

## BADANIE WYBRANYCH CECH PARKOWANIA W POLSKICH MIASTACH

---

Aneta Kostelecka

mgr, PBS Sp. z o.o. ul. Junaków 2, 81-812 Sopot, tel.: +48 696 471 212, e-mail: aneta.kostelecka@pbs.pl

---

*Streszczenie: Artykuł prezentuje wyniki badania ankietowego kierowców z 6 miast, które miało na celu określenie wpływu zwiększania wysokości opłaty parkingowej, na prawdopodobieństwo rezygnacji z wyboru samochodu w dojeździe do śródmieścia. Badanie poruszało także kwestię obecnych zwyczajów w związku z dojazdem do centrum miasta oraz wyobrażenia na temat tego, kto jest beneficjentem stref płatnego parkowania.*

*Słowa kluczowe: strefa płatnego parkowania, opłata parkingowa, badanie*

### 1. Wstęp

Tworzenie stref płatnego parkowania (SPP) w miastach ma na celu między innymi ograniczenie liczby podróży wykonywanych do centrum samochodami osobowymi, czego skutkiem jest ograniczenie ruchu, a poprzez to zwiększeniem dostępności centrum miast, a także zmniejszenie emisji spalin i poprawa jakości powietrza.

Obecnie strefy płatnego parkowania obowiązują w większości polskich miast, a po ich wprowadzeniu na ogół zaobserwowano pozytywne zmiany w zakresie liczby samochodów parkujących w śródmieściu oraz skrócenie średniego czasu parkowania [1, 2, 3]. Pomimo tego ruch samochodowy w centrach większości miast jest nadal zbyt duży, a przyczyny tego stanu rzeczy upatruje się między innymi w wysokości opłat za parkowanie, które są na tyle niskie, że nie zniechęcają do przyjazdu do centrum samochodem i skorzystania z płatnego parkingu.

W artykule przedstawione zostały wyniki badania, którego jednym z celów było określenie wpływu zwiększania wysokości opłaty parkingowej, na prawdopodobieństwo rezygnacji z wyboru samochodu w dojeździe do śródmieścia. Dodatkowo podczas badania poruszono kwestię sposobu dojazdu do centrum oraz wyobrażenia na temat tego, kto jest beneficjentem strefy płatnego parkowania.

### 2. Charakterystyka badania

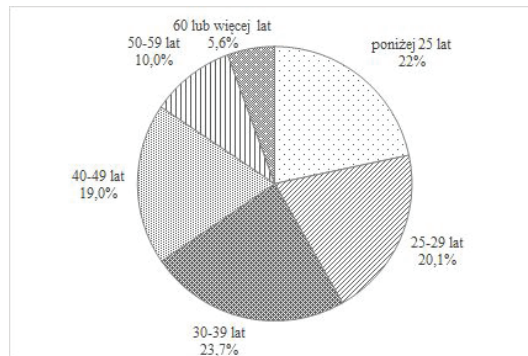
Badanie przeprowadzone zostało na próbie kierowców z 6 miast: Gdańska, Krakowa, Poznań, Warszawy, Wrocławia oraz Rzeszowa. W pięciu miast obo-

wiążują są strefy płatnego parkowania, natomiast jedno – Rzeszów, znajduje się w przededniu wprowadzenia SPP.

Wywiadyzrealizowano na początku października 2015 roku, na celowej próbie 900 kierowców (po 150 kierowców w każdym z 6 miast). Jako kierowcę traktowano osobę, która posiada prawo jazdy kategorii A lub B i prowadzi samochód przynajmniej 2 razy w miesiącu. Respondenci rekrutowani byli spośród członków panelu internetowego (swresearch.pl/panel), a samo badanie zrealizowane było techniką CAWI (ComputerAssisted Web Interview).

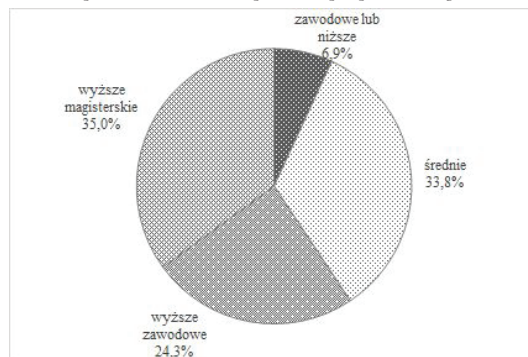
Ponieważ temat poruszony podczas badania dotyczy populacji, dla której operat (wykaz wszystkich elementów populacji) nie jest dostępny – czyli mieszkańców wybranych miast będących jednocześnie aktywnymi kierowcami, zastosowanie doboru celowego (nielosowego) było w tym przypadku uzasadnione. Jednocześnie z uwagi na to że próba badawcza pobierana była z populacji o strukturze zbliżonej do populacji mieszkańców Polski (z wyłączeniem osób nie posiadających dostępu do Internetu), można uznać, że odwzorowuje ona populację kierowców z wybranych miast w sposób wystarczający do uogólniania trendów zaobserwowanych podczas badania.

Struktury próby badawczej od względem wieku i wykształcenia zaprezentowano na rysunkach 1 i 2.



**Rys. 1. Struktura badanych według wieku**

Źródło: opracowanie własne, na podstawie przeprowadzonego badania



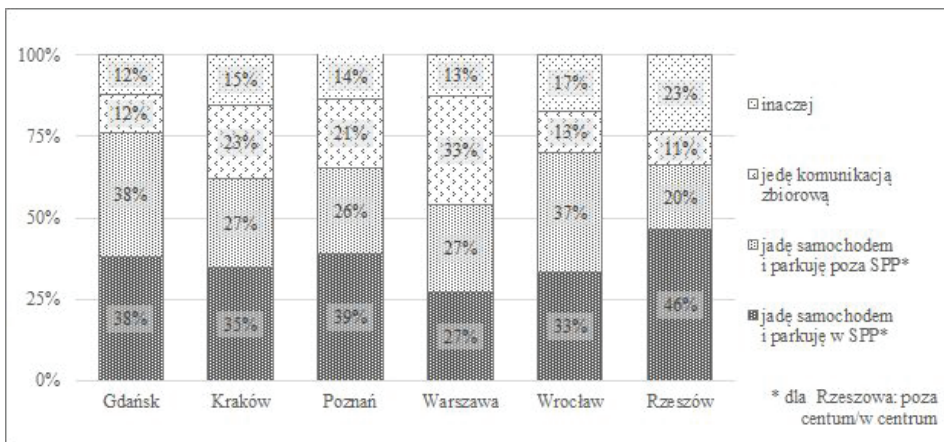
**Rys. 2. Struktura badanych według poziomu wykształcenia**

Źródło: opracowanie własne, na podstawie przeprowadzonego badania

### 3. Dojazd do centrum miasta

W sytuacji, gdy badani mają coś do załatwienia w centrum miasta, najczęściej wybierają dojazd samochodem osobowym – udział osób korzystających z tego środka transportu w dojazdach do centrum waha się od 54% w Warszawie, do 76% w Gdańsku. W tej grupie część osób dojeżdża samochodem do celu, parkując w SPP, a druga część pozostawia samochód poza granicami SPP i dociera do celu pieszo lub komunikacją miejską. W każdym z miast udziały osób płacących za parkowanie oraz unikających opłat poprzez parkowanie tuż za granicami SPP, są podobne – nieco ponad połowa kierowców korzysta ze strefy, pozostali parkują poza jej granicami.

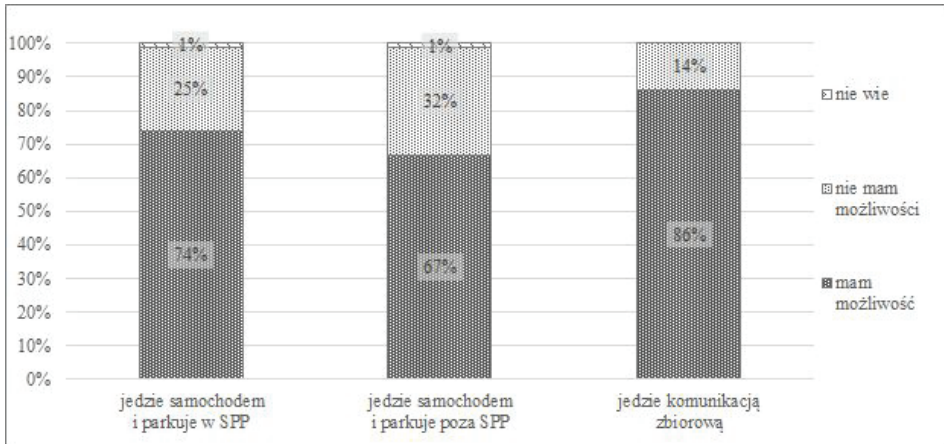
W Rzeszowie, w którym nie ma strefy płatnego parkowania, udział dojeżdżających do śródmieścia samochodem jest podobny, jak w innych miastach (66%), natomiast znacznie większy jest udział osób parkujących w ścisłym centrum – stanowią oni blisko 70% dojeżdżających do centrum samochodem.



Rys. 3. Najczęściej wybierany sposób dojazdu do centrum miasta

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonego badania

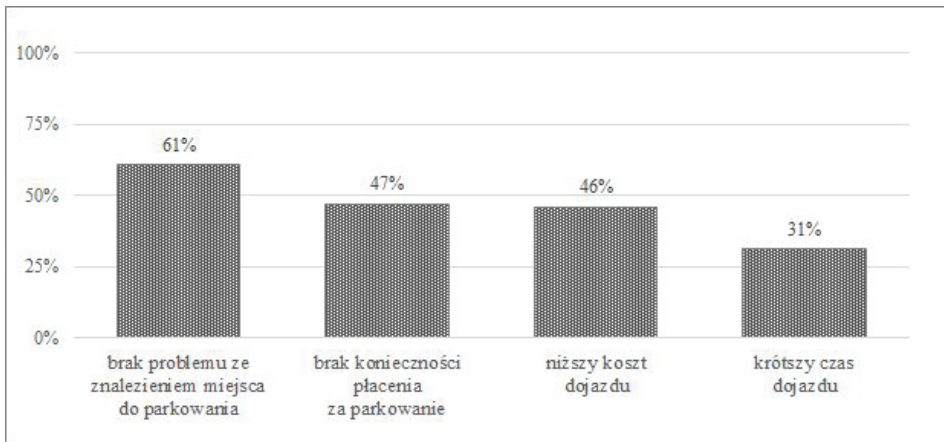
Warto zwrócić uwagę, że ponad 70% badanych, którzy do centrum dojeżdżają samochodami, zadeklarowało, że ma możliwość dojechania w to samo miejsce komunikacją zbiorową bez przesiadek. Dodatkowo średni deklarowany czas dojazdu do centrum samochodem oraz komunikacją miejską są do siebie bardzo zbliżone: dla dojazdu samochodem wynosi on 24 minuty, zaś dojazd do centrum komunikacją zbiorową zajmuje średnio 29 minut. Wyniki te wskazują, że w badanych miastach transport zbiorowy zorganizowany jest tak, że mógłby zaspokoić potrzeby znacznej części badanych w zakresie dojazdu do centrum. Płyne z tego wniosek, że wybór środka transportu jest determinowany wygodą kierowców, a bariery ewentualnego problemu ze znalezieniem miejsca do parkowania i koniecznością uiszczenia opłaty parkingowej nie są na tyle duże, by skłonić do zmiany środka transportu.



Rys. 4. Możliwość dojazdu do centrum komunikacją miejską bez przesiadek

Źródło: opracowanie własne, na podstawie przeprowadzonego badania

Niewielka część badanych kierowców w podróżach do centrum korzysta z transportu zbiorowego. Udział tych osób jest największy w Warszawie (33%), najmniejszy natomiast w Rzeszowie (11%) oraz Gdańsku (12%). Jako powody wyboru komunikacji miejskiej w dojazdach do centrum osoby preferujące transport zbiorowy wskazywały najczęściej na unikanie problemu z parkowaniem oraz niższe koszty podróży – zarówno samego dojazdu, jak też brak konieczności płacenia za parkowanie.



Rys. 5. Powody wyboru komunikacji zbiorowej w dojazdach do centrum miast

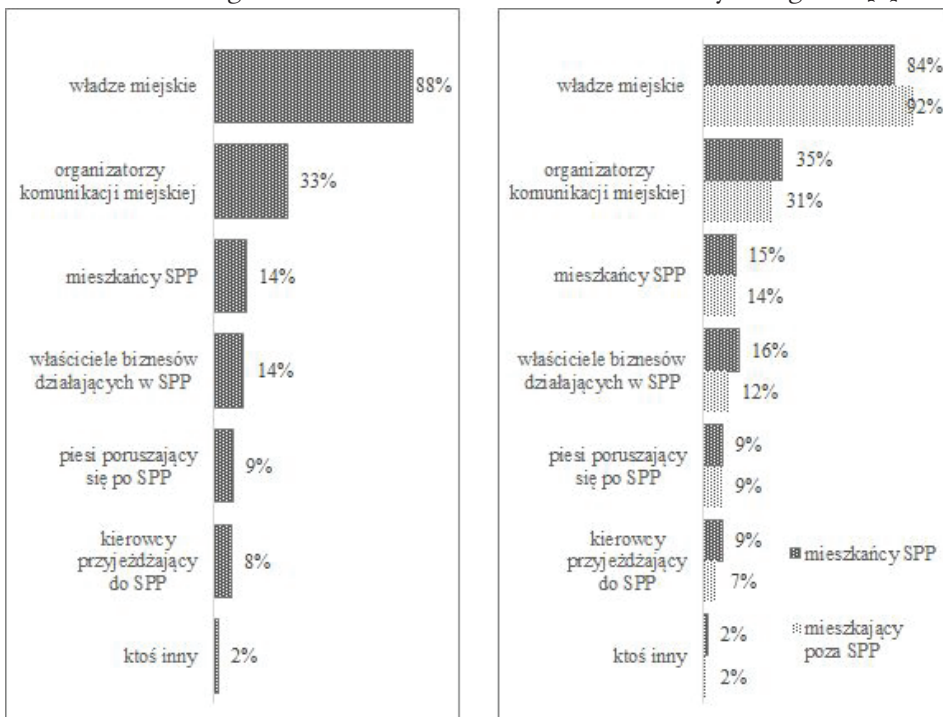
Źródło: opracowanie własne, na podstawie przeprowadzonego badania

#### 4. Opinie o beneficjentach stref płatnego parkowania

Badani zostali poproszeni o wskazanie, kto ich zdaniem czerpie największe korzyści ze strefy płatnego parkowania (mogli wskazać maksymalnie 3 grupy beneficjentów). Odpowiedzi udzielone na to pytanie nie zaskoczyły – jako główni

beneficjenci stref płatnego parkowania zdecydowanie najczęściej wskazywane były władze miejskie (88%). Kolejne grupy wymieniane były znacznie rzadziej: w opinii 33% badanych z SPP korzystają organizatorzy komunikacji miejskiej, a zdaniem 14% respondentów strefy przynoszą korzyści także mieszkańcom SPP oraz właścicielom sklepów i zakładów usługowych zlokalizowanych w strefach.

Można by się spodziewać, że nieco inne poglądy na temat beneficjentów stref płatnego parkowania będą mieli mieszkańcy śródmieści miast. Wprowadzenie opłat za postój wpływa na zmniejszenie liczby pojazdów „z zewnątrz” parkujących na danym obszarze, co przekłada się na większą dostępność miejsc parkingowych, ułatwienie poruszania się, czy też wreszcie zmniejszenie emisji spalin oraz zwiększenie „przejrzystości” ulic i chodników. Co zaskakujące, opinie mieszkańców stref praktycznie nie różniły się od opinii osób mieszkających poza SPP. Podobne zjawisko zaobserwowano podczas badania realizowanego w Krakowie wśród mieszkańców dzielnicy Grzegórzki [4].



Rys. 6. Główni beneficjenci stref płatnego parkowania

Źródło: opracowanie własne, na podstawie przeprowadzonego badania

Powyższe pozwala wysunąć tezę, że mieszkańcy nie rozumieją w jakim celu ustanawiane są strefy płatnego parkowania i jakie korzyści mogą przynosić różnym grupom mieszkańców. Badani postrzegają strefy wyłącznie jako źródło dodatkowego dochodu dla miast, a co za tym idzie jako swego rodzaju dodatkowe opodatkowanie. Wnioskiem płynącym z analizy wyników tej części badania, jest potrzeba zwiększenia świadomości mieszkańców dużych miast w zakresie celów funkcjonowania stref płatnego parkowania oraz korzyści – nie tylko finansowych, jakie strefy przynoszą różnym grupom mieszkańców.

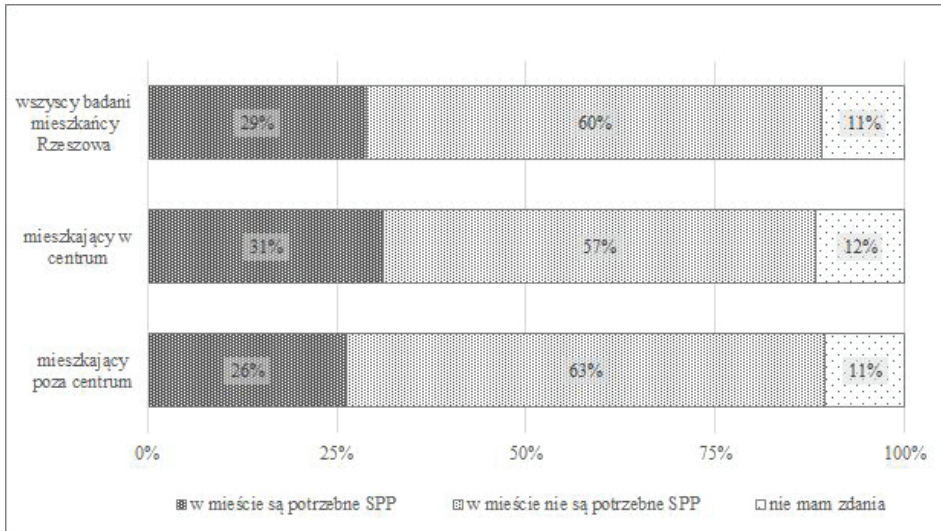


Mieszkańcom Rzeszowa, gdzie w chwili obecnej parkowanie w śródmieściu jest bezpłatne, zadano dodatkowe pytanie dotyczące tego, czy zauważają oni potrzebę wprowadzenia strefy płatnego parkowania. Jak przedstawiono wyżej, w Rzeszowie kierowcy częściej, niż w pozostałych badanych miastach dojeżdżają samochodem do samego centrum miasta i tam parkują – często na chodnikach lub z naruszeniem trawników, a także nie zważając na znaki zakazu (rys. 7).



Rys. 7. Przykłady parkowania w Rzeszowie  
Źródło zdjęć: [www.rzeszow4u.pl](http://www.rzeszow4u.pl), [www.supernowosci24.pl](http://www.supernowosci24.pl)

Pomimo dosyć trudnej sytuacji parkingowej w śródmieściu, mieszkańcy Rzeszowa nie są pozytywnie nastawieni do ponownego wprowadzenia stref płatnego parkowania (SPP w mieście obowiązywało 2003 roku).



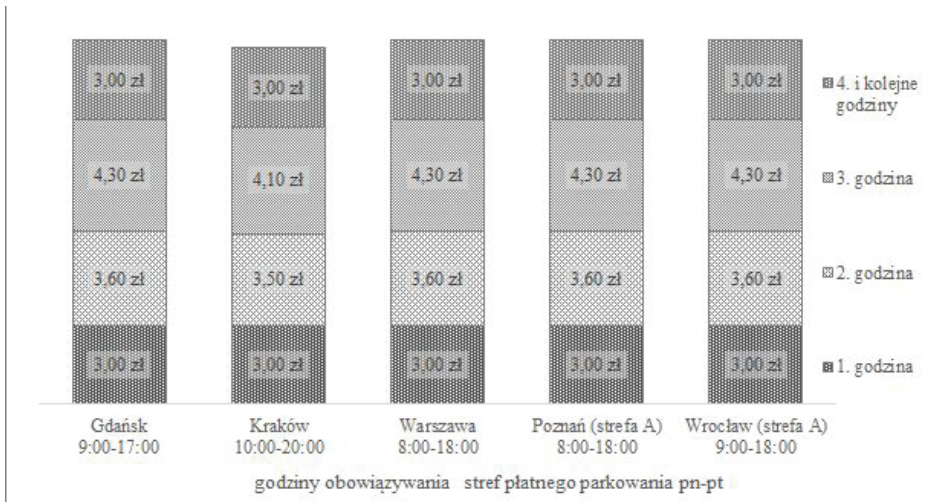
Rys. 8. Opinie o potrzebie wprowadzenia w Rzeszowie stref płatnego parkowania

Źródło: opracowanie własne, na podstawie przeprowadzonego badania

## 5. Wysokość opłat za parkowanie

Obecnie w miastach, w których zrealizowano badanie, stawki opłat parkingowych są niemalże identyczne i sięgają maksimum dopuszczonego ustawowo

[5,6,7,8,9,10]. Nieznaczne różnice występują natomiast w godzinach obowiązywania opłat parkingowych (rys. 9). W dwóch miastach - Wrocławiu i Poznaniu, stawki są zróżnicowane w zależności od stref parkowania. We Wrocławiu stawki za godzinę parkowania w strefie B wynoszą kolejno: 3,00 zł, 3,15 zł, 3,30 zł i 3,00 zł, w Poznaniu zaś: 2,80 zł, 3,30 zł, 3,90 zł, 2,80 zł. W strefach C opłaty wynoszą odpowiednio: 2,00 zł, 2,10 zł, 2,20 zł, 2,00 zł we Wrocławiu i 2,00 zł, 2,40 zł, 2,80 zł, 2,00 zł w Poznaniu. Dodatkowo w obu miastach płatne jest również parkowanie w soboty (od 9 do 14 we Wrocławiu i od 8 do 14 w Poznaniu).



Rys. 9. Stawki opłat parkingowych za kolejne godziny parkowania

*Źródło: opracowanie własne w oparciu o dane z poszczególnych miast*

Ostatnim elementem przeprowadzonego badania ankietowego badania była seria pytań zmierzających do ustalenia wysokości opłaty za parkowanie, która skutecznie zniechęciłaby do przyjazdu do SPP samochodem. Wykorzystano w tym celu badanie DPA (Direct Price Acceptance). Badanym zadano kolejno 4 pytania według schematu:

*Proszę sobie wyobrazić sytuację, że musi Pan/Pani załatwić w centrum miasta coś, co zajmie około jednej godziny. Na ile byłby/byłaby Pan/Pani skłonny/a skorzystać z parkingu w centrum miasta, gdyby za to parkowanie musiał Pan/ musiała Pani zapłacić:*

*Pytanie 1: 3 zł*

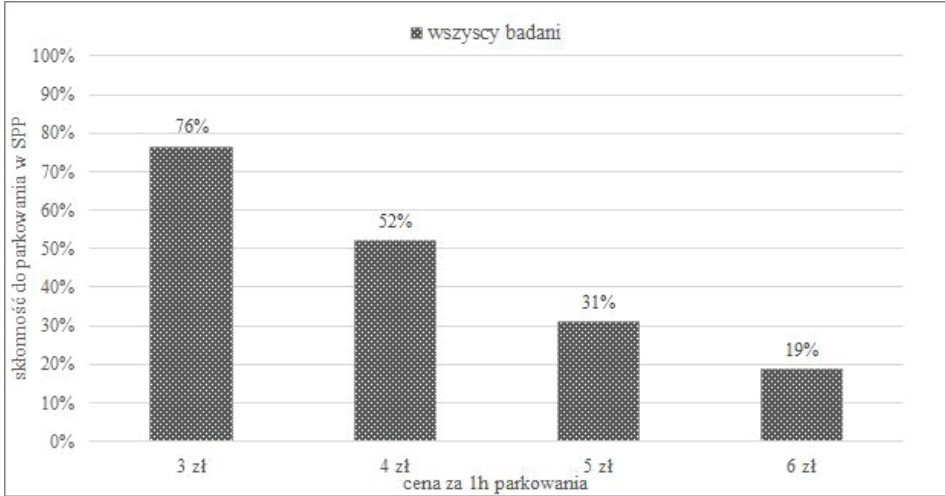
*Pytanie 2: 4 zł*

*Pytanie 3: 5 zł*

*Pytanie 4: 6 zł*

Odpowiedzi na pytanie zaznaczane były na skali prawdopodobieństwa od 0 do 100. W odniesieniu do obecnie obowiązującej stawki, średnie prawdopodobieństwo parkowania w SPP wynosi 76% (średnia ta nie sięga 100%, ponieważ uwzględnia również osoby, które obecnie nie korzystają z płatnego parkowania w strefie, ponieważ np. cena 3 zł nie jest dla nich do zaakceptowania). Przy wzroście opłaty parkingowej do 4 zł średnia skłonność do skorzystania z parkingu maleje do 52%. Przy cenie 5 zł za godzi-

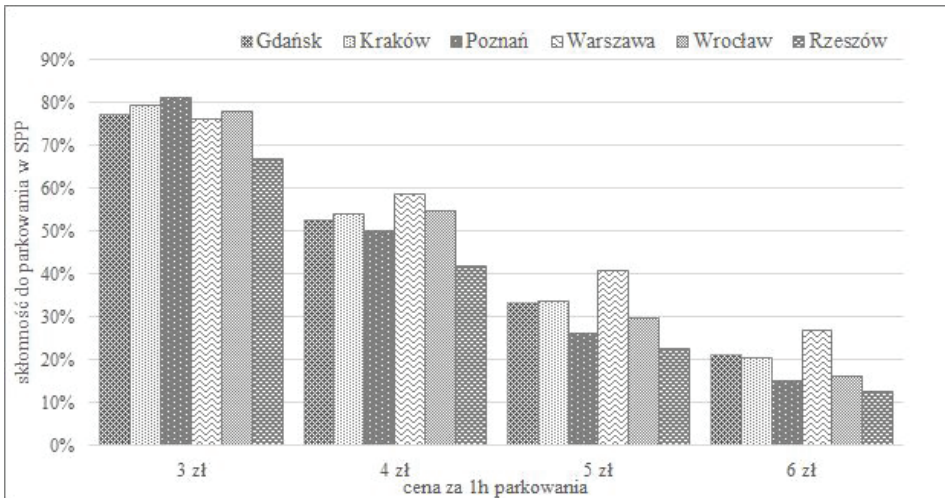
nę parkowania, skłonność do dojazdu do SPP samochodem wynosi już tylko 31%, zaś cena 6 zł za godzinę zmniejszyłaby prawdopodobieństwo wyboru samochodu do 19%.



Rys. 10. Prawdopodobieństwo parkowania w SPP w zależności od wysokości opłaty parkingowej  
Źródło: opracowanie własne, na podstawie przeprowadzonego badania

Analiza odpowiedzi kierowców z poszczególnych miast pokazuje, że stosunkowo najmniej wrażliwi na zmianę ceny są kierowcy z Warszawy, natomiast wzrost ceny za parkowanie do 5 zł za godzinę największe zmiany spowodowałby najprawdopodobniej w Poznaniu.

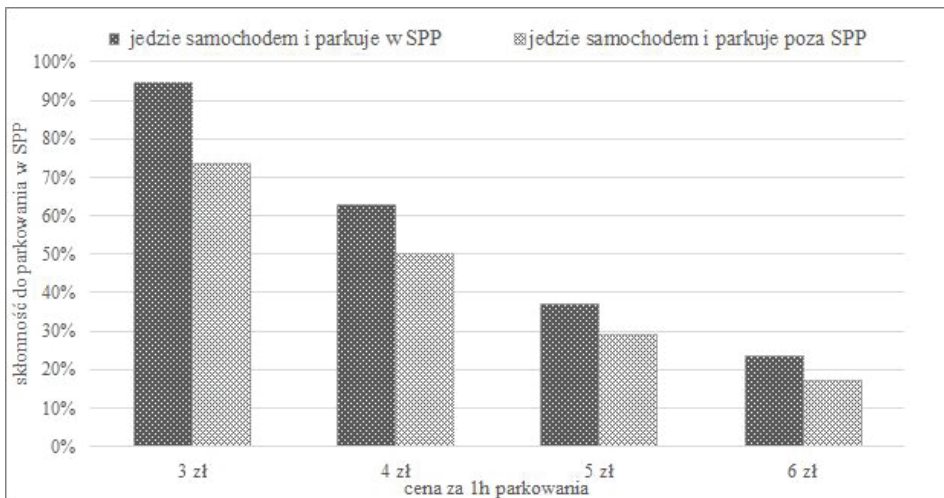
Osobno należy rozpatrywać odpowiedzi kierowców z Rzeszowa – tam, z racji tego, że parkowanie jest bezpłatne, poziom akceptacji różnych poziomów cen jest ogólnie najniższy.



Rys. 11. Prawdopodobieństwo parkowania w SPP w zależności od wysokości opłaty parkingowej wśród kierowców z różnych miast  
Źródło: opracowanie własne, na podstawie przeprowadzonego badania



Zgodnie z oczekiwaniami, kierowcy, którzy obecnie płacą za parkowanie w SPP wykazali nieco mniejszą wrażliwość na wzrost cen, niż kierowcy unikający opłat parkując poza granicami strefy.



Rys. 12. Prawdopodobieństwo parkowania w SPP w zależności od wysokości opłaty parkingowej z uwzględnieniem dotychczasowego sposobu parkowania

Źródło: opracowanie własne

Przedstawione wyniki badania, pozwalają wnioskować, że podniesienie stawek opłat za parkowanie w SPP byłoby skutecznym narzędziem do ograniczenia ruchu samochodowego w śródmieściach miast.

Należy się spodziewać, że znaczące zmiany nastąpiłyby przy podniesieniu stawki do 5 zł za godzinę parkowania. Przy takiej wysokości opłaty, koszty parkowania byłyby prawdopodobnie czynnikiem o najwyższej wadze przy wyborze środka transportu do centrum. Przy stawce 4 zł średnie prawdopodobieństwa skorzystania z parkingu w SPP wynosi 52%, co oznacza, że wśród czynników wyboru środka transportu, znaczenie ceny jest zbliżone do znaczenia innych czynników (np. pogody, czasu dojazdu).

Jednocześnie zróżnicowanie stawek w różnych strefach SPP pozwoliłoby na regulowanie liczby samochodów wjeżdżających do poszczególnych części śródmieścia.

## 6. Planowanie badań dotyczących SPP

W oparciu o przedstawione wyniki badania można wnioskować, że podniesienie maksymalnej stawki opłaty parkingowej o kilkadziesiąt procent, lub umożliwienie samorządom ustalania indywidualnych stawek dla miast, przyniosłoby pożądany efekt w postaci ograniczenia ruchu w centrach miast wraz z dalszymi korzyściami z tego płynącymi. Ponieważ jednak stawka opłat ustalana jest ustawo-

wo, a podnoszenie jakichkolwiek opłat obowiązkowych nie spotyka się z aprobatą społeczeństwa, wariant, w którym nastąpi zmiana ustawy wydaje się być trudny do przeprowadzenia.

Należy zatem szukać innych sposobów wpływania na zmianę korzystania z systemu transportowego przez mieszkańców dużych miast [3], szczególnie przy wyborze środka transportu do centrum. Aby narzędzia takiego oddziaływania były jak najbardziej skuteczne, niezbędne jest poznanie przyczyn obecnych zachowań, a także ustalenie barier zmian oraz motywatorów (innych, niż wzrost wysokości opłat) mogących te zmiany przyspieszyć. Dobrą drogą do tego celu może być realizacja badań – zarówno jakościowych, jak też ilościowych, z kierowcami, szczególnie w dużych miastach.

Badania te powinny dążyć do uzyskania informacji dotyczących obecnej sytuacji: skąd kierowcy przyjeżdżają do strefy płatnego parkowania, jak często i w jakim celu oraz jak długo parkują. Dodatkowo powinny poruszać kwestię powodów wyboru samochodów w dojeździe do centrum oraz barier i motywatorów w korzystaniu z innych środków transportu (np. komunikacja miejska, rowery).

Elementem takich badań może być także ocena organizacji i obsługi stref płatnego parkowania.

Badania takie, nawet realizowane przy współudziale agencji badawczej, nie muszą być bardzo kosztowne, a odpowiednio przygotowane i przeprowadzone mogą być źródłem cennej wiedzy i wielu pomysłów na temat możliwych sposobów wpływania na zachowania kierowców.

## 7. Podsumowanie

Badanie, którego wyniki przedstawiono, dotyczyło uniwersalnych kwestii związanych z systemem płatnego parkowania w centrach miast. Jego wyniki, chociaż częściowo mają charakter poglądowy, ponieważ przedstawiają odpowiedzi pochodzące z małych prób respondentów, pozwalają stwierdzić, że trendy występujące w poszczególnych miastach są podobne: w dojazdach do centrum najchętniej wybieranym środkiem transportu jest samochód, a strefy parkowania znacznie bardziej kojarzone są ze sposobem na zwiększenie wpływów do budżetów miast, niż z narzędziem mającym regulować funkcjonowanie miejskiego systemu transportowego. Sytuacja ta wynika z niskiego poziomu wiedzy na temat celów organizacji stref płatnego parkowania i dopóki nie zostaną podjęte skuteczne działania zmierzające do zmiany świadomości społeczeństwa w tym temacie, jedynym skutecznym narzędziem do ograniczenia ruchu samochodów w centrach miast może być zwiększanie opłat za parkowanie, co z kolei nie nastąpi bez zmiany odpowiednich aktów prawnych.

## Bibliografia

- [1] Ciastoń-Ciulkin A., Starowicz W., Wpływ instrumentów finansowych związanych z funkcjonowaniem strefy płatnego parkowania na zrównoważoną mobilność pracowników Urzędu Miasta Krakowa, *Transport Miejski i Regionalny* nr 06/2014.
- [2] Kubala C., Analysis on the impact of the paid parking zone enlargement in Krakow on parking behaviours of drivers, Praca dyplomowa, Politechnika Krakowska, 2015, Promotor: dr inż. Tomasz Kulpa.
- [3] Brzeziński A., Dybicz T., Problemy funkcjonowania strefy płatnego parkowania w centrum miasta, „Polityka parkingowa w miastach”, *Zeszyty Naukowe SITK RP Oddział w Krakowie, Seria Materiały konferencyjne*, Nr 1(100)/2013, Kraków, 2013.
- [4] Kulpa T., Kubala C., Wykonanie badań ankietowych jakości świadczonych usług przez Miejską Infrastrukturę Sp. z o.o. w zakresie prowadzenia Strefy Płatnego Parkowania, Kraków, 2015.
- [5] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Art. 13b. Ust. 2. (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115).
- [6] [www.zdiz.gda.pl/zdizgdansk/chapter\\_76015.asp#oplatySPP](http://www.zdiz.gda.pl/zdizgdansk/chapter_76015.asp#oplatySPP) (odczyt dn. 25.10.2015).
- [7] [www.mi.krakow.pl/strefa-płatnego-parkowania/stawki-oplat](http://www.mi.krakow.pl/strefa-płatnego-parkowania/stawki-oplat) (odczyt dn. 25.10.2015).
- [8] [www.bip.warszawa.pl/Menu\\_podmiotowe/biura\\_urzedu/BD/Ogloszenia/Stawki\\_oplat\\_za\\_parkowanie.htm](http://www.bip.warszawa.pl/Menu_podmiotowe/biura_urzedu/BD/Ogloszenia/Stawki_oplat_za_parkowanie.htm) (odczyt dn. 25.10.2015).
- [9] <http://zdm.poznan.pl/parkowanie.php?sp=strefa&layer=2> (odczyt dn. 25.10.2015).
- [10] <http://wroclaw.spp24.pl/oplaty-za-parkowanie/> (odczyt dn. 25.10.2015).

