Kara za brak biletu na autobus to kilkaset złotych. Za brak opłaty za parkowanie – 50 zł. Żaden inwestor nie wybuduje parkingu wielopoziomowego, jeśli na ulicach polskich miast będą tak niskie stawki jak obecnie. Rozmowa z dr Michałem Beimem ekspertem Instytutu Sobieskiego; broni rządowego projektu podniesienia limitu opłat w strefach parkowania.

ADAM KOMPOWSKI: Rząd chce podniesienia limitu opłat za postój w strefach parkowania. Od 12 lat górna granica to trzy złote za pierwszą godzinę. Kieruje projekt w tej sprawie do dyskusji sejmowej. To dobrze czy źle?

DR MICHAŁ BEIM : Dobrze. Strefa płatnego parkowania nie jest po to, żeby „kroić" kierowców, a tak to się często w mediach przedstawia. Strefy są narzędziem zarządzania systemem transportu. Cena powinna więc być taka, żeby kierowca, który jest skłonny ją zapłacić, zawsze znalazł wolne miejsce parkingowe w pobliżu celu podróży. Na świecie już są elektroniczne systemy, które w sposób automatyczny co tydzień weryfikują ceny na podstawie obłożenia miejsc parkingowych. To gwarantuje, że w danym kwartale ulic zawsze jest kilka wolnych miejsc. Takim systemem jest choćby SFPark w San Francisco. Dzięki temu jest tam równowaga między popytem i podażą.

W Polsce w dużych miastach mimo opłat wolnych miejsc zwykle nie ma.

– U nas ta równowaga się zaburzyła, bo od 12 lat nie można było wprowadzać podwyżki. A w tym czasie była inflacja i wzrosły ceny biletów komunikacji miejskiej. Więc atrakcyjność parkowania w strefach wzrosła. Strefy straciły swoją rolę mechanizmu regulującego popyt na miejsca parkingowe w sytuacji, gdy podaż tych miejsc jest mocno ograniczona.

[mc4wp_form id="84"]

Przed ustaleniem przez Sejm cen maksymalnych w niektórych miastach ceny były wyższe i trzeba było je obniżać. W Poznaniu płaciło się nawet 5 zł w najdroższej podstrefie.

– Tak, i w 2003 r. trzeba było zejść do tych 3 zł. Na dodatek ustawodawca wprowadził wtedy absurdalny mechanizm, że stawka za drugą godzinę może być większa maksymalnie o 20 proc. od pierwszej godziny, a za trzecią – o 40 proc. To uniemożliwia wprowadzenie mechanizmu stymulującego handel, który polega na

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

tym, że pierwsze pół godziny albo godzina jest gratis, a dopiero za kolejne trzeba zapłacić. Za granicą to się stosuje. Kierowca zostawia za szybą parkometr, taki zegar, na którym się ustawia godzinę, o której się przyjechało. Choć nie wiem, czy w Polsce by się to sprawdziło, bo już są w sprzedaży w internecie parkometry podłączone do budzika, który przestawia wskazówki parkometru. Ale można to rozwiązać w inny sposób: pobieramy bilet z maszyny, mamy pierwsze pół godziny darmowe, kolejne pół – na przykład za złotówkę. A druga godzina już kosztuje – powiedzmy pięć złotych. To by sprzyjało handlowi przyulicznemu, zachęcało, by podjechać, zrobić zakupy, coś załatwić. Tymczasem te mechanizmy, które mamy dziś, wiążą ręce samorządom i czynią z opłaty za parkowanie narzędzie fiskalne, a nie narzędzie zarządzania transportem.

Jednak kierowcy zapłacą więcej, to bezdyskusyjne.

– Wbrew temu, co mówił premier Donald Tusk – bo przymiarki do podniesienia limitu były także za jego czasów – że on się nie zgodzi krzywdzić kierowców, to uważam, że właśnie obecna sytuacja jest dla nich krzywdząca. Żaden inwestor nie wybuduje parkingu wielopoziomowego w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, jeśli na ulicach będą tak niskie stawki jak obecnie. Przecież nikt potem na takim parkingu nie zapłaci ceny, która zrekompensuje koszty budowy.

Co jest konkretnie w projekcie rządowym?

– On jeszcze jest dyskutowany. Ma być podniesiona górna granica opłat, ale mówi się też o elastyczności samych zasad poboru opłaty. Powinno się dać samorządom jak największą swobodę, jeśli chodzi o opłaty w różnych porach dnia i dniach tygodnia. Jeśli jest taka potrzeba, parkowanie mogłoby być płatne także w niedziele. Teraz jest możliwe tylko w sobotę. To pozwoliłoby na ochronę miejsc atrakcyjnych turystycznie w weekendy. W okolicy, gdzie jest sporo restauracji, w dni robocze opłaty mogą nie być potrzebne, ale w weekend jest chaos. Taką potrzebę sygnalizował Kraków.

Co jeszcze warto by zmienić przy tej okazji?

– Dziś dyskryminowany jest transport publiczny, to trzeba zmienić. Maksymalna kara za brak biletu na autobus to równowartość 50 cen biletu, wychodzi kilkaset złotych. A maksymalna opłata administracyjna za to, że ktoś nie zapłacił za strefę, to 50 zł. Przy czym jest ona jeszcze obniżana, jeśli się cokolwiek zapłaci. I korzysta z tego wielu kierowców: płacą w parkomacie za krótki czas postoju, po czym parkują

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

przez kilka godzin. Mimo kary i tak płacą dużo mniej, niż gdyby postępowali uczciwie.

Jazda na gapę jest surowo karana, a parkowanie na lewo się opłaca?

– Tak, zresztą kierowcy unikają, jak mogą, nawet tych niepodnoszonych od kilkunastu lat opłat, które mamy teraz. Są w strefach miejsca, gdzie wprost nie ma zakazu parkowania, ale które nie są wymalowane farbą. I ludzie właśnie tam parkują, by nie płacić. Dlatego opłaty powinny być pobierane nie tylko za postój na wyznaczonych miejscach parkingowych, ale za parkowanie na całym terenie strefy niezależnie od miejsca. Byłoby dobrze, gdyby ta ustawa w taki sposób uszczelniła system poboru opłat.

To samorządy w dużych miastach, rządzonych głównie przez PO, podejmą te niepopularne decyzje o podwyżce opłat. Mogą podnieść ceny i narazić się wyborcom.

– Mogą podnieść albo nie podnosić i to jest zgodne z ideą samorządności. Ale dostaną narzędzie prowadzenia polityki transportowej promującej alternatywne dla samochodu środki transportu przy jednoczesnym szacunku dla lokalnego handlu i dostaw. W tej chwili 3 zł za pierwszą godzinę mają i duże miasta jak Warszawa, Poznań czy Kraków, i mniejsze jak Gniezno. W polskich miastach były już nawet protesty restauratorów – ustawiali stoliki, przy których wieszali w widocznym miejscu kwit parkingowy strefy parkowania za 3 zł za godzinę. Bo było taniej niż za zajęcie „pasa drogowego” pod stoliki. To absurd, że coś, co poprawia wizerunek, klimat miasta jest dużo droższe niż pozostawienie samochodu. W polskim społeczeństwie utarło się przekonanie, że parkowanie jest za darmo. Że jeśli zainwestuję kilka, kilkanaście czy kilkadziesiąt tysięcy złotych w samochód, to mi się należy parking, niezależnie od wszystkiego. Tak nie może być. Jeden z amerykańskich specjalistów w dziedzinie planowania przestrzennego prof. Donald Shoup stwierdził, że albo mamy darmowe parkingi, albo wolny rynek. „Free market or free parking”. Przestrzeń publiczna, w której się parkuje, z punktu widzenia miasta nie jest darmowa. Może być przecież miejscem, gdzie się ustawi stragany albo stoliki kawiarniane. Dzisiejsza opłata 3 złote za godzinę nie tylko nie jest już elementem inżynierii ruchu, ale też nie oddaje nawet wartości przestrzeni, którą zajmuje samochód. Żądanie darmowego miejsca parkingowego dla samochodu to jak domaganie się darmowego mieszkania, tylko dlatego że nabyło się meble.

Źródło: Wyborcza.biz. Czytaj dalej...

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].