poznaniu[9]. W tym przypadku podmioty decydujące się na tego rodzaju kosztowną i długoterminową inwestycję powinny zdecydować, czy jej celem jest zmniejszenie liczby samochodów osobowych parkujących przy blokach (eliminacja samochodów parkujących na chodnikach, trawnikach), czy, w perspektywie długookresowej, całkowite wyeliminowanie parkujących na osiedlu samochodów osobowych.

Pierwszą barierą, jaka może całkowicie uniemożliwić realizację budowy parkingu wielokondygnacyjnego, jest brak inwestora zewnętrznego, który jako partner spółdzielni mieszkaniowej lub miasta byłby skłonny przeznaczyć odpowiednią pulę środków finansowych. Przyjmuje się, że koszt budowy jednego miejsca kształtuje się na poziomie ceny przeciętnego samochodu osobowego[10]. Zwrot poniesionych nakładów może okazać się długoterminowy i w perspektywie mało opłacalny dla podmiotu gospodarczego. Inną przeszkodą może okazać się brak placu pod inwestycję. Osiedla z wielkiej płyty cechują się deficytem terenów otwartych. Jeśli już istnieją odpowiedniej wielkości obszary, zdarza się, że są to jedyne, duże przestrzenie publiczne zajmowane przez tereny zielone czy boiska. Są one miejscem spotkań, wypoczynku oraz występują często w centrach osiedli mieszkaniowych, dlatego ich eliminacja mogłaby pogorszyć jakość życia mieszkańców. Parking wielopoziomowy nie powinien być zlokalizowany w środku osiedla. Umiejscowienie go w centralnej części wygeneruje dodatkowy ruch pojazdów przez osoby, które do tej pory parkowały na jego obrzeżach. Oznacza to zwiększenie zanieczyszczenia środowiska, hałasu oraz obniżenie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Najlepsze lokalizacje stanowią zewnętrzne obszary osiedla, przy drogach o dużym natężeniu ruchu, które umożliwiłyby płynne włączenie (w przypadku wyjazdu z parkingu) oraz wyłączenie z ruchu (w przypadku wjazdu na parking), a także uniknięcie dojeżdżania do parkingu drogami osiedlowymi. W niektórych przypadkach, tj. rozważając umiejscowienie parkingów na osiedlach znajdujących się na obrzeżach miasta, powinno się wziąć pod uwagę ewentualne włączenie ich do systemu Park and Ride[11].



Rys. 3. Propozycje lokalizacji parkingu na osiedlu z wielkiej płyty
Źródło: opracowanie własne

W przypadku istnienia potencjalnego miejsca pod inwestycję przeszkodą może okazać się trudność ze spełnieniem odpowiednich przepisów budowlanych. Mówią one: odległość wydzielonych miejsc postojowych, w tym zadaszonych, lub otwartego garażu wielopoziomowego dla samochodów osobowych od okien pomieszczeń przeznaczonych na pobyt stały ludzi w budynku zamieszkania zbiorowego, z wyjątkiem hotelu, budynku opieki zdrowotnej, oświaty i wychowania, placu zabaw i boiska dla młodzieży, nie może być mniejsza niż 10 metrów w przypadku 5–60 stanowisk włącznie oraz 20 metrów w przypadku większej liczby stanowisk z uwzględnieniem odpowiednich przepisów przeciwpożarowych[12]. Ponadto, zbyt bliska bloków mieszkalnych lokalizacja parkingu może wywołać protesty, sprzeciwy mieszkańców, gdyż niektóre mieszkania mogłyby zostać zacienione, a w konsekwencji spadłaby ich wartość[13].

Należałoby również zbadać i wziąć pod uwagę preferencje mieszkańców, co do czasu, jaki mogliby poświęcić na dojście do parkingu. Lokalizacja na obrzeżach osiedla w północnej jego części może wiązać się z tym, iż mieszkańcy

[8] homebroker.pl/analizy_news/487 z dnia 8 maja 2012 r.

[9] http://zyciebydgoszczy.pl/parking-wielopoziomowy-w-fazie-planowania; z dnia 15 stycznia 2012 r., http://poznan.gazeta.pl/poznan/1,37794,7821910,Wielopoziomowe_parkingi_powstana_na_Ratajach_.html; z dnia 15 stycznia 2012 r.

[10] Gaca S., Suchorzewski W., Tracz M., *Inżynieria ruchu drogowego. Teoria i praktyka*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 2008, 2009, s. 399.

[11] Muhamad Nazri Borhan, Amiruddin Ismail, Riza Atiq O.K. Rahmat, Kamarudin Ambak, *Effect of Transport Policies to Shifting Private Car Users to Park-and-ride in Putrajaya,* Malaysia, Australian Journal of Basic and Applied Sciences, 5(3): 303–308, 2011. Vladimir Karamychev, Peran van Reeven, Park-and-Ride: *Good for the City, Good for the Region?,* Regional Science & Urban Economics; Sep2011, Vol. 41 Issue 5, p. 455-464, 10 p.

[12] Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, art. 19, (Dz.U.09.56.461).

[13] Wartość mogłaby ulec obniżeniu również z powodu bliskiego sąsiedztwa parkingu wielopoziomowego.

zamieszkujący południowe tereny nie będą skłonni poświęcać np. ponad 10 minut na dojście do parkingu.

Aby dobrze zaprojektować parking (pod względem liczby oferowanych miejsc oraz lokalizacji), nie należy myśleć wyłącznie o jednym osiedlu i jego potrzebach parkingowych, ale również o potencjalnym popycie generowanym na przylegających (sąsiadujących) osiedlach. Niezbędna więc okazuje się współpraca spółdzielni mieszkaniowych w tym zakresie, a także władz lokalnych. W tym przypadku powinno się utworzyć koncepcję sytemu parkingów wielopoziomowych w mieście. Wskazywałaby ona potencjalne miejsca pod inwestycje zarówno na osiedlach mieszkaniowych, w centrach miast i obrzeżach w przypadku projektowania systemu Park and Ride. Utworzony dokument na poziomie miasta byłby planem strategicznym.

W przypadku prognozowania popytu na parking wielopoziomowy[14] ważne jest skorelowanie dwóch tendencji, jakie identyfikuje się w dużych miastach, tj. rosnącą liczbę samochodów osobowych i zmniejszającą się liczbę ludności (przykład miasta Łodzi[15]). W ostatnich latach identyfikuje się wzrost liczby pojazdów parkujących na osiedlach. Niezbędne jednak okazują się szczegółowe badania dotyczące struktury mieszkańców zamieszkujących osiedla pod względem m.in.: wieku, dochodów, liczby posiadanych obecnie oraz planowanych pojazdów.

Ponadto w sytuacji działań skoncentrowanych na całkowitym uwalnianiu osiedli z samochodów osobowych należałoby wziąć pod uwagę potencjalny popyt zewnętrzny, np. jedno dodatkowe miejsce postojowe na X gospodarstw domowych czy osób dojeżdżających do osiedla bądź okolic, np. do punktów usługowych. Sugeruje się także założenie, czy inwestycja ma przejąć w przyszłości klientów płatnych parkingów osiedlowych, czy będą oni elementem wspierającym parking wielopoziomowy[16]. Uzyskane wyniki pozwolą oszacować potrzebną liczbę miejsc parkingowych na poszczególnych osiedlach.

Potencjalnym terenem pod inwestycje mogłaby okazać się także lokalizacja, na której obecnie dobrze prosperuje parking płatny. Jeśli jest to obszar dzierżawiony przez prywatnego inwestora, można pomyśleć o zakończeniu dzierżawy. Należy również obiektywnie spojrzeć na estetykę i infrastrukturę techniczną obecnie funkcjonujących w miastach jednopoziomowych parkingów płatnych. Jest ona zróżnicowana. W celu uzyskania spójności zagospodarowania przestrzeni należałoby utworzyć jednolite przepisy na poziomie miasta, które określałyby minimum, jakie powinny spełniać takie parkingi. Podobnie należałoby ustanowić wymogi architektoniczne dla planowanych parkingów wielokondygnacyjnych. W obydwu przypadkach należałoby wziąć pod uwagę obecny charakter, styl zabudowy, bowiem będzie się on różnił na osiedlach z wielkiej płyty i w ścisłym centrum miasta, gdzie może dominować nowoczesna bądź zabytkowa architektura. Zapisy powinny być uwzględnione w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego będącym aktem prawa miejscowego.

Przy projektowaniu parkingu wielopoziomowego należy wziąć pod uwagę również ceny za parkowanie (w tym karnetów miesięcznych, za godzinę postoju) według rodzaju pojazdu, tj. samochód osobowy, motocykl itp. Na wysokość opłat będzie wpływać cena oferowana przez konkurencję (istniejące parkingi płatne) oraz proponowane warunki parkowania (ochrona przed warunkami atmosferycznymi, monitoring). Skłonność społeczeństwa do zapłaty determinowana jest poziomem dochodów gospodarstw domowych. Ceny za parkowanie powinny być skorelowane z dochodami gospodarstw domowych. Należy jednak pamiętać, że ich wysokość nie może być zbyt niska, bowiem dla przedsiębiorcy istotny jest zwrot nakładów inwestycyjnych oraz zysk. Wysokością opłat należy zarządzać w długim okresie. Z dnia na dzień nie osiągnie się też całego wypełnienia parkingu. Sprzyjać temu mogą równoległe działania spółdzielni mające na celu przekształcanie przestrzeni, obecnie zajętej przez samochody osobowe, w przestrzeń bardziej przyjazną dla mieszkańców, tj. tereny zielone, miejsca spotkań itp. Bez tych działań trudna okazać się może zmiana preferencji mieszkańców z parkowania przed domem na parkowanie na parkingu wielopoziomowym. Właściciele samochodów coraz częściej spotykają się z tendencją wprowadzania dodatkowych opłat dla posiadaczy samochodów: tj. w strefach płatnego parkowania, za wjazd do miasta, za przejazd autostradą, mostem itp. W tym przypadku byłaby to dodatkowa opłata na osiedlu. Mieszkańcy, którzy nie chcieliby parkować na parkingach wielokondygnacyjnych, musieliby uiszczać opłatę za parkowanie przed blokiem w wysokości wyższej niż na nowym parkingu. Są to działania twarde, które powinny być poprzedzone miękkimi, mającymi na celu zmianę zachowań i preferencji mieszkańców.

Pokonywanie większych odległości od miejsca zaparkowania pojazdu do zamieszkania może być uciążliwe dla osób starszych i niepełnosprawnych. Dla nich należałoby rozważyć możliwość parkowania przy blokach lub w bliskiej ich odległości. Istnieją również obiekty, takie jak: żłobki, przedszkola, szkoły, poczta, przy których parkowanie nie trwa długo. Sugeruje się wziąć pod uwagę popyt na krótkookresowe parkowanie, które generują kurierzy czy mieszkańcy osiedli chcący na dłuższą chwilę zaparkować pod domem, np. w celu rozładunku większych zakupów. Powyższe sytuacje wymuszają zagospodarowanie stałych miejsc parkingowych na te cele. Problemem może okazać się nieprzestrzeganie zasady ograniczania parkowania, np. do 20 minut. Poziom kapitału społecznego w kraju jest relatywnie niski, a jego bu-

[14] Należałoby rozważyć pozostawienie możliwości rozbudowy parkingu.

[15] Liczba ludności w Łodzi w latach 2005–2010: 767 628; 760 251; 753 192; 747 152; 742 387; 737 098.
Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w Łodzi w latach 2005–2010: 205 700; 222 522; 242 912; 276 700; 286 926; 298 119.
Źródło: www.stat.gov.pl Bank Danych Lokalnych oraz informacje z Urzędu Statystycznego w Łodzi.

[16] Np. po zakończeniu inwestycji obecne parkingi płatne wspierałyby parking wielopoziomowy, systematycznie parkingi byłyby likwidowane, a parking zapełniany, ewentualnie rozbudowywany.

dowie nie sprzyjają osiedla z wielkiej płyty. Mieszkańcy mają poczucie anonimowości, zazwyczaj też nie czują odpowiedzialności za przestrzeń publiczną na osiedlu ani nie działają na rzecz poprawy jakości życia całej grupy społecznej. W celu weryfikacji zachowań mieszkańców niezbędna mogłaby się okazać czujność sąsiedzka. W przypadku dużych osiedli mieszkaniowych wyegzekwowanie zachowań mieszkańców zgodnych z przepisami może okazać się trudniejsze niż w przypadku małych osiedli, na których większość mieszkańców się zna i czuje odpowiedzialna za otoczenie.

Zagospodarowanie przestrzenne istniejących osiedli często całkowicie uniemożliwia budowę parkingów. W takim przypadku należałoby głównie skoncentrować się na poprawie jakości usługi transportu zbiorowego oraz rozbudowie dróg rowerowych w mieście. Prowadzenie odpowiedniej polityki transportowej w miastach, koncentrującej się na promowaniu transportu zbiorowego i rowerowego, może sprzyjać zmniejszeniu wykorzystania samochodów osobowych w dojazdach do pracy. W tym przypadku możliwe okazałoby się przekonanie chociaż części mieszkańców do parkowania samochodów w dalszej odległości od miejsca zamieszkania.

Spółdzielnie mieszkaniowe powinny już teraz koncentrować się na zaspokajaniu rosnących potrzeb parkingowych, a władze lokalne prowadzić właściwą politykę transportową, tworząc odpowiednie dokumenty strategiczne na poziomie lokalnym.

Podsumowanie

Samochody osobowe na osiedlach coraz silniej ingerują w przestrzeń. Należy więc zacząć zastanawiać się nad rozwiązaniami, które zmniejszałyby problemy z parkowaniem i problemy transportowe, jakie pojawiają się na osiedlach. Istnieją jednak różne ograniczenia, które mogą odłożyć realizację planów spółdzielni i miasta.

Wśród korzyści płynących z uwolnienia osiedli z samochodów osobowych wymienić należy przede wszystkim poprawę jakości życia mieszkańców. Mniejsze natężenie ruchu samochodowego poprawiłoby bezpieczeństwo w ruchu drogowym na osiedlu, tj. nie kolidowałoby z ruchem pieszych, w tym starszych, niepełnosprawnych, dzieci oraz rowerzystów. Samochody nie zastawiałyby chodników, trawników czy dróg pożarowych. Wzrosłoby poczucie bezpieczeństwa mieszkańców, a także bezpieczeństwo pojazdów, np. na skutek całodobowej ochrony parkingów wielopoziomowych. Tereny obecnie zajmowane na parkingi byłyby uwalniane z pojazdów i systematycznie zagospodarowywane jako tereny zielone, miejsca spotkań, boiska, skate parki i place zabaw.

Działania, które są tematem dyskusji w artykule, są z pewnością działaniami długookresowymi. Inwestycje w parkingi wielopoziomowe są długoterminowe, a nakłady finansowe mogą zwrócić się nawet po kilkudziesięciu latach, co może zniechęcać prywatnych inwestorów. Nieruchomość jednak może generować dodatkowe dochody z wynajmu powierzchni, np. pod reklamę, myjnię samochodową, automaty z ciepłymi napojami, przechowalnie rowerów, opon samochodowych. Mogą one skrócić czas zwrotu nakładów inwestora.

Należy jednak zaznaczyć, że nie tylko osiedla z wielkiej płyty borykają się z problemami związanymi z parkowaniem. Także centra dużych miast, w których istnieje deficyt miejsc parkingowych. Również tutaj miasto powinno skoncentrować się na budowie wielopoziomowych parkingów, prowadząc odpowiednią politykę parkingową na terenie całej jednostki terytorialnej. Odpowiednie planowanie działań krótkoterminowych i długoterminowych przełoży się w przyszłości na zmniejszenie problemów transportowych w mieście. Nie należy również zapominać, że władze lokalne powinny prowadzić na terenie miasta prawidłową politykę przestrzenną, a w tym uchwalić Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego.

W dużych miastach niezbędna jest również systematyczna optymalizacja przepływów osób, ładunków, informacji i środków pieniężnych, którą zajmuje się logistyka miejska. Podejmowanie takich działań, jak m.in. poprawa jakości transportu zbiorowego, popularyzacja wykorzystania roweru jako ekologicznego środka transportu, rozbudowa dróg rowerowych, budowa obwodnic, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych, budowa terminali miejskich i centrów logistycznych, przyczynia się do trwałego i zrównoważonego rozwoju gminy, miasta i regionu.

Literatura

1. Crawford J.H., *Carfree Cities*, International Books, 2002.
2. Moore T., *The residents of Vauban*, Time International (South Pacific Edition), 10/5/2009, Vol. 174 Issue 13.
3. Paterson T., *Auto-ban: German town goes car-free*, „The Independent", 26 June 2009.
4. Scheurer, J., Urban Ecology, *Innovations in Housing Policy and the Future of Cities: Towards Sustainability in Neighbourhood Communities*, Murdoch University Institute of Sustainable Transport, 2001.
5. Gaca S., Suchorzewski W., Tracz M., *Inżynieria ruchu drogowego. Teoria i praktyka,* Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 2008, 2009.
6. Muhamad Nazri Borhan, Amiruddin Ismail, Riza Atiq O.K. Rahmat, Kamarudin Ambak, *Effect of Transport Policies to Shifting Private Car Users to Park-and-ride in Putrajaya, Malaysia,* Australian Journal of Basic and Applied Sciences, 5(3), 2011.
7. Karamychev V., Peran van Reeven, *Park-and-Ride: Good for the City, Good for the Region?*, Regional Science & Urban Economics; Sep. 2011, Vol. 41 Issue 5.
8. Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U.09.56.461).
9. Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl
10. homebroker.pl/analizy news/487 z dnia 8 maja 2012 r.
11. http://zyciebydgoszczy.pl/parking-wielopoziomowy-w-fazie-planowania; z dnia 15 stycznia 2012 r.
12. http://poznan.gazeta.pl/poznan/1,37794,7821910,Wielopoziomowe_parkingi_powstana_na_Ratajach_.html; z dnia 15 stycznia 2012 r.