

Optymalizacja parkowania na „kopertach” – przykłady holenderskie

Optimizing of restricted parking spaces – examples from the Netherlands



Barbara Rymsza

Prof. IBDiM dr hab. inż.

Instytut Badawczy Dróg i Mostów
w Warszawie

brymsza@ibdim.edu.pl



Krzysztof Kaperczak

Dr inż.

Instytut Badawczy Dróg i Mostów
w Warszawie

kkaperczak@wp.pl

Streszczenie: Artykuł niniejszy jest poświęcony poprawie efektywności wykorzystania przestrzeni parkingowej przeznaczonej na postój pojazdów osób niepełnosprawnych tzw. miejsc – „kopert”. Autorzy zauważają, że w obszarach o znacznym popycie na parkowanie wyznaczanie „kopert” o obecnie obowiązujących na nich zasadach postoju nie zapewnia ich optymalnego wykorzystywania. Opisują zatem kilka rodzajów rozwiązań podpatrzonych w Holandii – typów oznakowań uelastyczniających zasady parkowania na nich i które mogłyby być stosowane w Polsce.

Słowa kluczowe: Polityka transportowa; Parkingi; Niepełnosprawni

Abstract: The paper discusses how to improve the efficiency of using parking areas reserved for handicapped drivers. The authors notice that by following the current regulations the use of the areas is not optimal if the demand for parking spaces is high. Thus a few examples from the Netherlands are presented.

Keywords: Transport policy; Parking spaces; People with disabilities

Wstęp

Miejsca przeznaczone do postoju samochodów przewożących osoby niepełnosprawne bądź przez nich kierowane popularnie nazywane są „kopertami”. Są odpowiednio oznakowane znakami pionowymi oraz poziomymi [1] a ich powiększone wymiary [2, 3] umożliwiają nie tylko postój pojazdu, ale także dojazd wózkiem do pojazdu pod same drzwi oraz ich otwarcie w maksymalnym położeniu. Liczbę „kopert” w nowo budowanych parkingach określa się na podstawie [4], ewentualnie np. [5], może też być podana w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, bądź w warunkach zabudowy i zagospodarowania

terenu lub innych dokumentach. Wskazanie które z tych miejsc będą „kopertami” są indywidualną decyzją projektanta lub zarządcy.

W obszarze istniejącej już zabudowy i funkcjonujących parkingów „koperty” są zazwyczaj wyznaczane na podstawie miejscowego zapotrzebowanie wyrażanego poprzez wnioski osób zamieszkujących w bezpośrednim sąsiedztwie parkingu i potrzebujących takich miejsc.

W strefach bardzo intensywnej zabudowy teren przeznaczony na parkowanie jest bardzo ograniczony. Występuje znaczny deficyt miejsc parkingowych ogólnodostępnych, któremu niekiedy towarzyszy zaawężalny nadmiar stojących pustych „kopert”. Powstaje wrażenie, że

teren przeznaczony na parkowanie nie jest optymalnie wykorzystywany, co niektórych zachęca do nielegalnego pozyskania kart uprawniających do postoju.

Najprostszym działaniem optymalizującym wykorzystanie miejsc postojowych byłoby zlikwidowanie przynajmniej części tych miejsc. Jednak przy bliższej analizie okazuje się, że miejsca te są wykorzystywane tylko okresowo np. w godzinach pracy urzędu zlokalizowanego w sąsiedztwie, w pozostałych godzinach oraz w soboty i niedziele są niezajęte. Likwidacja takich miejsc była by więc ryzykowna. Wyjściem natomiast mogłaby się stać modyfikacja zasad parkowania na nich na wzór np. Niemiecki.

Propozycje rozwiązań

Obecnie w Polsce obowiązują „sztywne” przepisy dotyczące zasad postoju na „kopertach” przez pojazdy osób niepełnosprawnych. Z wyłączeniem terenów prywatnych lub wydzierżawionych np. okolic szpitali pozwalają one parkować bezpłatnie wszystkim posiadaczom tzw. „niebieskich kart parkingowych” przez całą dobę i 7 dni w tygodniu [6]. Natomiast w Niderlandach można zauważyć elastyczność w tym zakresie, która uwzględnia miejscowe potrzeby oraz uwarunkowania. I obok miejsc ogólnodostępnych z parkowaniem bez ograniczeń są także miejsca gdzie ograniczenia są nakładane.

Rozwiązanie nr 1

Zdecydowana większość miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych – „kopert” w Niderlandach jest ogólnodostępna, co oznacza możliwość nieograniczonego (podobnie jak w Polsce) postoju pojazdu. Jedynym warunkiem (również tak jak w Polsce) jest posiadanie przez kierowcę lub osobę przewożoną tzw. „niebieskiej karty parkingowej”. W niektórych w pasach drogowych ale częściej na terenach osiedli niektóre z „kopert” objęte są rezerwacją czyli przypisaniem prawa do postoju dla konkretnego pojazdu o nr rejestracyjnym zgodnym z nr podanym na tabliczce pod znakiem (rys. 1).

W polskim systemie prawnym podobnie jest dopuszczalne rezerwowanie miejsc za zgodą zarządcy terenu np. wspólnoty mieszkaniowej, spółdzielni mieszkaniowej lub zarządcy drogi.



1. Oznakowanie dwóch miejsc – „kopert”: miejsca zarezerwowanego dla konkretnego pojazdu oraz miejsca dla wszystkich niepełnosprawnych – Amsterdam



2. Oznakowanie informujące, że miejsce jest „kopertą” ale tylko w określonym czasie: od poniedziałku do piątku i w godzinach: 8.30÷18.00, w pozostałe dni i godziny jest to miejsce ogólnodostępne – Amsterdam



3. Miejsce postojowe z dozwolonym bezpłatnym parkowaniem ograniczonym do 2 lub 3 godzin (godziny parkowania należy ustawić na tzw. zegarze parkingowym umieszczonym za szybą samochodu, a po ich upływie należy odjechać lub zapłacić za dalszy postój) – Zandvoord i Alkmaar



Jednak w pasach drogowych rezerwacja formalna występuje bardzo rzadko ze względu na koszty (często liczone ze stawką jaka obowiązuje za zajęcie pasa drogowego). Rezerwacja nieformalna, za pomocą prywatnych napisów lub wywieszek mających grzecznościowo skłonić potencjalnego parkującego do poniesienia parkowania w tym miejscu, zdarza się że występuje ale nie ma ona żadnej mocy prawnej.

Częściej odpłatne rezerwacje formalne można spotkać na terenach wewnątrzosiedlowych, gdzie stawki są znacznie niższe. Tutaj też często funkcjonują rezerwacje nieformalne na zasadzie międzysiedzielskiego, grzecznościowego porozumienia mieszkańców – kierowców zwyczajowo parkujących na wybranych przez siebie i stale zajmowanych miejscach.

Rozwiązanie nr 2

W obszarach przylegających do urzędów lub instytucji obsługujących m.in. osoby niepełnosprawne bądź osoby niepełnosprawne są ich pracownikami zapotrzebowanie na funkcjonowanie „koperty” może występować tylko w określonych dniach i godzinach. A zatem zapewnienie możliwości uprzywilejowanego postoju dla tych osób może obejmować tylko te dni i godziny, w których obiekt jest otwarty (rys. 2). W pozostałym czasie miejsce to może być ogólnodostępne.

W Polsce takie oznakowanie nie jest stosowane.

Rozwiązanie nr 3

W obszarach o znacznym deficycie miejsc postojowych wymuszonej

„rotacji” możliwości parkowania podlegają także niepełnosprawni. Prawo do bezpłatnego postoju na „kopercie” jest ograniczone do np. pierwszych 2 (rys. 3a) lub 3 godzin (rys. 3b). Po ich upływie należy albo odjechać albo opłacić dalszy postój w parkometrze. W celu sprawdzenia czasu postoju jest wymagany zegar (dysk) parkingowy włożony za szybę.

W Polsce taki sposób parkowania nie jest stosowany. Niekiedy można spotkać ograniczenie czasu parkowania, które ma bardziej charakter dyscyplinujący i nie jest zagrożone konsekwencjami karnymi (rys. 4).

Rozwiązanie nr 4

W obszarach o szczególnym deficycie miejsc postojowych zniechęcaniu do poruszania się samochodami prywatnymi i związanym z tym konieczności parkowania podlegają także niepełnosprawni. Prawo do bezpłatnego postoju na „kopercie” jest zlikwidowane. Postój od razu objęty jest opłatą, którą należy uiścić w parkometrze lub poprzez aplikację w telefonie komórkowym. Przy czym dla osób niepełnosprawnych możliwa jest zniżka (rys. 5).

W Polsce opłaty za postój na „kopertach” są pobierane tylko na niektórych terenach wewnętrznych np. w okolicach szpitali, sanatoriów.

Rozwiązanie nr 5.

W obszarach o bardzo wysokim deficycie miejsc postojowych ograniczenie możliwości parkowania niepełnosprawnych mogą być bardzo daleko idące. I stanowić kompilację niektórych wcześniej pokazanych ograniczeń zawierających w sobie np. okresy funkcjonowania miejsca jako



4. Przykład ograniczenia parkowania limitem czasowym – Cieszyn (Polska)



5. „Koperta” za postój na której należy uiścić opłatę w parkomacie albo poprzez aplikację na smartfonie (różnica w numerach pomiędzy znakiem a automatem może oznaczać zniżkę dla osób niepełnosprawnych) – Dordrecht



6. Połączenie czasookresu funkcji „koperty” z maksymalnym okresem postoju wyznaczanym zegarem parkingowym – Alkmaar

„koperty” oraz maksymalnego czasu bezpłatnego postoju (rys. 6).

Podsumowanie i wnioski

Wprowadzona przed kilku laty zmiana przepisów [6, 7] wprowadziła nie tylko nowy wzór „niebieskiej karty parkingowej”, wydawanie jej tylko na czas określony (wcześniej bezterminowo) ale i większą restrykcyjność w ich przydzielaniu. Dodatkowym wsparciem we właściwym wykorzystaniu miejsc postojowych tylko przez osoby uprawnione stały się też działania służb porządkowych, które kontrolują uprawnienia do postoju na „kopertach” i w razie ich braku karzą mandatami a nawet odholowaniem pojazdu. Dzięki temu w sposób zauważalny zmniejszyła się zajętość „kopert”.

Zmniejszona w sposób zauważalny zajętość „kopert” ośmieliła zarządców w niektórych lokalizacjach nawet do ich likwidacji. Jednak likwidacja „kopert” jest działaniem wysoce ryzykownym. Rozsądniejszym działaniem może być uelastycznienie zasad postoju na nich co pozwala optymalnie wykorzystywać teren przeznaczony na potrzeby parkowania. Zwłaszcza, gdy potrzeby parkingowe osób niepełnosprawnych występują tylko w określonych dniach lub godzinach i są związane np. z godzinami pracy tych osób lub instytucji, do których przyjeżdżają. Działania takie mogą być także skutecznym rozwiązaniem etapowym w rejonach nadmiaru „kopert” a deficytu miejsc ogólnodostępnych, zanim zarządca stwierdzi, że nie są one potrzebne i ostatecznie je zlikwiduje. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2002 nr 170 poz. 1393 z późn. zm.)
- [2] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.)
- [3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2002 nr 75 poz. 690 z późn. zm.)
- [4] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 1985 nr 14 poz. 60 z późn. zm.)
- [5] Zarządzenie nr 1682/2017 Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 23 października 2017r. w sprawie tworzenia na terenie miasta stołecznego Warszawy dostępnej przestrzeni, w tym infrastruktury dla pieszych ze szczególnym uwzględnieniem osób o ograniczonej mobilności i percepcji (<https://bip.warszawa.pl>)
- [6] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602 z późn. zm.)
- [7] Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 25 czerwca 2014 r. w sprawie wzoru oraz trybu wydawania i zwrotu kart parkingowych (Dz.U. 2014 poz. 870)

Obwodnica Niemodlina już otwarta. Drogę Opole - Nysa pokonamy teraz szybciej. Odetchną też mieszkańcy Niemodlina i Sosnowka

Sławomir Draguła, nto.pl, 22.11.2021

Ponad 264 mln złotych kosztowała budowa obwodnicy Niemodlina w ciągu drogi krajowej nr 46. W poniedziałek, 22 listopada wpuszczono na nią oficjalnie kierowców. Dzięki temu odetchną mieszkańcy dwóch miejscowości, skróci się też czas przejazdu na trasie Opole – Nysa (...). Rozpoczyna się rondem przed Brzęczkowicami i wpina do obecnego przebiegu DK46 tuż przed autostradą A4 i węzłem „Opole Zachód”. Na niemal 5-kilometrowym odcinku, ma układ pasów 2+1, a przed Niemodlinem rozpoczyna się dwujezdniowy odcinek z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku. W ramach zadania wybudowano też dwa węzły - „Niemodlin” i „Sosnowka”, 18 obiektów inżynierskich, w tym najdłuższy, blisko 300-metrowy most nad rzeką Ścinawą Niemodlińską (...).

Bochnia. Otwarto 800 metrów nowej obwodnicy północno-zachodniej, droga wyprowadza ruch poza centrum miasta i poza osiedle Niepodległości

Paweł Michalczyk, *Gazeta Krakowska*, 24.11.2021

Kierowcy mogą już korzystać z nowo wybudowanego odcinka obwodnicy północno-zachodniej Bochni. Pozwala ona dostać się do północnej części miasta, omijając centrum, a nowy odcinek pozwala uniknąć wjeżdżania w wąską ulicę Legionów Polskich na osiedlu Niepodległości. Prace pochłonęły ponad 7,2 mln zł i w połowie zostały sfinansowane z pieniędzy rządowych. Nowa droga o długości 800 metrów powstała w nieco ponad rok (pierwszą łopatę wbito we wrześniu 2020) (...).

Budowa obwodnicy Olszyn i Jankowic w ciągu drogi wojewódzkiej 781 coraz bliżej. Szybciej dojdziemy do Energylandii i w Tatry

Sławomir Bromboszcz, *Gazeta Krakowska*, 24.11.2021

Pierwsza łopata na budowie obwodnicy Olszyn i Jankowic (gm. Babice) może zostać wbita już pod koniec 2023 roku. To niezwykle ważna inwestycja, która pozwoli wyprowadzić ruch z centrum wsi i ułatwi turystom dotarcie do popularnego Parku Rozrywki Energylandia w Zatorze i dalej w Tatry (...). Ostatnio wykonany został także ważny krok w kierunku budowy obwodnicy Olszyn i Jankowic. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie rozstrzygnął przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej tej obwodnicy. Wykona ją firma Projektanci z Krakowa, która złożyła najkorzystniejszą ofertę w przetargu. Kosztować to będzie 1,35 mln zł. Firma ma 15 miesięcy na wykonanie dokumentacji (...).