

Tomek Wawrzonek:

"czy nie warto byłoby jako KLIR odnieść się do tych zmian?"

Andrzej Hoffmann:

"Mam kilka propozycji zmian (uzupełnień) w tym rozporządzeniu, ale zanim je przedstawię chciałbym wiedzieć, jak w waszych miastach wyznaczone są obecnie miejsca postojowe w strefie."
"Oznakowanie SPP znakami D-44/D-45 ma sens wówczas, kiedy eliminuje się tym sposobem dużą liczbę znaków D-18 i pochodnych wyznaczających miejsca postojowe na poszczególnych odcinkach ulic w strefie. I w tym kierunku poszedł Gdańsk likwidując masę znaków "upiększających" Starówkę). Uzupełnieniem tych znaków powinno być poziome oznakowanie, określające jednoznacznie zakres i sposób parkowania (np. częściowo na jezdni, częściowo na chodniku) oraz miejsca dla niepełnosprawnych. Ponadto w strefie powinien obowiązywać całkowity zakaz postoju poza miejscami wyznaczonymi. Takiego zapisu zabrakło w rozporządzeniu. Popieram propozycję Zygmunta, odwołującego się do zapisów w rozporządzeniu MTBiGM oraz MSW (Dz. U. poz. 1325), które w sposób jednoznaczny (poprzez znaki D-44) określają zasady w SPP. Tak też podszedł do tego Tomek opisując sposób oznakowania (bez dodatkowych znaków wewnątrz strefy) przyjęty w Gdańsku. Zamieszczenie wprowadziło rozporządzenie MTBiGM (Dz. U. poz. 1326) nakazujące konieczność dodatkowego wyznaczania znakami pionowymi D-18 i poziomymi miejsc postojów w SPP, na co Tomek zwrócił uwagę w swoim mailu (taki zapis spowodował bezpłatne i nie karane ! parkowanie pojazdów poza wyznaczonymi miejscami w strefie). Postaram się porozmawiać w tej sprawie w najbliższych dniach z radcą prawnym, z którym znam się od lat.

Piotr Jan Graczyk:

Należy pamiętać o tym, że omawiane rozporządzenie dotyczy oznakowania a rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych mówi:

§ 29. 1. Znak B-39 „strefa ograniczonego postoju”

oznacza wjazd do strefy, w której obowiązuje zakaz postoju pojazdów na wszystkich drogach; dopuszczalny czas unieruchomienia pojazdu dłuższy niż jedna minuta jest wskazany napisem na znaku.

2. Znak B-39 nie dotyczy:

- 1) pojazdu komunikacji publicznej zatrzymującego się na wyznaczonym dla niego miejscu,
- 2) pojazdu zatrzymującego się w miejscu oznaczonym znakiem D-18, D-18a, D-18b lub D-44,
- 3) pojazdu unieruchomionego ze względu na warunki lub przepisy ruchu drogowego,
- 4) autobusu szkolnego.

3. Znak B-40 „koniec strefy ograniczonego postoju”

oznacza wyjazd ze strefy ograniczonego postoju.

przy czym D-18:

§ 52.1. Znak D-18 „parking” oznacza miejsce przeznaczone na postój pojazdów (zespołów pojazdów), z wyjątkiem przyczep kempingowych; umieszczona pod znakiem tabliczka T-23e oznacza, że na parkingu jest dopuszczony także postój przyczep kempingowych.

2. Umieszczona pod znakiem D-18 tabliczka T-30 wskazuje sposób ustawienia pojazdu względem krawędzi jezdni oznaczonej na tabliczce barwą szarą oraz że miejsce jest przeznaczone dla pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 2,5 t.

3. Umieszczona pod znakiem D-18 tabliczka T-3a wskazuje koniec miejsca przeznaczonego na postój;

i dalej o D-44/45:
§ 58.

4. Znak D-44 "strefa parkowania" oznacza wjazd do strefy, w której za postój pojazdu jest pobierana opłata. W strefie tej zabroniony jest postój pojazdu bez wniesienia opłaty, z wyjątkiem postoju pojazdów osób lub jednostek, dla których ustalona została zerowa stawka opłaty, oraz postoju pojazdów komunikacji publicznej na wyznaczonych dla nich miejscach. Znak D-45 "koniec strefy parkowania" oznacza wyjazd z takiej strefy.

stąd mój wniosek:

Znaki D-44 i D-45 są całkowicie zbędne – co udowodniono w załączonym rozporządzeniu, znaki te były zbędne od samego początku ich powstania (znak B-39 był wystarczający). W celu ujednoczenia bzdury – aby zmusić wszystkich do stawiania "blachy" w strefach – usankcjonowano obowiązek wyznaczania miejsc do parkowania - czy istnieje taka potrzeba czy też nie. Mleko się więc rozlało i trzeba ten fakt wykorzystać do dalszej walki o rozum, moim zdaniem: znaki D-44 i D-45 mają informować kierowców, że na miejscach wyznaczonych D-18 obowiązują opłaty (a poza nimi nie obowiązują !!! – czyli jest to g...no nie strefa); należy zatem dążyć do rezygnacji z interpretowania tych znaków jako obowiązujących obszarowo i stosować je odcinkowo, będziemy mieli zatem każde miejsce do parkowania oznakowane jako płatne (D-44) lub niepłatne (D-18) stąd już tylko mały krok do wyrzucenia pojazdów parkujących z chodników – bo parkowanie, które zostało oznakowane jest legalne a reszta nie ergo - postój pojazdu na chodniku jest zabroniony chyba, że znaki (D-18 lub D-44) mówią inaczej.

Jest to idea, którą (po dopracowaniu) KLIR powinien szerzyć i wspierać. Gdyby to było możliwe, a jak widać nie jest, D-18 winny zniknąć w strefie parkowania - rozporządzenie wywołuje skutek odwrotny do idei ograniczania "blachy" na ulicach.

Ale teraz model mógłby wyglądać np. tak:

w obszarze B-39 - B-40 gdzie wystąpić może:

wiele D-44 - D45 (tutaj postój bez opłaty jest zabroniony),

wiele D-18 z tabliczkami T-30 - D-18 z T-3a, (tu postój bez opłat)

reszta miejsc postój zabroniony bo: "9) chodnik - część drogi przeznaczoną do ruchu

pieszych"

przy czym PoRD - projekt zapisu np:

Art. 47. Dopuszcza się zatrzymanie lub postój na chodniku kołami jednego boku lub przedniej osi lub całego pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 2,5 t, **tylko w miejscu wyznaczonym odpowiednimi znakami drogowymi** (D-44/D-18 z T-30).

Zygmunt Uzdalewicz należy przypomnieć o poprzedniej naszej (1,5 roku temu ???) opinii na temat D-44 i odzewu ministerstwa na nasze uwagi do projektu zmian.

Violetta Kossakowska. Witam.

Odpowiadając na emaila dotyczącego zmiany rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 23 września 2013r. pragnę wyrazić swoją opinię na ten temat, w oparciu o doświadczenia w Kielcach.

Obecnie w moim mieście parkowanie w strefie płatnego postoju, która obejmuje ulice w ścisłym centrum, odbywa się w zasadzie w oparciu o przepisy Prawa o ruchu drogowym. Na odcinkach ulic, gdzie postój pojazdów powodowałby utrudnienia w ruchu obowiązują znaki zakazu zatrzymywania się. Są wprawdzie ulice, na których wyznaczono miejsca postojowe znakami typu D-18 (bez

oznakowania poziomego), ale w większości znajdują się one w strefie zamieszkania. Taka organizacja ruchu funkcjonuje od wielu lat i jej czytelność nie budzi wątpliwości. Oczywiście, tak jak w innych miastach, występują przypadki nieprzestrzegania obowiązującego oznakowania i przepisów Prawa o ruchu drogowym tj. parkowanie w miejscach niedozwolonych (na powierzchni P-21, na lub przed przejściem dla pieszych, na chodniku gdzie obowiązuje B-36 itd.). Nie zwalnia to jednak z obowiązku uiszczenia opłaty za postój w strefie płatnego postoju, która jest każdorazowo i bardzo skutecznie sprawdzana przez kontrolerów MZD lub ewentualnie egzekwowana przez dział Windykacji.

Dodany zapis rozporządzenia stanowi, że „W strefie miejsca dla postoju pojazdu samochodowego wyznacza się znakami pionowymi oraz poziomymi...”. Czytając ten zapis, w związku z art. 13b ustawy o drogach publicznych „Opłatę pobiera się za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania, w wyznaczonym miejscu, ...” nasuwa mi się następujące pytanie: Jeżeli zatrzymam pojazd w innym miejscu niż wyznaczone znakami mam wносить opłatę czy nie? W mojej interpretacji mogę jej uniknąć opierając się na w/w przepisach. Czyli mogę spokojnie bezpłatnie zaparkować pojazd na chodniku, na którym zarządca drogi nie wyznaczył „legalnego płatnego” parkowania ponieważ np. jest za wysoki krawężnik i istnieje ryzyko uszkodzenia opony lub stan chodnika jest zły i nie jest zasadne narażanie go na dalszą degradację). Oczywiście można ustawić na takim odcinku znak B-36 (kolejna „blacha” i słupek). Znając nasze kieleckie realia, już widzę samochody parkujące na zjazdach, na liniach P-21, przed przejściem i innych miejscach na których zarządca nie wyznaczył miejsc postojowych. Oczywiście są służby porządkowe, które mogą egzekwować od kierowców stosowanie się do obowiązujących przepisów ruchu drogowego i oznakowania. Ale mając kilkunastoletnie doświadczenie współpracy zarówno ze Strażą Miejską i Policją zdaje sobie sprawę, że nie jest możliwe aby patrol kontrolował codziennie dwie, trzy ulice. Reasumując, w moim odczuciu zmiana rozporządzenia w takiej formie przyczyni się do zmniejszenia wpływów do budżetu miasta z tytułu opłaty za postój w strefie płatnego postoju, ponieważ nie zabraknie chętnych do krótkotrwałego parkowania w miejscach niedozwolonych. Ryzyko otrzymania mandatu będzie niewielkie z przyczyn które opisałam powyżej.

Drugi aspekt sprawy to koszty związane w wdrożeniem nowej organizacji ruchu (projekt organizacji ruchu i jego realizacja). W Kielcach niezbędna będzie zmiana organizacji ruchu praktycznie na większości ulic w strefie płatnego postoju. Sadzę że cały styczeń mój Referat będzie opracowywał projekty, uzyskiwał opinie Policji, kosztem innych spraw. Nie bez znaczenia jest koszt nowej organizacji ruchu, setki nowych znaków typu D-18 oraz B-36 (montaż znaków i późniejsze ich utrzymywanie) wraz z oznakowaniem poziomym.

Po trzecie, szybka analiza istniejącej organizacji ruchu w strefie wykazała, że liczba miejsc postojowych zmniejszy się. Projektując oznakowanie należy uwzględnić przecież istniejące zjazdy, odległości od przejścia dla pieszych, skrzyżowania itp. Nie wyznaczymy też miejsc postojowych, jak pisałam powyższej, na chodniku którego nawierzchnia jest w złym stanie, lub jest zbyt wysoki krawężnik.

Jestem przeciwnikiem nadmiaru znaków drogowych, dlatego zawsze staramy się w Kielcach minimalizować ich liczbę. Po zmianie przepisów czeka nas dostawienie przynajmniej po kilka znaków na każdej ulicy. Mam już złe doświadczenia z ustawianiem znaków w ścisłym centrum miasta, na wąskich chodnikach, z licznymi witrynami sklepowymi i z uzbrojeniem terenu stanowiącym często wielką zagadkę lub zaskoczenie. Każdy znak jest oprotestowywany, bo albo komuś zasłania witrynę albo reklamę albo jest problem z jego lokalizacją z uwagi na wąski chodnik, schody w pasie drogowym, skrzynki elektryczne, rynny lub inne istniejące już znaki. itd.

Reasumując, nie widzę korzyści z planowanych zmian, które wymusza nowe rozporządzenie.

Pozdrawiam

Violetta Kossakowska

Kielce

Gabi Gosh

Nie jestem zaskoczona treścią tego rozporządzenia. Do tych zmian w końcu musiało dojść. Ja, kiedy siedziałam jeszcze za biurkiem i miałam utworzyć SPP, to:

1. W uzasadnieniu jej wprowadzenia mogłam się posługiwać tylko pojęciami deficyt miejsc i wymuszenie rotacji. O zyskach nie można było nawet napomknąć, gdyż ówczesna opozycja broniąca obatela przed dodatkowym wydatkiem (nazywając opłatę za postój podatkiem) mogła skutecznie zniweczyć całe przedsięwzięcie. Obecnie dochód ze strefy jest zaliczany do sukcesów rządzących. U nas np. chwalą się tym, że tylko rozszerzenie strefy przyniosło jego 50% wyższkę. Rotację natomiast zastąpiły blokady (z ilu miejsc postojowych trzeba zebrać jednorazowych opłat, aby zrównoważyć wpływy z usunięcia jednej blokady?).

2. Ustawienie każdego znaku drogowego wymaga projektu, a każdy projekt musi być zaopiniowany przez policję (egzekutora prawa wprowadzanego przez urzędnika). Opiniujący projekty policjant, w przypadku tworzenia SPP, już na wstępie powiedział, że policja nie będzie pilnowała strefy i podejmowała w niej interwencje jeżeli określone w niej zasady nie będą jasne, czytelne, a przede wszystkim jednoznaczne. Dlatego też, już na samym początku na koszt i staraniem wyłonionego operatora został wykonany projekt i całkowite oznakowanie uwzględniające wszystkie możliwe miejsca postojowe.

Szkopuł jednak tkwi w tym, że to nie policja egzekwuje prawo drogowe w strefie, ale drugi urzędnik, taki w uniformie i zamiast szacunku dla użytkowników strefy mamy to co mamy. Po co w takim razie likwidować deficyt miejsc postojowych budując np. wielopoziomowe parkingi?

To, że użytkownicy dróg potrzebują zwłaszcza tego oznakowania świadczy determinacja mieszkańców jednej z ulic, przy której jest zatoka parkingowa na ok. 40 stanowisk parkingowych. Ludzie ci nie wnioskowali do zarządu drogi o ich wyznaczenie, ale prosili o pozwolenie i wytyczne, aby mogli sami wykonać oznakowanie poziome i móc efektywnie parking wykorzystać. Być może, że to wszystko spowodowała różnica między garażowaniem pod chmurką, a postojem.

Pozdrawiam
Gabi Gosch

To co zaserwowało Ministerstwo to przez pryzmat Gdańska jest swoiste déjà vu. Do niedawna większość obszarów naszej strefy opierała się o odcinkowość. Co to oznacza? Znaki D-44 stawiane były na początku odcinka poboru opłaty, a D-45 na końcu. W praktyce było to najbardziej patologiczne rozwiązanie jaki można sobie wyobrazić. W ekstremalnych sytuacjach dochodziło do tego, że na miejscach postojowych stało kilka pojazdów, a przed i za odcinkiem wyznaczonym znakami kilkanaście. Nie muszę oczywiście wspominać, że najczęściej były to postoje na przejściach dla pieszych, w obrębie skrzyżowań, na chodnikach zbyt wąskich do parkowania, na wjazdach. Oczywiście możliwe to było przede wszystkim z uwagi na słabość naszych służb porządkowych, ale nie sądzę, żeby zmiana oznakowania w jakikolwiek sposób te służby wzmocniła. Natomiast eliminuje z procesu egzekucji przepisów służby parkingowe zarządcy drogi. Z naszego doświadczenia to właśnie one gwarantują największą nieuchronność kary.

Natomiast najciekawszym zapisem w rozporządzeniu jest ten dotyczący konieczności oznakowywania miejsc postojowych za pomocą znaków poziomych. Przepisy nie określają takiej zasady jako alternatywnej albo uzupełniającej. Znak ma być pionowy oraz poziomy. Ciekaw jestem, czy ktoś kto układał te przepisy ma pojęcie co oznacza wykonanie znaków poziomych na kostce kamiennej, płytach MEBA czy innych nawierzchniach "stworzonych" do mazania po nich wałkiem. Nie wspominam już o estetyce. Myślę, że wręcz pocztówkowo będzie wyglądała Bazylika Mariacka i ulica

z chodnikami przed nią pomazana farbą wyznaczającą miejsca postojowe. Poważniej natomiast to nie wiem czy ktoś próbował odpowiedzieć na pytanie, a co jeżeli oznakowanie poziome nie jest widoczne (zima). Obowiązują opłaty czy nie? Jeszcze jeden wątek w tej kwestii. Przepisy prawa o ruchu drogowym dopuszczają parkowanie na zasadach ogólnych np. na chodniku przy zachowaniu pewnych warunków (bezpośrednio przy krawężniku, pozostawiając pieszym 1,5 m do przejścia). Samochód osobowy ma szerokość nie przekraczającą 2,0 m. Czyli 3,5 metrowy chodnik pozwala zaparkować równolegle samochód zgodnie z przepisami. Natomiast szerokość taka nie daje możliwości wyznaczenia miejsca postojowego, które ma szerokość zgodnie z przepisami 2,3 m. Bezpłatne parkowanie czy zakaz zatrzymywania?

Zacząłem od życzeń i wyobraźni. Niestety zbyt często mam wrażenie, że wśród decydujących o tym jak mają wyglądać nasze ulice i drogi, w jaki sposób ma kształtować się na nich ruch wyobraźnia ogranicza się do stawiania kolejnych znaków drogowych. Może w związku z tym warto jednak zweryfikować swoje marzenia i zamiast nowej czerwonej książki dostać pod choinkę nowe skarpetki. Co do nich przynajmniej jest pewność, że będą przydatne.

Pozdrawiam:
Tomek Wawrzonek

Maciej Stroński

Nie wypowiadam się o konfliktowych zapisach, jest to sprawa oczywista i zła dla wszystkich. Zaskarżenie zapisów tylko przez KLIR nie uważam za dobre rozwiązanie (pomijam koszty takiej operacji). Takie postępowanie ma sens jedynie jako grupa stowarzyszeń branżowych, a to wymaga porozumienia. Dobrym rozwiązaniem jest wsparcie wystąpienia jakiegoś miasta, ale w okresie zbliżających się wyborów może to być trudne.

Pozdrawiam
Maciek