

Warunki skuteczności płatnego parkowania (II) Polityka lokalna samorządu

Utworzono: czwartek, 03, styczeń 2013 08:01 Anna Strachocka



Polityka lokalna samorządu jest kształtowana przez Radę Gminy, a następnie realizowana w zakresie płatnego parkowania, przez gminny zarząd dróg i zarządzającego ruchem. Mimo zbyt wielu ograniczeń zawartych w prawie ogólnie obowiązującym, pozostał jeszcze gminom pewien margines swobody oddziaływania na skuteczność wprowadzanego lub już działającego płatnego parkowania. Czy polityka lokalna samorządu jest racjonalna w granicach możliwości gminy? Jakie działania lub zaniedbania gmin, mają wpływ na obniżenie skuteczności płatnego parkowania ?

Zgodnie z art.13b ust. 3 ustawy o drogach publicznych: decyzję o ustaleniu strefy płatnego parkowania, niezależnie od kategorii dróg, podejmuje Rada Gminy. Obowiązuje ją jedynie zasięgnięcie opinii, właściwych zarządców dróg, jakie mają znaleźć się w strefie i zarządzających ruchem na tych drogach.

Ustawa nie nakazuje uzgodnienia z zarządcami dróg kategorii wyższej niż gminne oraz z zarządzającymi ruchem, chociaż wiadomo, że przy negatywnym stanowisku tych organów niezależnych od gminy, strefy płatnego parkowania nie uda się wyznaczyć. Dlatego konieczne jest zawarcie porozumienia pomiędzy gminą i zarządcami dróg wyższych kategorii. Problem nie dotyczy oczywiście miast na prawach powiatu.

Ustawa o drogach publicznych nie określa jakimi znakami i w jaki sposób ma być wyznaczona strefa płatnego parkowania, ponieważ nie należy to właściwości tej ustawy. W związku z tym, w zależności od ustalenia przez Radę Gminy obszaru i granic, strefa może być ustalona w terenie:

*w wyznaczonym miejscu „makro” – w określonym obszarze miasta, który zostanie oznaczony znakami D-44 („strefa parkowania”) i D-45 („koniec strefy parkowania”);

Warunki skuteczności płatnego parkowania (II) Polityka lokalna samorządu

Utworzono: czwartek, 03, styczeń 2013 08:01 Anna Strachocka

*w wyznaczonym miejscu „mikro” – na parkingu lub w ciągu (grupie) stanowisk postojowych wzdłuż ulicy, które mogą być oznakowane w dwojaki sposób:

- znakami D-18 „parking” z tabliczką o opłatach i ewentualnie o sposobie postoju - wówczas opłaty pobierane są tylko na wyznaczonych w taki sposób stanowiskach postojowych, aż do znaku D-18 z tabliczką „koniec”;

albo

- znakami D-44 i D-45 – wówczas jednak obowiązek wnoszenia opłat odnosi się do obu stron ulicy i wszystkich innych miejsc na drodze (drogach) publicznych, w obszarze obowiązywania ustawionego znaku D-44 („strefa parkowania”), odwoływanego dopiero przez znak D-45 („koniec strefy parkowania”).

Tak było przynajmniej w dniu wygłaszania tego referatu oraz w czasie, kiedy pisałam ten tekst. Trudno jest obecnie przewidzieć jakie i jak długo trwające zamieszanie, spowoduje przygotowana przez MTBiGM zmiana nazwy oraz znaczenia znaków D-44 i D-45.. Na pewno znowu konieczne będą orzeczenia i wyroki najwyższych organów sądowych, a to trochę potrwa.

W wypadku stref obejmujących ustalony obszar miasta, bardzo istotne jest precyzyjne określenie ich granic. Jeżeli granica strefy nie może przebiegać wzdłuż przeszkody naturalnej, należy spodziewać się wzrostu popytu na miejsca postojowe za tą granicą, a w efekcie nadmiernego zatłoczenia na ulicach w bezpośrednim sąsiedztwie strefy. Poszukujący miejsc do postoju bez opłaty (czyli poza pasem drogowym), coraz częściej parkują swoje pojazdy na terenach zielonych oraz na każdym innym skrawku terenu, nawet za cenę niewygody lub zagrożenia bezpieczeństwa.

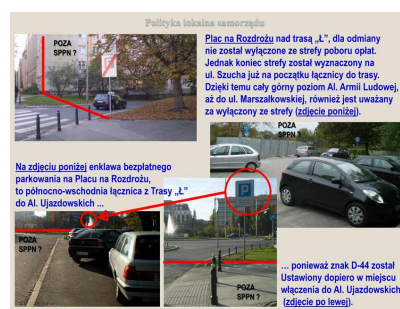


Jak wynika z wieloletniej praktyki, takich sytuacji przybędzie i to nie tylko przy granicach, ale przede wszystkim wewnątrz stref płatnego parkowania, jeżeli nie będzie możliwości egzekwowania opłat od pojazdów parkujących nieprawidłowo.

Dużo problemów mogą powodować opisy granic strefy, zamieszczone w uchwałach rad miejskich o utworzeniu lub rozszerzeniu strefy płatnego parkowania, jeżeli będą niejednoznaczne lub nie skonfrontowane z sytuacją w terenie. Co gorsza, takie błędy potrafią „żyć swoim własnym życiem” jeszcze przez lata, już po ich poprawieniu w dokumencie.

Warunki skuteczności płatnego parkowania (II) Polityka lokalna samorządu

Utworzono: czwartek, 03, styczeń 2013 08:01 Anna Strachocka



25 sierpnia 2011 r. Rada Miasta Stołecznego Warszawy podjęła uchwałę o dalszym rozszerzeniu strefy płatnego parkowania od 31 marca 2013 r. W tekście załącznika nr 1 do uchwały zastosowano, moim zdaniem bardzo niebezpieczną, formę zapisu niektórych fragmentów granic strefy. Na wybranych ulicach dwujezdniowych, postanowiono wyznaczyć granice strefy po osi jezdni od strony wnętrza strefy. Oznacza to, że opłaty będą pobierane na tych ulicach, tylko od pojazdów zaparkowanych na chodniku lub przy prawej krawędzi jezdni od wnętrza strefy. Takie rozwiązania są możliwe w miejscach o niewielkiej intensywności parkowania oraz w wypadku bardzo specyficznego zagospodarowania (np. mur cmentarza czy obiektu przemysłowo - składowego), po drugiej stronie ulicy. Niestety nie wszystkie ulice graniczne spełniają takie warunki. Nie dość tego, eksperymentalne rozwiązanie zaproponowano także w miejscu konfliktowym, wcześniej opisanym i przedstawionym na slajdach (Rondo Jazdy Polskiej).

Zdarza się także, że przygotowujący teksty uchwał oraz ci, co je uchwalają, nie przewidzą w porę wpływu nowej inwestycji, na warunki parkowania.



Zarówno ustalenie miejsca strefy płatnego parkowania, jak i wybór momentu podjęcia decyzji o pborze opłat, mają bardzo istotny wpływ na dalsze funkcjonowanie miasta (dotyczy to również decyzji o rozszerzeniu strefy).

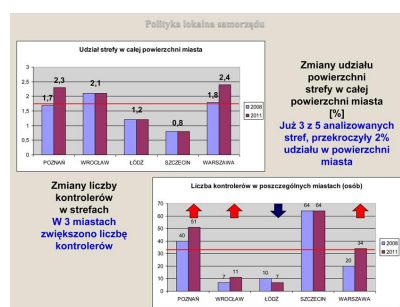
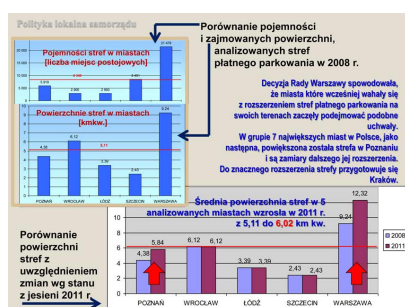
***Decyzja podjęta zbyt wcześnie**, powoduje niepotrzebne utrudnienia i koszty dla użytkowników takich obszarów i obszarów sąsiadujących. Moim zdaniem przykładem takiej zbyt wczesnej decyzji, było wprowadzenie opłat za parkowanie w centrum Rzeszowa. Okazało się w końcu, że w tym czasie, właściwym działaniem w centrum miasta, było uporządkowanie przestrzeni publicznej, w tym parkowania

Warunki skuteczności płatnego parkowania (II) Polityka lokalna samorządu

Utworzono: czwartek, 03, styczeń 2013 08:01 Anna Strachocka

pojazdów. Ostatnio władze Rzeszowa rozważają ponowne wprowadzenie opłat za parkowanie w centrum miasta. Jest bardzo prawdopodobne, że tym razem, będzie to decyzja, poparta badaniami warunków postoju, które potwierdzą zasadność takiego rozwiązania.

***Decyzja spóźniona** powoduje, że wprowadzenie opłat może napotkać na negatywną ocenę i silny opór społeczny. Z kolei Warszawę można podać, jako jeden z przykładów spóźnionej decyzji o wprowadzeniu opłat w wersji współczesnej. Po nienajlepszych doświadczeniach z wcześniej działającą, pierwszą Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN), w której bilety parkingowe kupowało się u inkasentów, miasto zwlekało z ponownym wprowadzeniem opłat za parkowanie. Czekano z decyzją na możliwość odpowiedniego przygotowania i wyposażenia technicznego SPPN. Wyznaczenie nowej, znacznie większej SPPN w 1999 r., zostało bardzo źle przyjęte przez mieszkańców Warszawy. Dopiero „dni wolności” w grudniu 2003 r. spowodowały zmianę oceny społecznej, a nawet zmieniło stosunek dziennikarzy do SPPN. Miasto zrehabilitowało się za to, decydując się jako pierwsze, na rozszerzenie w 2009 r. strefy płatnego parkowania o 30% (już wówczas największej w kraju). Planowane jest też dalsze rozszerzenie warszawskiej SPPN od 31 marca 2013 r.



Rada Gminy (art.13b ust. 4 pkt1) decyduje również o wysokości stawki (stawek w wypadku podziału na podstrefy), opłaty za parkowanie. Stawka nie może jednak przekroczyć limitu określonego w 2003 r., w ustawie o drogach publicznych. Rada Gminy w dużym mieście ma z tego powodu bardzo ograniczone pole manewru. Jednak mimo nadmiernego zatłoczenia stref, są duże miasta, które utrzymują stawki opłat jednorazowych na poziomie niższym, niż dopuszczalny – określony w ustawie o drogach publicznych. Nawet grupie 7 największych miast, dwa mają stawki niższe od wartości dopuszczalnej: Szczecin – tylko symbolicznie, o 20 gr. (czyli niespełna 7%) niżej; Łódź – aż o 1/3 niżej.

Rada Gminy (art. 13b ust. 4 pkt.2) decyduje również o opłatach abonamentowych lub zryczałtowanych. Ze względu na duże zróżnicowanie form i nazw tego rodzaju dokumentów, ich szczegółowe porównywanie pomiędzy poszczególnymi miastami jest niemożliwe. Można jednak wyodrębnić:

*abonamenty dla mieszkańców;

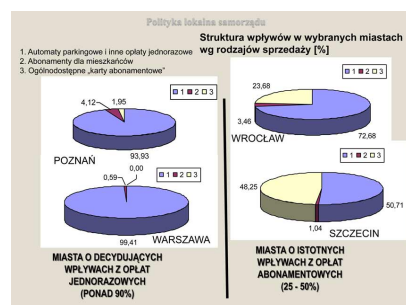
Warunki skuteczności płatnego parkowania (II) Polityka lokalna samorządu

Utworzono: czwartek, 03, styczeń 2013 08:01 Anna Strachocka

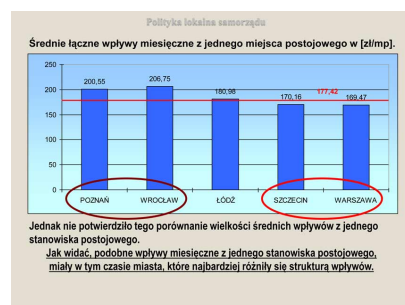
*inne dokumenty o charakterze abonamentów (ogólnodostępne lub przeznaczone dla określonych grup uczestników ruchu drogowego), umożliwiające nieograniczone czasowo parkowanie w strefie, po wniesieniu odpowiedniej, ulgowej opłaty zryczałtowanej - nazwałam je dla uproszczenia „kartami abonamentowymi”.

Odnoszę wrażenie, że ten drugi rodzaj dokumentów jest niezwykle popularny w strefach płatnego parkowania w polskich miastach. W grupie 7 największych miast, tylko Warszawa, konsekwentnie nie ulega pokusom pozornie łatwiejszych wpływów z opłat za „karty abonamentowe” różnego rodzaju. Poznań bronił się dość długo, ale powoli zaczyna ustępować.

W swojej pracy z 2009 r., „Funkcjonowanie stref płatnego parkowania w dużych miastach. Zagadnienia organizacyjno - finansowe”, analizowałam między innymi, strukturę wpływów z opłat za parkowanie pojazdów. Dwa miasta; Poznań i Warszawa, wyraźnie wyróżniały się tym, że wpływy z opłat jednorazowych (czyli z biletów parkingowych wykupionych w automatach), stanowiły ponad 90 % wpływów ogółem. Natomiast dwa inne miasta; Szczecin i Wrocław, wyróżniały się wysokim udziałem wpływów (25 – 50%), z różnego rodzaju opłat abonamentowych (abonamentów dla mieszkańców i „kart abonamentowych”), w wartości wpływów ogółem.



Jak się okazało, decydowały o tym przede wszystkim wpływy z „kart abonamentowych”, które w Szczecinie stanowiły ponad 40%, a we Wrocławiu ponad 20% wpływów ogółem. Natomiast w Poznaniu, wpływy z „kart abonamentowych” wynosiły poniżej 2%, a w Warszawie 0% (brak takiej formy płatności). Łódź kwalifikowała się pod tym względem po środku. Kiedy jednak porównałam średnie miesięczne, wpływy ogółem z jednego stanowiska postojowego w strefie, okazało się, że są one bardzo wyrównane.



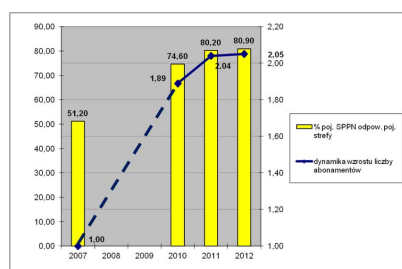
Warunki skuteczności płatnego parkowania (II) Polityka lokalna samorządu

Utworzono: czwartek, 03, styczeń 2013 08:01 Anna Strachocka

Łódź znowu wypadła w środku. Ale pary miast, jakie uplasowały się po obu stronach wartości średnich wpływów miesięcznych z jednego stanowiska postojowego w Łodzi są tymrazem zupełnie inne; Poznań i Wrocław - ponad 200 zł/mp oraz Szczecin i Warszawa - około 170 zł/mp. Oznacza to, że wysokie wpływy z opłat abonamentowych nie mają istotnego znaczenia, jeżeli chodzi o wysokość wpływów z jednego miejsca postojowego w strefie płatnego parkowania. Zawsze wpływy z opłat jednorazowych za dane miejsce postojowe w obszarze o dużym deficycie parkingowym, będą wyższe niż z różnego rodzaju abonamentów i kart abonamentowych.

W wypadku opłat za parkowanie nie działa taki sam mechanizm, jak w wypadku opłat za przejazdy komunikacją miejską, gdzie długoterminowe karty abonamentowe, mają zachęcać do korzystania z transportu publicznego. Natomiast jednym z głównych celów pobierania opłat za parkowanie, jest zniechęcanie do odbywania podróży samochodem, a jeżeli już dana osoba przyjechała do strefy płatnego parkowania samochodem, to powinna być zniechęcana do długoterminowego postoju w takiej strefie. Wszelkiego rodzaju „karty abonamentowe” umożliwiające zapłatę z góry za nieograniczony czas postoju nie tylko nie zniechęcają do długoterminowego postoju, ale także nie zwiększają wpływów, w końcowym rozliczeniu. Potwierdziło się to ostanio w Warszawie, także wyłącznie w odniesieniu do abonamentów dla mieszkańców (w Warszawie nie ma żadnej formy „kart abonamentowych”).

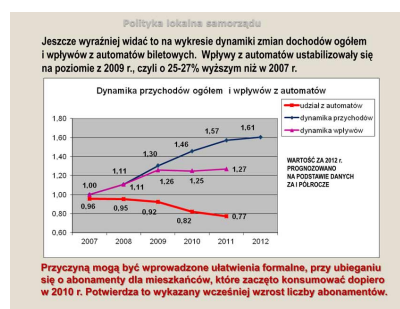
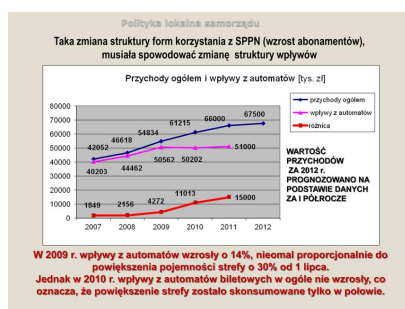
Przed rozszerzeniem warszawskiej strefy, liczba abonamentów dla mieszkańców, wydawanych w ciągu roku, oscylowała w okolicach 50% pojemności SPPN. Po zwiększeniu powierzchni i pojemności strefy o 30%, okazało się, że w 2010 r. liczba abonamentów wzrosła znacznie więcej niż pojemność SPPN, osiągając poziom 75% aktualnej liczby miejsc do parkowania. Oznacza to wzrost liczby abonamentów wydanych w 2010 r. o 89%, w stosunku do liczby abonamentów w 2007 r.



W tym samym czasie zliberalizowano w Warszawie warunki uzyskiwania abonamentów, wcześniej dostępnych tylko dla osób zameldowanych w określonym obszarze miasta. Obecnie abonamenty dostępne są także dla osób dysponujących samochodem użyczonym w jakiegokolwiek formie. Oprócz tego, duże powierzchnie nowych rejonów i inny sposób numeracji automatów, utrudniają precyzyjną kontrolę (w Warszawie abonament obowiązuje tylko w obszarze 8 automatów do sprzedaży biletów). Wiele wskazuje na to, że te ułatwienia i zmiany, mogły mieć wpływ na dodatkowy wzrost liczby abonamentów i obniżenie udziału wpływów z opłat jednorazowych, po powiększeniu strefy płatnego parkowania w Warszawie

Warunki skuteczności płatnego parkowania (II) Polityka lokalna samorządu

Utworzono: czwartek, 03, styczeń 2013 08:01 Anna Strachocka



Prawdopodobnie wzrost ten ustabilizował się, na poziomie liczby abonamentów dwukrotnie większej niż w 2007 r., co stanowi 80% obecnej pojemności Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN). Jeżeli warunki uzyskiwania abonamentów dla mieszkańców nie zostaną zastrzeżone, to po rozszerzeniu strefy w 2013 r., należy oczekiwać następnego wzrostu liczby abonamentów większego od wzrostu pojemności SPPN. Jak w innych dużych miastach, realizowana jest polityka gminy w odniesieniu do abonamentów i „kart abonamentowych”, przedstawiłam w dużym uproszczeniu na poniższych slajdach.

Polityka lokalna samorządu

Jak wygląda praktyka w badanych przez mnie 5 z 7 największych miast (1):

ŁÓDŹ

- Abonament dla mieszkańca strefy jest najtańszy i ważny w całej strefie - za pierwszy samochód 10 zł/rok, za każdy następny 150 zł/rok.
- Oprócz tego „karty abonamentowe” dla:
 - wszystkich parkujących w zależności od podstrefy A/B - 140/70 zł/6 m-cy
 - 1500/750 zł/rok
 - rodziców/opiekunów dzieci uczęszczających do placówek szkolnych, wychowawczych, opiekuńczych oraz żłobków - 10 zł/rok „szkolny” (od 1 września do 31 sierpnia)
 - właścicieli pojazdu elektrycznego lub hybrydowego - 10 zł/rok

Całodzienne (przez 9 godz. funkcjonowania strefy), parkowanie każdego dnia roboczego, w zależności od podstrefy:

- w „A” - 6300 zł/rok;
- w „B” - 4500 zł/rok.

Przybliżone roczne koszty codziennego parkowania w strefie przez 10 godz., w zależności od formy biletów, oferowanej przez Miasto:

- 1) jednorazowe (2 zł) - 5000 zł
- 2) dzienne (10 zł) - 2500 zł
- 3) tygodniowe (40 zł) - 2000 zł

PRZYJĘCIEM UPROSZCZENIA - 250 DNI ROBOCZYCH I 80 TYGODNI W ROKU

Polityka lokalna samorządu

Jak wygląda praktyka w badanych przez mnie 5 z 7 największych miast (2):

SZCZECIN

- Abonament dla mieszkańca strefy - 48 zł/6 m-cy, 96 zł/rok.
- Oprócz tego „karty abonamentowe” dla:
 - wszystkich parkujących w zależności od podstrefy A/B - 140/70 zł/6 m-cy
 - 1500/750 zł/rok
 - rodziców/opiekunów dzieci uczęszczających do placówek szkolnych, wychowawczych, opiekuńczych oraz żłobków - 10 zł/rok „szkolny” (od 1 września do 31 sierpnia)
 - właścicieli pojazdu elektrycznego lub hybrydowego - 10 zł/rok

Całodzienne (przez 9 godz. funkcjonowania strefy), parkowanie każdego dnia roboczego, w zależności od podstrefy:

- w „A” - 6300 zł/rok;
- w „B” - 4500 zł/rok.

Polityka lokalna samorządu

Jak wygląda praktyka w badanych przez mnie 5 z 7 największych miast (3):

POZNAŃ

- Abonament dla mieszkańca strefy:
 - za pierwszy samochód w wysokości 120 zł/rok,
 - za każdy następny 1800 zł/rok
- Oprócz tego „karty abonamentowe” (ceny w podstrefach A/B/C), dla:
 - wszystkich na dowolną liczbę dni roboczych - 24/20/16 zł/dzień
 - pojazdów służbowych jedn. użyteczności publicznej np. NIK, Urząd Powiatowy, Urząd Skarbowy, Archiwum Państwowe itp. - 50% zniżki
 - dla podmiotów gospodarczych mających tytuł prawny do lokalu w obszarze SPP lub wykonujących usługi na rzecz mieszkańców - 25% zniżki

Całodzienne (przez 10 godz. funkcjonowania strefy), parkowanie każdego dnia roboczego, w zależności od podstrefy:

- 6000/5000/4000 zł/rok - karta abonamentowa dla wszystkich (bez ulg);
- 7500/7000/5000 zł/rok - na podstawie biletów jednorazowych.

Polityka lokalna samorządu

Jak wygląda praktyka w badanych przez mnie 5 z 7 największych miast (4):

WROCŁAW

- Abonament dla mieszkańca strefy - 120 zł/rok.
- Oprócz tego „karty abonamentowe” dla:
 - wszystkich parkujących tylko w strefach B/C (lub tylko C):
 - 320 (110) zł/miesiąc
 - 1600 (550) zł/6 m-cy
 - 3200 (1100) zł/rok
 - służb miejskich ważne we wszystkich strefach (A/B/C)
 - 160 zł/miesiąc
 - 800 zł/6 m-cy
 - 1600 zł/rok

Całodzienne (przez 9 godz. funkcjonowania strefy), parkowanie każdego dnia roboczego, w zależności od strefy:

- w „A” - 6750 zł/rok
- w „B” - 6750 zł/rok
- w „C” - 4500 zł/rok

Polityka lokalna samorządu

Jak wygląda praktyka w badanych przez mnie 5 z 7 największych miast (5):

WARSZAWA

- Abonamenty dla mieszkańca strefy - 30 zł/rok, tylko na jeden samochód do jednego miejsca zameldowania, wydawane są na podstawie:
 - dowodu osobistego,
 - potwierdzenia zameldowania na pobyt stały lub czasowy (z podaniem okresu);
 - dowodu rejestracyjnego pojazdu (przy różnych miejscach zameldowania współwłaściciele, mogą być 2 abonamenty);
 - odpłatnej umowy cywilno-prawnej lub notarialnej umowy użyczenia.
- Obowiązują tylko w obszarze określonym numerami 8 automatów do sprzedaży biletów parkingowych, znajdujących się w pobliżu miejsca zameldowania.
- Żadnych „kart abonamentowych” nie stosuje się
- Karty N+ dla niepełnosprawnych wydawane są bez opłaty ważne tylko łącznie z kartą parkingową
- N+ upoważnia do postępu bez opłaty w każdym miejscu strefy, karta parkingowa tylko na stanowiskach dla niepełnosprawnych

Polityka lokalna samorządu

Jak wygląda praktyka w jeszcze jednym z 7 największych miast:

KRAKÓW

- Abonament dla mieszkańca strefy:
 - 120 zł/rok - za pierwsze dwa samochody;
 - 1200 zł/rok - za trzeci samochód;
 - 3000 zł/rok - za każdy następny.
- Oprócz tego „karty abonamentowe” dla instytucji*:
 - 1200 zł/rok - dla jednego pojazdu;
 - o 20 % więcej - za każdy następny pojazd w stosunku do poprzedniego.

Stosuje się dość oryginalne zasady wnoszenia opłat i ich egzekwowania:

- *Opłatę wnoszą się bez uprzedniego wezwania, niezwłocznie z chwilą zaparkowania pojazdu w miejscu postojowym i nie później niż po upływie 5 minut od czasu zajęcia miejsca postojowego.
- *Osoba zobowiązana do zapłaty opłaty dodatkowej może skutecznie zwolnić się z tego obowiązku wykazując w trakcie postępowania reklamacyjnego fakt uszczerpkowania opłaty w czasie parkowania.*

Rada Gminy (art.13b ust. 4 pkt 2) decyduje również o zerowych stawkach opłaty (zwolnieniach z opłat). Z pobieżnego przeglądu informacji zamieszczonych na stronach internetowych 7 największych miast w Polsce wynika, iż stawki zerowe ustalane są dla:

*niepełnosprawnych z dodatkowo skontrolowanymi uszkodzeniami narządów ruchu (odpowiedniki karty N+) w Warszawie, podobnie nazywane w innych miastach;

*osób bardzo zasłużonych - jako rodzaj dodatkowego wyróżnienia.

Warunki skuteczności płatnego parkowania (II) Polityka lokalna samorządu

Utworzono: czwartek, 03, styczeń 2013 08:01 Anna Strachocka

Bardzo popularne są jednak różnego rodzaju uprawnienia długoterminowe do nieograniczonego postoju, sprzedawane za symboliczne opłaty.

Rada Gminy (art.13b ust. 4 pkt 3) decyduje również o sposobie pobierania opłaty. Obecnie możliwe są następujące rozwiązania:

*automaty do sprzedaży biletów parkingowych – najczęściej stosowane, ściśle związane z obszarowymi strefami płatnego parkowania, wyznaczanymi znakami D-44 „strefa parkowania” i D-45 „koniec strefy parkowania”; rozwiązanie wymaga częstej i dokładnej kontroli, a problem jest zapewnienie odpowiedniej liczby kontrolerów. Automaty mają zastosowanie także w strefach z niewielką liczbą wyznaczonych stanowisk postojowych;

*parkometry, stosowane są już od ponad 80 lat, a ciągle mają zastosowanie. Zapewniają łatwą kontrolę, są idealne dla stref płatnego parkowania z niewielką liczbą stanowisk postojowych (koniecznie jednoznacznie wyznaczonych).

*Opłaty przez telefon. Ciągłe marginalna forma płatności za parkowanie w Polsce (być może zniechęcająca jest dodatkowa opłata dla operatora sieci). W praktyce bardzo trudne do skutecznego sprawdzenia. W niektórych sytuacjach (np. dobry widok z okna), mogą być najtańszą formą parkowania płatnego.

Polityka lokalna samorządu

Rada Gminy (art.13b ust.4 pkt.3) decyduje również o (4.2):

□ sposobie pobierania opłaty.

Obecnie możliwe są następujące rozwiązania (art):

♦ **Opłaty przez telefon.** Ciągłe marginalna forma płatności za parkowanie (być może zniechęcająca jest dodatkowa opłata dla operatora sieci). W praktyce bardzo trudne do skutecznego sprawdzenia. W niektórych sytuacjach (np. dobry widok z okna), mogą być najtańszą formą parkowania płatnego.



TEK SAMOCHÓD PRZEZ CO NAJMNIEJ 3 LATA STAŁ BEZ PRZEDWYNAJĄCYCH NA TYM SAMYM MIEJSCU W STREFIE PŁATNEGO PARKOWANIA, Z REKLAMĄ BIURA OBRACHUNKOWEGO NA DACHU. NIGDY NIE UDAŁO SIĘ GO PRZYŁAPAĆ NA NIEPŁACONY PARKOWANIE, CO MOŻNA UZIĄĆ ZA NAJLEPSZĄ REKLAMĘ TEGO BIURA OBRACHUNKOWEGO. NIESTETY CIĄGŁE CZAS POTRZEBNY NA SPRAWDZENIE, CZY ZOSTAŁA WNIIESIONA OPŁATA W TEN USŁUDEK, JEST ZNACZNIE DŁUŻSZY NIŻ CZAS POTRZEBNY NA ZAREJESTROWANIE POZACZKU PARKOWANIA U OPERATORA SIECI KOMÓRKOWEJ.

*Parkulatory – bilety elektroniczne ładowane w parkomatach. Nie sprawdziły się, z powodu zbyt wczesnego ich wdrażania. Wadą parkulatorów były dość duże rozmiary w porównaniu z obecnymi tego typu urządzeniami do wnoszenia opłat elektronicznych. Wymagały też odczytu optycznego. Nie można wykluczyć, że jeszcze powrócą przy dalszej miniaturyzacji w elektronice, jako bilety do odczytu elektronicznego. Dużą ich zaletą dla operatora strefy, jest łatwość skontrolowania. Mogą stać się jedną z form rozwijającej się elektronicznej płatności za użytkowanie dróg.

Anna Strachocka

Anna Strachocka posiada duże doświadczenie praktyczne (w tym 6 lat pracy w bezpośredniej kontroli wnoszenia opłat w terenie), poparte wiedzą i własnymi analizami:

*praca licencjacka – „Strefa płatnego parkowania niestrzeżonego w systemie

Warunki skuteczności płatnego parkowania (II) Polityka lokalna samorządu

Utworzono: czwartek, 03, styczeń 2013 08:01 Anna Strachocka

komunikacyjnym m.st. Warszawy”,

**praca magisterska - „Funkcjonowanie stref płatnego parkowania w dużych miastach. Zagadnienia organizacyjno-finansowe”, Centrum Studiów Samorządu Terytorialnego i Rozwoju Lokalnego na Uniwersytecie Warszawskim, 2009 r.;*

**szczegółowe badania funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego – 2011 r. Obecnie pracuje w Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy.*