



Wysogotowo 2022-11-07

Ministerstwo Infrastruktury

Ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

kancelaria@mi.gov.pl

L.dz. KLIR/01/11/22

PETYCJA

Niniejszym pismem Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu składa petycję dotyczącą zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 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 (Dz. U. z 2003 r., Nr 220, poz. 2181 z późniejszymi zmianami).

Stowarzyszenie wnosi o zmianę punktu 5.2.50 wyżej wymienionego rozporządzenia na następujący:

„5.2.50. Znak informujący o strefie płatnego parkowania i śródmiejskiej strefie płatnego parkowania

Znak D-44 „strefa płatnego parkowania lub śródmiejska strefa płatnego parkowania” (rys. 5.2.50.1) stosuje się w celu oznaczenia wjazdu i początku strefy płatnego parkowania lub śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, w której w określone dni, w określonych godzinach lub całodobowo jest pobierana opłata za postój pojazdu samochodowego. Na znaku obok napisu „Postój płatny” wskazuje się sposób wnoszenia opłaty za postój pojazdu samochodowego przez umieszczenie symbolu parkometru lub napisu określającego ustalony sposób wnoszenia opłaty. Jeżeli obowiązek wnoszenia opłaty za postój pojazdu samochodowego dotyczy określonych dni lub godzin, pod napisem „Postój płatny” umieszcza się informację określającą zakres stosowania znaku D-44. Symbol stosowany na znaku D-44 pokazano na rys. 5.2.50.2.

*Znak D-44 umieszcza się w przekroju drogi położonym na granicy strefy ustanowionej na podstawie art. 13b ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, na wszystkich ulicach doprowadzających ruch do obszaru, na którym została ustalona strefa płatnego parkowania lub śródmiejska strefa płatnego parkowania. Znak D-44 umieszcza się również na połączeniu strefy płatnego parkowania i śródmiejskiej strefy płatnego parkowania. W strefie oznaczonej znakiem D-44 miejsca postoju pojazdu samochodowego wyznacza się znakami pionowymi określonymi w pkt 5.2.18. **Wyznaczone miejsca postojowe oznakowuje się znakami poziomymi określonymi w załączniku nr 2 do rozporządzenia w pkt 5.2.4, 5.2.5, 5.2.6 i 5.2.9.2.”***

Uzasadnienie

Propozycja zmiany wynika zarówno z kwestii formalno-prawnych jak również merytorycznych i technicznych.

W zakresie kwestii formalno-prawnych należy przede wszystkim wskazać uchwałę Naczelnego Sądu Administracyjnego w składzie siedmiu sędziów z 9 października 2017 roku. W uzasadnieniu tej uchwały NSA wskazał, że to „znaki pionowe mają na celu poinformowanie kierujących pojazdami o rodzaju drogi i sposobie korzystania oraz obiektach znajdujących się przy drodze lub w jej pobliżu przeznaczonych dla użytkowników dróg (pkt 5 załącznika nr 1 rozporządzenie)”. Natomiast „znaki poziome dróg służą zaś zwiększeniu bezpieczeństwa uczestników ruchu i innych osób znajdujących się na drodze, usprawnieniu ruchu pojazdów i ułatwieniu korzystania z dróg (pkt 1.2. załącznika nr 2 rozporządzenia)”. W związku z tym „to znaki pionowe informują o sposobie korzystania z drogi i dlatego tym znakom, co trzeba podkreślić, należałoby przypisać rolę decydującą w wyznaczeniu miejsca płatnego postoju”. Tymczasem zapis rozporządzenia de facto zrównał znaczenie tych dwóch znaków w rozumieniu wyznaczania miejsc postojowych w strefach płatnego parkowania i śródmiejskich strefach płatnego parkowania. Należy zaznaczyć, że taka konstrukcja prawna nie ma zastosowania w innych przypadkach korelacji znaków pionowych i poziomych w przedmiotowym rozporządzeniu. Można w tym miejscu przytoczyć kilka przykładów takiego podejścia.

- Znak D-6 „przejście dla pieszych” oraz znak P-10 „przejście dla pieszych”. Znak P-10 jest niewystarczającym do samodzielnego funkcjonowania i pełni rolę dedykowaną znakom poziomym jak to w swojejchwale wskazał NSA. Zwiększa bezpieczeństwa uczestników ruchu i innych osób znajdujących się na drodze i ułatwia korzystanie z dróg. Natomiast znak D-6 w określonych warunkach może funkcjonować samodzielnie (pkt 5.2.6.3) i jego „samodzielność” nie zwalnia kierowców do niestosowania się do istotnych regulacji, które temu znakowi towarzyszą;

- Znak B-25 „zakaz wyprzedzania”, znak B-26 „zakaz wyprzedzania przez samochody ciężarowe” oraz znak P-4 „linia podwójna ciągła”;

- znak D-15 „przystanek autobusowy” oraz znak P-17 „linia przystankowa”.

Co więcej nawet w przypadku znaku D-18 „parking” funkcjonującego poza regulacjami dotyczącymi znaku D-44 przepisy nie określają obowiązku, żeby towarzyszył mu znak poziomy. Dotyczy to także sytuacji, gdzie sposób parkowania jest dookreślany tabliczką pod znakiem T-30.

W każdym z tych przypadków stosowana jest zasada zdefiniowana w uchwale NSA podziału znaczenia znaków drogowych pionowych i poziomych.

Przechodząc do kwestii technicznych należy zaznaczyć, że nawet w przypadku znaku o takim znaczeniu jak znak D-6 „przejście dla pieszych” wskazano, że są sytuacje w którym nie da się wykonać oznakowania poziomego: „jeżeli nawierzchnia jezdni nie nadaje się do umieszczenia znaku poziomego oznaczającego przejście dla pieszych, a istnieje potrzeba ustalenia przejścia, przejście to można wyznaczyć znakami D-6 umieszczając je po obu stronach drogi”. W przypadku miejsc postojowych spektrum sytuacji w których parkowania może odbywać się na nawierzchniach na których nie ma możliwości umieszczenia znaku poziomego jest dużo większe niż w przypadku przejść dla pieszych. Nawierzchnie kamienne, nawierzchnie z płyt ażurowych, różnego rodzaju eco-kraty, nawierzchnie utwardzone materiałem takim jak frezy asfaltowe lub innymi materiałami pozyskanymi z recyklingu itd. Możliwości takich jest bardzo dużo.

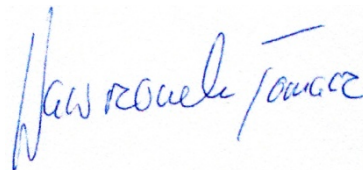
Na koniec naszego uzasadnienia chcielibyśmy wskazać konsekwencje merytoryczne obecnego stanu rzeczy. Uwarunkowania techniczne pokazały jak wiele miejsc na terenach objętych strefą D-44 musi być wyłączanych z obszarów poboru opłaty z uwagi na brak możliwości wykonania zgodnego z przepisami wyznaczenia miejsc postojowych. W takiej sytuacji na obszarze, który powinien być jednolity jeżeli chodzi o zasady faktycznie funkcjonują dwie równoległe rzeczywistości parkingowe: miejsca wyznaczone objęte poborem opłaty oraz miejsca zgodne z przepisami, ale niewyznaczone na których ten pobór nie jest możliwy. Konsekwencje są łatwe do wyobrażenia. Zwiększony ruch w poszukiwaniu „bezpłatnych” miejsc, zmniejszona rotacja, długotrwałe parkowanie. To wszystko wypacza idee strefy płatnego parkowania czy też śródmiejskiej strefy płatnego parkowania. Tym bardziej, że brak możliwości wyznaczenia miejsc poziomych wynika nie tylko z kwestii technicznych dotyczących nawierzchni. Często choćby szerokość jezdni, jej geometria uniemożliwia wyznaczenie miejsca postojowego zgodnie z zasadami określonymi w przepisach o znakach drogowych poziomych, ale nie uniemożliwia parkowania zgodnego z przepisami prawa o ruchu drogowym. Oczywiście można sobie wyobrazić, że wszystkie miejsca niewyznaczone byłyby rugowane z obszaru stref. Tylko czy brak możliwości wykonania znaków poziomych powinien być powodem likwidacji miejsc do parkowania?

Coraz częściej zgłaszaną do Stowarzyszenia kwestią jest kontestowanie sposobu wyznaczenia miejsc w warunkach zimowych czy wczesnowiosennych, gdy warunki atmosferyczne lub „wytarcie” się znaków poziomych jest wskazywane jako nieprawidłowość w wyznaczeniu miejsca w rozumieniu przepisów itd. itd.

Na koniec nie można zapomnieć o kwestiach estetycznych. Wykonywanie znaków poziomych w bezpośrednim sąsiedztwie zabytków czasem o niebagatelnej wartości historycznej na pewno nie jest czymś co najlepiej ze sobą współgra. Wiemy, że w niektórych miastach powodowało to kontrowersje ze środowiskami konserwatorskimi.

Biorąc pod uwagę przytoczone powyżej argumenty Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu wnosi jak na wstępie. Jednocześnie z uwagi na wagę problemu i coraz częściej docierające do nas sygnały ze środowiska zarządców dróg i zarządzających ruchem o potęgującym się deprecjonowaniu stref płatnego parkowania jako regulatora polityki parkingowej w najbardziej newralgicznych obszarach miast prosimy o podjęcie wysiłku legislacyjnego niezależnie od prowadzonych prac nad zmianą „czerwonej książki” co najprawdopodobniej szybko nie nastąpi.

Prezes Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu



Tomasz Wawrzonek