

PARKOVANIE V HLAVNOM MESTE SA ZMENÍ

(13.07.2012; Rozhlasová stanica Regina; Mozaika regiónu; 14.28; 11 min.; JELUŠ Milan)

Dalibor UHLÁR, moderátor:

"Doplnkové informácie o parkovaní v centre Bratislavy môžete počuť aj zo Zelenej vlny. Samospráva hlavného mesta chce parkovací systém v metropole po novom systémovo riešiť na budúci rok. Už sú známe aj výsledky prieskumu medzi obyvateľmi. Podrobnosti sumarizuje redaktor Milan JELUŠ."

M. JELUŠ, redaktor:

"Mesto si dalo urobiť prieskum medzi bratislavskými vodičmi o tom, aké sú ich problémy s parkovaním, aj o tom, čo sú ochotní akceptovať pri regulácii parkovania. Prieskum robila agentúra MVK a výsledky predstavil šéf Pavel HAULÍK. Vyplynulo z neho napríklad to, že rodina v Bratislave má priemerne viac ako jedno auto, asi tri štvrtiny majiteľov parkujú na cestách, verejných priestranstvách a verejných parkoviskách, čiže títo musia svoju snahu o zaparkovanie vyriešiť. Vyše 90% opýtaných sa vyjadrilo, že sú za zmeny parkovacieho systému. Hoci zatiaľ nie je jasné, aké tie zmeny budú. Jednoducho sú za to, aby sa z parkovaním čosi urobilo. Sú, podľa Pavla HAULÍKA, vodiči ochotní pristúpiť k regulácii?"

P. HAULÍK:

"Áno, pretože naozaj tá saturácia autami prekročila rozumnú hranicu a v mnohých miestach je vlastne takmer nemožné zaparkovať. Sú ochotní, v prípade, že budú mať ako rezidenti isté výhody, isté privilégia, že teda doma budú môcť parkovať za nejaké symbolické režijné poplatky a že nejaké väčšie poplatky sa budú týkať centra respektíve širšieho centra, tam, kde chodí príliš veľa návštevníkov, kde sa zhlučuje príliš veľa áut. Takže sa ukázalo, že ten problém parkovania vnímajú všetci už ako vážny a že to riešenie okrem nejakých veľkých investičných možností prichádza do úvahy reguláciou. Ľudia ako keby si uvedomili, že aj tou reguláciou vlastne svojím spôsobom pomôžu sami sebe."

M. JELUŠ:

"Súhlasili s reguláciou finančnou, časovou, prípadne vstupuje do hry ďalší spôsob regulácie, ktorý sa skloňuje už niekoľko mesiacov, a to je voľné parkovanie jedného vozidla v rodine, výraznejšie spoľatnenie ďalších vozidiel."

P. HAULÍK:

"Väčšina z tých položiek má nadpolovičnú podporu. Respektíve, ak aj nemá, tak je to len tesne pod hranicou 50%. Samozrejme, iný názor majú ľudia, ktorí majú v domácnosti viac áut, ale to je otázka nastavenia tých parametrov. Pokiaľ bude prvé auto v podstate zadarmo alebo teda za ten malý poplatok a to druhé auto bude za nejakú rozumnú cenu, tak myslím si, že to nevyvolá žiadne problémy a pokiaľ ide o to spoľatnenie, to časové limitovanie, podčiarkujem, ide o širšie centrum, tak tam viac-menej s tým ľudia súhlasia. Ide o to, aby to širšie centrum bolo správne vymedzené, pretože zatiaľ je to abstraktný pojem a to vlastne ukáže život, že odkiaľ pokiaľ aktuálne to širšie centrum je a ako by malo byť zadefinované."

M. JELUŠ:

"Problém v Bratislave je to, že mnoho ľudí chodí do práce autom. Tam auto zaparkuje, celé predpoludnie, popoludnie až niekedy do večera to auto tam stojí, potom ide s ním domov. Boli by ochotní ustúpiť z tohto komfortu a presadnúť na autobus na bicykel?"

P. HAULÍK:

"Je veľa ľudí, ktorí to nebudú môcť urobiť, pretože veľa ľudí vozí do práce, do školy,

manželku, deti, kdekoho. (...) Ale tá verejná doprava určite má veľa možností ďalšieho rozširovania, najmä, pokiaľ sa ukáže, že je dostatočne pružná na to, aby mnohé z tých problémov dokázala nahradiť tak, aby ľudia nemuseli auto používať. Samozrejme, dôležité bude aj to finančné hľadisko. Ak tá regulácia bude taká, že presiahne hranice, povedzme, toho, čo by sa dalo riešiť mestskou dopravou, tak ľudia začnú zvažovať aj to, či teda mestskú dopravu budú využívať viac. Ja som, ja osobne, som príklad toho, ktorý si to v súvislosti s týmto výskumom vyskúšal. Ja som 20 rokov nepoužíval mestskú dopravu a všade som chodil autom. Keď sme dostali zadanie pre tento výskum, tak som si povedal, že teda, keďže sme skúmali aj mestskú dopravu, tak že to vyskúšam. A zistil som, že moje predstavy boli veľmi zastaralé. Že tá mestská doprava nie je ani taká zlá, ani taká pomalá, ani vonkoncom nie je preplnená, že mnohé veci sa dajú riešiť aj takto a pri niektorých som aj zostal. Ako niečo už neriešim autom, ale mestskou dopravou. Myslím si, že nebudem celkom osamotený a že sa postupne viac ľudí dostane aj na takúto vlnovú dĺžku."

M. JELUŠ:

"Má parkovaciú politikou v Bratislave zastrešovať magistrát, alebo každá mestská časť vie najlepšie, čo potrebuje? A malo by to zostať v rézii nižších samospráv? O tom sa hovorí už dlhšie. Primátor Milan FTÁČNIK prezentoval popri výsledkoch prieskumu verejnej mienky zameraného na parkovanie, aj základné princípy zmien v parkovacom systéme."

M. FTÁČNIK:

"Ten prieskum verejnej mienky podporil tie hlavné východiská, s ktorými sme pracovali v rámci dopravnej politiky. Pretože my sme vychádzali z uprednostňovania rezidentov. Občania povedali, že áno, s tým súhlasia. Hovorili sme o spoplatnení širšieho centra, pretože chceme regulovať parkovanie v širšom centre aj prostredníctvom poplatkov a dá sa povedať, že prekvapujúce vysoké číslo Bratislavčanov s tým súhlasilo - 46% povedalo, že si to vie predstaviť a rozumie tomto princípu, kde nejde o zbieranie peňazí, ide naozaj skôr o reguláciu parkovania a použité prostriedky použijeme na zlepšovanie možností parkovania v meste, respektíve ponuky iného druhu dopravy - či to je verejná doprava, cyklistická a ďalšia. Čiže z tohto pohľadu si myslím, že ten prieskum nám ukázal, ako rozmýšľajú Bratislavčania. A z môjho pohľadu potvrdil tie hlavné princípy, s ktorými sme pracovali pri príprave parkovacej politiky. V tých jednotlivostiach, či budeme platiť za jedno auto a jednu domácnosť, alebo to budeme riešiť nejako inak, tam sme našli rozdielne názory aj na strane Bratislavčanov a musím povedať, že rozdielne názory sú aj v odbornej komisii. A toto budú musieť rozhodnúť poslanci hlasovaním. Čiže sú niektoré veci, ktoré zostávajú otvorené, ktoré rozhodneme a potom bude povedané áno, takto to je, toto je prijatý dokument, podľa neho budeme pri príprave parkovacej politiky, v tej praktickej rovine, postupovať. To je vlastne podpora, ako rozmýšľajú Bratislavčania. My nechceme takúto vážnu vec robiť bez ľudí. Preto sme vyvolali verejnú diskusiu, dostali sme 3,5-tisíc mailov, odoziev od ľudí, ktorým záleží na tom, aby sa riešila parkovacia politika, plus sme urobili prieskum verejnej mienky. Všetky tieto výsledky budú predložené poslancom, aby videli, ako rozmýšľajú tí, ktorým je tá parkovacia politika určená. Podľa mňa, tak sa majú robiť vážne rozhodnutia. Že sa opýtate aj na názor ľudí, ktorých sa tie vaše rozhodnutia týkajú. Toto sme urobili, čiže poslanci budú môcť pri tom svojom rozhodovaní zohľadniť aj názory Bratislavčanov."

M. JELUŠ:

"Prieskum môžeme brať ako teóriu. Ale už je dosť vysoký dátum na tú prax."

M. FTÁČNIK:

"V septembri urobíme rozhodnutia s tým, že my sme to nepovedali, že zavádzanie

systemu plánujeme od 1. apríla 2013. To znamená, že bude tam určitá doba na prípravu. Pretože potrebujete urobiť vodorovné značenia, potrebujete urobiť zvislé značenia, vyznačenie rezidentských zón. Proste vy musíte urobiť kopy práce takej, aby ten systém mohol začať fungovať. Ak teda v septembri poslanci rozhodnú, my budeme mať zhruba polročnú lehotu na to, aby sme pripravili všetko na to, aby sa systém mohol spustiť a ako sme povedali, budeme ho spúšťať postupne. Čiže 1. apríla vstúpia do platnosti tie rozhodujúce zmeny a postupne budú prichádzať ďalšie. Ale tie, ktoré boli schválené v tej parkovacej politike z septembra tohto roku."

M. JELUŠ:

"V tom apríli sa začne s určitým menším počtom mestských častí alebo len s určitou časťou opatrení a potom budú pribúdať ďalšie?"

M. FTÁČNIK

"Nie. Dá sa povedať, že sa začne vlastne v tých rozhodujúcich mestských častiach. Určite začneme v Starom meste, v **Petržalke**, Novom meste, Ružinov - to sú tí kľúčoví hráči, ktorí majú najväčšie plochy svojich mestských častí, najväčšie problémy s parkovaním, čiže oni sami majú záujem riešiť problémy parkovania. My hovoríme, že to chceme riešiť tiež, čiže toto bude ten začiatok. Začneme s uprednostňovaním rezidentov, to bude od začiatku, ten princíp chceme zaviesť ako prvý. Chceme k tomu pridať opatrenia týkajúce sa verejnej dopravy, chceme k tomu pridať opatrenia týkajúce sa preferencie verejnej dopravy, cyklistickej dopravy. Čiže taký komplex, ktorý bude vytvárať ponuku pre Bratislavčanov a, samozrejme, začneme pripravovať záchytné parkoviská. My predpokladáme, že v apríli budúceho roka všetky hotové nebudú, ale budeme mať vytipované lokality, budeme pracovať na tom, aby sme ten režim mohli spustiť. Lebo súčasne riešime problematiku obyvateľov mesta, ale aj návštevníkov, teda tých, ktorí prichádzajú do mesta za prácou. To musíme riešiť súčasne. A toto bude nabiehať postupne. Napríklad záchytné parkoviská budú mať postupný nábeh, pretože nevieme všetky pripraviť, spustiť do praxe od apríla budúceho roku."

M. JELUŠ:

"Kde si myslíte, že je tá hranica, keď sa obyvateľovi Bratislavy neoplatí už ísť autom do práce, do inej mestskej časti?"

M. FTÁČNIK

"Ak to bude v širšom centre, kde sa budú vyberať poplatky, tak si to bude musieť on rozmyslieť, či dá prednosť verejnej doprave, alebo zaplatí za parkovanie svojho auta pri práci alebo mieste svojho pracoviska viac. To znamená, začne ekonomicky rozmýšľať. A o tom ten systém je. My nechceme ťahať ľuďom z vrecka peniaze, ale tento ekonomický nástroj na reguláciu parkovania používajú všetky európske mestá. Keď prídeme do iného mesta, vôbec nás neprekvapí, ak tam nájdeme parkovacie automaty. Je to tiež vlastne nástroj na reguláciu - tu nestoj, alebo keď, tak len dve hodiny, pretože sa ti to neoplatí, aby si tu bol celý deň, zaplatíš príliš veľa. Čiže tento systém bude vlastne meniť dopravné správanie našich obyvateľov. A oni si vlastne zvolia, čo je pre nich výhodné. Ak pre niekoho je výhodné zostať a zaplatiť, pretože potrebuje to auto mať k dispozícii, tak sa rozhodne inak, ako ten, kto radšej presadne na verejnú dopravu, pretože je to preňho lacnejšie a ako možno zistiť, aj jednoduchšie."