

Warszawa, 12 października 2017 r.

POLITYKA PARKINGOWA DO GRUNTOWNEJ ZMIANY

Samorządy pilnie potrzebują wsparcia w zakresie zarządzania przestrzenią parkingową, bo dotychczasowa polityka i regulacje w tym zakresie już dawno przestały nadążać za rzeczywistością. Tak wynika z raportu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR i Polskiej Organizacji Branży Parkingowej (POBP) pt. „Parkingi a transport zbiorowy w miastach”. Według autorów publikacji planowane w przyszłym roku zmiany w strefach płatnego parkowania nie wystarczą, aby kompleksowo rozwiązać problemy samorządów w tej kwestii. Stąd też miasta szukając remedium dla coraz bardziej zatłoczonych parkingów powinny wspierać rozwiązania z zakresu car-sharingu i ride-sharingu.

W Warszawie jest już 900 zarejestrowanych pojazdów na 1000 mieszkańców, a niewiele mniej, bo 877 we Wrocławiu. W Sopocie i Olsztynie zarejestrowanych aut jest więcej niż mieszkańców. Efekt? W godzinach szczytu polskie miasta są nieprzejezdne, a parkingi przepełnione. Aby to zmienić w Polsce samorządy potrzebują pełnej możliwości kreowania własnej polityki transportowej.

– Polityka parkingowa w Polsce zbankrutowała. Wystarczy posłuchać głosów płynących z samorządów, wzywających od lat do poluzowania sztywnych zapisów ustawowych w zakresie stawek za parkowanie, które nie pozwalają im prowadzić racjonalnej polityki transportowej – diagnozuje Jędrzej Puzyński, ekspert z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR i jeden ze współautorów raportu. Kolejnym argumentem za zmianą polityki parkingowej jest kompletny zanik rotacji miejsc parkingowych, co nie tylko irytuje kierowców, ale również przyczynia się do jeszcze większych korków z powodu krążenia w poszukiwaniu wolnego miejsca oraz dodatkowej emisji szkodliwych substancji – podkreśla Puzyński.

Czas na zmiany

W Polsce istnieje ponad 120 stref płatnego parkowania. Ich funkcjonowanie reguluje ustawa o drogach publicznych z 2003 roku. Przepisy określają m.in. maksymalną opłatę – w wysokości 3 zł – za godzinę postoju. Ograniczają także jej pobieranie do godzin dziennych i dni roboczych. Projekt, nad którym obecnie pracuje Ministerstwo Rozwoju zakłada odejście od sztywnego określenia stawek. Miasta powyżej 100 tys. mieszkańców mają mieć możliwość wyznaczania dwóch rodzajów stref: zwykłej i śródmiejskiej, a wysokość stawki za pierwszą godzinę parkowania ma być zależna od płacy minimalnej (dziś jest to 2000 zł brutto) i wynosić maksymalnie 0,15 proc. tej kwoty w strefie zwykłej i 0,45 proc. – w śródmiejskiej. Oznacza to, że w tej drugiej może to być koszt nawet 9 zł.

– Jako Polska Organizacja Branży Parkingowej z zainteresowaniem obserwujemy rządowe wysiłki, zmierzające do ulepszenia rozwiązań dotyczących stref płatnego parkowania, zawartych w obowiązującej ustawie o drogach publicznych. Obecne propozycje nie są jednak optymalne, nadal ograniczają samorządy w swobodnym kształtowaniu polityki parkingowej – przekonuje Maciej Mosiej, prezes Polskiej Organizacji Branży Parkingowej. I wylicza: – Dlaczego ustawowo ograniczać możliwość wprowadzenia opłat za parkowanie w sobotę czy niedzielę? Po co wyznaczać limity cen? Dlaczego w

analogiczny sposób nie są regulowane zasady sprzedaży biletów komunikacji publicznej? Jak zareagowalibyśmy, gdyby ustawowo zabronić samorządom pobierania opłat za bilety tramwajowe w soboty i niedziele lub narzucić miastom ich górny poziom?

Miliony stracone w korkach

Zmiany w polityce parkingowej to jedno z większych wyzwań stojących dziś przed samorządami. Według danych GUS w 2016 roku nad Wisłą zarejestrowanych było 28,6 mln pojazdów. Zdecydowana większość z nich, bo aż ponad 21,6 mln, stanowią samochody osobowe. Według GUS na 1000 mieszkańców naszego kraju przypadają 564 samochody (dane za 2016 r.). W większości miast w Polsce wskaźnik ten jest wyższy niż średnia dla całego kraju, np. w stolicy jest aż 737,8 aut na 1000 mieszkańców. A to spory problem, bo już dziś co piąty warszawiak marnuje w korkach więcej niż 10 godzin tygodniowo.

Nadmiar aut to wyzwanie także dla miejskiej przestrzeni. We Wrocławiu, gdyby ustawić obok siebie zarejestrowane tam samochody zajęłyby one w sumie 6,35 km², czyli ok. 850 boisk piłkarskich. W Warszawie abonamentów dla tych, którzy parkują w pobliżu miejsca zamieszkania wydano więcej niż jest miejsc parkingowych. Rekordziści do jednego mieszkania mają przypisanych po kilkanaście aut. Stołeczny Zarząd Dróg Miejskich szacuje, że 20-30 proc. ruchu samochodowego w Śródmieściu generują kierowcy szukający miejsca do zaparkowania.

Nie pomagają też niekontrolowane rozlewanie się miast, czyli osiedlanie się w oddalonych od centrum dzielnicach i miejscowościach, często pozbawionych niezbędnej infrastruktury, także komunikacyjnej. W centrach miast coraz rzadziej się mieszka, ale wciąż pracuje.

Dojeżdżanie z domu do pracy samochodem to spore koszty. Czas tracony w podróży, zakładając, że trwa ona 3 godziny dziennie kosztuje nas – w zależności od zarobków – od niemal 590 do ponad 2050 zł miesięcznie. Do tego trzeba doliczyć cenę paliwa i pozostałe koszty eksploatacji samochodu. W sumie może to być nawet ponad 100 zł dziennie przy założeniu, że nasza droga tam i z powrotem wynosi 50 km. Podróż koleją, metrem, tramwajem lub autobusem, uwzględniając koszty płatnego parkowania w strefie jest tańsza.

Rozwiązania dla miast

Chcąc poradzić sobie z tymi wyzwaniami polskie miasta powinny – wzorem europejskich stolic – wprowadzić cały pakiet rozwiązań. Rozbudowa parkingów Park&Ride, sieci dróg rowerowych czy kształtowanie cen za przejazd komunikacją miejską na niższym poziomie niż za godzinę płatnego parkowania to dziś za mało.

Jednym z pomysłów, który ma szansę powodzenia jest wpisanie w jeden spójny system ze wspólną nawigacją i systemem płatności stref płatnego parkowania i parkingów „off-street”, czyli tych, zlokalizowanych w biurach, galeriach handlowych, przy lotniskach, dworcach, szpitalach czy uczelniach. Ważne jest też uwolnienie stawek za parkowanie i zwiększenie kar (dziś ustalonych na 50 zł) za parkowanie bez ważnego biletu oraz stworzenie dobrej komunikacji publicznej. Samorządy muszą