

900 aut na 1000 mieszkańców? Tak jest w Warszawie

data aktualizacji: 2017.11.13



Od lat 90. liczba samochodów w polskich miastach wzrosła czterokrotnie. Samorządy przestają radzić sobie z wyzwaniami, które stwarza rosnąca ilość spalin, brak miejsc parkingowych i coraz większe korki. Potrzebny jest cały pakiet rozwiązań, aby im zaradzić, m.in.: zmiany w ustawie o drogach publicznych, które pozwolą miastom dowolnie kształtować swoją politykę parkingową, informatyzacja parkingów, rozwój komunikacji miejskiej i niższe ceny biletów oraz wspieranie współdzielenia przejazdów. Polacy adaptują ten trend równie szybko jak płatności zbliżeniowe.

- Liczba samochodów w polskich miastach zdecydowanie rośnie. Według danych Polskiego Związku Motorowego w 1990 roku mieliśmy zarejestrowanych około dziewięć milionów aut. W 2015 roku było to już prawie 27,5 mln. Należy się zastanowić, co z tym zrobić, biorąc pod uwagę to, że miasta nie rozrastają się aż tak szybko, jak rośnie liczba samochodów - mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Jędrzej Puzyński, dyrektor Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W Warszawie, którą zamieszkuje 1,74 mln ludzi, jest ponad 1,6 mln zarejestrowanych pojazdów. To oznacza, że na tysiąc mieszkańców przypada ich ponad dziewięćset. We Wrocławiu ten wskaźnik wynosi 877 pojazdów na tysiąc osób. Natomiast dane dotyczące liczby zarejestrowanych pojazdów w Sopocie czy Olsztynie pokazują, że jest ich tam więcej niż samych mieszkańców. To powód, dla którego w godzinach szczytu polskie miasta zwykle są nieprzejezdne, a parkingi - przepełnione.

- Miasta w Polsce niezbyt dobrze radzą sobie z rosnącą liczbą samochodów. Podejmują pewne działania, inwestują w transport publiczny, zastanawiają się też nad możliwością wprowadzenia stref ograniczonego ruchu czy zakazu wjazdu samochodów z silnikiem

diesla do centrów. Jednak w dalszym ciągu nie ma możliwości prawnych, żeby wprowadzić u nas takie rozwiązania. Wiemy, że w państwach zachodnich, na przykład we Francji czy Wielkiej Brytanii, one już funkcjonują. Możemy więc podejrzewać, że prędzej czy później pojawią się też w Polsce – mówi Jędrzej Puzyński.

Rosnąca liczba samochodów stwarza też problem z organizacją miejskiej przestrzeni. Przykładowo we Wrocławiu jest 552 tys. zarejestrowanych pojazdów. Biorąc pod uwagę minimalne wymiary miejsca postojowego, w sumie potrzebują one ok. 6,35 km² powierzchni – to ponad 2 proc. powierzchni miasta i teren równy 850 boisk piłkarskich. Tymczasem liczba miejsc postojowych we wrocławskiej strefie płatnego parkowania w centrum i okolicach to zaledwie 4,2 tys. – wynika z październikowego raportu „Parkingi a transport zbiorowy w miastach”, opracowanego przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR oraz Polskiej Organizacji Branży Parkingowej (POBP).

- Polityka parkingowa w miastach powinna zmierzać w kierunku ograniczania ruchu. Samochodów w miastach jest bardzo dużo, jednocześnie miejsc parkingowych nie ma. Trzeba wprowadzić jakieś rozwiązania, na pewno powinny wzrosnąć opłaty parkingowe. Warto się przyjrzeć też kwestii abonamentów parkingowych – w tej chwili liczba abonamentów przewyższa niekiedy liczbę miejsc w strefie płatnego parkowania, która przestaje dobrze funkcjonować. Rekordziści mają po kilkanaście aut przypisanych do jednego abonamentu, co jest sytuacją kuriozalną. Osobną kwestią jest wysokość opłat – abonament na poziomie 30 zł rocznie trudno nawet nazwać opłatą symboliczną – mówi Jędrzej Puzyński.

Samorządy potrzebują wsparcia w zarządzaniu przestrzenią parkingową, bo dotychczasowe regulacje w tym zakresie przestały nadążać za rzeczywistością – podkreślają doradcy TOR. W tej chwili działanie stref płatnego parkowania (w Polsce jest ich w sumie ok. 120) reguluje ustawa o drogach publicznych z 2003 roku. Określa ona m.in. maksymalną opłatę w wysokości 3 zł za godzinę postoju. Ogranicza też pobieranie opłaty do godzin dziennych i dni roboczych.

Ministerstwo Rozwoju pracuje obecnie nad projektem nowelizacji tych przepisów, który odchodzi od sztywnego wyznaczania stawek za parkowanie. 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, od 1 stycznia 2018 r. stawka ma wynieść 2100 zł brutto) i ma wynosić maksymalnie 0,15 proc. tej kwoty w strefie zwykłej i 0,45 proc. – w śródmiejskiej (w tej drugiej może to być koszt nawet 9 zł).

Eksperti TOR oceniają, że zmiana przepisów to krok w dobrą stronę, ale miasta powinny mieć możliwość swobodnego kształtowania swojej polityki parkingowej w zależności od skali problemu.

- Aby poradzić sobie z rosnącą liczbą samochodów i małą ilością przestrzeni parkingowej, miasta powinny czynić starania o znówelizowanie ustawy o drogach publicznych, która dałaby im możliwość swobodnego kształtowania opłat parkingowych. Dzięki temu mogłyby zapewnić rotację w strefach płatnego parkowania oraz wspierać rozwój możliwości przemieszczania się alternatywnych do indywidualnego transportu samochodowego. Mowa zarówno o transporcie publicznym, jak i rozwiązaniach z zakresu ekonomii współdzielenia, typu carsharing i ridesharing – mówi dyrektor TOR.

Doradcy TOR wskazują Amsterdam, Londyn, New Jersey czy francuski Lyon jako przykłady tych miast, które inwestują się w informatyzację parkingów i rozwijają środki komunikacji alternatywne dla prywatnych samochodów. W Londynie – w godzinach porannego szczytu – 30 proc. przejazdów z Uberem kończy się w pobliżu stacji metra lub kolejki poza ścisłym centrum. Tam mieszkańcy przesiadają się do komunikacji publicznej, którą poruszają się po centrum.

- Rozwiązań jest bardzo dużo. Mamy przykład z New Jersey w USA, gdzie miasto miało dylemat – zbudować parking kubaturowy typu P&R w pobliżu jednej ze stacji kolejowych albo wdrożyć inne rozwiązanie, które realizowało by ten sam cel. W końcu samorząd zdecydował o współfinansowaniu przejazdów jedną z aplikacji ridesharing – w tym przypadku chodzi o aplikację Uber. Udało się zapewnić dojazd do stacji kolejowej, jednocześnie nie ponosząc kosztu związanego z budową nowego parkingu kubaturowego – mówi Jędrzej Puzyński.

Z raportu ZDG TOR wynika, że codzienne dojeżdżanie z domu do pracy samochodem to również spore koszty dla samych mieszkańców. W zależności od długości trasy, cen paliwa i kosztów eksploatacji samochodu może on wynosić sumarycznie nawet 100 zł dziennie.

- Ekonomia współdzielenia powinna stanowić dobrą alternatywę dla posiadania prywatnego samochodu. Są takie miejsca i takie okoliczności, w których najwygodniej jest się przemieszczać samochodem, więc ludzie powinni mieć taką alternatywę. Szacuje się, że przeciętny samochód jest 95–98 proc. zaparkowany pod domem lub biurem i nie jest w ruchu. Zwiększenie wykorzystania takiego samochodu zmniejszy presję na powstawanie nowych miejsc parkingowych – zauważa Jędrzej Puzyński.

Ridesharing i carsharing umożliwiają kilku osobom korzystanie z jednego samochodu. W pierwszym przypadku właściciel prywatnego samochodu dzieli go z innymi współpasażerami. W Polsce usługa jest dostępna za pośrednictwem Ubera czy Taxify. W drugim przypadku auto można wypożyczyć za pomocą specjalnej aplikacji. Po zakończeniu jazdy przejmuje je inna osoba. Taka usługa działa w Krakowie (Traficar) i Wrocławiu (GoGet), natomiast w Warszawie działa już kilku operatorów (Traficar, Panek, 4Mobility, Omni). W USA i niektórych krajach Europy Zachodniej działają również aplikacje (np. CARMAnation, Indigo) umożliwiające współdzielenie miejsc parkingowych.

Dyrektor Zespołu Doradców Gospodarczych TOR ocenia, że Polacy powinni bardzo szybko zaadaptować nowy trend, podobnie jak błyskawicznie przekonali się do płatności zbliżeniowych. W Warszawie blisko 25 proc. mieszkańców korzysta z aplikacji Uber do zamawiania przejazdów. Ten odsetek jest najwyższy w grupie wiekowej 20–40 lat. Ponad dwie trzecie mieszkańców Warszawy zrezygnowałoby z posiadania samochodu, jeśli zamiast tego mogliby korzystać ze sprawnej komunikacji miejskiej i aplikacji do zamawiania przejazdów – wynika z ubiegłorocznych badań TOR.

- Polacy są wielkimi fanami technologii. Możemy podejrzewać, że popularność ekonomii współdzielenia będzie rosnąć. 2/3 mieszkańców Warszawy uważa, że aplikacja typu Uber może być dobrą alternatywą dla posiadania własnego auta. Dla samorządów to pozytywny sygnał, że współdzielenie pojazdów może być alternatywą dla korzystania z prywatnego samochodu – mówi Jędrzej Puzyński.