

## Ocena skutków wprowadzenia nowego cennika opłat za postój w obrębie planowanej Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania

Ustawowe cele wprowadzania odpłatności za postój w obszarach o wysokim popycie na miejsca postojowe na ulicach, to zwiększenie rotacji pojazdów, w celu ułatwienia znalezienia wolnego miejsca do parkowania oraz zmniejszenie napływu pojazdów w te rejony.

W celu dokonania oceny, jakie opłaty za postój doprowadzą do uzyskania pożądanego efektu w obrębie śródmieścia Krakowa, jesienią 2018 r. została przeprowadzona analiza funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania. Ocenie podlegał poziom wykorzystania powierzchni parkingowej oraz czas poszukiwania miejsca postojowego.

Największy odsetek kierowców (96 proc.) stwierdził łatwość znalezienia wolnego miejsca do zaparkowania w podstrefie P6I. Najgorszy wynik odnotowano w ścisłym centrum miasta – podstrefach P1 i P6V (odpowiednio 27 proc. i 20 proc. odpowiedzi stwierdzających łatwość znalezienia miejsca). Struktura odpowiedzi ankietowanych kierowców nie różni się znacząco w przypadku poszczególnych podstref, z jednym wyjątkiem. W podstrefie P2 w obszarze *Kazimierza*, w dniu roboczym łatwość znalezienia zadeklarowało 96 proc. ankietowanych, w weekend już tylko 36 proc. Znaczna część kierowców (43 proc.) parkuje swój pojazd z strefie płatnego parkowania codziennie. Co więcej średni czas parkowania wynosi 6,9 godz.

Zmiana tego stanu rzeczy jest możliwa poprzez regulację stawek - o zwiększeniu liczby miejsc postojowych, powierzchnia jezdni jest wykorzystana w obszarze SPP w maksymalnym możliwym zakresie.

Z ankiet prowadzonych wśród kierowców jesienią 2018 r. wynika, że stawki niższe niż 5 zł za godzinę, nie wpłyną na ich zachowania transportowe. Kierowców gotowych płacić stawki wyższe niż 5 zł zanotowano jedynie 3 proc.

Oznacza to, że wprowadzenie stawek równych lub niższych niż 5 zł za godzinę w najbardziej popularnych miejscach Krakowa, będzie jedynie zabiegiem mającym wpływ na wzrost wpływów do kasy miasta z opłat parkingowych, ale nie poprawi w sposób znaczący dostępności miejsc postojowych.

Rolą strefy płatnego parkowania nie jest zwiększanie wpływów do budżetu miasta, ale podnoszenie dostępności miejsc postojowych i zmniejszanie liczby podróży samochodem, czy to międzydzielnicowych, czy wizyt mieszkańców innych miejscowości.

Dopiero przekroczenie granicy 5 zł zwiększy dostępność miejsc postojowych. Stąd w najbardziej obciążonych obszarach (podstrefach P1 i P2) gdzie wypełnienia pasów postojowych notowane są w przedziale 95-100 proc. zależnie od ulicy, proponowane są najwyższe stawki. Przy kwocie 9 zł za pierwszą godzinę postoju, znaczna część kierowców ograniczy liczbę swoich wjazdów do strefy,

albo będą wykonywali istotnie krótsze postoje. W efekcie wypełnienie pasów postojowych powinno spaść poniżej pożądanego progu 85 proc.

Biorąc pod uwagę, że ok. połowa samochodów wykonuje postój całodobowy, ponieważ należą do mieszkańców podstref, należy założyć, że wpływy ze Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania nie wzrosną proporcjonalnie do wzrostu stawek opłat. Z dużym prawdopodobieństwem trzeba przyjąć, że wpływy z opłat wzrosną, ale o maksymalnie 25 proc.