

# EFEKTYWNOŚĆ I SKUTECZNOŚĆ FUNKCJONOWANIA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA POPRCZEZ JEJ USZCZELNIENIE NA PRZYKŁADZIE SPP W POZNANIU<sup>1</sup>

---

**Agnieszka Owczarzak-Trzebiatowska**

mgr inż., Zarząd Dróg Miejskich, Wydział Parkowania,  
ul. Pułaskiego 9, 60–607 POZNAŃ, aowczarzak@zdm.  
poznan.pl

**Błażej Nitschke**

mgr inż., Zarząd Dróg Miejskich, Wydział Parkowania,  
ul. Pułaskiego 9, 60–607 POZNAŃ, bnitschke@zdm.  
poznan.pl

---

**Sławomir Idziak**

mgr, Zarząd Dróg Miejskich, Wydział Parkowania, ul.  
Pułaskiego 9, 60–607 POZNAŃ, sidziak@zdm.po-  
znan.pl

---

***Streszczenie:** Artykuł porusza ważny dla zarządzającego Strefą Płatnego Parkowania błąd przyszłego jej organizatora, problem nieszczelności strefy. Zwrócono uwagę na miejsca znajdujące się w obszarze wyznaczonym jako płatny, które kierowcy pojazdów samochodach potrafią wykorzystać unikając jednocześnie konieczności uniesienia opłaty. Przedstawiono sposoby zapobiegania takim sytuacjom na przykładach zastosowanych w Poznaniu poprzez bardziej jednoznaczne oznakowanie miejsc wyznaczonych, wskazano na konieczność współpracy z innymi jednostkami miejskimi oraz podjęcia działań zmierzających do ustalenia stanu prawnego gruntu.*

***Słowa kluczowe:** strefa płatnego parkowania, uszczelnienie, efektywność i skuteczność*

## 1. Podstawy prawne funkcjonowania strefy płatnego parkowania w Poznaniu

Strefa Płatnego Parkowania w Poznaniu została powołana uchwałą nr LXVIII/356/92 Rady Miejskiej Poznania z dnia 17 listopada 1992 r. i funkcjonuje nieprzerwanie do chwili obecnej. Wielokrotnie w tym czasie zmianie podlegały zapisy dotyczące zarówno zasad jej funkcjonowania, wysokości stawek i opłat dodatkowych, jak i obszaru terytorialnego objętego płatnym parkowaniem. Poszerzając granice Strefy Płatnego Parkowania Miasto Poznań nie ustrzegło się wynikających z tego faktu niekorzystnych skutków. Kierowcy przez 22 lata obowiązywania SPP chcąc uniknąć opłat za postój w mieście wypracowali swoje sposoby na ich ominięcie. W celu poprawy efektywności i skuteczności funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania w Poznaniu oraz przed ewentualnym dalszym jej rozszerzeniem, pojawiła się konieczność podjęcia przez Zarząd Dróg Miejskich działań zmierzających do jej lepszego uszczelnienia. Celem była likwidacja nieuporządkowanych miejsc

---

<sup>1</sup> Wkład autorów w publikację: Owczarzak-Trzebiatowska A. 34%, Nitschke B. 33%, Idziak S. 33%

postojowych, zwiększenie przejrzystości w oznakowaniu drogowym oraz zwiększenie efektywności kontroli pojazdów parkujących w strefie. Nie byłoby to możliwe bez pełnej współpracy z jednostką nadrzędną jaką jest Wydział Transportu i Zieleni Urzędu Miasta Poznania.

Strefa Płatnego Parkowania funkcjonuje w oparciu o przepisy art. 13b ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2015r. poz. 460 j.t. ze zm.), uchwały Nr XXXIV/269/IV/2003 Rady Miasta Poznania z dnia 2 grudnia 2003 r. (Dz. Urz. Woj. Wlkp. 2013 r. poz. 4666 ze zm.), Rozporządzenia 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. z 2003 r. nr 220 poz. 2181 ze zm.) a także Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2002 r. nr 170 poz. 1393 ze zm.).

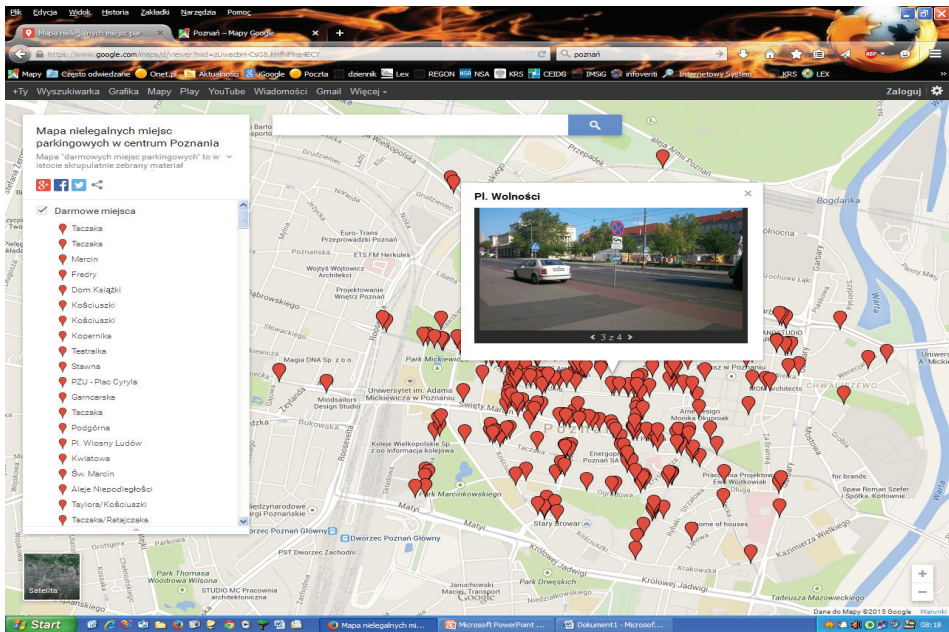
W myśl pkt. 5.2.50 załącznika nr 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2003 r. nr 220 poz. 2181 ze zm.) „znak D–44 umieszcza się na wszystkich ulicach doprowadzających ruch do obszaru, na którym została ustalona strefa płatnego parkowania. W strefie oznakowanej znakiem D–44 miejsca dla postoju pojazdu samochodowego wyznacza się znakami pionowymi określonymi w pkt 5.2.18 oraz znakami poziomymi określonymi w załączniku nr 2 do rozporządzenia w: pkt 5.2.4, pkt 5.2.5, pkt 5.2.6 i pkt 5.2.9.2.” [4]. Tym samym wymóg łącznego stosowania oznakowania poziomego i pionowego przy wyznaczaniu płatnych miejsc postojowych dodatkowo zwiększa ryzyko niestosowania się do znaku D–44 i zmniejszenia ilości kierowców wnoszących opłaty za parkowanie pojazdów w SPP, głównie w miejscach, gdzie oznakowanie poziome jest słabo widoczne lub nie ma go wcale, np. z uwagi na rodzaj nawierzchni typu kostka brukowa, piasek, zalegający śnieg itp. Wcześniej, w takich przypadkach, oznakowanie poziome było traktowane jako pomocnicze, dodatkowo precyzujące miejsca wyznaczone do parkowania pomiędzy znakami D–18.

Podsumowując powyższe, w myśl obowiązujących przepisów opłaty w Poznaniu pobierane są na drogach publicznych w pasie drogowym, w miejscach wyznaczonych znakami drogowymi pionowym oraz poziomymi, nie są natomiast pobierane w miejscach, gdzie parkowanie jest niezgodne z przepisami Kodeksu Drogowego oraz na terenach, które nie są zarządzane przez Zarząd Dróg Miejskich, tj. na prywatnych placach, fragmentach ulic miejskich co przyczynia się do nieszczelności strefy.

## 2. Zidentyfikowane nieszczelności w strefie i sposoby ich przeciwdziałania

### 2.1. Parkowanie niezgodnie z przepisami

Pierwszym z przykładów zidentyfikowanej nieszczelności w Strefie Płatnego Parkowania w Poznaniu jest parkowanie pojazdów poza miejscami wyznaczonymi (oznakowanymi) do parkowania, gdzie pozostawienie samochodu jest niezgodne z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r. poz. 1137 j.t.). Parkowanie takie ma miejsce np. za znakiem zakazu, na martwym polu, przejściu dla pieszych, chodniku, trawniku itp. W dniu 01 kwietnia 2015 r. jako Primaaprilisowy żart na stronach portalu [codziennypoznan.pl](http://codziennypoznan.pl) pojawił się tekst o tym, iż w samym ścisłym centrum miasta członkowie Stowarzyszenia Inwestycje dla Poznania znaleźli aż 350 lokalizacji, w których można zaparkować za darmo. Oszacowali, że jest to około 1000 miejsc parkingowych [1]. W tekście znalazł się też odnośnik do mapy wskazanej na rys. 1, na której zaznaczono miejsca postojów, a obok – listę ulic, przy których się one mieszczą [2].



Rys. 1. 1000 miejsc do parkowania w centrum. Za darmo!  
Źródło: Google, Inwestycje dla Poznania

Analiza mapy pokazała, że parkowanie na wskazanych na niej miejscach jest niezgodne z przepisami ruchu drogowego. ZDM nie jest uprawniony do interweniowania w opisanych przypadkach. Z uwagi na regulacje prawne zobowiązanymi do reakcji w takich sytuacjach jest Straż Miejska i Policja, które dysponują odpowiednimi środkami upominawczymi. ZDM natomiast na bieżąco monitoruje

miejsca w SPP i przekazuje wnioski do odpowiednich wydziałów o zmianę lub uzupełnienie ich oznakowania w celu eliminacji zachodzących wątpliwości czy parkowanie na nich podlega opłacie czy też nie. Niestety samo wykonanie oznakowania nie przekłada się na zmianę zachowania kierowców, którzy niejednokrotnie nadal ignorują przepisy. Sytuację taką dobrze obrazuje rys. 2 dotyczący ul. Szamarzewskiego w Poznaniu.



Rys. 2. Odmalowane oznakowanie poziome na ul. Szamarzewskiego w Poznaniu i parkujące pomimo niego pojazdy

W ramach poprawy tej sytuacji niezbędnym okazało się zacieśnienie współpracy ze Strażą Miejską. Kontrolerzy SPP przekazują codziennie drogą e-mail szczegółowe zestawienie tzw. wykaz miejsc zawierający nazwy ulic, numery posesji i ilość pojazdów, w których identyfikują nieprawidłowości związane z parkowaniem aut w sposób niezgodny z ustawą Prawo o ruchu drogowym. Ponadto odbywają się comiesięczne spotkania przedstawicieli Zarządu Dróg Miejskich oraz Straży Miejskiej Miasta Poznania. Na tych spotkaniach poruszane są problemy wymagające interwencji w pierwszej kolejności, a także omawiane są działania już zrealizowane, w związku ze zgłoszonymi nieprawidłowościami. Wszystkie te czynności ułatwiają strażnikom podjęcie celowych działań zmierzających do egzekwowania określonych działań kierowców. W najbliższym czasie przygotowana zostanie aplikacja do smartfonów, z których korzystać będą kontrolerzy SPP, umożliwiającą wysyłanie do Straży

Miejskiej zdjęć nieprawidłowo parkujących pojazdów. Ponadto planowane jest wprowadzenie od miesiąca października 2015 r. testowych patroli funkcjonariuszy Straży Miejskiej oraz kontrolerów Strefy Płatnego Parkowania, w celu zintensyfikowania zadań związanych z regulacją sytuacji parkingowej w centrum miasta.



Kolejnym krokiem wykonanym przez Zarząd Dróg Miejskich zmierzającym do ograniczenia możliwości parkowania w miejscach niedozwolonych oraz wymuszenia na kierowcach zmiany lokalizacji parkowania jest montaż elementów małej architektury. Wszystkie te działania podejmowane są w porozumieniu i przy akceptacji jednostek odpowiedzialnych za organizację i inżynierię ruchu w mieście. Słupki ograniczające i płotki wraz z uzupełnieniem nawierzchni chodnika służą mieszkańcom Poznania. Poprawiają ich bezpieczeństwo i komfort podobnie jak stojaki rowerowe, które są powszechnie akceptowane przez coraz liczniejszych w mieście cyklistów. Nie należy też pomijać aspektu uszczelnienia SPP oraz poprawy jej funkcjonalności. Jak pokazuje rys. 4. działania ZDM przyniosły spodziewane rezultaty.



Rys. 4. Elementy małej architektury ograniczające postój pojazdów niezgodny z przepisami

## 2.2. Parkowanie na terenach nieutwardzonych

Oplaty za postój w Strefie Płatnego Parkowania w Poznaniu pobierane są w myśl pkt. 5.2.50 załącznika nr 1 Rozporządzenia 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. z 2003 r. nr 220 poz. 2181 ze zm.) na drogach publicznych w pasie drogowym, w miejscach wyznaczonych znakami drogowymi pionowym oraz poziomymi. Według opinii Biura Prawnego Urzędu Miasta Poznania oraz Miejskiego Inżyniera Ruchu, zapis ten wymusza, aby miejsca gdzie oznakowanie poziome było niemożliwe do wykonania z uwagi na rodzaj nawierzchni jednak do chwili obecnej uznawane jako płatne, wyłączyć z miejsc podlegających opłacie. To przyczyniło się do przeprowadzenia przez Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu analizy lokalizacji takich miejsc, ich funkcjonalności w SPP oraz znalezienia najlepszego rozwiązania tego problemu, którego koszt byłby adekwatny do ewentualnych zysków nie tylko finansowych.

Przykładem działań Zarządu Dróg Miejskich w tym zakresie może być ul. Ewangelicka w Poznaniu, położona w bardzo korzystnej lokalizacji z uwagi na jej bliskość do centrum miasta i Starego Rynku. Jej nawierzchnia gruntowa całkowicie wykluczała oznakowanie poziome miejsc postojowych. W celu uniknięcia wyłączenia ulicy z płatnego parkowania dokonano utwardzenia jej nawierzchni, wymalowano brakujące oznakowanie poziome, a dodatkowo przeprowadzono częściowy remont nawierzchni ulicy oraz wyznaczono chodnik wzdłuż kościoła p.w. Wszystkich Św.



Rys. 5. Ulica Ewangelicka w Poznaniu przed i po oznakowaniu pionowym

Podobne działania podjęto w przypadku ul. Norwida, gdzie brak oznakowania poziomego na nawierzchni gruntowej powodował, że kierowcy nie stosowali się do oznakowań wynikających z umieszczonych pod znakiem D-18 tabliczek wyznaczających sposób parkowania. Niejednokrotnie unikali opłat pozostawiając pojazdy już poza pasem drogowym. Umocnienie nawierzchni, wyznaczenie krawężników i oznakowanie miejsc postojowych uporządkowało i zwiększyło przejrzystość w oznakowaniu, co widać na rys. 6.



Rys. 6. Ulica Norwida w Poznaniu przed i po modernizacji

Odmierna sytuacja miała natomiast miejsce w przypadku ul. Św. Wawrzyńca. Wydział Inżynierii Ruchu ZDM dokonał analizy bieżącej organizacji ruchu na tej peryferyjnej ulicy, a propozycję jej zmiany przedstawił Miejskiemu Inżynierowi Ruchu. Wskazana lokalizacja miejsc postojowych znajduje się na ulicy, gdzie brak jest kanalizacji deszczowej, a co za tym idzie, na tych nieumocnionych poboczach gromadzi się woda opadowa. Jedynym rozwiązaniem w tej sytuacji byłyby budowa miejsc postojowych poprzedzona budową kanalizacji deszczowej lub chociażby budowa miejsc z elementów ażurowych w konstrukcji przepuszczalnej. Byłoby to jednak zadanie inwestycyjne wymagające najpierw opracowania projektu a następnie zapewnienia znacznych środków finansowych na jego realizację. Zaproponowano i ostatecznie zrealizowano likwidację miejsc postojowych w najtańszej podstrefie, tj. zielonej po stronie północnej ulicy z uwagi na brak ekonomicznego uzasadnienia do utwardzenia terenu trawiastego.



Rys. 7. Ulica Św. Wawrzyńca, gdzie obecnie obowiązuje zakaz parkowania po stronie północnej (trawiastej) ulicy

Zarząd Dróg Miejskich poprzez zmiany dokonane na ul. Ewangelickiej i ul. Norwida, które zlikwidowały nieuporządkowane miejsca postojowe i zwiększyły przejrzystość w oznakowaniu drogowym, osiągnął zwiększenie efektywności kontroli pojazdów parkujących w strefie poprzez jej uszczelnienie i zaobserwował wzrost przychodu zgodnie z tabelą 1.

*Tabela 1. Koszty i przewidywane zyski po dokonanych inwestycjach*

Lokalizacja	Koszt inwestycji	Ilość miejsc postojowych	Przychód IV-VII 2014	Przychód IV-VII 2015	Wzrost	Zwrot [lata]
Ewangelicka (zrealizowane)	21 tys. zł	21	6,3 tys. zł	8,5 tys. zł	2,2 tys. zł 35%	3
Norwida (zrealizowane)	35 tys. zł	20	2,9 tys. zł	4,7 tys. zł	1,8 tys. zł 62%	6
Oznakowanie	4,6 tys. zł	x	x	x	x	x

### *2.3. Parkowanie na terenach niezarządzanych przez ZDM*

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U z 2015 r. poz. 460 j.t.) wskazuje, że korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania. Z praktyki wiadomo natomiast, że stan prawny gruntów w miastach nie jest do końca uregulowany. Nie inaczej sytuacja wygląda w Poznaniu, gdzie na odcinku ulicy Mickiewicza przy jednej z posesji część chodnika stanowi własność prywatną. Zarząd Dróg Miejskich zmuszony został do wyłączenia tego fragmentu ulicy z miejsc podlegających opłacie i w chwil obecnej pozostaje w sporze prawnym z właścicielem nieruchomości. Do właściwych sądów wpłynęły wnioski o przejęcie spornych terenów. Wobec tego w następnych latach będą toczyły się postępowania sądowe i odszkodowawcze za utracone części nieruchomości, natomiast sporny obszar pozostanie do chwili rozstrzygnięcia „nieszczelnością SPP”.

### *2.4. Parkowanie poza pasem drogowym*

Tereny pozostające poza pasem drogowym znajdujące się zarówno w Strefie Płatnego Parkowania, jak i w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru, na którym wyznaczono płatne miejsca postojowe, stanowią problem z jakim borykają się organizatorzy oraz zarządcy stref płatnego parkowania. Na tych pustych, niezagospodarowanych placach, kierowcy chcący uniknąć opłat za postój w najbardziej deficytowych punktach miasta, parkują nielegalnie swoje pojazdy, natomiast właściciele tych nieruchomości nie reagują w żaden sposób, aby ukrócić ten proceder. Ponieważ pozostawiony pod drzewem czy wiaduktem na prywatnej działce samochód nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu Straż Miejska czy Policja nie mogą podjąć żadnej interwencji. Z uwagi na fakt, iż teren ten z reguły znajduje się



poza pasem drogowym, zarządcy dróg nie mogą z kolei włączyć go do obszaru SPP a po oznakowaniu pobierać opłat za parkowanie. Tym samym pojawia się „furtka” dla tych, którzy w zamian za brak opłaty za postój w centrum akceptują dziki parking w błocie i bez jakichkolwiek przepisów czy zasad ruchu na jego terenie.

Przykładem ilustrującym powyższy problem może być nieuporządkowany teren w Poznaniu przy ul. Poznańskiej, na którym miasto Poznań planowało utworzyć wielkogabarytowy parking. Przeprowadzane postępowania przetargowe z uwagi na brak oferentów musiały jednak pozostać nierozstrzygnięte. Z uwagi na wysokie nakłady w infrastrukturę budowlano-energetyczną, a także czasochłonną procedurę prawno-administracyjną, Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu skłania się ku wydzierżawieniu przedmiotowego terenu obejmującego 2.500 m<sup>2</sup> przy ulicy Poznańskiej w charakterze płatnych miejsc postojowych. Termin oddania w użytkowanie parkingu planowany jest na koniec grudnia 2015 r. Docelowo planowane jest w dalszej perspektywie zagospodarowanie tej nieruchomości pod parking i włączenie do funkcjonujących już w Poznaniu parkingów buforowych.



*Rys. 8. Plac przy ul. Poznańskiej na którym powstał „dziki” parking*

Zaadoptowanie kolejnego parkingu poprzez wydzierżawienie tego terenu jako parkingu o charakterze płatnych miejsc postojowych zostało dokonane przez Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu na przykładzie terenu przy ul. Szamarzewskiego. Parking ten zlokalizowany przy szpitalu, znajdujący się bezpośrednio poza Strefą Płatnego Parkowania, wymagał pilnego uporządkowania. Tutaj również brak przyłączy elektrycznych oraz czas i koszt nakładów ich doprowadzenia, z uwzględnieniem wykonania wcześniejszych projektów, przesądziły o rezygnacji z utworzenia całodobowego parkingu strzeżonego. W zamian utworzono parking z ok. 40

płatnymi miejscami postojowymi czynny min. w godz. 6:00 – 18:00 przez cały tydzień. Zostało przeprowadzone postępowanie przetargowe, w wyniku którego wybrano operatora zobowiązanego do posadowienia 2 automatów parkingowych. W ramach umowy dzierżawy operator zobowiązał się do regulowania na rzecz ZDM miesięcznej kwoty dzierżawy oraz uregulowania podatku od nieruchomości na podstawie zleconej przez ZDM wyceny zastanych nakładów (utwardzenia).



*Rys. 9. Parking na którym funkcjonują płatne miejsca postojowe*

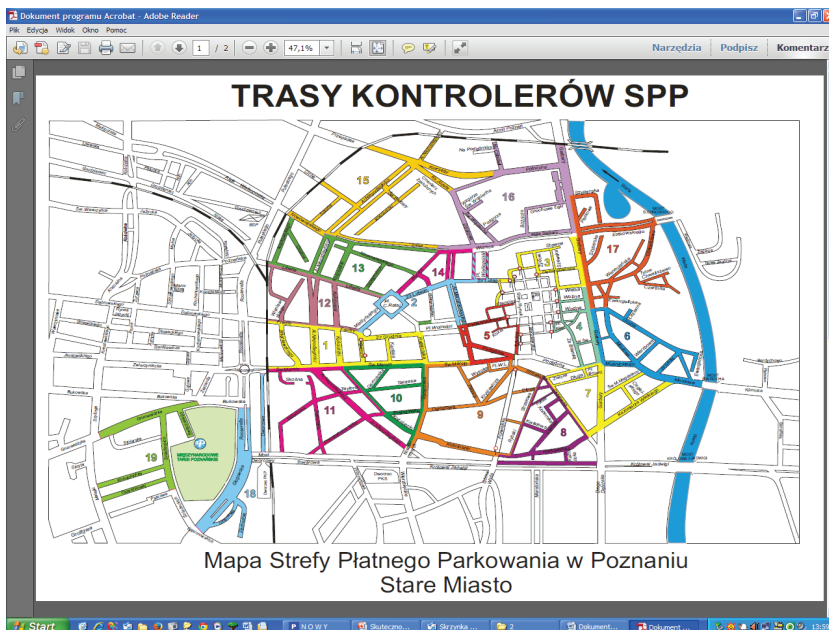
W najbliższym sąsiedztwie, dosłownie kilka metrów od granicy Strefy Płatnego Parkowania w Poznaniu przy ul. Niskiej, kierowcy notorycznie pozostawiają na cały dzień swoje samochody i pieszo udają się do miejsc pracy. „Dziki parking” nie spełnia żadnych wymogów bezpieczeństwa. Pojazdy są zaparkowane wzdłużnie, w poprzek i ukośnie, częściowo na ulicy, częściowo na trawniku lub w błocie na nawierzchni pełnej ubytków jak pokazuje rys. 10. Dla kierowców jednak nie ma to znaczenia. Po rozeznaniu dotyczącym prawa własności ustalono, że teren ten w chwili obecnej znajduje się w zarządzie Wydziału Gospodarki Nieruchomościami Urzędu Miasta Poznania. Zarząd Dróg Miejskich zwrócił się z pismem do zarządcy nieruchomości w celu podjęcia działań zmierzających do przekazania w trwały zarząd w/w terenu dla Zarządu Dróg Miejskich i stworzenia parkingu o podobnych parametrach technicznych jak parking przy ulicy Poznańskiej. Do czasu, kiedy sprawa ta nie zostanie uregulowana teren ten pomimo, iż nie znajduje się w obszarze SPP należy uznać jako jej nieszczelność.

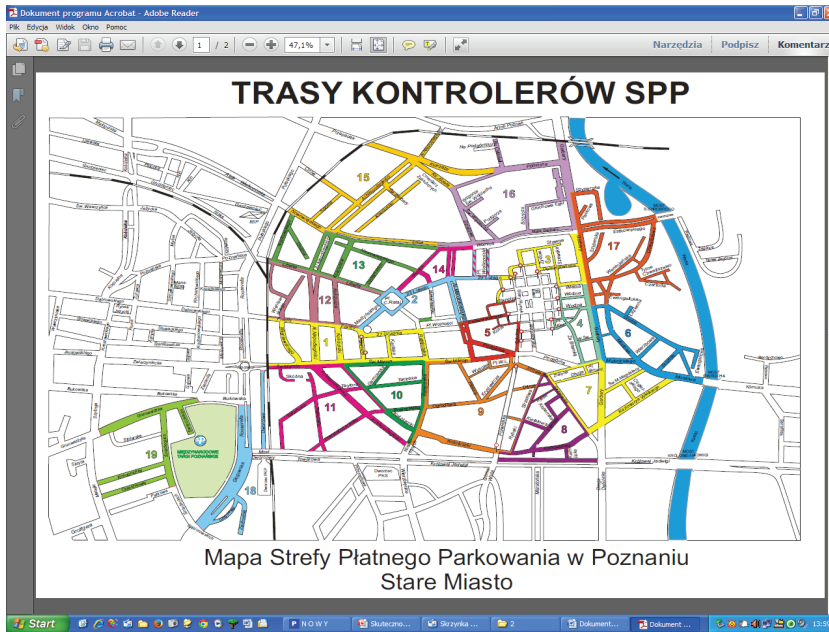


Rys. 10. Parkowanie przy ul. Niskiej

## 2.5. Rotacyjność kontroli

W wyniku przeprowadzonej kwietnia 2015 r. analizy rotacyjności kontroli tras w Strefie Płatnego Parkowania w Poznaniu, stwierdzono, że dla przydzielonej jednemu kontrolerowi trasy, średni czas kontroli równa się 1 godzinie przy uwzględnieniu, że cała SPP podzielona jest na 31 tras zgodnie z rys. 11.





Rys. 11. Podział SPP w Poznaniu na 31 tras kontrolnych

W praktyce oznacza to, że kontroler średnio co godzinę trafia w to samo miejsce strefy dokonując weryfikacji wniesienia opłat w pojazdach. Analiza pozwoliła uzyskać informacje o ilości pojazdów bez opłaty z wypisanymi wezwaniami – raportami w poszczególnych obszarach SPP. Dzięki temu można było ustalić miejsca, gdzie jest najwięcej postojów pojazdów bez wniesionej opłaty i dokonać na tych trasach zmiany w funkcjonowaniu Zespołu Kontrolerów Parkowania poprzez zwiększenie ich rotacyjności tam gdzie pojazdów bez opłaty jest najwięcej, tj. w Centrum na ul. Rybaki, Łąkowa, Ratajczaka, Kościuszki, Taczaka, Szewska, Żydowska oraz na Jeźcach ul. Jackowskiego, Szamarzewskiego, Kościelna. Na trasy te skierowano, w miarę możliwości, dwóch kontrolerów niezależnie dokonujących weryfikacji wniesienia opłat. Kontrolując w ten sposób przydzielone trasy, pracownicy zwiększają dwukrotnie rotacyjność kontroli na obszarach o największej ilości pojazdów bez opłaty w SPP. Minusem tej sytuacji jest natomiast zmniejszenie częstotliwości kontroli w tym samym czasie w innych obszarach. Zwiększenie ilości etatów dla kontrolerów mogłoby stanowić rozwiązanie tego problemu. Powyższa analiza, będzie przeprowadzana cyklicznie tak, aby w jak najbardziej efektywny sposób dokonywać kontroli opłat w Strefie Płatnego Parkowania w Poznaniu.

### 3. Podsumowanie

Poprawa efektywności i skuteczności funkcjonowania strefy płatnego parkowania to sprawa niełatwa. Nie może ograniczyć się do zatrudnienia większej ilo-

ści kontrolerów i zwiększenia ilości kontroli skutkującej nałożeniem na kierowcę opłaty dodatkowej. Musi usprawnić funkcjonowanie całej strefy – wprowadzić jednoznaczne, zrozumiałe dla kierowców oznakowanie, zadbać o infrastrukturę, tj. miejsca postojowe i urządzenia do pobierania opłat, ograniczyć „okazje” do bezpłatnego parkowania poprzez montaż elementów małej architektury a ponadto wypracować współpracę z innymi jednostkami miejskimi. Dopiero wszystkie te czynniki łącznie mogą zdyscyplinować kierowców i przyczynić się ostatecznie do poprawy bezpieczeństwa, funkcjonalności, szczelności strefy a także do wzrostu jej aspektu ekonomicznego.

### Bibliografia

- [1] <http://www.codziennypoznan.pl/arttykul/2015-03-31/inwestycje-dla-poznania-1000-miejsc-do-parkowania-w-centrum-za-darmo>.
- [2] <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=zUwebcH-CsG8.kHfN-Flns4ECY>.
- [3] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2002 r. nr 170 poz. 1393 ze zm.),
- [4] Rozporządzenia 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. z 2003 r. nr 220 poz. 2181 ze zm.),
- [5] Uchwała Nr XXXIV/269/IV/2003 Rady Miasta Poznania z dnia 2 grudnia 2003 r. (Dz. Urz. Woj. Wlkp. 2013r. poz. 4666 ze zm.),
- [6] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2015 r. poz. 460 j.t. ze zm.)

