

**Stanowisko Zarządu Związku Miast Polskich**  
**w sprawie oznakowania miejsc postojowych w strefach płatnego parkowania**  
**i innych kwestii związanych z lokalną polityką parkingową**

W związku z licznymi głosami przedstawicieli miast i zarządców dróg publicznych dotyczącymi problemów z interpretacją i stosowaniem przepisów dotyczących funkcjonowania stref płatnego parkowania (SPP) Zarząd Związku przedstawia stanowisko w poniższych sprawach:

**1. Oznakowanie miejsc postojowych w SPP**

W dniu 14.02.2014 r. weszła w życie nowelizacja 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 wydanego na podstawie art.7 ust.3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, która w strefie płatnego parkowania oznakowanej znakami D-44, D-45 nakazuje wyznaczać miejsca postojowe znakami pionowymi D-18 i jednocześnie znakami poziomymi P-18, P-19, P-20, P-24. Zgodnie z interpretacją Ministerstwa opłaty w SPP mogą być pobierane jedynie za postój w tak oznakowanych miejscach.

Wyznaczanie stref płatnego parkowania w centrach miast jest jednym ze sposobów ograniczania kongestii na drogach dojazdowych do centrum i w samym centrum. Ma skłaniać do podejmowania racjonalnych ekonomicznie i funkcjonalnie decyzji o wyborze podróży transportem publicznym i w inny sposób (pieszo, rowerem, lub inaczej). W sytuacjach kiedy użycie samochodu jest niezbędne ma skłaniać do skracania do minimum czasu przebywania w obszarze, w którym występuje deficyt miejsc parkingowych. Realizacji tych celów nie sprzyja zwalnianie z opłat za parkowanie użytkowników samochodów wyszukujących miejsc nie oznakowanych, często w świetle ogólnych przepisów ruchu drogowego i obowiązującej organizacji ruchu niedopuszczalnych.

Ponadto ww. zmiany wymuszają wprowadzanie w strefach płatnego parkowania w centrach miast i w obszarach staromiejskich i zabytkowych dużej ilości znaków pionowych i poziomych. Tymczasem powinno się dążyć do likwidacji nadmiernej ilości znaków drogowych, tak aby nie zaburzać czytelności zasad ruchu drogowego, nie powodować dekoncentracji kierowców i zubożnienia na inne istotne znaki i sygnały, nie degradować krajobrazu i zabytków. Wykonanie oznakowania poziomego na niektórych rodzajach nawierzchni (np. na kostce kamiennej) jest trudne, nietrwale i niewskazane ze względów konserwatorskich.

Postuluje się powrót do koncepcji traktowania strefy płatnego parkowania jako obszaru, gdzie parkowanie pojazdów w dowolnym miejscu na drodze publicznej powoduje obowiązek uiszczenia stosownej opłaty. Wnosimy o nowelizację art. 13 b ust. 1 oraz ust. 6 pkt. 1 ustawy o drogach publicznych, poprzez usunięcie pojęcia „miejsca wyznaczonego” lub zdefiniowanie go jako miejsca przeznaczonego do postoju pojazdów zgodnie z ogólnymi przepisami ruchu drogowego i obowiązującą organizacją ruchu.

Jednocześnie wnosimy o dokonanie zmiany w ww. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3.07.2003 r. poprzez wykreślenie w pkt 5.2.50 w całości ostatniego zdania: „*W strefie oznakowanej znakiem D-44 miejsca dla postoju pojazdu samochodowego wyznacza się znakami pionowymi określonymi w pkt 5.2.18 oraz znakami poziomymi określonymi w załączniku nr 2 do rozporządzenia w: pkt 5.2.4, pkt 5.2.5, pkt 5.2.6 i pkt 5.2.9.2*”.

**2. Oznakowanie miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych**

Ponadto wnioskujemy zmianę przepisów ww. rozporządzenia dotyczących oznakowania stanowisk postojowych dla pojazdów osób niepełnosprawnych (p.5.2.4 i p.5.2.9.2 rozporządzenia). Nowelizacja wprowadzona rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3.07.2015 r. (Dz. U. z dnia 7.09.2015 r. poz. 1314) zobowiązuje do stosowania na takich stanowiskach (oznakowanych znakami P-18 i P-24) nawierzchni barwy niebieskiej. Problemy z tym związane i argumentacja krytyczna dla takiego rozwiązania jest analogiczna jak w przypadku wcześniej opisywanego oznakowania poziomego dla wyznaczania miejsc postojowych w SPP.

### **3. Maksymalna stawka opłaty za postój**

Stawki opłat, a także wybór odpowiedniej taryfy (progresywna, liniowa) za postój w Strefie Płatnego Parkowania stanowią jeden z podstawowych elementów kształtowania polityki transportowej miasta. Nie widzimy uzasadnienia by, w przeciwieństwie do innych elementów, np. stawek i taryfy opłat za bilety komunikacji miejskiej, ten akurat element był określany w ustawie. Decyzje w tej sprawie należałoby pozostawić do kompetencji wybranych przedstawicieli lokalnych społeczności (rad miast i gmin). Władze samorządowe będą w stanie najlepiej dostosować taryfy opłat do potrzeb lokalnych społeczności, ponosząc przed nimi także bezpośrednią odpowiedzialność. Ważnym elementem wpływającym na zachowania transportowe mieszkańców jest kształtowanie odpowiednich relacji między opłatami za parkowanie a cenami biletów komunikacji miejskiej. Kiedy zachodzi konieczność podniesienia cen biletów z uwagi na rosnące koszty brak możliwości podniesienia stawek za parkowanie może doprowadzić do zmniejszenia atrakcyjności kosztowej korzystania z transportu publicznego na rzecz indywidualnego transportu samochodowego co w konsekwencji będzie prowadzić do zwiększenia i tak już dokuczliwej w wielu miastach kongestii.

Postulujemy by ograniczenie stawki godzinowej do wysokości 3 zł zawarte w art. 13b ust. 4 p.1 ustawy o drogach publicznych wyeliminować z zapisów ustawowych lub zdecydowanie (dwukrotnie) podnieść maksymalną jej wysokość. Postulujemy ponadto wyeliminowanie z zapisów ustawy obowiązku stosowania taryfy progresywnej (art. 13b ust.5 ustawy),

### **4. Maksymalna stawka opłaty dodatkowej**

Dopuszczenie stawki opłaty dodatkowej wyższej niż 50 zł jest konieczne w celu odpowiedniego kształtowania relacji tej opłaty do stawek opłaty podstawowej. W chwili obecnej wielu kierowców, parkujących w SPP może unikać uiszczania opłat podstawowych licząc się z ryzykiem zapłaty relatywnie niskiej opłaty dodatkowej (przykładowo całodzienne parkowanie w SPP w Warszawie wymaga uiszczenia opłaty 31,90 zł – maksymalna opłata dodatkowa jest niespełna 2 razy wyższa).

Ponadto w wielu miastach, w przypadku kierowców sporadycznie nie wnoszących opłaty za postój, stosuje się obniżoną wysokość opłaty dodatkowej pod warunkiem niezwłocznego jej uiszczenia. Znaczna część wpływów z opłat dodatkowych, pochodzi właśnie z opłat w obniżonej wysokości. Jednak w przypadku kierowców często parkujących w SPP i unikających opłat odpowiednia wysokość stawki opłaty dodatkowej i jej „dolegliwość” powinna przyczynić się do zmniejszenia liczby takich kierowców.

Postulujemy całkowite wyeliminowanie ograniczenia ustawowego stawki opłaty dodatkowej zawartego w art. 13f ust.2 ustawy lub znaczące podniesienie tego limitu (min. trzykrotne).

### **5. Rozszerzenie możliwości pobierania opłat za postój pojazdów poza dni robocze**

Wnosimy ponadto o ustawowe dopuszczenie wprowadzania w uzasadnionych przypadkach opłat za postój w SPP również poza dni robocze (w niedziele i święta). Zniesienie ograniczenia zawartego w art.13b ust.1 ustawy o drogach publicznych pozwoli gminom, w których intensywność ruchu samochodowego nasila się właśnie w dni wolne od pracy (np. miejscowości turystyczne) kształtować odpowiednio swoją politykę parkingową, w sposób dostosowany do ich potrzeb.

Malbork, 22 kwietnia 2016



Zygmunt Frankiewicz  
Prezes Związku