

POLITYKA PARKINGOWA GDAŃSKA

WARSZTATY Z MIESZKAŃCAMI

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GDAŃSKA

RAPORT

Spis treści:

- **Przedmiot warsztatów i ich kontekst**
- **Uczestnicy, termin i forma warsztatów**
- **Podstawowe zagadnienia Polityki Parkingowej poruszane na warsztatach**
- **Polityka Parkingowa według uczestników warsztatów – propozycje rozwiązań**
- **Diagnoza potrzeb i wyzwań związanych z Polityką Parkingową**
- **Propozycje rozwiązań i kierunków Polityki Parkingowej**

Przedmiot warsztatów i ich kontekst

Przystąpieniu do pracy nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w Gdańsku, którego jednym z elementów jest Polityka Parkingowa, przyświeca idea równego dostępu wszystkich mieszkańców miasta do wspólnych przestrzeni publicznych niezależnie od miejsca zamieszkania, sprawności fizycznej, wieku czy posiadanego środka transportu oraz zapewnienie mieszkańcom wysokiej jakości zrównoważonego systemu transportu miejskiego oraz przestrzeni publicznej miasta.

SUMP odnosząc się do długofalowych strategii rozwoju skupia się na nową jakością przyszłego rozwoju infrastruktury i usług w ramach transportu oraz mobilności. Kwestie których dotyczy to: transport publiczny, ruch pieszny i rowerowy, polityka parkingowa, bezpieczeństwo, transport drogowy, zarządzanie mobilnością, ITS, planowanie przestrzenne itp.

Zważywszy na wielowymiarowość i wielowątkowość zagadnienia prace nad SUMP prowadzone są interdyscyplinarnie i wielosektorowo z silnym naciskiem na wymiar partycypacyjny. Oprócz prac Zespołu w skład którego wchodzi eksperci różnych wydziałów Urzędu Miejskiego w Gdańsku, przedstawiciele uczelni wyższych i ekspertów zewnętrznych, przeprowadzono warsztaty dla Rad Dzielnic i organizacji pozarządowych. W trakcie prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej korzystamy z doświadczeń ekspertów miast partnerskich w ramach projektu CityMobilNet.

Celem warsztatów jest uzyskanie opinii mieszkańców Gdańska na temat potrzeb, wyzwań i problemów dotyczących parkowania w mieście.

Uczestnicy, termin i forma warsztatów

Warsztaty z mieszkańcami SUMP Polityka Parkingowa odbyły się na zakończenie I etapu prac nad SUMP dotyczącego Polityki Parkingowej. Miały na celu zebranie opinii mieszkańców Gdańska na temat różnych obszarów polityki parkingowej miasta od problemów do propozycji rozwiązań dotykając niejednokrotnie szerszego kontekstu mobilności miejskiej.

Uczestnicy, termin i miejsce

Konsultacje odbyły się w siedzibie Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku przy ul. Wyspiańskiego 9A 5 stycznia 2017 roku w godz. 17.00-20.00. Zaproszonymi uczestnikami warsztatów byli: mieszkańcy Gdańska, przedstawiciele organizacji pozarządowych, rad dzielnic, uczelni wyższych. Rekrutacja odbyła się poprzez zaproszenia mailowe, ogłoszenie na stronie ZDiZ i ogłoszenia na stronach Rad Dzielnic, które zgodziły się na promocję wydarzenia.

W warsztatach wzięło udział ok. 50 osób.



Fot. Dominik Paszliński

Agenda warsztatów

Warsztaty przeprowadzone zostały przez Przemysława Kluzę niezależnego konsultanta, oraz Karolinę Orcholską z ZDiZ. Spotkanie złożone było zarówno z elementu edukacyjnego wprowadzającego uczestników w temat polityki parkingowej i doświadczeń innych miast europejskich w tym zakresie, jak i pracy warsztatowej oraz otwartej dyskusji na temat wypracowanych wniosków. Spotkanie przeprowadzone zostało według następującej agendy:

1. Przywitanie, przedstawienie celu i planu warsztatów – 10 min. (P. Kluz),
2. Przedstawienie założeń i harmonogramu prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska – 10 min. (K. Orcholska)
3. Prezentacja dobrych praktyk z miast europejskich i Gdańska – 15 min. (K. Orcholska)
4. Wprowadzenie do metody pracy warsztatowej (zasady, czas, rezultaty) – 5 min. (P. Kluz)
5. Praca w grupach – 60 min. = 5 * 10 min. + 2min. przejście (P. Kluz)
6. Podsumowanie na forum prac stolików 5*2 min. (10 min.) (moderatorzy)
7. Pytania i komentarze uczestników na forum 30 min. (P. Kluz)
8. Podsumowanie i poinformowanie o kolejnych pracach w ramach SUMP – 10 min. (P.Kluz, K. Orcholska)

Forma warsztatów

Przyjętą formą warsztatów konsultacyjnych była konwencja „World Cafe”.

Celem warsztatów było uzyskanie opinii mieszkańców Gdańska na temat wyzwań, potrzeb, problemów, oraz propozycji rozwiązań dotyczących parkowania w Gdańsku w 5 obszarach tematycznych (w nawiasie moderatorzy obszarów):

- a) parkowanie w kontekście ogólnomiejskim (Jolanta Rolle),
- b) parkowanie w CPU (Igor Szóstakowski),
- c) parkowanie w Śródmieściu (Karina Rembiewska),
- d) parkowanie w Pasie Nadmorskim (Tomasz Wawrzonek),
- e) parkowanie w pobliżu generatorów ruchu (uczelnie, szpitale) (Karolina Orcholska)

Uczestnicy warsztatów podzieleni zostali na 5 grup po ok. 10 osób. Praca warsztatowa odbywała się w pięciu obszarach tematycznych w sesjach po 10 minut. Przeprowadzono 5 sesji, dzięki czemu uczestnicy mogli wziąć udział w dyskusji we wszystkich obszarach tematycznych. Przy każdym stoliku znajdował się moderator prowadzący dyskusję, zapewniając równy dostęp do wolnej wypowiedzi wszystkim uczestnikom oraz dbając o odpowiednią dynamikę pracy grupy. Po 10 minutowej sesji, grupy uczestników zmieniały obszar tematyczny przenosząc się do innego stolika. Na początku

kolejnych sesji uczestnicy mieli okazję wysłuchać krótkiej relacji moderatora z pracy poprzedniej grupy, a następnie kontynuować rozmowę, podejmując kolejne ważne wątki w danym obszarze. Po przeprowadzeniu wszystkich pięciu sesji, moderatorzy krótko podsumowali pracę wszystkich grup na forum. Po podsumowaniu uczestnicy mieli okazję na dodatkowe pytania i komentarze, na zwrócenie uwagi na to, co z ich perspektywy jest najważniejsze w kontekście rozwiązań dotyczących polityki parkingowej.

Podstawowe zagadnienia Polityki Parkingowej poruszane na warsztatach

Podczas pracy zespołu ekspertów przed warsztatami z mieszkańcami wyodrębnionych zostało kilkanaście tematów, które zostały wskazane jako kluczowe dla dalszej pracy i szukania rozwiązań służących uporządkowaniu polityki parkingowej w mieście. W formie uproszczonej tematy (pytania) te brzmiały następująco:

1. zmiana przyzwyczajeń i kultury użytkowników - gdzie i jak parkujemy?
2. egzekucja przepisów - skuteczność, nieuchronność,
3. parkingi płatne czy bezpłatne? - dla kogo płatne? (mieszkańcy vs turyści),
4. relacje przychodów z parkowania do wydatków na politykę parkingową - na co przeznaczone dochody z parkowania?
5. parkowanie w okolicach generatorów ruchu (szpitale, uczelnie, urzędy) - wymuszenie rotacji,
6. informowanie mieszkańców o wolnych miejscach (aplikacje mobilne, czujniki, itd)
7. domykanie stref płatnego parkowania i przesuwanie problemu w inne rejony miasta,
8. lokalne generatory ruchu - strefy buforowe wokół szkół (inne: np. kościoły)
9. gromadzenie danych o potrzebach i zasobach miejsc parkingowych,
10. powiązanie parkowania z ułatwieniami w transporcie publicznym - w trakcie sezonu,
11. „push and pull” (zachęty i ‘utrudnienia’) – dla mieszkańców, firm oraz instytucji,
12. współdzielenie parkingów przez użytkowników parkujących w innym czasie (pracownicy i mieszkańcy),
13. sezonowość parkowania i przepływu ruchu samochodów.

Wskazane tematy posłużyły do sformułowania wyżej wymienionych pięciu obszarów tematycznych w których pracowali uczestnicy warsztatów. Były one również podstawą sformułowania pytań i zagadnień, którymi posługiwali się moderatorzy podczas dyskusji z mieszkańcami. Zestaw poniższych zagadnień i pytań był punktem wyjściowym do dyskusji otwartym na pojawiające się inne tematy. Pytania zostały sformułowane w sposób nie determinujący z góry wyboru między

konkretnymi rozwiązaniami w polityce parkingowej. Umożliwiało to uczestnikom zaproponowanie własnych rozwiązań na bazie zdiagnozowanych potrzeb.

Diagnostowanie potrzeb i problemów, szukanie rozwiązań – proponowane zagadnienia i pytania do dyskusji

- A. jakie generalne potrzeby i problemy związane z parkowaniem widzimy w tej strefie miasta?
- B. co zrobić, aby usprawnić parkowanie?
- C. co zrobić, aby wykluczyć nielegalne parkowanie np: na zieleńcach, blokujące przejścia dla pieszych, podwórka?
- D. gdy zbyt dużo samochodów przyjeżdża w dany obszar i jest więcej chętnych niż miejsc parkingowych - jak można zachęcić lub/i wymusić szybszą rotację samochodów (np. w rejonie: plaża, szkoła, urząd, szpital, uniwersytet)?
- E. jak ułatwić lub/i zachęcić część kierowców do korzystania z innych form komunikacji/mobilności, gdy brakuje miejsc parkingowych przy wzmożonym ruchu?
- F. jakie sposoby zachęt i 'utrudnień' stosować, aby system był sprawiedliwy i efektywny?
- G. czy ktoś powinien być w tej strefie uprzywilejowany - dlaczego?



Fot. Dominik Paszliński

Polityka Parkingowa według uczestników warsztatów – propozycje rozwiązań

Podczas pracy we wszystkich pięciu obszarach wskazano szereg uwag diagnozujących dzisiejszy stan miejsc parkingowych w Gdańsku, sposobów ich użytkowania, a także wpływu na otaczającą przestrzeń publiczną i jej użytkowników. Sformułowano również wiele propozycji - zarówno ogólnych jak i szczegółowych, mogących stanowić element nowej Polityki Parkingowej miasta, jak również kierunków długoterminowej zmiany.

Część opinii i propozycji podzielana była przez wszystkich lub większość uczestniczących w warsztatach mieszkańców, niektóre zgłaszane były indywidualnie. Niniejsze podsumowanie jest próbą powiązania i pogrupowania postulatów pojawiających się najczęściej i występujących w wielu obszarach jednocześnie. Niemniej jednak podstawą opracowania są szczegółowe raporty z warsztatów w wyszczególnionych obszarach tematycznych spisane i opracowane przez moderatorów, a stanowiące załącznik raportu.

Diagnoza potrzeb i wyzwań związanych z Polityką Parkingową w Gdańsku

Brak egzekucji przepisów

Podczas rozmów mieszkańców we wszystkich obszarach wskazano na problem dużej liczby samochodów, które parkując łamią przepisy, niszczą zieleń i przestrzeń publiczną, a co ważniejsze uniemożliwiają swobodne, a czasami całkowicie ograniczając poruszanie się innym mieszkańcom (np. pieszym, rowerzystom). Zwracano uwagę, że służby odpowiedzialne za egzekucję przepisów nie działają poprawnie, a kierowcy łamiący przepisy czują się bezkarni. Jednocześnie pojawiały się sugestie, że niektóre regulacje prawne (np. nie funkcjonowanie Strefy Płatnego Parkowania [SPP] w weekendy) uniemożliwiają prowadzenie efektywnej Polityki Parkingowej.

Wysoki popyt na miejsca parkingowe

W trakcie prac mieszkańcy mówili o popycie przewyższającym podaż miejsc parkingowych w mieście, w szczególności w miejscach cieszących się dużym zainteresowaniem – takich jak *Śródmieście*, *Centralne Pasma Usługowe (CPU)*, *Pas Nadmorski* w sezonie letnim, czy sąsiedztwo obiektów generujących wzmożony ruch. Niemniej jednak mieszkańcy wykazywali zrozumienie dla braku możliwości zwiększenia liczby miejsc parkingowych w *Śródmieściu* ze względu na tkankę historyczną, czy w pobliżu plaż ze względu na walory środowiskowe, a także innych miejsc w związku z gęstą zabudową miejską.

Nieszczelność stref płatnego parkowania

Podczas dyskusji mieszkańcy zwracali uwagę na kwestię przesuwania problemu parkujących samochodów na granicę SPP. Mieszkańcy zaobserwowali to zjawisko między innymi w *CPU*, gdzie pracownicy dużych obiektów biurowych po wprowadzeniu SPP nie korzystają z przestrzeni płatnych w pobliżu swojego miejsca pracy, parkując w oddalonych uliczkach gdzie SPP nie została wprowadzona.

Powiązanie z transportem publicznym

Uczestnicy diagnozując sytuację parkingową w mieście odnosili się również do innych obszarów SUMP, wskazując na bezpośrednią korelację ze zwiększonym ruchem samochodowym i potrzebami parkingowymi. Mówiono o brakach właściwej organizacji i jakości transportu publicznego, oraz infrastruktury towarzyszącej. W trakcie dyskusji mieszkańcy dowodzili, że np. wzmożony ruch w *CPU* lub w *Pasie Nadmorskim* i problemy tworzone przez parkujących są silnie skorelowane z brakiem alternatywy w postaci dobrze funkcjonującego transportu publicznego.

Propozycje rozwiązań i kierunków Polityki Parkingowej

Poprawa egzekucji przepisów i bariery infrastrukturalne

Głównym postulatem uczestników odnoszącym się do problemu egzekucji przepisów było konsekwentne nakładanie kar na kierowców łamiących przepisy. Podkreślano, że kluczową dla zmiany zwyczajów parkowania niektórych mieszkańców Gdańska jest nieuchronność kary za łamanie przepisów. Proponowano również wprowadzanie rozwiązań technicznych, które będą barierami uniemożliwiającymi parkowanie poza wyznaczonymi miejscami. Mieszkańcy wymieniali takie rozwiązania jak: słupki, wysokie krawężniki, lub bardziej estetyczne formy – małej architektury i roślin, pełniących jednocześnie funkcje poprawy jakości przestrzeni publicznej. Rozwiązania te proponowano we wszystkich omawianych obszarach.

Ograniczenia ruchu

Dodatkowo zwracano uwagę na potrzebę ograniczenia ruchu samochodów w *Śródmieściu* i rozszerzenia już dziś istniejącej Strefy Ograniczonego Dostępu i promowanie w tym obszarze ruchu pieszego. Podobne postulaty zgłaszano w obszarze *Pasa Nadmorskiego*. Dotyczyły one ograniczenia bezpośredniego dojazdu do plaży na rzecz promowania stref 'kiss and plaża' i parkingów buforowych.

Promowanie rotacji i krótkiego parkowania

We wszystkich obszarach pojawiły się postulaty zarówno zachęcania jak i wymuszania rotacji parkujących samochodów. Propozycje dotyczyły zastosowania niższych opłat wobec kierowców parkujących na krótki okres i znaczące podnoszenie opłat wraz z wydłużającym się czasem parkowania. W obszarze CPU zgłaszano, aby wokół galerii handlowych umożliwiać jedynie krótkie parkowanie promując tym samym parkujących na krótko klientów, a wykluczając pozostawiających na wiele godzin samochód pracowników. Podobne pomysły pojawiły się w obszarze *Śródmieścia* wobec parkingu Urzędu Miejskiego i promowanie krótkiego parkowania umożliwiającego odwiedzić urzędu w przeciwieństwie do parkowania osób pracujących.

Zaproponowano również tworzenie stref tzw. 'kiss and...' w których nie można parkować, a jedynie pozostawić pasażerów. Dotyczyło to między innymi miejskich *generatorów ruchu* (np. szpitali), ale również generatorów lokalnych działających tylko o określonych godzinach (np. szkoły). Pomysły te dotyczyły również *Pasa Nadmorskiego* i podobnych stref usytuowanych w pobliżu plaż uniemożliwiających parkowanie. Turyści w sezonie letnim mogliby korzystać ze stref „kiss and plaża”, specjalnych linii autobusowych i parkingów buforowych.

Parkingi buforowe, kubaturowe i Park & Ride

Zdania mieszkańców na temat budowy parkingów kubaturowych były podzielone. Część mieszkańców była przeciwna zwiększaniu liczby miejsc parkingowych w mieście. Część proponowała budowanie Park & Ride wyłącznie na obrzeżach miasta, a potem umożliwienie sprawnego dojazdu poprzez wykorzystanie transportu publicznego i roweru miejskiego. Były również postulaty, aby parkingi kubaturowe budować na obrzeżach obszarów o wzmożonym ruchu, czyli *Śródmieścia*, *Pasa Nadmorskiego*, czy też *generatorów ruchu*. Wskazywano również, że rozbudowa parkingów kubaturowych w *Śródmieściu* może mieć negatywne skutki w postaci generowania dodatkowego ruchu na już przeciążonych ulicach tego obszaru.

Rower miejski

Proponowano wykorzystanie tego środka mobilności szczególnie w miejscach o dużym natężeniu ruchu i popycie na miejsca parkingowe. Mieszkańcy postrzegali rower miejski jako jeden z elementów łańcucha mobilności w mieście, jednocześnie ułatwiającego przemieszczanie się w *Śródmieściu* i *Pasie Nadmorskim* turystom. Postulowano również dostosowywanie transportu publicznego do przewozu rowerów.

Wymiana informacji i wspólne plany transportowe

W przypadku obiektów generujących wzmożony ruch samochodowy, a także popyt na miejsca parkingowe zwrócono uwagę na potrzebę ustalenia szczegółowych potrzeb (np. poprzez zbieranie danych, przeprowadzenie badań), dobry przepływ informacji między Urzędem Miejskim i generatorami ruchu, a także tworzenie indywidualnych planów transportowych dla tych obiektów. Uwagi te pojawiały się w obszarze *Generatory ruchu* w stosunku do szpitali, ale również urzędów. Natomiast w *CPU* w stosunku do przedsiębiorstw, obiektów biurowych skupionych przy Al. Grunwaldzkiej.

Łatwy dostęp do informacji – nowe technologie

Mieszkańcy zwrócili również uwagę, że ważnym elementem zarządzania miejscami parkingowymi w mieście jest wykorzystanie nowych technologii do informowania mieszkańców o dostępnych miejscach w konkretnych obszarach. Wskazywano, że dostęp do takich informacji znacząco ograniczy ruch samochodowy tworzony przez osoby szukające wolnego miejsca.

Decentralizacja

Uczestnicy proponowali, aby w miarę możliwości rozbudowy różnych instytucji doprowadzać do celowej decentralizacji. Brak skupienia w jednym miejscu wielu instytucji będących generatorami ruchu, powinno według mieszkańców minimalizować problem braku miejsc parkingowych. Temat ten podnoszony był zarówno w obszarze *Śródmieścia*, *Generatorów ruchu* i *CPU*.

Mieszkańcy jako grupa uprzywilejowana

Zarówno w obszarze *Śródmieście*, jak i *Pas Nadmorski* uczestnicy wskazali mieszkańców jako grupę, która powinna być uprzywilejowana wobec turystów lub pracowników. Proponowano, aby odbywało się to w formie specjalnych (tańszych) abonamentów, lub przydzielonych miejsc – w tym także ochrony miejsc przynależnych wspólnotom sąsiedzkim (podwórka). W *Pasie Nadmorskim* wskazano, również, że w okolicach plaż uprzywilejowanie mogłoby dotyczyć osób niepełnosprawnych i rodzin wielodzietnych.

Wysoka jakość transportu publicznego

We wszystkich obszarach wskazano na ważne powiązanie Polityki Parkingowej Gdańska z innymi elementami SUMP – głównie transportem publicznym. Argumentowano, że ograniczanie dojazdu samochodem do *generatorów ruchu*, *Śródmieścia*, *Pasa Nadmorskiego*, *CPU* możliwe jest przy jednoczesnym podnoszeniu jakości transportu publicznego. Wskazywano tutaj na konieczność

poprawy infrastruktury przystanków, dobre skomunikowanie różnych środków transportu (SKM - autobus, SKM-rower, itd.), częstość lokalizacji i dostępności przystanków (np. w CPU). W obszarze *Śródmieścia* wskazywano, że efektywny ruch wewnątrz dzielnicy może odbywać się jedynie dzięki dobrze funkcjonującej linii 100. Natomiast w obszarze *Pas Nadmorski* rozwiązanie zmniejszenia liczby samochodów powiązano z funkcjonowaniem bezpośrednich linii autobusowych z centrum na plażę.

Zmiany organizacji ruchu

Ważnym elementem powiązanim z Polityką Parkingową według mieszkańców były rozwiązania związane z organizacją ruchu. Na *Śródmieściu* wskazywano potrzebę wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na większości ulic i utrzymania parkowania na ulicy. W obszarze CPU niektórzy mieszkańcy proponowali tworzenie bus-pasów - jako sposób na promocję transportu publicznego jako atrakcyjnego i szybkiego środka transportu. Zwrócono również uwagę, na potrzebę (szczególnie w CPU – przez al. Grunwaldzką) budowy dodatkowych przejść dla pieszych skracających drogę mieszkańcom pomiędzy środkami transportu publicznego i miejscem docelowym podróży.

Opracowanie:

Przemysław Kluz

Moderacja obszarów tematycznych i opracowanie notatek:

Jolanta Rolle – parkowanie w kontekście ogólnomiejskim,

Igor Szóstakowski – parkowanie w CPU,

Karina Rembiewska – parkowanie w Śródmieściu,

Tomasz Wawrzonek – parkowanie w Pasie Nadmorskim,

Karolina Orcholska – parkowanie w pobliżu generatorów ruchu (uczelnie, szpitale),

Fotografie:

Dominik Paszliński, www.gdansk.pl