

Od:
Wysłano: poniedziałek, 16 stycznia 2023 12:33
Do: Prezydent Miasta Krakowa
Temat: [POCZTA ZEWNĘTRZNA] List Otwarty do Prezydenta Krakowa :sprawa podwyżek za komunikację i parkingi:

Kraków, dnia 16.01.2023r.

Pan Prof. Jacek Majchrowski

Prezydent Miasta Krakowa

List otwarty

Dotyczy: podwyżek cen biletów i opłat za parkowanie

z uwagą obserwuje wszelkie propozycje Władz Miasta i Rady Miasta związane z komunikacją. Ostatnia decyzja Rady Miasta odrzucająca propozycje podwyżki cen biletów naszym zdaniem jest chwilowa. Jak już zapowiadają urzędnicy miejscy problem powróci wkrótce np. w marcu. Dlatego też uznaliśmy za celową wypowiedź i stanowisko . Stanowisko analizujące nie tylko ekonomiczną stronę problemu lecz ekologiczną, co dla nas jest najważniejsze.

Przeciwni jesteśmy podwyżkom cen biletów transportu zbiorowego powyżej poziomu inflacji a równocześnie - podwyżkom opłat za parkowanie tylko poniżej poziomu inflacji. Zmiana relacji kosztów użytkowania środków transportu w mieście na niekorzyść komunikacji zbiorowej zachęca mieszkańców do korzystania w większym stopniu ze samochodu osobowego. Jest to sprzeczne z uchwaloną przez Radę Miasta Krakowa

polityką transportową zrównoważonego rozwoju, w której zalecone są działania wpływające na zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej w podróżach. Obecny stan wysokiego udziału samochodu w podróżach stanowi poważne zagrożenie środowiska, a w konsekwencji - zdrowia mieszkańców Krakowa. Wiemy, że inflacja wpływa na wzrost kosztów, ale podnosząc ceny biletów należy zadbać o adekwatny wzrost opłat za korzystanie z parkingów. W znaczącej podwyżce opłat za parkowanie upatrujemy większą rolę do znalezienia brakujących środków na utrzymanie transportu zbiorowego. Nie wykluczamy także powiązania tych opłat z wprowadzeniem Strefy Czystego Transportu.

Dlatego dziwna wydaje się była propozycja podwyższenia ceny biletu miesięcznego z 80 zł do 119 zł i zapowiedź podwyżki od 1 czerwca 2024 roku do 131 zł. Oznacza to 49% wzrost przy poziomie inflacji około 20%. Równocześnie propozycja symbolicznego podwyższenia opłaty za parkowanie o 1 zł czyli z 6 zł do 7 zł w strefie o największym popycie na miejsca parkingowe jest nadzwyczaj dziwna. A to oznacza zaledwie 16,6% wzrost opłaty za parkowanie. Jeśli władze miasta zmuszone są zwiększać ceny biletów o 49% to równocześnie powinny co najmniej o tyle samo zwiększyć opłaty za parkowanie, aby wyraźnie zniechęcić do korzystania ze samochodu. Proponowana przez władze miasta dysproporcja wzrostu cen za bilety i opłat za parkowanie sprzyjać będzie dalszemu wzrostowi używania samochodu w mieście. Dopóki w taryfach będzie się utrzymywała niekorzystna relacja cen w przewozie rodziny, np. czteroosobowej środkami komunikacji zbiorowej w stosunku do kosztów (paliwa) przewozu samochodem, dopóty nie ma mowy o promowaniu komunikacji zbiorowej.

Właściwy parytet cen biletów i kosztów paliwa musi się stać podstawowym pryncypium ustalania wszelkich taryf pasażerskich. Opłaty za parkowanie mogą łagodzić skutki deficytu publicznych miejsc postojowych skutkującym krążeniem samochodów w poszukiwaniu miejsca do zaparkowania ze szkodliwymi konsekwencjami dla środowiska miejskiego.

Mamy 10 tys. miejsc parkingowych i 30 tys. chętnych, dlaczego zatem nie podnieść ceny tak, aby zniechęcić te 20 tys. nadmiarowych chętnych? To jest, jak do tej pory, jedyne narzędzie fiskalne w rękach miasta, realnie oddziałujące na wybór środka transportu. Z badań Donalda Shoupa wynika, że obszar parkowania powinien być wypełniony na poziomie 85%. Jeżeli tak jest to oznacza, że opłaty zostały dobrane prawidłowo. Obecne 6 zł i proponowane 7 zł w ścisłym centrum Krakowa oraz słabe zróżnicowanie wysokości opłat w pozostałych strefach pokazują, że w Krakowie Strefa Płatnego Parkowania nie działa dobrze (wewnątrz II obwodnicy jest dość trudno zaparkować samochód, a poza tą strefą w zasadzie jest więcej miejsca). Wyraźne podniesienie ceny w ścisłym centrum sprawę by załatwiło. Oznaczałoby to równocześnie wyższe przychody do budżetu miasta. Wielkość podwyżki powinna być tak obliczona, aby zapewnić równowagę rynkową między podażą a popytem na miejsca parkingowe.

Władze miasta muszą uwzględniać całość systemu transportowego a nie narzekania, że kierowcy są biedni i nie można im podnosić opłat, ale za to pasażerowie transportu zbiorowego mogą płacić dużo więcej. Priorytetem we wszelkich analizach powinien być transport zbiorowy. W dobie kryzysu ekonomicznego a w konsekwencji też ekologicznego powinniśmy w sposób świadomy rezygnować z luksusu.

Z wyrazami szacunku