

STANOWISKO ZARZĄDU STOWARZYSZENIA KLUB INŻYNIERII RUCHU (KLIR) W SPRAWIE PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH STREF PŁATNEGO PARKOWANIA

Piotr Jan Graczyk

Sekretarz Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, 62-081 Przeźmierowo k/Poznań, ul. Leśna 40, tel. 61 814 2525

W tej beczce od dawna nie ma miodu, ostała się jeno tyżka dziegciu

Stowarzyszenie KLIR od ponad ćwierć wieku bacznie przygląda się parkowaniu, w tym także temu płatnemu, jako ważnemu narzędziu zarządzania ruchem drogowym. Warto wspomnieć tu szereg wypowiedzi i referatów w przedmiotowej sprawie – niechaj nikt nie powie, że problemy nie były sygnalizowane, bo od lat były – tylko nikt nie słuchał z tych co powinni, dowody można znaleźć www.klir.pl w zakładce POBIERALNIA - skąd one wszystkie pochodzą:

- 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, 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 napisano: „**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*).

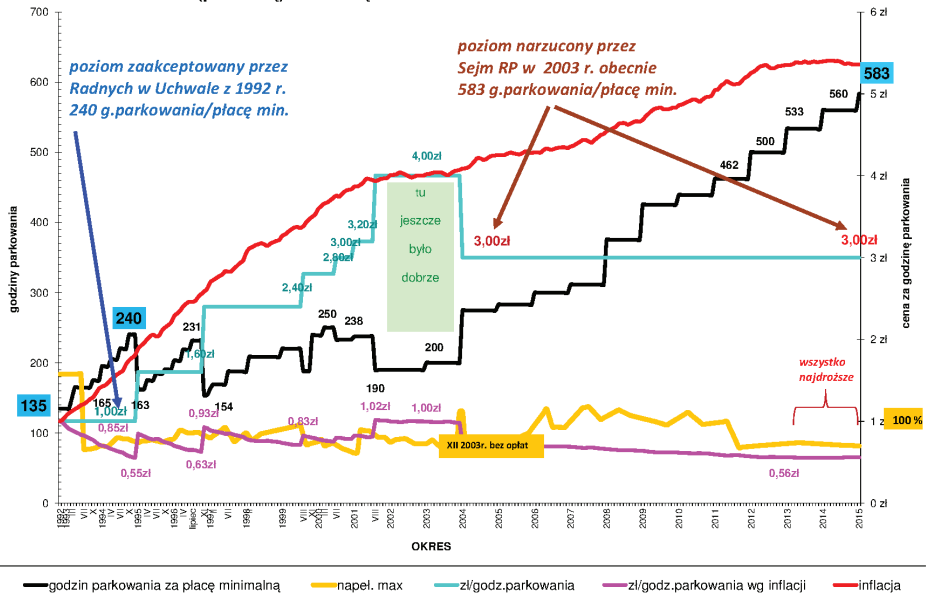
Obecnie:

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 dwunastu lat! a liczba aut się podwoiła*) (*Posłowie postanowili okazać Radnym brak zaufania narzucając Im jak kształtować zależność pomiędzy podażą a popytem na parkowanie - a co za tym idzie jak „wpływać” na zrównoważoną mobilność*).

Skutki dwunastoletniej 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.

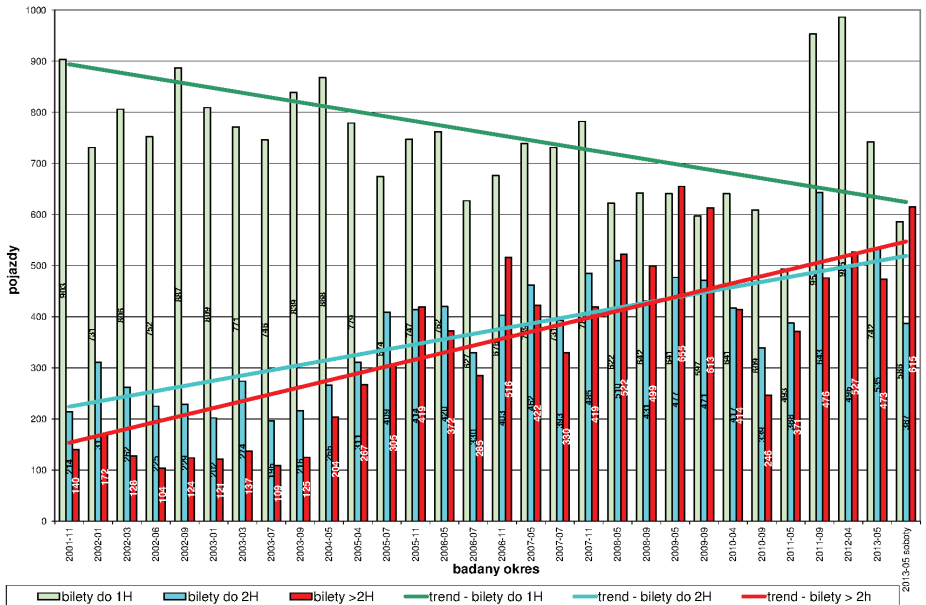
CENA ZA 1 (pierwszą) GODZINĘ PARKOWANIA - PŁACA MINIMALNA - INFLACJA



Redukcja rotacji na miejscach postojowych

- obserwuje się rozwój bardzo złych tendencji, wzrost postojów długotrwałych kosztem malejącej rotacji na miejscach postojowych (MP),
- ergo jest to 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 wyznaczane 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 miast redukujących zbędne znaki*)

Obecnie:

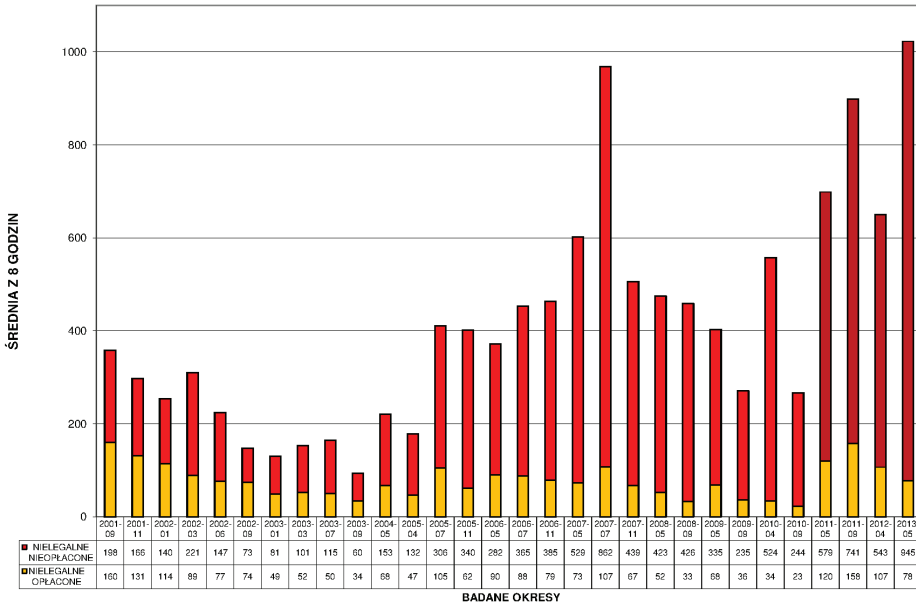
Znak D-44 „strefa płatnego parkowania” (rys 5.2.50.1) stosuje się w celu wskazania strefy, w której w określone dni robocze, w określonych godzinach lub całodobowo pobierana jest opłata za postój pojazdu samochodowego (*I tak miasta targowe mogą sobie pomarzyć o zarządzaniu parkowaniem np. w soboty i 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”) (*pytanie „czy te miejsca faktycznie są wyznaczane znakiem pionowym i poziomym...” jest z natury rzeczy retoryczne – kto się formalnie przyzna do nieprzestrzegania prawa.*)

Nie ma to jak znaki

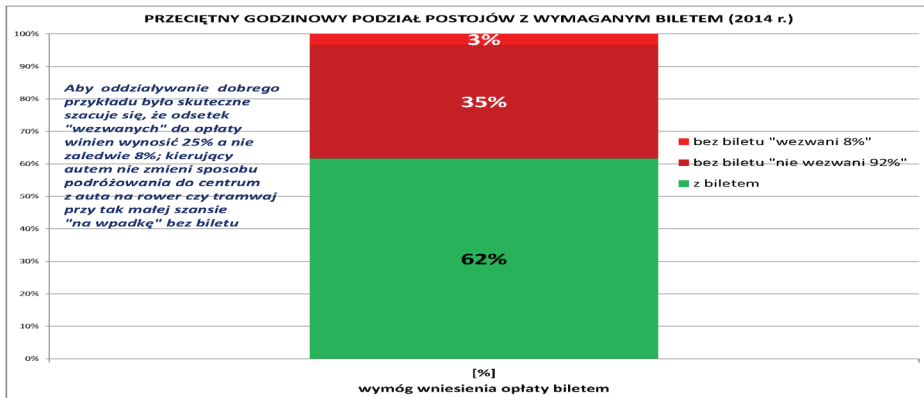
- przestrzeń bezkarności dla parkujących sprzecznie z prawem bez opłaty - obecnie jest to co 15 parkujący, niebawem zabraknie miejsc nielegalnych!
- ergo nie liczba znaków a zwykle i konsekwentne egzekwowanie przepisów jest decydujące.

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 bez opłaty – ponieważ 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 ulicę 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 mogą (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 zaszerwowało 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, przez instytucje odpowiedzialne, 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 (w tym przejawia się głęboka troska), 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, które nie ogranicza realizacji polityki trans-

portowej 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, gdzie ta ostatnia jest przecież jednym z elementów kształtowania zrównoważonej mobilności.

- 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 (ciekawe, że stawki za bilety komunikacji publicznej nie są uchwalane przez posłów), 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 – analogią niech tu będzie jeżdżenie „na gapę”, gapowicze oficjalnie twierdzą, że to się im opłaca.

- 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, przywołajmy tu chociażby kurorty wczasowe, którym zależy na takich regulacjach w sezonach turystycznych jak i weekend'y – co komu po strefie w niedzielę zimą nad morzem, ale latem to już inna sprawa.

- 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 początku ich wymyślenia) 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 walczymy 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.

Czas skończyć z preferowaniem cwaniactwa na drodze względem uczciwych ludzi – bezmyślne formułowanie przepisów mówiących o konieczności wyznaczenia miejsc, na których można pobierać opłaty w strefach parkowania to „woda na młyn” kombinatorów, którzy na każdym miejscu w strefie nie pomalowanym i oznakowanym D-18 śmieją się w nos uczciwym - zacznijmy malować linie ciągłą krawędziową niech cwaniacy przestaną udawać „głupich” a uczciwi być łapani przez „funkcjonariuszy” na sztuczkę pod tytułem „trzeba było się przejść 300 m wstecz i sprawdzić, że tam jest zakaz od wczoraj”. Nie stać nas ponoć, wzorem Niemców, na wyrzucenie samochodów z chodników więc niech nas będzie stać na oznakowanie miejsc o parkowaniu niedozwolonym. Nie ma tu gadania, że brakuje znaków:

„Art. 49.1. Zabrania się zatrzymania pojazdu: na jezdni obok linii przezywanej wyznaczającej krawędź jezdni oraz na jezdni i na poboczu obok linii ciągłej wyznaczającej krawędź jezdni”.

Są Sędziowie w NSA, którzy w ramach walki z nierozsądnymi interpretacjami prawa wypowiadają się tak:

- 25.05.2015 Wyrok z dnia 29 stycznia 2014 r., Naczelny Sąd Administracyjny w Warszawie - II GSK 1769/12

Tekst orzeczenia pochodzi ze zbiorów sądów administracyjnych.

Wyrok

Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie

z dnia 29 stycznia 2014 r.

II GSK 1769/12

Tytuł: Zarządca drogi jako wykonujący swoje obowiązki przy pomocy zarządu drogi. Ponośzenie opłat za parkowanie w strefie płatnego parkowania.

1. Z przepisu art. 21 ust. 1 u.d.p. wyraźnie wynika, że zarządca nie przekazuje swoich obowiązków, a jedynie może te obowiązki wykonywać przy pomocy jednostki organizacyjnej zwanej zarządem. Oznacza to, że z chwilą utworzenia zarządu, zarządca nie traci przymotu zarządcy. Jak wskazuje bowiem zdanie drugie ust. 1 art. 21 u.d.p., w przypadku nieutworzenia zarządu, zadania zarządu wykonuje zarządca.

2. 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 uiszczenia 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 narazi się na inny rodzaj odpowiedzialności, np. karnoadministracyjnej.

LEX nr I450679
Dz.U.2015.460: art. 13 ust. 1 pkt 1; art. 13(b) ust. 1; art. 21 ust. 1

i chwała Im za to.