



Zakopane, 5 kwietnia 2017 r.

**Szanowny Pan Marcin Jędrasik
Naczelnik Wydziału w Departamencie Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Ministerstwo Rozwoju**

Z dużym zainteresowaniem przyjąłem prace nad ustawą o zmianie ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz niektórych innych ustaw (nr UD215 w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów). Pozytywnie oceniam propozycję utworzenia stref płatnego parkowania na obszarze zabudowy śródmiejskiej, w których jednostki samorządu terytorialnego będą mogły pobierać wyższe opłaty za parkowanie, różnicować je w zależności od lokalizacji parkingu, a także mieć możliwość całodobowego pobierania opłat za postój samochodów osobowych.

W artykule 13b 2. ustawy o drogach publicznych czytamy:

„Strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”.

Niestety, ze względu na określone ustawowo na zbyt niskim poziomie stawki opłat za parkowanie, celu określonego w wyżej wymienionym artykule nie udaje się realizować nie tylko dużym miastom, lecz także małym miastom turystycznym, które w sezonie borykają się ze zbyt dużym ruchem samochodowym. O tym, że stawki są zbyt niskie, świadczą między innymi znacząco wyższe ceny za parkowanie na parkingach prywatnych, położonych w obszarze strefy płatnego parkowania. **Dlatego postuluję, żeby możliwość pobierania wyższych opłat za parkowanie dotyczyła nie tylko obszarów zabudowy śródmiejskiej w miastach powyżej 200 tysięcy mieszkańców, ale również miast turystycznych, a nawet regionów turystycznych, niezależnie od liczby mieszkańców.** Zasadne byłoby powiązanie uprawnienia do wprowadzania wyższych stawek opłat za parkowanie z funkcjonowaniem transportu publicznego, opierającego się na liniach o charakterze użyteczności publicznej w myśl ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Ważne, żeby w przypadku miejscowości turystycznych możliwość nakładania wyższych opłat za parkowanie dotyczyła nie tylko ścisłego centrum, ale również lokalizacji położonych poza nim, które przyciągają licznych turystów.

Oprócz tego proszę o uwzględnienie poniższych postulatów:

- możliwość **elastycznego określania wysokości opłat** w zależności od popytu na miejsca parkingowe, stawki mogłyby być zmieniane w różnych porach roku (jak dzieje się między innym we francuskim Chamonix), a także w ciągu dnia (taki system pod nazwą „SF Park” zastosowano w San Francisco, <http://sfpark.org/>)
- nadanie samorządom możliwości określenia **obszarów z ograniczonym czasem parkowania** tam, gdzie szczególnie pożądana jest duża rotacja na miejscach postojowych (np. przy ulicach handlowych, restauracjach, urzędach czy szpitalach), samorządy powinny

mieć możliwość samodzielnego określania czasu dopuszczalnego postoju, w Szwajcarii czy Słowenii stosuje się ograniczenia do 2 godzin, w niektórych miejscach może to być godzina lub mniej (np. przy dworcach), ważne jest by po wykorzystaniu określonego czasu samochód musiał parkować poza tą strefą, co można egzekwować za pomocą nowoczesnych systemów telematycznych

– **wyeliminowanie obowiązku stosowania taryfy progresywnej**

– rozważenie przyznania samorządom pełnej **swobody w określaniu stawek za parkowanie w obszarach zabudowy śródmiejskiej oraz w miastach i regionach turystycznych**, w zależności od lokalnych uwarunkowań. Badania w różnych miejscach świata wykazują, że jeżeli stopień zapewnienia miejsc parkingowych przekracza rząd 85%, następujące znaczne wzmożenie ruchu pojazdów poszukujących wolnego miejsca. W takiej sytuacji tylko zwiększenie wysokości opłat może zapobiec temu zjawisku, które utrudnia funkcjonowanie miasta, ale również zwiększa emisje spalin.

Uwzględnienie powyższych postulatów przyczyni się do możliwości realizacji celów założonych w opracowywanym właśnie przez miasto Zakopane *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2017-2025*, takich jak: zwiększenie udziału przewozów transportem zbiorowym, zmniejszenie zatłoczenia w ruchu drogowym czy zmniejszenie emisji zanieczyszczeń pochodzących od ruchu pojazdów.

Jednym z założeń miasta jest budowa parkingu buforowego na Spyrkówce oraz parkingu Park&Ride przy dworcu PKP, jednak by takie miejsca były opłacalne i spełniały swoją funkcję, potrzebna jest możliwość różnicowania stawek w różnych częściach miasta. Zależy nam także na tym, by jak najwięcej turystów przyjeżdżało do Zakopanego pociągiem lub autobusem. Cena parkowania powinna być zatem jednym z czynników, które wpływają na wybór środka transportu przy podróżach, zwłaszcza weekendowych i jednodniowych. Priorytetem jest dla nas rozwój w Zakopanem transportu zbiorowego. Całość dodatkowych pieniędzy z wyższych stawek za parkowanie planujemy przeznaczyć na rozwój komunikacji miejskiej. Mniej samochodów na ulicach to korzyść dla wszystkich, szczególnie dla mieszkańców. To właśnie oni oraz lokalne firmy, które mają problem z dowiezieniem zaopatrzenia do swoich działalności, najbardziej i najdłużej – bo przez kilka miesięcy trwania sezonu – odczuwają skutki nadmiernej liczby samochodów w mieście.

Powyższe narzędzia wypracowane przez współczesną naukę i praktykę, stosowane są z powodzeniem w wielu miastach za granicą, które borykały się z identycznymi problemami. Chcemy ostrożnie z nich korzystać, uwzględniając potrzeby i opinie mieszkańców.

Z wyrazami szacunku,

Wiktor Łukaszczyk
zastępca Burmistrza Miasta Zakopane