

***Koncepcja Strefy Płatnego Parkowania
na terenie miasta Siedlce***

Zamawiający:

***Miasto Siedlce
Skwer Niepodległości 2
08-110 Siedlce***

Wykonawca:

***„CITY ROAD DESIGN”
mgr inż. Łukasz Rządowski
ul. Gen. Tadeusza Bora Komorowskiego 9/68
86-300 Grudziądz***

Siedlce, wrzesień-październik 2021 r.

Spis zawartości opracowania pod nazwą:
„Koncepcja Strefy Płatnego Parkowania na terenie miasta Siedlce”

Lp. i numer rozdziału	Wykaz rzeczowy opracowania	Strona
1. R1	Podstawy prawne funkcjonowania SPP wraz z projektem uchwały Rady Miasta Siedlce	3
2. R2	Zestawienie ulic, które proponuje się włączyć do planowanej SPP oraz zestawienie liczby miejsc postojowych (bilans miejsc parkingowych) wraz z przedstawieniem wyników badań napełnienia i analiza rotowania pojazdów	23
3. R3	Podstawy ekonomiczne funkcjonowania dla projektowanego obszaru SPP	49
4. R4	Analiza celu wprowadzenia SPP z uwzględnieniem deficytu miejsc parkingowych oraz analiza aspektów społecznego oddziaływania SPP	59
5. R5	Prezentacja optymalnego modelu poboru opłat na terenie SPP z uwzględnieniem najnowszych rozwiązań technologicznych	63
6. R6	Organizacja ruchu w granicach projektowanej SPP	83
7. R7	Określenie przewidywanej liczby i rodzaju urządzeń poboru opłat w SPP wraz z ustaleniem kosztów wprowadzenia SPP	87
8. R8	Zakończenie podsumowujące – kompendium wiedzy o SPP Siedlce	92

ROZDZIAŁ 1

PODSTAWY PRAWNE FUNKCJONOWANIA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA

Powszechnie obowiązującym aktem prawa normującym problematykę powstania i funkcjonowania stref płatnego parkowania oraz śródmiejskich stref płatnego parkowania jest ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 t.j. z późn. zm.).

Do września 2019 roku ustawa ta zakładała funkcjonowanie tylko i wyłącznie stref płatnego parkowania. Całkiem nowym tworem jest natomiast śródmiejska strefa płatnego parkowania, która została powołana do życia ustawą z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 1693), która znowelizowała ustawę o drogach publicznych. Nowe przepisy weszły w życie z dniem 5 września 2019 roku. Obecny kształt art. 13 ust. 1 pkt 1 powołanej ustawy nakłada na korzystających z dróg publicznych obowiązek ponoszenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych:

- a/ w strefie płatnego parkowania,
- b/ w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania.

Zgodnie z dyspozycją art. 13b ust. 4 ustawy strefę płatnego parkowania lub śródmiejską 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 lub śródmiejska 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 (w przypadku miast na prawach powiatu to władztwo będzie skupione w jednych rękach prezydenta miasta). 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 prezydenta o jej podjęcie. Wniosek ten powinien zostać zaopiniowany przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach objętych terytorialnym zasięgiem funkcjonowania planowanej strefy płatnego parkowania. Przyjąć w tym miejscu należy, że brak zaopiniowanego wniosku prezydenta skutkować będzie niemożliwością podjęcia uchwały. Uchwała rady miasta niepoprzedzona pozytywną opinią do wniosku prezydenta naruszałaby art. 89 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1372 t.j. ze 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.**

Natomiast **śródmiejską strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach zgrupowania intensywnej zabudowy funkcjonalnego śródmieścia, które stanowi faktyczne centrum miasta lub dzielnicy w mieście o liczbie ludności powyżej 100 000 mieszkańców, jeżeli spełnione są warunki jak dla strefy płatnego parkowania, a jej ustanowienie może nie być wystarczające do realizacji lokalnej polityki transportowej lub polityki ochrony środowiska.**

W granicach strefy powinny zostać **wyznaczone miejsca do parkowania, 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 w strefie płatnego parkowania 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 automaty parkingowe (parkomaty) oraz system płatności mobilnych. Rozwiązanie to umożliwia także zmianę formy uiszczania opłat parkingowych bez konieczności zmiany uchwały rady miasta.

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 0,15% minimalnego wynagrodzenia w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2020 r. poz. 2207 t.j.). Obecnie wynagrodzenie to wynosi 2800 zł, a więc maksymalna wartość opłaty za pierwszą godzinę postojową w strefie płatnego parkowania wynosi 4,20 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 zróżnicowanie 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.

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, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywane przez Służbę Celno-Skarbową, Straży Granicznej, pogotowia ratunkowego, Służby Więziennej,
 - 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.

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 – na gruncie znowelizowanych

przepisów - nie może przekroczyć 10% minimalnego wynagrodzenia w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę. Obecnie wynagrodzenie to wynosi 2800 zł, a więc maksymalna wartość opłaty dodatkowej w strefie płatnego parkowania wynosi 280,00 zł. 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.

Zarówno pobieranie opłat za parkowanie jak i opłat dodatkowych należą do zadań zarządu drogi, a w przypadku jego braku - zarządcy drogi. Podmioty te mogą zlecić pobór opłat np. jednostkom organizacyjnym.

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.

Poniżej propozycja uchwały Rady Miasta Siedlce w sprawie ustanowienia Strefy Płatnego Parkowania. Jako, że jedną z istotnych zmian proponowanych w nowej uchwale jest zmiana cennika stawek opłat za parkowanie na zakończenie rozdziału 3 znajduje się tabela zestawiająca wysokości stawek opłat za parkowanie z innych miejscowości z terenu Polski – dla celów porównawczych.

UCHWAŁA NR
RADY MIASTA SIEDLCE
Z DNIA ROKU

w sprawie: ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Siedlce, wysokości stawek opłat za parkowanie oraz określenia sposobu pobierania opłaty.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1372 t.j. ze zm.) oraz art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 13 b i art. 13 f ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.), Rada Miasta Siedlce uchwała, co następuje:

§ 1

1. Ustala się Strefę Płatnego Parkowania na terenie miasta Siedlce, obejmującą ulice określone w Załączniku Nr 1 do niniejszej Uchwały.
2. Obszar Strefy Płatnego Parkowania określa Załącznik graficzny Nr 1a do Uchwały.

§ 2

1. Ustala się wysokość stawek opłat za czas parkowania pojazdów samochodowych w Strefie Płatnego Parkowania w wysokości określonej w Załączniku Nr 2 do Uchwały.
2. Ustala się opłatę dodatkową za nieuiszczenie opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w Strefie Płatnego Parkowania w wysokości określonej w Załączniku Nr 2 do Uchwały.

§ 3

Zasady funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania oraz parkowania pojazdów samochodowych na drogach publicznych w Strefie Płatnego Parkowania, a także sposób pobierania opłat, o których mowa w § 2 określa Regulamin Strefy Płatnego Parkowania, stanowiący Załącznik Nr 3 do Uchwały.

§ 4

Opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych wymienionych w § 2 pobiera się w dni robocze od poniedziałku do piątku w godz. od 9.00 do 16.00.

§ 5

Wykonanie Uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Siedlce.

§ 6

Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego (lub od określonego terminu).

Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr

Rady Miasta Siedlce

z dnia roku

Wykaz ulic objętych Strefą Płatnego Parkowania w Siedlcach:

Lp.	Nazwa ulicy
1.	ul. Armii Krajowej
2.	ul. Mieczysława Aslanowicza
3.	ul. Szaloma Asza
4.	ul. Bohaterów Getta
5.	ul. Browarna
6.	ul. Cmentarna
7.	u. Czerwonego Krzyża
8.	ul. Esperanto
9.	ul. Floriańska
10.	ul. Głucha
11.	ul. Berka Joselewicza
12.	ul. Katedralana
13.	ul. Jana Kilińskiego
14.	ul. Stanisława Konarskiego
15.	ul. Tadeusza Kościuszki
16.	ul. Jana Kochanowskiego
17.	ul. Krótka
18.	ul. Mała
19.	ul. Morska
20.	ul. Mylna
21.	ul. Księdza Jana Niedziałka

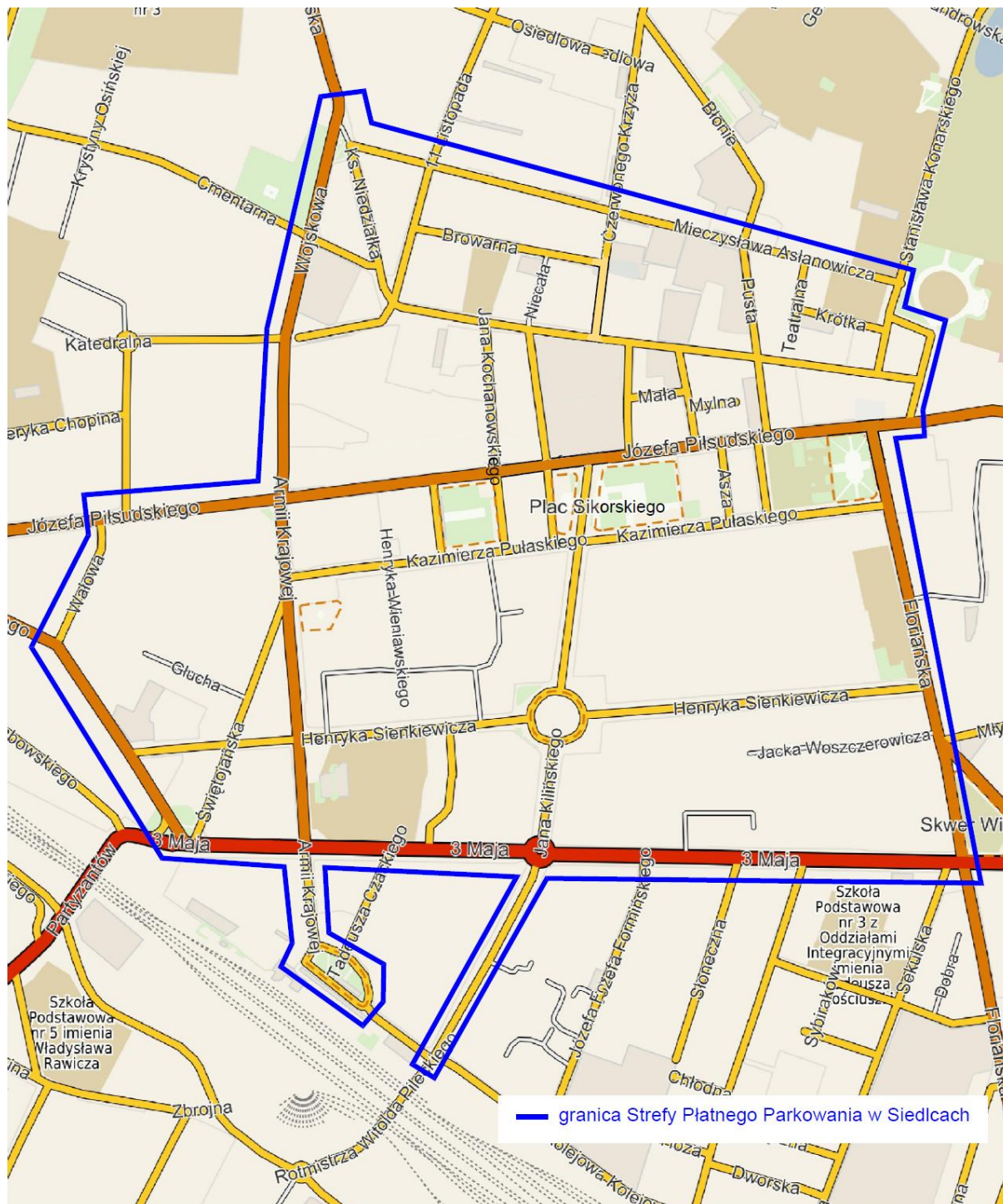
22.	ul. Elizy Orzeszkowej
23.	ul. Józefa Piłsudskiego
24.	Plac Tysiąclecia
25.	Plac Stanisława Zdanowskiego
26.	ul. Kazimierza Pułaskiego
27.	ul. Pusta
28.	ul. Sądowa
29.	ul. Henryka Sienkiewicza
30.	Skwer Niepodległości
31.	ul. Świętojańska
32.	ul. Biskupa Ignacego Świrskiego
33.	ul. Teatralna
34.	ul. Wałowa
35.	ul. Wojska Polskiego
36.	ul. Wojskowa
37.	ul. 3 Maja
38.	ul. 11 Listopada

Załącznik Nr 1a do Uchwały Nr

Rady Miasta Siedlce

z dnia roku

OBSZAR STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA



Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr

Rady Miasta Siedlce

z dnia roku

Wysokość stawek opłat za parkowanie w SPP (w zł):

L.P.	Wysokość stawek opłat za czas parkowania pojazdów samochodowych w SPP w Siedlcach	Stawki
1. *	za pierwsze pół godziny za pierwszą godzinę za drugą godzinę za trzecią godzinę za czwartą i każdą następną godzinę	1,00 zł 2,00 zł 2,40 zł 2,80 zł 2,00 zł
2.	Identyfikator osoby zatrudnionej lub przedsiębiorcy wydany pojazdy z obszaru SPP za 1 m-c Identyfikator osoby zamieszkującej na terenie SPP wydany na max. 2 pojazdy za 1 rok	100,00 zł 20,00 zł
3.	Identyfikator dla pojazdu z zastrzeżonym stanowiskiem postojowym (koperta) zlokalizowanym w SPP za 1 m-c	400,00 zł
4.	Zerowa stawka opłaty dla kierujących pojazdami hybrydowymi lub z napędem wodorowym	0,00 zł

* Czas parkowania obliczany jest proporcjonalnie do wniesionej opłaty wg stawki określonej w tabeli w poz. 1. Minimalna wniesiona opłata za parkowanie wynosi 1,00 zł.

Oplaty dodatkowe:

W przypadku przekroczenia opłaconego czasu parkowania i przybycia do BOSPP w godz. jego funkcjonowania wysokość opłaty dodatkowej wynosi:

- a) danego dnia i następnego dnia roboczego - 30,00 zł
- b) w terminie od drugiego dnia roboczego po wystawieniu zawiadomienia i później - 50,00 zł

Załącznik Nr 3 do Uchwały Nr

Rady Miasta Siedlce

z dnia roku

REGULAMIN STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA

§ 1

Regulamin określa zasady funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania oraz parkowania pojazdów na drogach publicznych w Strefie Płatnego Parkowania w Siedlcach wymienionych w niniejszej Uchwale.

§ 2

Użyte w regulaminie określenia oraz skróty oznaczają:

1. SPP - Strefa Płatnego Parkowania, przeznaczona do parkowania pojazdów, posiadających ważny bilet parkingowy lub kartę abonamentową,
2. BOSPP - Biuro Obsługi Strefy Płatnego Parkowania,
3. kontroler SPP - pracownik upoważniony do kontroli wnoszenia opłat za parkowanie w SPP,
4. bilet parkingowy - wydruk z automatu parkingowego lub wykup w aplikacji telefonu komórkowego stanowiący dowód wniesienia opłaty za parkowanie w SPP,
5. identyfikator zatrudnionego lub przedsiębiorcy SPP, identyfikator osoby zatrudnionej lub przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą w SPP - dokument zawierający swój numer seryjny oraz numer rejestracyjny pojazdu, potwierdzający wniesienie opłaty zryczałtowanej, upoważniający do parkowania w SPP bez wnoszenia opłaty jednorazowej,
6. identyfikator zameldowanego w obszarze SPP, identyfikator osoby zameldowanej w obszarze SPP - dokument zawierający swój numer seryjny oraz numer rejestracyjny pojazdu, potwierdzający wniesienie opłaty zryczałtowanej, upoważniający do parkowania w SPP bez wnoszenia opłaty jednorazowej,
7. karta parkingowa - dokument wydany osobie niepełnosprawnej na podstawie art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 ze zm.),
8. koperta - zastrzeżone stanowisko postojowe wyznaczone w celu korzystania z niego na prawach wyłączności przez pojazd, na który została wykupiona,

9. automat parkingowy (parkometr) - urządzenie inkasujące wydające za opłatą bilety parkingowe,
10. zawiadomienie - dokument wystawiany przez kontrolera SPP w czasie dokonywania przez niego kontroli, stwierdzający nie wniesienie opłaty za parkowanie,
11. operator SPP – podmiot, który zostaje wyłoniony w oparciu o zapisy ustawy – Prawo zamówień publicznych i który na podstawie upoważnienia Prezydenta Miasta Siedlce i w jego imieniu dokonuje czynności administrowania strefą płatnego parkowania,
12. czas parkowania:
 - a) prawidłowy - udokumentowany biletem parkingowym, identyfikatorem lub zapłatą dokonaną telefonem komórkowym, opłacony czas parkowania pojazdu samochodowego w SPP,
 - b) nieprawidłowy (nieopłacony) - czas parkowania w SPP bez wniesienia wymaganej opłaty, udokumentowany zawiadomieniem,
 - c) przedłużony - udokumentowany zawiadomieniem czas parkowania w SPP bez wniesienia wymaganej opłaty lub od momentu utraty ważności biletu parkingowego liczony w danym dniu do chwili uiszczenia opłaty dodatkowej.

Rozdział I: PRZEPISY OGÓLNE

§ 3

1. Za parkowanie w SPP pobiera się opłaty w wysokości określonej w Załączniku Nr 2 do niniejszej Uchwały.
2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, pobiera się za parkowanie pojazdów samochodowych w miejscach oznaczonych w dni robocze od poniedziałku do piątku w godzinach od 9.00 do 16.00.

§4

1. Wykaz ulic objętych SPP określa Załącznik nr 1 niniejszej Uchwały, a obszar SPP określa Załącznik Nr 1a.
2. Wjazdy do SPP oznakowane są znakami D-44 „strefa parkowania”, natomiast wyjazdy znakami D-45 „koniec strefy parkowania”.

§ 5

1. W SPP stosuje się następujące opłaty za parkowanie:
 - a) jednorazowe – uiszczane niezwłocznie po zaparkowaniu pojazdu, poprzez wykupienie biletu parkingowego w automacie parkingowym lub w posiadanej aplikacji telefonu komórkowego,

- b) zryczałtowane – uiszczane poprzez wykupienie identyfikatora w kasie BOSPP.
2. Identyfikatory można wykupić wyłącznie w kasie BOSPP.
 3. Rejestracji i zainstalowania aplikacji płatności w telefonie komórkowym dokonuje się samodzielnie poprzez internet.
 4. Postój pojazdów zaopatrzenia oraz taksówek w SPP w czasie jej funkcjonowania, z zastrzeżeniem §7 pkt 3, jest odpłatny tak, jak postój innych pojazdów.

§ 6

Od opłat, o których mowa w § 3 zwolnione są pojazdy wymienione w art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.).

§ 7

Ustala się zerową stawkę za parkowanie dla:

1. oznakowanych pojazdów służb miejskich podczas wykonywania obowiązków służbowych (pogotowie gazowe, energetyczne, ciepłownicze, wodnokanalizacyjne, straż miejska itp.),
2. pojazdów jednośladowych,
3. taksówek na wyznaczonych dla nich miejscach do postoju pomiędzy znakami D-19 „postój taksówek” i D-20 „koniec postoju taksówek”,
4. pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej, zatrzymujących się na ustalonych dla nich przystankach,
5. pojazdów z silnikiem spalinowo-elektrycznym (hybrydowym) lub z napędem wodorowym,
6. Honorowych Obywateli Siedlec,
7. kierujących, podczas wykonywania obowiązków służbowych, pojazdami służbowymi Urzędu Miasta Siedlce na wyznaczonych miejscach postojowych,
8. posiadających karty parkingowe w rozumieniu art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 z późn. zm.), jeżeli pojazd oznaczony kartą parkingową zaparkowany jest w miejscu przeznaczonym dla tak oznakowanych pojazdów.

Rozdział II: REALIZACJA OPŁAT W SPP

§ 8

1. Obowiązkiem kierowcy pojazdu parkującego w SPP jest niezwłoczne - po zaparkowaniu - wniesienie opłaty za parkowanie.

2. Opłata za parkowanie pojazdów samochodowych obowiązuje w pasach drogowych wszystkich ulic objętych obszarem SPP.
3. Nie dopełnienie obowiązku określonego w ust.1 powoduje nałożenie na właściciela pojazdu parkującego w SPP opłaty dodatkowej, której wysokość określona jest w Załączniku Nr 2 do niniejszej Uchwały.

§ 9

1. Minimalna wniesiona opłata za parkowanie wynosi 1,00 zł .
2. Wykupienie biletu parkingowego w automacie parkingowym następuje przy użyciu monet o nominale 5 zł, 2 zł, 1 zł, 50 gr, 20 gr, 10 gr oraz kart płatniczych. Opłacenie czasu parkowania, z zastrzeżeniem ust.1 następuje proporcjonalnie do wartości użytej monety lub monet.
3. Wykupienie biletu parkingowego może nastąpić również przy użyciu telefonu komórkowego dysponującego aktywną aplikacją.

§ 10

1. Uprawnienie do wykupienia identyfikatora, po wniesieniu opłaty zryczałtowanej, posiadają osoby zamieszkujące, zatrudnione oraz prowadzące działalność gospodarczą w lokalach zlokalizowanych w strefie płatnego parkowania.
2. Jako właściciela pojazdu, przyjmuje się także osobę będącą użytkownikiem pojazdów samochodowych, na podstawie umowy leasingu lub sprzedaży na raty, zawartej z bankiem lub firmą leasingową oraz umowy cywilno-prawnej sporządzonej w formie pisemnej.

§ 11

Osoby, o których mowa w § 10 pkt 1 mogą wykupić identyfikator, po przedstawieniu w BOSPP następujących dokumentów:

1. dowodu rejestracyjnego pojazdu, w którym ujawnione są jako właściciele,
2. zaświadczenia o prawie do korzystania z pojazdu wydanego przez leasingodawcę,
3. umów uprawniających do korzystania z pojazdu (np. najem, użyczenie etc.),
4. dokumentu, z którego wynika fakt zameldowania lub oświadczenia co do miejsca zamieszkania,
5. dokumentów potwierdzających prowadzenie działalności gospodarczej, tytułu prawnego do lokalu w obszarze SPP, w którym prowadzona jest działalność gospodarcza lub umowy najmu lokalu, zaświadczenie pracodawcy o zatrudnieniu.

§ 12

1. Osoby wymienione w § 10 pkt 1 upoważnione są do wykupienia identyfikatora SPP dla miejsc postojowych na ulicy zgodnej z adresem zamieszkania, zatrudnienia lub adresem prowadzonej działalności gospodarczej.
2. Posiadacz ważnego identyfikatora, który przestał być właścicielem pojazdu samochodowego lub zmienił adres zamieszkania, zatrudnienia lub prowadzenia działalności gospodarczej poza granice SPP, zobowiązany jest do jego zwrotu. W przypadku zwrotu jego posiadacz otrzyma zwrot opłaty za niewykorzystany okres ważności (liczony w pełnych nie rozpoczętych miesiącach).
3. W razie utraty lub kradzieży identyfikatora, BOSPP nie zwraca kosztów za nie wykorzystany okres jego ważności. Na wniosek właściciela identyfikatora, wydawany jest jego duplikat.
4. Osoby wymienione w § 10 pkt 1, które nie dokonają opłaty zryczałtowanej i nie wykupią identyfikatora, uiszczają opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych w SPP, na zasadach określonych w § 9.

§ 13

1. Osoby fizyczne i podmioty gospodarcze mogą występować o wyznaczenie zastrzeżonych miejsc postojowych (kopert) na ulicach objętych SPP, po wniesieniu opłaty zryczałtowanej, określonej w niniejszej Uchwale.
2. Liczba kopert jest limitowana i nie może przekroczyć 5% miejsc postojowych w SPP.
3. Identyfikator wydany osobie fizycznej lub podmiotowi gospodarczemu, o których mowa w ust. 1, ważny jest wyłącznie na określonej kopercie, zastrzeżonej na prawach wyłączności, oznaczonej numerem, w okresie określonym w identyfikatorze.
4. Oznakowanie koperty, jak i jej likwidację, wykonuje zarządca drogi na koszt właściciela pojazdu, na który została wykupiona.
5. Utrata ważności identyfikatora wydanego na określoną kopertę, następuje:
 - a) z upływem terminu, na który został wydany,
 - b) z powodu rezygnacji z koperty przez wnioskodawcę,
 - c) w wyniku jego cofnięcia, spowodowanego stwierdzeniem wykorzystywania zastrzeżonego miejsca postoju na cele inne niż parkowanie pojazdu samochodowego.
6. Na rzecz osoby lub podmiotu gospodarczego, które wykupiły identyfikator, następuje zwrot części opłaty zryczałtowanej za niewykorzystany okres ważności identyfikatora, liczony w pełnych niewykorzystanych miesiącach.

7. Zajęcie koperty przez pojazdy samochodowe innych osób lub podmiotów gospodarczych, nie upoważnia do wysuwania z tego tytułu roszczeń w stosunku do Zarządcy SPP.

§ 14

1. Bilety parkingowe wykupione w automacie parkingowym, identyfikatory, karty parkingowe muszą być umieszczone za przednią szybą wewnątrz pojazdu, w sposób umożliwiający ich odczytanie bez jakichkolwiek wątpliwości, co do ich treści i ważności, niezwłocznie po zaparkowaniu pojazdu.
2. W przypadku uszkodzenia najbliższego automatu parkingowego, należy niezwłocznie wykupić bilet parkingowy w innym najbliższym automacie parkingowym. W przypadku uszkodzenia i tego automatu parkingowego, fakt ten należy niezwłocznie zgłosić w sposób zgodny z instrukcją każdorazowo zamieszczaną na automacie parkingowym, co jednocześnie stanowić będzie podstawę do reklamacji.
3. W ramach wniesionej opłaty za parkowanie można zmieniać miejsce parkowania w SPP.
4. Niepełne wykorzystanie biletu parkingowego nie uprawnia do żądania zwrotu uiszczonej opłaty.

§ 15

Wykupione identyfikatory umieszczone wewnątrz pojazdu, zgodnie z zasadami określonymi w § 12, upoważniają do parkowania bez wniesienia opłaty jednorazowej, zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 z późn. zm.), w wyznaczonych miejscach w obszarze SPP, lecz nie uprawniają do zastrzegania stałego miejsca parkowania i nie stanowią podstawy do roszczeń w przypadku braku miejsc parkingowych, z zastrzeżeniem § 13.

Rozdział III: PARKOWANIE BEZ WNIESIENIA OPŁATY

§ 16

1. Za parkowanie w SPP bez wniesienia opłaty, udokumentowane zawiadomieniem, pobiera się opłaty dodatkowe w wysokościach określonych w Załączniku Nr 2 do niniejszej Uchwały.
2. Przez parkowanie w SPP bez wniesienia opłaty rozumie się:
 - a) parkowanie bez wniesienia opłat za parkowanie, zgodnie z zasadami określonymi w rozdziale II niniejszego regulaminu,
 - b) parkowanie bez udokumentowania w sposób określony w § 14,
 - c) parkowanie ponad czas opłacony,
 - d) parkowanie z identyfikatorem w innym miejscu niż wskazanym na tym dokumencie.

3. Opłatę dodatkową należy wpłacić w kasie BOSPP lub na rachunek bankowy podany na zawiadomieniu.
4. Opłata dodatkowa podlega przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, co wiąże się z dodatkowymi kosztami egzekucyjnymi.

Rozdział IV: KONTROLA CZASU POSTOJU POJAZDÓW

§ 17

1. Do kontroli wnoszenia opłat za parkowanie pojazdów w SPP upoważnieni są wyłącznie kontrolerzy, którzy wykonują swoje czynności zgodnie z przepisami Regulaminu SPP.
2. Kontrolerzy wykonują swoje obowiązki w stroju służbowym z widocznym numerem służbowym.

§ 18

Obowiązkiem kontrolerów SPP jest kontrola parkowania pojazdów, a w szczególności:

1. kontrolowanie wnoszenia opłat za parkowanie pojazdów, sprawdzanie ważności biletów parkingowych oraz wniesienia opłat w parkometrach,
2. sprawdzanie ważności identyfikatorów,
3. wypisywanie w terenie zawiadomień do uiszczenia opłaty dodatkowej za parkowanie bez wniesienia opłaty i umieszczanie ich za wycieraczką pojazdu samochodowego,
4. zgłaszanie Policji oraz Straży Miejskiej wszelkich nieprawidłowości związanych z parkowaniem pojazdów oraz zajmowaniem pasa drogowego,
5. kontrola stanu oznakowania SPP oraz zgłaszanie nieprawidłowości w tym zakresie do operatora SPP.

§ 19

Kontrolerzy SPP nie pobierają żadnych opłat i nie prowadzą sprzedaży biletów parkingowych ani identyfikatorów.

Rozdział V: POSTANOWIENIA KOŃCOWE

§ 20

1. Wzory biletów parkingowych, identyfikatorów i zawiadomień określa operator SPP.
2. Wszelkie uwagi dotyczące funkcjonowania SPP, reklamacje związane z nałożonymi opłatami dodatkowymi przyjmowane są w siedzibie BOSPP.

Zestawienie wysokości stawek obowiązujących w Strefach Płatnego Parkowania w Polsce

Lp.	Miejscowość	Parkowanie godzinowe za przedział czasu					Parkowanie abonamentowe			
		0,5h	1h	2h	3h	4h i kolejne	Abonament mieszkańca M	Abonament zatrudnionego Z	Abonament przedsiębiorcy P	Abonament ogólnodostępny O
1	Bydgoszcz (podstrefa A)	1,50	3,00	3,60	4,30	3,00	30,00	nie występuje	nie występuje	nie występuje
2	Toruń (podstrefa A)	1,20	3,00	3,60	4,30	3,00	24,00	nie występuje	nie występuje	300,00
3	Grudziądz (podstrefa A)	1,90	3,90	4,60	5,50	3,90	30,00	250,00	nie występuje	400,00
4	Wąbrzeźno	1,50	2,50	3,00	3,60	2,50	80,00	nie występuje	nie występuje	120,00
5	Ciechocinek	1,50	3,00	3,50	4,00	3,00	50,00	nie występuje	150,00	nie występuje
6	Piotrków Trybunalski	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	25,00	nie występuje	nie występuje	100,00
7	Białystok (podstrefa A)	1,40	2,80	3,20	3,60	2,80	12,00	nie występuje	nie występuje	280,00
8	Giżycko	1,00	2,00	2,40	2,80	2,00	20,00	nie występuje	nie występuje	90,00

ROZDZIAŁ 2

**ZESTAWIENIE ULIC,
KTÓRE PROPONUJE SIĘ WŁĄCZYĆ
DO STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA
ORAZ ZESTAWIENIE LICZBY MIEJSC
POSTOJOWYCH
(BILANS MIEJSC PARKINGOWYCH)
W OBSZARZE PLANOWANEJ
SPP W SIEDLCACH WRAZ Z
PRZEDSTAWIENIEM WYNIKÓW BADAŃ
NAPEŁNIENIA I ANALIZĄ ROTOWANIA
POJAZDÓW**

W Siedlcach funkcjonuje Strefa Płatnego Parkowania w granicach wynikających z obecnie obowiązującej uchwały Nr XXXIV/353/2021 Rady Miasta Siedlce z dnia 25 marca 2021 roku w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Siedlce oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej oraz sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej (Dz. Urz. Woj. Maz. z 8 kwietnia 2021 r., poz. 3036) – uchwała ta została załączona do niniejszego opracowania na końcu niniejszego rozdziału. Zestawienie miejsc postojowych płatnych w aktualnych granicach SPP przedstawiono poniżej:

- nieparzysta strona ul. Józefa Piłsudskiego (na odcinku od Skweru Niepodległości do ul. Jana Kochanowskiego)
- parzysta strona ul. Kazimierza Pułaskiego (na odcinku od ul. Jana Kochanowskiego do Skweru Niepodległości)
- Skwer Niepodległości
- nieparzysta strona ul. Jana Kochanowskiego (na odcinku od ul. Józefa Piłsudskiego do ul. Kazimierza Pułaskiego)
- Plac Stanisława Zdanowskiego

W ramach realizowanego zlecenia wykonawca, po dokonaniu analizy, proponuje włączyć w granice Strefy Płatnego Parkowania ulice według poniżej prezentowanego wykazu. Proponowany obszar poszerzenia strefy płatnego parkowania stanowi w chwili obecnej darmową alternatywę dla kierowców odwiedzających śródmieście Siedlec. Tym samym stanowi realny problem dla mieszkańców zamieszkujących przy ulicach proponowanych do poszerzenia SPP z uwagi na fakt, że brakuje im miejsc na postój. W godzinach funkcjonowania SPP miejsca te są najczęściej zajmowane przez kierowców odwiedzających śródmieście, a szukających darmowej alternatywy dla postoju w aktualnych granicach strefy płatnego parkowania. Obszar ten został wytypowany po analizie wariantów przestrzennych SPP opracowanych przez UM Siedlce. Uznano, że wariant najbardziej obszerny najlepiej realizuje postulaty ustawy o drogach publicznych w zakresie likwidacji deficytu miejsc postojowych. Analizując kolejne warianty przekonywaliśmy się, że każdy kolejny wariant zawiera obszar wypełniający przesłankę ustawową, bo zawierają się one w wariantcie największym przestrzennie, który został w całości poddany analizie i opisany w opracowaniu.

Biorąc pod uwagę powyższe zachodzi konieczność uporządkowania sytuacji parkingowej w tym rejonie. Największym problemem pozostaje parkowanie długotrwałe, bowiem często kierowcy pozostawiają pojazdy na drogach publicznych na długie godziny,

blokując miejsca parkingowe w ciągu całego dnia. Obserwacje autora opracowania podczas analizy, a także głosy mieszkańców i właścicieli okolicznych kamienic potwierdzają ten stan. Skoro zatem parkowanie długotrwałe jest największym problemem, sytuację może poprawić wymuszenie rotacji. Skutecznym narzędziem wydaje się być objęcie proponowanych ulic płatnym parkowaniem.

W oparciu o przeprowadzoną wizję lokalną w dniach od 17 do 19 sierpnia 2021 roku wykonawca dokonał szczegółowej charakterystyki miejsc postojowych proponowanych do włączenia w granice SPP, co obrazuje poniższej zamieszczona tabela oraz mapa sytuacyjna. Zestawienie ulic proponowanych do włączenia w granice strefy:

Lp.	Nazwa ulicy
1.	ul. Armii Krajowej
2.	ul. Mieczysława Asłanowicza
3.	ul. Szaloma Asza
4.	ul. Bohaterów Getta
5.	ul. Browarna
6.	ul. Cmentarna
7.	u. Czerwonego Krzyża
8.	ul. Esperanto
9.	ul. Floriańska
10.	ul. Głucha
11.	ul. Berka Joselewicza
12.	ul. Katedralana
13.	ul. Jana Kilińskiego
14.	ul. Stanisława Konarskiego
15.	ul. Tadeusza Kościuszki
16.	ul. Jana Kochanowskiego
17.	ul. Krótka
18.	ul. Mała
19.	ul. Morska
20.	ul. Mylna
21.	ul. Księdza Jana Niedziałka
22.	ul. Elizy Orzeszkowej
23.	ul. Józefa Piłsudskiego
24.	Plac Tysiąclecia

25.	Plac Stanisława Zdanowskiego
26.	ul. Kazimierza Pułaskiego
27.	ul. Pusta
28.	ul. Sądowa
29.	ul. Henryka Sienkiewicza
30.	Skwer Niepodległości
31.	ul. Świętojańska
32.	ul. Biskupa Ignacego Świrskiego
33.	ul. Teatralna
34.	ul. Wałowa
35.	ul. Wojska Polskiego
36.	ul. Wojskowa
37.	ul. 3 Maja
38.	ul. 11 Listopada

Na ulicach według powyższego zestawienia przeprowadzone badania pozwoliły na stworzenie następujących analiz:

- inwentaryzacja miejsc postojowych (bilans miejsc parkingowych) oraz stan napełnienia miejsc pojazdami (ustalenie tego stanu miało charakter momentowy, tzn. odbywało się na chwilę rejestracji spostrzeżenia przez osobę inwentaryzującą – dla różnych odcinków ulic proponowanych do włączenia do SPP miało to więc miejsce w różnych godzinach przy rozpiętości między 9:00 a 16:00);
- analiza istniejącego oznakowania pionowego pod kątem jego ewentualnej zmiany na potrzeby przyszłej strefy płatnego parkowania;
- analiza występującej rotacji pojazdów na miejscach postojowych sugerowanych do włączenia do planowanego rozszerzenia strefy płatnego parkowania (wybrane ulice).

Ewentualna zmiana oznakowania pionowego i poziomego zależna jest od przyjętego przez Radę Miasta Siedlce 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 została w niniejszym opracowaniu pominięta i powinna stanowić część projektu stałej organizacji ruchu jako osobnego opracowania.

**ZESTAWIENIE LICZBY MIEJSC POSTOJOWYCH
(BILANS MIEJSC PARKINGOWYCH)
W PROPONOWANYM OBSZARZE POSZERZENIA
STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA W SIEDLCACH**

Zestawienie ilości miejsc postojowych w projektowanej Strefie Płatnego Parkowania w Siedlcach

Lp.	Nazwa ulicy	Odcinek		Strona parkowania		Miejsca dla os. niepełno sprawnych		Liczba miejsc	Rodzaj parkowania			Liczba pojazdów			Uwagi
		od	do	L	P	L	P		R	P	S	L	P	Suma	
1	Pl. Zdanowskiego	Kilińskiego	Armii Krajowej	16	12	0	2	30	0	27	3	3	1	4	2 miejsca dla aut elektrycznych
2	Armii Krajowej	Kolejowa	3 Maja	0	9	0	0	9	9	0	0	0	9	9	
3	Armii Krajowej	3 Maja	Sienkiewicza	5	3	0	0	8	8	0	0	5	2	7	
4	Armii Krajowej	Sienkiewicza	Pułaskiego	17	27	0	2	46	17	29	0	9	27	36	
5	Świętojańska	3 Maja	Sienkiewicza	0	7	0	0	7	7	0	0	0	6	6	
6	Świętojańska	Sienkiewicza	Pułaskiego	0	11	0	0	11	11	0	0	0	10	10	
7	Wałowa	Wojska Polskiego	Piłsudskiego	11	0	0	0	11	11	0	0	9	0	9	
8	Wojskowa	Pułaskiego	Piłsudskiego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9	Wojskowa	Piłsudskiego	Katedralna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10	Wojskowa	Katedralna	Cmentarna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11	Wojskowa	Cmentarna	Astánowicza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12	Wojska Polskiego	3 Maja	Sienkiewicza	6	0	0	0	6	6	0	0	4	0	4	
13	Wojska Polskiego	Sienkiewicza	Wałowa	9	11	0	0	20	20	0	0	4	3	7	
14	Jana Niedziałka	Świrskiego	Cmentarna	10	0	0	0	10	10	0	0	8	0	8	
15	Jana Niedziałka	Cmentarna	Astánowicza	6	12	0	0	18	11	7	0	3	11	14	Postój TAXI
16	11 Listopada	Świrskiego	Browarna	11	6	0	0	17	9	8	0	11	6	17	
17	11 Listopada	Browarna	Astánowicza	11	6	0	0	17	10	7	0	11	6	17	
18	Bohaterów Getta	Piłsudskiego	Świrskiego	19	0	0	0	19	19	0	0	17	0	17	
19	Skwer Niepodległości	Pułaskiego	Piłsudskiego	0	19	0	2	21	0	0	21	4	4	8	
20	Jana Kochanowskiego	Świrskiego	Piłsudskiego	0	36	0	0	36	0	0	36	0	30	30	
21	Jana Kochanowskiego	Piłsudskiego	Pułaskiego	9	13	0	1	23	9	0	14	4	4	8	
22	Morska	Pułaskiego	Piłsudskiego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
23	Czerwonego Krzyża	Świrskiego	Browarna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
24	Czerwonego Krzyża	Browarna	Astánowicza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
25	Berka Joselewicza	Świrskiego	Mała	7	6	0	0	13	11	2	0	7	1	8	
26	Elizy Orzeszkowej	Świrskiego	Piłsudskiego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

27	Pusta	Aślanowicza	Świrskiego	17	21	0	0	38	25	13	0	11	12	23	
28	Sądowa	Świrskiego	Piłsudskiego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
29	Szaloma Asza	Piłsudskiego	Pułaskiego	15	0	0	0	15	0	0	15	15	0	15	
30	Esperanto	Piłsudskiego	Pułaskiego	10	20	0	1	31	0	0	31	6	15	21	
31	Jana Kilińskiego	Piłsudskiego	Pułaskiego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Postój TAXI
32	Jana Kilińskiego	Pułaskiego	Sienkiewicza	24	34	2	1	61	0	0	61	13	32	45	
33	Jana Kilińskiego	Sienkiewicza	3 Maja	16	17	0	0	33	0	0	33	16	16	32	
34	Jana Kilińskiego	3 Maja	Kolejowa	53	33	0	2	88	10	18	60	49	30	79	
35	Teatralna	Aślanowicza	Krótką	5	0	0	0	5	5	0	0	4	0	4	
36	Stanisława Konarskiego	Aślanowicza	Krótką	0	10	0	0	10	0	10	0	0	8	8	
37	Tadeusza Kościuszki	Konarskiego	Piłsudskiego	6	0	0	0	6	6	0	0	6	0	6	
38	Floriańska	Piłsudskiego	Pułaskiego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
39	Floriańska	Pułaskiego	Sienkiewicza	19	0	0	0	19	19	0	0	13	0	13	
40	Floriańska	Sienkiewicza	Brzeska	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
41	Floriańska	Brzeska	3 Maja	0	6	0	1	7	7	0	0	0	4	4	
42	3 Maja	Wojska Polskiego	Armii Krajowej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
43	3 Maja	Armii Krajowej	Kilińskiego	7	0	0	0	7	0	0	7	5	0	5	
44	3 Maja	Kilińskiego	Formińskiego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
45	3 Maja	Formińskiego	Słoneczna	14	0	1	0	15	0	15	0	11	0	11	
46	3 Maja	Słoneczna	Ściegiennego	3	0	0	0	3	0	3	0	1	0	1	
47	3 Maja	Ściegiennego	Floriańska	23	0	0	0	23	4	19	0	17	0	17	
48	Henryka Sienkiewicza	Wojska Polskiego	Świętojańska	17	0	0	0	17	0	0	17	15	0	15	Postój TAXI
49	Henryka Sienkiewicza	Świętojańska	Armii Krajowej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
50	Henryka Sienkiewicza	Armii Krajowej	Kilińskiego	33	32	2	2	69	0	0	69	18	22	40	
51	Henryka Sienkiewicza	Kilińskiego	Floriańska	48	38	2	3	91	0	0	91	34	33	67	
52	Pl. Tysiąclecia	Północny	Wschód	0	8	0	1	9	3	0	6	0	4	4	
53	Pl. Tysiąclecia	Północny	Zachód	0	14	0	1	15	5	0	10	0	12	12	
54	Pl. Tysiąclecia	Południowy	Zachód	0	5	0	1	6	0	0	6	0	4	4	
55	Pl. Tysiąclecia	Południowy	Wschód	0	11	0	1	12	0	0	12	0	6	6	
56	Kazimierza Pułaskiego	Wojskowa	S. Niepodległości	32	43	3	1	79	0	71	8	32	35	67	
57	Kazimierza Pułaskiego	S. Niepodległości	Kochanowskiego	18	11	2	0	31	0	31	0	1	11	12	
58	Kazimierza Pułaskiego	Kochanowskiego	Kilińskiego	18	10	0	0	28	0	28	0	15	9	24	
59	Kazimierza Pułaskiego	Kilińskiego	Asza	16	17	0	0	33	0	0	33	16	15	31	

60	Kazimierza Pułaskiego	Asza	Esperanto	7	6	0	1	14	0	0	14	6	5	11
61	Kazimierza Pułaskiego	Esperanto	Floriańska	5	4	1	0	10	0	0	10	5	3	8
62	Józefa Piłsudskiego	Wałowa	Wojskowa	0	20	0	0	20	20	0	0	0	18	18
63	Józefa Piłsudskiego	Wojskowa	S. Niepodległości	9	9	0	0	18	18	0	0	9	9	18
64	Józefa Piłsudskiego	S. Niepodległości	Kochanowskiego	0	4	0	0	4	4	0	0	0	2	2
65	Józefa Piłsudskiego	Kochanowskiego	Kilińskiego	3	3	0	0	6	6	0	0	2	3	5
66	Józefa Piłsudskiego	Kilińskiego	Asza	6	10	0	0	16	10	0	6	4	8	12
67	Józefa Piłsudskiego	Asza	Esperanto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
68	Józefa Piłsudskiego	Esperanto	Floriańska	0	12	0	0	12	12	0	0	0	7	7
69	Józefa Piłsudskiego	Floriańska	Kościuszki	0	6	0	0	6	0	6	0	0	6	6
70	Katedralna	Wojskowa	Świrskiego	17	20	0	0	37	3	29	5	16	19	35
71	Ignacego Świrskiego	Katedralna	Kochanowskiego	11	0	1	0	12	0	0	12	11	0	11
72	Ignacego Świrskiego	Kochanowskiego	Bohaterów Getta	10	3	0	0	13	3	0	10	8	3	11
73	Ignacego Świrskiego	Bohaterów Getta	Czerwonego Krzyża	14	0	0	0	14	0	0	14	14	0	14
74	Ignacego Świrskiego	Czerwonego Krzyża	E. Orzeszkowej	2	0	0	0	2	2	0	0	2	0	2
75	Ignacego Świrskiego	Orzeszkowej	Sądowa	5	0	0	0	5	0	5	0	4	0	4
76	Ignacego Świrskiego	Sądowa	Kościuszki	11	0	0	0	11	11	0	0	11	0	11
77	Ignacego Świrskiego	Świrskiego	ślepa	9	0	0	0	9	9	0	0	0	0	0
78	Cmentarna	Wojskowa	Niedziałka	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	Browarna	11 Listopada	Czerwonego Krzyża	13	29	1	2	45	7	0	38	12	27	39
80	Krótką	Teatralna	Konarskiego	14	10	0	0	24	24	0	0	14	10	24
81	Mieczysława Asłanowicza	Niedziałka	11 Listopada	8	0	0	0	8	8	0	0	6	0	6
82	Asłanowicza	11 Listopada	Czerwonego Krzyża	35	10	1	0	46	26	20	0	22	7	29
83	Asłanowicza	Czerwonego Krzyża	Pusta	11	12	0	0	23	23	0	0	0	6	6
84	Asłanowicza	Pusta	Teatralna	7	0	0	0	7	7	0	0	4	0	4
85	Asłanowicza	Teatralna	Konarskiego	9	0	0	0	9	9	0	0	4	0	4
RAZEM				737	666	16	25	1444	454	348	642	551	521	1072

Ilość miejsc postojowych dla wariantu węższego przestrzennie -

1264

Ilość miejsc postojowych dla wariantu szerszego przestrzennie -

1444

Wyjaśnienie symboli użytych w tabeli

¹ P prawo L lewo ² J jezdnia Z zatoka P parking wydzielony

*badanie napełnienia miejsc postojowych miało charakter momentowy, co oznacza, że ankieter rejestrował stan na dany moment bez względu na zmiany jakie dokonywały się na analizowanych miejscach postojowych w czasie

**PRZEDSTAWIENIE WYNIKÓW BADAŃ NAPEŁNIENIA PROJEKTOWANEJ
STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA WRAZ Z ANALIZĄ ROTOWANIA
POJAZDÓW NA TYM TERENIE**

W ramach niniejszego zakresu opracowania przedstawiono wyniki przeprowadzonych badań napełnienia zinwentaryzowanych miejsc postojowych (natężenia ruchu) oraz rotacji pojazdów. Są to parametry, które wskazują:

- w przypadku napełnienia miejsc postojowych – na stosunek pojemności strefy, czyli wszystkich miejsc umożliwiających postój do liczby pojazdów faktycznie dokonujących postoju (napełnienie, obłożenie lub nasycenie strefy);
- w przypadku rotacji pojazdów – na stosunek napełnienia strefy do liczby pojazdów opuszczających zajęte miejsce postojowe z tą czy inną częstotliwością (dla przykładu jeżeli ze 100 zaparkowanych pojazdów 60 opuszcza zajęte miejsca postojowe przed upływem 30 minut, a 25 przed upływem 60 minut, to oznacza to, iż 60 % wykazuje rotację półgodzinną, a 25 % rotuje co godzinę).

Badania przeprowadzono we wtorek, środę i czwartek (17-19 sierpnia br.). Badania przeprowadziło w poszczególnych sektorach projektowanej SPP trzech ankieterów w cyklach półgodzinnych. Oznacza to, że rejestrowali oni zarówno napełnienie poszczególnych miejsc postojowych na danym odcinku ulicy proponowanej do włączenia w skład SPP oraz dokonywali identyfikacji pojazdów przyjmując za wyróżnik ich rejestrację. Chwila rozpoczęcia badań została przyjęta za moment rozpoczęcia postoju przez pojazdy już zaparkowane. Po utrwaleniu liczby zaparkowanych pojazdów oraz ich identyfikacji (na tzw. kartach postoju pojazdów opracowanych dla każdego analizowanego odcinka SPP) ankieterzy dokonywali obserwacji opróżniania miejsc postojowych przez pojazdy zaparkowane oraz ponownego ich napełniania przez nowe pojazdy. Przyjęto zasadę, iż pojazdy opuszczające miejsce postojowe:

- przed upływem 30 minut od rozpoczęcia pomiaru mają rotację półgodzinną,
- w przedziale 30 minut – 60 minut mają rotację godzinną,
- po upływie 60 minut mają rotację dwugodzinną.

Nie przeprowadzono badań co do pojazdów z rotacją ponad dwugodzinną, gdyż wówczas doszłoby do zbytniego skomplikowania pomiaru, a także utrudniłoby to dokonanie analizy. Przyjęto założenie (na podstawie zdobytego doświadczenia), iż pojazdy wykazujące się rotacją ponad dwugodzinną stanowią 25 % ogółu pojazdów zaparkowanych w strefie. Rozumowanie takie jest uprawnione wobec faktu, że parkowanie ponad dwugodzinne jest na terenie strefy nieopłacalne ekonomicznie z uwagi na przyjęcie progresywnej stawki opłaty parkingowej w miarę upływu czasu oraz wobec faktu, że taki długotrwały czas postoju jest charakterystyczny dla pojazdów z wykupionym identyfikatorem niezależniącym wysokość opłaty od czasu parkowania, a nawet od samego faktu postoju.

Wynik pracy każdego ankiera po przeprowadzonych badaniach na przypisanych mu odcinkach SPP dawał więc obraz ile faktycznie jest zaparkowanych pojazdów i ile pojazdów opuszcza miejsca postojowe w poszczególnych przedziałach czasowych. To pozwoliło na bezpośredni odczyt napełnienia strefy oraz wyliczenie procentowe poszczególnych rotacji pojazdów z przedziału czasowego, w ramach którego przeprowadzono badanie. Każdego dnia dany ankier dokonywał trzykrotnego powtórzenia badań na przypisanym mu odcinku. Zarejestrowane wyniki zostały zsumowane oraz uśrednione poprzez podzielenie przez liczbę pomiarów. Oczywiście przedstawione poniżej wyniki badań w zakresie nasycenia strefy oraz rotowania pojazdów mogą być dotknięte błędem z uwagi na niewielką powtarzalność przeprowadzonych badań, małą rozpiętość czasową dokonanych pomiarów, możliwość występowania sezonowości w napełnieniu strefy oraz zawodność czynnika ludzkiego. Dlatego też przedstawiona analiza przewiduje możliwość odchylenia od stanu rzeczywistego – tolerancja 3 %.

Jednocześnie przedstawiona niżej w formie zestawienia tabelarycznego analiza stanowi podstawę do wyliczeń ekonomicznej opłacalności prowadzenia strefy.

<i>Lp</i>	<i>Nazwa ulicy</i>	<i>Obecne miejsca parkingowe (w szt.)</i>	<i>Napełnienie miejsc parkingowych (w szt.)</i>	<i>Rotacja pojazdów (w %)</i>
1.	Armii Krajowej	66	52	0,5 h – 35 1,0 h - 24 2,0 h – 18
2.	Jana Niedziałka	28	22	0,5 h – 42 1,0 h – 16 2,0 h – 16
3.	Jana Kochanowskiego (na odc. od ul. Świrskiego do ul. Piłsudskiego)	36	36	0,5 h – 31 1,0 h - 32 2,0 h – 13
4.	Pusta	33	23	0,5 h – 32 1,0 h - 27 2,0 h – 14
5.	Szaloma Asza	15	15	0,5 h – 37 1,0 h - 42 2,0 h – 11
6.	Floriańska	26	17	0,5 h – 35 1,0 h - 30 2,0 h – 13
7.	Kazimierza Pułaskiego	195	153	0,5 h – 48 1,0 h - 21 2,0 h – 7
8.	Katedralna	37	35	0,5 h – 34 1,0 h - 24 2,0 h – 16

9.	Mieczysława Asłanowicza (na odc. od ul. 11 Listopada do ul. Pustej)	73	49	0,5 h – 39 1,0 h - 24 2,0 h – 13
PODSUMOWANIE		509	402	<i>0,5 h – 37,00 = ~35</i> <i>1,0 h – 26,50 = ~25</i> <i>2,0 h – 13,50 = ~15</i> <i>>2,0 h – 23,90 = ~25*</i>

* co do rotacji > 2,0 h przyjęto założenie na podstawie zaobserwowanej tendencji z już funkcjonujących SPP, że będzie to 25 % (identyfikatory, inne) – patrz część opisowa do przedstawionego zestawienia tabelarycznego



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

Warszawa, dnia 08 kwietnia 2021 r.

Poz. 3036

UCHWAŁA NR XXXIV/353/2021 RADY MIASTA SIEDLCE

z dnia 25 marca 2021 r.

w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Siedlce oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej oraz sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej.

Na podstawie art. 18 ust. 2, pkt 15, art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713 z późniejszymi zmianami), art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 13b oraz 13 f ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470 z późniejszymi zmianami) Rada Miasta Siedlce uchwala, co następuje:

§ 1. Ustala się na terenie miasta Siedlce strefę płatnego parkowania (zwaną dalej SPP), określoną na planie graficznym, stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej uchwały. Wykaz ulic wchodzących w skład strefy płatnego parkowania przedstawiono w załączniku nr 2 do niniejszej uchwały.

§ 2. 1. Ustala się w strefie płatnego parkowania, o której mowa w § 1, opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych, zwane dalej „opłatami”.

2. Opłaty pobiera się za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w wyznaczonych miejscach, w dni robocze od poniedziałku do piątku w godzinach od 9:00 do 16:00.

3. Wysokość opłat, w zależności od czasu parkowania jest następująca:

- 1) za pierwsze pół godziny - 1,00 zł;
- 2) za pierwszą godzinę - 2,00 zł;
- 3) za drugą godzinę - 2,40 zł;
- 4) za trzecią godzinę - 2,80 zł;
- 5) za czwartą i każdą kolejną godzinę - 2,00 zł.

§ 3. Ustala się zerową stawkę opłaty za parkowanie w SPP dla następujących użytkowników drogi:

- 1) Honorowych Obywateli Siedlec;
- 2) kierujących, podczas wykonywania obowiązków służbowych, pojazdami służbowymi Urzędu Miasta Siedlce, wyposażonymi w identyfikatory wydawane przez zarządcę drogi;
- 3) posiadających karty parkingowe w rozumieniu art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110 z późniejszymi zmianami), jeżeli pojazd oznaczony kartą parkingową zaparkowany jest w miejscu przeznaczonym dla tak oznakowanych pojazdów;
- 4) kierujących rodziców i opiekunów prawnych osób niepełnosprawnych, których niepełnosprawność potwierdzona jest w orzeczeniu o niepełnosprawności lub o stopniu niepełnosprawności niezdolnych do samodzielnej egzystencji w rozumieniu art. 4 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 1997r. o rehabilitacji

zawodowej i społecznej oraz zatrudnieniu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 426 z późniejszymi zmianami) podczas przewozu tych osób niepełnosprawnych samochodem osobowym oznaczonym kartą „N”, wydaną na zasadach określonych w § 15 Regulaminu Strefy Płatnego Parkowania, o którym mowa w § 7 niniejszej uchwały;

- 5) służb obsługi miasta podczas wykonywania obowiązków służbowych pojazdami samochodowymi zewnętrznie trwale oznakowanymi:
 - a) Straży Miejskiej w Siedlcach,
 - b) Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji w Siedlcach – pogotowia wodociągowego,
 - c) Przedsiębiorstwa Energetycznego PEC – pogotowia ciepłowniczego,
 - d) PGE Dystrybucja S.A. O/Warszawa, Rejon Energetyczny Siedlce – pogotowia energetycznego,
 - e) MSG sp. z o.o., OZG Mińsk Mazowiecki, RDG Siedlce – pogotowia gazowego,
 - f) przedsiębiorstwa, które mają zawartą umowę z Miastem Siedlce na bieżące utrzymanie ulic;
- 6) kierujących motocyklami;
- 7) kierujących pojazdami samochodowymi z napędem elektrycznym oraz hybrydowym (spalinowo-elektrycznym) posiadających kartę "E" wydaną na zasadach określonych w § 18 Regulaminu Strefy Płatnego Parkowania, o którym mowa w § 7 niniejszej uchwały;
- 8) kierujących pojazdami TAXI w miejscach wyznaczonych znakami D-19 i D-20 (postój taksówek i koniec postoju taksówek).

§ 4. 1. Wprowadza się abonament typu "Z" za opłatą miesięczną w wysokości 100,00 zł za jeden pojazd dla:

- 1) zatrudnionego w obrębie SPP, będącego osobą fizyczną, za parkowanie wyłącznie jednego pojazdu samochodowego będącego jego własnością, współwłasnością lub pozostającego w jego użyciu na podstawie dokumentu potwierdzającego prawo do dysponowania pojazdem, w przypadku gdy nie jest jego właścicielem;
- 2) przedsiębiorcy, którzy mają główną siedzibę lub prowadzą działalność gospodarczą w strefie płatnego parkowania za parkowanie nie więcej niż trzech pojazdów samochodowych będących jego własnością, współwłasnością lub pozostającego w jego użyciu na podstawie dokumentu potwierdzającego prawo do dysponowania pojazdem, w przypadku gdy nie jest jego właścicielem.

2. Wykupienie abonamentu i umieszczenie go zgodnie z § 7 uprawnia do nieograniczonego w czasie, zgodnego z przepisami prawa o ruchu drogowym niestrzeżonego postoju na ogólnodostępnym, wyznaczonym miejscu parkingowym w SPP.

§ 5. 1. Obowiązkiem kierowcy parkującego pojazd samochodowy w obszarze SPP jest opłacenie czasu postoju. Czas postoju opłaca się:

- 1) przez wykupienie jednorazowego biletu parkingowego, przy użyciu monet w automacie parkingowym, albo
- 2) przez wykupienie abonamentu typu "Z", albo
- 3) przez wykupienie jednorazowego biletu parkingowego przy użyciu telefonu komórkowego.

2. Bilety parkingowe, abonamenty i karty parkingowe powinny być umieszczone za przednią szybą pojazdu, w sposób nie budzący jakichkolwiek wątpliwości co do ich ważności, tak aby opłacenie czasu postoju było w pełni czytelne dla kontrolerów SPP.

3. W przypadku wniesienia opłaty za pomocą telefonu komórkowego potwierdzenie dokonania opłaty zostaje w formie elektronicznej umieszczone na odpowiednim serwerze pozwalającym na elektroniczną identyfikację wniesionej opłaty.

§ 6. 1. Za nie uiszczenie opłaty za parkowanie lub przekroczenie czasu opłaconego parkowania w SPP pobiera się opłatę dodatkową w wysokości 50,00 zł.

2. W przypadku wniesienia opłaty dodatkowej w dniu wystawienia zawiadomienia o obowiązku jej poniesienia bądź dnia następnego funkcjonowania SPP, ulega ona pomniejszeniu do 30 zł.

§ 7. Sposób pobierania opłat, kontroli uiszczenia opłat, postępowanie reklamacyjne oraz tryb wydawania abonamentów i kart parkingowych określa regulamin funkcjonowania strefy, stanowiący załącznik nr 3 do uchwały.

§ 8. Traci moc uchwała Nr XXI/419/2012 Rady Miasta Siedlce z dnia 28 czerwca 2012 r. zmieniona uchwałami: Nr XXVI/514/2012 Rady Miasta Siedlce z dnia 28 grudnia 2012 r., Nr XXXV/652/2013 Rady Miasta Siedlce z dnia 25 października 2013 r., Nr XLIV/803/2014 Rady Miasta Siedlce z dnia 29 sierpnia 2014 r., Nr IV/35/2019 Rady Miasta Siedlce z dnia 15 stycznia 2019 r., Nr VI/51/2019 Rady Miasta Siedlce z dnia 27 lutego 2019 r.

§ 9. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Siedlce.

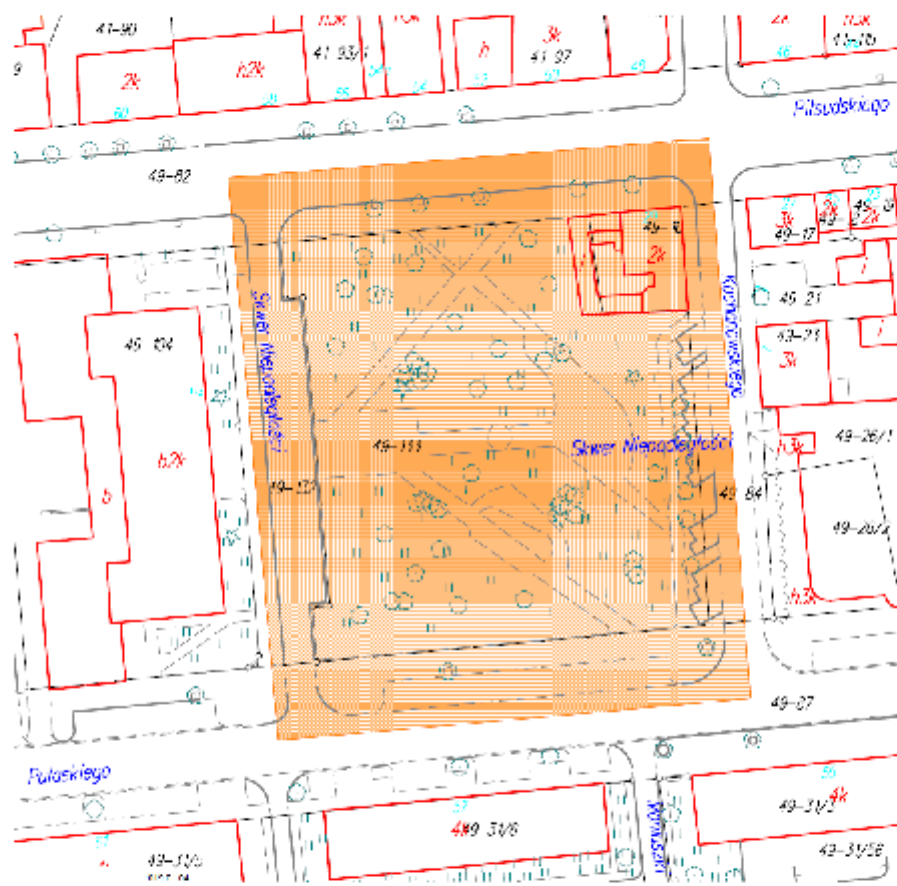
§ 10. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego.

Wiceprzewodniczący Rady

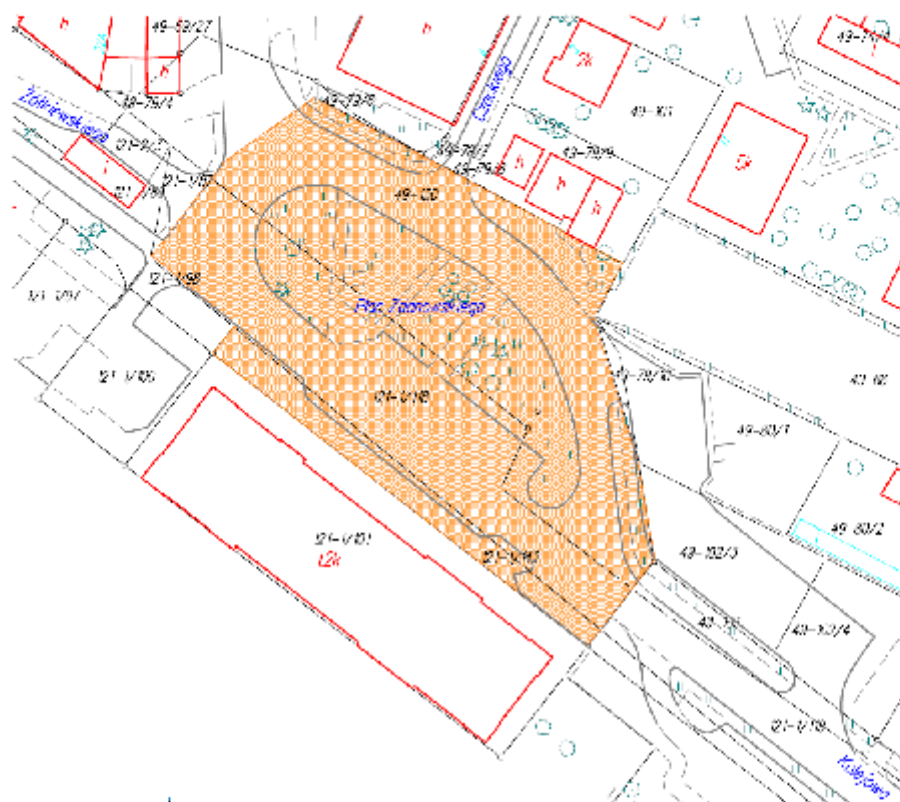
Maciej Nowak

Załącznik nr 1
do Uchwały Nr XXXIV/353/2021
Rady Miasta Siedlce
z dnia 23 marca 2021 r.

Strefa nr 1



Strefa nr 2



LEGENDA:

Obszar objęty Strefą Płatnego Parkowania



Załącznik nr 2
do Uchwały Nr XXXIV/353/2021
Rady Miasta Siedlce
z dnia 25 marca 2021 r.

Wykaz ulic wchodzących w skład Strefy Płatnego Parkowania w Siedlcach:

Strefa Nr 1

- nieparzysta strona ul. Józefa Piłsudskiego (na odcinku od skweru Niepodległości do ul. Jana Kochanowskiego),
- parzysta strona ul. Kazimierza Pułaskiego (na odcinku od ul. Jana Kochanowskiego do skweru Niepodległości),
- skwer Niepodległości,
- nieparzysta strona ul. Jana Kochanowskiego (na odcinku od ul. Józefa Piłsudskiego do ul. Kazimierza Pułaskiego).

Strefa Nr 2

Plac Stanisława Zdanowskiego.

Załącznik nr 3
do Uchwały Nr XXXIV/353/2021
Rady Miasta Siedlce
z dnia 25 marca 2021 r.

REGULAMIN STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA

§ 1 .

Regulamin Strefy Płatnego Parkowania, zwany dalej „Regulaminem” określa zasady funkcjonowania strefy i zasady pobierania w niej opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na wyznaczonych miejscach na drogach publicznych w Siedlcach.

§ 2 .

Następujące pojęcia i skróty użyte w Regulaminie oznaczają:

- 1) abonament – rozumie się przez to dowód wniesienia opłaty abonamentowej;
- 2) bilet – dokument potwierdzający wniesienie opłaty za parkowanie w SPP z jednoczesnym wyznaczeniem czasu parkowania, wystawcą biletu jest Miasto Siedlce;
- 3) BSPP - Biuro Strefy Płatnego Parkowania w Siedlcach czynne w godzinach 8.00-16.00 w dni robocze, rozumie się przez to miejsce obsługi korzystających z parkowania w SPP, w tym w szczególności wydawania abonamentów, kart „N”, kart „E” i udzielania informacji;
- 4) dokument opłaty dodatkowej – rozumie się przez to dokument informujący o obowiązku wniesienia przez kierującego opłaty dodatkowej z tytułu nieuiszczenia opłaty za parkowanie pojazdu samochodowego w strefie SPP;
- 5) identyfikator „K” – rozumie się przez to dokument informujący o wnoszeniu opłaty za parkowanie za pomocą telefonu komórkowego;
- 6) identyfikator „S” – rozumie się przez to dokument informujący, że pojazd jest użytkowany przez osobę wykonującą obowiązki służbowe;
- 7) karta „N” – rozumie się przez to dokument potwierdzający, że pojazd jest użytkowany przez osobę objętą zerową stawką opłaty;
- 8) karta „E” - karta pojazdu samochodowego z napędem elektrycznym lub hybrydowym, rozumie się przez to dokument informujący, że pojazd jest użytkowany przez osobę objętą zerową stawką opłaty;
- 9) karta parkingowa – rozumie się przez to dokument, o którym mowa w art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. prawo o ruchu drogowym, którego wzór określa rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 25 czerwca 2014 r. w sprawie wzoru oraz trybu wydawania i zwrotu kart parkingowych (Dz. U. z 2016, poz. 1438 z późn. zm.);
- 10) kontroler SPP – pracownik BSPP kontrolujący wnoszenie opłat za parkowanie w granicach SPP;

- 11) MP – miejsce płatnego parkowania wyznaczone w SPP przez organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach publicznych w mieście w uzgodnieniu z zarządcą drogi;
- 12) parkometr – urządzenie stojące na ulicy w obszarze SPP wydające bilety parkingowe;
- 13) SPP – Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego, rozumie się przez to część obszaru miasta, na którym wprowadzono obowiązek ponoszenia opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych;
- 14) Uchwała - Uchwała Nr ... Rady Miasta Siedlce z dnia ... w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Siedlce oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej oraz sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej;
- 15) zarządzający SPP – rozumie się przez to Prezydenta Miasta Siedlce.

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 3 .

1. Posiadacze pojazdów samochodowych, korzystający z dróg publicznych obowiązani są do wnoszenia opłat za parkowanie na wyznaczonych miejscach parkingowych w SPP w dni robocze od poniedziałku do piątku w godzinach od 9:00 do 16:00.

2. Za parkowanie w soboty, niedziele i święta opłat nie pobiera się.

§ 4 .

Opłaty obowiązują na wyznaczonych na drogach publicznych w mieście Siedlce miejscach do parkowania, oznakowanych zgodnie z Prawem o Ruchu Drogowym, znajdujących się w SPP, których granice określone są w załączniku nr 1 do Uchwały.

§ 5 .

Parkowanie pojazdu samochodowego w SPP wymaga uiszczenia opłaty i wyłożenia jego dowodu (ważnego biletu, ważnego abonamentu, identyfikatora „K” lub dokumentu potwierdzającego uprawnienia do parkowania z zerową stawką opłaty) za przednią szybą wewnątrz pojazdu, w sposób umożliwiający jego odczytanie z zewnątrz.

Rozdział 2

Realizacja opłat za parkowanie w SPP na MP

§ 6 .

Opłatę za parkowanie na MP w SPP wnosi się poprzez:

- 1) wniesienie opłaty w parkometrze potwierdzone wydanym przez parkometr biletem;

- 2) telefon komórkowy;
- 3) wykupienie abonamentu.

§ 7 .

1. Obowiązkiem kierowcy parkującego pojazd samochodowy na MP w SPP jest wniesienie opłaty za czas parkowania, przy czym opłata winna zostać wniesiona niezwłocznie po zaparkowaniu pojazdu.
2. Wniesienie opłaty powinno być potwierdzone biletem lub abonamentem a jeżeli opłata jest wniesiona poprzez telefon komórkowy powinno nastąpić jej potwierdzenie poprzez umieszczenie w samochodzie identyfikatora „K”.
3. W przypadku parkowania pojazdu zajmującego więcej niż jedno miejsce parkingowe, należy wnieść opłatę za rzeczywiście zajmowane MP.
4. W przypadku gdy parkometr jest nieczynny kierowca powinien wnieść opłatę za parkowanie w najbliższym czynnym parkometrze oraz zgłosić ten fakt pracownikom BSPP.
5. Opłaty są wnoszone za pomocą monet o nominale 10gr, 20gr, 50gr, 1zł, 2zł, 5zł.
6. Parkowanie po upływie czasu określonego na bilecie lub po upływie czasu opłaconego za pomocą telefonu komórkowego jest równoznaczne z nie wniesieniem opłaty za parkowanie.

§ 8 .

W ramach opłaconego czasu parkowania kierujący pojazdem może zmieniać miejsce postoju w granicach SPP.

§ 9 .

W razie utraty lub kradzieży abonamentu lub biletu parkingowego duplikatu nie wydaje się, jak i nie zwraca się kosztów niewykorzystanego czasu parkowania.

Rozdział 3

Abonament typu „Z”

§ 10 .

1. Abonament typu „Z” dokumentuje wniesienie obowiązującej opłaty abonamentowej za parkowanie określonego pojazdu w pobliżu miejsca zatrudnienia lub prowadzenia działalności w obrębie SPP, w okresie jego ważności.

2. Wzór abonamentu ustala zarządzający SPP. W abonamencie określa się w szczególności: rodzaj abonamentu, numer seryjny abonamentu, termin ważności, numer rejestracyjny pojazdu samochodowego, markę pojazdu.

§ 11.

1. Abonament typu "Z" wydawany jest:

1) osobom fizycznym zatrudnionym na obszarze obejmującym SPP (wg wykazu ulic stanowiącego załącznik nr 2), którzy są właścicielami, współwłaścicielami lub użytkownikami pojazdu samochodowego na podstawie dokumentu potwierdzającego prawo do dysponowania pojazdem, w przypadku gdy nie są jego właścicielem;

2) przedsiębiorcom, którzy mają główną siedzibę lub prowadzą działalność gospodarczą na obszarze obejmującym SPP (wg wykazu ulic stanowiącego załącznik nr 2), którzy są właścicielami, współwłaścicielami lub użytkownikami pojazdu samochodowego na podstawie dokumentu potwierdzającego prawo do dysponowania pojazdem, w przypadku gdy nie są jego właścicielem.

2. Abonament typu "Z" wydawany jest:

1) osobom fizycznym tylko na jeden pojazd samochodowy;

2) przedsiębiorcom, o których jest mowa w ust. 1, w ilości nie większej niż na trzy pojazdy, odrębnie dla każdego pojazdu samochodowego.

§ 12.

1. Abonament wydaje się na okres nie przekraczający jednego roku, w przypadku osób, które zatrudnione są na czas oznaczony, abonament typu „Z” wydaje się na okres równy czasowi zatrudnienia ale nie dłuższy niż jeden rok.

2. W przypadku zagubienia lub kradzieży karty abonamentowej przed utratą jej ważności wydaje się nowy abonament na ten sam pojazd, po złożeniu odpowiedniego oświadczenia i ponownym wniesieniu opłaty abonamentowej. Opłata abonamentowa za nie wykorzystany okres ważności nie jest zwracana.

3. W przypadku gdy właściciel, współwłaściciel lub użytkownik pojazdu posiada czasowe albo próbne tablice rejestracyjne i wniesie opłatę za abonament, to po uzyskaniu stałych tablic rejestracyjnych nie wnosi ponownie opłaty przy wydawaniu nowego abonamentu.

4. W przypadku zmiany umowy o pracę lub miejsca prowadzenia działalności gospodarczej posiadacz abonamentu typu "Z" zobowiązany jest do zgłoszenia tego faktu w BSPP.

5. Abonament typu „Z” traci ważność z chwilą zmiany danych, na podstawie których zostały wydane lub z chwilą upływu terminu jego ważności. Przed otrzymaniem nowego abonamentu poprzednio wydany powinien być zwrócony.

§ 13.

Przy składaniu wniosku na wydanie abonamentu typu „Z” należy przedstawić:

- 1) ważny dowód osobisty składającego wniosek lub inny ważny dokument potwierdzający tożsamość;
- 2) dowód rejestracyjny pojazdu, na który wystawiony będzie abonament;
- 3) dokument potwierdzający prawo do dysponowania pojazdem, w przypadku gdy wnioskodawca nie jest jego właścicielem;
- 4) potwierdzenie zatrudnienia na czas nieoznaczony lub na czas oznaczony – dotyczy osób zatrudnionych w obrębie SPP występujących z wnioskiem o wydanie abonamentu typu "Z";
- 5) zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej lub innego dokumentu o prowadzeniu działalności na obszarze obejmującym SPP (wg wykazu ulic stanowiącego załącznik nr 2) - dotyczy przedsiębiorców występujących z wnioskiem o wydanie abonamentu typu "Z";
- 6) dowód wniesienia opłaty abonamentowej.

Rozdział 4

Karta „N”

§ 14 .

1. Kartę „N” wydaje się bezpłatnie na wniosek uprawnionego użytkownika drogi.
2. Karta „N” uprawnia do bezpłatnego parkowania w SPP osoby, o których mowa w § 3. pkt 4 Uchwały.
3. Karta „N” wydawana jest jednorazowo, na czas nieoznaczony, na określony pojazd.

§ 15 .

1. Przy składaniu wniosku o wydanie karty „N” należy przedstawić:
 - 1) ważny dowód osobisty składającego wniosek lub inny ważny dokument potwierdzający tożsamość;
 - 2) dowód rejestracyjny pojazdu, na który wystawiony będzie abonament;
 - 3) dokument potwierdzający prawo do dysponowania pojazdem, w przypadku gdy wnioskodawca nie jest jego właścicielem;
 - 4) prawo jazdy składającego wniosek;
 - 5) orzeczenie o niepełnosprawności lub o stopniu niepełnosprawności osób niezdolnych do samodzielnej egzystencji w rozumieniu art. 4 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 1997r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnieniu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 426 z późn. zm.);
- 6) w uzasadnionych przypadkach – inne dokumenty potwierdzające dane i informacje wynikające z wniosku.

§ 16 .

1. Karta "N" traci ważność z chwilą zmiany danych, na podstawie których została wydana.
2. W przypadku konieczności wymiany karty „N” należy zwrócić poprzednio otrzymaną kartę w BSPP.
3. W przypadku zagubienia lub kradzieży karty „N” duplikat może być wydany tylko na ten sam pojazd. Występując o wydanie duplikatu należy złożyć oświadczenie o zagubieniu lub kradzieży karty.

Rozdział 5**Karta „E”****§ 17 .**

1. Kartę "E" wydaje się bezpłatnie na wniosek uprawnionego użytkownika drogi.
2. Karta "E" uprawnia do bezpłatnego parkowania w SPP osoby, o których mowa w § 3. pkt 7.
3. Karta "E" wydawana jest jednorazowo, na czas nieoznaczony, na określony pojazd.

§ 18 .

1. Do wniosku o wydanie karty "E" należy dołączyć:
 - 1) ważny dowód osobisty składającego wniosek lub inny ważny dokument potwierdzający tożsamość;
 - 2) dowód rejestracyjny pojazdu, w którym w pozycji P3 istnieje wpis "EE" lub świadectwo zgodności WE lub świadectwo homologacji;
 - 3) dokument potwierdzający prawo do dysponowania pojazdem, w przypadku gdy wnioskodawca nie jest jego właścicielem.

§ 19 .

1. Karta "E" traci ważność z chwilą zmiany danych, na podstawie których została wydana.
2. W przypadku konieczności wymiany karty "E" należy zwrócić poprzednio otrzymaną kartę w BSPP.
3. W przypadku zagubienia lub kradzieży karty "E" duplikat może być wydany tylko na ten sam pojazd. Występując o wydanie duplikatu należy złożyć oświadczenie o zagubieniu lub kradzieży karty.

Rozdział 6**Kontrola czasu parkowania pojazdów****§ 20 .**

Za niewłaściwe parkowanie w SPP uważa się:

- 1) parkowanie bez wniesienia opłaty za czas parkowania;

2) parkowanie niezgodne z Prawem o ruchu drogowym.

§ 21 .

1. Do kontroli wnoszenia opłat za czas parkowania pojazdu w SPP upoważnieni są kontrolerzy SPP, którzy mają obowiązek posiadać identyfikator umieszczony w widocznym miejscu.

2. Kontrolę w zakresie zgodności parkowania pojazdów z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym prowadzi Straż Miejska oraz Policja w ramach swoich kompetencji.

§ 22 .

Kontroler SPP ma prawo do:

- 1) kontrolowania wnoszenia opłat za czas parkowania pojazdów;
- 2) sprawdzania ważności biletów potwierdzających wniesienie opłaty;
- 3) sprawdzania ważności abonamentów;
- 4) sprawdzania uprawnień do korzystania z zerowej stawki opłat;
- 5) wystawiania zawiadomienia o nałożeniu opłaty dodatkowej za nie uiszczenie opłaty za parkowanie pojazdu lub przekroczenie opłaconego czasu parkowania.

Rozdział 7

Opłata dodatkowa i postępowanie reklamacyjne

§ 23 .

1. Za brak opłaty za parkowanie pojazdu na MP w SPP pobiera się opłatę dodatkową w wysokości 50,00 zł.
2. W przypadku wniesienia opłaty dodatkowej w dniu wystawienia zawiadomienia o obowiązku jej poniesienia bądź dnia następnego funkcjonowania SPP, ulega ona pomniejszeniu do 30 zł.
3. Opłatę dodatkową pobiera się również za przekroczenie czasu opłaconego parkowania.
4. Zawiadomienie o nałożeniu opłaty dodatkowej wystawia kontroler SPP i umieszcza go na przedniej szybie pojazdu samochodowego pod wycieraczką.
5. Opłatę dodatkową należy wnieść w terminie 14 dni od dnia wystawienia zawiadomienia o obowiązku jej wniesienia.
6. Utrata lub zagubienie zawiadomienia o obowiązku wniesienia opłaty dodatkowej nie zwalnia użytkownika pojazdu od obowiązku jej uiszczenia.

7. W przypadku nie wniesienia opłaty dodatkowej w terminie 14 dni od dnia wystawienia zawiadomienia zarządzający SPP kieruje do osoby, na którą zarejestrowany jest pojazd, upomnienie o obowiązku wniesienia ww. opłaty w terminie 7 dni od dnia jego doręczenia.

§ 24.

1. Kwestionujący zasadność nałożenia opłaty dodatkowej lub wystawienia upomnienia, o którym mowa w ust. 7, może złożyć reklamację w terminie 7 dni od dnia wystawienia zawiadomienia o obowiązku wniesienia opłaty dodatkowej lub doręczenia upomnienia.

2. Reklamację wnosi się do zarządzającego SPP.

3. W przypadku uznania reklamacji zawiadomienie o obowiązku wniesienia opłaty dodatkowej lub upomnienie zostaje anulowane.

4. W przypadku nie uznania złożonej reklamacji opłatę dodatkową wraz z ewentualnymi kosztami upomnienia należy uiścić w terminie 14 dni od dnia doręczenia pisemnej odmowy.

§ 25.

Opłata dodatkowa podlega anulowaniu w przypadku:

1) okazania biletu parkingowego wykupionego nie później niż 5 minut od chwili wystawienia zawiadomienia o obowiązku wniesienia opłaty dodatkowej;

2) okazania biletu parkingowego dokupionego w ciągu 5 minut od upływu czasu ważności poprzedniego biletu;

3) okazania biletu parkingowego wykupionego nie później niż 10 minut od chwili wystawienia zawiadomienia o obowiązku wniesienia opłaty dodatkowej, jeśli parkometr w pobliżu miejsca parkowania był nieczynny;

4) okazania ważnego abonamentu;

5) okazania ważnej karty parkingowej, w sytuacji parkowania pojazdu na wyznaczonym w tym celu miejscu;

6) okazania dokumentu uprawniającego do parkowania w SPP ze stawką zerową;

7) wystawienia w danym dniu kolejnego zawiadomienia o obowiązku wniesienia opłaty dodatkowej.

ROZDZIAŁ 3

PODSTAWY EKONOMICZNE FUNKCJONOWANIA DLA PLANOWANEGO OBSZARU STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA W SIEDLCACH

Ekonomiczne podstawy funkcjonowania projektowanego obszaru SPP w Siedlcach zostały opracowane w oparciu o przeprowadzone badania natężenia ruchu na obszarze planowanej SPP (liczba odnotowanych pojazdów parkujących na miejscach wyznaczonych dla płatnego postoj) oraz po przyjęciu poniżej określonych założeń co do jej granic przestrzennych, czasowych oraz wysokości proponowanych opłat. Przy czym ramy czasowe oraz stawki opłat przyjęto na podstawie aktualnie obowiązującej uchwały o strefie płatnego parkowania w Siedlcach.

Planowane godziny funkcjonowania dla poszerzanego obszaru to: od poniedziałku do piątku w godz. od 9⁰⁰ do 16⁰⁰ z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy (soboty oraz niedziele i święta).

Zasadnym wydaje się przedstawienie ekonomiki przychodowej dla obszaru planowanego poszerzenia dla dwóch wariantów: pierwszy – zakładający zachowanie dotychczasowych stawek opłat oraz drugi – zakładający uwzględnienie podwyżek.

WARIANT I – DOTYCHCZASOWE STAWKI OPŁAT

Zgodnie z obecnie obowiązującą uchwałą ustalającą SPP stawki opłat za postój pojazdów zostały uzależnione od czasu parkowania pojazdu i określone na poniższym poziomie:

- stawka za parkowanie do 0,5 h – 1,00 zł
- stawka za parkowanie za 1 h – 2,00 zł
- stawka za parkowanie za 2 h – 4,40 zł
- stawka za parkowanie za 3 h – 7,20 zł
- stawka za parkowanie za czwartą i kolejne godziny – 2,00 zł
- identyfikator miesięczny dla zatrudnionego i przedsiębiorcy - 100,00 zł

Liczba miejsc postojowych na terenie projektowanej SPP wynosi 1444, z czego 41 miejsc stanowią miejsca dla osób niepełnosprawnych. Tak więc do wyliczeń ekonomicznych przyjęto liczbę miejsc na poziomie $1444 - 41 = 1403$.

Badania natężenia ruchu (obłożenia poszczególnych miejsc parkingowych) przeprowadzono w dniach roboczych 17-19 sierpnia br. Badania przeprowadziło na poszczególnych częściach obszaru planowanego poszerzenia SPP w Siedlcach 3 ankietów w cyklach półgodzinnych. Szczegółowe przedstawienie przeprowadzonych badań zostało dokonane w odrębnym rozdziale niniejszego opracowania. Wyniki badań

obrazują obłożenie istniejących miejsc parkingowych (1451 szt.) w danym momencie i przedstawiają się następująco:

- 9⁰⁰ - 12⁰⁰ - zajętość miejsc parkingowych wynosiła ok. 1045 miejsc, co stanowi ok. 72 % wszystkich miejsc parkingowych w danym momencie (cyklu);
- 12⁰⁰ - 14⁰⁰ - zajętość miejsc parkingowych wynosiła ok. 1160 miejsc, co stanowi ok. 80 % wszystkich miejsc parkingowych w danym momencie (cyklu);
- 14⁰⁰ - 16⁰⁰ - zajętość miejsc parkingowych wynosiła ok. 1001 miejsc, co stanowi ok. 69 % wszystkich miejsc parkingowych w danym momencie (cyklu).

Niniejsze założenie przyjęto w oparciu o obserwację wykorzystywania miejsc postojowych. Z przedstawionych wyników badań wynika, że w początkowych godzinach funkcjonowania SPP obłożenie miejsc parkingowych będzie mniejsze aniżeli w godzinach tzw. szczytu, aby pod koniec działania SPP w danym dniu z powrotem zacząć maleć.

Takie wyniki pozwalają wyliczyć średnią ważoną pojazdów parkujących w SPP na dany moment przez cały czas jej dziennego funkcjonowania na ~ **1065 pojazdy** ((1045*3 + 1160*2 + 1001*2) / 7).

W tym miejscu należy wskazać na kolejne wyniki badań, a mianowicie na rotację pojazdów parkujących – wymianę pojazdów na miejscach parkingowych.

Z badań rotacji pojazdów na obszarze planowanej SPP w Siedlcach wynika, że przedstawia się ona następująco wśród parkujących pojazdów :

- rotacja półgodzinna – ok. 35 %
- rotacja godzinna - ok. 25 %
- rotacja dwugodzinna – ok. 15 %
- rotacja ponad dwugodzinna – ok. 25 % (w większości przewidywane identyfikatory).

Liczbę parkowań w obszarze planowanej SPP w ciągu całego dnia możemy wyliczyć na podstawie badania momentowego (cyklowego) przeprowadzonego w 7 momentach funkcjonowania SPP w poszczególnych przedziałach godzinowych:

średnia ważona liczba parkujących pojazdów – 1065 pojazdów

X

liczba godzin funkcjonowania SPP w ciągu dnia – 7 h

=

7.455 parkowań w ciągu całego dnia funkcjonowania SPP.

Zgodnie z wynikami rotacji pojazdów dzienna ekonomika funkcjonowania SPP w Siedlcach z punktu widzenia wartości wykupionych biletów i identyfikatorów dla określonych parametrów wyjściowych :

7455 * 35% (rotacja półgodzinna) = 2609 pojazdów

7455 * 25% (rotacja godzinna) = 1864 pojazdów

7455 * 15% (rotacja dwugodzinna) = 1118 pojazdów

7455 * 25% abonamenty/7h = 266 pojazdów

przedstawia się następująco:

1. Liczba pojazdów parkujących w SPP na czas ½ godziny powinna wynosić zgodnie z badaniami 2609 pojazdów. Dla ceny biletu za ½ godziny w wysokości 1,00 zł daje to wartość dzienną sprzedanych biletów: **~2609 zł dziennie**.
Przychód za parkowanie pojazdów obliczono przy założeniu występowania 14 cykli półgodzinnych w ciągu okresu funkcjonowania SPP w ciągu dnia.
2. Liczba pojazdów parkujących w SPP na czas 1 godziny powinna wynosić zgodnie z badaniami 1864 pojazdów. Dla ceny biletu za 1 godzinę w wysokości 2,00 zł daje to wartość dzienną sprzedanych biletów na poziomie: **~3728 zł dziennie**.
Przychód za parkowanie pojazdów obliczono przy założeniu występowania 7 cykli godzinnych w ciągu okresu funkcjonowania SPP w ciągu dnia.
3. Liczba pojazdów parkujących w SPP na czas 2 godzin powinna wynosić zgodnie z badaniami 1118 pojazdów. Dla ceny biletu za 2 godziny w wysokości 4,40 zł daje to wartość dzienną sprzedanych biletów na poziomie: **~4919 zł dziennie**.
Przychód za parkowanie pojazdów obliczono przy założeniu występowania 3,5 cykli dwugodzinnych w ciągu okresu funkcjonowania SPP w ciągu dnia.

4. Liczba pojazdów parkujących w SPP z wykupionym identyfikatorem powinna wynosić 266 pojazdów. Daje to wartość miesięczną: **26.600 zł miesięcznie**

Identyfikator mieszkańca, zatrudnionego lub przedsiębiorcy: $266 * 100,00 \text{ zł} = 26.600,00 \text{ zł}$ miesięcznie

RAZEM **26.600,00 zł miesięcznie**

Z powyższych wyliczeń wynika, że miesięczne przychody Strefy Płatnego Parkowania z opłat wniesionych w parkomatach powinny wynosić:

$2.609 \text{ zł} + 3.728 \text{ zł} + 4.919 \text{ zł} = 11.256 \text{ zł}$ dziennie

$11.256 \text{ zł} * 22 \text{ dni}$ miesięcznie = 247.632 zł miesięcznie z parkomatów

Przychód z parkomatów + przychód z abonamentów

$247.632 \text{ zł} + 26.600 \text{ zł} = \mathbf{274.232,00 \text{ zł}}$ *miesięcznie*

Dla właściwego wyliczenia wartości przychodu osiąganego przez SPP należy przyjąć liczbę pojazdów niedokonujących opłat za parkowanie. Skala tego zjawiska na podstawie obserwacji, doświadczenia i wyników badań przeprowadzonych na terenie funkcjonujących w Polsce Stref Płatnego Parkowania (Bydgoszcz, Wrocław, Poznań, Grudziądz) wynosi ok. 15-20 % parkujących pojazdów. Z drugiej strony należy mieć na względzie, że utrata owych 15-20% rekompensowana będzie przychodem z tytułu wpływów opłat dodatkowych czy to płatnych dobrowolnie po wystawieniu zawiadomienia czy też na skutek podjętych przez zarządcę drogi czynności windykacyjnych. W ramach niniejszego opracowania przyjęto założenie, że kwoty te się wzajemnie równoważą.

Należy podkreślić, że olbrzymie znaczenie dla osiągnięcia przychodów przez daną Strefę Płatnego Parkowania ma skuteczność dochodzenia przez zarządcę drogi opłat za nieuiszczone opłaty oraz zorganizowanie właściwego systemu kontrolingu wnoszenia opłat za parkowanie w Strefie.

Tym samym przychód planowanej Strefy Płatnego Parkowania na terenie Siedlec powinien kształtować się na poziomie ok. 274.232 zł miesięcznie (co czyni w stosunku rocznym ok. 3,29 mln PLN).

WARIANT II – STAWKI OPŁAT PO PLANOWANYCH PODWYŻKACH

Zgodnie z zapisami umowy do zadań autora niniejszego opracowania należało zebranie danych co do stawek opłat w innych przykładowych miejscowościach i określenie na podstawie ich analizy, stawek opłat godzinowych i abonamentowych dla SPP Siedlce. Dlatego też stawki opłat za postój pojazdów zostały uzależnione od czasu parkowania pojazdu i jako podwyższone w stosunku do stanu dotychczasowego określone na poniższym poziomie:

- stawka za parkowanie do 0,5 h – 1,50 zł
- stawka za parkowanie za 1 h – 3,00 zł
- stawka za parkowanie za 2 h – 6,50 zł
- stawka za parkowanie za 3 h – 10,50 zł
- stawka za parkowanie za czwartą i kolejne godziny – 3,00 zł
- identyfikator miesięczny dla mieszkańca, zatrudnionego i przedsiębiorcy – 150,00 zł

Liczba miejsc postojowych na terenie projektowanej SPP wynosi 1444, z czego 41 miejsc stanowią miejsca dla osób niepełnosprawnych. Tak więc do wyliczeń ekonomicznych przyjęto liczbę miejsc na poziomie $1444 - 41 = 1403$.

Badania natężenia ruchu (obłożenia poszczególnych miejsc parkingowych) przeprowadzono w dniach roboczych 17-19 sierpnia br. Badania przeprowadziło na poszczególnych częściach obszaru planowanego poszerzenia SPP w Siedlcach 3 ankieterów w cyklach półgodzinnych. Szczegółowe przedstawienie przeprowadzonych badań zostało dokonane w odrębnym rozdziale niniejszego opracowania. Wyniki badań obrazują obłożenie istniejących miejsc parkingowych (1451 szt.) w danym momencie i przedstawiają się następująco:

- $9^{00} - 12^{00}$ - zajętość miejsc parkingowych wynosiła ok. 1045 miejsc, co stanowi ok. 72 % wszystkich miejsc parkingowych w danym momencie (cyklu);
- $12^{00} - 14^{00}$ - zajętość miejsc parkingowych wynosiła ok. 1160 miejsc, co stanowi ok. 80 % wszystkich miejsc parkingowych w danym momencie (cyklu);

- 14⁰⁰ - 16⁰⁰ - zajętość miejsc parkingowych wynosiła ok. 1001 miejsc, co stanowi ok. 69 % wszystkich miejsc parkingowych w danym momencie (cyklu).

Niniejsze założenie przyjęto w oparciu o obserwację wykorzystywania miejsc postojowych. Z przedstawionych wyników badań wynika, że w początkowych godzinach funkcjonowania SPP obłożenie miejsc parkingowych będzie mniejsze aniżeli w godzinach tzw. szczytu, aby pod koniec działania SPP w danym dniu z powrotem zacząć maleć.

Takie wyniki pozwalają wyliczyć średnią ważoną pojazdów parkujących w SPP na dany moment przez cały czas jej dziennego funkcjonowania na ~ **1065 pojazdy** ((1045*3 + 1160*2 + 1001*2) / 7).

W tym miejscu należy wskazać na kolejne wyniki badań, a mianowicie na rotację pojazdów parkujących – wymianę pojazdów na miejscach parkingowych.

Z badań rotacji pojazdów na obszarze planowanej SPP w Siedlcach wynika, że przedstawia się ona następująco wśród parkujących pojazdów :

- rotacja półgodzinna – ok. 35 %
- rotacja godzinna - ok. 25 %
- rotacja dwugodzinna – ok. 15 %
- rotacja ponad dwugodzinna – ok. 25 % (w większości przewidywane identyfikatory).

Liczbę parkowań w obszarze planowanej SPP w ciągu całego dnia możemy wyliczyć na podstawie badania momentowego (cyklowego) przeprowadzonego w 7 momentach funkcjonowania SPP w poszczególnych przedziałach godzinowych:

średnia ważona liczba parkujących pojazdów – 1065 pojazdów

X

liczba godzin funkcjonowania SPP w ciągu dnia – 7 h

=

7.455 parkowań w ciągu całego dnia funkcjonowania SPP.

Zgodnie z wynikami rotacji pojazdów dzienna ekonomika funkcjonowania SPP w Siedlcach z punktu widzenia wartości wykupionych biletów i abonamentów dla określonych parametrów wyjściowych :

$7455 * 35\%$ (rotacja półgodzinna) = 2609 pojazdów

$7455 * 25\%$ (rotacja godzinna) = 1864 pojazdów

$7455 * 15\%$ (rotacja dwugodzinna) = 1118 pojazdów

$7455 * 25\%$ abonamenty/7h = 266 pojazdów

przedstawia się następująco:

1. Liczba pojazdów parkujących w SPP na czas $\frac{1}{2}$ godziny powinna wynosić zgodnie z badaniami 2609 pojazdy. Dla ceny biletu za $\frac{1}{2}$ godziny w wysokości 1,50 zł daje to wartość dzienną sprzedanych biletów: **~3913 zł dziennie**.
Przychód za parkowanie pojazdów obliczono przy założeniu występowania 14 cykli półgodzinnych w ciągu okresu funkcjonowania SPP w ciągu dnia.
2. Liczba pojazdów parkujących w SPP na czas 1 godziny powinna wynosić zgodnie z badaniami 1864 pojazdów. Dla ceny biletu za 1 godzinę w wysokości 3,00 zł daje to wartość dzienną sprzedanych biletów na poziomie: **~5592 zł dziennie**.
Przychód za parkowanie pojazdów obliczono przy założeniu występowania 7 cykli godzinnych w ciągu okresu funkcjonowania SPP w ciągu dnia.
3. Liczba pojazdów parkujących w SPP na czas 2 godzin powinna wynosić zgodnie z badaniami 1118 pojazdów. Dla ceny biletu za 2 godziny w wysokości 6,50 zł daje to wartość dzienną sprzedanych biletów na poziomie: **~7267 zł dziennie**.
Przychód za parkowanie pojazdów obliczono przy założeniu występowania 3,5 cykli dwugodzinnych w ciągu okresu funkcjonowania SPP w ciągu dnia.
4. Liczba pojazdów parkujących w SPP z wykupionym identyfikatorem powinna wynosić 266 pojazdów. Daje to wartość miesięczną: **39.900 zł miesięcznie**

Identyfikator mieszkańca, zatrudnionego lub przedsiębiorcy: $266 * 150,00 \text{ zł} = 39.900,00 \text{ zł}$ miesięcznie

RAZEM

39.900,00 zł miesięcznie

Z powyższych wyliczeń wynika, że miesięczne przychody Strefy Płatnego Parkowania z opłat wniesionych w parkomatach powinny wynosić:

$3.913 \text{ zł} + 5.592 \text{ zł} + 7.267 \text{ zł} = 16.772 \text{ zł}$ dziennie

$16.772 \text{ zł} * 22 \text{ dni}$ miesięcznie = 368.984 zł miesięcznie z parkomatów

Przychód z parkomatów + przychód z identyfikatorów

$368.984 \text{ zł} + 39.900 \text{ zł} = 408.884,00 \text{ zł}$ **miesięcznie**

Dla właściwego wyliczenia wartości przychodu osiąganego przez SPP należy przyjąć liczbę pojazdów niedokonujących opłat za parkowanie. Skala tego zjawiska na podstawie obserwacji, doświadczenia i wyników badań przeprowadzonych na terenie funkcjonujących w Polsce Stref Płatnego Parkowania (Bydgoszcz, Wrocław, Poznań, Grudziądz) wynosi ok. 15-20 % parkujących pojazdów. Z drugiej strony należy mieć na względzie, że utrata owych 15-20% rekompensowana będzie przychodem z tytułu wpływów opłat dodatkowych czy to płatnych dobrowolnie po wystawieniu zawiadomienia czy też na skutek podjętych przez zarządcę drogi czynności windykacyjnych. W ramach niniejszego opracowania przyjęto założenie, że kwoty te się wzajemnie równoważą.

Należy podkreślić, że olbrzymie znaczenie dla osiągnięcia przychodów przez daną Strefę Płatnego Parkowania ma skuteczność dochodzenia przez zarządcę drogi opłat za nieuiszczone opłaty oraz zorganizowanie właściwego systemu kontrolingu wnoszenia opłat za parkowanie w Strefie.

Tym samym przychód planowanej Strefy Płatnego Parkowania na terenie Siedlec powinien kształtować się na poziomie ok. 408.884 zł miesięcznie (co czyni w stosunku rocznym ok. 4,91 mln PLN).

Zestawienie wysokości stawek obowiązujących w Strefach Płatnego Parkowania w Polsce

Lp.	Miejscowość	Parkowanie godzinowe za przedział czasu					Parkowanie abonamentowe			
		0,5h	1h	2h	3h	4h i kolejne	Abonament mieszkańca M	Abonament zatrudnionego Z	Abonament przedsiębiorcy P	Abonament ogólnodostępny O
1	Bydgoszcz (podstrefa A)	1,50	3,00	3,60	4,30	3,00	30,00	nie występuje	nie występuje	nie występuje
2	Toruń (podstrefa A)	1,20	3,00	3,60	4,30	3,00	24,00	nie występuje	nie występuje	300,00
3	Grudziądz (podstrefa A)	1,90	3,90	4,60	5,50	3,90	30,00	250,00	nie występuje	400,00
4	Wąbrzeźno	1,50	2,50	3,00	3,60	2,50	80,00	nie występuje	nie występuje	120,00
5	Ciechocinek	1,50	3,00	3,50	4,00	3,00	50,00	nie występuje	150,00	nie występuje
6	Piotrków Trybunalski	1,50	3,00	3,00	3,00	3,00	25,00	nie występuje	nie występuje	100,00
7	Białystok (podstrefa A)	1,40	2,80	3,20	3,60	2,80	12,00	nie występuje	nie występuje	280,00
8	Giżycko	1,00	2,00	2,40	2,80	2,00	20,00	nie występuje	nie występuje	90,00

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 ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. 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. Wystarczy podać, że w 2002 roku kierowcy w największych miastach w Polsce zapłacili za parkowanie prawie 94 mln zł (za: A. Myczkowska: *Na łatanie dziur i sygnalizację świetlną*, Rzeczpospolita z dnia 12 lutego 2003 r.).

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, a nawet konkretnej dzielnicy.

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. 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 wątplenia wpływ na to będzie miała właściwa organizacja i zarządzanie strefą. Niezbędnym jest wypracowanie skutecznego systemu egzekwowania należnych opłat, w szczególności w oparciu o nowoczesne technologie.

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.

ROZDZIAŁ 5

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

5.1. Automaty Parkingowe (Parkomat)

5.1.1. Opis działania

5.1.2. Wydruki

5.1.3. Serwis

5.1.4. Oprogramowanie

5.2. Biuro SPP

5.2.1. Zarządzanie danymi

5.2.2. Kontrola opłat

5.3. Operator/Zarządca SPP

5.3.1. Monitoring

5.3.2. 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.

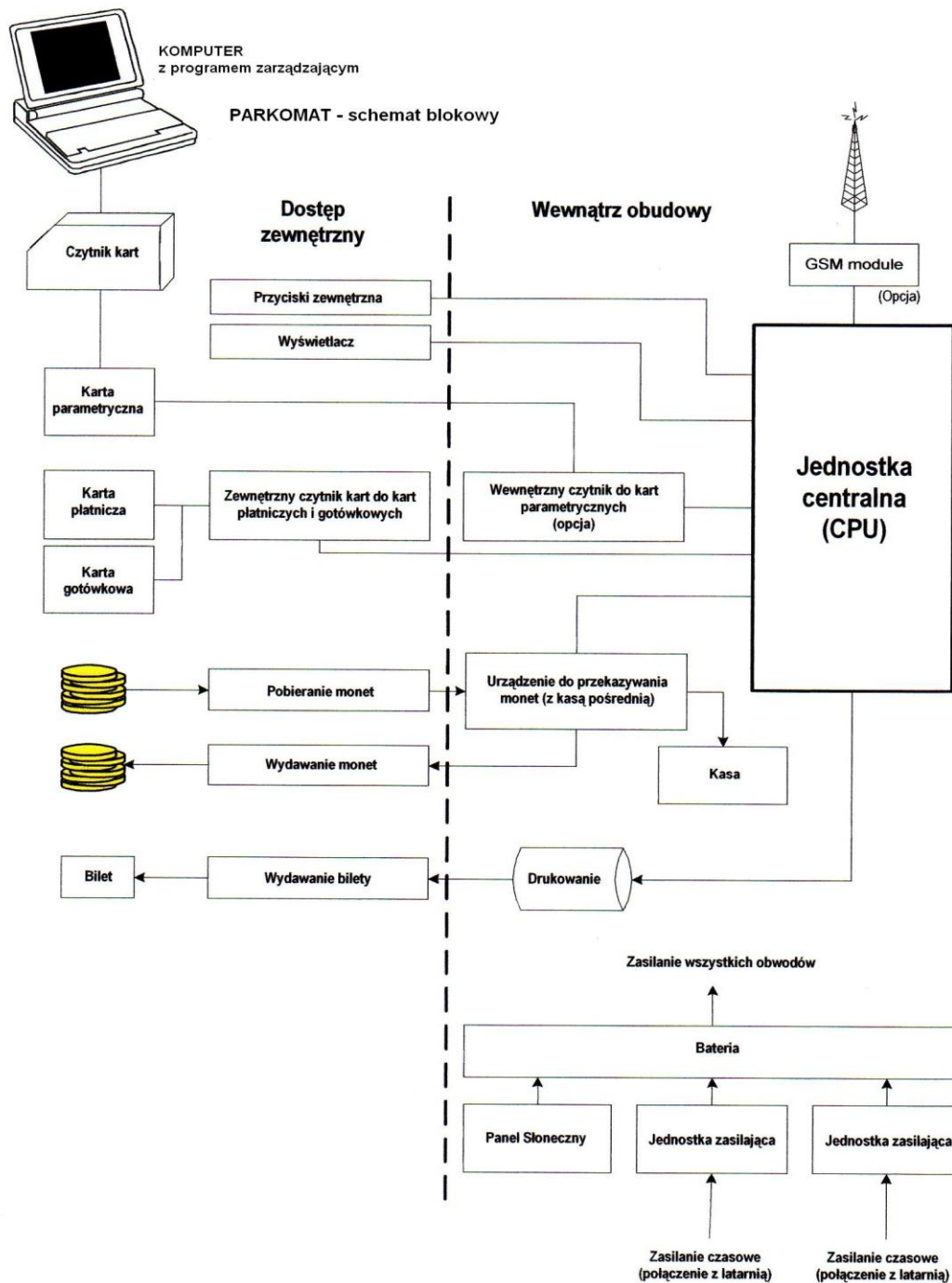
5.1. Automaty Parkingowe (Parkomat)

5.1.1. Parkomaty

Podstawowym elementem w skutecznym egzekwowaniu opłat w SPP jest wyposażenie strefy w automaty do poboru opłat (parkomaty).

W poniższym opracowaniu przedstawiamy najbogatszą wersję urządzenia, które w zależności od preferencji może być dopasowane do wymagań operatora.

Rysunek przedstawia ogólny przegląd poszczególnych elementów kontrolnych oraz komponentów urządzenia.



Realizacja opłat może następować poprzez wykupienie biletu parkingowego przy użyciu bilonu (zakres monet do ustalenia przez odbiorcę, 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). 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 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. Ponadto karta może być doładowywana przez klienta w parkomacie lub w biurze SPP.

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.

5.1.2. 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.

5.1.3. 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, jeśli urządzenie nie jest dodatkowo wyposażone w system baterii słonecznych lub zasilanie sieciowe.

5.1.4. 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.

5.2. Biuro SPP

5.2.1. 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.

KSIEGOWANIE 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 UPRAWNIENÍ

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.

5.2.2. Kontrola opłat

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

Charakterystyka 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 dodatkowa, której wysokość jest ustalona w uchwale. 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. 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.

5.3. Operator/Zarządca Strefy Płatnego Parkowania

5.3.1. Monitoring

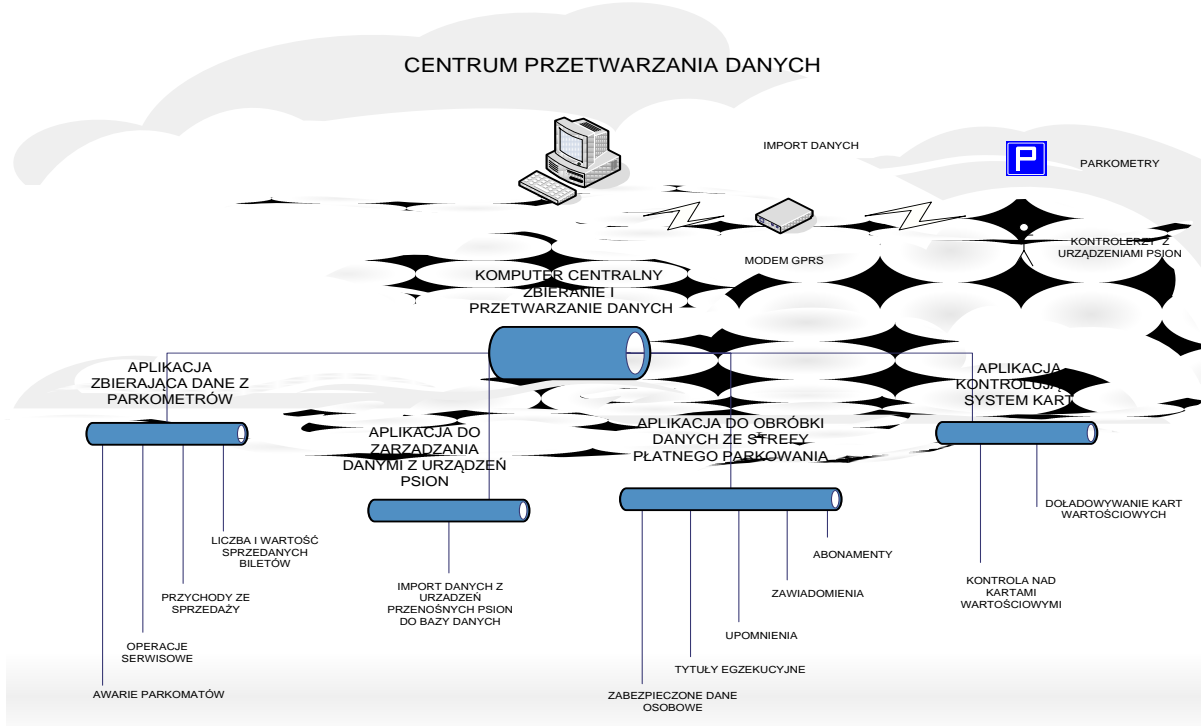
Operator/Zarządca SPP nadzoruje funkcjonowanie strefy dzięki zainstalowanemu programowi nadzorującemu cały system pobierania opłat parkingowych. Dzięki połączeniom internetowym ma stały wgląd w operacje dokonywane w programie zarządzającym strefą zainstalowanym w biurze SPP i korzysta z nich stosownie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

5.3.2. Przetwarzanie danych

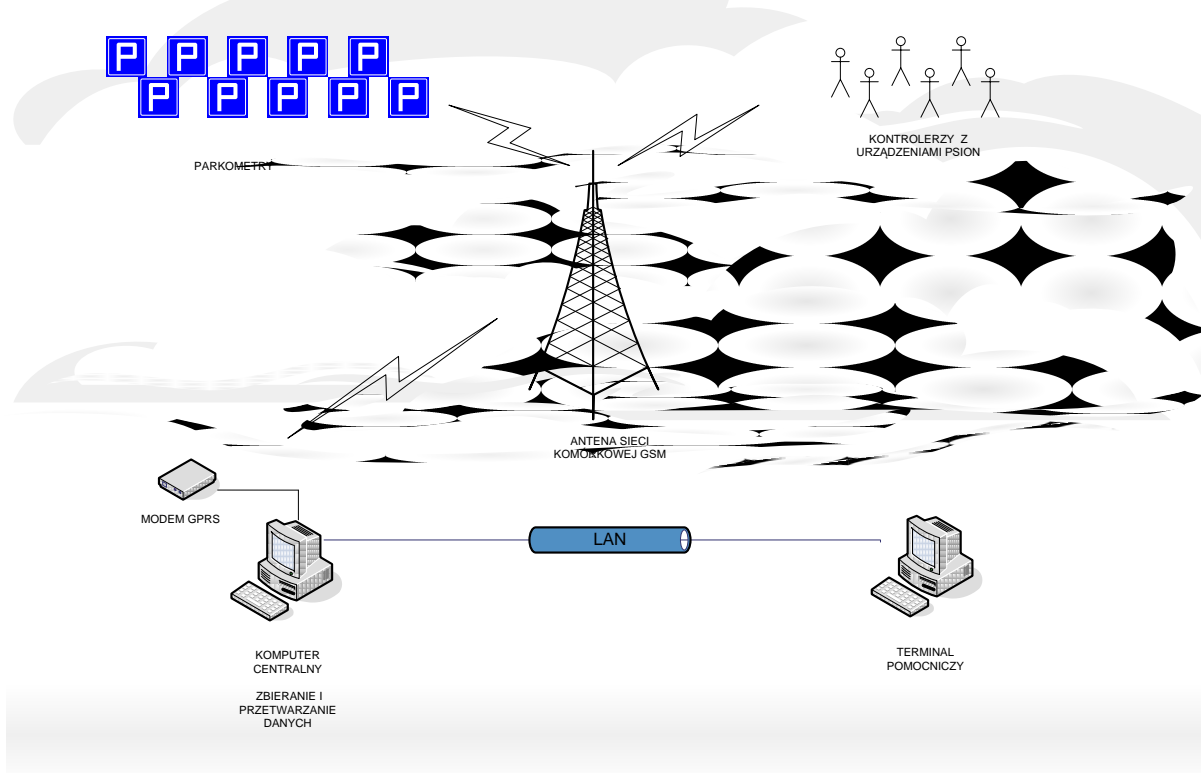
Zarządca SPP może korzystać z oprogramowania systemu zarządzającego strefą do generowania upomnień, tytułów wykonawczych i innych dokumentów potrzebnych w celu wyegzekwowania należnych opłat.

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.

SCHEMAT WYMIANY INFORMACJI POMIĘDZY URZĄDZENIAMI I APLIKACJAMI



SCHEMAT TRANSMISJI DANYCH Z URZĄDZEŃ DO CENTRUM PRZETWARZANIA DANYCH



Poniżej przedstawiamy przykładowy opis wymagań technicznych dla parkomatów, oprogramowania, wyposażenia biura oraz urządzeń kontrolerskich:

I. PARKOMATY.

Wymagania funkcjonalne i techniczne:

1. Urządzenia winny spełniać wymagania określone w Polskiej Normie – PN-EN 12414:2002 oraz określone w niniejszej specyfikacji. W przypadku rozbieżności urządzenie winno spełniać wymaganie surowsze.
2. Urządzenia muszą być jednego typu w jednym kolorze.
3. Parkomaty muszą być dostosowane do niezawodnej pracy na otwartej przestrzeni w klimacie ciepłym umiarkowanym w zakresie temperatury od minus 25°C do plus 55°C, przy wilgotności względnej do 97% .
4. Urządzenia powinny posiadać unijne znaki bezpieczeństwa CE.
5. Urządzenia muszą być wykonane z blachy zabezpieczonej powłoką lakierniczą odporną na działanie warunków atmosferycznych i korozję, o grubości min. 3 mm. Konstrukcja urządzenia i zastosowane materiały muszą zapewnić odporność na uszkodzenia mechaniczne (wandalizm). Powłoka lakiernicza musi umożliwiać usuwanie „graffiti” bez jej uszkodzenia.
6. Parkomat powinien stanowić monolit natomiast posiadać oddzielne dostępy do części technicznej i kasowej zabezpieczone za pomocą oddzielnych drzwi zamykanych zamkami indywidualnymi odpornymi na włamanie za pomocą wytrychów i wiercenia. W obu przypadkach klucze muszą być inne dla każdej części. Zamawiający wymaga, żeby klucze i zamki użyte w drzwiach parkomatów posiadały stosowne certyfikaty bezpieczeństwa. Dostęp do sejfów musi być chroniony oddzielnym zamkiem indywidualnym z specjalnym niepodrabialnym kluczem indywidualnym dla każdego urządzenia odpornym na włamanie zgodnie z normami bezpieczeństwa w tym zakresie. Każdy parkomat musi posiadać unikatowy klucz do zamka skarbcza i 3 dodatkowe kopie.
7. Skarbiec powinien być osadzony na stałe w parkomacie, a kolekcję bilonu dokonuje się

za pomocą specjalnego pojemnika. Pojemnik powinien zawierać zabezpieczenia jednorazowego otwarcia i dodatkowo być zabezpieczony plombami, jego otwarcie może nastąpić jedynie przez reset zabezpieczenia i zerwanie plomb. Urządzenie w tym zakresie musi posiadać certyfikaty bezpieczeństwa zgodnie z Europejską normą EN14450 S2. Wymienna kasetka lub kanister do kolekcji jak i sejf powinny mieć pojemność min. 4,5 litra.

8. Opróżnienie części kasowej winno uruchomić drukowanie raportu zawierającego nr raportu, nr urządzenia, lokalizację parkomatu, datę i godzinę kolekcji, stan kasy – kwotę i ilość monet z rozbiorem na rodzaje monet oraz kwotę wniesioną przy użyciu kart płatniczych. Jednocześnie dane muszą być przesłane do Centralnej Bazy Danych w oprogramowaniu zarządzającym.
9. Urządzenie powinno być zasilane autonomicznym układem złożonym z baterii solarnej (kąt nachylenia baterii min. 15 °) i akumulatora doładowywanego przez tę baterię. Panel solarny musi być co najmniej 15 W tak aby zapewnić jak najlepsze doładowywanie z energii słonecznej, przymocowany do obudowy na całej jej płaszczyźnie. System złożony z baterii słonecznej oraz akumulatora powinien wytrzymać pracę ciągłą, bez konieczności doładowywania akumulatora przez co najmniej 9 miesięcy. Żywotność dostarczonych akumulatorów powinna być co najmniej 3 letnia.
10. Parkomaty muszą posiadać czytelny wyświetlacz dostosowany do pracy w różnych warunkach oświetlenia, w tym po zmroku – podświetlenie. Wyświetlacz powinien być graficzny, mieć możliwość wyświetlania w trybie 6 wersowym, być zabezpieczony materiałem odpornym na uszkodzenia i łatwym w konserwacji. Zamawiający wymaga aby istniała możliwość zdalnej modyfikacji komunikatów na wyświetlaczu. Zamawiający dopuszcza parkomaty wyposażone w kolorowy ekran LCD o minimalnej przekątnej 6 cali.
11. Użytkownik zamierzający pozostawić na parkingu swój pojazd, po podejściu do urządzenia, winien być jednoznacznie poinformowany czy jest ono gotowe do wydania biletu. Na wyświetlaczu pokazywana powinna być aktualna godzina.

Informacje te muszą być czytelne niezależnie od zewnętrznych warunków oświetlenia.

12. Urządzenie musi być wyposażone w klawiaturę alfanumeryczną typu QWERTY dostępną dla użytkownika w celu wpisania numeru rejestracyjnego parkowanego auta. Klawiatura powinna być jednolita, gładka, w celu uniknięcia wlotu pyłu, wody tym samym zamarzania szczelin między przyciskami.
13. Uruchomienie automatu, wyjście ze stanu „uśpienia”, następuje po naciśnięciu jakiegokolwiek przycisku na klawiaturze alfanumerycznej.
14. Urządzenia winny umożliwiać wnoszenie opłat przy pomocy monet: 10gr, 20gr, 50gr, 1zł, 2zł, 5zł oraz funkcjonujących na rynku polskim kart bankowych niewymagających zatwierdzenia transakcji kodem PIN, w szczególności kart chipowych i kart zbliżeniowych. Zamawiający zawrze umowę rozliczeniową z agentem rozliczeniowym wskazanym przez Wykonawcę i będzie ponosił koszty manipulacyjne transakcji kartami płatniczymi.
15. Wykonawca musi być gotowy do przystosowania urządzeń do obsługi płatności i taryf w PLN i EURO w kolejnych etapach unii walutowej.
16. Stawki opłat, dni, w których opłata jest pobierana, minimalny czas parkowania i minimalna opłata oraz wszystkie inne elementy programowalne muszą być zgodne ze stosownymi wielkościami podanymi w uchwale Rady Miasta Siedlce.
17. Na ścianie czołowej urządzenia musi być umieszczona instrukcja obsługi urządzenia oraz etykiety z informacją o stawkach opłat parkingowych według projektu uzgodnionego z Zamawiającym. Powinna istnieć możliwość swobodnej wymiany etykiet i instrukcji obsługi.
18. Urządzenie powinno umożliwiać wnoszenie opłat z „przeniesieniem” na następny dzień, w którym opłata obowiązuje.

19. Urządzenie powinno posiadać blokadę otworu wrzutowego monet przed wlotem innych przedmiotów.
20. Po dokonaniu opłaty kartą użytkownik powinien mieć możliwość wyboru wydruku „tak” lub „nie” potwierdzenia transakcji kartą płatniczą.
21. Użytkownik musi mieć możliwość opłacania postojów, wrzucając monety aż do uzyskania żądanego czasu postoju (można tę operację anulować i powtórzyć w celu uzyskania zadawalającego efektu).
22. Urządzenie powinno wyświetlać komunikaty dotyczące zakupu biletów parkingowych w j. polskim, j. niemieckim, j. angielskim, do wyboru przez użytkownika oddzielnym przyciskiem. Dane te powinny dotyczyć środków płatniczych, czasów parkowania, aktualnej daty i godziny.
23. Podczas dokonywania operacji zmiany czasu parkowania, na wyświetlaczu na bieżąco musi być wyświetlany aktualnie opłacony czas, odpowiadająca mu opłata oraz data i godzina zakończenia opłaconego parkowania. Pobieranie opłaty następuje po zaakceptowaniu przez Użytkownika ustawionego czasu parkowania. Jeżeli po upływie 10 do 30 sekund od przyjęcia ostatniej monety nie nastąpi akceptacja, Użytkownikowi muszą być zwrócone przyjęte przez automat środki płatnicze.
24. W przypadku realizacji opłat za pomocą monet, wszystkie nominały muszą być wkładane do tego samego otworu wrzutowego.
25. Przyjęte i zweryfikowane przez urządzenie monety powinny być umieszczone w kasie pośredniej, a na wyświetlaczu powinna się pojawić informacja o przyjętej kwocie. Monety powinny być przekazane do pojemnika kasowego urządzenia dopiero po dokonaniu akceptacji przez kierowcę. Kończącym komunikatem pojawiającym się na wyświetlaczu powinna być informacja o konieczności zabrania przez kierowcę biletu.

26. W przypadku płatności kartą płatniczą Użytkownik musi mieć możliwość wyboru czasu parkowania odpowiednimi przyciskami. Dopiero po naciśnięciu przycisku oznaczającego akceptację, urządzenie wyświetla informację o konieczności włożenia lub przyłożenia karty i następuje pobór środków oraz zakup biletu. Po dokonaniu tej czynności użytkownik decyduje o pobraniu biletu i potwierdzenia płatności.
27. Urządzenie, po wniesieniu opłaty przez użytkownika, musi zapewnić Użytkownikowi możliwość wyboru wydrukowania biletu bądź wyświetlenia informacji potwierdzającej wniesienie opłaty. Wszystkie transakcje muszą zostać zaraz po ich dokonaniu wysłane w czasie rzeczywistym do bazy danych.
28. Na bilecie winny być umieszczone następujące informacje:
- nazwa emitenta biletów,
 - numer automatu, z którego został wydany bilet,
 - kod dzienny biletu,
 - numer rejestracyjny pojazdu, na który został wykupiony bilet,
 - data oraz godzina i minuta upływu ważności biletu - dwie ostatnie informacje powinny być wydrukowane znacznie większymi cyframi, widocznymi z pewnej odległości,
 - wysokość wniesionej opłaty,
 - data i godzina zakupu,
 - adres (nazwa placu lub ulicy i numer najbliższego budynku, przy którym zlokalizowane jest urządzenie wydające dany bilet).
29. Urządzenie ma mieć możliwość drukowania na bilecie kodów QR z zakodowanym numerem rejestracyjnym oraz innych grafik.
30. Długość rolki papieru musi zapewnić wydruk co najmniej 5 000 tys. biletów o długości minimalnej 70 mm. W przypadku gdy bilety na żądanie zamawiającego będą dłuższe liczbę biletów z rolki będzie odpowiednio pomniejszona.
31. Oprogramowanie parkomatu i zarządzające ma zezwalać na edycję grafik i kodów QR

na bilecie i ich z zdalne zaciąganie do wybranych parkomatów.

32. Urządzenie musi posiadać system monitorowania pracy serwisu technicznego oraz służb kontrolnych polegający na zastosowaniu specjalnej karty elektronicznej przypisanej do danego pracownika poprzez unikatowy numer, po użyciu której parkomat drukuje bilet stanowiący dowód obecności pracownika w określonym dniu i godzinie przy danym parkomacie, a fakt ten zostaje zapisany w pamięci parkomatu i wysłany do Centrum Przetwarzania Danych bezpośrednio po jego wystąpieniu. Otwarcie parkomatu bez użycia wyżej wymienionej karty musi zostać zarejestrowane w systemie jako nieautoryzowane otwarcie parkomatu.
33. Wykonawca dostarczy system do kontroli opłaconych biletów po numerze rejestracyjnym. Aplikacja zainstalowana na urządzeniach kontrolerskich powinna się łączyć z bazą danych przechowującą bilety z numerami rejestracyjnymi i czasem postoju w celu weryfikacji ważności biletu. Użytkownik w późniejszym etapie może być zwolniony z wykładania biletu za przednią szybę pojazdu.
34. Urządzenie i jego oprogramowanie ma posiadać funkcjonalność uiszczania płatności za opłatę dodatkową na urządzeniu. Funkcjonalność ta ma być dostępna pod wybraniem przez użytkownika przypisanego do tej funkcjonalności przycisku. Użytkownik ma podać numer zawiadomienia na klawiaturze alfanumerycznej i zatwierdzić. Prawidłowość i ważność numeru zawiadomienia ma zostać zweryfikowana przez system przed dokonaniem opłaty. Urządzenie informuje o kwocie przypisanej dla danego zawiadomienia (na dalszym etapie Zamawiający zastrzega możliwość zróżnicowania wysokości opłaty dodatkowej w zależności od terminu w którym następuje zapłata) i automatycznie uruchamia proces płatności poprzez wyświetlenie informacji o konieczności przyłożenia lub włożenia karty. Uiszczanie płatności za opłatę dodatkową ma być jedynie możliwe przy użyciu karty płatniczej.
35. Informacje o opłaconych opłatach dodatkowych wraz z ich numerami i szczegółowymi informacjami dotyczącymi płatności muszą być dostępne w Centralnej Bazie Danych parkomatów oraz automatycznie rozksięgowywane w systemie windykacyjnym.

Centrum przetwarzania danych i oprogramowanie:

1. Oprogramowanie urządzenia musi przysyłać dane w czasie rzeczywistym do systemu centralnego zarządzającego pracą parkomatów CPD (zlokalizowanego na serwerach wykonawcy): dane natury finansowej, dokonanych transakcji, statusów parkomatu, awarii i alarmów. Parkomaty muszą przysyłać do Centrum Przetwarzania Danych wszystkie informacje w czasie rzeczywistym bezpośrednio po ich wystąpieniu.
2. Wykonawca na własny koszt udostępnia Zamawiającemu specjalny portal internetowy (aplikację webową stroną www.) umożliwiający w sposób bezpieczny dostęp do gromadzonych danych.
3. Portal musi gwarantować wysoki poziom zabezpieczeń dla przesyłu danych (odpowiednie protokoły, szyfrowanie).
4. Zamawiający otrzyma dostęp do portalu za pomocą hasła oraz nazwy użytkownika.
5. Wykonawca musi zapewnić możliwość zarejestrowania i zalogowania pracowników Zamawiającego do systemu oraz różne poziomy dostępu dla różnych użytkowników określone przez Zamawiającego.
6. Portal musi być dostępny z każdego komputera posiadającego dostęp do Internetu oraz musi być czynny 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu.
7. Aplikacja webowa musi posiadać moduł umożliwiający zdalne indywidualne programowanie parkomatów w zakresie stawek opłat, okresów płatnych, ustawień kalendarzy i dni świątecznych.
8. Dane powinny być prezentowane w postaci raportów za określony definiowany okres dla poszczególnych parkomatów lub ich grup.

9. Centrum Przetwarzania Danych musi posiadać możliwość generowania statystyk, które zawierają przychody, czasy parkowania, interwencje serwisowe w formie tabelarycznej i graficznej.

10. Centrum Przetwarzania Danych musi umożliwiać definiowanie podgrup parkomatów w ramach strefy.

11. Możliwość przeglądania oraz exportu do plików Excel, pdf danych:

➤ *Finansowych:*

- odnotowanych przez parkomaty kolekcji monet i szczegółowych informacji z nimi związanych;
- ostatnich zgłoszonych przez parkomaty stanów zawartości skarbca;
- przychodów w rozbiciu na czasy parkowania;
- wydanych biletów parkingowych ze szczegółami;
- godziny i daty każdej transakcji dokonanej bilonem wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu;
- godziny i daty każdej transakcji dokonanej kartą płatniczą, wraz z rodzajem karty i statusem transakcji (zaakceptowana, odrzucona) wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu;
- godziny i daty próby wykonania transakcji ale anulowanej przez użytkownika lub anulowanej z powodu upłynięcia czasu reakcji użytkownika w przypadku kart płatniczych transakcjach anulowanych, odrzuconych przez bank (transakcje anulowane);
- szczegółowych informacji na temat płatności za opłaty dodatkowe uiszczane w parkomatach.

➤ *Serwisowych:*

- wszystkich zdarzeń serwisowych odnotowanych przez parkomaty;
- wszystkich zaistniałych alarmów oraz ich usunięć odnotowanych przez parkomaty;
- przejścia w stan niezdatny/zdatny do pracy;
- niskiego stanu źródła energii;
- stanu zużycia materiałów eksploatacyjnych /papieru/;
- wysokiego stanu napełnienia skarbca;
- przeprowadzenia kolekcji monet;
- nieuprawnionego otwarcia drzwi;

- braku komunikacji;
- czasu trwania awarii z datą i godziną wystąpienia i zakończenia oraz typu awarii (drukarka, czytnik, selektor etc.).

II. OPROGRAMOWANIE WINDYKACYJNE

1. Oprogramowanie musi spełniać następujące kryteria:
 - spełniać wymagania dotyczące zabezpieczeń danych osobowych,
 - musi mieć możliwość rozliczania wystawionych zawiadomień,
 - musi mieć możliwość elektronicznej wymiany danych z CEPiK,
 - musi mieć możliwość wystawiania/rozliczania upomnień,
 - musi mieć możliwość wystawiania/rozliczania tytułów egzekucyjnych,
 - musi posiadać moduł umożliwiający zamawiającemu tworzenie raportów oraz zestawień ze zgromadzonych danych,
 - musi zawierać moduł kasowy do rejestracji wszystkich wpłat dokonywanych na dokumentach,
 - musi posiadać możliwość utworzenia kartoteki zobowiązanego,
 - musi posiadać możliwość rozliczania wpływów z parkomatów,
 - musi posiadać system skanowania zdjęć oraz podpinania ich pod zawiadomienia,
 - oprogramowanie musi być zgodne co najmniej z Windows 7 oraz wykonane w technologii min. 32-bity.
2. Oprogramowanie musi zostać zainstalowane przez Wykonawcę na stanowisku w siedzibie Zamawiającego, wskazanym przez Zamawiającego.

III. URZĄDZENIA KONTROLERSKIE

Wezwania wystawiane za pomocą przenośnych urządzeń kontrolnych i przesyłane z tych urządzeń w trybie rzeczywistym (online) do oprogramowania zainstalowanego na serwerze w Centrum Przetwarzania Danych i dalej w jednostce Zamawiającego (eksport/import danych pomiędzy serwerem w Centrum Przetwarzania Danych a jednostką Zamawiającego musi odbywać się za pomocą szyfrowanej zawartości/pliku.).

Wymagania, jakie musi spełniać przenośne urządzenie kontrolne oraz oprogramowanie służące do kontroli opłat:

- dostosowany do niezawodnej pracy w otwartej przestrzeni,

- odporne na upadek oraz wyposażone w osprzęt ułatwiający przenoszenie i zabezpieczający przed przypadkowym uszkodzeniem (futurał, pasek naramienny),
- wyposażone w instrukcję w języku polskim,
- posiadać kolorowy, dotykowy ekran z klawiaturą umożliwiającą wystawienie i wydrukowanie (za pomocą termicznej drukarki wbudowanej w przenośne urządzenie kontrolne) w dwóch egzemplarzach (oryginał dla kierującego pojazdem, kopia dla Zamawiającego) wezwania do zapłaty opłaty dodatkowej, zgodnie z ustalonym wzorem,
- wyposażone w system umożliwiający pobieranie w czasie rzeczywistym z CPD informacji dotyczącej wykupionego abonamentu na kontrolowany pojazd,
- blokować funkcję usuwania z ewidencji wystawionych wezwań przez kontrolera,
- pamięć urządzenia oraz akumulatory zintegrowane z urządzeniem muszą umożliwiać nieprzerwaną pracę urządzenia przez co najmniej 9 godzin.

ROZDZIAŁ 6

ORGANIZACJA RUCHU W GRANICACH PROJEKTOWANEJ STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA W SIEDLCACH

Wszystkie ulice proponowane do włączenia do istniejącej SPP wyszczególnione są w zestawieniu ulic w granicach projektowanej SPP oraz zobrazowano je na planie graficznym stanowiącym integralną część opracowania. Miejsca do parkowania za odpłatnością 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 płatnego parkowania”, natomiast wyjazdy ze strefy oznakowuje się drogowymi znakami pionowymi D-45 „koniec strefy płatnego parkowania”.

Szczegółowe miejsca ustawienia znaków D-44 i D-45 wskazać można dopiero po podjęciu finalnej uchwały o wprowadzeniu SPP na terenie Siedlec, gdy znany będzie rzeczywisty zakres terytorialny SPP. Szczegółowe miejsca ustawienia znaków wjazdowych D-44 i wyjazdowych D-45 oraz pozostałych znaków związanych z korzystaniem ze SPP należy objąć odrębnym opracowaniem, tj. projektem stałej organizacji ruchu na etapie wdrażania strefy. Obszar proponowany do włączenia to drogi kategorii gminnej oraz powiatowej. Nie należy ustawiać znaków oznaczających wlot czy wylot ze strefy płatnego parkowania na wjazdach czy wyjazdach z dróg wewnętrznych, które nie są drogami publicznymi. Takie wjazdy i wyjazdy powinny być oznakowane znakami drogowymi pionowymi D-46 „droga wewnętrzna” i D-47 „koniec drogi wewnętrznej”.

Istniejące oznakowanie na terenie projektowanej SPP w Siedlcach winno zostać zweryfikowane z uwzględnieniem konieczności zapewnienia wystarczającej liczby 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 organ zarządzający drogami, Komendę Policji w Siedlcach i organ zarządzający ruchem na drogach.

Wskazania wyżej wymienionych instytucji poparte przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym powinny w pierwszej kolejności doprowadzić do redukcji liczby 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 0,5m a 1m 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 proponowanym obszarze SPP w Siedlcach 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 prostopadłych do krawędzi jezdni,
2. stanowisk postojowych skośnych do krawędzi jezdni,
3. stanowisk postojowych równoległych do krawędzi jezdni (ewentualnie z częściowym zajęciem chodnika).

Łącznie na wszystkich ulicach projektowanej SPP można wydzielić 1444 miejsc postojowych. **Z wydzielonych miejsc postojowych część należy przeznaczyć dla pojazdów osób niepełnosprawnych poprzez odpowiednio wykonane oznakowanie poziome w formie niebieskiego tła i wykonanego na nim piktogramu P-24 (pod znakiem D-18a umieszcza się tabliczkę informacyjną T-29 „miejsce przeznaczone dla pojazdu samochodowego uprawnionej osoby niepełnosprawnej o obniżonej sprawności ruchowej”).** Aktualnie obowiązująca regulacja prawna zawarta w ustawie o drogach publicznych przewiduje, że minimum 4% wszystkich miejsc w strefie powinno zostać przeznaczone na miejsca osób niepełnosprawnych. Tym samym w obszarze projektowanej SPP należałoby wydzielić ok. 58 takich miejsc, a więc o niecałe 20 więcej niż obecnie znajduje się w tym obszarze (38 obecnie wyznaczonych miejsc dla osób niepełnosprawnych + 3 projektowane). 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 2,0 m przy zapewnieniu dla jednego pojazdu długości stanowiska = 6m. Stanowiska

postojowe usytuowane prostopadle do krawędzi jezdni czy innej linii zatrzymania pojazdu winny posiadać wymiary 2,5m x 5m, natomiast stanowiska skośne 2,65m x 5m.

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

ROZDZIAŁ 7

OKREŚLENIE PRZEWIDYWANEJ LICZBY I RODZAJU URZĄDZEŃ POBORU OPŁAT W OBSZARZE PLANOWANEJ STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA W SIEDLCACH WRAZ Z USTALENIEM KOSZTÓW WPROWADZENIA SPP ORAZ JEJ BIEŻĄCEGO FUNKCJONOWANIA

1. Parkomaty

Punktem wyjścia w określeniu przewidywanej dla optymalnego funkcjonowania strefy płatnego parkowania w Siedlcach liczby urządzeń służących do poboru opłat (parkomatów) jest obliczona liczba 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 jest ich **1444**.

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

Tak więc modelowe rozwiązanie dla systemu płatnego parkowania w obszarze planowanej SPP powinno obejmować ok. **80 - 85** parkomatów. Proponowane lokalizacje parkomatów pokazano na planie graficznym będącym częścią opracowania, dodatkowo lokalizacje te zestawiono w tabeli załączonej na końcu niniejszego rozdziału.

2. Urządzenia kontrolne

Prawidłowe funkcjonowanie strefy płatnego parkowania zależne jest od sposobu i intensywności kontroli wnoszenia opłat w strefie. Dla planowanej strefy w Siedlcach przewiduje się urządzenia kontrolerskie wraz z drukarkami, oprogramowaniem, łącznością (GSM, GPRS) w ilości 4 sztuk.

3. Wyposażenie biura Strefy Płatnego Parkowania

- a) kompletne zestawy komputerowe – 2-3 szt.
- b) oprogramowanie biurowe – 2-3 szt.
- c) oprogramowanie zarządzające strefą – 2-3 szt.
- d) oprogramowanie do ewidencji i egzekucji – 2-3 szt.

UWAGA! Do kwoty wyposażenia SPP w parkomaty należy w kosztach bieżącego funkcjonowania SPP na pewno uwzględnić koszty bieżącego funkcjonowania, tj. koszty materiałów eksploatacyjnych, części zamiennych dla urządzeń oraz koszty nakładu na pracę obsługi SPP.

**ANALIZA FINANSOWA ORGANIZACJI I BIEŻĄCEGO FUNKCJONOWANIA
PROJEKTOWANEJ SPP W SIEDLCACH**

WARIANT OBSŁUGI OPERATORSKIEJ SPP

Rodzaj kosztu	Zakres zamówienia	Kontrakt 4lata	Kontrakt 8lat
inwestycyjny	83 szt. parkomat /GSM+bilon+karta pł./	2 800 000,00 zł	2 800 000,00 zł
	4 szt. - urządzenia przenośne		
	zgłoszenia budowlane (dla obszaru wpisanego do rejestru zabytków)		
	projekt organizacji ruchu		
	oznakowanie pionowe i poziome		
bieżący	utrzymanie SPP, w tym biuro	2 500 000,00 zł	5 000 000,00 zł
	zatrudnienie pracowników		
	łącność GSM		
	serwis urządzeń i oprogramowania		
Suma kosztów inwestycyjnych + bieżących		5 300 000,00 zł	7 800 000,00 zł
Suma kosztów inwestycyjnych + bieżących /miesięcznie przez okres kontraktu		110 417,00 zł	64 583,00 zł
Szacunkowy obrót SPP (przychody z parkomatów oraz z identyfikatorów) przez okres kontraktu		13 160 000,00 zł	26 320 000,00 zł
Stopa zwrotu inwestycji bez zysku dla operatora - % (wyliczony % netto)		40,00	30,00

WARIANT ZAKUPU LUB DZIERŻAWY

Rodzaj kosztu	Zakres zamówienia	Zakup	Dzierżawa 4 lata
inwestycyjny	83 szt. parkomat /GSM+bilon+karta pł./	2 800 000,00 zł	2 800 000,00 zł
	4 szt. - urządzenia przenośne		
	zgłoszenia budowlane (dla obszaru wpisanego do rejestru zabytków)		
	projekt organizacji ruchu		
	oznakowanie		
koszty finansowania	finansowanie przyjęto na poziomie 6% w skali roku	0,00 zł	700 000,00 zł
bieżący	utrzymanie SPP, w tym biuro	2 500 000,00 zł w okresie 48 miesięcy	2 500 000,00 zł
	zatrudnienie pracowników		
	łącność GSM		
	serwis urządzeń i oprogramowania		
Suma kosztów inwestycyjnych + bieżących		5 300 000,00 zł	6 000 000,00 zł
Suma kosztów inwestycyjnych + bieżących /miesięcznie/		110 417,00 zł	125 000,00 zł
Szacunkowy obrót SPP (przychody z parkomatów oraz z abonamentów) w okresie 4 lat		13 160 000,00 zł	13 160 000,00 zł

ZESTAWIENIE PARKOMATÓW

Lp.	Nazwa ulicy	Odcinek		Uwagi
		od	do	
1	pl. Zdanowskiego	Kilińskiego	Armii Krajowej	
2	pl. Zdanowskiego	Kilińskiego	Armii Krajowej	
3	Armii Krajowej	Kolejowa	3 Maja	
4	Kilińskiego	Kolejowa	3 Maja	
5	Kilińskiego	Kolejowa	3 Maja	
6	Kilińskiego	Kolejowa	3 Maja	
7	Kilińskiego	Kolejowa	3 Maja	
8	Piłsudskiego	Słoneczna	Ściegiennego	
9	Piłsudskiego	Ściegiennego	Floriańska	
10	Wojska Polskiego	3 Maja	Sienkiewicza	
11	Wojska Polskiego	Sienkiewicza	Wałowa	
12	Wojska Polskiego	Sienkiewicza	Wałowa	
13	Świętoduska	3 Maja	Sienkiewicza	
14	Świętoduska	Sienkiewicza	Pułaskiego	
15	Armii Krajowej	3 Maja	Sienkiewicza	
16	Armii Krajowej	Sienkiewicza	Pułaskiego	
17	Armii Krajowej	Sienkiewicza	Pułaskiego	
18	Sienkiewicza	Wojska Polskiego	Świętoduska	
19	Sienkiewicza	Armii Krajowej	Kilińskiego	
20	Sienkiewicza	Armii Krajowej	Kilińskiego	
21	pl. Tysiąclecia	Sienkiewicza	Kilińskiego	
22	pl. Tysiąclecia	Kilińskiego	Sienkiewicza	
23	Kilińskiego	3 Maja	Sienkiewicza	
24	Kilińskiego	3 Maja	Sienkiewicza	
25	pl. Tysiąclecia	Kilińskiego	Sienkiewicza	
26	pl. Tysiąclecia	Sienkiewicza	Kilińskiego	
27	Kilińskiego	Sienkiewicza	Pułaskiego	
28	Kilińskiego	Sienkiewicza	Pułaskiego	
29	Sienkiewicza	Kilińskiego	Floriańska	
30	Sienkiewicza	Kilińskiego	Floriańska	
31	Sienkiewicza	Kilińskiego	Floriańska	
32	Sienkiewicza	Kilińskiego	Floriańska	
33	Floriańska	3 Maja	Brzeźna	
34	Floriańska	Sienkiewicza	Pułaskiego	
35	Floriańska	Sienkiewicza	Pułaskiego	
36	Wałowa	Wojska Polskiego	Pułaskiego	
37	Pułaskiego	Wojskowa	sk. Niepodległości	
38	Pułaskiego	Wojskowa	sk. Niepodległości	
39	Pułaskiego	Wojskowa	sk. Niepodległości	
40	Pułaskiego	sk. Niepodległości	Kochanowskiego	
41	Pułaskiego	Kochanowskiego	Kilińskiego	

42	Pułaskiego	Kochanowskiego	Kilińskiego	
43	Pułaskiego	Kilińskiego	Asza	
44	Pułaskiego	Kilińskiego	Asza	
45	Pułaskiego	Kilińskiego	Asza	
46	Pułaskiego	Asza	Esperanto	
47	Pułaskiego	Esperanto	Floriańska	
48	sk. Niepodległości	Piłsudskiego	Pułaskiego	
49	Kochanowskiego	Piłsudskiego	Pułaskiego	
50	Asza	Piłsudskiego	Pułaskiego	
51	Esperanto	Piłsudskiego	Pułaskiego	
52	Piłsudskiego	Wałowa	Wojskowa	
53	Piłsudskiego	Wojskowa	sk. Niepodległości	
54	Piłsudskiego	Wojskowa	sk. Niepodległości	
55	Piłsudskiego	sk. Niepodległości	Kochanowskiego	
56	Piłsudskiego	Kilińskiego	Asza	
57	Piłsudskiego	Esperanto	Floriańska	
58	Piłsudskiego	Floriańska	Kościuszki	
59	Kochanowskiego	Świrskiego	Piłsudskiego	
60	Kochanowskiego	Świrskiego	Piłsudskiego	
61	Bohaterów Getta	Świrskiego	Piłsudskiego	
62	Joselewicza	Świrskiego	Mała	
63	Katedralna	Wojskowa	Świrskiego	
64	Katedralna	Wojskowa	Świrskiego	
65	Świrskiego	11 Listopada	Kochanowskiego	
66	Świrskiego	Kochanowskiego	Boh. Getta	
67	Świrskiego	Sądowa	Konarskiego	
68	Niedziałka	Katedralna	Cmentarna	
69	Niedziałka	Cmentarna	Aślanowicza	
70	11 Listopada	Browarna	Aślanowicza	
71	11 Listopada	Browarna	Aślanowicza	
72	Browarna	11 Listopada	Czerwonego Krzyża	
73	Browarna	11 Listopada	Czerwonego Krzyża	
74	Aślanowicza	11 Listopada	Czerwonego Krzyża	
75	Aślanowicza	Czerwonego Krzyża	Pusta	
76	Aślanowicza	Pusta	Konarskiego	
77	Pusta	Aślanowicza	Świrskiego	
78	Pusta	Aślanowicza	Świrskiego	
79	Teatralna	Aślanowicza	Krótką	
80	Konarskiego	Kościuszki	Krótką	
81	Kościuszki	Konarskiego	Świrskiego	
82	Świrskiego	Orzeszkowej	Sądowa	
83	3 Maja	Kilińskiego	Czackiego	

ROZDZIAŁ 8

ZESTAWIENIE PODSUMOWUJĄCE KOMPENDIUM WIEDZY O SPP SIEDLCE

1. Od 01.01.2013. w Siedlcach działa strefa płatnego parkowania wyznaczona na drogach gminnych, która liczy aktualnie 84 miejsca (z czego 7 to miejsca dla osób niepełnosprawnych). Obecny kształt przestrzenny i czasowy SPP, stawki opłat oraz jej zasady działania określa uchwała Nr XXXIV/353/2021 Rady Miasta Siedlce z dnia 25 marca 2021 roku w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania na terenie miasta Siedlce oraz wysokości stawek opłat za parkowanie i opłaty dodatkowej oraz sposobu ich pobierania oraz wprowadzenia opłaty abonamentowej (Dz. Urz. Woj. Maz. z 8 kwietnia 2021 r., poz. 3036). Strefa generuje ok. 145 tys. zł rocznie z samych parkomatów, natomiast wraz z przychodami ze sprzedaży abonamentów, opłat dodatkowych z kosztami upomnień i płatności mobilnych generuje ona ok. 180 tys. zł (wynik za cały 2020 rok).
2. Obszar proponowany do poszerzenia strefy płatnego parkowania w Siedlcach, na którym miałyby zostać ustanowiona strefa płatnego parkowania powinien charakteryzować się szczególnie dużym niedoborem miejsc parkingowych. Zgodnie bowiem 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 bardzo wysokie nasycenie parkującymi pojazdami – blisko 80%.
3. Obszar poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania w proponowanym kształcie powinien zostać wyposażony w ok. 80 - 85 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 15-20 miejsc postojowych.
4. **Projektowana poszerzona Strefa Płatnego Parkowania powinna według szacunków ekonomicznych generować obrót rzędu 274 tys. PLN miesięcznie, co czyni w stosunku rocznym ok. 3,29 mln PLN – przy zachowaniu dotychczasowych stawek opłat.**
5. **Projektowana poszerzona Strefa Płatnego Parkowania powinna według szacunków ekonomicznych generować obrót rzędu 409 tys. PLN miesięcznie, co czyni**

w stosunku rocznym ok. 4,91 mln PLN – przy zastosowaniu podwyższonych stawek opłat godzinowych i abonamentowych zaproponowanych na podstawie analizy porównawczej stawek opłat z innych miejscowości w Polsce.

6. W przeliczeniu na 1 miejsce postojowe miesięcznie generowany będzie przychód w wysokości 195,50 zł (274.232 szacowanego przychodu na miesiąc / 1.403 liczba płatnych miejsc w SPP) dla ekonomicznego wariantu I, czyli przy zachowaniu dotychczasowych stawek lub też w wysokości 291,43 zł (408.884 szacowanego przychodu na miesiąc / 1.403 liczba płatnych miejsc w SPP) dla ekonomicznego wariantu II, czyli przy zaproponowanej podwyżce stawek.
7. 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 od 5 do 6 miesięcy.
8. W ocenie autora opracowania rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania w Siedlcach o poddany analizie obszar jest zasadne z uwagi na realizację celów, jakie wyznacza się strefom. Chodzi głównie o wymuszenie rotacji, a tym samym zwolnienie miejsc postojowych dla innych użytkowników drogi. W danym przypadku nie można mieć obiekcji czy wszystkie poddane analizie ulice należy objąć strefą płatnego parkowania. Wszystkie dodatkowe odcinki ulic wykazują podobny równie wysoki poziom obłożenia stanowisk postojowych. Oczywiście z doświadczenia wiemy, że kierowanie się wyłącznie aktualnym obłożeniem jest niewystarczające, a to z tego względu, że w przypadku wybiórczego podejścia reszta ulic, która nie zostanie objęta strefą stanowić będzie miejsce ucieczki z miejsc strefowych. Obszar strefy musi zatem zostać tak wyznaczony, aby stanowił zwarty jednolity kompleks wyłączający możliwość pozostawienia pojazdu bez opłaty. Nie bez znaczenia jest także aspekt finansowy, który bardziej szczegółowo został przedstawiony w Rozdziale 3 niniejszego opracowania.
9. Istnieją trzy warianty prowadzenia Strefy Płatnego Parkowania:
 - a. wariant zakupu urządzeń i prowadzenia Strefy we własnym zakresie wspomagając się obsługą zewnętrzną w specjalistycznym zakresie serwisowania urządzeń – jest to wariant, w którym Zamawiający ponosi jednorazowy wydatek związany z dostawą urządzeń i całego systemu, następnie ponosi koszty bieżącego funkcjonowania SPP oraz zleconej na zewnątrz usługi serwisowania urządzeń i oprogramowania (wydatek inwestycyjny został w ramach niniejszego opracowania oszacowany na 2,8 mln PLN, natomiast

bieżące funkcjonowanie to koszt miesięczny rzędu powyżej 50 tys. PLN). W tym wariantcie z wygenerowanych we własnym zakresie przychodów, które w całości przypadają Zamawiającemu pokrywa on wszelkie koszty własne i zleconych usług. Pamiętać należy, że w ramach niniejszego wariantu Zamawiający ma standardowo roczną gwarancję dostawcy na dostarczony sprzęt. Po tym okresie Zamawiający we własnym zakresie będzie musiał pozyskiwać części zamienne do urządzeń, chyba że na etapie zamówienia zażąda przedłużenia gwarancji o określony czas (co niewątpliwie wpłynie na cenę dostawy).

- b. Wariant dzierżawy urządzeń – jest to odmiana wariantu zakupowego, która tym różni się od niego, że płatność jest rozłożona w czasie (najczęściej płatności w formie miesięcznego czynszu). Tu jednak dochodzą koszty finansowania. Natomiast zlecając obsługę serwisową dzierżawcy, można zaoszczędzić na kosztach serwisowania urządzeń, gdyż wydzierżawiający ma możliwość naprawy części we własnym zakresie (takiej możliwości najczęściej nie ma Zamawiający).
- c. Wariant zlecenia dostawy systemu i jego obsługi przez operatora zewnętrznego – jest to wariant bezinwestycyjny dla Zamawiającego, a cały koszt i ryzyko finansowe przedsięwzięcia zorganizowania i prowadzenia Strefy Płatnego Parkowania ponosi operator. To on dostarcza urządzenia (są one jego własnością przez cały czas trwania kontraktu), montuje je, organizuje biuro SPP, zatrudnia kontrolerów i serwisantów, ponosi koszty bieżącego funkcjonowania SPP. W tym wariantcie cały przychód ze SPP (środki z parkomatów, identyfikatorów, opłat dodatkowych) wpływają za pośrednictwem operatora na rachunek Zamawiającego, a operator po zakończeniu miesiąca rozliczeniowego wystawia fakturę opiewającą na wartość brutto odpowiadającą określonemu procentowi od w/w wpływów. Do zadań podmiotu publicznego należy tylko i wyłącznie prowadzenie czynności windykacyjnych, które zgodnie z zapisami ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji zastrzeżone są dla podmiotu publicznego. Tym samym operator dokonuje w Biurze SPP lub przelewem na konto (względnie wpłat dokonywanych w parkomacie) poboru opłat dodatkowych opłacanych dobrowolnie, natomiast baza danych opłat dodatkowych nieopłaconych przekazywana jest do podmiotu publicznego, który dokonuje dalszych czynności windykacyjnych przewidzianych prawem (upomnienia, wezwania) na bazie oprogramowania windykacyjnego przekazanego przez operatora SPP w ramach wyposażenia Zamawiającego. Z doświadczenia autora opracowania wynika, że udział operatora w przychodach ze strefy jest zależny od wielu czynników (długość kontraktu, stawki opłat określone

w uchwale Rady Miasta, zaawansowanie technologiczne dostarczanego sprzętu, zakres zamówienia np. czy przedmiotem zamówienia objęto również oznakowanie SPP i jego coroczne utrzymanie, itp.) i może oscylować w przedziale od 50 do 60%.

10. Należy również zwrócić uwagę, że strefę płatnego parkowania wyznacza się w ciągu dróg publicznych, do których dostępu nie można w żaden sposób ograniczać. Tym samym nie ma możliwości montażu dla miejsc postojowych w SPP systemów szlabanowych. Takie systemy montuje się tylko i wyłącznie na parkingach pozastrefowych, dla których nie obowiązują regulacje ustawy o drogach publicznych. Takie miejskie parkingi poza pasem drogowym drogi publicznej również w Siedlcach występują i byłoby jak najbardziej pożądane, aby wprowadzić na nich system poboru opłat. Chodzi tu głównie o tereny parkingów poza pasem drogowym zlokalizowanych w kwartale pomiędzy ulicami Armii Krajowej, Pułaskiego, Kilińskiego i Sienkiewicza. Pozwoliłoby to na uszczelnienie strefy i odejście od tworzenia miejsc ucieczki z płatnych miejsc w SPP. Należy przy tym pamiętać, że takie parkingi rządzą się już innymi prawami niż miejsca postojowe w SPP. Do najistotniejszych różnic należą:

- podleganie regulacjom kodeksu cywilnego a nie ustawy o drogach publicznych,
- ustalone stawki opłat na tego typu parkingach są ubruttowane, co oznacza, że zawierają one podatek od towarów i usług VAT,
- windykacja nieopłaconych należności odbywać się będzie nie w oparciu o ustawę o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, ale na podstawie kodeksu cywilnego.

Systemy szlabanowe to jedno z rozwiązań. Często, a nawet częściej jako alternatywę wyposaża się tego typu parkingi w parkomaty. Dla zachowania wyraźnego odróżnienia parkomatów w SPP od parkomatów miejskich poza pasem drogowym stosuje się urządzenia innego typu czy w innej kolorystyce lub przynajmniej odrębne ich oznaczenie, tak aby użytkownik był w pełni świadomy z jakiego systemu korzysta.