

Warunki skuteczności płatnego parkowania (III) Organizacja ruchu oraz kontrola

Utworzono: piątek, 04, styczeń 2013 08:52 Anna Strachocka



Organizacja ruchu jest kształtowana przez zarządzającego ruchem. Ma też istotny wpływ na funkcjonowanie stref płatnego parkowania. Wpływa również na kształtowanie wzajemnych postaw użytkowników dróg. Zdarza się jednak, że stwarza warunki sprzyjające unikaniu opłat za postój w strefie płatnego parkowania.

Czy organizacja ruchu zawsze jest narzędziem realizacji polityki Gminy?

Jeżeli chodzi o skuteczność płatnego parkowania, istotne jest przestrzeganie następujących zasad:

- 1) „Szczelność” i jednoznaczność wyznaczenia granic strefy znakami drogowymi.
- 2) Jednoznaczność oznakowania miejsc postojowych, jeżeli takie oznakowanie jest konieczne.
- 3) Uszanowanie potrzeb ruchu pieszego przy wyznaczaniu miejsc postojowych.
- 4) Unikanie rozwiązań naruszających prawo ogólne, przez wprowadzenie organizacji ruchu niezgodnej z tym prawem.

W wypadku stref obejmujących obszar miasta, bardzo istotne jest zlokalizowanie jej granic. Jeżeli granica strefy nie może przebiegać wzdłuż przeszkody naturalnej, należy spodziewać się wzrostu popytu na wszelkie (nie tylko dozwolone), miejsca postojowe za tą granicą, a zwłaszcza w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Skutecznym buforem, jest w takim wypadku, wprowadzenie strefy ograniczonego postoju (znaki B-39). W Polsce takie rozwiązanie jest niestety niepopularne, ponieważ wymaga stale aktywnego, a nie akcyjnego działania służb utrzymania porządku.

Warunki skuteczności płatnego parkowania (III) Organizacja ruchu oraz kontrola

Utworzono: piątek, 04, styczeń 2013 08:52 Anna Strachocka

Skutki nieprzestrzegania tych zasad, najlepiej zaprezentować na przykładach.



Na slajdach 61 i 62 został przedstawiony przykład oznakowania granic strefy, niezgodny z uchwałą rady gminy oraz skutki takiego oznakowania. Przy czym znaki końca i początku strefy na slajdzie 61 znajdują się w jednym przekroju, mimo iż w wypadku ulic dwujezdniowych nie jest to konieczne. Natomiast znaki na slajdzie 63 są względem siebie przesunięte, mimo iż jest to dwukierunkowa ulica jednojezdniowa, a w takim wypadku, szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych, nakazują umieszczanie znaków początku i końca strefy w jednym przekroju. Nie dość tego, znaki zostały przesunięte w taki sposób, że pomiędzy nimi znalazł się zjazd na ciąg pieszo - jezdny zlokalizowany w pasie drogowym ulicy zaliczonej do strefy płatnego parkowania. W ten sposób została stworzona dziwna enklawa „szczęścia”, która dla niewtajemniczonych nadjeżdżających od strony znaku D-44 („strefa parkowania”), jest w strefie opłat, a dla nadjeżdżających od drugiej strony, jest już poza strefą opłat. Trudno oprzeć się wrażeniu, że jest to przypadkowa omyłka.

Na slajdach 65 – 69 podałam kilka przykładów usterek w oznakowaniu parkingów wewnątrz strefy. Takie błędy i niedopatrzzenia także zmniejszają skuteczność pobierania opłat, ponieważ nastawiają uczestników ruchu drogowego negatywnie do całego systemu oznakowania.



Warunki skuteczności płatnego parkowania (III) Organizacja ruchu oraz kontrola

Utworzono: piątek, 04, styczeń 2013 08:52 Anna Strachocka



Przykład podany na slajdzie 65, szczególnie denerwuje innych uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza wówczas, kiedy jako jedyni otrzymają mandat za postój w miejscu zakazanym. A przecież dopuszczalne i możliwe jest wyłączenie pewnej grupy uczestników ruchu z obowiązywania zakazu, poprzez odpowiednią tabliczkę pod znakiem.

Niezgodność znaków pionowych i poziomych przedstawiona na slajdach 66 i 67, była wielokrotnie zgłaszana i publikowana przez ostatnie trzy lata. Została zlikwidowana w okresie pomiędzy wygłoszeniem mojego referatu i napisaniem tego tekstu. Ale nadal jest bardzo dobrym przykładem na to, jakie skutki może powodować nieraz drobne niedopatrzenie.

Przykłady ze slajdu 68, mają na celu przypomnienie, że pieszy nie tylko jest równoprawnym uczestnikiem ruchu drogowego, ale także to, że chodnik jest przede wszystkim przeznaczony dla ruchu pieszych.

Nadmierna gorliwość w informowaniu uczestników ruchu drogowego (slajd 69), wcale nie upraszcza problemu. O ile tabliczka informacyjna Miejskiego Systemu Informacji rzeczywiście przypomina o tym, że znajdujemy się w strefie płatnego parkowania, to już napis „Płatny” na znaku D-18 niepotrzebnie wprowadza w błąd, szczególnie cudzoziemców i osoby przyjezdne z innych miast. Przecież każdy napis i umieszczona pod znakiem tabliczka, jest integralną częścią znaku i ma swoje znaczenie prawne. Po przewidywanej zmianie nazwy i znaczenia znaku D-44, napisy takie będą zbędne, a w niektórych sytuacjach mogą okazać się dość kłopotliwe dla kontrolujących.

Status i ochrona pasa drogowego

Status i ochrona pasa drogowego zależy od działania zarządcy (zarządu) drogi. Świadectwem całkowitej bezradności zarządcy ulic gminnych jest przykład jednej z dzielnic Warszawy. Mieszkańcy tej dzielnicy doszli do wniosku, że zamiast płacić aż 30 zł rocznie za abonament, lepiej wystawić pojemniki na śmieci na stanowiska postojowe płatne, a zwolnione miejsce na podwórku wykorzystać na parkowanie samochodów. I to działa już dość długo!

Bardzo istotne jest jednoznaczne określenie granic pasa drogowego w strefie płatnego parkowania. W sytuacjach trudnych i wątpliwych, konieczne jest

Warunki skuteczności płatnego parkowania (III) Organizacja ruchu oraz kontrola

Utworzono: piątek, 04, styczeń 2013 08:52 Anna Strachocka

ustawienie znaku D-46 („droga wewnętrzna”), zgodnie z pkt.5.2.52 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych ... Warto przypomnieć, że zgodnie z art.8 ust. 4 ustawy o drogach publicznych: **Oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, należy do zarządcy drogi publicznej.** A nie do zarządcy drogi wewnętrznej.

Z kolei przykładem zupełnie niepotrzebnej i nadmiernej gorliwości w rozszerzeniu pasa drogowego kosztem przyległej posesji, w celu utworzenia parkingu, z którego i tak będą korzystać wyłącznie użytkownicy tej posesji, jest sytuacja przedstawiona slajdzie 73. A najbardziej pokrzywdzeni są jak zwykle piesi.



Kontrola i egzekucja

Kontrola i egzekucja opłat zależy od działań jednostki pobierającej opłaty. Egzekucja opłat w obecnym stanie prawnym nie napotyka już takich trudności, jak jeszcze kilka lat temu. Natomiast problemem ciągle aktualnym jest kontrola wnoszenia opłat.

Moim zdaniem warto podyskutować o następujących problemach:

- 1) Czy potrzebni są kontrolerzy?
- 2) Jak poprawić jakość kontroli wnoszenia opłat przez telefon?
- 3) Co dalej z abonamentami dla mieszkańców i innymi bardzo zróżnicowanymi dokumentami, które ogólnie określam jako „karty abonamentowe”?
- 4) Jak zapewnić właściwą liczebność kontrolerów?

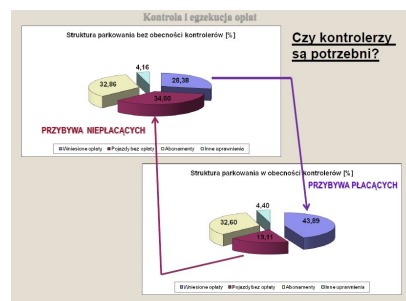
Być może też warto pamiętać o problemie niewielkim, ale jednak istniejącym: jak sprawdzić czy samochód pod plandeką ma rzeczywiście abonament i czy ten abonament jest ważny?

Czy potrzebni są kontrolerzy? Na to pytanie jestem w stanie odpowiedzieć zdecydowanie TAK – są potrzebni. Przeprowadzone w ubiegłym roku bardzo

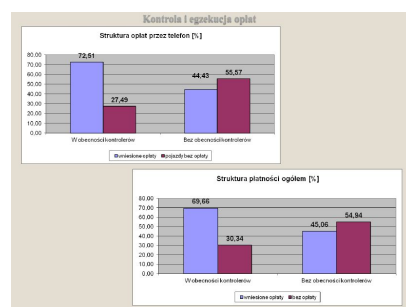
Warunki skuteczności płatnego parkowania (III) Organizacja ruchu oraz kontrola

Utworzono: piątek, 04, styczeń 2013 08:52 Anna Strachocka

dokładne badania w warszawskiej SPPN wykazały, że średnio w całej strefie liczba osób uiszczających opłatę jest o ok. 55% większa, jeżeli w danym rejonie są kontrolerzy. Nawet jeżeli część tych opłat ma charakter krótkoterminowy, to jednak przy tak znacznych procentowych zmianach trzeba uznać, że cel zostaje osiągnięty.



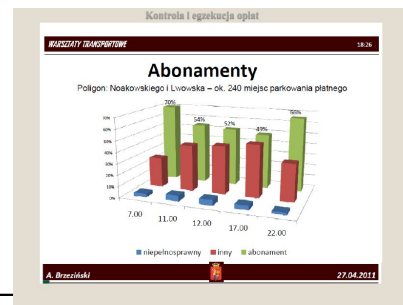
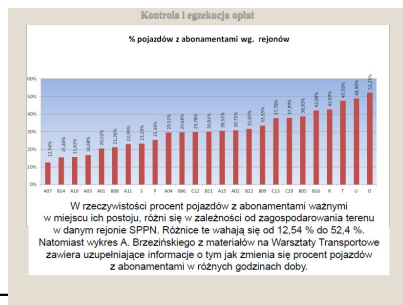
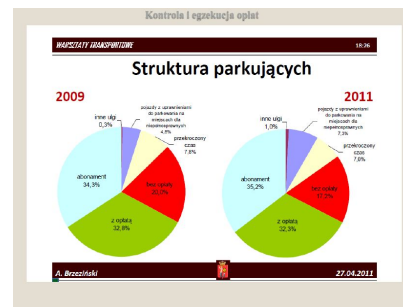
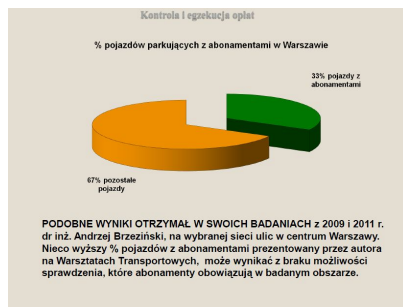
Jak poprawić jakość kontroli wnoszenia opłat przez telefon? Jest to dość trudne pytanie. Jak na razie nie ma takich urządzeń kontrolnych, w których cała procedura trwałaby w czasie o wiele krótszym niż wysłanie wcześniej zapisanego w telefonie SMS-a. Jednak reakcja osób opłacających postój przez telefon, jest bardzo zbliżona do reakcji osób wykupujących bilety parkingowe. Najlepiej widać to przy zestawieniu wykresów. Niestety nie udało się zbadać, jak wielu z tych „nawróconych” wylogowało się z opłaty, natychmiast po odejściu kontrolera od ich samochodu.



Co dalej z abonamentami? Wydana w Warszawie w 2011 r. liczba abonamentów dla mieszkańców, przekroczyła 80 % ogólnej liczby miejsc postojowych dostępnych w SPPN. Nie oznacza to, że te wszystkie samochody stoją nadal w pobliżu miejsca zameldowania właściciela. Z badań, jakie przeprowadziłam w 2011 r. wynika, że średnio w SPPN, parkuje ok. 33% pojazdów z abonamentami ważnymi w aktualnym miejscu postoju. Oczywiście procent ten waha się od 12,5% do ponad 52% w zależności od rejonu miasta.

Warunki skuteczności płatnego parkowania (III) Organizacja ruchu oraz kontrola

Utworzono: piątek, 04, styczeń 2013 08:52 Anna Strachocka



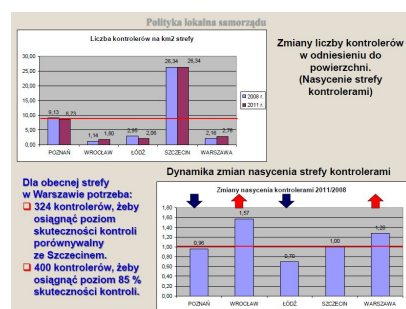
Należy spodziewać się dalszych udogodnień w uzyskiwaniu abonamentów dla mieszkańców, co może spowodować, że upodobnią się do „kart abonamentowych”. Coraz trudniej będzie kontrolować miejsce zamieszkania osoby ubiegającej się o abonament. Już teraz zameldowanie proforma na pobyt czasowy w Warszawie kosztuje ok. 50 zł. W tej sytuacji uzyskanie rocznego abonamentu za 80 zł, jest ceną bardzo atrakcyjną.

Moim zdaniem należy myśleć o innych rozwiązaniach. Może warto pójść za przykładem niemieckim i postawić na parkingi dla mieszkańców, udostępniane warunkowo innym użytkownikom za opłatą jak w strefie, w określonych godzinach? Ale to wymaga najpierw działań inwestycyjnych. W Warszawie nie kontroluje się wnoszenia opłat na takich ulicach w SPPN, na których obowiązuje zakaz ruchu (oczywiście z wyjątkami). Może jedna z takich uliczek (np. Kozia), mogłaby być poligonem doświadczalnym dla systemu parkingów dla mieszkańców?

Jak zapewnić właściwą liczebność kontrolerów? Z moich wyliczeń na podstawie oceny skuteczności egzekwowania opłat, przy wykorzystaniu danych uzyskanych dla 5 z 7 największych miast w Polsce wynika, że w Warszawie konieczne byłoby zapewnienie ponad 300 kontrolerów, żeby dorównać ówczesnej skuteczności w Szczecinie, a ponad 400, żeby uzyskać pełny poziom kontroli (85% skuteczności).

Warunki skuteczności płatnego parkowania (III) Organizacja ruchu oraz kontrola

Utworzono: piątek, 04, styczeń 2013 08:52 Anna Strachocka



Są to bardzo duże liczby zatrudnionych, ponieważ warszawska strefa jest bardzo duża, a nie dość tego, będzie znowu rozszerzona w marcu 2013 r. Oprócz tego problem polega także na tym, że po okresie bardzo skrupulatnej kontroli, powinno spaść zapotrzebowanie na kontrolerów w strefie. Do rozważenia są dwie możliwości:

1) zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym na zarządzanie strefą płatnego parkowania (w spółkach jest większa swoboda dostosowywania zatrudnienia do zmieniających się potrzeb) ;

2) „system japoński” – zatrudnianie co jakiś czas wolontariuszy, na akcje szczegółowej kontroli wnoszenia opłat.

Jednak szansą dla bardzo dużych stref może być automatyzacja zapisów i odczytów parametrów wniesionych opłat. Jeżeli zostaną wprowadzone zapisy elektroniczne, to odczyty będą bardzo szybkie i równocześnie zniknie (powracający każdej zimy) problem odśnieżania szyb kontrolowanych samochodów. Jak na razie nie jest takim rozwiązaniem płatność przez telefon, bo usługa nie jest wykupywana u zarządzającego strefą płatnego parkowania. Ale może warto wrócić do parkulatorów. Współczesne parkulatory mogłyby mieć rozmiary nie większe niż karta kredytowa, a do ich odczytu nie ni byłoby konieczne wywieszanie takiego urządzenia na szybie samochodu, co było największą wadą parkulatorów w latach 90. ubiegłego wieku. Oczywiście oprócz spraw technicznych, konieczne byłoby także rozwiązanie szeregu problemów formalno – prawnych.

Kontrola i egzekucja prawidłowości postoj

Kontrola i egzekucja prawidłowości postoj zależy nie tylko od dobrej woli Straży Miejskiej lub Policji. Wszyscy narzekamy na zbyt małą aktywność Straży Miejskiej lub Policji, ale trzeba też mieć świadomość uwarunkowań niezależnych od tych służb. Istotną negatywną rolę odgrywają na przykład wady i niedomówienia w Kodeksie wykroczeń. Dlatego na zakończenie chciała bym przedstawić działanie, które zlikwidowało agresywne i niebezpieczne parkowanie na ulicy, na której obowiązywał zakaz zatrzymywania. A środkiem zaradczym okazało wydzielenie pasa do postoj i oczywiście, opłat za parkowanie.

Warunki skuteczności płatnego parkowania (III) Organizacja ruchu oraz kontrola

Utworzono: piątek, 04, styczeń 2013 08:52 Anna Strachocka



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 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.*

Problematykę prawno-organizacyjną stref płatnego parkowania Anna Strachocka omawiała podczas Konferencji „Polityka parkingowa w aglomeracjach miejskich”, która towarzyszyła X Międzynarodowemu Targom Budownictwa Drogowego, Kolejowego oraz Zarządzania Ruchem – Infrastruktura 2012 (Warszawa, 23-25 października 2012 r.).