

Opracowanie nt.

***„ Wprowadzenie
Strefy Płatnego Parkowania
na terenie Łańcuta”***

Podmiot realizujący:

***Gmina Miasto Łańcut
Pl. Sobieskiego 18
37 – 100 Łańcut***

Opracował: Adam Zebzda

Łańcut, marzec 2019 r.

UWAGA! Opracowanie stanowi materiał pomocniczy i powstało w celu przedstawienia ogólnych informacji i danych uzasadniających konieczność utworzenia strefy płatnego parkowania na terenie Łańcuta. Przedstawione w nim rozwiązania są założeniami Zamawiającego przedstawiającymi możliwe do zastosowania rozwiązania i zostały przygotowane na etapie podejmowania decyzji o konieczności powstania SPP.

Spis zawartości opracowania

Lp.	Wykaz rzeczowy opracowania	Strona
1.	Rozdział I. Podstawy prawne funkcjonowania SPP	3
2.	Rozdział II. Inwentaryzacja	9
3.	Rozdział III. Projekt uchwały Rady Miasta wraz z uzasadnieniem	13
4.	Rozdział IV. Analiza celu wprowadzenia SPP z uwzględnieniem deficytu miejsc parkingowych oraz analiza aspektów społecznego oddziaływania SPP	22
5.	Rozdział V. Prezentacja optymalnego modelu poboru opłat na terenie SPP z uwzględnieniem najnowszych rozwiązań technologicznych	26
6.	Rozdział VI. Organizacja ruchu na terenie SPP	34
7.	Rozdział VII. Prezentacja modelu egzekucji opłat za nieopłacone postoje w SPP	37
8.	Rozdział VIII. Określenie przewidywanej ilości i rodzaju urządzeń poboru opłat w SPP wraz z ustaleniem kosztów wprowadzenia SPP	42
9.	Rozdział IX. Podsumowanie	45

ROZDZIAŁ 1

PODSTAWY PRAWNE FUNKCJONOWANIA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA

Powszechnie obowiązującym aktem prawa normującym problematykę powstania i funkcjonowania stref płatnego parkowania jest ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych Dz. U. 1985 nr 14 poz. 60 – tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz. 2068.

Art. 13 ust. 1 pkt 1 powołanej ustawy nakłada na korzystających z dróg publicznych obowiązek ponoszenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania. Zgodnie z dyspozycją art. 13b ust. 3 ustawy strefę płatnego parkowania ustala Rada Miasta, która podejmuje w tej sprawie właściwą uchwałę.

Możliwość wprowadzenia opłat za parkowanie na drogach publicznych oznacza, że strefa płatnego parkowania może zostać ustalona zarówno w obrębie dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich jak i krajowych. Czynnikiem różnicującym będzie w takim przypadku organ zarządzający drogą, a tym samym, zarządzający strefą płatnego parkowania. Nie ma żadnych przeszkód, aby jedna strefa płatnego parkowania obejmowała swym zasięgiem kilka kategorii dróg.

Organem ustalającym strefę płatnego parkowania jest Rada Miasta, która podejmuje w tej sprawie właściwą uchwałę. Podjęcie uchwały powinno zostać poprzedzone stosownym wnioskiem Burmistrza o jej podjęcie. Wniosek ten powinien zostać zaopiniowany przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach objętych terytorialnym zasięgiem funkcjonowania planowanej strefy płatnego parkowania. Przyjąc w tym miejscu należy, że brak zaopiniowanego wniosku Burmistrza skutkować będzie niemożliwością podjęcia uchwały. Uchwała Rady Miasta nie poprzedzona pozytywną opinią do wniosku Burmistrza Miasta naruszałaby art. 89 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.).

Uchwała Rady Miasta powinna w sposób wyczerpujący i dokładny **określać zasięg terytorialny strefy płatnego parkowania**. Obowiązujące ustawodawstwo nie wskazuje w jaki sposób granice strefy powinny zostać oznaczone. Wydaje się więc, że organ stanowiący gminy ma tutaj swobodę uchwałodawczą. Rada może więc określić zasięg strefy płatnego parkowania jako pewien obszar (terytorium), którego przekroczenie granicy rodzi obowiązek uiszczenia opłaty za parkowanie. Uchwała może także ograniczyć obszar strefy do określonych (pojedynczych) ulic i parkingów. W obu przypadkach granice strefy powinny zostać oznaczone znakami drogowymi przewidzianymi w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Chodzi tu więc przede wszystkim o znak D-44 (początek strefy płatnego parkowania) i D-45 (koniec strefy płatnego parkowania).

Obszar, na którym ma zostać ustanowiona strefa płatnego parkowania powinien charakteryzować się szczególnie dużym niedoborem miejsc parkingowych. Zgodnie z art. 13b ust. 2 ustawy o drogach publicznych **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.

W granicach strefy powinny zostać wyznaczone miejsca na parkowanie, na których pobierana jest opłata parkingowa. Ustawodawca nakłada także obowiązek wyznaczenia w strefie miejsc przeznaczonych na parkowanie oznakowanych pojazdów konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu osób niepełnosprawnych o obniżonej sprawności ruchowej lub pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową. Dopuszczalne jest także (ale nie jest obligatoryjne) wyznaczenie w strefie płatnego parkowania zastrzeżonych stanowisk postojowych (tzw. kopert) w celu korzystania z nich na prawach wyłączności w określonych godzinach lub całodobowo. Wskazane powyżej czynności (*stricte techniczne*) powinny zostać dokonane przez organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach w uzgodnieniu z zarządcą drogi.

Niezbędnym elementem uchwały o strefie płatnego parkowania jest określenie **ram czasowych, w których istnieje obowiązek ponoszenia opłat za parkowanie.** Uchwała powinna więc wskazywać w jakie dni tygodnia i w jakich przedziałach godzinowych obowiązek ten istnieje. Z przepisów ustawy o drogach publicznych (art. 13b ust. 1) wynika, że opłaty za parkowanie mogą być pobierane tylko w określone dni robocze. Oznacza to więc, że opłaty za parkowanie mogą być pobierane w każdym dniu tygodnia z wyjątkiem sobót i niedziel. Ograniczenia nie są z kolei przewidziane w zakresie określenia w uchwale godzin, w czasie których obowiązek ponoszenia opłat istnieje. Ustawodawca dopuszcza możliwość pobierania opłat całodobowo. Jedynym wymogiem jest jedynie obowiązek dokładnego określenia zakresu czasowego (godzinowego).

Ustawa o drogach publicznych nakłada także obowiązek określenia przez Radę Miasta **sposobu pobierania opłaty za parkowanie w strefie płatnego parkowania.** Przepis ustawy nie wyklucza, aby uchwała rady przewidywała kilka sposobów uiszczania opłat parkingowych. Rozwiązanie takie jest korzystne, gdyż dopuszcza, w ramach jednej strefy płatnego parkowania, możliwość równoczesnej dystrybucji biletów (kart) parkingowych zarówno poprzez inkasentów jak i automaty parkingowe. Rozwiązanie to umożliwia także zmianę formy uiszczania opłat parkingowych bez konieczności zmiany uchwały rady miasta. Obecnie z uwagi na dokonujący się w dużym tempie postęp technologiczny w zakresie możliwości wnoszenia opłat za parkowanie wydaje się, iż uchwała powinna na równi z

biletami parkingowymi dopuszczać możliwość uiszczania opłat przy pomocy kart przedpłatowych oraz telefonów komórkowych.

Uchwała, mocą której utworzona zostaje strefa płatnego parkowania powinna określać **wysokość opłaty za parkowanie**. Wysokość opłaty parkingowej nie została jednak pozostawiona do swobodnej dyspozycji rady miasta. Art. 13b ust. 4 pkt 1 ustawy o drogach publicznych wprost stanowi, że opłata za pierwszą godzinę parkowania nie może przekraczać 3 złotych (od 05.09.2019 r. będzie to 0,15% minimalnego wynagrodzenia – 3,37 zł). Przy ustalaniu stawek opłat za drugą i trzecią godzinę parkowania, organ stanowiący powinien przestrzegać wymogu progresywnego narastania opłaty, przy czym progresja ta nie może przekraczać powiększenia stawki opłaty o 20% za kolejne godziny w stosunku do stawki za poprzednią godzinę parkowania. Stawka opłaty za czwartą i za kolejne godziny parkowania nie może przekraczać stawki przewidzianej w uchwale dla pierwszej godziny parkowania. Ustawodawca dopuszcza do zawarcia w uchwale zróżnicowania stawek opłat za parkowanie w zależności od miejsca parkowania. Uregulowanie to pozwala na maksymalizację stawek opłat parkingowych w tych częściach strefy płatnego parkowania, które cechują się szczególnie wysokim deficytem miejsc parkingowych.

Uchwała może przewidywać **ustanowienie opłat abonamentowych i opłat zryczałtowanych**. Ich wysokość może zostać zróżnicowana, np. obniżona ze względu na fakt zamieszkania w strefie płatnego parkowania przez posiadacza pojazdu.

Biorąc pod uwagę wysokości stawek opłat w miejscowościach o podobnej wielkości oraz zasobność użytkowników przyszłej strefy w Łańcucie będącej miejscowością turystyczną, gdzie użytkownikami przyszłej strefy byłiby głównie mieszkańcy miasta i najbliższych okolic, ale również turyści, jak również ze względu zasobność mieszkańców Łańcuta stawki powinny być tak dobrane, aby były do zaakceptowania z punktu widzenia użytkowników strefy. Nie mają one stanowić zapory w dostępie do miejsc postojowych w centrum, a jedynie wpłynąć na uporządkowanie ruchu i wymuszenie zwiększonej rotacji pojazdów. Mając na względzie przedstawione powyżej uwarunkowania prawne proponuje się wprowadzenie cennika określonego w projekcie uchwały Rady Miasta w Łańcucie.

Rada Miasta może także **wprowadzić zerową stawkę opłaty za parkowanie w strefie dla niektórych użytkowników drogi**. Uprawnienie takie wynika z art. 13b ust. 4 pkt 2) ustawy o drogach publicznych. Ustawodawca pozostawił więc gminom autonomię w zakresie ustalania podmiotowego zwolnienia od obowiązku uiszczania opłat za parkowanie. Warto w tym miejscu wskazać, że niezależnie od unormowań zawartych w uchwale rady miasta zwolnione z obowiązku ponoszenia opłat za parkowanie w strefie płatnego parkowania, na mocy art. 13 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, są:

- 1) pojazdy:
 - a) Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Państwowej Straży Pożarnej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Straży Granicznej, pogotowia ratunkowego, Służby Więziennej, Służby Celnej,
 - b) zarządów dróg,
 - c) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,
 - d) wykorzystywane w ratownictwie lub w przypadku klęski żywiołowej,
 - e) pojazdy elektryczne, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- 2) autobusy szkolne przewożące dzieci do szkoły.

Ponadto, na mocy decyzji administracyjnej wydanej przez ministra właściwego do spraw transportu, z obowiązku ponoszenia opłat parkingowych może być zwolniony korzystający z drogi publicznej w przypadku wykonywania przez niego przejazdów w ramach pomocy humanitarnej i medycznej. Przedmiotowa decyzja wydawana jest na wniosek podmiotu występującego o takie zwolnienie.

Nieuiszczenie opłaty za parkowanie w wyznaczonej strefie płatnego parkowania sankcjonowane jest nałożeniem opłaty dodatkowej. Literalne brzmienie przepisu art. 13f ust. 1 ustawy o drogach publicznych wskazuje, że podmiot ustanawiający strefę płatnego parkowania i pobierający opłaty za parkowanie zobowiązany jest do pobierania opłaty dodatkowej.

Wysokość opłaty dodatkowej oraz sposób jej pobierania ustala Rada Miasta. Zasadnym wydaje się być, uregulowanie tej kwestii w uchwale powołującej strefę płatnego parkowania. Dodać należy, że wysokość opłaty dodatkowej nie może przekroczyć 50 złotych. Uchwała powinna także regulować kwestie sposobu powiadomienia o obowiązku uiszczenia opłaty dodatkowej oraz wskazywać termin i sposób jej wniesienia. Zasadnym jest także wskazanie podmiotu uprawnionego do wystawiania wezwań do zapłacenia opłaty dodatkowej i sposób ich doręczeń. Należy w tym miejscu podnieść, że kierowca nie uiszczający opłaty za parkowanie w strefie płatnego parkowania, której granice wyznaczone są znakami D-44 i D-45, naraża się również na odpowiedzialność za popełnione wykroczenie. Art. 92 kodeksu wykroczeń stanowi, że nie zastosowanie się do znaku drogowego podlega karze grzywny lub karze nagany. Przyjąć należy, że w jednym znaku drogowym można łączyć kilka znaczeń, czyli m.in. informować o strefie płatnego parkowania i tym samym nakazywać wniesienie opłaty. Stanowisko takie potwierdził Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 27 stycznia 2004 r. (OTK 2004 Nr 1A poz. 4).

Zarówno pobieranie opłat za parkowanie jak i opłat dodatkowych należą do zadań zarządu drogi, a w przypadku jego braku - zarządcy drogi. Będą to więc w zależności od kategorii drogi włączonej do strefy: Burmistrz Miasta, Zarząd Powiatu, Zarząd Województwa oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Podmioty te mogą zlecić pobór opłat innym podmiotom lub jednostkom organizacyjnym. W przypadku Łącuta zarządcą dróg wchodzących w skład SPP będzie Gmina Miasto Łącut.

Środki uzyskane z uiszczonych przez kierowców opłat za parkowanie pojazdów na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania należą do zarządcy drogi, na której parkują pojazdy samochodowe. Przekazywane są one do budżetu jednostki samorządu terytorialnego.

Akty prawa miejscowego uchwalone przez organy jednostek samorządu terytorialnego (w tym także uchwały rady miasta) stanowią powszechnie obowiązujące źródło prawa na obszarze działania tych organów. Warunkiem wejścia w życie każdego aktu normatywnego jest jego ogłoszenie. Uchwała rady miasta dla uzyskania mocy obowiązującej musi zostać ogłoszona w wojewódzkim dzienniku urzędowym. Co do zasady wchodzi w życie po upływie 14 dni od jej ogłoszenia.

Obowiązujące obecnie przepisy normujące powstanie i działalność stref płatnego parkowania (art. 13b ustawy o drogach publicznych) są konsekwencją nowelizacji ustawy, która wymuszona została wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 10 grudnia 2002 r. (Dz. U. z 2002 r., Nr 214, poz. 1816). Trybunał Konstytucyjny zakwestionował zapis ustawy (art. 13 ust. 4 ustawy o drogach publicznych) delegujący na Radę Ministrów uprawnienie do uszczegółowienia zasad pobierania przedmiotowych opłat i orzekł o jego niezgodności z art. 217 Konstytucji RP. Trybunał stwierdził, że ze względu na publicznoprawny charakter opłat parkingowych, ich uregulowanie powinno w całości nastąpić aktem rangi ustawowej. Niekonstytucyjne przepisy ustawy i sprzeczne z prawem przepisy rozporządzenia utraciły moc 30 listopada 2003 r. Tym samym utraciły moc obowiązującą uchwały rad gmin ustanawiające opłatę parkingową.

Konieczność dokonania nowelizacji znalazła wyraz w ustawie z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2003 r., Nr 200, poz. 1953).

Powołane rozstrzygnięcie Trybunału Konstytucyjnego ma bardzo doniosłe znaczenie także w innym wymiarze. Trybunał w uzasadnieniu swojego wyroku nazwał opłaty parkingowe „podatkiem lub daniną”. Są to więc należności, które nie podlegają opodatkowaniu. Podobne stanowisko zajęła także w swoim raporcie pokontrolnym z maja 2002 r. Najwyższa Izba Kontroli, która stwierdziła, że niektóre gminy, bezzasadnie, odprowadzały podatek VAT.

ROZDZIAŁ 2

INWENTARYZACJA

**ZESTAWIENIE ULIC W CENTRUM ŁAŃCUTA,
KTÓRE PROPONUJE SIĘ WŁĄCZYĆ DO PLANOWANEJ
STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA ORAZ ZESTAWIENIE
ILOŚCI MIEJSC POSTOJOWYCH
(BILANS MIEJSC PARKINGOWYCH) W CENTRUM
ŁAŃCUTA WRAZ Z PRZEDSTAWIENIEM WYNIKÓW
BADAŃ NAPEŁNIENIA PROJEKTOWANEJ SPP I ANALIZĄ
ROTOWANIA POJAZDÓW NA TYM TERENIE**

ZESTAWIENIE ULIC W CENTRUM ŁAŃCUTA, KTÓRE PROPONUJE SIĘ WŁĄCZYĆ DO PLANOWANEJ STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA

W ramach realizowanego zadania przyjęto koncepcję wyznaczenia granic strefy płatnego parkowania w centrum Łańcuta. W oparciu o przeprowadzoną obserwację w dniach 28-29 listopad oraz 12 grudnia 2018 r. proponuję na podstawie stwierdzonego natężenie ruchu oraz konieczności rozwiązania problemu parkowania w ścisłym centrum obciążonym największym deficytem miejsc parkingowych następujące ulice do objęcia SPP: Mapa strefy została zamieszczona jako załącznik w projekcie uchwały Rady Miasta dotyczącej utworzenia strefy płatnego parkowania na terenie Łańcuta.

<i>Lp.</i>	<i>Nazwa ulicy</i>	<i>Odcinek ulicy</i>
1	Danielewicza	Królowej Elżbiety - Wałowa
2	Dominikańska	Rejtana - Rynek
3	Farna	Rynek - Rejtana
4	Kowalska	cała
5	Ottona z Pilczy	cała
6	Paderewskiego	cała
7	Plac Sobieskiego	cała
8	Rejtana	cała
9	Rynek	cała
10	Rzeźnicza	cała
11	Sokoła	Paderewskiego - Hotel Sokół
12	Zamkowa	cała

UWAGA! Przy planowaniu SPP należy także uwzględnić:

- utworzenie miejsc parkingowych na parkingu przy ul. Rynek,
- utworzenie miejsc parkingowych na parkingu przed budynkiem MDK (przy ul. Kościuszki),
- ustawienie 1 parkomatu na parkingu Centrum Komunikacji przy ul. Kościuszki

W SPP należy zaplanować zmianę oznakowania pionowego i poziomego, które zależne będzie od przyjętego wariantu strefy płatnego parkowania oraz jej zakresu przestrzennego. Analiza istniejącego oznakowania pionowego i poziomego pod kątem jego ewentualnej zmiany (uzupełnienia o oznakowanie wyznaczające wjazd i wyjazd ze Strefy Płatnego Parkowania: D-44 i D-45) na potrzeby przyszłej strefy płatnego parkowania zostanie przeprowadzona w fazie projektowania strefy.

**ZESTAWIENIE ILOŚCI MIEJSC POSTOJOWYCH
(BILANS MIEJSC PARKINGOWYCH)**

1/ Ulice

<i>Lp</i>	<i>Nazwa ulicy</i>	<i>Odcinek ulicy</i>	Ilość miejsc		
			Prawa	Lewa	Razem
1	Danielewicza	Królowej Elżbiety - Wałowa	4	9	13
2	Kowalska	Rzeźnicza - Królowej Elżbiety	12	7	19
3	Ottona z Pilczy	Kościuszki - Farna	15		15
4	Paderewskiego	3-go Maja - Sokola		37	37
5	Plac Sobieskiego	Kościuszki - 3 -go Maja	16	30	46
6	Plac Sobieskiego	do Królowej Elżbiety	26	24	50
7	Plac Sobieskiego	do Królowej Elżbiety - strona UM	27	27	54
8	Plac Sobieskiego	do Zamkowa		10	10
9	Rejtana	Farna - Dominikańska		16	16
10	Rynek	Kościuszki - Farna	22		22
11	Rynek	Dominikańska - Słowackiego	12		12
12	Rynek	Farna - Dominikańska		20	20
13	Rzeźnicza	Rynek - Danielewicza	31	10	41
14	Sokola	Paderewskiego - Hotel Sokół		37	37
15	Zamkowa	3-go Maja - Kościuszki		28	28
Razem					420

2/ Parkingi

<i>Lp</i>	<i>Nazwa ulicy</i>	<i>Odcinek ulicy</i>	Ilość miejsc		
			Prawa	Lewa	Razem
1	Parking I	MDK (parking przód)	22	22	44
2	Parking II	Rynek	33	33	66
Razem					110

**3/ Parking Centrum Komunikacji – parkomat do wnoszenia opłat
za parkowanie autokarów turystycznych.**

PRZEDSTAWIENIE WYNIKÓW ANALIZY NAPEŁNIENIA PROJEKTOWANEJ STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA WRAZ Z ZAŁOŻENIAMI ROTOWANIA POJAZDÓW NA TYM TERENIE

Główną obserwację przeprowadziłem w środę 12 grudnia 2018 r. w godz. 9 – 12. O ile łatwym było ustalenie ilości miejsc parkingowych oraz napełnienie planowanej strefy, to aby ustalić rotację koniecznym byłoby przeprowadzenie szczegółowych badań w tym zakresie. Na ulicach według powyższego zestawienia przeprowadzono analizę ilości pojazdów zaparkowanych na ww. odcinkach ulic. Chcąc ustalić właściwą liczbę miejsc postojowych, uzyskany wynik należy zweryfikować o pojazdy, które były zaparkowane w sposób nieprawidłowy – ok. 5 % (zbyt blisko skrzyżowań, przejść dla pieszych, na oznakowanych wyspach).

Zakłada się, że po prawidłowym oznakowaniu poziomym miejsc parkingowych SPP powinna obejmować ok. 530 miejsc płatnych.

Na podstawie obserwacji stwierdzono średnio dzienny stan napełnienia ulic w godzinach 7 – 16 na poziomie 80 do 100%. – w zależności od godzin parkowania i miejsca usytuowania parkingu. Zaobserwowano także, że obecnie funkcjonujące parkingi płatne zaczynają się zapełniać od godz. 8 rano, a wszystkie miejsca bezpłatne są praktycznie zajęte. Aby bardziej dokładnie określić przybliżone dochody osiąmane z SPP należałoby przeprowadzić obserwację rotacji pojazdów na poszczególnych miejscach parkingowych. W związku z faktem, że przedmiotowa analiza ma charakter uproszczony, rotację przyjęto na poziomie ok. 6 samochodów na jednym miejscu parkingowym w ciągu godzin płatnych. Należy również założyć, że po wprowadzeniu SPP średnio dzienne napełnienie spadnie na początku o połowę i będzie się stopniowo zwiększało do poziomu ok 80%. Na podstawie badań prowadzonych w różnych miastach Polski należy przyjąć, że rotacje w poszczególnych zakresach powinny wynosić:

- rotacja godzinna – ok 60%
- rotacja dwugodzinna – ok 20%
- rotacja ponad dwugodzinna – 20% (abonamenty przedsiębiorców i mieszkańców)

ROZDZIAŁ 3

PROJEKT UCHWAŁY RADY MIASTA W ŁAŃCUCIE USTALAJĄCEJ STREFĘ PŁATNEGO PARKOWANIA NA TERENIE ŁAŃCUTA

UCHWAŁA Nr/2019
Rady Miasta Łańcuta
z dnia 2019 r.

w sprawie ustanowienia na drogach publicznych miasta Łańcuta strefy płatnego parkowania pojazdów samochodowych oraz wprowadzenia wysokości opłat za postój pojazdów, wysokości opłaty dodatkowej i sposobu ich poboru

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 oraz art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1515) art. 13b ust. 3 i 4 i art. 13f ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 z późn. zm.)

Rada Miasta Łańcuta uchwała, co następuje:

§ 1.

1. Na drogach publicznych miasta Łańcuta ustanawia się strefę płatnego parkowania w obszarze ograniczonym ulicami:

<i>Lp</i>	<i>Nazwa ulicy</i>	<i>Odcinek ulicy</i>
1	Danielewicza	Królowej Elżbiety - Wałowa
2	Dominikańska	Rejtana - Rynek
3	Farna	Rynek - Rejtana
4	Kowalska	cała
5	Ottona z Pilczy	cała
6	Paderewskiego	cała
7	Plac Sobieskiego	cała
8	Rejtana	cała
9	Rynek	cała + parking
10	Rzeźnicza	cała
11	Sokoła	Paderewskiego - Hotel Sokół
12	Zamkowa	cała

2. Mapa z zaznaczonymi granicami Strefy stanowi załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2.

Opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych Strefy pobiera się w dni powszednie, od poniedziałku do piątku w godzinach od 8:00 do 16:00.

§ 3.

1. W Strefie wprowadza się stawki opłaty za postój pojazdów samochodowych w wysokości:
 - 1) za pierwszą godzinę – 2 zł;
 - 2) za drugą godzinę – 2,40 zł;
 - 3) za trzecią godzinę – 2,80 zł;
 - 4) za czwartą i każdą kolejną godzinę – 2 zł.
2. Ustala się stawkę opłaty abonamentowej dla osób zamieszkujących na terenie strefy w wysokości:
 - 1) pierwszy pojazd w gospodarstwie domowym – 20,00 zł/miesięcznie,
 - 2) drugi i każdy kolejny pojazd w gospodarstwie domowym – po 150,00 zł/miesięcznie każdy.
3. Przez gospodarstwo domowe rozumie się gospodarstwo prowadzone przez osobę ubiegającą się o abonament mieszkańca, samodzielnie zajmującą lokal albo gospodarstwo prowadzone przez tę osobę wspólnie z małżonkiem i innymi osobami stale z nią zamieszkującymi i gospodarującymi, które swoje prawa do zamieszkiwania w lokalu wywodzą z prawa tej osoby.
4. Ustala się stawkę opłaty za abonament zwykły w wysokości 250 zł miesięcznie
5. Ustala się stawkę opłaty abonamentowej za tzw. kopertę w wysokości 350 zł miesięcznie
6. Opłaty za postój w Strefie uiszcza się z góry, bezzwłocznie po zaparkowaniu pojazdu, nie później jednak niż do 10 minut.

§ 4.

Wprowadza się zerową stawkę opłaty za postój pojazdów samochodowych dla:

- 1) osób niepełnosprawnych legitymujących się kartą parkingową, o której mowa w art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 z późn. zm.), jeżeli pojazd oznaczony kartą parkingową zaparkowany jest w miejscu przeznaczonym dla tak oznaczonych pojazdów,
- 2) służb miejskich i porządkowych na czas wykonywania obowiązków służbowych pojazdami samochodowymi zewnętrznie trwale oznakowanymi np. pogotowie gazowe, pogotowie elektryczne, pogotowie ciepłownicze, pogotowie wodociągowe,
- 3) służb utrzymania dróg oraz działających na zlecenie zarządcy drogi,
- 4) taksówek na wyznaczonych miejscach postojowych.

§ 5.

1. Za nieuiszczenie opłaty za postój pobiera się opłatę dodatkową w wysokości:
 - 1) 20,00 zł jeżeli opłata dodatkowa zostanie uiszczona w dniu sporządzenia wezwania o nieopłaconym postoju;
 - 2) 30,00 zł, jeżeli opłata dodatkowa zostanie wniesiona po terminie określonym w pkt 1), ale nie później niż do 7 dni od dnia powstania obowiązku uiszczenia opłaty za postój;
 - 3) 50,00 zł, jeżeli opłata dodatkowa zostanie wniesiona po terminie określonym w pkt 2).
2. Opłatę dodatkową należy uiścić nie później niż w terminie 14 dni od dnia wystawienia Wezwania.

§ 6.

Szczegółowy tryb postępowania przy naliczaniu opłaty za postój pojazdów samochodowych w ustanowionej na terenie miasta Łącuta Strefie Płatnego Parkowania, tryb wydawania abonamentów oraz prowadzenia postępowania kontrolnego uiszczania należnych opłat określa Regulamin Strefy Płatnego Parkowania w Łącucie stanowiący załącznik nr 2 do niniejszej uchwały.

§ 7.

1. Administrowanie Strefą zostaje powierzone Miejskiemu Zarządowi Budynków w Łącucie.
2. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Łącuta.

§ 8.

Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Podkarpackiego, nie wcześniej jednak niż z dniem

Przewodniczący Rady Miasta Łącuta

Załącznik nr 1
do Uchwały Nr/...../2019
Rady Miasta Łańcuta
z dn. 2019 r.



Załącznik nr 2
do Uchwały Nr/..... /2019
Rady Miasta Łańcuta
z dn. 2019 r.

Regulamin Strefy Płatnego Parkowania w Łańcutie

§ 1. Regulamin niniejszy określa szczegółowy tryb postępowania przy naliczaniu opłaty za postój pojazdów samochodowych w ustanowionej na terenie miasta Łańcuta Strefie Płatnego Parkowania, tryb wydawania abonamentów oraz prowadzenia postępowania kontrolnego uiszczania należnych opłat.

§ 2. W regulaminie używa się następujących określeń i skrótów:

- 1) SPP – strefa płatnego parkowania,
- 2) COSPP – Centrum Obsługi Strefy Płatnego Parkowania w Łańcutie,
- 3) Kontroler SPP – uprawniony pracownik Miejskiego Zarządu Budynków w Łańcutie kontrolujący poprawność uiszczenia opłaty za postój pojazdów w SPP,
- 4) Parkomat - urządzenie umożliwiające opłacenie postoju pojazdu w SPP, wydające za opłatą bilet parkingowy na określony czas postoju,
- 5) Bilet parkingowy – dowód uiszczenia opłaty, wygenerowany automatycznie przez urządzenia elektronicznego poboru opłaty za postój pojazdów w SPP. Bilet parkingowy zawiera oznaczenie Administrującego SPP, numer rejestracyjny pojazdu oraz datę i godzinę, do której opłata za postój została uiszczona,
- 6) Abonament mieszkańca – jest to dokument potwierdzający uiszczenie opłaty abonamentowej na okres od 1 miesiąca do 1 roku dla osób zamieszkujących w nieruchomościach zlokalizowanych przy ulicach wchodzących w skład SPP,
- 7) Abonament zwykły – jest to dokument potwierdzający uiszczenie opłaty abonamentowej za okres od 1 miesiąca do 1 roku za postój w SPP,
- 8) Opłacony czas postoju - jest to możliwy do stwierdzenia i udokumentowany czas postoju pojazdu w SPP,
- 9) Wezwanie – dokument wystawiany przez kontrolera SPP, wzywający właściciela pojazdu do uiszczenia opłaty dodatkowej z tytułu nieuiszczenia opłaty za postój pojazdu w SPP. Wezwanie jest zostawiane na przedniej szybie pojazdu samochodowego i zawiera w szczególności:
 - a) dzień i godzinę wystawienia,
 - b) numer rejestracyjny pojazdu,
 - c) markę pojazdu,
 - d) miejsce postoju,
 - e) numer kontrolera SPP i jego podpis,
 - f) wysokość, termin i sposób uiszczenia opłaty dodatkowej.

- § 3. 1. Wjazd do SPP oznakowany jest znakami D - 44 "Strefa Płatnego Parkowania", wyjazd z SPP oznakowany jest znakami D - 45 "Koniec Strefy Płatnego Parkowania".
2. SPP obejmuje wszystkie miejsca postojowe na drogach publicznych z wyłączeniem:
- a) prawidłowo oznaczonych miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych;
 - b) wyznaczonych postojów taksówek.

- § 4. Obowiązkiem kierowcy pojazdu samochodowego parkującego w SPP jest wniesienie opłaty za postój, poprzez jeden ze wskazanych sposobów:
- 1) niezwłocznie po zaparkowaniu pojazdu wykupienie biletu parkingowego w parkomacie z jednoznacznie określonym czasem postoju oraz numerem rejestracyjnym parkującego pojazdu. Opłatę wnosi się za cały przewidywany czas postoju;
 - 2) wykupienie abonamentu mieszkańca;
 - 3) wykupienie abonamentu zwykłego;

§ 5. Abonament mieszkańca może nabyć osoba zamieszkała na terenie miasta Łącuta, jeżeli jej miejsce zamieszkania znajduje się w nieruchomości położonej w SPP, po uprzednim przedstawieniu dokumentów poświadczających miejsce zamieszkania oraz uprawnienie do dysponowania pojazdem. Wniosek winien zostać złożony do Administrującego SPP za pośrednictwem COSPP.

§ 6. Dokument potwierdzający uiszczenie opłaty za postój, abonament mieszkańca, abonament zwykły, karta parkingowa osoby niepełnosprawnej, winny być umieszczone w widocznym miejscu za przednią szybą pojazdu, na jego desce rozdzielczej, w sposób nie budzący wątpliwości co do ich ważności tak, aby stwierdzenie uprawnień lub uiszczenia opłaty za postój było możliwe dla kontrolerów SPP.

§ 7. Pobór opłaty za postój przez urządzenie elektroniczne:

- 1) opłatę za postój pojazdu w parkomacie można uiścić gotówką lub za pośrednictwem elektronicznych kart płatniczych, z tym, że minimalna opłata nie może być niższa niż 1 zł,
- 2) opłacenie czasu postoju w parkomacie następuje proporcjonalnie do uiszczonej kwoty,
- 3) w przypadku stwierdzenia awarii parkomatu, korzystający z pojazdu jest obowiązany do wykupienia biletu parkingowego w najbliższym zlokalizowanym czynnym parkomacie,
- 4) w parkomacie można uiścić opłatę dodatkową.

§ 8. Kontrolę obowiązku wnoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych w SPP wykonują upoważnieni kontrolerzy SPP.

§ 9. Do obowiązków kontrolerów SPP należy w szczególności:

- 1) kontrolowanie wnoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych poprzez:
 - a) sprawdzanie ważności biletów parkingowych,
 - b) sprawdzanie ważności abonamentów mieszkańca,
 - c) sprawdzanie ważności abonamentów zwykłych,
- 2) wystawianie wezwań do uiszczenia opłaty dodatkowej za nieuiszczenie opłaty za postój pojazdu oraz sporządzanie dokumentacji fotograficznej potwierdzającej nieopłacenie postoju,
- 3) zgłaszanie Policji w Łącucie wszelkich nieprawidłowości związanych z postojem pojazdów oraz zajmowaniem pasa drogowego,

4) kontrola poprawności i stanu technicznego oznakowania SPP oraz zgłaszanie nieprawidłowości, właściwej jednostce organizacyjnej Gminy Miasto Łańcuta.

§ 10. Kontrolerzy SPP nie są upoważnieni do pobierania opłat za postój pojazdów w Strefie w tym opłat dodatkowych.

§ 11. Postępowanie reklamacyjne w sprawie opłat za postój w SPP prowadzi Administrujący SPP, za pośrednictwem COSPP.

Uzasadnienie

W związku z występowaniem poważnego niedoboru miejsc postojowych w Łąncucie szczególnie w obszarze śródmiejskim zaistniała konieczność rozwiązania tego problemu. Powszechnym sposobem łagodzenia w/w problemu i zwiększenia zmotoryzowanym możliwości dostępu do zlokalizowanych tam obiektów jest pobudzenie rotacji samochodów na istniejących miejscach postojowych poprzez pobieranie opłat za parkowanie.

Ponoszenie opłat za parkowanie na drogach publicznych wynika wprost z ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 z późn. zm.) zgodnie z którą Rady Gmin na podstawie prawa miejscowego mogą wprowadzić na obszarach charakteryzujących się deficytem miejsc postojowych strefy płatnego parkowania niestrzeżonego.

Biorąc powyższe pod uwagę, zasadnym jest podjęcie przez Radę Miasta w Łąncucie stosownej uchwały i uregulowanie zagadnień płatnego parkowania na terenie Łąncuta.

ROZDZIAŁ 4

ANALIZA CELU WPROWADZENIA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA ORAZ ANALIZA ASPEKTÓW SPOŁECZNEGO ODDZIAŁYWANIA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA

Dynamiczny rozwój motoryzacji, a wraz z nim stale zwiększająca się liczba pojazdów samochodowych poruszających się po centrach miast, powoduje powstanie istotnych problemów związanych z niemożliwością znalezienia miejsca parkingowego. Nie sprzyja temu także wysoki stopień urbanizacji oraz różnorodność funkcji i form zagospodarowania przestrzennego. Czynniki te wpływają bardzo niekorzystnie na organizację parkowania, powodując przewagę popytu nad podażą w zakresie miejsc parkingowych. Wzrost mobilności mieszkańców miast staje się coraz większym problemem.

Rozwiązaniem tego problemu powinno być opracowanie założeń odpowiedniej polityki parkingowej, a w konsekwencji wprowadzenie ich w życie.

Jednym z elementów polityki usprawniającej organizację parkowania jest utworzenie w centralnych obszarach miast stref płatnego parkowania, w których kierowcy pojazdów samochodowych zobowiązani byłiby do ponoszenia opłat za parkowanie.

Na gruncie ustawodawstwa polskiego możliwość utworzenia stref płatnego parkowania przewidziana została w odpowiedniej ustawie. Unormowania ustawowe precyzują, gdzie powinny być zlokalizowane strefy płatnego parkowania. Rozwiązanie wprowadzające SPP jest bardzo popularne. W większości dużych i średnich miast Polski odpłatność za parkowanie jest standardem. Różnic dopatrywać można się jedynie w wysokości stawek opłat za parkowanie.

Odpłatność za parkowanie skutkuje zwiększeniem rotacji pojazdów na obszarze objętym obowiązkiem ponoszenia opłat. Niemal w każdym polskim mieście występują obszary o wysokim deficycie miejsc parkingowych. Niedobór ten jest szczególnie dotkliwy w obszarach śródmiejskich. Tam utworzenie stref płatnego parkowania stało się koniecznością.

Niezwykle istotnym elementem w realizacji polityki parkingowej polegającej na pobieraniu opłat za parkowanie w wyznaczonych do tego strefach, jest właściwe (odpowiednie) określenie stawek opłat. Powinny one uwzględniać zasobność (majątność) społeczności danej aglomeracji, a także specyfikę danego miasta. Propozycje stawek opłat za parkowanie dla Łańcuta zostało dokonane w projekcie uchwały Rady Miasta.

Przyjąć należy, że pobieranie opłat za parkowanie w zorganizowanych strefach płatnego parkowania przyczynić się powinno do zbliżenia poziomów popytu i podaży miejsc przeznaczonych do parkowania. Działyby się tak na skutek zamiany przez osoby dojeżdżające do pracy własnych środków lokomocji na środki transportu zbiorowego. Oprócz zwolnienia miejsc parkingowych proces ten zmniejszyłby natężenie ruchu pojazdów samochodowych w godzinach szczytu, czyli w godzinach dojazdów i powrotów z pracy.

Pobudzenie rotacji pojazdów na istniejących miejscach parkingowych byłoby także wynikiem przyspieszonego dokonywania zamierzonych czynności przez interesantów, którzy

zobowiązani do uiszczenia narastającej progresywnie (za pierwsze trzy godziny) opłaty za parkowanie intensyfikowaliby w czasie swoje działania.

Niewątpliwie podstawowym i najważniejszym celem tworzenia w centrach miast stref płatnego parkowania jest realizacja polityki parkingowej, która zmierza do zwiększenia rotacji pojazdów samochodowych parkujących na obszarach charakteryzujących się niedoborem miejsc parkingowych.

Nie należy jednak pomijać w tym miejscu aspektu ekonomicznego. Wpływy zarówno z opłat za parkowanie jak i z opłat dodatkowych zasilają budżety właściwych jednostek. Należą się one zarządcy drogi, na której następuje parkowanie. Zgodnie z obowiązującym obecnie przepisem art. 40a ustawy o drogach publicznych, opłaty za parkowanie i opłaty dodatkowe przekazywane są odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jeżeli parkowanie pojazdów samochodowych odbywa się na drodze krajowej. Wpływy z przedmiotowych opłat stanowią więc mogą dodatkowe (i niemałe) źródło przychodu. Od 1 stycznia 2005 r. nie wpływają już one na rachunek środka specjalnego, tym samym nie ma już obowiązku przeznaczania ich na wskazane w ustawie cele (m.in. budowę, remont i utrzymanie dróg). Mogą więc być one wydatkowane na dowolne projekty.

Należy w tym miejscu podkreślić, że cel wprowadzenia opłat za parkowanie zostanie osiągnięty tylko wówczas, gdy strefa płatnego parkowania funkcjonować będzie w sposób prawidłowy i efektywny. Bez wątpienia wpływ na to mieć będzie odpowiednio wysoki poziom prawny uchwały ustalającej strefę oraz właściwe zarządzanie strefą. Niezbędnym jest wypracowanie skutecznego systemu egzekwowania należnych opłat, w szczególności w oparciu o nowoczesne technologie.

Utworzenie stref płatnego parkowania nie jest jedynym elementem polityki usprawniającej organizację parkowania. W tym miejscu wskazać należy również na inne możliwości rozwiązywania problemu deficytu miejsc parkingowych w centrach miast. Jednym z nich jest budowa parkingów wielopoziomowych. Umożliwiłyby one parkowanie większej ilości pojazdów samochodowych na stosunkowo niewielkiej przestrzeni. Wadą tego rozwiązania są jednak trudne do pokonania bariery architektoniczne i przestrzenne związane z budową takiego obiektu w okolicach centrów miast. Niemniej ich budowa na obrzeżach miast połączona ze zorganizowaniem sprawnego systemu komunikacji zbiorowej, mogłaby przyczynić się do zmniejszenia ruchu kołowego, a tym samym do stopniowego zmniejszania poziomu niedoboru miejsc parkingowych. Jednak budowa tego typu parkingów wiąże się z ogromnymi wydatkami. Stąd zupełnie realne wydaje się więc pobieranie opłat na tych parkingach, nawet zlokalizowanych z dala od terenów śródmiejskich. Innym rozwiązaniem może być zatwierdzanie lokalizacji nowych obiektów (instytucji), które ze swej właściwości

generować będą ruch kołowy, po uprzednim zapewnieniu przez inwestora (wykonawcę) odpowiedniej ilości miejsc parkingowych.

Utworzenie strefy płatnego parkowania w centrach miast powoduje, że mieszkańcy i klienci uzyskują możliwość parkowania bliżej miejsca przeznaczenia w celach innych niż praca. Taki też jest przeważający cel wprowadzania stref. Mimo obowiązku ponoszenia opłat parkingowych forma ta wydaje się być już przez większość użytkowników dróg w pełni akceptowana. Zarówno kierujący pojazdami samochodowymi, po początkowej niechęci ponoszenia kolejnej daniny publicznoprawnej, jak i mieszkańcy miast zaczynają dostrzegać wyraźne korzyści w postaci odczuwalnego porządku w mieście oraz powstawania nowych inwestycji sfinansowanych z opłat parkingowych.

Niemniej, utworzenie stref płatnego parkowania ma również swoje ujemne strony. Jedną z nich jest nasilenie parkowania w obszarach przyległych do strefy płatnego parkowania. W miejscach tych nasila się również parkowanie nielegalne.

Decyzja o powstaniu i zorganizowaniu strefy płatnego parkowania powinna być konsekwencją realizacji przyjętej w danym mieście (gminie) polityki parkingowej. Decyzja ta, szczególnie uzasadniona, powinna być społecznie akceptowana.

ROZDZIAŁ 5

PREZENTACJA SYSTEMU FUNKCJONOWANIA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA ORAZ OPTYMALNEGO MODELU POBORU OPŁAT NA TERENIE SPP Z UWZGLĘDNIENIEM NAJNOWSZYCH ROZWIĄZAŃ TECHNOLOGICZNYCH

- 1.1. Automaty Parkingowe (Parkomat)**
- 1.1.1. Opis działania**
- 1.1.2. Wydruki**
- 1.1.3. Serwis**
- 1.1.4. Oprogramowanie**
- 1.2. Biuro SPP**
- 1.2.1. Zarządzanie danymi**
- 1.2.2. Kontrola opłat**
- 1.3. Zarządca SPP**
- 1.3.1. Monitoring**
- 1.3.2. Przetwarzanie danych**

Nowoczesne rozwiązania w zakresie kompleksowej organizacji i obsługi stref płatnego parkowania wymagają zastosowania odpowiednich systemów: poboru opłat, kontroli wnoszenia opłat oraz innych, w zależności od potrzeb operatora strefy.

Związane jest to z zastosowaniem nowoczesnych urządzeń do poboru opłat parkingowych w postaci automatów parkingowych (parkomatów), wyposażenia pracowników strefy w przenośne zestawy do kontroli wnoszonych opłat, wyposażenie biura SPP oraz Operatora strefy w system komputerowy nadzorujący działanie parkomatów, przekazujący różne dane, przetwarzający dane w celu zapewnienia jak największej szczelności w poborze i egzekwowaniu opłat za parkowanie.

1.1. Parkomaty

Podstawowym elementem w skutecznym egzekwowaniu opłat w SPP jest wyposażenie strefy w automaty do poboru opłat (parkomaty). Realizacja opłat może następować poprzez wykupienie biletu parkingowego przy użyciu bilonu (zakres monet do ustalenia, najczęściej monety o nominałach od 0,10 zł do 5 zł; istnieje też możliwość zaprogramowania testera monet na inne monety np. Euro).

Opcjonalnie parkomaty wyposażone są w funkcję wyboru języka (najczęściej stosowane: polski, niemiecki, angielski). Po wybraniu języka przy użyciu stosownego przycisku, klient informowany jest poprzez instrukcje na wyświetlaczu urządzenia o poszczególnych krokach, jakie należy podjąć by wykupić bilet. Parkomat drukuje bilet, który kierowca zobowiązany

jest umieścić wewnątrz pojazdu w sposób umożliwiający kontrolę (najczęściej bilety umieszcza się za przednią szybą samochodu w widocznym miejscu).

Istnieje również możliwość wykupienia biletu za pomocą karty (w zależności od wyboru opcji może być to karta stykowa lub bezstykowa) lub telefonu pod warunkiem posiadania zainstalowanej aplikacji. Rozwiązanie to jest bardzo praktyczne, szczególnie dla osób często korzystających z płatnych parkingów. Zaletą tego rozwiązania jest umożliwienie wniesienia opłaty za rzeczywisty czas parkowania - rozpoczęcie i zakończenie parkowania jest realizowane przez klienta poprzez włożenie karty płatniczej lub przyłożenie telefonu do czytnika na początku oraz na końcu parkowania, czego nie zapewnia opłata wnoszona w postaci bilonu ze względu na określony status opłaty: 15, 30 minut, 1 godz. i więcej.

Rozwiązanie to likwiduje problem konieczności posiadania przez klienta bilonu o odpowiedniej wartości.

Parkomaty mogą być monitorowane przez biuro SPP i/lub operatora za pomocą sieci GSM pod kątem sprawności urządzeń i dokonywanych operacji finansowych.

Monitoring zapewnia stałą gotowość urządzeń do poboru opłat i natychmiastowe reagowania przez serwis na ewentualne awarie parkomatów.

1.1.2. Wydruki

Każdy parkomat posiada możliwość drukowania biletów z unikalnym kodem, określającym lokalizację parkomatu, jego numer, czas rozpoczęcia i zakończenia parkowania, datę i inne dane w zależności od potrzeb operatora. Wzór biletu i jego wielkość może być modyfikowane stosowanie do potrzeb.

Parkomat po wyjęciu kasety z bilonem automatycznie wydaje raport finansowy z precyzyjnymi danymi: data i czas opróżnienia, unikatowy numer raportu finansowego, dane dotyczące bilonu oraz różnego rodzaju statystyki.

1.1.3. Serwis

Parkomaty powinny być stale monitorowane przez pracowników SPP w celu utrzymania ich w gotowości do wydawania biletów parkingowych. Ingerencja serwisu jest związana z wymianą materiałów eksploatacyjnych: papier termoczuły, akumulator, przy czym zasobnik papieru przy standardowym wymiarze biletu wystarcza na wydanie około 3500 sztuk, natomiast wymiana akumulatora następuje po około 6 miesiącach pracy urządzenia. Parkomaty mogą być dodatkowo wyposażone w system baterii słonecznych lub zasilanie sieciowe.

1.1.4. Oprogramowanie

W zależności od wymagań operatora, możliwe jest wykorzystanie specjalistycznego oprogramowania, które może monitorować prace parkomatów poprzez sieć GSM oraz nadzorować operacje finansowe realizowane w parkomatach. Programy te umożliwiają w przypadku parkomatów monitorowanie następujących zdarzeń:

- brak papieru /informacja o potrzebie wymiany zasobnika/
- wyczerpanie się akumulatora
- zgłaszanie różnego rodzaju usterek: zablokowanie czytnika kart, wrzutnika monet, uszkodzenie drukarki, itp.
- otwarcie drzwi technicznych
- otwarcie drzwi kasowych
- statystyki wpływów gotówkowych i aktualnych danych kasowych (każdego dnia), czyli pełna analiza wpływów
- umożliwiają ładowanie impulsów za kwotę określoną przez klienta
- diagnozowanie uszkodzeń (awarii kart płatniczych)
- zachowanie wszystkich informacji o karcie z dokładną datą, godziną i numerem parkomatu, w którym zostały przeprowadzone transakcje.

1.2. Biuro SPP

1.2.1. Zarządzanie danymi

Biuro SPP realizuje zadania strefy w oparciu o komputerowy system zarządzania danymi. System zbudowany jest w oparciu o nowoczesną technologię z wykorzystaniem bazy danych, pozwalającej pracować wydajnie i niezawodnie nawet przy bardzo dużej liczbie informacji.

System zbudowany jest z modułów, obsługujących takie sfery administrowania miejscami płatnego parkowania jak: wprowadzanie zawiadomień, wprowadzanie reklamacji, księgowanie wpłat, generowanie upomnień, tytułów wykonawczych, obsługę abonamentów, tworzenie statystyk i raportów, wymianę danych z innymi systemami i aplikacjami.

Program funkcjonuje w środowisku Windows, wykorzystując znane standardowe interfejsy użytkownika oraz funkcje. Gwarantuje on łatwość obsługi, umożliwia skonwertowanie raportu do postaci spersonalizowanej listy lub arkusza programu Excel oraz przesyłania go za pomocą poczty elektronicznej.

Przykładowe moduły systemu:

- ZAWIADOMIENIA:

umożliwia zarządzanie danymi o nieopłaconych postojach, dodawanie nowych danych, przegląd oraz ich oprawę przez operatora; z danych o zawiadomieniach istnieje możliwość drukowania powiadomień.

- UPOMNIENIA:

posiada automatyczny generator upomnień z nieopłaconych zawiadomień, służy drukowaniu upomnień, książek nadawczych z podziałem na firmy zajmujące się doręczaniem, odnotowaniu doręczeń, odnotowaniu upomnień nie doręczonych (zwrotów) oraz generowaniu powtórnych upomnień.

- DECYZJE:

umożliwia wprowadzanie do systemu danych oraz ich przegląd z wystawionej decyzji jest możliwość automatycznego tworzenia dokumentu upomnienia i tytuł wykonawczy, istnieje możliwość przystosowania modułu do pobierania opłat lokalnych

- TYTUŁY WYKONAWCZE

zapewnia generowanie tytułów wykonawczych z nieopłaconych upomnień lub decyzji, drukowanie tytułów wykonawczych, tworzenie i drukowanie ewidencji tytułów wykonawczych

- ABONAMENTY

umożliwia obsługę abonamentów, kontroluje wprowadzane dane z zawiadomień pod kątem posiadania przez użytkownika pojazdu ważnego abonamentu. Istnieje możliwość automatycznego tworzenia dokumentów potwierdzających sprzedaż (np. faktura VAT).

- REKLAMACJE

zapewnia wprowadzenie uwzględnionej reklamacji lub zawieszenia postępowania na zawiadomienie, decyzję, upomnienie czy tytuł wykonawczy. Moduł zawiera słownik przyczyn reklamacji, co pozwala na prowadzenie szczegółowych statystyk.

- KSIĘGOWANIE WPLAT

umożliwia wprowadzanie opłat dokonanych przez użytkowników pojazdu na każdym z etapów procesu dochodzenia należności za nieopłacone postoje:

- po otrzymaniu zawiadomienia
- po otrzymaniu decyzji
- po otrzymaniu upomnienia
- po wystawieniu tytułu egzekucyjnego

Dodatkowo istnieje możliwość wprowadzania informacji o wpłatach za wystawione abonamenty oraz przyjętych kasetach z utargu parkomatu. Moduł ten służy również tworzeniu raportów kasowych o wpłatach.

- RAPORTY

zapewnia szerokie możliwości raportowania zgromadzonymi danymi na różnych płaszczyznach. Moduł ten obejmuje różnorodne raporty, mianowicie: statystyczne, rachunkowe i wyciągów z kartotek o zawiadomieniu czy upomnieniu. Istnieje możliwość łatwego tworzenia dowolnej liczby raportów spełniających indywidualne potrzeby i wymagania operatora.

- PARKOMATY

umożliwia gromadzenie informacji przesyłanych przez parkomaty

- ADMINISTRATOR UPRAWNIEŃ

umożliwia ewidencje użytkowników i haseł, przydziały uprawnień dla użytkowników, archiwizację danych itp.

- IMPORT I EKSPORT DANYCH

jest to moduł dostosowany do potrzeb konkretnego operatora, który umożliwia wymianę danych z aplikacjami funkcjonującymi u podmiotów związanych z procesem obsługi miejsc płatnego postoju, takimi jak:

- systemy zawierające dane osobowe właścicieli pojazdów (CEPiK)
- systemy organów egzekucyjnych urzędów gmin (elektroniczna wymiana tytułów wykonawczych)
- systemy firm obsługujących SPP (szybki import danych o skontrolowanych pojazdach, wystawionych abonamentach)

Istnieje możliwość poszerzania modułów systemu komputerowego w zależności od potrzeb operatora.

1.2.2. Kontrola opłat

Biuro SPP nadzoruje kontrolę opłat poprzez wyposażenie kontrolerów w zestawy komputerowe np. typu PSION, drukarkę i zarządzający program komputerowy. Zestaw umożliwia zwiększenie efektywności pracy, kontrolę pracowników w terenie, szybką aktualizację danych o nieopłaconym postoju w biurze SPP.

Charakterystyka przykładowego zestawu:

- umożliwia sprawdzanie zaległych opłat za parkowanie
- rejestracja dokumentów i przebiegu pracy kontrolerów
- stanowi mobilną część głównego systemu ewidencji parkowanych pojazdów
- uwzględnia różnice opłat w strefach
- przygotowany dla polskiej strefy klimatycznej
- funkcjonalny i łatwy w obsłudze
- zasilanie bateryjne
- przenośny

Podczas wypisywania wezwania za nieopłacony postój nakładana jest opłata. Na wydruku wezwania znajduje się nazwa ulicy, godzina wypisania wezwania, numer rejestracyjny, marka i typ pojazdu. Kontroler może sprawdzić czy dla wybranego numeru rejestracyjnego samochodu były wcześniej wypisywane wezwania i czy zostały opłacone. W przypadku drastycznych zaległości w opłatach za dany pojazd, kontroler może wezwać odpowiednie służby w celu odtransportowania pojazdu. Transmisja danych do systemu stacjonarnego odbywa się poprzez stacje dokujące podczas przerw w pracy kontrolerów lub przez transmisję radiową w sieci telefonii komórkowej. Wybór zestawu kontrolera zależy od potrzeb i opcji operatora.

1.2.3. Doładowanie kart

W biurze SPP można zainstalować program komputerowy do ładowania kart parkingowych. Kartę ładuje się na kwotę określoną przez klienta. W programie tym są przechowywane wszelkie informacje związane z operacjami przy użyciu danej karty. Dane te dotyczą m. in. unikatowego numeru karty, dokonywanych transakcji parkingowych (dokładna data, godzina i nr parkomatu, w którym było rozpoczęte bądź zakończone parkowanie).

Kartę płatniczą można również doładować bezpośrednio w parkomacie.

1.3. Operator Strefy Płatnego Parkowania

1.3.1. Monitoring

Operator SPP nadzoruje funkcjonowanie strefy dzięki zainstalowanemu programowi nadzorującemu cały system pobierania opłat parkingowych. Dzięki połączeniom internetowym ma stały wgląd w operacje dokonywane w programie zarządzającym strefą zainstalowanym w biurze SPP i korzysta z nich stosownie do swoich potrzeb.

1.3.2. Przetwarzanie danych

Operator SPP może korzystać z oprogramowania systemu zarządzającego strefą do generowania upomnień, tytułów wykonawczych i innych dokumentów potrzebnych w celu wyegzekwowania należnych opłat.

Prawidłowe działanie SPP zależy od kompleksowego wdrożenia nowoczesnych systemów poboru opłat. Najskuteczniejsze systemy funkcjonują w oparciu o wykorzystanie automatów parkingowych (parkomaty), których praca koordynowana jest przez działanie profesjonalnego biura obsługi klienta wyposażonego w komputerowe systemy kontroli opłat parkingowych.

ROZDZIAŁ 6

ORGANIZACJA RUCHU W GRANICACH PROJEKTOWANEJ STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA W ŁAŃCUCIE

Wszystkie ulice oraz parkingi proponowane do włączenia do SPP wyszczególnione są w zestawieniu ulic w granicach projektowanej SPP wskazanych w tabeli projektu uchwały Rady Miasta oraz zobrazowano je na planie graficznym. Miejsca do parkowania za odpłatnością określoną w projekcie uchwały Rady Miasta Łańcuta powinny zostać wyznaczone poprzez wykonanie na nawierzchni ulic oznakowania poziomego oraz wyznaczenie początku i końca płatnej strefy parkowania poprzez ustawienie odpowiednich znaków drogowych pionowych. I tak wjazdy do strefy oznakowuje się drogowymi znakami pionowymi D-44 „strefa parkowania”, natomiast wyjazdy ze strefy oznakowuje się drogowymi znakami pionowymi D-45 „koniec strefy parkowania”.

Szczegółowe miejsca ustawienia znaków D-44 i D-45 wskazać można dopiero po podjęciu uchwały o wprowadzenie SPP na terenie Łańcuta, gdy znany będzie rzeczywisty zakres terytorialny SPP.

Istniejące oznakowanie na terenie projektowanej SPP w Łańcutie winno zostać zweryfikowane z uwzględnieniem konieczności zapewnienia wystarczającej ilości miejsc postojowych, porządkujących ruch kołowy na terenie SPP oraz w oparciu o ekonomiczną rentowność strefy, która pozwoli na uzyskanie korzyści zarówno organizujących ruch w obszarze charakteryzującym się deficytem miejsc parkingowych, jak i ekonomicznych w postaci wpływów do miejskiego budżetu. Taka analiza należy do zarządcy dróg w granicach SPP i może zostać podparta niniejszym opracowaniem. Dokonanie weryfikacji oznakowania pionowego i poziomego powinno zostać wykonane na etapie tworzenia projektu stałej organizacji ruchu i zaakceptowane przez Komendę Policji w Łańcutie i organ zarządzający ruchem.

Wskazania wyżej wymienionych instytucji poparte przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym powinny w pierwszej kolejności doprowadzić do redukcji ilości miejsc postojowych w obrębie przejść dla pieszych i skrzyżowań ulic poprzez wyznaczenie na nawierzchni ulic powierzchni wyłączonych z ruchu (wymalowane znaki poziome P-21). Umożliwi to odpowiednie warunki swobodnego wykonania manewru skrętu oraz zapewni dostateczną widoczność na skrzyżowaniach.

Redukcję powyższych miejsc kompensować należy poprzez uwzględnienie w granicach SPP parkingów w ciągu pasa drogowego ulic wchodzących w skład przyszłej SPP. W przypadku wytyczania miejsc do parkowania pojazdów częściowo na jezdni i częściowo na chodniku należy bezwzględnie przestrzegać zasady pozostawienia co najmniej 1,5 m dla ruchu pieszego. W ciągu ulic, gdzie szerokość jezdni jest mniejsza od 5 m lub szerokość istniejących chodników zawiera się między 0,5 m a 1 m albo chodników całkowicie brakuje, nie wydziela się stanowisk postojowych, ponieważ po ich wyznaczeniu znakami poziomymi

na jezdni, pozostałaby niewystarczająca szerokość jezdni uniemożliwiająca przejazd bojowego wozu straży pożarnej.

Istniejące w chwili obecnej warunki komunikacyjne w strefie śródmiejskiej Łańcuta pozwalają, zarówno dla dróg jedno- jak i dwukierunkowych, na wyznaczenie następujących rodzajów miejsc postojowych (poprzez umieszczenie pod znakiem D-18 „parking” tabliczki T-30 „wskazanie sposobu ustawienia pojazdu względem krawędzi jezdni”):

1. stanowisk postojowych równoległych do krawędzi jezdni,
2. stanowisk postojowych skośnych usytuowanych pod kątem 60° do krawędzi jezdni,
3. stanowisk postojowych równoległych do krawędzi jezdni (ewentualnie z częściowym zajęciem chodnika).

Przewiduje się, że łącznie na wszystkich ulicach projektowanej SPP będzie można wydzielić ok. 530 płatnych miejsc postojowych, łącznie z miejscami na parkingach. **Z wydzielonych miejsc postojowych część należy przeznaczyć dla pojazdów osób niepełnosprawnych poprzez odpowiednio wykonane oznakowanie poziome (pod znakiem D-18 „parking” umieszcza się tabliczkę informacyjną T-29 „miejsce przeznaczone dla pojazdu samochodowego uprawnionej osoby niepełnosprawnej o obniżonej sprawności ruchowej”).** Stanowiska postojowe usytuowane równolegle do krawędzi jezdni powinny być wydzielone linią wyznaczającą pas postojowy P-19. Miejsca zastrzeżone (tzw. koperty) oznacza się znakiem poziomym P-20. Szerokość stanowisk postojowych równoległych wynosi 2,5 m przy zapewnieniu dla jednego pojazdu długości stanowiska = 6 m. Stanowiska postojowe usytuowane prostopadle do krawędzi jezdni czy innej linii zatrzymania pojazdu winny posiadać wymiary 2,5 m x 5 m, natomiast stanowiska skośne 2,65 m x 5 m.

Lokalizacja przejść dla pieszych zlokalizowanych na terenie planowanej SPP pozostaje w dotychczasowym kształcie – bez zmian.

ROZDZIAŁ 7

PREZENTACJA MODELU EGZEKUCJI OPŁAT ZA NIEOPŁACONE POSTOJE W STREFIE PŁATNEGO PARKOWANIA

Prawidłowe i skuteczne funkcjonowanie strefy płatnego parkowania powinno opierać się na efektywnie działającym systemie egzekucji opłat za nieopłacone postoje. Trudno bowiem przyjąć, że każdy użytkownik drogi publicznej dobrowolnie zastosuje się do obowiązku uiszczenia opłaty za parkowanie. W takiej sytuacji niezbędne jest podjęcie właściwych czynności zmierzających do wyegzekwowania należnych opłat.

Zgodnie z art. 3 ustawy z 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. 2005 r., Nr 229, poz. 1954), egzekucję administracyjną stosuje się do obowiązków określonych w art. 2, gdy wynikają one z decyzji lub postanowień właściwych organów, albo - w zakresie administracji rządowej i jednostek samorządu terytorialnego - bezpośrednio z przepisu prawa, chyba że przepis szczególnie zastrzega dla tych obowiązków tryb egzekucji sądowej. Wnoszenie opłat dodatkowych wynika wprost z przepisów prawa. Stanowisko takie potwierdził Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 10 grudnia 2002 r. (OTK 2002, z. 7A, poz. 91). W uzasadnieniu tego wyroku TK stwierdził, że obowiązek wniesienia opłaty parkingowej powstał z mocy samego prawa, bez konieczności wydawania indywidualnych decyzji administracyjnych. Podobnie kształtuje się także linia orzecznicza Naczelnego Sądu Administracyjnego, w myśl której, uprawniony organ może wydać decyzję administracyjną tylko wówczas, gdy przepisy prawa powszechnie obowiązującego zawierają upoważnienie do rozstrzygnięcia w tej formie lub nakazują takie działanie (uchwała składu 5 sędziów NSA z dnia 4 marca 1996 r., OPK 1/96, ONSA 1997, z. 1, poz. 4). Podobnie - wyrok NSA z dnia 23 lutego 1981 r., SA 169/81 (niepublikowany), wyrok NSA z dnia 10 czerwca 1983 r., I SA 217/83 (niepublikowany).

Zobowiązanym do ponoszenia opłat za parkowanie jest, zgodnie z art. 13 ustawy o drogach publicznych, osoba parkująca w strefie płatnego parkowania. Jeżeli osobą tą nie jest właściciel pojazdu ujawniony w bazie danych Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, powinien on wskazać osobę, która w danym czasie i miejscu korzystała z jego pojazdu. Z kolei wierzycielem (uprawnionym do żądania wykonania w drodze egzekucji administracyjnej określonych obowiązków) będzie organ lub instytucja bezpośrednio zainteresowana w wykonaniu przez zobowiązanego obowiązku albo powołana do czuwania nad wykonaniem obowiązku.

Proces zmierzający do wyegzekwowania należnych opłat można podzielić na następujące etapy:

- I. Wystawienie zawiadomienia
- II. Wystawienie upomnienia
- III. Wystawienie tytułu wykonawczego

I. Wystawienie zawiadomienia

Obowiązek ponoszenia opłaty parkingowej istnieje na włączonym do strefy obszarze, w dni i w godzinach określonych (w sposób nie pozostawiający żadnych wątpliwości) w uchwale rady miasta powołującej strefę płatnego parkowania. Zobowiązanymi do uiszczenia opłat parkingowych są kierujący pojazdami samochodowymi. Zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym pojazdem samochodowym jest pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h. Określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego oraz motoroweru. Uznać więc należy, że kierujący tymi pojazdami nie są zobowiązani do ponoszenia opłat za parkowanie.

Obowiązek uiszczenia opłaty powstaje z chwilą zajęcia miejsca parkingowego przez kierującego-użytkownika drogi publicznej. Powinien on niezwłocznie podjąć czynności zmierzające do wykupienia pożądanego czasu parkowania. Dowód uiszczenia opłaty parkingowej kierowca powinien umieścić w widocznym miejscu za przednią szybą pojazdu. Podmiot zwolniony z obowiązku ponoszenia opłat parkingowych bądź legitymujący się aktualnym abonamentem powinien uczynić to samo, tj. umieścić odpowiedni dowód (np. abonament) w widocznym miejscu za przednią szybą pojazdu.

Niezastosowanie się do tego obowiązku skutkować będzie wystawieniem przez uprawnioną osobę zawiadomienia wzywającego do uiszczenia opłaty dodatkowej. Zawiadomienie to powinno zawierać numer rejestracyjny i markę pojazdu, datę i miejsce nieopłaconego postoju, oznaczenie osoby wystawiającej zawiadomienie, wysokość oraz sposób i termin uiszczenia opłaty dodatkowej. Wygenerowanie zawiadomienia może nastąpić poprzez ręczne jego wypisanie na papierze samokopiującym, bądź poprzez wydruk z komputera przenośnego typu PSION. Wystawione zawiadomienia umieszczane są za wycieraczką przedniej szyby pojazdu, który nie ma opłaconego postoju.

Umieszczenie zawiadomienia za wycieraczką przedniej szyby pojazdu ma wyłącznie charakter informacyjny dla kierowcy. Czynności tej nie można uznać za skuteczne doręczenie.

Osoby upoważnione do kontroli wykupionego czasu parkowania oraz do generowania zawiadomień mogą, w celu uzyskania pełnej dokumentacji, utrwalić nieopłacone parkowanie pojazdu w strefie poprzez wykonanie zdjęcia (bądź zdjęć) przy pomocy aparatu cyfrowego. Obecnie wykorzystywane programy komputerowe do egzekucji przedmiotowych opłat umożliwiają automatyczne przydzielenie wprowadzonych do nich zdjęć do odpowiednich zawiadomień. Bez wątpienia ułatwia to pracę osób zajmujących się prowadzeniem egzekucji, skracając tym samym czas jej trwania.

Wystawione zawiadomienia umieszczane są w komputerowej bazie danych, w której znajduje się ewidencja pojazdów o nieopłaconym postojem. Przeniesienie informacji zawartych

w zawiadomieniu do bazy danych programu komputerowego może przybrać postać, w zależności od formy wygenerowania zawiadomienia, bądź – w przypadku ręcznego wypisania zawiadomienia - manualnego wpisania przy użyciu klawiatury komputerowej, bądź - w przypadku wygenerowania zawiadomienia przy użyciu komputera przenośnego PSION – automatycznej transmisji danych z komputera przenośnego do komputera stacjonarnego wyposażonego w program do przeprowadzania egzekucji opłat za nieopłacone postoje.

II. Wystawienie upomnienia

Nieuiszczenie opłaty dodatkowej na podstawie zawiadomienia umieszczonego za wycieraczką przedniej szyby pojazdu skutkuje wygenerowaniem upomnienia. Bardzo przydatne, wręcz niezbędne, do tych czynności jest specjalne oprogramowanie komputerowe przeznaczone do przeprowadzania egzekucji opłat za nieopłacone postoje. Pozwala ono na wygenerowanie odpowiedniego wniosku o ustalenie danych osobowych właściciela pojazdu na podstawie numeru rejestracyjnego, który uprzednio został wprowadzony (na podstawie zawiadomienia) do komputerowej bazy danych. Wniosek ten kierowany jest do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK). Zaznaczyć w tym miejscu należy, że każdorazowe ustalenie danych osobowych na podstawie jednego numeru rejestracyjnego wymaga wygenerowania odrębnego wniosku. Z tego względu bardzo przydatna jest możliwość bezpośredniej wymiany danych (a także jednostronnego ich pobierania) z aplikacjami funkcjonującymi w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Możliwość taka istnieje, jeśli podmiot korzystający z tej funkcji posiada bezpośrednie połączenie z bazą danych CEPiK. Bezpośredni import danych z bazy CEPiK korzystny jest także ze względu na dość długi termin oczekiwania na rozpatrzenie standardowych wniosków. Uzyskanie danych osobowych właściciela pojazdu umożliwia wystawienie upomnienia. Zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, egzekucja administracyjna może być wszczęta, jeżeli wierzyciel, po upływie terminu do wykonania przez zobowiązanego obowiązku, przesłał mu pisemne upomnienie, zawierające wezwanie do wykonania obowiązku z zagrożeniem skierowania sprawy na drogę postępowania egzekucyjnego, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej. Postępowanie egzekucyjne może być wszczęte dopiero po upływie 7 dni od dnia doręczenia tego upomnienia. Wydaje się, że uchwała ustanawiająca strefę płatnego parkowania i normująca kwestię opłaty dodatkowej powinna w sposób dokładny regulować tryb wnoszenia opłat dodatkowych, ale także tryb zaskarżenia i anulowania wezwań do zapłaty. Ma to szczególnie duże znaczenie dla osób zajmujących się poborem tych opłat z ramienia zarządów dróg, którym w przypadku wadliwego wykonywania ich obowiązków może zostać postawiony zarzut naruszenia dyscypliny finansów publicznych

(art. 5 ustawy z dnia 17 grudnia 2004 r. o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych - Dz. U. z 2005 r., Nr 14, poz. 114).

III. Wystawienie tytułu wykonawczego

Bezskuteczny upływ siedmiodniowego terminu od dnia doręczenia zobowiązanemu upomnienia umożliwia wszczęcie postępowania egzekucyjnego. Organ egzekucyjny wszczyna egzekucję administracyjną na wniosek wierzyciela i na podstawie wystawionego przez niego tytułu wykonawczego, sporządzonego według ustalonego wzoru. Jeżeli wierzyciel jest jednocześnie organem egzekucyjnym, przystępuje z urzędu do egzekucji na podstawie tytułu wykonawczego przez siebie wystawionego. Wszczęcie egzekucji administracyjnej następuje z chwilą: doręczenia zobowiązanemu odpisu tytułu wykonawczego lub doręczenia dłużnikowi zajętej wierzytelności zawiadomienia o zajęciu wierzytelności lub innego prawa majątkowego, jeżeli to doręczenie nastąpiło przed doręczeniem zobowiązanemu odpisu tytułu wykonawczego. We wniosku o wszczęcie egzekucji administracyjnej wierzyciel może wskazać środek egzekucyjny.

Publicznoprawny charakter opłaty dodatkowej wyłącza możliwość naliczania odsetek za zwłokę na podstawie przepisów kodeksu cywilnego. Z kolei brak jednoznacznych zapisów ustawowych wyklucza możliwość naliczania odsetek za zwłokę na podstawie odpowiednich przepisów ordynacji podatkowej. W chwili obecnej odsetki nie mogą być również naliczane na podstawie uchwały rady miasta.

ROZDZIAŁ 8

OKREŚLENIE PRZEWIDYWANEJ ILOŚCI I RODZAJU URZĄDZEŃ POBORU OPŁAT W STREFIE PŁATNEGO PARKOWANIA

1. Parkomaty

Punktem wyjścia w określeniu przewidywanej dla optymalnego funkcjonowania strefy płatnego parkowania w Łąncucie ilości urządzeń służących do poboru opłat (parkomatów) jest obliczona ilość miejsc postojowych w strefie oraz specyfika układu ulic obejmujących te miejsca.

Z przeprowadzonych badań polegających na przeliczeniu wszystkich dostępnych miejsc parkingowych objętych zasięgiem planowanej strefy płatnego parkowania wynika, że będzie ich ok. 700.

Dla prawidłowego funkcjonowania strefy płatnego parkowania zarówno pod względem ekonomicznym z punktu widzenia zarządzającego oraz pod względem wygody użytkowników (parkujących) przyjmuję się, że jeden parkomat powinien obsługiwać ok. 15 – 20 miejsc parkingowych.

Tak więc modelowe rozwiązanie dla systemu płatnego parkowania w Łąncucie powinno obejmować min. 35 parkomatów.

Przewidywana ostateczna liczba parkomatów będzie zależna także od wyniku uzgodnień budowlanych przeprowadzanych na etapie zgłoszenia robót, a wynikających z ukształtowania i uzbrojenia terenu. Ten parametr w niniejszym opracowaniu nie został uwzględniony.

Ilość parkomatów na drogach

Lp	Nazwa ulicy	Odcinek ulicy	Ilość miejsc			Ilość parkomatów
			Prawa	Lewa	Razem	
1	Danielewicza	Królowej Elżbiety - Wałowa	4	9	13	1
2	Kowalska	Rzeźnicza - Królowej Elżbiety	12	7	19	1
3	Otona z Pilczy	Kościuszki - Farna	15		15	1
4	Paderewskiego	3-go Maja - Sokoła		37	37	2
5	Plac Sobieskiego	Kościuszki - 3 -go Maja	16	30	46	2
6	Plac Sobieskiego	do Królowej Elżbiety	26	24	50	2
7	Plac Sobieskiego	do Królowej Elżbiety - strona UM	27	27	54	2
8	Plac Sobieskiego	do Zamkowa		10	10	1
9	Rejtana	Farna - Dominikańska		16	16	1
10	Rynek	Kościuszki - Farna	22		22	1
11	Rynek	Dominikańska - Słowackiego	12		12	1
12	Rynek	Farna - Dominikańska		20	20	1
13	Rzeźnicza	Rynek - Danielewicza	31	10	41	2
14	Sokoła	Paderewskiego - Hotel Sokół		37	37	1
15	Zamkowa	3-go Maja - Kościuszki		28	28	2
Razem					420	21

Ilość parkomatów na parkingach

<i>Lp</i>	<i>Nazwa ulicy</i>	<i>Przy ulicy</i>	Ilość miejsc			Ilość parkomatów
			Prawa	Lewa	Razem	
1	Parking I	Kościuszki MDK (parking przód)	22	22	44	1
2	Parking II	Rynek	33	33	66	2
3	Parking CKML	Kościuszki MDK (parking przód)				1
			Razem		110	4

2. Urządzenia kontrolne

Prawidłowe funkcjonowanie strefy płatnego parkowania zależy jest od sposobu i intensywności kontroli wnoszenia opłat w strefie. Dla planowanej strefy w Łąncucie przewidywana ilość urządzeń kontrolnych wraz z drukarkami, oprogramowaniem, łącznością (GSM, GPRS) powinna wynosić 4 szt.

3. Wyposażenie biura Strefy Płatnego Parkowania

- a) kompletne zestawy komputerowe – 2 szt.
- b) oprogramowanie biurowe – 2 szt.
- c) oprogramowanie zarządzające strefą – 1 szt.
- d) oprogramowanie do ewidencji i egzekucji – 1 szt.
- e) liczarki bilonu – 2 szt.

ROZDZIAŁ 9

PODSUMOWANIE

1. Obszar Łańcuta, na którym miałyby zostać ustanowiona strefa płatnego parkowania charakteryzuje się szczególnie dużym niedoborem miejsc parkingowych. Zgodnie z art. 13b ust. 1a ustawy o drogach publicznych 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. Z analizy przeprowadzonej na obszarze proponowanym do włączenia w granice SPP (zgodnie z załącznikiem graficznym) wynika, że obszar ten wykazuje nasycenie parkującymi pojazdami w 100%, a obniżenie tego wskaźnika w skali całości tego obszaru wynika z faktu, iż w granice SPP proponuje się włączyć także bardziej peryferyjne ulice. Wynika to z konieczności uszczelnienia granic SPP, tak aby zminimalizować dolegliwości wynikające z deficytu miejsc postojowych, a nie doprowadzić jedynie do przemieszczenia pojazdów w inne miejsca całego kompleksu centrum miasta.
2. Strefa Płatnego Parkowania w proponowanym kształcie powinna zostać wyposażona w 25 sztuk urządzeń do poboru opłat – parkomatów. Ostateczna liczba urządzeń obsługujących SPP zależeć będzie od jej kształtu przestrzennego, czyli od włączonych w jej granice ulic. Należy kierować się zasadą, że jeden parkomat może obsłużyć ok. 20 miejsc postojowych.
3. Przychód strefy określony w opracowaniu będzie zależny od wielu czynników, z których najważniejsze to: ilość pojazdów parkujących, rotacji na poszczególnych miejscach postojowych, skuteczności kontroli i egzekucji wnoszonych opłat przez kierujących pojazdami.
4. Najbardziej optymalną formą prowadzenia Strefy Płatnego Parkowania w Łańcutie będzie zakup urządzeń i oprogramowania oraz usług związanych ze szkoleniami i uruchomieniem strefy w trybie zorganizowanego przetargu nieograniczonego. Strefa powinna być w całości obsługiwana przez pracowników rozbudowanej jednostki budżetowej Miejskiego Zarządu Budynków. Podejście takie pozwoli na zatrzymanie wszystkich zysków powstałych w wyniku utworzenia strefy płatnego parkowania w budżecie Miasta. W dłuższej perspektywie czasowej, koszt wzrostu zatrudnienia będzie jednak dużo niższy niż stałe dzielenie się zyskami z firmą administrującą strefą.
5. Bez względu na finalne granice przestrzenne Strefy Płatnego Parkowania (o których ostatecznie decyduje Rada Miasta) procedura podjęcia uchwały, przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, podpisanie umowy oraz przygotowanie strefy do rozpoczęcia jej funkcjonowania to okres ok. 4 – 5 miesięcy.