



Poznań, dnia 28 lutego 2015 r.

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
Departament Dróg i Autostrad

L.dz. KLIR/01/02/15

STANOWISKO ZARZĄDU STOWARZYSZENIA KLUB INŻYNIERII RUCHU (KLIR)

W sprawie pytań stawianych samorządom w sprawie parkowania płatnego w piśmie Ministerstwa Infrastruktury nr DDA-IViw-450-1/15 NK: 28087/15 z dnia 02 lutego 2015 r.

Stowarzyszenie KLIR od ponad ćwierć wieku bacznie przygląda się parkowaniu, w tym także płatnemu, jako ważnemu narzędziu zarządzania ruchem drogowym. Warto wspomnieć tu szereg wypowiedzi i referatów w przedmiotowej sprawie (źródła (...) można znaleźć www.klir.pl w zakładce POBIERALNIA):

- Już 24 lata temu, na spotkaniu Klubu poruszono „**Problemy parkowania i obsługi komunikacyjnej ...**” w Łomży (Informacja nr 11 str. 18).
- „**Wybrane problemy parkowania ...**” w Olsztynie opisano w 1992 r. (Informacja nr 14 str. 23).
- W 1993 r. przedstawiono „**Opinię w sprawie opłat za parkowanie ...**” w związku ze zmianą ustawy o drogach publicznych – był to początek rozwiązań niefortunnnych – a autor jednego z referatów opisał „**Długą drogę do Strefy (wówczas ograniczonego postoj)** w Poznaniu – drugiej, po krakowskiej, strefie parkowania płatnego w Polsce (Informacja nr 16 str. 2 i 13).
- W trakcie IX Zjazdu Drogowców Miejskich w Rzeszowie w 1993 r. KLIR miał swój udział w formułowaniu wniosków na temat „**Parkowania płatnego**” (Informacja nr 18 str. 10).
- „**Problemy parkowania płatnego w wybranych krajach UE**”, na trzy lata przed wejściem Polski do UE, naświetlono na spotkaniu w Obornikach Śl. (Informacja nr 43 str. 47).
- Teorię i praktykę „**Wybranych problemów polityki parkingowej...**”- na przykładzie Poznania, w Bielsku-Białej omówiono w 2003 r. (Informacja nr 48 str. 11).
- W Częstochowie również w 2003 r. doszukiwaliśmy się „**Szczęścia w nieszczęściu**” podczas analizowania noweli ustawy o drogach publicznych w aspekcie opłat za parkowanie (Informacja nr 50 str. 26).
- Osiem lat temu, nieomal całość spotkania w Kielcach w 2007 r. poświęcono parkowaniu. (Informacja nr 62 str. 1 - 55).
- W ubiegłym 2014 roku w Tuchowie zajmowaliśmy się w ramach seminarium KLIR „**Wybranymi problemami parkingowymi w miastach**”, „**Zarządzaniem parkingami w programie ITS w centrum miasta Wrocławia**” oraz kwestią „**Płatne parkowaniem narzędziem zarządzania mobilnością?**”

Niechaj mottem do tego wystąpienia stanie się wniosek jaki płynie z jednego z zamierzeń Unii Europejskiej w kwestii zarządzania mobilnością, które „... powinno obejmować działania sprzyjające przechodzeniu na bardziej zrównoważone wzorce mobilności.” a zatem transport publiczny i niezmotoryzowany winien stawać się konkurencyjnym wobec transportu indywidualnego.

Mając powyższe na uwadze - ośmielamy się zabrać głos w niektórych sprawach poruszonych w tytułowym piśmie Ministerstwa, i tak:

- W sprawie: „Wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania (pierwsza godzina i kolejne) oraz rocznych wpływów do budżetu jednostki samorządu terytorialnego uzyskiwanych z tego tytułu;”

należy zauważyć, że:

Dawniej:

- do lutego 1993 r. - art. 13 ust. 2a ustawy o drogach publicznych „gmina może określić miejsca poza drogami krajowymi(!), w których pobiera się opłaty za parkowanie pojazdów, wysokość tych opłat, sposób ich pobierania oraz przeznaczenie” *(Radni wiedzieli co jest dla ich gminy najlepsze i jak kształtować zależność pomiędzy podażą a popytem na parkowanie a co za tym idzie na sposób korzystania z przestrzeni komunikacyjnej swojej gminy.)*

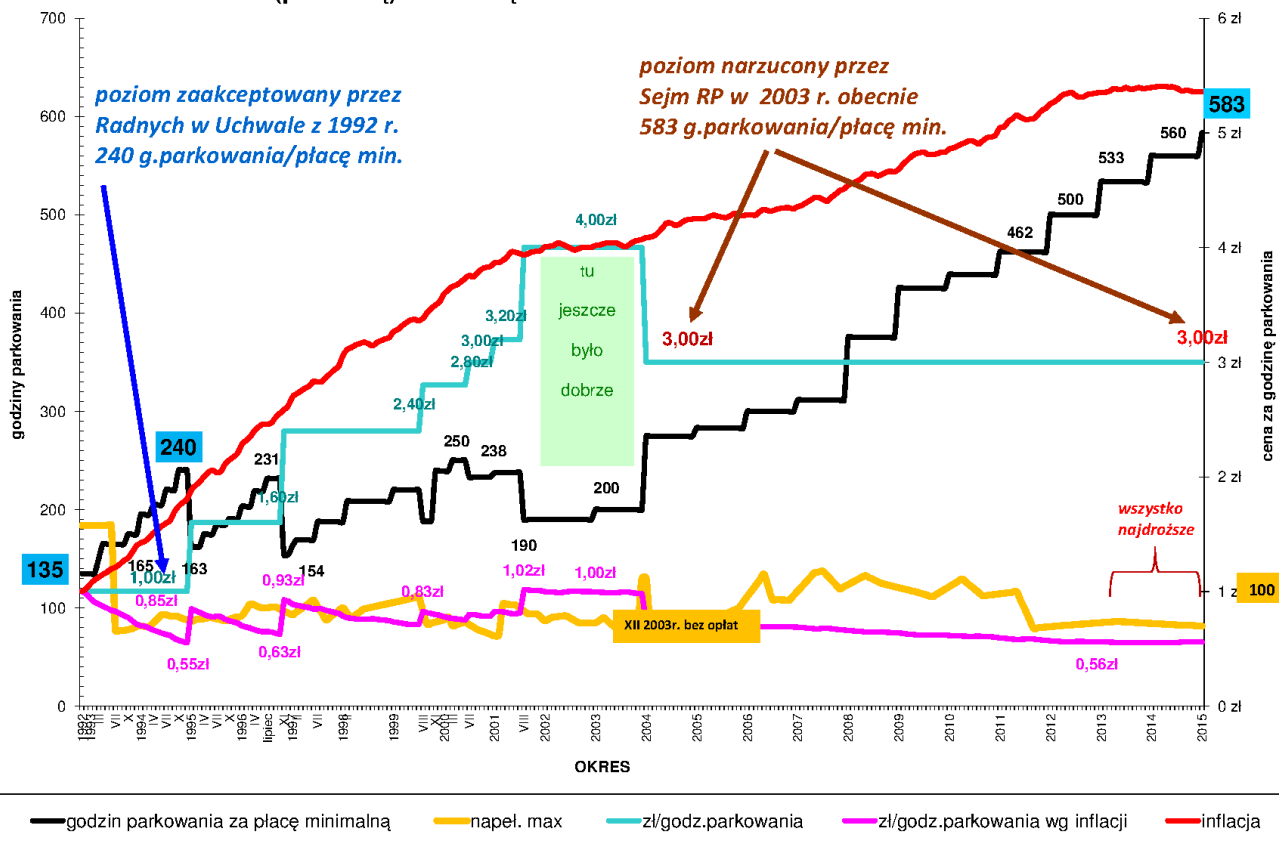
Obecnie:

- art. 13b ust. 4 ustawy o drogach publicznych „Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania: 1) ustala wysokość stawek opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, z tym że opłata za pierwszą godzinę parkowania pojazdu samochodowego nie może przekraczać 3 zł;” *(i tak jest od ponad dziesięciu lat! a liczba aut prawie się podwoiła) (Posłowie postanowili pokazać Radnym jak kształtować zależność pomiędzy podażą a popytem na parkowanie a co za tym idzie jak „wpływać” na zrównoważoną mobilność.)*

SKUTKI OBSTRUKCJI CENOWEJ

- obecnie - w 2015 r.- wg inflacji, cena godziny parkowania jest warta tyle samo co 20 lat temu !!!, a za płacę minimalną można kupić 583 godziny parkowania - czyli grubo ponad 2 razy więcej niż 20 lat temu !!!
- ergo cena nie jest w Polsce elementem zmniejszania popytu na parkowanie – a co za tym idzie ograniczania używania auta na rzecz np. transportu publicznego

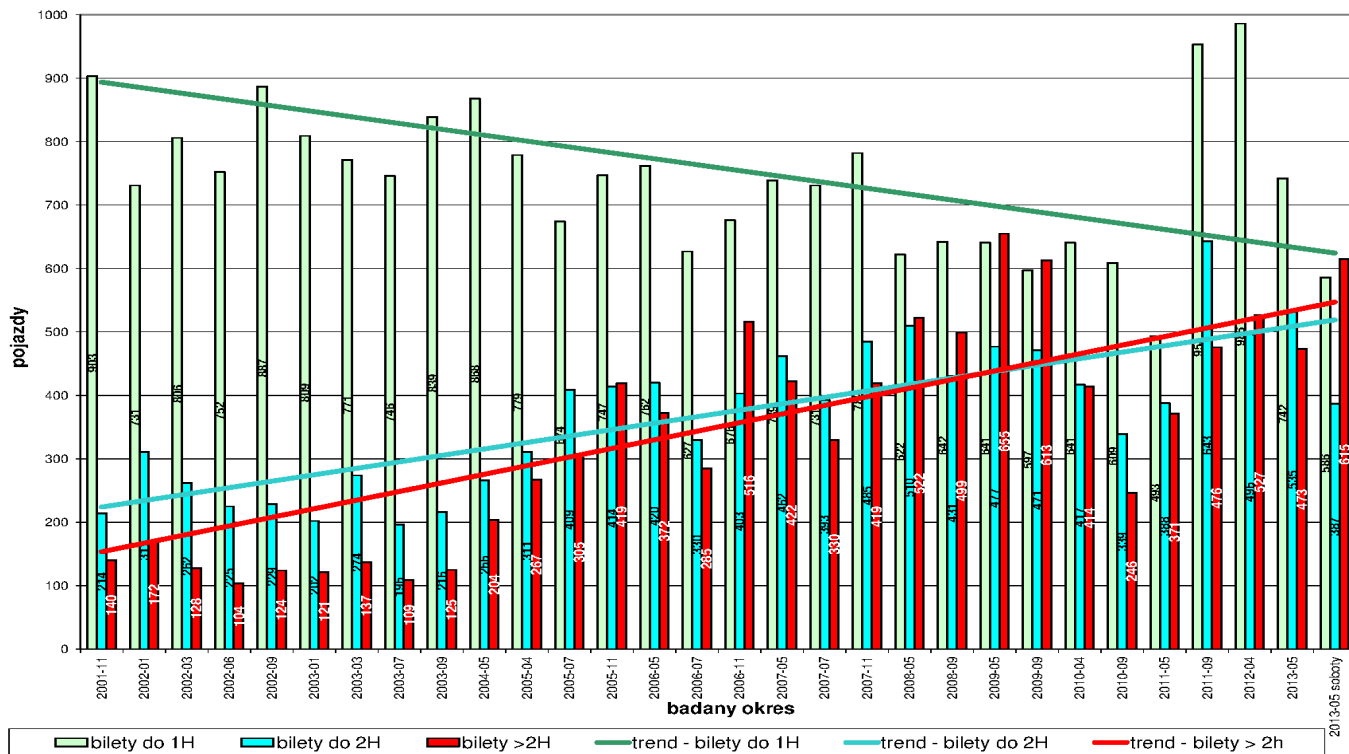
CENA ZA 1 (pierwszą) GODZINĘ PARKOWANIA - PŁACA MINIMALNA - INFLACJA



REDUKCJA ROTACJI NA MIEJSCACH POSTOJOWYCH

- rozwój bardzo złych tendencji; **wzrost postojów długotrwałych** kosztem malejącej rotacji na miejscach postojowych (MP)
- ergo **sytuacja odwrotna do zamierzonej w UE poprawy zrównoważonej mobilności**

POJAZDY Z BILETAMI Z PARKOMATÓW W SPP LATA 2001 - 2013



- W sprawie: „wysokości opłaty dodatkowej nakładanej w przypadku nie uiszczenia opłaty za postój pojazdu w strefie płatnego parkowania oraz rocznych wpływów do budżetu jednostki samorządu terytorialnego, uzyskiwanych z tego tytułu; oraz zasad wyznaczania miejsc przeznaczonych na postój pojazdów w strefie płatnego parkowania. Czy miejsca te wyznaczone są znakiem pionowym i poziomym zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220. poz. 2181, z późn. zm.).”

należy zauważyć, że:

Dawniej:

- „czerwona książeczka”: 5.2.50 „Znak D-44 „strefa parkowania” (rys. 5.2.50.1) stosuje się w celu wskazania **strefy (i słowo strefa było tutaj kluczowe !)**, w której w ciągu całej doby lub **w określone dni tygodnia** lub w określonych godzinach za postój pobierana jest opłata. **W strefie oznakowanej znakiem D-44 postój w czasie wskazanym na znaku, bez wniesienia opłaty jest zabroniony. (Było nienajgorzej – strefę można było oprzeć o minimum znaków tj. D-44 i D-45 i można było sytuację poprawiać poprzez wsparcie dla redukujących zbędne znaki)**

Obecnie:

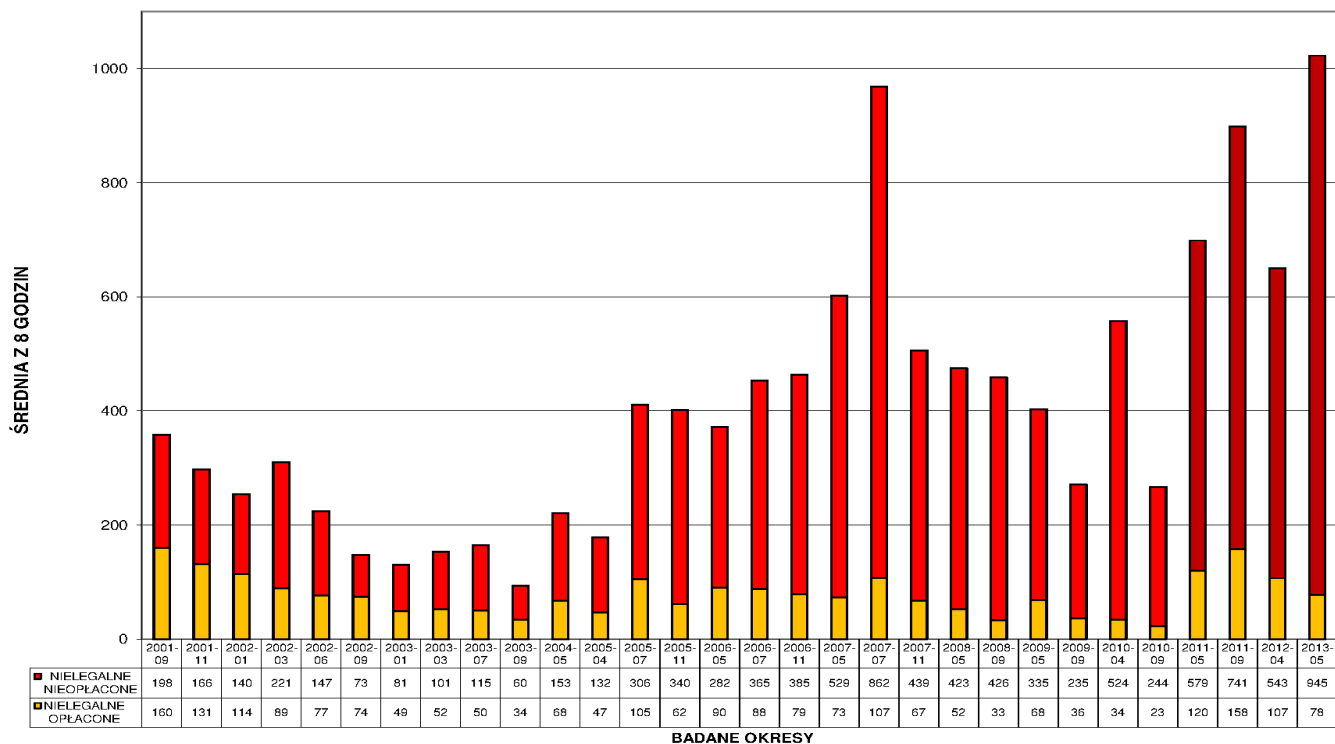
- Znak D-44 „strefa **płatnego** parkowania” (rys 5.2.50.1) stosuje się w celu wskazania strefy, w której **w określone dni robocze**, w określonych godzinach lub całodobowo pobierana jest opłata za postój pojazdu samochodowego. **(I tak miasta targowe mogą sobie pomarzyć o zarządzaniu parkowaniem np.: w soboty i niedziele, a wtedy to indywidualni zwiedzający przyjeżdżają na targi najchętniej.)**

- W strefie oznakowanej znakiem D-44 miejsca dla postoju pojazdu samochodowego wyznacza się znakami pionowymi określonymi w pkt 5.2.18 (*znak D-18 „parking”*) oraz znakami poziomymi określonymi w załączniku nr 2 do rozporządzenia w: pkt 5.2.4 (*linia P-18 „stanowisko postojowe”*), pkt 5.2.5 (*linia P-19 „pas postojowy”*), pkt 5.2.6 (*linia P-20 „stanowisko postojowe zastrzeżone”*) i pkt 5.2.9.2 (*symbol P-24 „miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej”*). **(Ministerialne pytanie „czy te miejsca są wyznaczone znakiem pionowym i poziomym...” jest z natury rzeczy retoryczne – kto się formalnie przyzna do nieprzestrzegania prawa.)**

NIE MA TO JAK ZNAKI

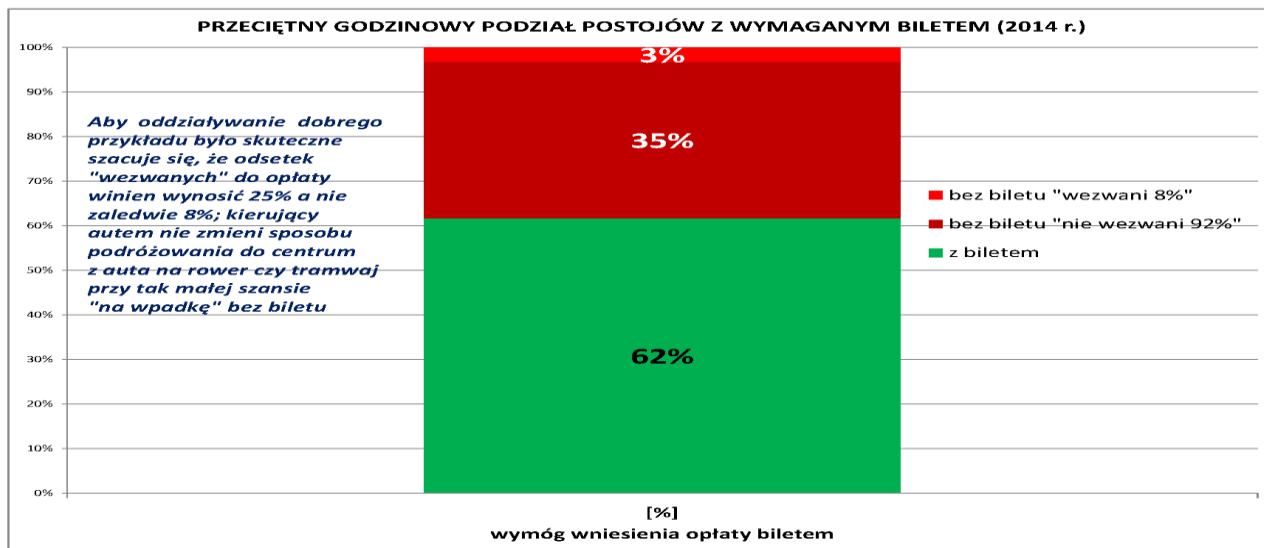
- przeźnięć bezkarności dla parkujących sprzecznie z prawem bez opłaty - obecnie jest to co 15 parkujący, **niebawem zabraknie miejsc nielegalnych !**
- ergo **nie liczba znaków a zwykłe i konsekwentne egzekwowanie przepisów jest decydujące**

ŁATWIEJ PARKOWAĆ SPRZECZNIE Z PRAWEM NIŻ PŁACIĆ ZA POSTÓJ



EGZEKUCJA OPŁAT A WYBÓR SPOSOBU PODRÓŻY

- niecałe 2/3 parkujących płaci za postój – **pozostałym opłaca się użyć auta – jest to o cenę postoju w strefie tańsze od biletu na autobus czy tramwaj**



Wypada przytoczyć tutaj kilka opinii członków KLIR dotyczących poruszanych kwestii, **gdyż nie jest prawdą, że nikt nie zabiera głosu, choć są to głosy wołających na puszczy:**

- *"Oznakowanie SPP znakami D-44/D-45 ma sens wówczas, kiedy eliminuje się tym sposobem dużą liczbę znaków D-18 i pochodnych wyznaczających miejsca postojowe na poszczególnych odcinkach ulic w strefie...; **Zamieszanie wprowadziło rozporządzenie** ...nakazujące konieczność dodatkowego wyznaczania znakami pionowymi D-18 i poziomymi miejsc postoju w SPP..."*
- *„Obecnie w moim mieście parkowanie w strefie płatnego postoju, która obejmuje ulice w ścisłym centrum, odbywa się w zasadzie w oparciu o przepisy Prawa o ruchu drogowym. Na odcinkach ulic, gdzie postój pojazdów powodowałby utrudnienia w ruchu obowiązują znaki zakazu zatrzymywania się ... W mojej interpretacji **mogę** ... opierając się na w/w przepisach ... **spokojnie bezpłatnie zaparkować pojazd na chodniku, na którym zarządca drogi nie wyznaczył „legalnego płatnego” parkowania** ponieważ np. jest za wysoki krawężnik i istnieje ryzyko uszkodzenia opony lub stan chodnika jest zły i nie jest zasadne narażanie go na dalszą degradację ... mój Referat będzie opracowywał projekty, uzyskiwał opinie Policji, kosztem innych spraw. Nie bez znaczenia jest koszt nowej organizacji ruchu, setki nowych znaków typu D-18 oraz B-36 ...*
- *„To co zaserwowało Ministerstwo to ... jest swoiste deja vu. Do niedawna większość obszarów naszej strefy opierała się o odcinkowość. Co to oznacza? Znaki D-44 stawiane były na początku odcinka poboru opłaty, a D-45 na końcu. W praktyce **było to najbardziej patologiczne rozwiązanie jakie można sobie wyobrazić**. ...dochodziło do tego, że **na miejscach postojowych stało kilka pojazdów, a przed i za odcinkiem wyznaczonym znakami kilkanaście**... najczęściej były to postoje na przejściach dla pieszych, w obrębie skrzyżowań, na chodnikach zbyt wąskich do parkowania, na wjazdach... możliwe to było przede wszystkim z uwagi na słabość służb porządkowych, ale nie sądzę, żeby zmiana oznakowania w jakikolwiek sposób te służby wzmocniła. Natomiast eliminuje z procesu egzekucji przepisów służby parkingowe zarządcy drogi. Z naszego doświadczenia to właśnie one gwarantują największą nieuchronność kary ...*

Generalną sprawą, jaka przewija się w postawionych, w tytułowym piśmie, do rozpatrzenia kwestiach jest głęboka troska o stan budżetów samorządowych „... ze szczegółowym uzasadnieniem i wyliczeniem wpływu proponowanej zmiany ... na budżet jednostki samorządu terytorialnego,” szczegółowe wyliczenia wpływów na budżety samorządów wydają się bezprzedmiotowe – chyba, że chodzi tylko o zbieranie pieniędzy a nie o zarządzanie ruchem i mobilnością – wtedy to czytanie dalszego tekstu mija się z celem.

A zatem,

w sprawie:

1. *„maksymalnej stawki opłaty za pierwszą godzinę parkowania pojazdu samochodowego oraz propozycji wysokości ustawowo określonej maksymalnej stawki opłaty ze szczegółowym uzasadnieniem i wyliczeniem wpływu proponowanej zmiany stawki na budżet jednostki samorządu terytorialnego,”*
- Maksymalna stawka, jeżeli już musi być narzucana samorządom, winna, zgodnie pojęciem pojazdu samochodowego (a zatem nie tylko samochodu osobowego ale także np.: autobusu, który zajmuje od tego pierwszego 3 razy więcej miejsca), obejmować wszystkie kategorie pojazdów mogących parkować na drodze; stawka maksymalna winna być narzędziem nie ograniczającym realizacji polityki transportowej danego miasta - a nie powinna być „widzi mi się” kogokolwiek innego; zdecydowanie należy zrezygnować z wymogu różnicowania stawek za jakiegokolwiek godziny parkowania lub dni tygodnia – to powinno wynikać z polityki parkingowej miasta.

w sprawie:

2. *„maksymalnej wysokości opłaty dodatkowej oraz propozycji wysokości opłaty dodatkowej ze szczegółowym uzasadnieniem i wyliczeniem wpływu proponowanej zmiany stawki na budżet jednostki samorządu terytorialnego,„*
- Maksymalna wysokość opłaty dodatkowej, jeżeli już musi być narzucana samorządom, winna psychologicznie zniechęcać do unikania opłaty za parkowanie zatem być co najmniej równa dwukrotnej kwocie za dobowy czas płatnego parkowania (jednokrotność takiej opłaty „zachęca” do unikania normalnego opłacania parkowania.
3. *„rozszerzania możliwości pobierania opłat za postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania, nie tylko w określone dni robocze, ale również w niedziele święta. (TAK/NIE wraz z przedstawieniem wpływu na budżet jednostki samorządu terytorialnego biorąc po uwagę aktualną stawkę opłaty oraz podwyższoną stawkę opłaty),„*
- To sytuacja parkingowa danego miasta winna decydować o konieczności lub nie pobierania opłat za parkowanie w dowolnym okresie czasu i miejscu – nie powinno się ingerować w gospodarowanie przestrzenią publiczną konkretnego miasta uogólniając to do skali wszystkich miast bez względu na ich specyfikę.
4. *„sposobu wyznaczania miejsc do postoju pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania wraz ze szczegółowym uzasadnieniem dla proponowanego rozwiązania.„*
- Jeżeli ma pozostać obowiązek wyznaczania miejsc parkingowych wewnątrz stref płatnego parkowania (D-44 – D-45) za pomocą znaków D-18 „parking” to znaki D-44 i D-45 są całkowicie zbędne (tak jak zresztą były od samego ich początku) i wtedy należałoby wrócić do stosowania oznakowania B-39 „strefa ograniczonego postoju” - mniej głupio by wyglądało. Wreszcie najbardziej prawdopodobnym wydaje się cofnięcie się do „poprzedniego” stanu gdzie D-44 i D-45 stanowiły **strefę bez obowiązku oznakowywania jej znakami D-18 – jeżeli walczyliśmy z nadmiarem znaków na naszych ulicach - to róbmy to konsekwentnie** - dając pierwszeństwo inżynierom nad prawnikami bo niebawem krawat znów stanie się zwisem męskim prostym; nie starajmy się za pomocą aktów prawnych obligatoryjnie wiązać oznakowania pionowego z poziomym, każdy kto para się utrzymywaniem znaków w mieście zna problem bezsensu malowania oznakowania na kostce kamiennej – patrz centra miast, w tym piękne rewitalizacje nawierzchni „usmarowane” obligatoryjnymi znakami poziomymi.

w sprawie:

„Jednocześnie uprzejmie proszę o przedstawienie stanowiska dotyczącego potrzeby wprowadzenia przepisów dotyczących możliwości pobierania tzw. opłaty kongestyjnej, zwanej także opłatą za wjazd samochodem do centrum miasta, ewentualną jej wysokość i sposób zróżnicowania wraz ze wskazaniem przesłanek uzasadniających wprowadzenie takiej opłaty.„

Możliwość pobierania opłaty za wjazd do wydzielonego obszaru np.: centrum miasta, kurortu w okresie sezonu turystycznego itp. winna być ustanowiona niezależnie od opłat za parkowanie; wysokość tej opłaty – winna być ustalona w oparciu o konkretne warunki ruchu i politykę zarządzania ruchem na danym terenie. Różnicowanie stawek takiej opłaty winno być oparte o równoważenie popytu i podaży w gospodarowaniu przestrzenią w tym transportową.

***Za Zarząd Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu
Tomasz Borowski Prezes S-KLIR***