

PK.0715.1.2022

Poznań, 15 grudnia 2022 r.

Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu
ul. Kamienna 7
62-081 Przeźmierowo

Dotyczy: pisma KLIR/01/11/22

W odpowiedzi na petycję Stowarzyszenia Klubu Inżynierii Ruchu, dotyczącą zmiany zapisów punktu 5.2.50, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r., w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu informuje, że przychyła się jedynie w części do zaproponowanych zmian. Stoimy na stanowisku, że zgodnie z zapisami ustawy o drogach publicznych, parkowanie powinno odbywać się w wyznaczonych miejscach.

Zastosowany w przepisach powyższej ustawy zabieg legislacyjny, nakazujący parkowanie w wyznaczonych miejscach jest w naszej ocenie nakierowany na osiągnięcie jednego z celów: uporządkowanie parkowania i tym samym zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Oznakowanie poziome wprowadzone zostało jako działanie wzmacniające i zapewniające osiągnięcie ładu przestrzennego, który jest dla nas ważnym elementem w budowaniu przestrzeni miejskiej, zwłaszcza w obszarze śródmiejskim. W przeciwnym razie miejsca wyznaczone tylko znakami pionowymi byłyby nieuporządkowane, a w niektórych wypadkach nawet ograniczające ilość możliwych parkowań. Ponadto kierowcy z większym stopniem parkowaliby w miejscach do tego nieprzeznaczonych, (na trawnikach, skwerach, chodnikach), zagrażając przy tym bezpieczeństwu uczestników ruchu drogowego.

Charakter oznakowania w rozważanym kontekście był przyczyną wielu wątpliwości, co spowodowało, że problem ten był przedmiotem rozważań Naczelnego Sądu Administracyjnego (NSA II GPS 2/17, z dn. 9.10.2017 r.). W w/w uchwale NSA stwierdził, że to znakom pionowym jako informującym o sposobie korzystania z drogi, należy przypisać rolę decydującą w wyznaczeniu miejsca płatnego postoj. Znaki pionowe są wiodącymi, jednak

to znaki poziome informują kierowców o sposobie skorzystania z miejsc płatnego parkowania, porządkując przy tym przestrzeń miejską.

W świetle powyższego, brak jest – w ocenie Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu – przesłanek do zmiany powyższych zapisów, poza nawierzchniami kamiennymi w strefie ochrony konserwatorskiej. W tym wypadku konserwator zabytków powinien mieć prawo wnieść wiążący sprzeciw co do stosowania oznakowania poziomego miejsc postojowych.

Jednocześnie ZDM w Poznaniu, mając na uwadze ideę wprowadzania SPP na terenie miast, widzi potrzebę innej zmiany w zakresie oznakowania D-44 określonego w w/w rozporządzeniu. Mianowicie w opinii ZDM należałoby przeformułować definicję oznakowania D-44 SPP na wzór oznakowania D-41 „stref zamieszkania” (pkt. 5.2.46 rozporządzenia) w zakresie dotyczącym możliwości postoju pojazdu w strefach objętych znakami D-44 i D-45 tylko (!) w miejscach wyznaczonych, o których jest mowa w ustawie o drogach publicznych. Zmiana taka miała by spowodować zminimalizowanie (a docelowo wyeliminowanie) nagminnego problemu pojazdów parkujących dziś w SPP, ale poza miejscami wyznaczonymi SPP i zlikwidowaniu problemu tzw. „luk” w strefach, które umożliwiają omijanie opłat w sytuacji gdy jakieś miejsce znajdujące się w obszarze SPP, z różnych przyczyn nie jest objęte oznakowaniem D-18 „Płatny” z T-30 i P-19 lub P-20, ale jednocześnie mieści się w przestrzeni „legalnego” postoju (np. poza obszarem 10m od przejść dla pieszych, skrzyżowań, zjazdów itp.) Objęcie definicji SPP takim samym jak Stref Zamieszkania prawem sprowadzającym się do możliwości parkowania w SPP tylko (!) w miejscach wyznaczonych znakami (bądź tylko pionowymi bądź jednymi i drugimi w kontekście pierwotnego problemu poruszonego w petycji). Spowodowałoby to, że – zarówno z punktu widzenia organizacji ruchu i jak i postępującej deprecjacji przepisów ogólnych ustawy PoRD, która wymusza stosowanie nadmiernej ilości znaków drogowych niejednokrotnie powielających przepisy wynikające wprost z ustawy – nie byłoby potrzeby stosowania dodatkowych znaków czy urządzeń bezpieczeństwa ruchu eliminujących „luki” w SPP. Spowodowałaby także prostsze zasady egzekucji prawa do postoju w strefach, gdyż wszystkie przypadki postoju poza miejscami wyznaczonymi byłyby jednoznaczne w interpretacji. Jednocześnie zasada ta byłaby wspomagająca dla kierujących pojazdami gdyż kierowca wjeżdżający do SPP miałby świadomość, że jeżeli chce dokonać postoju pojazdu w tym obszarze to może to zrobić jedynie na miejscu objętym płatnością, gdyż innych miejsc nie znajdzie. Takie działanie powinno się przyczynić m.in. do zmniejszenia kongestii wynikającej z częstego problemu „poszukiwania” miejsca postojowego przez kierowców, emisji hałasu i spalin a tym samym zmniejszenia negatywnego wpływu ruchu samochodowego na środowisko.

Jednocześnie w ocenie ZDM należy dokonać analizy prawnej czy proponowana zmiana na poziomie rozporządzenia byłaby wystarczająca. W kontekście zapisów art. 13 ustawy o drogach publicznych, w których mowa jest o pobieraniu opłat za postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania, „w wyznaczonym miejscu” wydaje się, że jest

to określenie ogólne, pozwalające na doprecyzowanie na poziomie aktu wykonawczego, przy czym rozporządzenie z dnia 3 lipca 2003r. nie jest aktem wykonawczym do tej ustawy. Biorąc zaś pod uwagę zapisy art. 49 ust. 2 pkt. 4 zasadnym byłoby rozszerzenie tego przepisu do następującej treści: „Zabrania się postoju (...) w strefie zamieszkania oraz w strefie płatnego postoju w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu”. Taka zmiana wymagałaby zapewne wprowadzenie definicji SPP również do ustawy PoRD, do art. 2 tej ustawy a tym samym zmian ustawowych.

Zastępca Dyrektora
ds. Przestrzeni Publicznej

Do wiadomości:

1. Miejski Konserwator Zabytków w Poznaniu
2. Urząd Miasta Poznania, Oddział Miejskiego Inżyniera Ruchu
3. ZDM, Wydział Organizacji i Bezpieczeństwa Ruchu
4. ZDM, Wydział Parkowania

Odpowiedź przygotował:

Tomasz Majchrzak, st. Inspektor Wydziału Komunikacji Społecznej, tel. 61 628 65 81