

SPOŁECZNY
RZECZNIK
NIEZMOTORYZOWANYCH

CENTRUM
ZRÓWNOWAŻONEGO
TRANSPORTU



Raport

nr 1/2009

Drugi raport o płatnym
parkowaniu niestrzeżonym
w Warszawie

ZIELONE MAZOWSZE, STYCZEŃ 2009

Spis treści

1. Wstęp	str. 3
2. Sytuacja po pierwszym raporcie	str. 4
3. Cele drugiego raportu	str. 4
4. Badanie	str. 5
5. Wyniki ilościowe	str. 7
6. Wyniki jakościowe	str. 18
7. Bariery dla parkujących	str. 23
8. Na granicy strefy	str. 26
9. Wnioski	str. 26
10. Rekomendacje	str. 28
11. Spis tabel	str. 30
12. Skróty stosowane w tekście	str. 30
13. Wykorzystane materiały	str. 31

Załącznik nr 1 - Podstawowe wyniki drugiego badania parkowania w Warszawie z 5 listopada 2008 roku.

Załącznik nr 2 - Wyniki wzięte do porównania pierwszego (z kwietnia 2008) i drugiego (z listopada 2008) badania parkingowego.

Załącznik nr 3 – Formularz badania parkingowego dla dnia powszedniego.

Załącznik nr 4 - Rekomendacje przedstawione w pierwszym raporcie o płatnym parkowaniu w Warszawie.

Wstęp

Pod koniec lipca 2008 roku ogłosiliśmy wyniki pierwszych badań i pierwszy raport o płatnym parkowaniu niestrzeżonym w Warszawie. Raport ten został dobrze odebrany zarówno przez prasę, mieszkańców, jak i służby miejskie. Dlatego nie spoczywamy na laurach, ale pracujemy dalej na rzecz poprawy funkcjonowania strefy płatnego parkowania (dalej SPPN lub Strefa) w Warszawie, a tym samym poprawy jakości poruszania się po mieście osób niezmotoryzowanych, którym nielegalnie parkujące samochody codziennie przeszkadzają w podziwianiu jego uroków.

Drugi raport składa się po pierwsze z opisu sposobu wykonywania drugiego pomiaru liczby pojazdów parkowanych bez opłaty lub nieprzepisowo w strefie płatnego parkowania niestrzeżonego w Warszawie. Następnie zawarliśmy w raporcie zarówno wyniki ilościowe oraz jakościowe badań, a także analiz wykonanych na podstawie danych uzyskanych z badań oraz korespondencji z biurami miasta Warszawy. Badanie i analizy zostały wzbogacone o nowe wątki, które wnoszą ciekawe wnioski do funkcjonowania SPPN. Wnioski te upoważniają nas do podania kolejnych rekomendacji dla działań władz miasta i nie tylko.

Przygotowanie raportu zajęło ponad 2 miesiące od momentu przeprowadzenia badań. Same badania także były bardzo pracochłonne. Wykonanie tej pracy nie byłoby możliwe gdyby nie wkład pracy wolontariuszy stowarzyszenia, przede wszystkim Macieja Błażejewskiego, Adama Olejniczaka oraz Macieja Sulmickiego, którym serdecznie dziękujemy za udział w badaniu i częściowo także w analizie jego wyników. Pragniemy także podziękować administracji miasta stołecznego Warszawy, w szczególności Wydziałowi Parkowania Zarządu Dróg Miejskich (dalej ZDM), Biuru Drogownictwa i Komunikacji oraz Straży Miejskiej m.st. Warszawy za udostępnienie danych, bez których przedstawione wyniki byłyby nieosiągalne, a także za uwagi, które nadesłano po pierwszym naszym raporcie. Pozostałym członkom stowarzyszenia dziękuję za konstruktywne uwagi do treści drugiego raportu.

Wspólnie liczymy, że ten drugi raport zostanie podobnie przychylnie odebrany przez władze miasta, a jego wyniki wykorzystane do jeszcze większego usprawnienia działania służb miejskich w zakresie kontroli nielegalnego parkowania w stolicy.

Wojciech Szymalski

Sytuacja po pierwszym raporcie

Po pierwszych tego typu badaniach wykonanych w kwietniu 2008 roku i ogłoszeniu ich wyników w lipcu 2008 nastąpiło wiele zmian w stołecznej strefie płatnego parkowania niestrzeżonego. Od 1 września 2008 obowiązuje nowy taryfikator, w którym podstawową stawką opłaty za jedną godzinę parkowania jest trzy złote (3 zł) [1]. Widoczne stały się także pozytywne działania Straży Miejskiej na rzecz większego zakresu odholowywania nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów z ulic. Zarząd Dróg Miejskich jak się wydaje zintensyfikował także swoje działania mające charakter prewencyjny wobec nielegalnego parkowania, czyli ustawianie wygradzeń uniemożliwiających parkowanie niezgodne z przepisami. Ustawiono je np. na skrzyżowaniu Nowogrodzkiej i Chałubińskiego, które zostało uwidocznione w naszym pierwszym raporcie.

Cele drugiego raportu

Wszystkie wyżej wymienione działania są godne pochwały. Stąd starając się o wysoką jakość tej pochwały postanowiliśmy przeprowadzić drugie badania i sporządzić drugi raport o SPPN w Warszawie. Celem tego raportu jest ponowna weryfikacja skuteczności działania służb miejskich w zakresie uniemożliwiania i karania zarówno parkowania niezgodnego z przepisami, jak i nieopłaconego zgodnie z taryfikatorem w strefie. Wychodzimy bowiem z założenia, że pochwałą służb miejskich najwyższej jakości będzie znacznie obniżenie się liczby osób parkujących bez opłaty czy też nieprawidłowo w centrum, a także innych wskaźników nielegalnego parkowania. Taką poprawę mogą wykazać jedynie nowe badania.

Także sposób wprowadzania zmian w SPPN w Warszawie umożliwia weryfikację hipotezy postawionej pod koniec pierwszego raportu, iż 3 złote za godzinę w Warszawie to zbyt mała stawka, aby wpłynąć na ograniczenie liczby kierowców przyjeżdżających do centrum stolicy samochodem. Oddzielnie momentu wprowadzenia wyższego taryfikatora i rozszerzenia strefy pozwala także uchwycić oddzielnie działanie czynnika związanego z rozszerzeniem strefy – dla zbadania tego czynnika te badania mają charakter wstępny.

Badanie

Podstawowe badanie, tak jak za pierwszym razem, 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 tym razem do sześciu kategorii:

- zaparkowanych prawidłowo i posiadających ważny bilet lub abonament parkingowy;
- zaparkowanych prawidłowo, ale parkujących bez ważnej opłaty;
- zaparkowanych niezgodnie z wyznaczonym miejscem parkingowym (w uproszczeniu niezgodnie z Kodeksem Wykroczeń), ale posiadających ważny bilet lub abonament parkingowy;
- zaparkowanych niezgodnie z wyznaczonym miejscem parkingowym (w uproszczeniu niezgodnie z Kodeksem Wykroczeń) i parkujących bez ważnej opłaty;
- zaparkowanych niezgodnie z przepisami (w uproszczeniu niezgodnie z przepisami Prawa o Ruchu Drogowym), ale posiadających ważny bilet lub abonament;
- zaparkowanych niezgodnie z przepisami (w uproszczeniu niezgodnie z przepisami Prawa o Ruchu Drogowym) i parkujących bez ważnej opłaty.

Założeniem testu było sprawdzenie, na ile obecny popyt na miejsca parkingowe w SPPN przekracza podaż, jak skutecznie naliczane są opłaty karne i mandaty dla kierowców, jaka jest mierzalna skala parkowania niezgodnego z przepisami i jakie są najpowszechniejsze formy nielegalnego parkowania. Dodatkowo kontrolowaliśmy takie zmienne jak: liczba mandatów wystawionych przez ZDM i Straż Miejską, długość czasu parkowania, zbyt krótkie opłacenie czasu postoju, pochodzenie samochodów.

Wyniki nowych badań porównaliśmy z wynikami poprzednich otrzymując informację o tym, co poprawiło się w stołecznej SPPN od poprzedniego razu.

Badanie przeprowadzono dnia 5 listopada 2008 roku, w środę w godzinach pomiędzy 10 a 13:15. Samochody były liczone przez trzy osoby: Macieja Błażejewskiego, Macieja Sulmickiego i Wojciecha Szymalskiego. Początkowe miejsca badania były różne. Dla jednego badacza było to skrzyżowanie ulic Kruczej i Nowogrodzkiej, z którego udał się on w stronę północną. Drugi badacz od skrzyżowania Marszałkowska-Nowogrodzka udał się w stronę zachodnią wyznaczonymi ulicami, aż do Powiśla poza strefą. Trzeci badacz rozpoczął liczenie od ulicy Filtrowej idąc wyznaczonymi ulicami Tarczyńską i Nowogrodzką w kierunku na zachód aż do Marszałkowskiej. Ankieterzy zapisywali wyniki na formularzu załączonym do raportu jako załącznik nr 3.

Obok przedstawiono plan z trasami ankieterów zaznaczonymi liniami w czerwonym kolorze. Plan został wykonany na podkładzie planu strefy płatnego parkowania niestrzeżonego zamieszczonego na stronie internetowej ZDM [2]. Na planie nie zaznaczono ulicy Tarczyńskiej, która w trakcie analizy badań została z niej wyłączona.



Plan tras badawczych ankieterów 5. 11. 2008 r.

Błędy pomiaru

Na początek należy zaznaczyć, że zarówno pierwsze, jak i drugie badania prowadzone były z wykorzystaniem oryginalnej metodologii, której poszczególne elementy dopracowywane są w trakcie każdego pomiaru. Stąd, ze względu na nabyte doświadczenie należy spodziewać się, że podstawowe wyniki drugiego badania są obciążone mniejszą liczbą ewentualnych błędów, niż wyniki pierwszego badania. Z drugiej jednak strony chęć pozyskania większej ilości danych spowodowała zmianę kwestionariusza wypełnianego w trakcie badań. To już na wstępie wywołało problemy, gdyż okazało się, że nieprawidłowe wypełnienie formularza przez ankietera dla ulicy Tarczyńskiej uniemożliwiło analizę wszystkich wyników dla tej ulicy. Formularze dla innych ulic wypełniono poprawnie.

Podobnie jak w przypadku pierwszego badania, mamy do czynienia z pewnymi błędami pomiaru wynikającymi z uczestnictwem kilku niezależnych ankieterów. Sytuację tę można porównać do zastosowania trzech różnych linijek do pomiaru tej samej długości. Tym razem w momencie badania była ankieterom 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*” [3]. Ankieterom nakazano stosować tę interpretację podczas badań. Dla rozjaśnienia jakie mogą być rozbieżności pomiędzy różnymi badaczami podajemy porównanie wyliczonego dla każdego z ankieterów procentowego udziału samochodów zaparkowanych nieprawidłowo oraz bez opłaty w stosunku do wszystkich samochodów policzonych przez każdego ankietera w strefie SPPN. Zestawienie to zawarto w tabeli 1.

	Bez biletu	Niezg. z KW	Niezg. z PoRD	Nieprawidłowo
Maciej Błażejowski	34,79%	12,41%	26,40%	38,81%
Wojciech Szymalski	31,94%	7,80%	20,97%	28,77%
Maciej Sulmicki	37,88%	17,91%	14,79%	32,95%

Tabela 1. Porównanie wyników uzyskanych przez poszczególnych ankieterów.

Należy podkreślić, że tym razem występują znacznie mniejsze rozbieżności pomiędzy ankieterami w zakresie sprawdzenia opłat za parkowanie – zamykają się one pomiędzy 32 a 38% wykrytych parkujących bez biletu w całej masie parkujących. Oznacza to ok. 3% rozrzut wyników w stosunku do średniej. Natomiast występujące duże rozbieżności pomiędzy wynikami osiągniętymi przez ankieterów w zakresie nieprawidłowego parkowania mogą wynikać zarówno z subiektywności oceny wykonywanej przez badacza, jak i z faktycznych warunków terenowych. Czynnikiem tych nie udało się od siebie oddzielić i ocenić ich wpływu na rezultaty. Warto jednak zauważyć, że wśród ankieterów rozbieżności co do wyników nieprawidłowości parkowania ogółem są również stosunkowo niskie – ok. 10 punktów procentowych - niższe niż w pierwszym badaniu. Jest to ok. 5% rozrzut wyników wobec średniej.

Odnotujmy także, że podczas badania nie kontrolowaliśmy liczby pojazdów, dla których opłacany jest postój za pomocą telefonu komórkowego w systemie mPay. Powoduje to, że nasze badanie jest obciążone dodatkowym błędem w tym zakresie, zwłaszcza, że nasi ankieterzy nie mieli możliwości kontroli, czy pojazd dla którego płaci się za parkowanie telefonem, ma w ogóle opłacony postój – do tego potrzebny jest specjalny terminal. Ze względu na niewielką liczbę tego typu użytkowników SPPN – ok. 1% kupujących codziennie bilety parkingowe [4], należy stwierdzić, że błąd ten jest niewielki.

Błędy pomiaru mogą mieć znaczny wpływ na porównanie wyników pierwszych (z kwietnia) i drugich (z listopada) badań, zwłaszcza jeśli ta sama ulica była badana każdego razu przez różnych ankieterów. Nie mniej jednak, aby minimalizować wpływ tych błędów starano się, aby jak najwięcej ulic było badanych zarówno w pierwszym, jak i drugim pomiarze przez tych samych ankieterów. Ogółem 5 na 8 odcinków ulic, na których parkowało ok. 25% samochodów uwzględnionych w porównaniu badań, było badanych przez tych samych ankieterów.

Wyniki ilościowe

W załączniku 1 oraz 2 do raportu znajdują się tabele pokazujące zbiorcze wyniki najnowszych badań oraz dane uzyskane w obydwu badaniach, które służą do porównań. W dalszej części raportu przedstawiamy natomiast w wielu miejscach dodatkowe obliczenia możliwe dzięki uzyskanym wynikom i danym dostarczonym przez urzędy miejskie. Założenia wykorzystywane przy obliczeniach oraz sposób rozumowania staraliśmy się przystępnie objaśnić.

Dane ogólne

Tym razem zliczono 1649 samochodów ogółem w badanej części strefy płatnego parkowania w stosunku do 1540 w kwietniu 2008 [5]. Poza strefą zliczono dodatkowo 372 samochody. Większa liczba ogółem policzonych samochodów wynika z większej liczby ulic objętej badaniami. Do porównań wzięto wyniki dla 8 odcinków ulic o znanej liczbie miejsc parkingowych, na których w pierwszym badaniu zaparkowało 1109 samochodów [5], a w drugim badaniu 1108 samochodów.

Policzonych samochodów:	Badanie 1 (kwiecień 2008)	Badanie 2 (listopad 2008)
W SPPN, całe badanie	1 649	1 540
Poza SPPN, całe badanie	0	372
W SPPN, część do porównania	1 109	1 108

Tabela 2. Liczba zliczonych samochodów w trakcie pierwszych i drugich badań.

Dzięki dotychczasowej korespondencji z ZDM dla odcinków ulic objętych drugimi badaniami udało się uzyskać informację o 1099 wyznaczonych miejscach parkingowych pokrywających się z naszymi trasami badawczymi [4]. Wobec 21 479 miejsc parkingowych ogółem w SPPN [6] stanowią one 5,1%. Ale w porównaniu obydwu badań wzięte są pod uwagę jedynie 932 miejsca parkingowe, stanowiące 4,3% wszystkich miejsc w strefie, ze względu na fakt, iż trasy badawcze w obydwu badaniach nie pokrywały się. Dla kilku odcinków ulic nie pozyskaliśmy do tej pory danych z ZDM.

Do wykonywanych obliczeń przyjęto dane ZDM z października 2008 roku, jako najbliższe terminowi naszych badań, a więc mogące odpowiadać sytuacji występującej w dniu badania. W październiku 2008 parkowały średnio dziennie w strefie 59 504 pojazdy z biletem parkingowym, 12 027 pojazdów posiadało abonament a 571 pojazdów mogło parkować na podstawie opłaty przez telefon komórkowy [4]. W tym miesiącu wystawiono 16 592 kar administracyjnych przez służby kontrolne ZDM za parkowanie bez opłaty [4], 302 mandaty Straży Miejskiej za nieprzepisowe parkowanie i nie odholowano żadnego samochodu w strefie [7].

Popyt na miejsca parkingowe

Niestety potwierdza się nasz wniosek z pierwszego raportu, iż stawka 3 złote, to w Warszawie za mało, aby obniżyć popyt na publiczne miejsca parkingowe w SPPN poniżej 100% ich zapełnienia. Po wprowadzeniu tej stawki na 1099 znanych miejsc parkingowych dostępnych na ulicach objętych badaniem parkowało 1290 pojazdów, a więc o 17,4% więcej niż powinno. Porównując sytuację z dwóch badań na 932 miejscach parkingowych z 8 odcinków ulic parkowało 1109 lub 1108 pojazdów, a więc za każdym razem blisko 19% pojazdów więcej niż powinno. Nie odnotowujemy żadnej zmiany w stosunku do pierwszego badania, choć wyniki dla poszczególnych ulic ulegają zmianie.

Na kilku ulicach w drugim badaniu występuje znacznie większe przekroczenie liczby pojazdów w stosunku do miejsc parkingowych, nawet o blisko 60% na ulicy Mokotowskiej czy 50% na ulicy Traugutta. Na ulicy Kruczej utrzymuje się blisko 40% przekroczenie liczby samochodów w stosunku do dostępnych publicznych miejsc parkingowych. Wyniki wykazujące popyt mniejszy

odnotowano tylko na Mazowieckiej (po raz kolejny, także po urealnieniu danych ZDM pismem [4]) i Królewskiej – na obydwu o około 23%. Ujemny wynik w tym badaniu na ulicy Nowogrodzkiej od Brackiej do Kruczej wynika z budowy na tej ulicy, która wyłączyła z użytkowania kilkanaście miejsc parkingowych w stosunku do danych ZDM.

To iż stawka 3 złote jest zbyt niska potwierdza fakt, że na ulicach badanych poza strefą SPPN utrzymuje się nieznacznie większy popyt na miejsca parkingowe, niż w strefie – nieco ponad 21%. Można zatem wysunąć wniosek, że wprowadzenie SPPN ze stawką 3 złote na ulice, gdzie dotychczas nie było opłat za parkowanie może zredukować popyt na miejsca parkingowe zaledwie o około 2 punkty procentowe, podczas gdy powinno być to ponad 20 punktów procentowych, aby popyt spadł poniżej podaży miejsc w SPPN.

	Liczba miejsc parkingowych ZDM	Liczba faktycznie parkujących	Przekroczenie podaży miejsc parkingowych
Badanie 1, SPPN	932	1109	+19,0%
Badanie 2, SPPN	932	1108	+18,9%
Zmiana popytu na miejsca parkingowe w SPPN			-0,1%
Badanie 2, Poza SPPN	307	372	+21,2%
Potencjał ograniczenia popytu poprzez wprowadzenie SPPN			-2,3%

Tabela 3. Popyt i podaż na miejsca parkingowe w SPPN i poza SPPN – porównanie wyników badań.

Parkowanie bez opłaty

Także pomimo deklaratywnego zwiększenia aktywności służb ZDM, nie miało to wpływu na wskaźnik niepłacenia za postój w SPPN. W szczególności na wszystkich badanych tym razem ulicach wykryliśmy 575 niepłacących za postój, czyli aż 34,9% wszystkich zliczonych pojazdów. Jest to o 4,5 punktu procentowego więcej niż na wszystkich ulicach w całym pierwszym pomiarze, kiedy osiągnięto wynik 30,4%.

Uwzględniając jedynie ulice występujące w obydwu pomiarach liczba niepłacących jest o 7 punktów procentowych większa - wzrosła z 27,9% w pierwszym pomiarze do 34,9% w drugim pomiarze po podwyżce cen. W powiązaniu z obserwowanym popytem większym od podaży pokazuje to, że znaczącym czynnikiem przyczyniającym się do nieskuteczności wyższej stawki opłaty za parkowanie jest niska skuteczność służb miejskich w wykrywaniu i karaniu nieopłaconego parkowania. Zwiększenie stawki przyczyniło się bowiem w większym stopniu do wzrostu liczby niepłacących, niż do spadku liczby parkujących w centrum samochodem.

	Zliczonych pojazdów	Niepłacących za postój	Procent niepłacących
Badanie 1, SPPN	1109	351	27,9%
Badanie 2, SPPN	1108	387	34,9%
Zmiana procentu niepłacących			+7,0 p.p.

Tabela 4. Niepłacący za postój w SPPN – porównanie wyników badań.

Warto odnotować różnice pomiędzy odcinkami ulic w zakresie procentu niepłacących za parkowanie. Najwięcej niepłacących wystąpiło na ulicy Brackiej (42%), Królewskiej (41%) i Mazowieckiej (40%). Najmniej osób nie zapłaciło za parkowanie na Moliera (23%), Placu Powstańców Warszawy – stronie wschodniej (24%), Nowogrodzkiej od Kruczej do Marszałkowskiej (27%).

Parkowanie ponad czas opłacony

W poprzednim raporcie zauważyliśmy, że wiele samochodów zaparkowanych w strefie przekracza znacznie czas opłaconego postoju [5]. Tym razem podjęliśmy się obliczenia ich liczby. W całym badaniu wykryliśmy 151 takich przypadków. Jest to 26,3% wszystkich przypadków parkowania bez opłaty. Za rekordowe odnotowane przekroczenie czasu postoju uznajemy dwa dni z ulicy Brackiej, choć na ulicy Kruczej kierowca nieprawidłowo zaparkowanego samochodu zamarkował opłatę postojową podłożeniem biletu parkingowego z września 2008.

Korespondencja po pierwszym raporcie wykazała, iż Wydział Parkowania Zarządu Dróg Miejskich wiąże bardzo duże nadzieje na zmniejszenie liczby przekroczeń czasu opłaconego parkowania z wprowadzeniem możliwości wnoszenia opłat przez telefon komórkowy w systemie mPay. Od stycznia 2008 do października 2008 roku liczba użytkowników takiego systemu wnoszenia opłat wzrosła ze 174 do 571 [4]. Ławo obliczyć, że na początku listopada 2008 było to zaledwie ok. 1% z liczby wszystkich kupujących codziennie normalne bilety parkingowe. Zatem przy 26% wskaźniku przekraczania przez płacących czasu parkowania system płacenia przez telefon komórkowy nie może być dobrym narzędziem likwidacji tego zjawiska.

Liczba parkujących ogółem

Znając powyżej skalkulowane liczby można obliczyć sumaryczną liczbę osób korzystających codziennie z parkowania na ulicach Warszawy za opłatą lub bez. Dzięki danym ZDM wiemy, że codziennie parkuje 59 504 parkujących z biletami i 12 027 z abonamentem [4]. Wśród nich znajdują się jednak także ci, którzy przekraczają czas opłaconego postoju. Oni stanowią 26,3% wszystkich parkujących bez opłaty, których było 34,9%. Po przeliczeniu otrzymujemy 25,9% osób w ogóle nie wnoszących opłaty z parkowanie. Wobec tej liczby parkujący z biletami i abonamentem stanowią 74,1% ogółem parkujących legalnie lub nie. A zatem przy takich danych można obliczyć, że w Strefie parkuje dziennie 96 533 pojazdy.

W pierwszych badaniach liczbę wszystkich parkujących dziennie przyjęliśmy na podstawie własnego obliczenia ZDM bazującego na liczbie miejsc parkingowych, przeciętnym czasie postoju w strefie i czasie obowiązywania strefy. Wtedy szacowano, że w SPPN parkowało dziennie 163 877 [6], czyli znacznie więcej niż obliczyliśmy obecnie. W efekcie pozostałe obliczenia w pierwszym raporcie były zawyżone. Różnica ta wiąże się głównie z nieuwzględnieniem w pierwszym szacunku liczby parkujących na podstawie abonamentu, których czas postoju dziennie w strefie nie jest znany – potencjalnie jest to postój całodniowy.

Parkujący ze względu na sposób wnoszenia opłat

Znając liczbę wszystkich parkujących dziennie i dane z badania możemy poznać udział różnych grup kierowców ze względu na sposób wnoszenia opłat. Przy tych obliczeniach nie wzięto pod uwagę płacących za postój w systemie mPay uznając, że w jakimś stopniu zrównoważy to fakt, iż bierzemy pod uwagę posiadających abonament jako parkujących permanentnie.

Parkujący z biletami	Parkujący z abonamentem	Parkujący ponad opłacony czas	Parkujący bez opłaty	Suma	Poza tym płacący z mPay
50 752	12 027	8 752	25 002	96 533	571
52,5%	12,5%	9,1%	25,9%	100%	0,6%

Tabela 5. Podział i udział parkujących w SPPN ze względu na sposób wnoszenia opłaty.

Parkowanie nieprawidłowe

Także w przypadku parkowania niezgodnego z przepisami w drugim badaniu osiągnęliśmy wynik wyższy, niż w badaniu pierwszym. Na wszystkich badanych odcinkach ulic w SPPN nieprzepisowo parkowało aż 33,4% samochodów. Uwzględniając jedynie odcinki ulic wzięte do porównania procent samochodów parkujących nieprzepisowo wzrósł z 29,7% do 34,3%. Poza strefą płatnego parkowania, na ulicach które są planowane do włączenia w strefę parkował nieprzepisowo podobny procent samochodów – ponad 33,3%.

	Zliczonych pojazdów	Parkujących nieprzepisowo	Procent źle parkujących
Badanie 1, SPPN	1109	329	29,7%
Badanie 2, SPPN	1108	380	34,3%
Zmiana procentu źle parkujących w SPPN			+5,6 p.p.
Badanie 2, Poza SPPN	372	124	33,3%

Tabela 6. Parkujący nieprzepisowo w SPPN i poza SPPN – porównanie wyników badań.

Rekordowo dużo nieprzepisowo zaparkowanych samochodów odnotowano na Placu Powstańców Warszawy (84%) oraz Szpitalnej (76%). Tam właściwie można mówić o całkowitej samowoli parkujących i braku kontroli ze strony służb miejskich, mimo iż w dwóch przypadkach jest to samo centrum miasta, gdzie służby te powinny pojawiać się najczęściej. Najmniej nieprawidłowo zaparkowanych samochodów wykryliśmy na ulicach: Podwale (12%), Mazowiecka (20%), Czerwonego Krzyża (poza SPPN – 20%), Nowogrodzka od Chałubińskiego do Lindleya (21%). Jak można zauważyć z powyższych wyników, nie ma praktycznie żadnej różnicy pomiędzy udziałem nieprzepisowo parkujących samochodów w strefie, jak i poza nią.

Po pierwszym badaniu wyszliśmy z założenia, że jeden sposób nieprzepisowego parkowania, drugiemu sposobowi nie jest równy. Stąd w tym badaniu pojawiły się dwie kategorie, do których przypisywaliśmy nieprawidłowo parkujące samochody. Do pierwszej przypisywaliśmy tylko samochody parkujące niezgodnie ze znakami informacyjnymi dotyczącymi dozwolonego sposobu parkowania, np. samochód parkujący ukośnie, w momencie kiedy wolno parkować tylko równolegle. W przybliżeniu znalazły się w tej kategorii tylko pojazdy spełniające warunki z art 91. par 1. Kodeksu Wykroczeń [8]. Do drugiej kategorii przypisywaliśmy pozostałe pojazdy, które parkowały poza wyznaczonymi miejscami parkingowymi – w przybliżeniu były to wszystkie parkujące niezgodnie z ustawą Prawo o Ruchu Drogowym [9].

W kategorii pojazdów parkujących niezgodnie z oznakowaniem znalazły się 232 samochody (42% parkujących nieprzepisowo w SPPN) ze strefy płatnego parkowania i 64 pojazdy na badanych ulicach poza strefą (52% parkujących nieprzepisowo poza SPPN). Większość – 319 pojazdów (58%) w strefie parkowała niezgodnie z przepisami Prawa o Ruchu Drogowym. Poza strefą wykryto 60 takich pojazdów (48%). Także nie widać w tym zakresie specjalnych różnic pomiędzy wynikami w SPPN i poza nią.

	Parkujący zgodnie z przepisami	Parkujący niezgodnie z KW	Parkujący niezgodnie z PoRD	Suma	Parkujący nieprzepisowo ogółem
W badaniu w SPPN	1 098	232	319	1 649	551
W przeliczeniu na całą SPPN	64 291	13 611	18 631	96 533	32 242
Procentowo w SPPN	66,6%	14,1%	19,3%	100%	34,3%
W badaniu poza SPPN	248	64	60	372	124
Procentowo poza SPPN	66,7%	17,2%	16,1%	100%	33,3%

Tabela 7. Podział i udział parkujących w SPPN i poza SPPN ze względu na sposób parkowania.

Zależności między parkującymi nielegalnie

Warto jeszcze pokazać kilka zależności pomiędzy parkującymi w różny sposób nielegalnie. Ogółem w trakcie badania nielegalnie zaparkowało 858 pojazdów, czyli aż 52,0% ogółu. Z tego 307 zaparkowało jedynie bez wniesienia prawidłowej opłaty, czyli 35,8% parkujących nielegalnie. Według badania pojazdów zaparkowanych tylko nieprawidłowo, a z wniesioną opłatą było 283, czyli 33,0% parkujących nielegalnie. Recydywistów zarówno parkujących nieprawidłowo, jak i bez opłaty było 268, czyli 31,2% parkujących nielegalnie. Posługując się tymi wskaźnikami procentowymi można obliczyć liczbę tak parkujących codziennie w strefie.

	Parkujący nielegalnie	Parkujący tylko bez opłaty	Parkujący tylko nieprawidłowo	Parkujący bez opłaty i nieprawidłowo
W badaniu	858	307	283	268
W całej SPPN	50 226	17 971	16 565	15 691
Procentowo	52,0%	35,8%	33,0%	31,2%

Tabela 8. Podział i udział parkujących w SPPN i poza SPPN ze względu na legalność parkowania.

Ciekawa zależność występuje, jeśli porównamy stosunki płacących i nie płacących za SPPN wśród parkujących niezgodnie z oznakowaniem oraz parkujących zupełnie nieprzepisowo. Wśród parkujących niezgodnie z oznakowaniem jest mniej niepłacących za parkowanie w SPPN, niż płacących (stosunek bliski 3 do 8) – podobnie jest wśród parkujących zgodnie z przepisami. Wśród parkujących całkowicie niezgodnie z przepisami występuje natomiast zależność odwrotna, wyraźnie więcej jest niepłacących za parkowanie, niż płacących (stosunek bliski 8 do 5).

	Parkujący prawidłowo	Parkujący niezgodnie z KW	Parkujący niezgodnie z PoRD
Bez opłaty	307	69	199
Z opłatą	791	163	120
Stosunek: b.opł/opł.	ok. 3/8	ok. 3/8	ok. 8/5

Tabela 9. Wpływ sposobu parkowania na wnoszenie opłaty za parkowanie.

Uwidocznia to zależność, iż osoby które włożyły jakikolwiek wysiłek w znalezienie miejsca w ramach wyznaczonych miejsc postojowych dążą do całkowitej legalizacji postoju, podczas gdy całkowicie nielegalny postój sprzyja także niepłaceniu za parkowanie w strefie, a więc swoistej recydywie. Podpiera to wniosek, iż w pierwszej kolejności powinno się zapobiegać nieprzepisowemu postojowi i skutecznie ścigać przypadki nielegalnego parkowania. Skuteczne ściganie nielegalnego parkowania bardzo prawdopodobnie sprzyja wnoszeniu opłat za parkowanie. Stąd to działalność prewencyjna zarządców dróg oraz skuteczność Straży Miejskiej i Policji w zakresie ścigania nieprawidłowo parkujących powinna być oczkiem w głowie dobrego gospodarza miasta.

Wykrywalność parkowania bez opłaty przez służby kontrolne ZDM

Według danych ZDM we wrześniu 2008 służby kontrolne ZDM wystawiły 14 068 kar za parkowanie bez opłaty, a w październiku 2008 – 16 592 kar [4]. W październiku daje to dziennie, licząc 20 dni funkcjonowania SPPN, 830 wystawionych kar. Jest to znaczący, bo dwukrotny skok wobec liczb przytaczanych w poprzednim raporcie, kiedy to dziennie wystawiano ok. 440 opłat administracyjnych za parkowanie bez opłaty [5]. Na pochwały jednak jest za wcześnie. Mimo tego skoku w odniesieniu do obliczonych w poprzednim punkcie 25 002 nieopłaconych postojów dziennie skuteczność służb ZDM wynosi zaledwie 3,3%!

W trakcie badania napotkaliśmy tylko 19 przypadków wystawienia mandatu lub kary administracyjnej. Gdyby liczyć, że wszystkie owe przypadki to działalność służb ZDM¹, jej skuteczność wyniosłaby tego dnia także 3,3% w stosunku do 575 napotkanych w badaniu nieopłaconych postojów.

Metoda obliczeń:	Wystawionych kar administracyjnych	Winnych do ukarania	Skuteczność
Według danych ZDM	830	25 002	3,3%
Według badania	19	575	3,3%

Tabela 10. Skuteczność dzienna służb kontrolnych ZDM w karaniu niepłacących za parkowanie.

Skuteczności służb ZDM policzonej na podstawie nowych wyników badań nie możemy porównać z wyliczeniem tego wskaźnika z poprzednich badań, że względu na zastosowaną inną metodę obliczeń opartą o inne dane źródłowe.

Straty miasta z tytułu niepłacenia za postój

Zwiększenie liczby osób płacących za parkowanie jest potrzebne wszędzie, bo obserwowany prawie 35% wynik liczby niepłacących przynajmniej za część postoju jest bardzo słaby i powoduje, iż kierowcy nie powstrzymują się od przyjazdu do centrum samochodem. Ponadto generuje to konkretne straty finansowe w budżecie miasta.

Przyjmijmy wcześniej wyliczony wynik 25,9% w ogóle nie płacących za postój za podstawę wyliczeń strat jakie ponosi miasto z tytułu niepłacenia za parkowanie w SPPN. Są to 25 002 nieopłacone postoje dziennie. Nie jesteśmy w stanie określić póki co ile wynosi średnie przekroczenie czasu opłaconego postoju, aby wziąć pod uwagę także tych, którzy przekraczają opłacony czas parkowania. Załóżmy na podstawie reguły Pareto 20/80², że służby kontrolne ZDM karzą 20% tych przypadków mandatami, w wyniku czego pozostałe 80% płaciłoby za parkowanie.

Kara administracyjna za parkowanie bez opłaty wynosi 50 złotych [1]. Karanie 20% obecnie niepłacących za parkowanie dałoby już 250 000 złotych przychodu z opłat administracyjnych, miesięcznie 5 000 000 złotych, a rocznie 60 000 000 złotych. Zatem przychód z kar administracyjnych dałby możliwość modernizacji co najmniej jednej ulicy w mieście rocznie!

Następnie przyjmując średni czas parkowania według danych ZDM – 1 godzina 34 minuty³ [6], kosztujący 4,8 złotego [1] należy szacować, że przy wnoszeniu opłat przez pozostałe 80% obecnie niepłacących utracony przychód budżetu miasta z tego tytułu wzrósłby dziennie o ok. 96 000 złotych, miesięcznie - ok. 1 920 000 złotych, a rocznie – ok. 23 000 000 złotych. Tak wyliczona roczna strata stanowi nieco ponad połowę rocznych przychodów ze Strefy w Warszawie, które w 2008 roku w budżecie szacowane były na ponad 41 000 000 złotych [10]. Dość powiedzieć, że można za taką kwotę zmodernizować kolejną ulicę w mieście!

Łącznie stratę miasta z tytułu niepłacenia za postój oraz niskiej jego wykrywalności można szacować na ok. 83 000 000 złotych rocznie!

1 W istocie z rozmów z badaczami wynika, że w większości przypadków odnotowany mandat wystawiony był przez służby ZDM, ale w trakcie sumowania wyników nie udało się oddzielić działań służb ZDM i Straży Miejskiej. W trakcie badań dwukrotnie napotkano służby ZDM wykonujące swoje służbowe obowiązki. Kilukrotnie także podchodzili do naszych ankieterów zaniepokojeni kierowcy pytając czy wystawiamy im mandat. Czyżby ich strategią było płacenie za postój dopiero w momencie, kiedy pojawiają się w okolicy służby kontrolne ZDM?

2 Reguła stosowana w zarządzaniu mówiąca, iż 80% wyników uzyskuje się wykonując 20% posiadanej do wykonania pracy, która jest pracą najważniejszą do wykonania.

3 Także wyliczenia na podstawie średniej liczby parkujących z biletem dziennie oraz przy założeniu, że parkujący z abonamentem parkują permanentnie potwierdzają, że średni czas postoju to ok. 1 godziny 35 minut.

	Liczba niepłacących	Cena (zł)	Strata dzienna (zł)	Strata miesięczna (zł)	Strata roczna (zł)
Normalne opłaty	20002	4,2	84 000	1 680 000	23 000 000
Kary administracyjne	5000	50,0	250 000	5 000 000	60 000 000
Łączna strata roczna miasta z tytułu nieopłaconego parkowania w SPPN					83 000 000

Tabela 11. Straty budżetu miasta z powodu niepłacenia za postój i niskiej karalności niepłacących.

Wykrywalność nieprawidłowego parkowania przez Straż Miejską

Jak wspominaliśmy we wstępie do tej części raportu od lata 2008 roku Straż Miejska znacząco zwiększyła swoją działalność, mającą na celu walkę z nielegalnie zaparkowanymi pojazdami, a zwłaszcza ich odholowywanie. Zaczniemy od tego zjawiska, jako czubka góry lodowej, który powinien być ścięty przez służby miejskie w pierwszej kolejności.

Od momentu ogłoszenia poprzedniego raportu aktywność Straży Miejskiej w zakresie odholowywania pojazdów wzrosła kilkukrotnie. Z szacowanych w poprzednim raporcie dwóch interwencji odholowania dziennie w ciągu całego roku [5], we wrześniu 2008 Straż Miejska interweniowała w ten sposób już 96 razy - ok. 3 razy dziennie, a w październiku 2008 aż 332 razy - ponad 10 razy dziennie [7]. Niestety wszystkie odnotowane przypadki miały miejsce według statystyk Straży poza strefą płatnego parkowania, co uniemożliwia nam poprawne obliczenie skuteczności Straży w tym zakresie. Niemniej jednak takiego teoretycznego obliczenia podejmujemy się.

Dzięki rozróżnieniu dwóch sposobów nieprawidłowego parkowania w trakcie badania jesteśmy teraz w stanie dokładniej niż jedynie na podstawie zdjęć oszacować, ile pojazdów parkujących nieprawidłowo powinno być odholowywanych dziennie. Pojazdy kwalifikujące się do odholowania to będą jedynie niektóre spośród parkujących niezgodnie z ustawą Prawo o Ruchu Drogowym. Dla potrzeb naszego raportu przyjmujemy zgodnie z regułą Pareto 20/80, że 20% tych pojazdów, które parkują niezgodnie z przepisami PoRD powinno być odholowywane, gdyż one wnoszą największe - owe 80% - niebezpieczeństwo na warszawskie ulice. Jest to bardzo łagodne założenie, gdyż można byłoby przyjąć, że wszystkie pojazdy parkujące niezgodnie z PoRD powodują niebezpieczeństwo na drodze – wszak ta ustawa została w całości stworzona, aby to bezpieczeństwo było zapewnione, a więc jej nieprzestrzeżenie automatycznie takie niebezpieczeństwo powoduje.

20% pojazdów parkujących niezgodnie z przepisami PoRD z ok. 19% wszystkich parkujących pojazdów codziennie w strefie nieprawidłowo daje 3726 samochodów dziennie do odholowania. Gdyby wszystkie przypadki odholowania przypadały na SPPN (a nie poza strefę), to skuteczność Straży Miejskiej wyniosłaby w tym zakresie znikome 0,27% (2,7 promila). A zatem pozostał tej formacji jeszcze znaczny zakres poprawy swojej działalności.

Przejdźmy do wystawiania mandatów. Według najnowszej korespondencji ze Strażą Miejską we wrześniu 2008 wystawiono 203 mandaty w SPPN i 1156 mandatów poza SPPN za nielegalne parkowanie - ogółem ok. 45 mandatów dziennie. W październiku 2008 było to odpowiednio 302 i 1831 mandatów - ogółem ok. 71 mandatów dziennie [7]. W poprzednim raporcie donosiliśmy jedynie o 23 mandatach dziennie w tym zakresie w całym mieście [5], a więc pozytywny skok jest kilkukrotny. Mimo to, tak jak w przypadku służb ZDM, zmiana ta jest niewystarczająca, aby wywołać reakcję nieprzepisowo parkujących kierowców – wszak procent parkujących nielegalnie wzrósł.

Z obliczonej wcześniej liczby parkujących codziennie na ulicach w strefie płatnego parkowania parkujących całkowicie nielegalnie było ponad 33% - 32 242 pojazdy. Odejmiemy od tej liczby parkujących w sposób kwalifikujący się do odholowania i przyjmijmy wynikowe 28 516 pojazdów

za liczbę tych, których dziennie mandatem ukarać należy. Dziennie w SPPN wystawianych jest zaledwie ok. 10 mandatów. Wobec tego skuteczność Straży Miejskiej w wykrywaniu nielegalnego parkowania w SPPN i karaniu go mandatem wynosi jedynie 0,04% (niecałe pół promila)!

Jeśli założylibyśmy, że wszystkie napotkanie w trakcie badania przypadki wystawienia mandatu lub opłaty karnej (19) były sprawką Straży Miejskiej, to przy 551 parkujących nieprawidłowo ogółem byłaby ona skuteczna na poziomie wyższym – 3,4%.

	Metoda obliczeń:	Ukaranych	Do ukarania	Skuteczność
Odholowanie	<i>Według danych SM</i>	10	3 726	0,27%
Mandaty	<i>Według danych SM</i>	10	28 516	0,04%
	<i>Według badania</i>	19	551	3,50%

Tabela 12. Skuteczność dzienna Straży Miejskiej w karaniu parkujących nieprzepisowo.

Tak jak w przypadku służb kontrolnych ZDM, wyniku obecnie policzonej skuteczności Straży Miejskiej nie jesteśmy w stanie porównać z obliczeniami wykonanymi w pierwszym raporcie, ze względu na inne założenia i dane wejściowe.

Oczekiwana skala działalności służb miejskich w karaniu nielegalnego parkowania

Zebrane dane i wykonane obliczenia umożliwiają oprócz pokazania obecnej skuteczności służb miejskich w karaniu nielegalnie parkujących kierowców pokazać oczekiwaną skalę ich działalności przy obecnym poziomie nielegalnego parkowania. Można ją oszacować na podstawie założeń dotyczących oczekiwanych efektów działania tych służb. Szacując tę działalność staramy się wziąć pod uwagę wzajemny wpływ działania różnego rodzaju służb na siebie. Tutaj w szczególności wychodzimy z założenia popartego także wynikami badań, że w pierwszym rzędzie powinna zachodzić prewencja a pomocą fizycznych barier uniemożliwiających parkowania, w drugim rzędzie usuwanie z ulic samochodów zaparkowanych w sposób stwarzający niebezpieczeństwo, następnie karanie mandatami pozostałych nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów, a dopiero w ostatniej kolejności ważne jest karanie niepłacących za postój.

Następnie zakładamy, że karanie przez służby miejskie 20% sprawców dziennie wywoła po pewnym okresie redukcję ich liczby o 80% - zgodnie z regułą Pareto 20/80. A więc odpowiednio 20% odholowywanych dziennie pojazdów parkujących niebezpiecznie po pewnym czasie zmniejszy ich liczbę o 80%, 20% ukaranych mandatem dziennie pojazdów parkujących nieprzepisowo, ale nie stwarzających niebezpieczeństwa, po pewnym czasie zmniejszy ich liczbę o 80%, a 20% karanych dziennie pojazdów parkujących w strefie bez opłaty po pewnym czasie zmniejszy ich liczbę o 80%.

Jednocześnie w stosunku do liczby pojazdów parkujących w sposób niebezpieczny przyjmujemy wcześniej opisane założenie, że jest to 20% parkujących niezgodnie z ustawą Prawo o Ruchu Drogowym wykazanych w tym badaniu.

		Skuteczność postulowana			Spodziewana redukcja liczby parkujących nielegalnie
		Do ukarania	Skuteczność	Ukaranych	
Straż Miejska	Odholowywanie	3726	20,00%	745	2981
	Mandaty	28516	20,00%	5703	23409
Służby kontrolne ZDM	Opłaty administracyjne	25002	20,00%	5000	20002
				Suma	46391

Tabela 13. Postulowana skuteczność służb miejskich przeciwko nielegalnemu parkowaniu w SPPN.

Przy takich założeniach i obecnej skali parkowania nielegalnego Straż Miejska powinna dziennie odholowywać 745 pojazdów i wystawiać 5 703 mandaty w SPPN, natomiast służby kontrolne ZDM karać opłatą administracyjną 5 000 kierowców. Zasadnym jest pytanie czy te postulaty są realne i osiągalne dla służb miejskich, zwłaszcza iż ich realizacja oznacza kilkusetkrotne zwiększenie aktywności służb miejskich w najbliższym czasie?

Po pierwsze odholowanie ponad 700 pojazdów dziennie tylko z SPPN, przy założeniu jedynie trzydniowej rotacji odholowanych pojazdów oznaczałoby konieczność przeznaczenia gigantycznego parkingu - na ok. 2500 miejsc, w jakimś miejscu miasta w celu gromadzenia tych samochodów. Poza tym powinien funkcjonować parking dla samochodów spoza tej strefy. Inwestycja w taką infrastrukturę nie wydaje się ani opłacalna ani celowa, zwłaszcza iż oczekujemy, że skala odholowywania pojazdów obecnie musi przynieść redukcję tego typu działań w przyszłości. Na tej podstawie należy stwierdzić, że większość parkujących nielegalnie pojazdów powinna zostać wyeliminowana za pomocą prewencji – głównie poprzez fizyczne uniemożliwienie parkowania.

Możemy spróbować oszacować minimalną liczbę miejsc do ustawienia barier zapobiegających parkowaniu wychodząc z założenia, że maksymalną rozsądną liczbą odholowanych pojazdów dziennie z SPPN przez Straż Miejską jest 150. Jest to 20% z 745 postulowanych do ukarania w ten sposób zgodnie z powyższą tabelą. Jednocześnie odholowywanie dziennie 150 pojazdów implikuje przy ich trzydniowej rotacji na służbowym parkingu posiadanie takowego jedynie na ok. 500 miejsc – można wykorzystać np. praktycznie niewykorzystany parking P+R Połczyńska. Przy takim założeniu zarządcy ulic ustawiając stosowne bariery musieliby wyeliminować 80% parkujących kwalifikujących się do odholowania z obecnej szacowanej ich liczby 3 726. Dałoby to 2 981 pojazdów. Reasumując zarządcy dróg w SPPN powinni w najbliższym okresie uniemożliwić parkowanie stwarzające niebezpieczeństwo ruchu za pomocą fizycznych barier z co najmniej 3 000 miejsc w granicach SPPN.

Ponieważ odholowywanie pojazdów potencjalnie samofinansuje się, gdyż właściciele odholowywanych pojazdów muszą wraz z mandatem ponieść koszty odholowania i postoju, nie ma potrzeby szacowania kosztów zwiększenia skali działalności Straży Miejskiej w tym zakresie.

Po drugie oszacujmy liczbę osób i koszty osobowe, jakie Straż Miejska ponosiłaby wystawiając dziennie ponad 5 700 mandatów. Ponieważ mandat powinien być wystawiany mniej więcej co trzeciemu parkującemu obecnie w SPPN pojazdowi można założyć, że jeden funkcjonariusz Straży Miejskiej jest w stanie wystawiać takowy dokument co 10 minut. Zakładając, że efektywnie w ciągu dnia pracy spędza on w terenie ok. 7 godzin, wystawienie 5700 mandatów wymaga zatrudnienia ok. 140 osób codziennie wyłącznie do ścigania nieprawidłowo parkujących. Jeśli przyjmiemy przeciętne wynagrodzenie funkcjonariusza brutto – 2500 złotych, to wynagrodzenie roczne tych osób będzie równe 4 200 000 złotych. Równa to się tylko 7,5 dnia z liczbą 5700 wystawionych mandatów o średniej wartości 100 złotych. Nawet przy ściągalności mandatów na minimalnym poziomie ok. 5% opłaca się zatrudnienie takiej dodatkowej liczby funkcjonariuszy Straży Miejskiej w celu postulowanego zwiększenia działalności tej formacji na rzecz ograniczenia nieprzepisowego parkowania. Należy zaznaczyć na koniec, że po pewnym czasie będzie możliwe obniżenie liczby Strażników Miejskich patrolujących tylko SPPN - kiedy osiągnie się oczekiwaną redukcję nieprawidłowo parkujących o 80%.

Po trzecie szacujemy, że wystawienie dziennie liczby kar administracyjnych za parkowanie bez opłaty na poziomie 5 000 przez służby kontrolne ZDM byłoby wynikiem wystarczającym do zapewnienia skuteczności funkcjonowania SPPN. Ponieważ parkuje bez opłaty średnio co trzeci samochód za czas wypisywania kary za postój bez opłaty można przyjąć 5 minut. Zakładając, że efektywnie w ciągu dnia pracy kontroler ZDM spędza w terenie ok. 7 godzin szacowana liczba pracowników potrzebnych do pracy służbach kontrolnych ZDM, aby wystawić 5 000 mandatów dziennie wynosiłaby ok. 60 pracowników. Jeśli znów przyjmiemy przeciętne wynagrodzenie kontrolera brutto – 2500 złotych, to wynagrodzenie roczne tych osób będzie równe 1 800 000 złotych. Jest to zaledwie 5% rocznych przychodów ze strefy [10]. Jest to także równowartość

potencjalnych przychodów z niecałych 8 dni, w których wystawiono 5 000 kar za parkowanie bez opłaty. Zatem znaczne zwiększenie skuteczności służb kontrolnych ZDM wobec obecnych poziomów parkowania bez opłaty jest osiągalne dla tej formacji. Tak jak w przypadku Straży Miejskiej należy liczyć się z możliwością obniżenia liczby zatrudnionych kontrolerów po czasie, kiedy osiągnie się oczekiwane zmniejszenie liczby niepłacących za parkowanie o 80%.

	Kary do wystawienia dziennie	Liczba potrzebnych pracowników	Koszt roczny pracowników (zł)	Czas odzyskania kosztu rocznego
Straż Miejska	5 703	140	4 200 000	7,5 dni
Służby kontrolne ZDM	5 000	60	1 800 000	7,2 dni

Tabela 14. Możliwości zwiększenia skali działalności służb miejskich przeciw nielegalnemu parkowaniu.

Na koniec sprawdźmy jakie skutki przyniosłaby taka skuteczność służb miejskich w SPPN w Warszawie dla głównego celu jej istnienia – ograniczenia liczby parkujących na ulicach w mieście. Założyliśmy, że będzie to 80% ograniczenie zarówno liczby parkujących nieprawidłowo, jak i niepłacących za parkowanie. W tabeli podaliśmy, że potencjalnie stanowi to 46 391 pojazdów dziennie. Na tę liczbę składają się zarówno ci, którzy zaczną parkować prawidłowo i płacić za parkowanie, jak i ci, którzy przeniosą się na parkingi prywatne lub publiczne kubaturowe, ale także ci, którzy przestaną jeździć do centrum samochodami. Najbardziej interesuje nas wpływ tej ostatniej wymienionej grupy na funkcjonowanie SPPN, gdyż przynosi ona ograniczenie popytu na publiczne miejsca postojowe w SPPN. Załóżmy, że ta ostatnia grupa będzie stanowiła 50% z wymienionej liczby 46 931 nakłonionych do legalnego parkowania, czyli dziennie 23 196 pojazdów. Taka redukcja spowoduje, że przy niezmienionej liczbie miejsc parkingowych popyt na nie spadnie poniżej podaży i będzie mniejszy o 6% od dostępnej liczby miejsc parkingowych. To już powinno zapewnić zadowalającą skuteczność funkcjonowania SPPN w Warszawie.

Kto i jak parkuje w strefie?

W tym badaniu podjęliśmy się także pracochłonnego zadania spisania każdego rejestrowanego pojazdu z numeru rejestracyjnego, celem zlokalizowania miejsca jego pochodzenia. Dzięki temu zabiegowi udało się zaobserwować także kilka ciekawych zjawisk.

	SPPN		Poza SPPN		Razem		Niepłacący	Źle parkujący w SPPN	Źle parkujący ogółem
	Liczba	Udział w całym badaniu	Liczba	Udział w całym badaniu	Liczba	Udział w całym badaniu			
Warszawa Centrum	700	42,4%	156	41,9%	856	42,4%	29,6%	34,9%	36,4%
Warszawa poza Centrum	324	19,6%	73	19,6%	397	19,6%	39,2%	35,5%	33,2%
Aglomeracja	176	10,7%	42	11,3%	218	10,8%	43,2%	33,5%	33,5%
Mazowsze	118	7,2%	25	6,7%	143	7,1%	42,4%	29,7%	27,3%
Poza Mazowszem	222	13,5%	43	11,6%	265	13,1%	40,5%	29,7%	29,4%
Ogółem	1540	93,4%	339	91,1%	1879	93,0%			

Tabela 15. Parkujący w SPPN i poza SPPN według miejsca pochodzenia. Pochodzenie pojazdów a legalność parkowania.

Objaśnienia:

- Warszawa Centrum to dzielnice: Śródmieście, Mokotów, Ochota, Wola, Żoliborz, Praga Północ, Praga Południe
- Warszawa poza Centrum to dzielnice: Rembertów, Wawer, Wilanów, Ursynów, Ursus, Włochy, Bemowo, Bielany, Białołęka, Targówek
- Aglomeracja to powiaty: Wołomiński, Otwocki, Piaseczyński, Pruszkowski, Warszawski Zachodni, Legionowski
- Mazowsze to pozostałe powiaty Województwa Mazowieckiego
- Poza Mazowszem to inne województwa Polski oraz państwa świata.

Mimo stosunkowo dużej próby badawczej liczba jednostek administracyjnych wyróżnianych przez tablice rejestracyjne jest na tyle duża, że uniemożliwia to dokładne określenie czy kierowcy pochodzący z konkretnego miejsca Warszawy, Mazowsza czy Polski są bardziej lub mniej skłonni płacić za parkowanie lub parkować zgodnie z prawem. Także badanie polegające na tak małych jednostkach administracyjnych nie ma większego sensu. Ale pewne wnioski przynosi analiza przeprowadzona na wielkościach agregowanych. Grupowanie pojazdów polegało na przypisaniu ich do zbiorów odpowiadających koncentrycznym obszarom otaczającym centrum stolicy. Wyniki takiej agregacji przedstawiono w tabeli 15 na poprzedniej stronie.

W tej tabeli w wierszu podsumowującym liczbę pojazdów można zauważyć, że w agregacji nie wzięło udziału 100% zliczonych pojazdów. Brakujące 7% w skali całego badania to pojazdy ze starymi tablicami rejestracyjnymi, służb miejskich, z tablicami indywidualnymi lub korpusu dyplomatycznego.

Czego można było się spodziewać, to fakt, że największa liczba pojazdów zliczonych w trakcie badania pochodzi z dzielnic centralnych Warszawy. Pojazdy ze Śródmieścia, Mokotowa i Ochoty, w których to dzielnicach funkcjonuje Strefa stanowiły największy odsetek zliczonych samochodów na rejestracjach warszawskich – odpowiednio 18,7%, 8,4% i 3,5%⁴. Są to głównie pojazdy mieszkańców. Warto odnotować, iż pojazdy na rejestracjach śródmiejskich były wyraźnie częściej zaparkowane prawidłowo (tylko 28,8% źle zaparkowanych w SPPN i 31,9% ogółem) oraz z uiszczoną opłatą parkingową (tylko 23,3% bez opłaty). Podobne wskaźniki odnotowano dla pojazdów na starych numerach rejestracyjnych, prawdopodobnie także w przeważającej części mieszkańców Śródmieścia. Świadczy to głównie o tym, że pojazdy te parkowane są w godzinach poza szczytem zapełnienia miejsc parkingowych. Może też świadczyć o tym, że kierowcy mieszkający w strefie w większym stopniu akceptują jej istnienie, a może nawet popierają jej funkcjonowanie, jako że działa ona na rzecz umożliwienia im korzystania z legalnego miejsca postojowego.

Drugim faktem jest, iż udział policzonych pojazdów spada wraz z oddalaniem się od centrum Warszawy (kolumna „udział w całym badaniu”). Dopiero przyjezdni spoza Warszawy okazują się liczniejsi, niż grupa parkujących mieszkających na Mazowszu, ale poza aglomeracją warszawską.

Następnie zwróćmy uwagę na fakt, że udział niepłacących za parkowanie w SPPN wyraźnie rośnie w miarę oddalania się miejsca pochodzenia pojazdu od centrum stolicy (kolumna „niepłacący”). Już parkujący w SPPN pochodzący spoza byłej gminy Centrum płacą statystycznie rzadziej (39,2% niepłacących), niż średnia dla całego badania. Następna grupa pochodząca z terenu aglomeracji, ale spoza Warszawy nie płaci za parkowanie już aż w 43,2% przypadków. Dalsze grupy nie notują już znacznego pogorszenia tego wyniku, ale pozostają właściwie na tym samym niskim poziomie udziału płacących w masie przyjezdnych.

Zauważona prawidłowość może świadczyć co najmniej o dwóch zjawiskach:

- Po pierwsze w mieście może być zbyt mało informacji lub jest ona zbyt słabo widoczna o tym, że parkowanie jest płatne oraz w jaki sposób można wносить opłaty.

- Po drugie kierowcy spoza Warszawy mogą kierować się przekonaniem, że służbom miejskim rezydującym w Warszawie nie będzie się chciało ścigać kierowcy nie płacącego za parkowanie, który mieszka daleko poza stolicą, a być może potraktują także przyjezdnego pobłażliwiej z uwagi na fakt, iż mógł nie wiedzieć o płatnym parkowaniu. Obydwa zjawiska świadczyłyby o złym funkcjonowaniu organów miasta. Dobrze funkcjonujące służby miejskie, zwłaszcza kontrolujące wnoszenie opłat za parkowanie, powinny znać wszystkie kanały informacyjne, którymi przekazywane są wiadomości na temat istnienia i funkcjonowania SPPN. Znajomość ta powinna być taka, iż służby te są w stanie poinformować przyjezdnego o tych kanałach informacyjnych i mają przeświadczenie o tym, że informacja ta jest wystarczająca, a więc nie może być pobłażania dla przyjezdnych nie wnoszących opłat za parkowanie.

4 Więcej pojazdów niż z Ochoty odnotowano w badaniu z Pragi Południe (4,0%).

Wyniki jakościowe

Podobnie jak w pierwszym raporcie, tak i teraz dokumentowaliśmy zdjęciami wykonywane pomiary. Dokumentacja zdjęciowa nie przyniosła nowych wyników. Najpopularniejsze sposoby łamania prawa przy parkowaniu wymienione w pierwszym raporcie pozostają aktualne. Napotykalismy je także w tych samych miejscach co poprzednio, co świadczy o tym, że od pierwszego raportu nie zainteresowały się tymi miejscami żadne służby miejskie, mimo iż jak wykazywaliśmy parkujące samochody ewidentnie zagrażały bezpieczeństwu ruchu lub blokowały ruch.

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



Po lewej przystanek D.H. Smyk na ulicy Kruczej. Mało brakowało, a elementy takie jak śmietnik i kubeł z piaskiem uniemożliwiłyby temu kierowcy parkowanie w sposób nieprawidłowy. Po prawej przystanek na ulicy Kruczej uwidoczniiony już w poprzednim raporcie – nie widać żadnej poprawy sytuacji. Zdjęcia: Wojciech Szymalski.

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



Po lewej dostawca DHL utrudnia przejście pieszym przez ulicę w dodatku niszcząc nowy, stylowy chodnik „Salonu Warszawy” na ulicy Miodowej. Po prawej została jedynie odrobina miejsca, aby dojść po chodniku do przejścia dla pieszych przez ulicę Moliera na placu Teatralnym – na szczęście zachowana została chociaż widoczność. Obydwa miejsca ze względu na swój reprezentacyjny charakter powinny być szczególnie chronione przed nielegalnym parkowaniem, choćby przez wzgląd na wizerunek miasta w oczach przyjezdnych. Zdjęcia: Maciej Błażejowski.



Po lewej ograniczona perspektywa widoczności wzajemnej kierowców na skrzyżowaniu Kruczej z Wilczą. Parkujące pojazdy zasłaniają jadącym wiszący pod prawym sygnalizatorem, mniejszy sygnalizator powtórny. Po prawej tak samo ograniczona widoczność z uwagi na parkujące samochody na skrzyżowaniu Solec i Jaracza. Zwłaszcza w drugim z tych miejsc, bez sygnalizacji świetlnej o wypadek nie trudno. Zdjęcia: Wojciech Szymalski.



Na tym zdjęciu widać skrzyżowanie Żurawiej i Brackiej. Dwa samochody zaparkowały już za znakiem oznaczającym koniec parkingu. Obydwa te samochody powodują niebezpieczeństwo dla pojazdów wyjeżdżających z Żurawiej w Bracką lub jadących prosto Bracką na pl. Trzech Krzyży. Według relacji portiera jednego z biur na Brackiej często dochodzi w tym miejscu do wypadków z uwagi na słabą widoczność wzajemną samochodów w ruchu, którą ograniczają samochody stojące. Zdjęcie: Wojciech Szymalski

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



Po lewej na ulicy Jaracza (Powiśle) mimo otwartej bramy wyjazdu z parkingu wewnętrznego parkujący kierowcy bez skrepowania zastawiają pół wyjazdu. Po prawej wiszący na zastawionej bramie znak „zakaz zastawiania – droga pożarowa” nie robi na nikim żadnego wrażenia, mimo iż w przypadku pożaru z powodu tak ustawionych pojazdów utrudniona będzie pomoc dla mieszkańców tego budynku przy Nowogrodzkiej. To też jest ewidentne zagrożenie bezpieczeństwa. Zdjęcia: Wojciech Szymalski.

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



Po lewej parkujący samochód chluby operatorowi telefonicznemu NETIA nie przynosi. Zaparkował w całości na chodniku za blisko skrzyżowania w miejscu wygrodzonym słupkami przed parkującymi utrudniając dojsie do... budki telefonicznej na ulicy Jaracza. Po prawej parkowanie w dwóch rzędach na Brackiej – pierwszy rząd legalnie na ulicy, drugi nielegalnie w całości na chodniku. Zdjęcia: Wojciech Szymalski.

Ustawienie pojazdu niezgodne z oznakowaniem (art. 92, par 1, Kodeksu Wykroczeń)



Po lewej widać, jak mimo wyznaczonych miejsc postojowych, w obawie przed innymi kierującymi, parkujący uciekają z postojem swoich samochodów za daleko na chodnik – plac Teatralny. Szkodliwość art. 47 PoRD dopuszczającego postój na chodniku widać jak na dłoni. Po prawej w drodze wyjątku udało nam się na Królewskiej pokazać rząd właściwie zaparkowanych samochodów, mimo iż najczęściej pozostawiają oni tam zbyt mało miejsca dla pieszych, co obrazuje wydeptany przez pieszych obok chodnika fragment trawnika. Zdjęcia: Maciej Błażejowski



Po lewej zamiast równoległego, parkowanie ukośne, które zabiera pieszym praktycznie całą przypisaną im minimalną szerokość 1,5 metra chodnika. Na dalszym odcinku parkowanie ukośne jest zgodne z oznakowaniem, ale mimo to samochody wyjeżdżają za daleko, zostawiając nie więcej niż 1 metr na przejście pieszym. Po prawej jedyny samochód na ulicy Jaracza, który otrzymał mandat za nieprawidłowe zaparkowanie pojazdu w miejscu postojowym – zostawił jedynie ok. 30 centymetrów przejścia dla pieszych. Na tej ulicy po tej samej stronie wcześniej cały rząd pojazdów parkował ukośnie, zamiast zgodnie z oznakowaniem równolegle – tam nikt nie dostał mandatu! Zdjęcia: Wojciech Szymalski.

Parkować, ale jak?

Dwa poniższe zdjęcia pokazujemy nie dla jakiegokolwiek usprawiedliwienia nieprawidłowo parkujących kierowców, ale dla pokazania, że część winy za bałagan parkingowy w mieście spada także na zarządcę dróg. Czasem wprowadza on większy chaos, niż porządek.



Po lewej nie wiadomo co poeta organizacji ruchu miał na myśli. Znak informacyjny mówi o parkowaniu równoległym przy krawędzi jezdni, ale na chodniku wyraźnie namalowane są miejsca do postoju ukośnego. Takie sprzeczne ze sobą oznakowanie przyzwyczajają kierowców do ignorowania znaków drogowych dotyczących parkowania. Po prawej zarządca drogi powinien rozważyć czy faktycznie po tej stronie ulicy jest możliwe wprowadzenie parkowania równoległego na chodniku. Odległości pomiędzy poszczególnymi przeszkodami umieszczonymi na chodniku: słupkami, latarniami, drzewami wydają się uniemożliwiać zaparkowanie jakiegokolwiek samochodu (poza maluchem :-)) w zgodny z przepisami sposób. Zdjęcia: Maciej Błażejewski.

SPPN a parkingi prywatne

W poprzednim raporcie pisaliśmy o nieefektywnym wykorzystaniu miejsc parkingowych w centrum, jakie wywołuje masowe nieprzestrzeganie prawa podczas parkowania w SPPN. Płatne, kubaturowe i prywatne parkingi pozostają puste w sytuacji, gdy publiczne miejsca parkingowe, na których bardzo łatwo uniknąć kary za parkowanie bez opłaty są przepełnione. W tych badaniach potwierdza się to zjawisko. W parkingu przy ulicy Garażowej w momencie badania pozostawało 250 miejsc postojowych wolnych, w sytuacji kiedy na sąsiednim odcinku ulicy Nowogrodzkiej 17% pojazdów (19 pojazdów) powodowało przekroczenie dostępnej liczby miejsc postojowych, a 27% pojazdów stało bez wniesienia właściwej opłaty.



Po lewej parking płatny naziemny przy hotelu Marriott, w którym nie zajęto wszystkich miejsc, choć na Nowogrodzkiej pod hotelem wyraźnie za duży popyt i wielu niepłacących za parkowanie. Po prawej informacja o wolnych miejscach w parkingu podziemnym obok hotelu Marriott. Zdjęcia: Maciej Sulmicki.

Bariery dla parkujących

W trakcie tych badań zebraliśmy także liczniejszą galerię fizycznych barier, które mogą powstrzymać kierowców od rozjeżdżania przestrzeni publicznej.



Po lewej – mimo iż na Mokotowskiej popyt na miejsca parkingowe wynosi 60% ponad podaż chodnik przy skwerze na rogu z Kruczą udało się skutecznie ochronić słupkami przed parkowaniem pojazdów. Po prawej – skrzyżowanie Mysiej i Brackiej także skutecznie obronione przed nielegalnie parkującymi, co ma tutaj szczególnie pozytywne znaczenie dla wzajemnej widoczności pojazdów na skrzyżowaniu. Rażą jednak sąsiadujące ze sobą stylowe, czarne i techniczne, białoczerwone słupki. Zdjęcia: Wojciech Szymalski.



Na obydwu zdjęciach z ulicy Kruczej widzimy pozytywny wpływ odpowiednio ustawionych donic z kwiatami oraz roślinami zimozielonymi na dostosowanie się parkujących do obowiązującego oznakowania dotyczącego sposobu parkowania. Na zdjęciu po prawej widać, że tam gdzie nie ma donic przestrzeń od razu jest zawłaszczana przez parkujące samochody. Zdjęcia: Wojciech Szymalski.



Po lewej wjazd do bramy na Brackiej został skutecznie odblokowany przez ustawienie słupków. Swoją rolę gra jednak w tym przypadku także kosz na śmieci (zamiast jednego słupka) oraz parkomat. Po prawej wjazd do bramy na Nowogrodzkiej po jednej stronie został skutecznie odblokowany przez donicę z kwiatami. Po drugiej stronie brak donicy od razu spowodował zastawienie wyjazdu i utrudnienie wyjazdu z bramy. Zdjęcia: Wojciech Szymalski.



Po lewej na ulicy Moliera donice z roślinami skutecznie nakłaniają wielu parkujących tam kierowców do prawidłowego parkowania na wyznaczonych miejscach parkingowych. Po prawej piękne żółte kwiaty w donicach wydają się dobrze bronić przed nielegalnym parkowaniem sfotografowanym podczas poprzedniego raportu – a przy okazji upiększają miasto. Zdjęcia: Maciej Błażejowski.



Po lewej ulica Nowogrodzka i prawidłowo zaparkowane samochody równo z krawężnikiem. Do tego widoku w części przyczynia się fakt, iż krawężnik jest wysoki i część niższych samochodów zahacza o niego zawieszaniem. Wysoki lub podwójny krawężnik to też fizyczny sposób na uniemożliwienie parkowania na chodniku. Zdjęcie: Maciej Sulmicki. Po prawej w czasie objazdu w związku z remontem Krakowskiego Przedmieścia zastosowano separatory do ograniczenia parkowania mogącego blokować ruch na fragmencie ulicy Jasnej. Na zdjęciu widać, że to rozwiązanie spisuje się nie najgorzej. Zdjęcie: Wojciech Szymalski.



Na koniec dwa przykłady z zagranicy. Po lewej ograniczające parkowanie w obrębie skrzyżowania, wbudowane w jezdnię zieleńce z zielenią niską. Rozwiązanie zapewniające dobrą widoczność i lokalną estetykę na skrzyżowaniu w Berlinie. Po prawej uniemożliwienie parkowania na powierzchni wyłączanej z ruchu, które powodowałoby niebezpieczeństwo na zakręcie. Są to niskie słupki odbłaskowe w Lizbonie. Zdjęcia: Wojciech Szymalski

Na granicy strefy



Po lewej Nowogrodzka tuż przy placu Starynkiewicza, gdzie kończy się strefa. Widać wyraźnie znaczną liczbę pustych miejsc. Po prawej na ulicy Tarczyńskiej widok z góry pokazuje porządek w SPPN tuż przy jej granicy. Na podstawie pomiaru można obliczyć, że popyt na całą tę ulicę jest mniejszy od podaży o 18%. Zdjęcia: Maciej Sulmicki.

Wnioski

1. **Na pochwały jest za wcześnie!** Niska aktywność, skuteczność i wysoka pobłażliwość służb miejskich wobec nieprawidłowo i bez opłaty parkujących kierowców są główną przyczyną całkowitej nieskuteczności podwyżki cen za parkowanie w SPPN w centrum Warszawy. Główny cel funkcjonowania SPPN – ograniczenie liczby parkujących – pozostaje nieosiągnięty. Popyt na miejsca parkingowe utrzymuje się na niezmiennym o 19% wyższym poziomie niż podaż i jest tylko nieznacznie mniejszy, niż poza strefą tam, gdzie planuje się ją wprowadzić.
2. Udział parkujących bez opłaty w SPPN w Warszawie zwiększył się od kwietnia 2008 roku o 7 punktów procentowych do 34,9%. Udział parkujących niezgodnie z przepisami zwiększył się w tym samym okresie o 5,6 punktów procentowych do 34,3%. Obrazuje to, iż opieszałość i nieskuteczności wysiłków Straży Miejskiej i służb kontrolnych ZDM w walce z nielegalnie parkującymi samochodami przyniosła zwiększenie, a nie zmniejszenie skali nielegalnego parkowania po podwyższeniu cen we wrześniu 2008 roku.
3. Mimo dwukrotnego wzrostu aktywności służb kontrolnych ZDM i Straży Miejskiej w wykonywaniu swoich obowiązków mających na celu zwalczanie nielegalnego parkowania służby te karzą znikomą liczbą kierowców. Służby kontrolne ZDM karzą jedynie 3,3% niepłacących za parkowanie, a Straż Miejska karze mandatem mniej niż promil parkujących nieprawidłowo.
4. Niska skuteczność służb kontrolnych ZDM powoduje utratę przez miasto możliwych przychodów w wysokości ok. 83 mln złotych rocznie – dwukrotność rocznych przychodów z płatnego parkowania w stolicy. Taki przychód umożliwiłby co najmniej jeden remont ulicy więcej każdego roku!

5. Parkowanie płatne przez telefon komórkowy nie może ograniczyć skali przekroczeń opłaconego czasu parkowania przez kierowców w Warszawie. Liczba kierowców płacących przez telefon komórkowy wynosi jedynie ok. 1% wszystkich korzystających dziennie z biletów parkingowych, tymczasem przekroczenia czasu parkowania dopuszcza się ponad 26% parkujących z biletami kierowców.
6. Można oszacować, że ponad 3 700 pojazdów dziennie w SPPN kwalifikuje się do odholowania ze względu na sposób nielegalnego parkowania. Przy tej skali naruszenia prawa działalność Straży Miejskiej w zakresie odholowywania pojazdów występująca jedynie poza strefą parkowania i w ilości zaledwie 10 odholowań dziennie jest niewystarczająca i katastrofalnie mała.
7. Kierowcy parkujący poza wyznaczonymi miejscami parkingowymi w SPPN są znacznie mniej skłonni do płacenia za parkowanie, niż ci którzy parkują na miejscach parkingowych, nawet jeśli robią to niezgodnie z Kodeksem Wykroczeń. Z tego powodu skuteczna walka z nieprzepisowym parkowaniem ma pozytywny wpływ na ograniczenie skali niepłacenia za parkowanie. W celu skutecznego ograniczenia nielegalnego parkowania działalność służb karzących nieprzepisowe parkowanie powinna być skuteczniejsza, niż służb karzących nieopłacone parkowanie. Tymczasem w Warszawie skuteczność takich służb jest w zależności odwrotnej.
8. Kierowcy mieszkający poza SPPN są znacznie mniej skłonni do płacenia za parkowanie, niż ci, którzy w niej mieszkają. Im dalej od strefy tym mniej przyjeżdżających do Warszawy płaci za parkowanie. Świadczy to z jednej strony o stosunkowo większej akceptacji SPPN wśród mieszkających w jej zasięgu, a z drugiej strony o możliwej słabości administracji SPPN w zakresie informacji o strefie dla przyjezdnych oraz nieuzasadnienie większej pobłażliwości wobec niepłacących spoza Warszawy.
9. Znaczne, nawet kilkusetkrotne zwiększenie skali działalności służb miejskich przeciwko nielegalnemu parkowaniu w strefie płatnego parkowania jest możliwe, w szczególności możliwe finansowo. Zatrudnienie dodatkowych pracowników w celu zwiększenia skuteczności każdej ze służb miejskich do 20% powinno zwrócić się finansowo już po dwóch tygodniach ich pracy. Takie działanie może zostać zastosowane na określony czas, do momentu poprawy sytuacji parkingowej w mieście.
10. Odholowanie wszystkich parkujących obecnie w sposób niebezpieczny pojazdów w SPPN przez Straż Miejską przekracza racjonalne możliwości organizacyjne tej formacji. Stąd, aby wspomóc działanie tej służby większość nielegalnie parkujących z narażeniem innych na niebezpieczeństwo powinna być wyeliminowana poprzez stosowanie fizycznych barier zapobiegających parkowaniu zakładanych przez zarządców dróg.
11. Postulowane zwiększenie skali działań prewencyjnych oraz penalnych przez służby miejskie może doprowadzić do zmniejszenia się liczby parkujących w centrum poniżej liczby dostępnych publicznych miejsc parkingowych na ulicach w SPPN.
12. Najpopularniejsze sposoby nieprzepisowego parkowania w Warszawie pozostały bez zmian. Są to nadal: parkowanie na przystankach komunikacji miejskiej, blokowanie bram i wyjazdów z posesji, parkowanie na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych, nieprzepisowe parkowanie na chodniku, parkowanie w sposób blokujący przejście pieszemu. Od ogłoszenia pierwszego raportu w sposób fizyczny uniemożliwiono nielegalne parkowanie w kilku badanych miejscach, ale w większości nie podjęto żadnych kroków do poprawy sytuacji.
13. Wadliwe oznakowanie może być usprawiedliwieniem dla parkujących nieprzepisowo. Wadliwe oznakowanie przyzwyczaja kierowców do ignorowania znaków drogowych dotyczących parkowania.

14. Fizyczne środki ograniczające możliwość nieprzepisowego parkowania są bardzo skuteczne i użyteczne w różnych sytuacjach. Mogą one ograniczać nieprzepisowe parkowanie zarówno na prostych odcinkach dróg, przy wjazdach na posesje, jak i na skrzyżowaniach. Wiele normalnie występujących na chodnikach i ulicach pożytecznych elementów jak: śmietniki, słupki oznakowania drogowego, parkomaty, stojaki rowerowe może być przy odpowiednim ustawieniu z powodzeniem wykorzystane jako fizyczny środek ograniczający parkowanie. Odpowiednie stosowanie zieleni miejskiej może nie tylko fizycznie ograniczać parkowanie, ale także poprawiać estetykę przestrzeni publicznej ulic.
15. W obliczu niskiej skuteczności służb miejskich można prognozować, że rozszerzenie SPPN na nowe rejony miasta nie poprawi tamże warunków do parkowania. Stawka 3 złote za pierwszą godzinę parkowania, przy obecnej skuteczności służb miejskich może obniżyć liczbę parkujących w nowych rejonach SPPN w stosunku do stanu sprzed jej rozszerzenia o niewiele ponad 2% - wielkość rzędu błędu obliczenia.
16. Przeprowadzone badanie drugie, mimo rozszerzenia zakresu kontrolowanych aspektów działania strefy nie pozwala uchwycić w sposób satysfakcjonujący wszystkich ważnych faktów.

Rekomendacje

1. W celu zapewnienia skuteczności funkcjonowania SPPN w Warszawie, wprowadzonej podwyżki cen za parkowanie oraz ograniczenia za ich pomocą liczby parkujących samochodów i natężenia ruchu na ulicach konieczne jest:
 - a. nasilenie działań prewencyjnych zapobiegających nielegalnemu parkowaniu w ilości co najmniej 3 000 miejsc z nowymi barierami przeciwko parkowaniu;
 - b. podjęcie działań Straży Miejskiej w zakresie odholowywania nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów w strefie płatnego parkowania w ilości co najmniej 150 aktów odholowania dziennie;
 - c. kilkusetkrotne zwiększenie intensywności działań Straży Miejskiej w zakresie karania nieprzepisowo parkujących mandatem do co najmniej 5 700 mandatów dziennie;
 - d. co najmniej pięciokrotne zwiększenie działań służb kontrolnych ZDM w zakresie wystawiania kar administracyjnych za nieopłacone parkowanie do minimum 5 000 kar dziennie.
2. Straż Miejska oraz służby kontrolne ZDM są zdolne znacznie zwiększyć skalę swojego działania przeciwko nielegalnemu parkowaniu w SPPN dzięki dużemu potencjałowi samofinansowania się takiego postępowania. Koszty dodatkowych pracowników koniecznych do karania nielegalnie parkujących mogą się zwrócić już w ciągu dwóch tygodni. Potencjalnie ograniczony czas konieczności zwiększenia skali działań pozwala rozważyć zastosowanie w tym celu outsourcingu.
3. Zarządcy ulic, służby kontrolne ZDM oraz Straż Miejska powinny zacieśnić współpracę w celu:
 - a. Identyfikacji miejsc szczególnie predestynowanych do zastosowania fizycznych metod ograniczenia nielegalnego parkowania w SPPN i wykonania odpowiednich barier w sposób pozytywnie wpływający na estetykę przestrzeni publicznej.
 - b. Wzajemnego rutynowego przekazywania sobie informacji o wykroczeniach i przestępstwach w zakresie parkowania w celu skuteczniejszego oraz szybszego ich karania. Wskazane byłoby podejmowanie wspólnych patroli służb kontrolnych ZDM i Straży Miejskiej.

- c. Podejmowania wspólnych obszarowych akcji likwidacji nielegalnego parkowania. Prawidłowo wykonana akcja powinna w ciągu jednego dnia ukarać wszystkich bez wyjątku kierowców parkujących nieprawidłowo lub bez opłaty na kilku położonych blisko siebie ulicach (zero tolerancji). Akcje takie powinny być prowadzone stale, w każdy dzień w innym rejonie miasta. Co pewien nieregularny czas akcja powinna wracać w niegdys obsłużone miejsca. Można rozważyć zawieszenie akcji w momencie, kiedy zaobserwowany zostanie w miarę stały znaczny spadek liczby parkujących nielegalnie w całej SPPN oraz spadek liczby parkujących ogółem (spadek popytu).
4. Podjęcie walki z przekraczaniem czasu parkowania ponad wysokość wniesionej opłaty. Służby kontrolne ZDM powinny karać tak postępujących kierowców bez pobłażliwości. Służby kontrolne ZDM powinny prowadzić kontrole w ciągu całego czasu funkcjonowania strefy, tj. od 8 rano do 20 i pojawiać się w ponownie w raz już sprawdzonych miejscach.
 5. W celu fizycznego ograniczenia nielegalnego parkowania należy w większym stopniu wykorzystywać użyteczne przedmioty stawiane w pasie drogowym: słupy oświetleniowe oraz znaków drogowych, parkomaty, śmietniki, stojaki rowerowe, ogrodzenia drzew.
 6. Zarządcy drogi powinni starannie administrować oznakowaniem parkowania. Szczególnie w miejscach objętych płatnym parkowaniem nie może dochodzić do sytuacji niejasnych, które stawiają kierowcę, ale także służby kontrolne w sytuacji trudnej – uniemożliwiającej prawidłowe zachowanie lub właściwą kontrolę.
 7. Słabość służb kontrolnych wobec nielegalnego parkowania w SPPN nie powinna być argumentem przeciwko jej rozszerzeniu, zwłaszcza iż np. Straż Miejska interweniuje obecnie w znacznie większym stopniu poza strefą, niż w jej obrębie.
 8. Konieczne jest przeprowadzenie kolejnego badania po zwiększeniu zasięgu strefy płatnego parkowania celem weryfikacji obecnie osiągniętych wyników. Dla potrzeb trzeciego badania konieczna jest kolejna modyfikacja metodologii. Konieczne jest kontrolowanie dodatkowych aspektów działania strefy w terenie, m.in. czasu przekraczania opłaconego parkowania, czasu postoju pojazdów posiadających abonament, pojazdów korzystających z systemu mPay, rozróżnienia kar wystawionych przez Straż Miejską i służby kontrolne ZDM.

Wszystkie rekomendacje dotyczące śródmiejskiej SPPN w Warszawie zawarte w pierwszym raporcie pozostają aktualne i stanowią załącznik nr 4 do raportu.

Autor: Wojciech Szymalski

Spis tabel

Tabela 1. Porównanie wyników uzyskanych przez poszczególnych ankierów.

Tabela 2. Liczba zliczonych samochodów w trakcie pierwszych i drugich badań.

Tabela 3. Popyt i podaż na miejsca parkingowe w SPPN i poza SPPN – porównanie wyników badań.

Tabela 4. Niepłacący za postój w SPPN – porównanie wyników badań.

Tabela 5. Podział i udział parkujących w SPPN ze względu na sposób wnoszenia opłaty.

Tabela 6. Parkujący nieprzepisowo w SPPN i poza SPPN – porównanie wyników badań.

Tabela 7. Podział i udział parkujących w SPPN i poza SPPN ze względu na sposób parkowania.

Tabela 8. Podział i udział parkujących w SPPN i poza SPPN ze względu na legalność parkowania.

Tabela 9. Wpływ sposobu parkowania na wnoszenie opłaty za parkowanie.

Tabela 10. Skuteczność dzienna służb kontrolnych ZDM w karaniu niepłacących za parkowanie.

Tabela 11. Straty budżetu miasta z powodu niepłacenia za postój i niskiej karalności niepłacących.

Tabela 12. Skuteczność dzienna Straży Miejskiej w karaniu parkujących nieprzepisowo.

Tabela 13. Postulowana skuteczność służb miejskich przeciwko nielegalnemu parkowaniu w SPPN.

Tabela 14. Możliwości zwiększenia skali działalności służb miejskich przeciw nielegalnemu parkowaniu.

Tabela 15. Parkujący w SPPN i poza SPPN według miejsca pochodzenia. Pochodzenie pojazdów a legalność parkowania.

Skróty stosowane w tekście

KW – ustawa Kodeks Wykroczeń

PoRD – ustawa Prawo o Ruchu Drogowym

p.p. - punkty procentowe

SM – Straż Miejska m.st. Warszawy

SPPN – Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w Warszawie

ZDM – Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie

Wykorzystane materiały

1. Uchwała nr XXXVI/1077/2008 Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 roku 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.
2. www.zdm.waw.pl, strona internetowa ZDM – aktualność, styczeń 2008;
3. 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;
4. Pismo od Zarządu Dróg Miejskich nr ZDM/DPSP/5512/1860a/08 z dnia 19 grudnia 2008 – dane dotyczące aktualnej liczby miejsc parkingowych w SPPN w Warszawie oraz poza SPPN na wybranych ulicach, liczby sprzedanych biletów, wystawionych kar za postój bez opłaty, liczba wydanych abonamentów i korzystających z usług mPay;
5. Szymalski Wojciech, Raport o płatnym parkowaniu niestrzeżonym w Warszawie, Zielone Mazowsze, Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych, lipiec 2008, Berlin-Warszawa
6. 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;
7. Pismo od Straży Miejskiej nr SM-WPS-0717-13/3676/08 z dnia 17 listopada 2008 – dane dotyczące liczby mandatów i odholowanych pojazdów we wrześniu i październiku 2008 roku;
8. Ustawa Kodeks Wykroczeń z dnia 20 maja 1971 r. wraz z późniejszymi zmianami. Dz. U. 2007, nr 109, poz. 756
9. Ustawa Prawo o Ruchu Drogowym z dnia 20 czerwca 1997 roku wraz z późniejszymi zmianami. Dz. U. 2005, nr 108, poz. 908
10. Uchwała nr XXI/709/2007 Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 20 grudnia 2007 roku w sprawie budżetu miasta stołecznego Warszawy na 2008 rok.



ZIELONE MAZOWSZE

Jesteśmy stowarzyszeniem, organizacją pożytku publicznego. Jeśli uważasz, że warto wesprzeć nasze działania przekaż nam 1% swojego podatku dochodowego od osób fizycznych.

Możesz też wpłacić normalną darowiznę na nasze konto: 73 1050 1025 1000 0023 3796 2324

Chcesz się dowiedzieć jak działamy, uzyskać pomoc lub przyłączyć do naszych działań? Skontaktuj się z nami:

Zielone Mazowsze
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6
00-695 Warszawa
tel. 22 621-77-77
mail: biuro@zm.org.pl

Czy wiesz że...

W 2009 roku obchodzimy 15 lat naszego istnienia! Zobacz co się dzieje na:

www.zm.org.pl

Wizja

Polska krajem czystym i zielonym, gdzie transport nie zagraża środowisku, warunki do życia są przyjazne dla ludzi, a mieszkańcy mają wpływ na swoje otoczenie.

Misja

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze powstało w 1994 r. Jesteśmy niezależną organizacją ekologiczną, dążącą do poprawy jakości życia mieszkańców, w szczególności osób niezmotoryzowanych i pragnących mieszkać w zdrowym i przyjaznym człowiekowi otoczeniu.

Naszą misję realizujemy poprzez:

- Promocję transportu publicznego, w tym kolejowego;
- Promocję ruchu rowerowego i działania na rzecz poprawy warunków jazdy na rowerze;
- Działania na rzecz respektowania praw pieszych;
- Działania zmierzające do ograniczenia ruchu samochodowego;
- Wspieranie mieszkańców we współdecydowaniu o własnym otoczeniu i wzmacnianie kontroli społecznej;
- Budowanie świadomości ekologicznej społeczeństwa;
- Działania zmierzające do redukcji odpadów u źródła i odzysku surowców wtórnych;
- Ochronę terenów zieleni i miejsc przyrodniczo cennych.

Terenem naszych działań jest Warszawa i Mazowsze, ale staramy się również wspierać inicjatywy zbieżne z naszą misją w innych regionach Polski.