

# Czy parkowanie będzie nas słono kosztować?

**PIENIĄDZE** || Sejm przegłosował wyższe stawki za parkowanie. Olsztyn był z początku bezpieczny, bo zmiany miały dotyczyć 16 największych miast w Polsce, gdzie liczba mieszkańców przekracza 200 tysięcy. Ale granicę przesunięto do 100 tysięcy.

**D**laczego w ogóle grozi nam podwyżka? Na początku w projekcie ustawy za obszar śródmiejski uznawano miasto powyżej 200 tysięcy mieszkańców. Naciski władz lokalnych spowodowały, że Ministerstwo Rozwoju obniżyło pułap do 100 tysięcy.

Skąd ta zmiana? Ministerstwo tłumaczyło, że opłata jest niższa od kary za przejazd komunikacją miejską bez biletu. A to nie motywuje nikogo do przesiadania się do autobusów.

Pierwotnie to Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Szczecin, Bydgoszcz, Lublin, Katowice, Białystok, Gdynia, Częstochowa, Radom, Sosnowiec i Toruń miały się podzielić na dwie strefy parkowania: zwykłą i śródmiejską.

Tydzień temu posłowie przyjęli jednak przepisy pozwalające zwiększyć duży miastom opłaty za parkowanie nawet do ponad 9 złotych za godzinę. W myśl nowych regulacji samorządy miast mających więcej niż

100 tysięcy mieszkańców będą mogły wprowadzać maksymalną opłatę za parkowanie do wysokości 0,45 proc. płacy minimalnej. W 2018 oznaczałoby to kwotę nie wyższą niż 9,45 zł.

Ma to pomóc rozładować ruch w centrach i tym samym zwiększyć dostępność do miejsc postojowych m.in. ich mieszkańcom. Zmiany nie oznaczają jednak, że samorządy masowo zdecydują się na podwyżki. I to na tak drastyczne, jak osiągnięcie kwoty 9 zł za godzinę.

Olsztyn podchodzi do sprawy z dystansem.

— Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie na tę chwilę nie przygotowuje zmiany stawek opłat za postój w strefie płatnego parkowania — uspokaja Paweł Pliszka, rzecznik ZDZiT. — Olsztyńska strefa podzielona jest na trzy podstrefy. Pierwsza godzina postoju w najdroższej, czerwonej podstrefie, kosztuje 2,50 zł. To jest o 50 groszy mniej niż maksymalna stawka określona w ustawie o drogach publicznych. Z reguły miejsca postojowe w centrum



ZDZiT nie przygotowuje zmiany stawek opłat za postój

miasta są zapełnione w 85-90 procentach. Średni czas parkowania jest zbliżony do jednej godziny. Tak więc rotacja samochodów jest na wystarczającym poziomie.

W 2016 roku opłaty za parkowanie w strefie płatnego parkowania przyniosły miastu 3 mln 975 tys. zł zysku. Paweł Pliszka nie ukrywa, że większa stawka za godzinę to większe wpływy do miejskiej kasy, ale... — ...trzeba pamiętać o kosztach utrzymania SPP, a o tym niewiele się mówi — stwierdza rzecznik.

Ustawa trafi teraz do Senatu. Jeżeli nie zostaną zgłoszone żadne poprawki, dostanie ją na biurko prezydent Andrzej Duda.

Inną, dość istotną zmianą, jaką przewidziano w nowelizacji, jest wzrost stawki kary za brak opłaty parkingowej. Obecnie jest to maksymalnie 50 zł. Po wejściu w życie nowych przepisów będzie to ustalane procentowo — maksymalnie 10 proc. pensji minimalnej, co na rok 2018 daje kwotę 210 zł.

PAWEŁ JASZCZANIN

p.jaszczanin@gazetaolsztyńska.pl

## Mieszkańcy są czujni i zgłaszają swoje wątpliwości

**Interwencja** || Nasz czytelnik przysłał do nas maila, w którym zwrócił uwagę na zniszczoną leśną drogę. O komentarz w tej sprawie poprosiliśmy Urząd Miasta w Olsztynie. Urzednicy tłumaczą, że zniszczony trakt będzie naprawiony po zakończeniu wszystkich prac.

**P**owstaje Łynostrada. Z tego powodu warto by patrzeć wykonawcy na ręce, bo potem może być za późno... — napisał czytelnik.

I dalej: „Częścią zatorzańskiego odcinka ma być fragment dotychczasowej leśnej drogi łączącej kładkę na Łynie od strony ul. Kasprowicza z ul. Leśną. W sezonie to trakt dość często uczęszczany przez pieszych i rowerzystów z Zatorza, którzy w pięknych okolicznościach przyrody skracają sobie drogę do Jeziora Długiego. Fajnie się tam szło i jeździło rowerem, bo droga była ubita, a jednocześnie nigdy nie

stało tam błoto. W tej chwili jej jedna część (od Leśnej do Łyny) jest zdewastowana przez ciężkie wywrotki, które nawiozły piachu pod budowę Łynostrady, a druga część (bliżej kładki, w przebiegu Łynostrady) zawałona tymże luźnym piachem dla rowerów bardzo nieprzyjnym”.

Czytelnik pyta: „jaka ma być finalnie nawierzchnia na zatorzańskim odcinku Łynostrady (bo chyba nie ten beznadziejny, grząski, luźny piach)?” — Wierzchnia warstwa licząca około 5,5 km odcinka Łynostrady będzie, zgodnie z projektem, mine-



Fot. Czytelnik GO

ralna. Konkretnie będzie tam kruszywo lamane, odpowiednio zagęszczone, o grubości 15 cm — tłumaczy Marta Bartoszewicz, rzeczniczka ratusza.

Drugą sprawą jest naprawa zniszczonej ścieżki, która nie znajduje się w przebiegu Łynostrady. — Czy zostanie na nowo utwardzona? — pyta czytelnik.

— Wykonawca musi przemieszczać się przez las. I bezwzględnie po wykonaniu robót związanych z realizacją ścieżek rowerowych doprowadzi zniszczony teren do stanu pierwotnego — uspokaja Bartoszewicz.

Kuch