

Zaparkovaný problém

(02.02.2012; Trend; roč. 22, č. 4, s. 46, 47; Hambálková Jana)

Mestá vedia, že kľúč je v parkovacích domoch, no nik ich nestavia. Bratislava chystá ako prvý krok nové poplatky pre vodičov

Bratislavská Petržalka, najväčšie sídlisko na Slovensku, má vytypované viaceré lokality, na ktorých by mohli vyrásť parkovacie domy. Problém je, že tento stav trvá už niekoľko rokov (TREND 23/2008). Návrhy sa nedarí premeniť na parkovacie plochy. Zďaleka nielen na sídlisku, ktoré je problémami s parkovaním povestné.

Nové autá pribúdajú na Slovensku každoročne v desiatkach tisíc, miesta na ich odloženie rádovo v stovkách. Na otázku, ako rastúci rozdiel riešiť, mestá od západu po východ krajiny odpovedajú zhodne. Východisko vidia vo veľkokapacitných garážových domoch. Hoci návod na riešenie rébusu leží na stole, dostať ho do života nie je jednoduché. Výstavba sa zasekáva - zväčša na nedostatku peňazí alebo mestám či ich častiam chýbajú vhodné pozemky.

Koľko chýba

Do stavania sa nehrnú ani súkromníci. "Ľudia sú zvyknutí parkovať zadarmo a kde sa im zachce. Parkovací dom na sídlisku by bol za súčasných podmienok nenávratná investícia," hovorí konateľ spoločnosti Vinci Park Mário Grega. Firma prevádzkuje garáže v centre hlavného mesta, ale aj v nákupnom stredisku v Banskej Bystrici či mestskú zónu v Prešove. Vedúca banskobystrického oddelenia údržby miestnych komunikácií Renáta Hláčiková mu dáva za pravdu. Kým budú mestá prižmurovať oči pred nedovoleným parkovaním, postaviť a prevádzkovať parkovací dom je podľa nej riskantná, stratová záležitosť. Svoje tiež podľa Ľubomíra Kardoša z developerskej spoločnosti Bytoč urobila kríza. Kým pred ňou nebol problém k veľkému bytu v novostavbe predať aj dve garáže, teraz si majiteľ kúpi najviac jedno miesto. Aj to len ak musí.

Za minulý rok sa novým parkovacím domom pre necelú päťstovku áut môžu pochváliť Košice. Rovnaký počet miest, ako vyrástol pri Steel Arene, ale v centre stále chýba. Na sídliskách je to niekoľkonásobok - zhruba 20-tisíc stojísk. Približne taký istý nedostatok hlási aj Petržalka, tisícky miest chýbajú aj v ostatných častiach hlavného mesta. Takmer deväťtisíc miest by potrebovali ľudia v Banskej Bystrici.

Čiastkovým riešením býva priečne parkovanie či zjednosmernenie ulice, v ktorej už aj tak stoja zaparkované autá brániace prejazdu v oboch smeroch. Ani osadenie značiek pritom nie je lacné. Ak sa týka viacerých ulíc, môže vyjsť mestskú časť na 15- až 20-tisíc eur. Zopár parkovacích miest vedia úradníci vyčarovať záberom zelene, rozšírením existujúcich plôch. Pár stoviek nových stojísk však pribúdajúcim vozidlám nestačí.

Kto si chce byť istý, že večer po príchode z práce bude mať pred domom kde zaparkovať, môže si zaplatiť vyhradené miesto. Zvyčajne je takto k dispozícii desatina všetkých stojísk, na banskobystrickom sídlisku Sásová sa dá odkúpiť až 40 percent všetkých miest. V niektorých uliciach sa pritom všetky vypredali a ďalší čakajú v poradovníku. Ľudia žijúci v lokalite zahltenej autami sú ochotní za istotu platiť ročne pár stoviek eur.

Bratislava radikálne

Časy bezplatného parkovania sa už budúci rok môžu skončiť v hlavnom meste - nielen v centre, ale aj na sídliskách. "Každý človek, ktorý vlastní auto, bude platiť za to, že stojí," naznačil hlavný dopravný inžinier Bratislavy Tibor Schlosser. Chodníky by mali podľa neho zostať pre peších, firmy by mali využívať súkromné hromadné garáže. Mesto by chcelo majiteľov áut s trvalým pobytom vybaviť elektronickými kartičkami, na ktoré by získali parkovanie na prvé vozidlo zadarmo. Za každé ďalšie vozidlo by platili poplatok. Ľudí prichádzajúcich za prácou by chcelo mesto cez vysoké poplatky za parkovanie, ktoré by prevyšovali desať eur denne, zastaviť na okrajoch a presunúť na mestskú hromadnú dopravu. Keďže vhodné pozemky na záchytné parkoviská sa predali, túto úlohu by mohli podľa T. Schlossera prebrať nákupné centrá na kraji mesta. Vyťaženosť ich parkovísk je v týždni 30 až 40 percent. Dochádzajúcich by cez symbolický parkovací poplatok mohli takto pritiahnúť do obchodov a prípadné nákupy odmeniť odpustením parkovného. Úlohou mesta by bolo zabezpečiť hromadnú dopravu v krátkych troj - až päťminútových intervaloch.

Parkovacia politika by mala fungovať v celom meste jednotne. "Vyhradené parkovanie by malo zaniknúť. Preferencia bude na krátkodobom parkovaní, na maximálne 2,5 hodiny," opisuje T. Schlosser. Základný poplatok by určil magistrát, no mestské časti by si mohli cenu stanoviť aj vyššie. Rovnako si môžu skrátiť časový limit na parkovanie podľa vyťažnosti jednotlivcej ulice. Obyvatelia s trvalým bydliskom v Bratislave budú mať výhodu v o niečo nižšej cene parkovného ako návštevníci. Na jeseň tohto roku by sa mali spustiť pilotné projekty v štyroch mestských častiach - v Starom Meste, Novom Meste, Ružinove a Petržalke - vo vybraných lokalitách. Od januára by nové pravidlá mali fungovať v celom meste, pričom zavádzanie tohto systému bude trvať jeden až dva roky.

Parkovanie bude dovolené len tam, kde stojí dopravné značenie. Na dodržiavanie predpisov budú mesto a mestské časti dbať prísnejšie, pričom silnejšia represia vyvolá podľa T. Schlossera tlak na výstavbu parkovacích domov. Tie by mohli rásť na pozemkoch mestských častí, napríklad na existujúcich parkovacích plochách. Investor by dostal k dispozícii pozemok, postavil by garáž a dlhodobo by ju prevádzkoval. Podmienkou by bolo, že na hornom nekrytom podlaží by bol rovnaký počet miest ako na pôvodnom parkovisku. Rezidenti by tam mali parkovanie pre jedno auto len na elektronickú kartičku, ďalšie miesta na nižších poschodiach by investor predal alebo prenajal záujemcom.

Možné prekážky

Jednoduchý parkovací dom sa dá postaviť za zhruba pol roka. Náklady na jedno miesto vychádzajú na päť- až šesťtisíc eur. K sume treba prirátať zisk investora a náklady na prevádzku. Mestá tvrdia, že záujemcov o spoločný projekt na výstavbu parkovacích domov majú. Okrem pozemkov sú ochotné "stimulovať" investora aj prísnejším dozeraním na dodržiavanie predpisov či zmenou organizácie dopravy. V Košiciach je na papieri štúdia na desať hromadných garáží s kapacitou 2 600 miest, v Banskej Bystrici i v hlavnom meste rokujú s možnými investormi.

Firmy so skúsenosťami v parkovacom biznise si vedia predstaviť, že by spoločnosť starajúca sa o parkovanie v centre, kde je zisková, na oplátku za dlhoročnú zmluvu s mestom postavila nerentabilné garáže na sídliskách. Prípadne by investor staval s príslubom, že ak ľudia do garáže neprídu, mesto rozdiel v príjmoch doplatí. Len vyhlásenia o prísnejšom vynucovaní pravidiel im nestačia. Zhodujú sa totiž, že o parkovaní nakoniec rozhoduje politika. A volených zástupcov zvykne chuť vyberať od občanov poplatky za parkovanie pred voľbami prejsť. Postavené garáže by tak nakoniec mohli zostať poloprázdne.

Reštrikcie vyššími poplatkami

Ako to robí Viedeň

Problémy s parkovaním neobišli ani susednú Viedeň. Proti autám v centre mesto bojuje, od marca okrem iného aj zdražením krátkodobého parkovania o dve tretiny či vyššími pokutami. Hodina zdražie na dve eurá. Na porovnanie, v centre Bratislavy stojí hodinové státie cez parkovaciu kartu od decembra 80 centov. Pre ľudí dochádzajúcich do Viedne je pri jej okrajoch desať záchytných parkovísk s takmer 8 300 miestami. Za deň tu majitelia vozidla zaplatia tri eurá, za týždeň necelých 15 eur. Ak si prikúpi "električenu" na viedenskú verejnú dopravu, dostanú zľavu. Pri všetkých záchytných bodoch stojí metro. Pre ľudí, ktorí vo Viedni žijú, od marca dlhodobé státie zlacnie. Vráttane poplatku za žiadosť vyjde parkovacie miesto rezidenta 179 eur za rok. Rovnaký paušál mesto pýta aj pre prvé firemné vozidlo. Peniaze z parkovania musí Viedeň použiť na odľahčenie premávky v centre. Slúžia najmä na výstavbu garáží a zlepšovanie verejnej dopravy. (ham)