



W tej beczce od dawna nie ma miodu,
ostała się jeno łyżka dziegciu
(płatne parkowanie narzędziem zarządzania
mobilnością w Polsce – czy aby na pewno ?)

Autorzy przepraszają za klepsydrową i monotonną, acz zamierzoną, formę wystąpienia, 12 lat minęło od „początku Sejmowego zarządzania parkowaniem” - i my nadal w tych sprawach „na wstecznym”.

KLIR a parkowanie pojazdów – *jeżeli Zechcesz sięgnąć do historii to:*

- **Już 24 lata temu!**, na spotkaniu Klubu, Jerzy Przybyłowicz poruszył „**Problemy parkowania i obsługi komunikacyjnej ...**” w Łomży (Informacja nr 11 str. 18).
- „**Wybrane problemy parkowania ...**” w Olsztynie opisał w swoim mieście w 1992 r. Janusz Michałowicz (Informacja nr 14 str. 23).
- Na spotkaniu założycielskim Stowarzyszenia KLIR w 1993 r. Zygmunt Uzdalewicz przedstawił „**Opinię w sprawie opłat za parkowanie ...**” w związku ze zmianą ustawy o drogach publicznych – był to początek rozwiązań niefortunnych – a autor tegoż referatu opisał „**Długą drogę do Strefy (wówczas ograniczonego postoju)** – drugiej, po krakowskiej, strefie parkowania 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**, w Obornikach Śl. naświetlił Jerzy Narożny (Informacja nr 43 str. 47).
- Teorię i praktykę „**Wybranych problemów polityki parkingowej...**”- na przykładzie Poznania, w Bielsku-Białej omówił w 2003 r. Aleksander Deskur (Informacja nr 48 str. 11).
- W Częstochowie w 2003 r. autor wraz z inż. Wiesławem Bartoszewickim doszukiwali się „**Szczęścia w nieszczęściu**” podczas analizowania noweli ustawy o drogach publicznych w aspekcie opłat za parkowanie (Informacja nr 50 str. 26).
- **Wreszcie, 8 lat temu**, nieomal całość spotkania KLIR w Kielcach w 2007 r. poświęcono parkowaniu. (Informacja nr 62 str. 1 - 55).

CO NOWEGO W UE

*„Konieczne jest wprowadzenie **zasadniczej** zmiany w podejściu do mobilności w miastach w celu zapewnienia bardziej zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich oraz realizacji celów UE związanych z tworzeniem konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportowego”*

cytat z: KOMUNIKATU KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW Bruksela, dnia 17.12.2013 r. COM(2013) 913 final

„Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”

Zatem, jak tematykę naszego spotkania widzą w Brukseli ?

W cytowanym uprzednio dokumencie podkreśla się, że:

- „Istotne znaczenie ma ... **wyeliminowanie fragmentarycznego podejścia** oraz utworzenie jednolitego rynku dla innowacyjnych rozwiązań w obszarze mobilności w miastach poprzez podjęcie kwestii takich jak wspólne normy i specyfikacje lub wspólne udzielanie zamówień.”
- „**Europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne powinny być wykorzystywane w bardziej systemowy sposób** w przypadku finansowania zintegrowanych pakietów środków, jeżeli miasta opracowały zintegrowany plan transportu lokalnego, taki jak plan na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, oraz określiły odpowiednie działania.”
- „... **ważne jest, by mobilność w miastach pozostała znaczącym punktem programu politycznego UE**. Komisja i państwa członkowskie powinny zwiększyć wsparcie udzielane władzom lokalnym tak, aby **wszystkie** miasta w Unii mogły osiągnąć zasadniczą zmianę w swoich działaniach, które mają doprowadzić do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach.”

A tak bardziej konkretnie -

W ZAŁĄCZNIKU – „KONCEPCJA DOTYCZĄCA PLANÓW MOBILNOŚCI W MIASTACH ZGODNEJ Z ZASADAMI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU”

Plan mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju:

- transport publiczny: „...należy zawrzeć strategię mającą na celu podwyższenie jakości, zwiększenie bezpieczeństwa i dostępności usług transportu publicznego oraz uściślenie integracji, obejmującą infrastrukturę, tabor i usługi”
- transport niezmotoryzowany: „... powinien zawierać plan dotyczący zwiększenia atrakcyjności i bezpieczeństwa poruszania się pieszo i rowerem. Należy przeprowadzić ocenę istniejącej infrastruktury i wprowadzić konieczne zmiany. Środki infrastrukturalne powinny zostać uzupełnione innymi środkami technicznymi, środkami strategicznymi i miękkimi środkami.”
- zarządzanie mobilnością: „... powinno obejmować działania sprzyjające przechodzeniu na bardziej zrównoważone wzorce mobilności.”

a zatem transport publiczny i niezmotoryzowany winien stawać się konkurencyjnym wobec transportu indywidualnego.

Zatem „prawo” winno sprzyjać (a nie utrudniać) oddziaływaniom na mobilność – dwa aspekty.

Dawniej:

1. 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.*)
2. „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.**

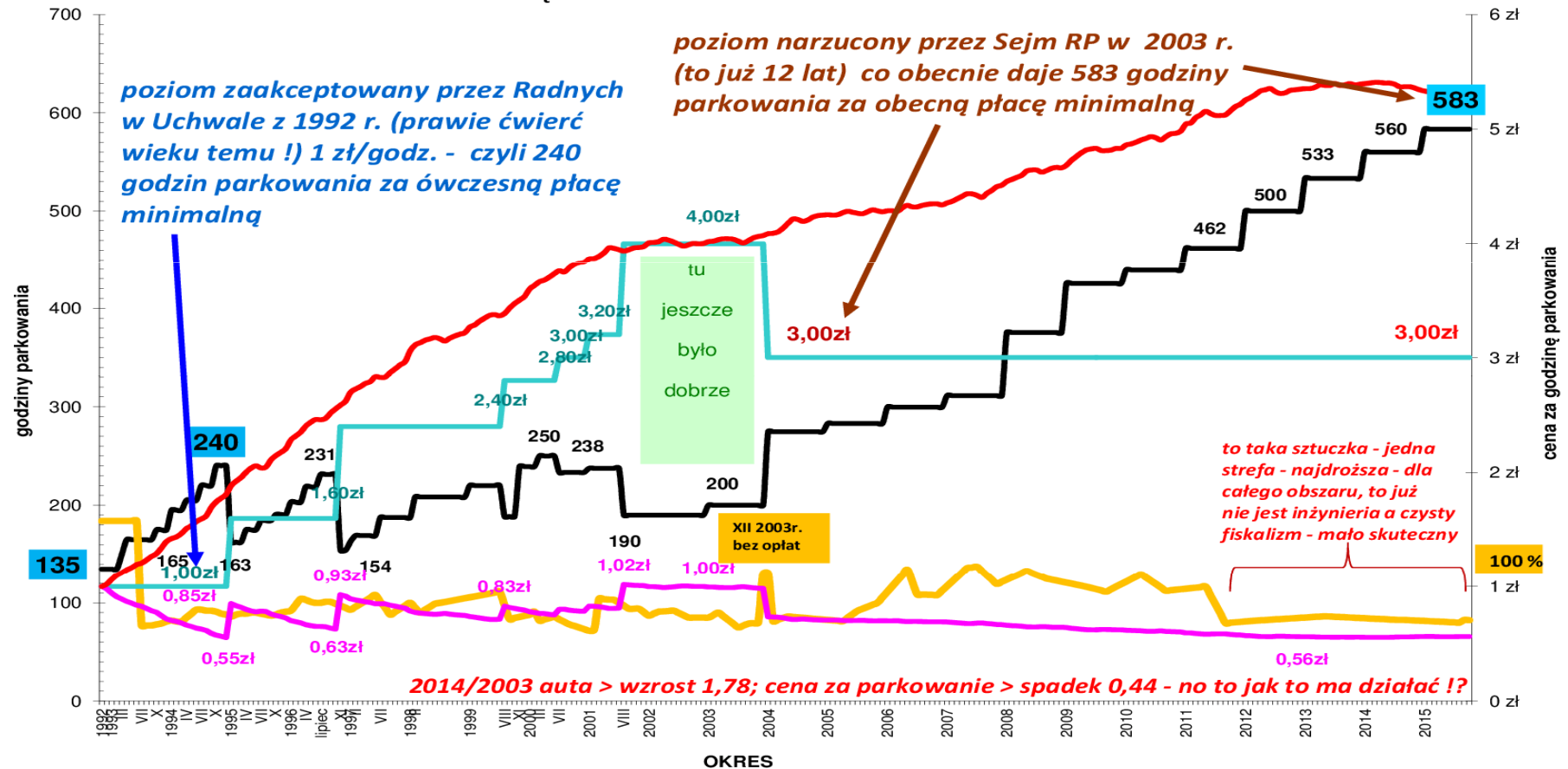
Obecnie:

1. 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 dwunastu lat!*) (*Posłowie postanowili pokazać Radnym jak kształtować zależność pomiędzy podażą a popytem na parkowanie a co za tym idzie - jak „wpływać” na zrównoważoną mobilność.*)
2. 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.
 - **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”*).

ASPEKT 1 - SKUTKI OBSTRUKCJI CENOWEJ

- obecnie - w 2015 r. - wg inflacji, cena godziny parkowania jest warta **tyle samo co 22 lata temu !!!**, a za płaćę minimalną można kupić 580 godzin parkowania - **czyli grubo ponad 2 razy więcej niż 22 lata 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, w którym ceny biletów rosną!

CENA ZA 1.GODZINĘ PARKOWANIA - PŁACA MINIMALNA - INFLACJA



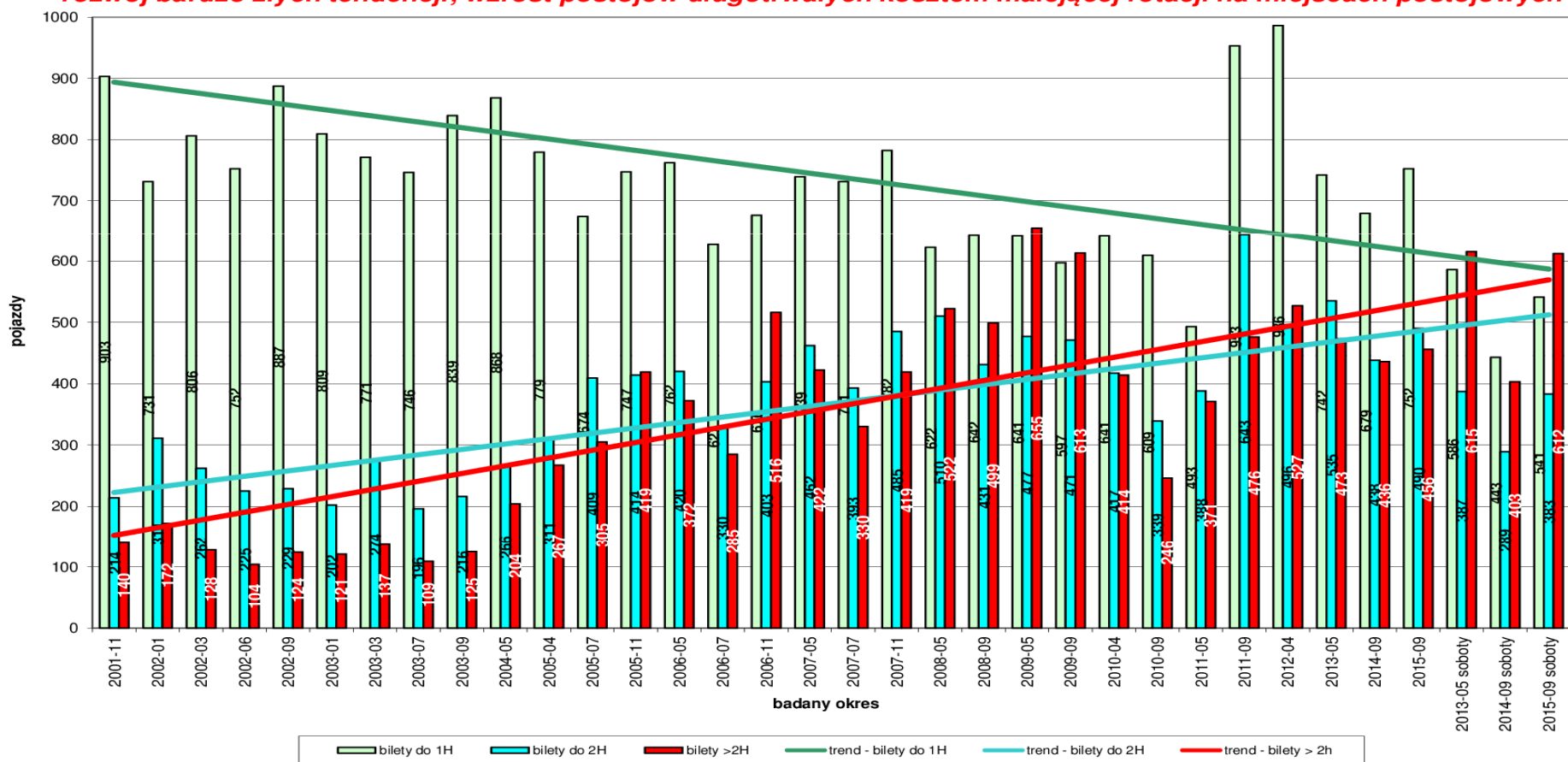
— godzin parkowania za płaćę minimalną — napel. max — zł/1.godz.parkowania — zł/1.godz.parkowania wg inflacji — inflacja

ASPEKT 1 c.d. – REDUKCJA ROTACJI NA MP

- Obserwuje się 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 "CENTRUM" W LATACH 2001 - 2011; od 2012 cała SPP

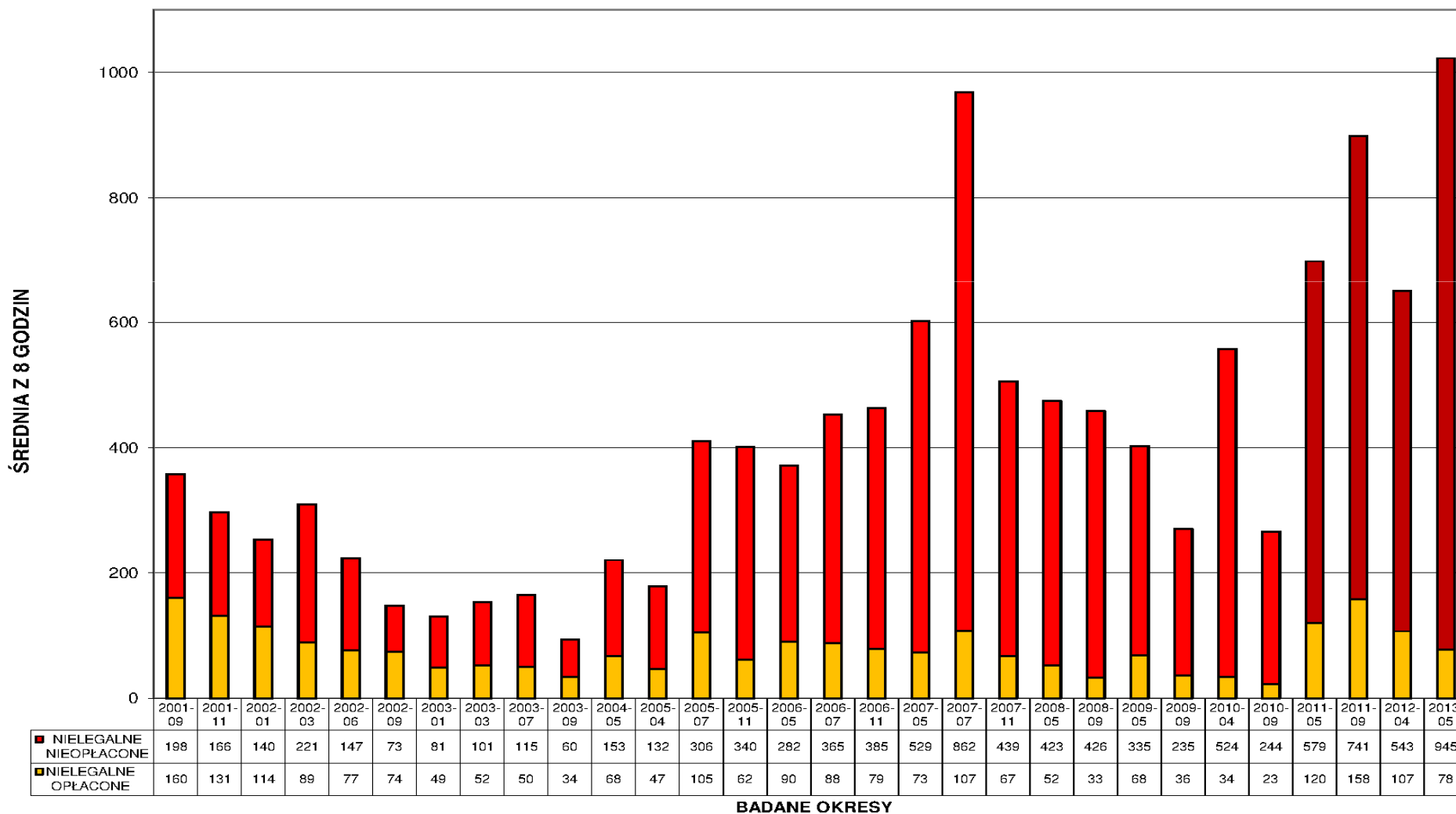
rozwoj bardzo złych tendencji; wzrost postojów długotrwałych kosztem malejącej rotacji na miejscach postojowych



ASPEKT 2 – NIE MA TO JAK ZNAKI ?

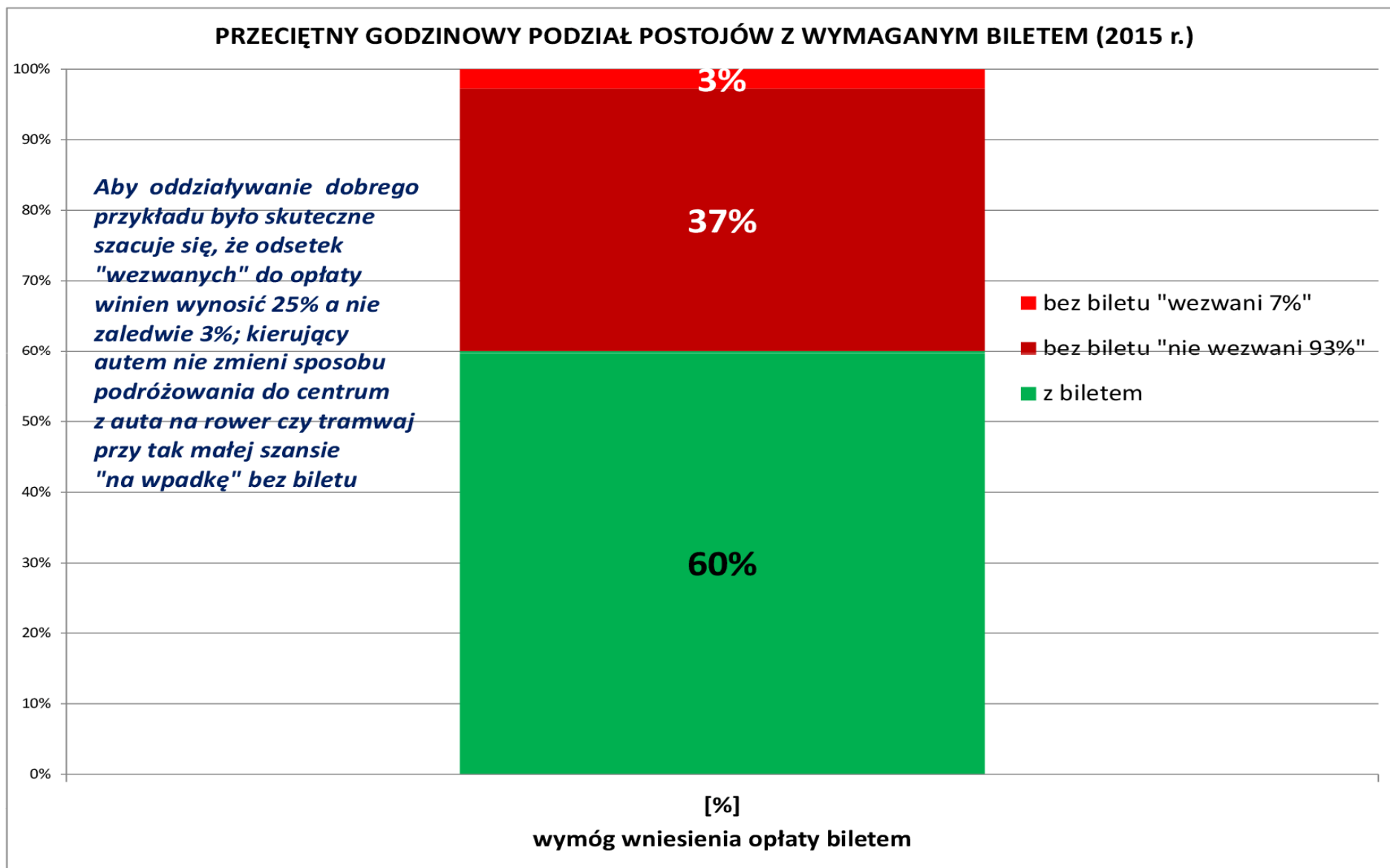
- przestrzeń bezkarności dla parkujących sprzecznie z prawem bez opłaty - obecnie jest to co 15 parkujący, **niebawem zabraknie miejsc nielegalnych !**
- ergo **nie liczba znaków a zwykłe i konsekwentne egzekwowanie przepisów jest decydujące**

ŁATWIEJ PARKOWAĆ SPRZECZNIE Z PRAWEM NIŻ PŁACIĆ ZA POSTÓJ



ASPEKT 2 c.d. – EGZEKUCJA OPŁAT A WYBÓR SPOSOBU PODRÓŻY

- 60% parkujących płaci za postój – **pozostałym 40%, niepłacącym za postój, opłaca się użyć auta – bo jest to o cenę postoju tańsze od biletu na autobus czy tramwaj a tylko 3% z nich „wpada”.**



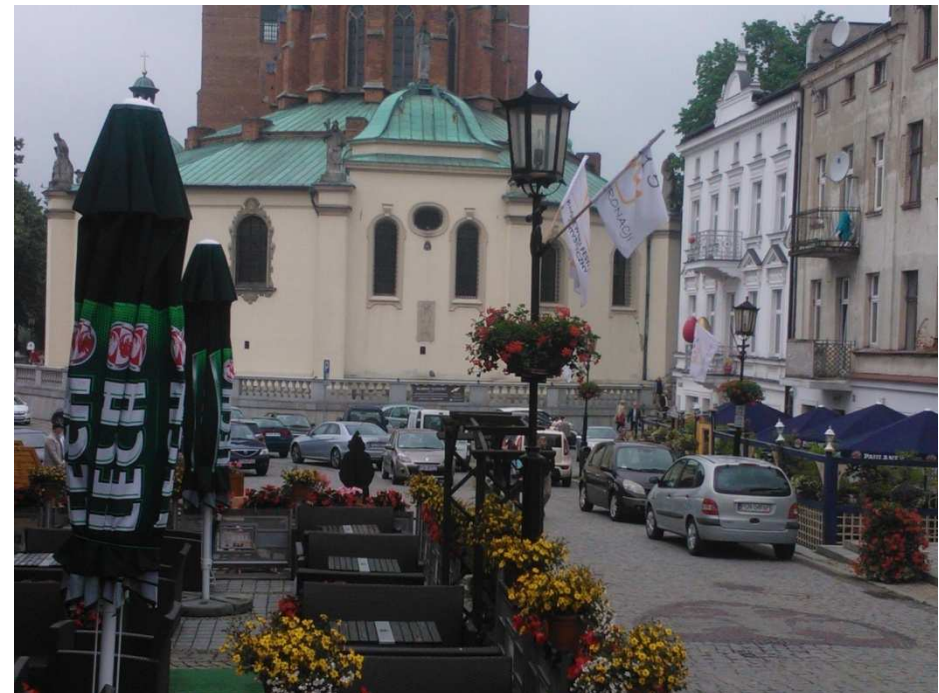
SKUTKI MOŻNA BYŁO PRZEWIDZIEĆ

- *D-44 - nie płacę – no i co mi zrobicie ? Znaków nie ma, a „służby” bez znaków to mówią, że „nie mają podstaw” bo sprawa jest bardzo trudna w sądzie*
- *W strefach D-44 parkują też „selektywnie niewidomi” no i nie płacą „bo nie ma znaków”, które każą płacić*



c.d. SKUTKI MOŻNA BYŁO PRZWIDZIEĆ i.td. i.t.p – tak można w nieskończoność – ale po co?

- d.pochron – jak by co -
żeby nie było, że znaków
nie było !
- no a tuż za nim (*tym
d.ochronem oczywiście*)
świat realny: wy wiecie
a my rozumiemy



Przedstawione powyżej rozważania mają na celu dać tło do ostatecznej zmiany rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 23 września 2013r. dotyczącej znaków D-44/D-45. Czujemy się zobowiązani do przytoczenia wybranych uwag **Członków KLIR** oceniających ten akt prawa, **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 postojów w SPP...**"

- „Obecnie w moim mieście parkowanie w strefie płatnego postojów, 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 déjà 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 ...”.

tabakiera dla nosa czy też może odwrotnie?

Świąteczko w tunelu

Są w Polsce Sędziowie (II GSK 1769/12 - Wyrok NSA) , którzy w ramach walki z mnożącymi się nierozsądnymi interpretacjami prawa wypowiadają się, i chwala Im za to, także tak:

- „...Skarżący uważa, że w świetle powołanych przepisów w strefie płatnego parkowania muszą być jeszcze wyznaczone miejsca do parkowania i tylko za parkowanie w tych miejscach można pobierać opłatę za parkowanie, a sytuacja taka nie miała miejsca w Sz.”
- NSA „... Strefę płatnego parkowania stanowi wydzielony obszar (art. 13b ust. 1 i 2 u.d.p.). Zatem na całym wydzielonym obszarze stanowiącym strefę płatnego parkowania, tj na wszystkich drogach publicznych znajdujących się na tym obszarze istnieje obowiązek uiszczania opłaty za parkowanie pojazdu. Natomiast pojęcie "wyznaczone miejsce" należy rozumieć jako miejsce wyznaczone do parkowania na drodze publicznej (art. 13b ust. 1 w zw. z art. 13 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 4 pkt 2 w zw. z art. 1 u.d.p.), co wcale nie oznacza, że jeżeli pojazd zostanie zaparkowany na drodze publicznej, ale w miejscu nieprzeznaczonym do parkowania, to korzystający nie ma obowiązku uiszczenia opłaty za parkowanie. W takiej sytuacji korzystający dodatkowo naraża się na inny rodzaj odpowiedzialności, np. karnoadministracyjnej.

z życzeniami: więcej inżynierów ruchu a mniej prawników na drogach (pora skończyć z wypaczaniem idei rozwiązań inżynierskich za pomocą prawniczych „fikołków”)