

Załącznik 4

Rekomendacje przedstawione w pierwszym raporcie o płatnym parkowaniu w Warszawie

Rekomendacje dla władz Warszawy:

1. 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;
2. 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 być przeznaczone na inwestycje w komunikację miejską i polepszenie warunków komunikacji i życia niezmotoryzowanych w mieście. Taki mechanizm stosowany jest np. w Berlinie.
3. 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 upoważniają nas do zarekomendowania poszerzenia 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.
4. 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 parkowania jeśli to tylko możliwe powinien odzwierciedlać kształtem przebieg obwodnic miejskiej i śródmiejskiej.
5. Ze względu na ustawowe ograniczenie opłaty a pierwszą godzinę parkowania do 3 złotych, a ta 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.
6. 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.
7. Postulujemy, a by ciężar egzekwowania ograniczania parkowania niezgodnego z przepisami przenieść ze służb miejskich, na bariery fizyczne: wygrozdzenia i elementy architektoniczne. Wbrew obiegowym opiniom ułatwiają one, a nie utrudniają one 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.

8. 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 w szczególności 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 pieszego, 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 zmaksymalizowaniu właśnie na tego aspektu eliminowania nieprawidłowego parkowania, w miarę możliwości rozszerzając go 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.
9. Dla skutecznego tępienia nieprawidłowego i bezpłatnego parkowania kluczowy jest odpowiedni podział kompetencji pomiędzy Straż Miejską i służby kontrole 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.
10. 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 ulicy lub w przeznaczonych do tego zatokach.
11. Ze względu na wątpliwości interpretacyjne, co do prawidłowości parkowania samochodów poza miejscami wyznaczonymi w strefie SPPN, 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.
12. 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 Park and Ride na granicach i poza obszarem miasta.

13. 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, przesuwając 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.
14. 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.
15. 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 2007-2013.

Ponadto dwie rekomendacje przedstawiamy do rozważenia ustawodawcy:

1. 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, które zresztą uległy w przeciągu 7 lat od wprowadzenia ustawy względnemu obniżeniu z uwagi na inflację. Ponadto nie zasadnym wydaje się wprowadzenie w ustawie ograniczeń dziennych obowiązywania strefy, czy też sposobu naliczania opłat.
2. 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 jednorazowo, należałoby wprowadzić tę 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 jeszcze przed upływem tego okresu. To oczywiście wymaga konsensusu, konsekwencji i ciągłości w polityce transportowej Państwa.