

SPOŁECZNY RZECZNIK NIEZMOTORYZOWANYCH



Raport o płatnym parkowaniu niestrzeżonym w Warszawie

Zielone Mazowsze, czerwiec 2008



Niniejszy dokument został opublikowany dzięki pomocy finansowej Unii Europejskiej. Za treść tego dokumentu odpowiada Stowarzyszenie Zielone Mazowsze, poglądy w nim wyrażone nie odzwierciedlają w żadnym razie oficjalnego stanowiska Unii Europejskiej.

Spis treści

1. Wstęp	str. 2
2. Porównanie międzynarodowe	str.3
3. Porównanie krajowe	str. 6
4. Jednodniowe badanie terenowe	str. 8
1. Margines błędu pomiaru	str. 8
2. Wyniki ilościowe	str. 9
3. Wyniki jakościowe	str. 12
5. Wnioski i rekomendacje	str. 20
6. Wykorzystane materiały	str. 26
7. Załącznik 1 - Wyciąg z Prawa o Ruchu Drogowym	str. 28
8. Załącznik 2 – Wyciąg z ustawy o drogach publicznych	str. 30
9. Załącznik 3 - Wyciąg z uchwały Rady	
m. st. W-wy nr XX/349/2003	str. 31

Wstęp

Liczba samochodów w miastach Polski stale rośnie, a wraz z nią ruch drogowy na ulicach. W związku z tym fala narzekań nie ma końca. Narzekają zarówno kierowcy: na dziurawe i zakorkowane ulice, brak miejsc do parkowanie etc.; ale i niezmotoryzowani użytkownicy ulic: na hałas, spaliny i zastawione chodniki. O ile na przedmieściach czy poza miastem, gdzie dostępne jest względnie dużo przestrzeni, można próbować stworzyć dogodne warunki do poruszania się wszędzie samochodem, niezależnie od pobocznych niedogodności takiego rozwiązania, o tyle w samych miastach tej wolnej przestrzeni już nie ma. Stąd podstawowym narzędziem jej racjonalnego wykorzystania są opłaty za użytkowanie przestrzeni. Jedną z form takich opłat jest płatne parkowanie w śródmieściach i innych częściach miast cechujących się trwałym niedoborem miejsc do parkowania.

W Warszawie Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) obowiązuje w obecnej formie od października 2003 roku [10]. Obecnie, według danych Wydziału Parkowania Zarządu Dróg Miejskich, obejmuje ona 21.479 miejsc parkingowych w Śródmieściu oraz na Woli, Pradze Północ, Ochocie i Mokotowie [4, 10]. Opłata za pierwszą godzinę parkowania wynosi w całej strefie 2 zł, druga godzina kosztuje 2,4 zł, trzecia 2,8 zł, a każda następną 2 zł [10]. Najkrótszy okres za jaki można wnieść opłatę wynosi 15 minut, co kosztuje 0,25 zł [10]. O ile sama SPPN, jak i opłaty pobierane za parkowanie przez pięć lat się nie zmieniły, o tyle warunki funkcjonowania SPPN uległy przez ostatnie 5 lat znacznej zmianie.

Warszawiacy się wzbogacili – średnie wynagrodzenie w Warszawie wzrosło z 3.238 złotych w 2002 roku do 3.790 złotych w 2006 roku [6]. W związku z tym relatywnie tańsze stało się parkowanie w śródmieściu. Ponadto przybyło samochodów: z 610 tysięcy pod koniec 2000 roku do 697 tysięcy pod koniec 2005 roku [8]. Stan komunikacji publicznej, nie licząc kilku nowych stacji pierwszej linii metra, praktycznie nie uległ zmianie. Wprowadzenie wspólnego biletu na komunikację miejską i kolej póki co nie zachęciło dojeżdżających do masowego korzystania z kolei, zwłaszcza, że jej oferta jest znacznie ograniczona i względnie trudno dostępna w stosunku do potencjału tego transportu w mieście. Rezultatem takiego stanu rzeczy był wzrost zapotrzebowania na miejsca do parkowania w centrum miasta. Wydaje się zatem, że nadszedł czas rewizji dotychczasowej formuły funkcjonowania SPPN w Warszawie.

Obecne władze Warszawy dostrzegły ten problem i w momencie opracowywania tego raportu Rada Warszawy obraduje nad uchwałą wprowadzającą wyższe opłaty za parkowanie i rozszerzającą strefę parkowania o nowe rejony na Powiślu [9]. Nawet jeśli samo to opracowanie nie przyczyni się już do zmiany proponowanej uchwały, to liczymy na to, że wnioski, które z niego wypływają zapewnią zmianę sposobu zarządzania strefą tak, by udało się wyeliminować niedogodności związane z parkowaniem w Warszawie.

Raport składa się z trzech części. Pierwsza przedstawia krótkie porównanie stawek opłat za parkowanie w różnych miastach Europy i Polski z obecnymi i planowanymi stawkami opłat w Warszawie. Porównanie to dokonane jest poprzez odniesienie stawek tych opłat do cen biletów komunikacji miejskiej, gdyż oprócz ceny za parkowanie samochodu ważna jest także dostępność cenowa innych środków transportu, które mogą go zastąpić. W tej części zwracamy uwagę także na pewne ciekawe rozwiązania, którymi różnią się systemy pobierania opłat w miastach, a których wprowadzenie być może warto rozważyć w Warszawie. Druga część to omówienie wyników jednorazowego terenowego badania funkcjonowania SPPN w Warszawie na wybranych ulicach. Przedstawione są zarówno wyniki ilościowe, jak i jakościowe. W tej części odnosimy pozyskane dane ilościowe do danych uzyskanych z Wydziału Parkowania Zarządu Dróg Miejskich oraz Straży Miejskiej. Trzecia część stanowi zbiór rekomendacji, które wynikają z wykonanych analiz.

Porównanie międzynarodowe

Obecne i planowane do wprowadzenia stawki opłat za parkowanie w strefie SPPN w Warszawie porównaliśmy do stawek opłat w innych miastach Europy. Wszystkie wybrane miasta to stolice, za wyjątkiem Hagi, która jednak stolicą jeszcze niedawno była. Wybraliśmy miasta ze stosunkowo różnych stref kulturowych Europy, mogących charakteryzować się różnym stosunkiem do motoryzacji, przestrzegania prawa itp., aby zminimalizować ryzyko podejrzenia o wybór tendencyjny. Wybrane miasta to: Berlin, Bratysława, Budapeszt, Haga, Kopenhaga, Praga, Wiedeń i Wilno. Warto dodać, że Wiedeń został wskazany w opracowaniu pt. „Wstępne studium wykonalności dla zrównoważonego rozwoju Warszawskiego Węzła Transportowego” firmy ATKINS [7], jako miasto najbliższe Warszawie pod względem transportowym.

Porównanie stawek za parkowanie zostało wykonane pośrednio. Nie da się bowiem bezpośrednio porównać cen w różnych krajach co najmniej z kilku powodów:

- opłaty pobierane są w różnych walutach;
- nawet jeżeli zostaną sprowadzone do jednej waluty (np. euro) za pomocą tabeli kursów walut, to nadal decydujące będą różnice wynikające z odmiennej siły nabywczej pieniądza w różnych krajach;
- występują różne podstawowe okresy wnoszenia opłat (np. 15 minut, 20 minut, 30 minut).

Stąd porównanie w raporcie opiera się na zupełnie odmiennym założeniu. Odbywa się ono poprzez odniesienie wysokości opłaty za parkowanie za pierwszą godzinę do cen biletów komunikacji miejskiej w tym samym mieście: biletu jednorazowego/ jednoprzejazdowego oraz biletu dobowego. Dopiero otrzymany wynik względny (procent) pozwala na uszeregowanie miast od najbardziej do najmniej sprzyjającego parkowaniu w śródmieściu.

Jako że żadne dwa miasta nie są identyczne, różnice zarówno w systemach pobierania opłat za parkowanie, jak i w systemach taryfowych komunikacji publicznej zmuszają w niektórych przypadkach do dokonywania kolejnych wyborów odbiegających od podstawowych założeń. I tak:

- W miastach, w których istnieją różne stawki opłat za jedną godzinę parkowania, obliczenia dokonujemy tylko według obowiązującej stawki najwyższej. Taki wybór nie dotyczył jedynie Bratysławy, Wiednia i Warszawy.
- Dla miast posiadających systemy biletowe transportu miejskiego oparte o bilety czasowe, do obliczeń wybierany jest bilet, który obowiązuje 60 minut, a w przypadku braku takiego biletu, pierwszy dostępny o czasie trwania dłuższym od 60 minut. Tak jest np. w przypadku Berlina, Bratysławy, Pragi.
- W Kopenhadze i Hadze obowiązują jednorazowe bilety strefowe. W tych przypadkach wybrany został najtańszy bilet upoważniający do jednorazowego przejazdu pomiędzy dwoma strefami, ze względu na fakt, że nie ma możliwości nabycia biletu tylko dla jednej strefy.

Odstąpienie od założeń nie było konieczne w przypadku porównania stawek za parkowanie z cenami biletów dobowych, które występują we wszystkich wybranych do porównania miastach.

Zestawienie wybranych stawek opłat za parkowanie i biletów zawarto w tabeli 1. Określenie „Warszawa 1”, odnosi się do obecnej stawki opłat za parkowanie (2 zł)[10], zaś „Warszawa 2”, jako planowana do wprowadzenia stawka opłaty za parkowanie (3 zł)[9].

Miasto	Liczba mieszkańców w milionach	Najniższa cena za pierwszą godzinę parkowania	Najwyższa cena za pierwszą godzinę parkowania	Cena biletu jednorazowego o komunikacji miejskiej	Cena biletu dobowego o komunikacji miejskiej	Waluta
Berlin	3,5	1	3	2,1	6,1	eur
Bratysława	0,4	10	10	22	90	skk
Budapeszt	1,7	115	430	270	1550	hur
Haga	0,5	0,5	2,4	1,6	6,1	eur
Kopenhaga	0,5	9	26	20	115	dkk
Praga	1,2	15	40	18	100	kc
Warszawa 1	1,7	2	2	2,8	9	pln
Wiedeń	1,6	1,2	1,2	1,7	5,7	eur
Wilno	0,5	1	3	1,1	6	lit
Warszawa 2	1,6	3	3	2,8	9	pln

Tabela 1. Zestawienie cen bezwzględnych parkowania i biletów komunikacji miejskiej w wybranych miastach

Obliczenie wartości porównawczej przyniosło interesujące wyniki. Przedstawiamy je w postaci rankingu. Na pierwszy miejscu, znajdują się miasta, w których stawki opłat za parkowanie są najwyższe w stosunku do cen biletów komunikacji miejskiej, a na ostatnim te, w których te stawki są najniższe. Inaczej mówiąc, na pierwszym miejscu jest miasto najskuteczniej zachęcające do korzystania w śródmieściu z komunikacji miejskiej zamiast parkowania weń samochodu, a na ostatnim to, którego polityka najbardziej promuje dojazd do centrum samochodem. W tabeli 2. przedstawiono odniesienie stawek opłat za parkowanie do cen biletów jednorazowych. W tabeli 3. przedstawiono odniesienie stawek opłat za parkowanie do cen biletów dobowych.

1	Wilno	272,73%
2	Praga	222,22%
3	Budapeszt	159,26%
4	Haga	150,00%
5	Berlin	142,86%
6	Kopenhaga	130,00%
7	Warszawa 2	107,14%
8	Warszawa 1	71,43%
9	Wiedeń	70,59%
10	Bratysława	45,45%

Tabela 2. Stosunek opłat za parkowanie do cen biletów jednorazowych

1	Wilno	50,00%
2	Berlin	49,18%
3	Praga	40,00%
4	Haga	39,34%
5	Warszawa 2	33,33%
6	Budapeszt	27,74%
7	Kopenhaga	22,61%
8	Warszawa 1	22,22%
9	Wiedeń	21,05%
10	Bratysława	11,11%

Tabela 3. Stosunek opłat za parkowanie do cen biletów dobowych

Jak się okazuje po przeanalizowaniu tabeli 2, na samym szczycie miast zniechęcających do parkowania wcale nie znajdują się stateczne metropolie położone na zachód od Polski. Bardziej wydają się zniechęcać do parkowania miasta Europy Środkowej: Wilno, Praga, Budapeszt. Jest to zrozumiałe, jeżeli weźmiemy pod uwagę nie etap rozwoju motoryzacji w danym mieście (obrazowany za pomocą wskaźnika liczby samochodów na mieszkańca), a tempo jej rozwoju, które jest wyższe w nadrabiających "straty" po okresie komunizmu krajach Europy Środkowej. W Europie Zachodniej motoryzacja powoli wchodzi w okres nasycenia rynku i stagnacji rozwoju. Większe tempo wzrostu motoryzacji zapewne wywołuje większą lukę pomiędzy wysokim popytem, a niską podażą miejsc parkingowych w śródmieściach. Ponieważ inwestycje w Europie Środkowej nie nadążają z nadrobieniem braków podaży miejsc parkingowych, wykorzystuje się silniejsze środki ograniczenia popytu w postaci opłat parkingowych. W Europie Zachodniej, czyli w Berlinie, Hadze i Wiedniu, dzięki zmniejszeniu tempa wzrostu motoryzacji w dużej mierze

poradzone już sobie z ograniczoną podażą miejsc parkingowych poprzez budowę parkingów podziemnych i systemów Park and Ride. Stąd najprawdopodobniej oddziaływanie na popyt poprzez opłaty za parkowanie na ulicy może być stosunkowo mniejsze. Można zatem wysnuć wniosek, iż nie należy póki co kształtować polityki cenowej za parkowanie w miastach Europy Wschodniej na wzór miast Europy Zachodniej.

Na tym tle od stawek liderów wyraźnie odstaje Warszawa, a także Bratysława. Podniesienie opłaty za parkowanie w Warszawie do 3 złotych poprawi tą sytuację bardzo nieznacznie. Zagadkowe wydaje się w pierwszej chwili stałe niskie miejsce Wiednia, jednak obraz ten zmienia fakt, iż system parkowania w Wiedniu przewiduje restrykcyjny maksymalny czas parkowania: 2 godziny, po upływie których należy opuścić zajmowane miejsce. W niektórych podstrefach w Wiedniu można parkować tylko 1,5 godziny. Podobny mechanizm przymusowego odjazdu zastosowany jest w Pradze – w jednej ze stref można parkować maksymalnie 2 godziny, w drugiej 6 godzin.

Warto zauważyć, że tylko trzy spośród wybranych miast nie wprowadziły zróżnicowania cen w różnych strefach płatnego parkowania: Wiedeń, Bratysława i Warszawa. W przypadku Wiednia można mówić jednak o podstrefach w zakresie maksymalnej możliwej długości parkowania oraz okresu dnia, w którym obowiązuje strefa. W pozostałych miastach występują, często dość znaczne, różnice pomiędzy strefami. Najwięcej stref jest w Budapeszcie: aż 7, a najmniejsza odnotowana liczba stref spośród badanych miast to trzy. Przy czym np. w Pradze w jednej z trzech stref mogą parkować tylko samochody upoważnione do posiadania abonamentu (mieszkańcy i pracownicy firm). Podobnie jest w Budapeszcie. Natomiast największe różnice pomiędzy opłatami w różnych strefach występują w Hadze, która posiada trzy strefy. Maksymalna opłata za godzinę postoju w tym mieście (2,4 eur) to prawie pięciokrotność opłaty minimalnej (0,5 eur). Zazwyczaj różnica ta jest trzykrotna. Warto też zwrócić uwagę, że w niektórych miastach opłata za parkowanie pobierana jest przez całą dobę. W Kopenhadze występują przy tym różne stawki od pory dnia: w nocy opłaty są niższe. W Kopenhadze i Hadze występuje także opłata za parkowanie w soboty, a w Hadze również w niedziele.

Porównanie krajowe

Podobnego porównania dokonaliśmy na niwie krajowej. Cechują je takie same założenia jak w przypadku porównania międzynarodowego. Podobnie zachodziła konieczność zastosowania wyjątków. W Białymstoku, Wrocławiu i Gdyni, gdzie nie ma obecnie taryfy czasowej, wzięto pod uwagę bilety jednorazowe na linie miejskie. W większości miast wybrano do obliczeń bilety 60-minutowe. W Warszawie i Krakowie wzięto pod uwagę tańsze od 60-minutowych bilety jednorazowe. W każdym mieście występowały bilety dobowe. Tylko w trzech miastach strefa płatnego parkowania jest podzielona na podstrefy o różnych stawkach za pierwszą godzinę postojową: w Poznaniu, Szczecinie i Wrocławiu – tam wybrano do porównań stawkę najwyższą, czyli odpowiadającą ściślemu śródmieściu. Dodatkowo stawki opłat za parkowanie odniesiono do średniego wynagrodzenia brutto w danym mieście, które ustalono na podstawie danych z 2006 roku według banku danych regionalnych GUS [6]. Warszawa występuje w tabelach z numerem „1” oraz „2”, co odnosi się odpowiednio do stawek opłat do parkowanie: obecnej (2 zł)[10] i planowanej do wprowadzenia (3 zł)[9]. Dane wybrane do porównań zestawiono w tabeli 4.

Miasto	Średnie wynagrodzenie brutto	Maksymalna cena za pierwszą godzinę parkowania	Cena – bilet 60-minutowy lub jednorazowy	Cena – bilet dobowy
Białystok	2478	1,2	2	8
Gdańsk	3178	2	4,2	9,1
Gdynia	2914	2	3	9
Łódź	2501	2	3,6	9,6
Kraków	2753	3	2,5	10,4
Olsztyn	2741	1,4	2,1	9
Poznań	2890	3	5,8	13,2
Szczecin	2735	2,8	3,4	11
Warszawa 1	3790	2	2,8	9
Wrocław	2798	3	2	9
Warszawa 2	3790	3	2,8	9

Tabela 4. Wysokości opłat za parkowanie i cen biletów komunikacji miejskiej w wybranych miastach w Polsce (wszystkie ceny w złotych)

Wyniki obliczeń przedstawiamy także w postaci rankingu, w którym na pierwszy miejscu, znajdują się miasta o najwyższym stosunku stawek opłat za parkowanie do cen biletów komunikacji miejskiej, a na ostatnim te, w których ten stosunek jest najniższy. Czyli jest to uszeregowanie od miasta najbardziej, do najmniej zniechęcającego do parkowania w śródmieściu. W tabeli 5 przedstawiono odniesienie stawek opłat za parkowanie do cen biletów jednorazowych. W tabeli 6 przedstawiono odniesienie stawek opłat za parkowanie do cen biletów dobowych.

1	Wrocław	150,00%
2	Kraków	120,00%
3	Warszawa 2	107,14%
4	Szczecin	82,35%
5	Warszawa 1	71,43%
6	Olsztyn	66,67%
7	Gdynia	66,67%
8	Białystok	60,00%
9	Łódź	55,56%
10	Poznań	51,72%
11	Gdańsk	47,62%

Tabela 5. Stosunek opłat za parkowanie do cen biletów jednorazowych

1	Wrocław	33,33%
2	Warszawa 2	33,33%
3	Kraków	28,85%
4	Szczecin	25,45%
5	Poznań	22,73%
6	Warszawa 1	22,22%
7	Gdynia	22,22%
8	Gdańsk	21,98%
9	Łódź	20,83%
10	Olsztyn	15,56%
11	Białystok	15,00%

Tabela 6. Stosunek opłat za parkowanie do cen biletów

Dodatkowy ranking opiera się na wyliczeniu liczba godzin parkowania, które można zakupić w danym mieście za średnie wynagrodzenie brutto. Obliczenie to przedstawiono w tabeli 7.

1	Kraków	918
2	Wrocław	933
3	Poznań	963
4	Szczecin	977
5	Łódź	1251
6	Warszawa 2	1263
7	Gdynia	1457
8	Gdańsk	1589
9	Warszawa 1	1895
10	Olsztyn	1958
11	Białystok	2065

Tabela 7. Liczba godzin płatnego parkowania, które można wykupić za średnie wynagrodzenie w danym mieście

Porównanie tabel 5. i 6. pokazuje, że najbardziej zachęcające do przesiadki do komunikacji miejskiej warunki cenowe panują we Wrocławiu, Krakowie i Szczecinie. Warszawa, przy cenie za parkowanie w wysokości 2 zł, oraz nowej taryfie biletowej znajduje się w środku rankingu, co w odniesieniu do skali problemów komunikacyjnych największego miasta w kraju jest wynikiem słabym. Podniesienie stawki opłaty za pierwszą godzinę parkowania w warszawskiej SPPN wynik ten poprawi. Niemniej, jeżeli uwzględnimy różnice w płacach, nie wydaje się przesadą, stwierdzenie, iż Warszawa jest i będzie miastem zachęcającym cenowo do korzystania z motoryzacji indywidualnej i parkowanie w śródmieściu. Stosunkowo nisko w powyższych rankingach lokują się Poznań oraz Gdańsk. Wynik w tych miastach jest prawdopodobnie gorszy, niż faktyczna sytuacja, gdyż bilet 60-minutowy jest tam najdroższą możliwą opcją z szeregu innych biletów czasowych, a w Poznaniu także biletów wynikających z taryfy systemu przystankowego. W miarę niezmiennie niskie pozycje zajmują Łódź, Olsztyn i Białystok.

Jednodniowe badanie terenowe

Oprócz porównania warszawskiego systemu opłat za parkowanie z innymi miastami, które daje pewne pojęcie o tym, jak przyjazną dla kierowców jest stolica Polski w teorii, przeprowadziliśmy test funkcjonowania SPPN w Warszawie. Badanie polegało na policzeniu na wybranych ulicach w strefie SPPN w przeciętny dzień powszedni liczby samochodów tam parkujących i odniesieniu jej do liczby przewidzianych przez zarządcę strefy miejsc parkingowych. Ponadto liczone samochody przyporządkowywane były do jednej z czterech kategorii:

- zaparkowanych prawidłowo i posiadających ważny bilet lub abonament parkingowy;
- zaparkowanych prawidłowo, ale parkujących bez ważnej opłaty;
- zaparkowanych niezgodnie z przepisami, ale posiadających ważny bilet lub abonament;
- zaparkowanych niezgodnie z przepisami i parkujących bez ważnej opłaty.

Zadaniem testu było sprawdzenie, na ile obecny popyt na miejsca parkingowe w SPPN przekracza podaż, jak skutecznie pobierane są opłaty od kierowców, jaka jest mierzalna skala parkowania niezgodnego z przepisami i jakie są najpowszechniejsze formy nielegalnego parkowania.

Badanie przeprowadzono dnia 3 kwietnia 2008 roku, we wtorek w godzinach pomiędzy 11 a 13:30. Samochody były liczone przez trzy osoby: Wojciecha Szymalskiego, Macieja Błażejewskiego i Adama Olejniczaka. Początkowym miejscem badania było skrzyżowanie ulic Kruczej i Nowogrodzkiej, z którego dwóch badaczy udało się odpowiednio w stronę północną i południową wyznaczonymi ulicami. Trzeci badacz rozpoczął liczenie od Placu Trzech Krzyży idąc wyznaczonymi ulicami w kierunku na zachód.

Margines błędu pomiaru

Wynik badania obarczony jest najmniejszym błędem w przypadku ogólnej liczby zliczonych samochodów na każdej ulicy. Pozostałe wyniki cechują się zapewne różnicami związanymi z uczestnictwem trzech ankierów. W szczególności, pomimo iż klasyfikację parkowania pod względem zgodności z przepisami oparto na obiektywnych przepisach ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, to zachodzi możliwość rozbieżności ze względu na subiektywną ocenę przez ankierów sytuacji terenowej. Ponadto w momencie badania nie była ankierom znana interpretacja Biura Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy (pismo nr BD-DP-MLA-5547-76/2 /08), która mówi, „że w pasie dróg publicznych miejsca przeznaczone na postój pojazdów, w obszarze SPPN, zostały wyznaczone tam, gdzie parkowanie jest dozwolone. Parkowanie na innych miejscach jest niedozwolone i narusza art. 49 ust. 2 o ruchu drogowym” [5]. Znajomość tej interpretacji znacznie, ale także tylko częściowo, ułatwiłaby klasyfikację. Obrazuje to choćby fakt, że ankier na ulicy Marszałkowskiej zaliczył do parkujących prawidłowo więcej samochodów, niż liczba miejsc parkingowych dostępnych wskazana przez Wydział Parkowania ZDM. Dyskusyjna może być także przyjęta podczas badania interpretacja, że samochód zaparkowany niezgodnie z przepisami, to także ten, który zaparkowany został niezgodnie z tablicą informacyjną umieszczoną pod znakiem drogowym wyznaczającym parking, ale w granicach parkingu, choć jest to jednoznacznie sprzeczne z Art. 46.4 Prawa o Ruchu Drogowym. Dla pełnego obrazu podajemy zatem zestawienie wyliczonego dla każdego z ankierów procentowego udziału samochodów zaparkowanych nieprawidłowo oraz bez opłaty w stosunku do wszystkich samochodów policzonych przez każdego ankiera. Zestawienie to zawarto w tabeli 8.

	Bez biletu	Nieprawidłowo
Maciej Błażejowski	41,00%	70,00%
Adam Olejniczak	31,00%	34,00%
Wojciech Szymalski	26,00%	19,00%

Tabela 8. Odsetek samochodów parkujących bez ważnego biletu lub niezgodnie z przepisami

Należy podkreślić, że występujące rozbieżności pomiędzy wynikami osiągniętymi przez ankieterów mogą wynikać zarówno z subiektywności oceny wykonywanej przez badacza, jak i z faktycznych warunków terenowych na różnych ulicach. Czynniki tych nie udało się przy jednokrotnym badaniu od siebie oddzielić i ocenić ich wpływu na rezultaty.

Wyniki ilościowe

Wyniki ilościowe całego badania przedstawiono w tabeli 9.

Ankieter	Sumaryczne dane z pomiarów parkingowych	Dane ZDM	Parkujący prawidłowo		Parkujący nieprawidłowo		Razem	Nadpopyt	Udział parkujących bez biletu	Udział parkujących nieprawidłowo
			Z biletem	Bez biletu	Bez biletu	Z biletem				
Wojciech Szymalski	Bracka (pl. Trzech Krzyży-Nowogrodzka)	brak	18	5	4	1	28		32,14%	17,86%
	Nowogrodzka (Bracka-Krucza)	76	61	13	4	13	91	16,48%	18,68%	18,68%
	Nowogrodzka (Krucza-Marszałkowska)	110	69	10	10	28	117	5,98%	17,09%	32,48%
	Nowogrodzka (Marszałkowska-Chałubińskiego)	325	213	76	34	35	358	9,22%	30,73%	19,27%
	Nowogrodzka (Chałubińskiego-Lindleya)	brak	127	33	6	6	172		22,67%	6,98%
Maciej Błażejowski	Wierzbowa	brak	14	1	16	11	42		40,48%	64,29%
	Plac Piłsudskiego	brak	0	0	18	3	21		85,71%	100,00%
	Mazowiecka	68	27	3	13	10	53	-28,30%	30,19%	43,40%
	Plac Powstańców Warszawy Szpitalna	brak	18	3	31	53	105		32,38%	80,00%
Adam Olejniczak i Maciej Błażejowski	Krucza									
		248	170	44	57	70	341	27,27%	29,62%	37,24%
Adam Olejniczak	Mokotowska (Krucza-Pl. Zbawiciela)	93	56	15	18	31	120	22,50%	27,50%	40,83%
	Marszałkowska (Pl. Zbawiciela-Pl. Unii Lubelskiej)	32	26	22	22	6	76	57,89%	57,89%	36,84%
	Suma		799	225	244	272	1540		30,45%	33,51%
	Suma tylko ulic z danymi ZDM	962	622	183	169	198	1172	17,92%		

Tabela 9. Wyniki ilościowe badania terenowego parkowania w śródmieściu Warszawy

Najważniejszym wnioskiem z badania wydaje się być konstatacja, że praktycznie na każdym z badanych odcinków ulic, porównanie liczby faktycznie parkujących samochodów z liczbą dostępnych miejsc parkingowych wykazuje znaczną przewagę popytu nad podażą. Zróżnicowanie w tym zakresie jest jednak bardzo duże. W części wynika ono z warunków fizycznych, tzn. fizycznej dostępności miejsca do parkowania w przestrzeni publicznej na tej ulicy poza wyznaczonymi miejscami do parkowania. Na ulicy Mazowieckiej wystąpił w badaniu niedobór popytu rzędu 30% (wynik ten jest zastanawiający, jeśli spojrzymy na zdjęcia dokumentujące badania na ulicy Mazowieckiej), z kolei na badanym odcinku Marszałkowskiej znaczny nadpopyt w wysokości 60%. Także, mimo braku wyniku procentowego, z notatek badającego odcinek Nowogrodzkiej od Chałubińskiego do Lindley'a wynika, że występuje tam znaczny niedosyt popytu na miejsca parkingowe, co jest ważną wskazówką jeśli dodamy, że jest to odcinek położony blisko granicy strefy parkowania, czyli w pobliżu bezpłatnych miejsc parkingowych. Zatrzymując się na chwilę nad tym problemem, przedstawiamy dwa zdjęcia wykonane w innych miejscach w pobliżu granic obecnej strefy parkowania.



Zdjęcie po lewej wykonano w czerwcu 2008 roku. Jest to zachodnia strona ulicy Żelaznej przy skrzyżowaniu z ulicą Grzybowską. Odcinek ten nie należy do SPPN. Ulica Żelazna jest granicą strefy [10]. Jak widać na zdjęciach, samochody blokują przystanek autobusowy, przejście pieszym, a nawet wyjście z budynku biurowego. Zdjęcie po lewej wykonano jeszcze jesienią 2007 roku na ulicy Batorego w pobliżu skrzyżowania z Narbutta na Mokotowie. Strefa parkowania kończy się przecznicę na zachód, na ulicy Puławskiej (równoległej do Batorego)[10]. Zastawiona jest każda część chodnika, co bardzo utrudnia przejście pieszym i – czego nie widać na zdjęciu – samochody często parkują na tym odcinku w dwóch rzędach, z których jeden blokuje pas ruchu. Obydwa zdjęcia wykonał Wojciech Szymalski.

Obliczona średnia z całego badania dla ulic, dla których posiadano dane o liczbie dostępnych miejsc parkingowych, wskazuje na ok. 18% nadwyżkę popytu na miejsca parkingowe względem ich podaży. Jest to wynik pokazujący znacznie większą różnicę popytu i podaży, niż można by sądzić ze średniego współczynnika zajętości miejsc przyjętego przez Wydział Parkowania Zarządu Dróg Miejskich, który wynosi 1,03 [4]. Ponieważ otrzymane przez badających wyniki pochodzą z nieznacznego (niecałe 5% wszystkich miejsc parkingowych SPPN), centralnie położonego obszaru strefy, a przyjęty przez ZDM współczynnik ma być średnią dla całej SPPN, można pokusić się o wniosek, iż widoczna jest tu przyczyna, dla której zróżnicowanie wysokości opłat w różnych częściach SPPN w Warszawie byłoby zasadne. Podobnie sama nadwyżka popytu nad podażą w wysokości aż 18% przemawia na korzyść podniesienia cen za parkowanie w Warszawie.

Należy przy tym dodać, że w czasie pomiaru, w którym otrzymano 18% nadwyżkę popytu nad podażą miejsc parkingowych w SPPN, na parkingu kubaturowym płatnym przy ulicy Garażowej występował 40% niedobór popytu wobec podaży. Dane uzyskano w trakcie pomiaru od osób obsługujących parking. Na parkingu tym godzina postoju kosztuje 4 złote. Ponieważ ceny na parkingach wydzielonych, zwłaszcza kubaturowych, kształtowane są z wykorzystaniem rachunku ekonomicznego (uwzględniają realne koszty utrzymania takiego parkingu), odzwierciedlają one w dużym stopniu poziom rzeczywisty i nie można im zarzucić, że są zbyt wysokie, gdyż ceny niższe prawdopodobnie powodowałyby nieopłacalność prowadzenia tej działalności gospodarczej. A zatem zbyt niska jest cena parkowania w strefie płatnego parkowania, co powoduje nieefektywne wykorzystanie przestrzeni parkingowej już dostępnej w śródmieściu. Niewystarczające wykorzystanie wydzielonych parkingów płatnych w SPPN obrazuje także poniższe zdjęcie parkingu przy ulicy Nowogrodzkiej wykonane w trakcie pomiaru przez Wojciecha Szymalskiego.



Drugim istotnym wynikiem badania jest zaskakująco wysoki, w stosunku do oczekiwań, udział samochodów, które zaparkowano bez uiszczenia opłaty parkingowej, względnie płacąc za krótszy niż rzeczywisty okres postoju. Zliczono 469 takich samochodów, czyli aż 30% wszystkich policzonych. Raz jeszcze zróżnicowanie jest znaczne w zależności od badanego odcinka, ale najniższy wynik to aż 17%. Gdyby przyjąć tę minimalną liczbę za miarodajną dla całej SPPN, to przy szacowanych przez WP ZDM 163.877 pojazdach korzystających ze strefy w ciągu dnia [4], aż 27.859 robiłoby to bez płacenia za parking. Przyjmując średnią opłatę za parking na poziomie 3,4 złotego (półtorej godziny parkowania [4]), oznacza to stratę rzędu 95 tys. złotych dziennie, czyli aż ok. 2 milionów złotych miesięcznie i ok. 24 milionów rocznie.

469 samochodów parkujących bez opłaty przy objęciu badaniem niecałych 5% liczby dostępnych miejsc postojowych, jest tym bardziej wysokim wynikiem, iż dziennie wystawianych jest średnio tylko 433 wyzwań do uiszczenia 50 zł opłaty dodatkowej w całej SPPN [4]. W związku z tym można oszacować i to dość optymistycznie (bo przyjęliśmy 17% udział niepłacących), że kontrolerzy strefy SPPN wyłapują tylko 1,5-2% osób parkujących bez opłaty.

Uwagi godne są notatki jednego z ankierów wyróżniające wśród samochodów zaparkowanych bez opłaty te, które posiadały za szybko przeterminowany bilet parkingowy. W niektórych miejscach liczba takich przypadków osiągała 50% wszystkich postojów bez opłaty, np. Nowogrodzka od Poznańskiej do Emilii Plater. Zdarzały się jednak także miejsca, gdzie wszystkie przypadki postoju bez opłaty były przypieczętowane mandatem kontrolerów ZDM, np. Nowogrodzka odcinek Bracka-Krucza.

Trzeci miarodajny wynik badania dotyczy liczby samochodów zaparkowanych niezgodnie z przepisami. Tutaj spodziewano się dość wysokiego wyniku, rzędu 10%-15%, ale okazał się on jeszcze wyższy. Średnio w całym badaniu wykryto nieprawidłowo zaparkowanych ponad 30% samochodów, czyli 516. Gdyby wszystkim wystawić mandaty w wysokości 50 zł, przychód byłby znaczny (prawie 26 tys. zł z niewielkiego wycinka SPPN). Zdarzały się miejsca, jak np. ulica Szpitalna, gdzie wszystkie samochody zaparkowano niezgodnie z przepisami lub obowiązującymi znakami drogowymi. Nawet tam, gdzie obliczono lub zauważono, iż nie występował niedobór miejsc parkingowych, parkowano niezgodnie z przepisami, np. na odcinku Nowogrodzkiej od Chałubińskiego do Lindley'a zaparkowano nieprawidłowo 12 ze 172 samochodów i tylko jeden przypadek dotyczył niezastosowania się do tabliczki informacyjnej. Podobnie na odcinku od Kruczej do Marszałkowskiej, gdzie odnotowano najniższy niedobór miejsc (5,98%) względem oficjalnych danych, niemal jedna trzecia samochodów zaparkowana była nieprawidłowo.

W ciągu 2007 roku Straż Miejska interweniowała w sprawach nieprawidłowego parkowania w całej Warszawie 94 860 razy [3], czyli ok. 260 razy dziennie. Wystawiono przy tym zaledwie 12 601 mandatów za niestosowanie się do znaków i sygnałów drogowych [3], czyli ok. 34 mandaty dziennie. Zatem w stosunku do liczby wykrytych w trakcie badania na zaledwie kilku odcinkach ulic nieprawidłowości, Straż Miejska miałaby skuteczność na poziomie ok. 7%.

Gdyby wskaźnik 30% nieprawidłowo zaparkowanych samochodów przyjąć jako daną dla całej strefy SPPN, zarówno szacowany teoretyczny przychód z mandatów byłby większy – rzędu 2,5 mln złotych dziennie przy założeniu stuprocentowej skuteczności egzekwowania przepisów, jak i faktyczna skuteczność Straży Miejskiej znacznie mniejsza – około 6 promili, Opisane dalej wyniki jakościowe potwierdzają, że o wiele skuteczniejsze od działań Straży Miejskiej jest fizyczne uniemożliwienie nieprawidłowego parkowania.

Wyniki jakościowe

Każdy z liczących podczas badania był zaopatrzony w aparat fotograficzny, aby móc dokumentować zarówno przypadki typowe, jak i ewentualne przypadki sporne nieprawidłowego parkowania. Dzięki temu zgromadzony został znaczący materiał jakościowy, który pozwala ocenić w jakim zakresie w Warszawie powinna być stosowana zasada odholowywania nieprawidłowo zaparkowanych samochodów. Materiał ten okazjonalnie uzupełniano o zdjęcia wykonane w inne dni, jeśli zachodziła taka konieczność.

Na terenie Warszawy z możliwości odholowania pojazdu na koszt właściciela skorzystano w 2006 roku tylko 928 razy, a w 2007 roku tylko 856 razy[1]. Po przeliczeniu uzyskuje się wskaźnik na poziomie niewiele ponad dwóch interwencji dziennie, co jest liczbą zupełnie niezauważalną przy ujawnionej wcześniej skali nieprawidłowego parkowania. Tym bardziej, że większość odholowań była prawdopodobnie związana z uporządkowywaniem miejsc uroczystości państwowych, parad itp. Możliwość ta wynika z artykułu 130a Prawa o Ruchu Drogowym [11]. Ustęp pierwszy tego artykułu mówi o następujących dwóch sytuacjach, kiedy można odholować samochód:

- kiedy samochód pozostawiono w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia on ruch lub
- kiedy samochód pozostawiono w miejscu, gdzie w inny sposób zagraża on bezpieczeństwu.

Wydaje się, że jest kilka typowych sytuacji nieprawidłowego parkowania na warszawskich ulicach, które kwalifikują się do każdorazowego odholowywania pojazdów.

Parkowanie na przystankach autobusowych (art. 49, ust. 1, p. 9 PoRD)



Na poprzedniej stronie zdjęcie po lewej to niedawno odremontowany fragment ulicy Marszałkowskiej pomiędzy Placem Zbawiciela i Placem Unii Lubelskiej. Utrudnienie ruchu jest tutaj ewidentne – samochód blokuje wyjście pasażerom z prawidłowo zatrzymującego się autobusu. Po prawej podobny obrazek z ulicy Kruczej. Obydwa wykonano podczas badania (autor: Adam Olejniczak). Podobnych zdjęć wykonano w trakcie pomiaru jeszcze kilka.



Na obydwu powyższych zdjęciach widać, że postój samochodu na przystanku to nie pojedyncze przypadki, ale zjawisko masowe, które wobec tego należy zacząć tępić z całą stanowczością. Dla przypomnienia przytaczamy dwa przepisy Prawa o Ruchu Drogowym, które zostały naruszone. Na zdjęciu po lewej, art 49, ust. 1, pkt. 9, jego pierwsza część brzmiąca “Zabrania się zatrzymania pojazdu: w odległości mniejszej niż 15 m od słupka lub tablicy oznaczającej przystanek”, a po prawej druga część: “a na przystanku z zatoką - na całej jej długości”. Oba zdjęcia wykonano podczas badania (autor: Adam Olejniczak).

Parkowanie bez zachowania odpowiednich odległości od skrzyżowań, przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych (art. 49, ust.1, p. 2 i 11 PoRD)



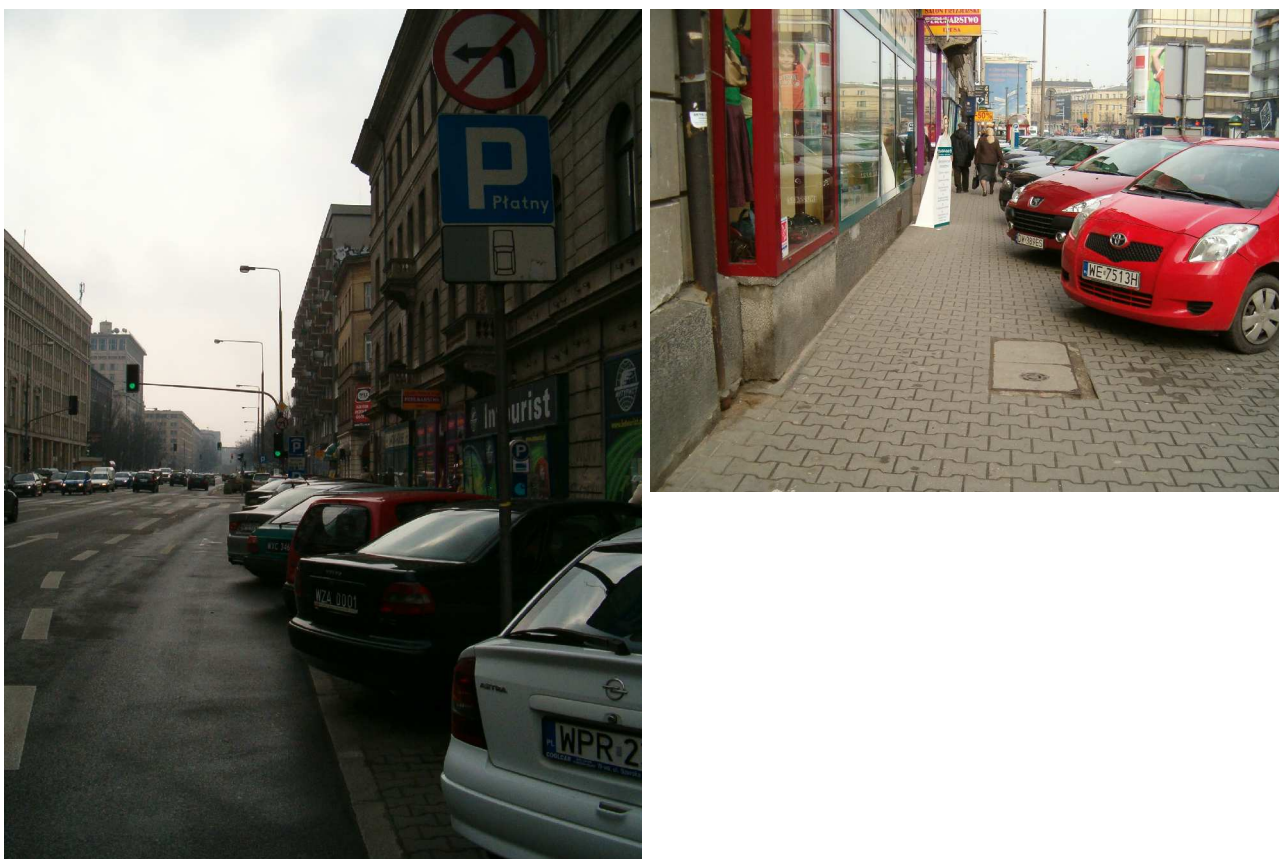
Po lewej pięć samochodów stojących de facto po środku skrzyżowania Szpitalna/Chmielna/Bracka, na powierzchni wyłączanej z ruchu oznakowaniem poziomym. Wykonane zdjęcie pozwala ocenić, jak małą widoczność ma samochód chcący wyjechać na ulicę Szpitalną z pasa położonego za widocznymi samochodami – samochód ten wskazano czerwoną strzałką. Skutkiem nielegalnego parkowania jest w tym przypadku ewidentne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. Zdjęcie podczas pomiaru wykonał Maciej Błażejowski. Po prawej widocznych jest kilka samochodów ustawionych na powierzchni wyłączanej z ruchu przed skrzyżowaniem Nowogrodzka/Pankiewicza i przejściem dla

pieszych. Samochód skręcający w lewo z ulicy Nowogrodzkiej i piesi idący po chodniku od strony Dworca Centralnego mają bardzo utrudnioną wzajemną widoczność, co skutkuje kolejnym ewidentnym zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu. Zdjęcie to podczas pomiaru wykonał Wojciech Szymalski.

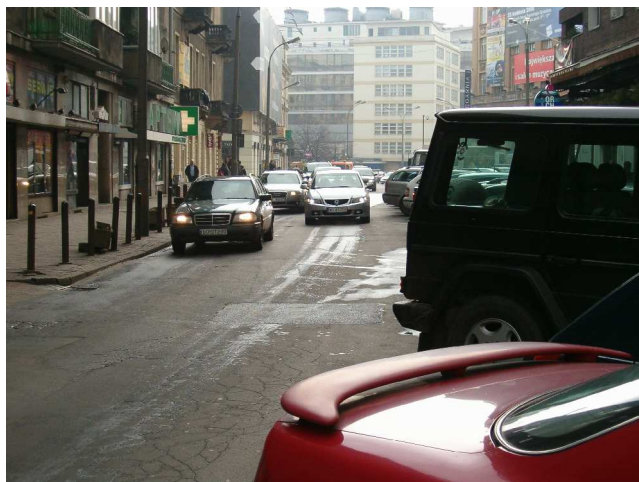


Zdjęcie po lewej to kolejny przypadek wzajemnego utrudniania sobie życia przez kierowców i stwarzania niebezpiecznych sytuacji. Samochody ustawione w obrębie skrzyżowania Nowogrodzka/ Chałubińskiego utrudniają widoczność (trzy w głębi) i ruch (auto na pierwszym planie) wyjeżdżającym z ulicy Nowogrodzkiej w Chałubińskiego. Po prawej natomiast widok wzdłuż przejścia dla pieszych przez Nowogrodzką na zachodnim ramieniu skrzyżowania Nowogrodzka/Emilii Plater. Usytuowany centralnie na przejściu samochód utrudnia ruch. W sumie na obu zdjęciach widoczne są co najmniej 4 przypadki kwalifikujące się do odholowania pojazdu na koszt właściciela. Obydwa zdjęcia podczas pomiaru wykonał Wojciech Szymalski.

Ustawienie pojazdu niezgodne z oznakowaniem (art. 46 ust. 4 PoRD, art. 92, par. 1, Kodeksu Wykroczeń)



Na obu zdjęciach na dole poprzedniej strony widoczny jest ten sam odcinek ulicy Kruczej (Nowogrodzka-Aleje Jerozolimskie), ale sfotografowany z przeciwnych kierunków. Około dziesięciu samochodów stoi ukośnie, zamiast równoległe, jak nakazuje oznakowanie pionowe. W efekcie na lewym zdjęciu widać, iż samochody utrudniają ruch samochodowy na pasie do skrętu w prawo na ulicy Kruczej. Na prawym zdjęciu natomiast widać, że pozostawiono zbyt mało miejsca do przejścia pieszo chodnikiem. Ewentualne odholowanie samochodów jest o tyle dyskusyjne, że stoją one w miejscu, gdzie zatrzymanie pojazdu nie jest zabronione. Oba zdjęcia podczas pomiaru wykonał Maciej Błażejowski.



Podobna do opisanej powyżej sytuacja na ulicy Szpitalnej. Zamiast parkowania równoległego, parkowanie ukośne. Po lewej widać, że wygrodenie chodnika zapobiegło tamowaniu ruchu pieszego. Niemniej jednak prawe zdjęcie pokazuje, że to samo wygrodenie "wypchnęło" parkujące samochody na jeden z dwóch pasów ruchu na ulicy Szpitalnej. Według relacji badacza, widoczny na zdjęciu drugi z jadących samochodów (prawy) nie zmieścił się na lewym pasie ruchu z powodu zaparkowanych nieprawidłowo samochodów i został zmuszony do zjechania na prawy pas. Także w tym przypadku samochody stoją jednak w miejscu, gdzie zatrzymanie pojazdu nie jest zabronione. Oba zdjęcia podczas pomiaru wykonał Maciej Błażejowski.

Postój całego samochodu na chodniku (art. 47, ust. 2 PoRD)



Tam gdzie chodnik jest stosunkowo szeroki, kierowcy nagminnie wykorzystują go do postoju całych samochodów. Taki stan został usankcjonowany w Warszawie za pomocą oznakowania na ulicy Świętokrzyskiej, gdzie wyznaczono powierzchnie i uliczki parkingowe. Jak się wydaje uczyniono o jeden wyjątek za dużo i kierowcom wydaje się, że

mogą to robić już wszędzie. Jeśli trzymać się interpretacji Biura Drogownictwa i Komunikacji wyrażonej w piśmie nr BD-DP-MLA-5547-76/2 /08, iż w SPPN dozwolone jest tylko parkowanie na wyznaczonych miejscach [5], to widoczne na tych zdjęciach samochody musiałyby zostać odholowane. Na lewym zdjęciu Plac Powstańców Warszawy i nieformalna “uliczka parkingowa”, na której samochody blokują przejście pieszym. Zdjęcie to wykonał podczas badania Maciej Błażejewski. Na prawym zdjęciu ulica Nowogrodzka i trzy samochody blokujące przejście pieszym na chodniku w każdym kierunku. Zdjęcie to wykonał podczas badania Wojciech Szymalski.

Postój utrudniający wyjazd z bramy, garażu, parkingu etc (art. 49, ust. 2, p. 1 PoRD)



Na lewym zdjęciu, wykonanym podczas pomiaru, wjazd i wyjazd z bramy jest jeszcze możliwy, niemniej jednak bardzo utrudniony. Obydwa pojazdy stoją w miejscu, gdzie postój jest zakazany i utrudniają ruch, wobec czego powinny zostać odholowane. Ograniczanie przez nich widoczności wyjeżdżającym z bramy stwarza niebezpieczeństwo kolizji. Na prawym zdjęciu, wykonanym 8 lutego 2008, jeszcze przed badaniem, wjazd i wyjazd z bramy został już całkowicie uniemożliwiony i do odholowania kwalifikują się trzy pojazdy, parkujące poza wyznaczonymi miejscami postojowymi. Obydwa zdjęcia pochodzą z ulicy Nowogrodzkiej i zostały wykonane przez Wojciecha Szymalskiego.

Inne negatywne przypadki



Na poprzedniej stronie po lewej widoczny jest zakazany art. 49, ust. 1, punktem 8 PoRD postój na pasie dzielącym jezdnie na Placu Piłsudskiego – przypadek spotykany w Warszawie raczej rzadko. Warto tutaj wspomnieć jednak, że w miastach Europy Zachodniej pas dzielący jest dość często wykorzystywany do wyznaczania miejsc parkingowych, np. w Berlinie w ten sposób parkuje się wzdłuż Bismarck Alle, głównej ulicy dzielnicy Charlottenburg-Wilmersdorf. Po prawej natomiast w miarę typowa na ulicy Mazowieckiej sytuacja samochodów stojących w dwóch rzędach. Pierwszy rząd od strony krawężnika dokonuje “postoj”, a drugi “zatrzymania”, co zdają się sygnalizować zapalone światła awaryjne. Warto zwrócić uwagę na stojący w drugim rzędzie samochód dostawczy. Ze względu na nadmierny popyt na miejsca parkingowe w SPPN bardzo często występuje problem z dowozem towarów do sklepów w śródmieściu, gdyż nie mają się one gdzie zatrzymać zgodnie z przepisami. Obydwa zdjęcia wykonano podczas pomiaru (autor: Maciej Błażejowski).



Kolejne dwa zdjęcia dotyczą rozjeżdżania zieleni przez parkujących. Zdjęcie po lewej, wykonane przez Wojciecha Szymalskiego w trakcie badania, pokazuje że nawet przy dostępności wolnych miejsc parkingowych czasem wygodniej jest kierowcom rozjechać kawałek zieleni. Zdjęcie pochodzi z ulicy Nowogrodzkiej, odcinka pomiędzy Chałubińskiego i Lindley'a. Zdjęcie po prawej to natomiast wyjątkowy przypadek w trakcie badania, uchwycony przez Macieja Błażejowskiego na Placu Piłsudskiego.

Na zaledwie kilku zdjęciach wykonanych jednego dnia, przedstawiających przypadki nieprawidłowego parkowania w SPPN w Warszawie, widocznych jest 30-40 samochodów kwalifikujących się do odholowania zgodnie z art 130a PoRD, co stoi w rażącej dysproporcji z przytoczonymi faktycznymi wynikami odholowywania na poziomie 2-3 pojazdów dziennie. Pokazuje to z jednej strony skalę bezsilności i nieskuteczności działań policyjnych i kontrolnych względem parkowania w Warszawie, a z drugiej strony skalę bezkarności i często także głupoty (wszak parkujący w sposób zagrażający niebezpieczeństwo, stwarza to niebezpieczeństwo także samemu sobie) parkujących. Należy przy tym dodać, że pomiary oraz zdjęcia zostały wykonane podczas trwającej w śródmieściu akcji Straży Miejskiej pod kryptonimem “Zefir”, mającej na celu tępienie nieprawidłowego parkowania ze zdwojoną mocą [15, 16]. Obnażona tutaj nieskuteczność działania służb miejskich naraża takie akcje tylko na śmieszność. W związku z tym sytuacja ta wymaga szybkich i zdecydowanych działań naprawczych ze strony władz miasta.

Zanim przejdziemy do wniosków i rekomendacji warto jednak pokazać jeszcze dla równowagi kilka obrazków pokazujących temat egzekwowania przepisów dotyczących parkowania bardziej pozytywnie.



Po lewej, widoczne za wycieraczką trzy wezwania do uiszczenia opłaty dodatkowej za postój bez wykonania opłaty przypominają, że kontrolerzy Wydziału Parkowania ZDM jednak działają. Podczas badania zostali napotkani przez ankietera około godziny 13 na ulicy Nowogrodzkiej. Po prawej blokada na kole to zapewne wynik akcji Straży Miejskiej o kryptonimie "Zefir" - założona jednak chyba bardziej ze względu na brak opłaty, niż nieprawidłowe parkowanie. Dwa przypadki, w których kara została nałożona, niemniej jednak samochód mógł stać dalej na swoim miejscu, jako że nie utrudniał ruchu ani nie stwarzał dodatkowego niebezpieczeństwa. Obydwa zdjęcia wykonano podczas pomiaru na ulicy Nowogrodzkiej (autor: Wojciech Szymalski).



Prawe zdjęcie, autorstwa Maciej Błażejewskiego, pochodzi z ulicy Mazowieckiej w dniu badania. Drugie zdjęcie, wykonanie przez Wojciecha Szymalskiego, pochodzi z czerwca 2008 z ulicy Pańskiej. Szczególnie warta uwagi w tych przypadkach jest sygnalizowana już wcześniej skuteczność fizycznych środków zapobiegania

nieprawidłowemu parkowaniu – w tym przypadku słupków, ale mogą to być zawsze bardziej estetyczne donice z kwiatami, ławki, parkingi rowerowe, wyższe niż przeciętnie krawężniki i inne elementy wyposażenia ulicy. To ich obecność powoduje, że wszystkie samochody stojące na zdjęciach obok nich są zaparkowane prawidłowo. Na prawym zdjęciu widać, że w dalszej części ulicy Pańskiej, gdzie nie ma wygrozdzenia, sytuacja wraca do niezgodnego ze znakiem drogowym parkowania ukośnego. Dobrze wykonany parking cechuje się tym, że kierowca instynktownie parkuje na nim zgodnie z wyznaczonymi miejscami parkingowymi.

Wnioski i rekomendacje

Na początek przedstawiamy podsumowanie w postaci zestawienia wniosków z wykonanych badań i analiz:

- Nie należy obecnie kształtować polityki cenowej za parkowanie w miastach Europy Wschodniej na wzór miast Europy Zachodniej. Styl uprawiania polityki parkingowej powinien się wiązać z tempem przyrostu motoryzacji w danym mieście, a nie z etapem jej rozwoju (wyrażonym w liczbie samochodów na mieszkańca).
- Większość miast posiadających system opłat za parkowanie różnicuje stawki opłat w różnych częściach miasta w zależności od skali występowania problemu z parkowaniem.
- Można stosować stosunkowo niskie opłaty za parkowanie w śródmieściu, jeśli zastosuje się mechanizm przymusowego odjazdu po określonym okresie postoju.
- Niektóre miasta stosują opłaty za parkowanie także w trakcie weekendu.
- Zróznicowanie systemów parkowania w różnych miastach Europy i Polski pokazuje, iż polityka parkingowa powinna być w większym stopniu zależna od lokalnych warunków, niż od narzuconych dla całego kraju przepisów.
- Warszawa, ze stawką za parkowanie na poziomie 2 zł jest miastem zachęcającym cenowo zmotoryzowanych do parkowania w śródmieściu, co pokazują zestawienia stosunku ceny za godzinę parkowania do cen biletów jednorazowych i dobowych, a przede wszystkim zestawienie oparte na wyliczeniu ilości godzin parkowania, które można kupić za średnie wynagrodzenie w danym mieście. Podniesienie stawki za parkowanie do 3 zł poprawi tę sytuację bardzo nieznacznie, parkowanie w Warszawie nadal będzie stosunkowo tanie.
- Wykonane badanie terenowe wskazuje na ok. 18% nadwyżkę popytu na miejsca parkingowe na badanych w śródmieściu ulicach względem ich podaży. Wydaje się, iż liczbę tę można przyjąć jako dobre przybliżenie sytuacji w całej SPPN w Warszawie.
- Zbyt niska cena parkowania w strefie SPPN powoduje nieefektywne wykorzystanie przestrzeni parkingowej już dostępnej w śródmieściu, w szczególności wydzielonych parkingów płatnych.
- Luka pomiędzy popytem a podażą wykazuje duże wahania pomiędzy różnymi ulicami. Luka ta wydaje się maleć, a nawet wykazywać przewagę podaży na popytem w pobliżu granic SPPN. Wydaje się, że parkowanie przy granicach strefy „ucieka” do obszaru nieobjętego strefą.
- Blisko 30% korzystających ze strefy SPPN nie płaci za postój. Powoduje to straty w kasie miasta rzędu 95 tys. złotych dziennie, ok. 2 milionów złotych miesięcznie i ok. 24 milionów rocznie (obliczenie wykonano przy założeniu, iż bez opłaty parkuje tylko 17% kierowców).
- Bardzo niska jest skuteczność kontrolerów SPPN. Wyłapują oni tylko 1,5-2% osób parkujących bez opłaty.
- Duża liczba parkujących płaci za znacznie krótszy od rzeczywistego okres postoju. W niektórych miejscach jest to blisko połowa nieposiadających uiszczonej opłaty za parkowanie.
- Niezgodne z przepisami parkowanie jest zjawiskiem masowym. Jedna trzecia parkujących w śródmieściu robi to łamiąc przepisy o ruchu drogowym lub obowiązujące znaki drogowe. Na niektórych ulicach wszyscy parkują niezgodnie z przepisami lub oznakowaniem. Nawet w miejscach, gdzie nie występuje niedobór miejsc do parkowania parkuje się często niezgodnie z przepisami.

- Skuteczność Straży Miejskiej w wyłapywaniu nieprawidłowo parkujących jest rażąco niska. Działalność Straży Miejskiej w tym zakresie jest zupełnie niezauważalna, nawet mimo specjalnych akcji walki z nielegalnym parkowaniem. Udział wyłapanych i ukaranych przypadków parkowania niezgodnie z przepisami nie osiąga jednego procenta.
- Bardzo duża liczba samochodów parkujących niezgodnie z przepisami spełnia warunki pozwalające na ich odholowanie na koszt właściciela pojazdu. Są to w większości przypadki parkowania na przystankach autobusowych, parkowania bez zachowania odpowiednich odległości od skrzyżowań, przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych, blokowania wyjazdów z bram i posesji.
- Liczba odholowanych na koszt właściciela przez Straż Miejską pojazdów dziennie jest znikoma, w stosunku do liczby kwalifikujących się do takiego traktowania samochodów. Z badania wykonanego na próbie zaledwie 5% miejsc parkingowych objętych płatnym parkowaniem w śródmieściu wynika, że powinno się odholować jednego dnia kilkudziesięciokrotnie więcej samochodów.
- Wysoką skutecznością cechują się fizyczne sposoby ograniczania nieprawidłowego parkowania, np. różnego typu wygrozdzenia, kształtowanie miejsc parkingowych w sposób uniemożliwiający parkowanie w inny niż zaplanowano sposób. W Warszawie ten sposób zapobiegania łamaniu przepisów jest wykorzystywany w niewystarczającym stopniu, choć sytuacja ulega powolnej poprawie.

Oceniając działania władz, zawsze staramy się być konstruktywni. Bardzo negatywne wyniki powyższych badań i analiz zdają się upoważniać do przedstawienia szeregu rekomendacji dla władz miasta:

- W celu unormowania sytuacji parkingowej w Warszawie, należy przede wszystkim oddziaływać na tempo przyrostu liczby samochodów i ruchu drogowego w mieście. Tempo to należy maksymalnie ograniczać poprzez:
 - zaniechanie rozbudowy i powiększania przepustowości ulic prowadzących do śródmieścia;
 - umiar w zakresie planowania wszelkich inwestycji drogowych w mieście – wskazane jest planowanie przedsięwzięć dla pojemności poniżej prognoz ruchu;
 - promowanie, przede wszystkim cenowe, innych środków transportu w dojeździe do śródmieścia;
- Środki odzyskane z wyeliminowania inwestycji poszerzających drogi prowadzące do centrum, ograniczenia skali inwestycji drogowych w całym mieście oraz przychody z płatnego parkowania muszą być przeznaczane na potrzeby ograniczania ruchu samochodowego w mieście i jego skutków. W szczególności środki te powinny zasilać budżet instytucji zarządzających komunikacją publiczną, zielenią miejską, lub zostać przeznaczone na inwestycje w komunikację miejską i polepszenie warunków komunikacji i życia niezmotoryzowanych w mieście. Taki mechanizm stosowany jest np. w Berlinie [14].
- Nadwyżkę popytu na miejsca parkingowe w śródmieściu Warszawy trzeba ograniczyć, podnosząc ceny za parkowanie w strefie SPPN oraz rozszerzając granice strefy płatnego parkowania. Przeprowadzone studia uzasadniają poszerzenie strefy co najmniej o obszar Woli (od Żelaznej do ulicy Towarowej, jeśli nie dalej), Mokotowa (od Puławskiej w kierunku Al. Niepodległości) oraz połączenie obecnych podstref I (śródmieście) i II (ochota) w jedną strefę.
- Granica strefy parkowania płatnego powinna przebiegać po granicach, które maksymalnie ograniczają możliwość ucieczki do strefy nie objętej opłatą, tj. granicami

naturalnymi, takimi jak rzeki, rozległe parki lub szerokimi, dwupasmowymi arteriami komunikacyjnymi, np. obwodnicą miejską, terenami kolejowymi. Docelowo zasięg strefy płatnego parkowania, jeśli to tylko możliwe, powinien odzwierciedlać kształtem przebieg obwodnic miejskiej i śródmiejskiej.

- Ze względu na ustawowe ograniczenie opłaty za pierwszą godzinę parkowania do 3 zł, która stawka wydaje się niewystarczająca do odpowiedniego ograniczenia popytu, rekomendujemy wprowadzenie w Warszawie mechanizmu „przymusowego odjazdu” parkującego samochodu po określonej liczbie godzin. Sugerowany przez nas okres to 2 godziny, zwłaszcza, że szacowany przez Wydział Parkowania ZDM średni okres parkowania to 1,35 godziny [4].
- Rekomendujemy podzielenie SPPN w Warszawie na podstrefy z różnymi stawkami opłat za godzinę parkowania. Optymalnym wydaje się wyznaczenie trzech stref, ze stawkami opłat za pierwszą godzinę odpowiednio: 1 zł, 2 zł i 3 zł. Najniższa stawka mogłaby obowiązywać przy granicach strefy łagodząc efekt ucieczki poza obszar objęty opłatami. Najwyższa w miejscach największej nadwyżki popytu nad podażą na miejsc parkingowych, w szczególności w dzielnicy Śródmieście.
- Postulujemy, aby ciężar egzekwowania ograniczania parkowania niezgodnego z przepisami przenieść ze służb miejskich, na bariery fizyczne: wygradzenia i elementy architektoniczne. Wbrew obiegowym opiniom ułatwiają one, a nie utrudniają poruszanie się osobom niezmotoryzowanym. Bariery te powinny być stosowane powszechnie, a nie tylko w ostateczności. To służby miejskie powinny interweniować w ostateczności. Wprowadzenie barier fizycznych powinno się odbywać konsekwentnie i stopniowo wraz z przebudową kolejnych ulic w mieście, z dostosowaniem do lokalnych warunków architektonicznych. Należy zobowiązać instytucje odpowiedzialne za przebudowę ulic do takiego postępowania. Dla przyspieszenia tempa stosowania barier fizycznych na ulicach można wykorzystać środki z przychodów SPPN, wszak będzie to działanie na korzyść niezmotoryzowanych.
- Zanim osiągnięty zostanie stan infrastruktury miejskiej uwzględniający odpowiednie nasycenie barierami fizycznymi dla parkujących, rekomendujemy bezwzględne egzekwowanie przepisów i znaków drogowych dotyczących parkowania przez służby miejskie. Egzekwowanie powinno to być przede wszystkim konsekwentne – prowadzenie pojedynczych akcji jest nieskuteczne. W zasięgu służb miejskich, fizycznym i finansowym, wydaje się przede wszystkim skuteczne usuwanie na koszt właściciela z ulic samochodów blokujących ruch pieszy, rowerowy i samochodowy oraz stwarzających niebezpieczeństwo. Na pewno można takich samochodów usuwać dziennie ok. 100, a nie tak jak jest to obecnie 2-3. Ponieważ skala nieprawidłowego parkowania jest duża, na początek trzeba skoncentrować siły służb miejskich na walce z przypadkami stwarzającymi niebezpieczeństwo lub utrudniającymi ruch, w miarę możliwości rozszerzając działania na inne, mniej rażące przypadki. Należy przy tym dodać, że sama działalność służb miejskich stanie się wtedy bardziej spektakularna, a tym samym widoczna, co podniesie jej prestiż w oczach mieszkańców.
- Dla skutecznego tępienia nieprawidłowego i bezpłatnego parkowania kluczowy jest odpowiedni podział kompetencji pomiędzy Straż Miejską i służby kontrolne SPPN Wydziału Parkowania ZDM. Straż Miejska powinna się skoncentrować wyłącznie na przypadkach nieprawidłowego parkowania poza miejscami wyznaczonymi w strefie SPPN. Służby kontrolne ZDM powinny natomiast nie tylko kontrolować prawidłowość wnoszenia opłat, ale także stosowania się do znaków drogowych w ramach miejsca postoju. Rozszerzenie kompetencji tych służb jest w ich zasięgu, zwłaszcza, że można przeznaczyć na to znaczne środki finansowe – SPPN przynosi miastu rocznie ok. 30 mln złotych zysku [17].

- W skali miasta należy dążyć do ograniczenia parkowania na chodnikach, w tym także częściowo na chodniku z wykorzystaniem przepisów art. 47 Prawa o Ruchu Drogowym. Stosowanie tego artykułu w mieście przyzwyczajają kierowców do sytuacji, w której uważają oni chodnik, za miejsce przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów także z dala od krawędzi jezdni, co nie jest celem istnienia chodnika. Ponadto wjazd samochodów na chodnik powoduje szybką dewastację nawierzchni nieprzystosowanej do przenoszenia obciążenia jakie wywołuje pojazd – są to wymierne straty finansowe dla miasta. Wyeliminowanie stosowania art. 47 w warunkach drogowych w mieście jest możliwe w przypadku kompleksowego stosowania barier fizycznych oraz stopniowej przebudowy ulic do standardu parkowania wyłącznie na jezdni lub w przeznaczonych do tego zatokach.
- Ze względu na wątpliwości interpretacyjne, co do prawidłowości parkowania samochodów poza miejscami wyznaczonymi w strefie SPPN [5], rekomendujemy zapisanie w regulaminie strefy SPPN lub innym powszechnie dostępnym dokumencie rangi prawa lokalnego zakazu parkowania w strefie SPPN poza wyznaczonymi miejscami, niezależnie od przepisów PoRD. Wydaje się, iż jest to możliwe, ze względu na fakt, iż byłaby to regulacja dalej idąca niż prawo krajowe, a więc zgodna z zasadą pomocniczości. Nawet jeśli obecnie taka interpretacja przepisów lokalnych istnieje, to zapisana jest w zbyt dużej ilości osobnych aktów i zawarcie jej w jednym dokumencie będzie sprzyjać lepszej informacji, a tym samym i znajomości przepisów przez kierowców w Warszawie.
- Równoległe ze stałym i skutecznym egzekwowaniem przepisów dotyczących parkowania oraz przebudową ulic w celu stosowania barier fizycznych, należy rozpocząć inwestycje w zakresie budowy parkingów kubaturowych w śródmieściu, na które zostanie przesunięta przynajmniej część miejsc parkingowych dostępnych obecnie na ulicach. Przesunięcie to w szczególności powinno się odbywać na zasadzie zamiany miejsc parkingowych ukośnych, na równoległe, które zajmują znacznie mniej miejsca w przekroju ulicy, zapewniając więcej miejsca pieszym i mniejsze utrudnienia w ruchu drogowym (podczas wyjazdu zamiast długotrwałego, trudnego i niebezpiecznego manewru cofania, samochód włącza się po prostu przodem do ruchu). Ponadto należy rozwijać system parkingów Parkuj i Jedź na granicach i poza obszarem miasta.
- W obszarze SPPN należy, oprócz miejsc do parkowania samochodów osobowych, znaleźć możliwość przeznaczenia specjalnych powierzchni dla samochodów dostawczych, na czas wyładunku towaru. Ewentualnie należy rozważyć skuteczne i konsekwentne sterowanie czasem rozładunku towarów, przesuwać go za pomocą systemu pozwoleń na godziny przed i po największym nasileniu popytu powodowanego przez samochody osobowe. Ten drugi wariant powinien być wdrożony po odpowiednich konsultacjach ze środowiskiem właścicieli sklepów.
- Dla właściwego wdrażania rekomendacji i ogółem zarządzania parkowaniem w mieście, zwłaszcza w sytuacji nakładania na parkujących dodatkowych opłat, kluczowa jest polityka informacyjna miasta. Władze miasta powinny stale podkreślać korzyści płynące z ograniczenia nielegalnego i nieuregulowanego parkowania w mieście, takie jak: większe przestrzenie dla pieszych (w tym dla dzieci), dla lokali gastronomicznych i sklepów spożywczych (a tym samym większe przychody sprzedawców i możliwości konkurencji z hipermarketami i galeriami handlowymi), łatwiejsze znalezienie miejsc parkingowych w mieście, mniejszy ruch drogowy związany z poszukiwaniem miejsc parkingowych, mniej spalin i hałasu oraz po prostu ładniejsze miasto. Jak wskazują niedawno przeprowadzone wywiady z turystami przyjeżdżającymi do Warszawy, jednym z najbardziej zniechęcających ich do miasta problemów, jest wszechobecność samochodów na chodnikach oraz bezczelne nieprzestrzeganie przepisów (mówiąc wprost: chamstwo) kierowców [13].

- Dla celów polityki informacyjnej w zakresie parkowania kluczowe jest także stałe badanie poziomu zadowolenia klientów z korzystania ze strefy SPPN, mieszkańców z jej funkcjonowania oraz badanie samego sposobu funkcjonowania strefy i korzyści płynących z jej istnienia dla miasta. Obecnie, jak się wydaje, brak jest tego typu badań lub są zupełnie niewykorzystywane w celach informacyjnych. Dość charakterystyczny jest tutaj niedobór konkretnych danych liczbowych w charakterystyce stanu parkowania przedstawionej w projekcie polityki transportowej Warszawy na lata 2007-2015 [8].

Ponadto dwie rekomendacje przedstawiamy do rozważenia ustawodawcy:

- Wnioskujemy o rewizję obowiązujących ograniczeń w wyznaczaniu stref płatnego parkowania w miastach w Polsce [12]. Ograniczają one zbyt sztywno możliwości dostosowania polityki parkingowej w miastach, szczególnie w Warszawie, do występujących potrzeb, co uwłacza zasadzie subsydiarności (pomocniczości). Naszym zdaniem należy znieść lub podnieść ograniczenia dotyczące maksymalnej stawki parkowania. Tym bardziej, że uległy one w przeciągu 7 lat od wprowadzenia ustawy względemu obniżeniu z uwagi na inflację. Ponadto niezasadnym wydaje się wprowadzenie w ustawie ograniczeń dziennych obowiązywania strefy, czy też sposobu naliczania opłat.
- Dużym ułatwieniem dla władz miast byłoby wprowadzenie przez ustawodawcę całkowitego zakazu parkowania na chodniku, nawet przy krawędzi jezdni, a także fragmentem pojazdu, czyli rewizja postanowień art. 47 PoRD. Ze względu na kosztowność oraz skalę inwestycji, jakiej wymaga przeprowadzenie takiej operacji (dostosowanie istniejących miejsc parkingowych) jednorazowo, należałoby wprowadzić tą zmianę stopniowo. Mogłoby to się odbyć, gdyby ustawodawca zadeklarował zniesienie możliwości takiego parkowania w horyzoncie np. 10 lat i przeznaczył pewne środki na dostosowanie się miast do tego wymagania. To oczywiście wymaga konsensusu, konsekwencji i ciągłości w polityce transportowej państwa.

Kończąc i pozostawiając władze miasta i kraju z powyższymi rekomendacjami do przemyślenia, chcemy pozytywnie zmotywować Warszawiaków do poparcia rozszerzenia strefy parkowania, zwiększenia opłat za parkowanie i bardziej konsekwentnej walki z nielegalnym parkowaniem w centrum miasta. Nie posiadamy niestety danych dotyczących korzyści płynących z dotychczasowego funkcjonowania SPPN w Warszawie, ale chcemy przedstawić dane, które zgromadziły w tym zakresie władze Berlina [14].

Po pierwsze wprowadzenie strefy parkowania płatnego w Berlinie spowodowało, że popyt na miejsca parkingowe na ulicy, który przewyższał podaż o 13%, stał się mniejszy o 10% od dostępnej liczby miejsc parkingowych. Dzięki temu prawie zawsze, bez większego wysiłku, można znaleźć w śródmieściu Berlina miejsce do zaparkowania.

Po drugie, ponieważ łatwiej jest znaleźć miejsce parkingowe, kierowcy nie jeżdżą po Berlinie w poszukiwaniu miejsca parkingowego „a może gdzieś za rogiem”. Dzięki temu średni ruch drogowy w śródmieściu Berlina zmalał o ok. 15%. Na niektórych poprzednio szczególnie obleganych ulicach ruch drogowy zmalał nawet o 70%.

Po wprowadzeniu strefy parkingowej w śródmieściu 80% jego mieszkańców jest zadowolonych z powstałych warunków parkingowych. Także 70% osób spoza śródmieścia, które korzystają z płatnego parkowania, jest zadowolonych.

Wykorzystane materiały

- [1] Pismo od Straży Miejskiej nr SM-006-0717-30/1433/08 z dnia 25 lutego 2008 – dane dotyczące odholowanych pojazdów w Warszawie w latach 2006 i 2007;
- [2] Pismo od Zarządu Dróg Miejskich nr ADM/DPSP/5512/291/08 z dnia 11 marca 2008 – dane dotyczące aktualnej liczby miejsc parkingowych w SPPN w Warszawie na wybranych ulicach;
- [3] Pismo od Straży Miejskiej nr SM-WPS-424-5/774/08 z dnia 7 marca 2008 – dane dotyczące liczby interwencji Straży Miejskiej w sprawach nielegalnego parkowania w Warszawie w 2007 roku;
- [4] Pismo od Zarządu Dróg Miejskich nr ZDM/DPSP/5512/49/08 z dnia 30 stycznia 2008 – dane dotyczące ogólnej liczby miejsc parkingowych w SPN w Warszawie i szacowanej liczby korzystających z SPPN, wraz ze wskaźnikiem zajętości miejsc, średnim czasem postoju i średnią liczbą dziennie wystawianych wezwań do uiszczenia opłaty dodatkowej;
- [5] Pismo od Biura Drogownictwa i Komunikacji nr BD-DP-MLA-5547-76/2 /08 z dnia 29 maja 2008 przedstawiające m.in. interpretację dotyczącą dopuszczalności parkowania poza miejscami wyznaczonymi w SPPN;
- [6] Główny Urząd Statystyczny, Bank Danych Regionalnych, 2008, www.stat.gov.pl
- [7] Wstępne studium wykonalności zrównoważonego rozwoju Warszawskiego Węzła Transportowego..., ATKINS, 2003-2004;
- [8] Brzeziński A., Rezwow M., Roszkowski M., Suchorzewski W., Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy na lata 2007-2015, Biuro Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy, 2008;
- [9] Projekt uchwały Rady miasta stołecznego Warszawy w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłaty dodatkowej oraz określenia sposobu pobierania tych opłat – druk nr 1095 wraz z załącznikami, 2008
- [10] Uchwała Rady miasta stołecznego Warszawy nr XX/349/2003 sprawie z dnia 23 listopada 2003 w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłaty dodatkowej oraz określenia sposobu pobierania tych opłat wraz z załącznikami
- [11] Ustawa Prawo o Ruchu Drogowym z dnia 20 czerwca 1997 roku wraz z późniejszymi zmianami. Dz. U. 2005, nr 108, poz. 908
- [12] Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 wraz z późniejszymi zmianami, Dz. U. 2007, nr 19, poz. 115
- [13] Kowalska Agnieszka, Chamscy kierowcy, ale miasto czyste, Gazeta Stołeczna wydanie z dnia 11 lipca 2008 r.
- [14] Berlin Verkehr, Informationen zur Parkraumbewirtschaftung in Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2006;
- [15] Majszyk Konrad, Zefirem w kierowców, Życie Warszawy, wydanie z 22 marca 2008.
- [16] Łukasz Krajewski, Akcja Zefir tylko dmucha w handlowców, Gazeta Stołeczna, wydanie z dnia 4 kwietnia 2008
- [17] Budżet miasta stołecznego Warszawy na rok 2008

Informacje na temat parkowania oraz taryf komunikacji publicznej w miastach Europy:

Miasto	Parkowanie	Komunikacja Publiczna
Wilno	http://www.vilnius-tourism.lt/topic.php?tid=62&sid=76&aid=462	http://www.vilniustransport.lt/lt/pages/view/?id=53
Praga	http://web.telecom.cz/evropark/Cen-2.htm	http://www.dpp.cz/en/travelling-in-prague/
Budapeszt	http://www.fkpt.hu/english/3operation/bptariff.html	http://www.bkv.hu/english/jegyek/index.html
Haga	http://www.denhaag.com/default.asp?id=499	http://www.htm.net/Pages/DEF/479.html
Berlin	http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/parkraumbewirtschaftung/	http://www.bvg.de/index.php/de/Bvg/Index/folder/211/name/Tarif%FCbersicht
Kopenhaga	http://www.parking.dk/parking/tourists-and-visitors/	http://www.moviatrafik.dk/Priser/hovedstadsomraadet/prisoversigt/Pages/prisoversigt.aspx
Wiedeń	http://www.wien.gv.at/finanzen/abgaben/park.html#hoe	http://www.wienerlinien.at/wl/ep/channelView.do?channelId=-17005&displayPage=%2Fep%2Fchannel%2FteaserArticlesWithImages.jsp&pageTypeld=9083
Bratysława	http://www.bratislavaguide.com/bratislava-parking-availability-and-regulations	http://www.imhd.sk/ba/index.php?w=392b3433292c1f252e362f34332523ef2f262e29&lang=en

Informacje na temat parkowania oraz taryf komunikacji publicznej w miastach Polski

Miasto	Parkowanie	Komunikacja pPubliczna
Kraków	http://www.e-krakow.com/e-krakow/strefy-parkingowe	http://www.mpk.krakow.pl/default.aspx?docId=218
Wrocław	http://www.wroclaw.pl/m3302/p3737.aspx	http://www.mpk.wroc.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=171&Itemid=37
Poznań	http://www.zdm.poznan.pl/parking_zone.php	http://www.mpk.poznan.pl/bilety.html
Szczecin	http://bjp.um.szczecin.pl/umszczecinbjp/chapter_11487.asp	http://www.zditm.szczecin.pl/ceny.php
Łódź	http://miasta.gazeta.pl/lodz/1,35134,3867398.html	http://www.mpk.lodz.pl/showarticleslist.action?category=1095
Gdynia	Uchwała Nr XVI/410/08 Rady Miasta Gdyni z 27 lutego 2008 r.	http://www.zkmgdynia.pl/index1.php?action=02
Gdańsk	Zarządzenie Nr 39/2000 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 7 kwietnia 2000r.	http://www.ztm.gda.pl/taryfa.html
Olsztyn	http://mzdmiz.olsztyn.pl/portal/index.php?art_id=26	http://www.mpkolsztyn.pl/site/page.php?id_menu=184
Białystok	http://www.bialystok.pl/site.php?s=MDEzNDc1	http://www.komunikacja.bialystok.pl/taryfy_przewozowe.asp

Autor: Wojciech Szymalski, Berlin-Warszawa 2008

Załącznik 1

Wyciąg z ustawy Prawo o Ruchu Drogowym – wybrane przepisy dotyczące zatrzymania i postoju

„Art. 47.

1. Dopuszcza się zatrzymanie lub postój na chodniku kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t, pod warunkiem że:

- 1) na danym odcinku jezdni nie obowiązuje zakaz zatrzymania lub postoju;
- 2) szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m;
- 3) pojazd umieszczony przednią osią na chodniku nie tamuje ruchu pojazdów na jezdni.

2. Dopuszcza się, przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1 pkt 2, zatrzymanie lub postój na chodniku przy krawędzi jezdni całego samochodu osobowego, motocykla, motoroweru lub roweru. Inny pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t może być w całości umieszczony na chodniku tylko w miejscu wyznaczonym odpowiednimi znakami drogowymi.

Art. 49.

1. Zabrania się zatrzymania pojazdu:

- 1) na przejeździe kolejowym, na przejeździe tramwajowym, na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejazdu lub skrzyżowania;
- 2) na przejściu dla pieszych, na przejeździe dla rowerzystów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem lub przejazdem; na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu zakaz ten obowiązuje także za tym przejściem lub przejazdem;
- 3) w tunelu, na moście lub na wiadukcie;
- 4) na jezdni wzdłuż linii ciągłej oraz w pobliżu jej punktów krańcowych, jeżeli zmusiłoby to innych kierujących pojazdami wielośladowymi do najeżdżania na tę linię;
- 5) na jezdni obok linii przerywanej wyznaczającej krawędź jezdni oraz na jezdni i na poboczu obok linii ciągłej wyznaczającej krawędź jezdni;
- 6) w odległości mniejszej niż 10 m od przedniej strony znaku lub sygnału drogowego, jeżeli zostałyby one zasłonięte przez pojazd;
- 7) na jezdni przy jej lewej krawędzi, z wyjątkiem zatrzymania lub postoju pojazdu na obszarze zabudowanym na drodze jednokierunkowej lub na jezdni dwukierunkowej o małym ruchu;
- 8) na pasie między jezdniami;
- 9) w odległości mniejszej niż 15 m od słupka lub tablicy oznaczającej przystanek, a na przystanku z zatoką – na całej jej długości;
- 10) w odległości mniejszej niż 15 m od punktów krańcowych wysepki, jeżeli jezdnia z prawej jej strony ma tylko jeden pas ruchu;
- 11) na drodze dla rowerów.

2. Zabrania się postoju:

- 1) w miejscu utrudniającym wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy, garażu, parkingu lub wnęki postojowej;
- 2) w miejscu utrudniającym dostęp do innego prawidłowo zaparkowanego pojazdu lub wyjazd tego pojazdu;
- 3) przed i za przejazdem kolejowym, po obu stronach drogi, na odcinku od przejazdu kolejowego do słupka wskaźnikowego z jedną kreską;
- 4) w strefie zamieszkania w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu;
- 5) na obszarze zabudowanym, pojazdu lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 16 t lub o długości przekraczającej 12 m, poza wyznaczonymi w tym celu parkingami.”

Załącznik 2

Wyciąg z ustawy o drogach publicznych – przepisy dotyczące ustanawiania stref parkowania płatnego

Art. 13.

1. Korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za:

- 1) parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania;
- 2) przejazdy po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych.

Art. 13b.

1. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera się za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania, w wyznaczonym miejscu, w określone dni robocze, w określonych godzinach lub całodobowo.

2. Strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.

3. Rada gminy (rada miasta) na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta), zaopiniowany przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach, może ustalić strefę płatnego parkowania.

4. 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;
- 2) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;
- 3) określa sposób pobierania opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1.

5. Stawki opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, mogą być zróżnicowane w zależności od miejsca parkowania. Przy ustalaniu stawek uwzględnia się progresywne narastanie opłaty przez pierwsze trzy godziny parkowania, przy czym progresja nie może przekraczać powiększenia stawki opłaty o 20 % za kolejne godziny w stosunku do stawki za poprzednią godzinę parkowania. Stawka opłaty za czwartą godzinę i za kolejne godziny parkowania nie może przekraczać stawki opłaty za pierwszą godzinę parkowania.

Załącznik 3

Wyciąg z uchwały Rady miasta stołecznego Warszawy nr XX/349/2003 sprawie z dnia 23 listopada 2003 w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłaty dodatkowej oraz określenia sposobu pobierania tych opłat wraz z załącznikami

Wysokości opłat

.§

„Par. 2

1. Ustala się stawki opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania niestrzeżonego w dni robocze od poniedziałku do piątku, w godzinach od 8 do 18, w wysokości:
 - 1) za pierwszą godzinę 2,00 zł
 - 2) za drugą godzinę 2,40 zł
 - 3) za trzecią godzinę 2,80 zł
 - 4) za czwartą i kolejne godziny – po 2,00 zł
2. Dopuszcza się:
 - 1) Naliczanie opłat określonych w ust. 1 za odcinki czasu inne niż pełne godziny, odpowiednio do odcinków czasu odpowiadających krotności kwoty 0,40 zł, przy czym minimalna opłata wynosi 0,40 zł,
 - 2) Naliczanie opłat określonych w ust. 1 za pomocą urządzeń technicznych, dopuszczonych przez zarządzającego strefą płatnego parkowania niestrzeżonego, umożliwiających naliczanie opłat odpowiednio do faktycznego czasu parkowania.”

Zasięg SPPN

„Strefa płatnego parkowania niestrzeżonego pojazdów samochodowych na drogach publicznych w m.st. Warszawie obejmuje obszar charakteryzujący się znacznym deficytem miejsc postojowych ograniczony ulicami:

Obszar I:

aleją „Solidarności” od ulicy Żelaznej do ulicy gen. W. Andersa, ulicą Długą, ulicą Nowomiejską, ulicą Podwale, ulicą Krakowskie Przedmieście, ulicą Karową od górnej krawędzi Skarpy Wiślanej, a dalej tą krawędzią do alei Armii Ludowej, aleją Armii Ludowej, Alejami Ujazdowskimi, ulicą Belwederską, ulicą Spacerową, ulicą Słoneczną, ulicą B. Smetany, ulicą Wygoda, ulicą Puławską, ulicą Ursynowską, ulicą M. Bałuckiego, ulicą Olesińską, ulicą Sandomierską, ulicą Olszewską, ulicą Puławską, ulicą L. Waryńskiego, aleją Armii Ludowej, aleją Niepodległości, ulicą Koszykową, placem Starynkiewicza, ulicą Żelazną do al. „Solidarności”, wraz z tymi ulicami granicznymi;

Obszar II:

Alejami Jerozolimskimi od ulicy J.U. Niemcewicza do placu A. Zawiszy, ulicą Raszyńską, ulicą Filtrową do ulicy Akademickiej, ulicą Akademicką do placu G. Narutowicza, ulicą Grójecką od placu G. Narutowicza do ulicy Kaliskiej, ulicą Kaliską, ulicą J.U. Niemcewicza do Alej Jerozolimskich, wraz z tymi ulicami granicznymi;

Obszar III:

Aleją „Solidarności”, ulicą Targową, ulicą Białostocką, ulicą Brzeską, ulicą A. Mackiewicza, ulicą J. Zamoyskiego od wiaduktu kolejowego do ulicy Krowiej, ulicą Krowią, ulicą J. Sierakowskiego do alei „Solidarności”, wraz z tymi ulicami Granicznymi.”