



L.dz. KLIR/02/10

Poznań, dnia 12 października 2010 r.

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY  
Departament Transportu Drogowego

STANOWISKO ZARZĄDU STOWARZYSZENIA KLUB INŻYNIERII RUCHU (KLIR)  
W SPRAWIE PROJEKTÓW:

- *Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Wasz znak: TD-7km-020(t.7)-3/10), oraz*
- *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Wasz znak: TD-7km-020(t.8)-2/10).*

**Zarząd S-KLIR, po uprzednim zebraniu opinii w przedmiotowej sprawie wyraża następujące stanowisko:**

1. Problem "Strefy ruchu" (SR) tkwi nie w Rozporządzeniach, ale w definicji SR w Ustawie Prawo o ruchu drogowym. Zmiana z dnia 22.07 zdefiniowała SR jako "obszar obejmujący co najmniej jedną drogę wewnętrzną, na który wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi". Oznacza to, że brak drogi wewnętrznej eliminuje możliwość ustalenia na danym obszarze SR.
2. Co to jest droga wewnętrzna? Tutaj zmiana z 22.07 odwołuje się do definicji z Ustawy o drogach publicznych, która mówi, w skrócie, że drogą wewnętrzną nazywamy drogę niezaliczoną do żadnej kategorii dróg publicznych. Czyli powinniśmy przejść do kolejnej definicji tym razem drogi. I tutaj pojawia się pytanie czy należy w takim przypadku posługiwać się definicją z Ustawy o Drogach Publicznych (UoDP) (***budowla (...) stanowiąca całość techniczno - użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym***) czy z Prawa o Ruchu Drogowym (PoRD) (***wydzielony pas terenu (...) przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt***). W obu przypadkach istnieje pojęcie pasa przeznaczonego pod drogę - przy czym w pierwszym przypadku jest to bezpośrednio określenie pasa drogowego, a w drugim jest ono domyślne (taka interpretacja była m.in w artykule zamieszczonym na [www.edroga.pl](http://www.edroga.pl) napisanym przez osoby ze Związku Powiatów Polskich).

Podsumowując bez wydzielonego pasa drogowego z drogą wewnętrzną nie ma SR. Co w takim razie z parkingami przy hipermarketach, z drogami na osiedlach mieszkaniowych leżących na działkach nie-drogowych?

Naszym zdaniem wystarczyłoby SR zdefiniować po prostu jako obszar, na który wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami. Tak samo uważamy powinna być zdefiniowana strefa zamieszkania.

Wracając do tytułowych rozporządzeń, jest brak spójności pomiędzy definicją i zapisami Rozporządzenia.

W definicji mówi się, że oznakowane mają być wjazdy i wyjazdy ze SR, a w Rozporządzeniu, że wszystkie drogi doprowadzające do niej ruch. Problem jest taki jak opisano wyżej.

Co się dzieje jeżeli do SR prowadzą wjazdy wg definicji z UoDP?


W Rozporządzeniu wskazuje się, że decyzję o wprowadzeniu SR podejmuje zarządca terenu choć wydaje się, że powinno być tutaj dodane lub zarządcy (właściciele) ponieważ jedna SR może obejmować przecież obszar większy niż tylko będący w pojedynczym zarządzaniu, (choć decydujący głos będzie miał i tak zarządca tej minimum jednej drogi wewnętrznej).

Przykład: Mamy czterech właścicieli podwórek i jednego zarządcę administrującego m.in drogą wewnętrzną.

Czy ci właściciele podwórek mogą ustalić sobie SR?

Nie, ponieważ nie mają drogi wewnętrznej. Ale wszyscy w pięciu już taką strefę ustalić mogą.

*Prezes Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu*



*Tomasz Borowski*