



ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA PŁOCKA DS. KOMUNALNYCH

Płock, dn. 16.08.2016 r.

WOP-I-ZO.0003.1157.2016.AK

**Pan
Piotr Szpakowicz
Radny Rady Miasta Płocka
w/m**

Dotyczy: interpelacji z dnia 26.07.2016 r. złożonej między sesjami Rady Miasta Płocka w dniu 01.08.2016 r.

W odpowiedzi na interpelację dotyczącą Pańskich wątpliwości związanych z prawidłowym oznakowaniem Strefy Płatnego Parkowania informuję, iż oznakowanie płatnych miejsc postojowych jest wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, co umożliwia pobieranie opłat po uruchomieniu SPP. Oznakowanie poziome w postaci linii P-18 i P-19 określa obszar przeznaczony do postoju pojazdów. Przytaczane przepisy nie narzucają każdorazowo obowiązku stosowania podziału tego obszaru na indywidualne miejsca postojowe. Zastosowanie rozwiązań projektowych wskazywanych przez Pana jako prawidłowe, byłoby nieefektywne ze względu na zmniejszenie ilości wyznaczonych miejsc dla pojazdów, jaka mogłaby zaparkować na terenie SPP w stosunku do ilości parkujących pojazdów przy obecnej organizacji ruchu. Niewątpliwie takie rozwiązanie nie jest w interesie mieszkańców. Ilość miejsca dostępnego dla postoju pojazdu w obszarze wyznaczonym oznakowaniem poziomym uwzględnia zróżnicowane długości pojazdów. Jeśli pojazd się nie mieści powinien znaleźć odpowiednią dla niego przestrzeń w miejscach wyznaczonych do postoju. W związku z tym trudne jest precyzyjne określenie ilości pojazdów mogących zaparkować w wyznaczonej SPP.

Uwagi dotyczące prawidłowości i jakości wykonanego oznakowania podlegają obecnie ocenie i odbiorowi przez Pełnomocnika ds. Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego oraz Miejski Zarząd Dróg w zakresach stosownie do kompetencji. Zauważone podczas tych

czynności wady zostaną wyeliminowane.

Podanie informacji o kosztach oznakowania pionowego i poziomego będzie możliwe dopiero po zakończeniu tych prac.

Przykłady fotografii wskazujących „darmowe” miejsca postojowe, braki oznakowania poziomego zostały wykonane sądząc po dacie interpelacji przed terminem do kiedy organizacja ruchu związana z SPP miała w całości zostać wdrożona i stąd mogą wynikać częściowe braki w oznakowaniu, które Pana zaniepokoiły.

W miejscach, gdzie brak możliwości technicznych wyznaczenia płatnego miejsca postojowego postój pojazdu powyżej 1 minuty jest zabroniony. Fakt ten wynika z oznakowania wjazdów do SPP znakami pionowym B-39 (strefa ograniczonego postoju) , gdzie postój pojazdów jest zabroniony na wszystkich drogach poza miejscami wyznaczonymi do postoju oraz z podanymi określonymi wyjątkami. Wskazywane przez Pana tzw. „miejsca darmowe” są z automatu wyłączone z możliwości postoju.

W Pańskiej uwadze dotyczącej wjazdu do strefy płatnego parkowania i konieczności oznakowania takich miejsc znakiem pionowym D-44 mylnie pokazuje Pan na fotografii znak pionowy D-18 z tabliczką T-30 oznaczający początek obszaru przeznaczonego pod płatny postój pojazdów w tym wypadku częściowo znajdujący się na jezdni. Wszystkie wloty do SPP w Płocku są oznakowane znakami pionowymi D-44 w odpowiedniej wielkości. Uwaga dotycząca braku określenia sposobu opłaty na znaku D-44 i pokazany w interpelacji przykład z tabliczką „opłata w parkomacie” aby móc wskazywać jako nieprawidłowy, powinno opierać się na przeprowadzonej analizie każdego przypadku z osobna, biorąc pod uwagę rodzaj zastosowanych urządzeń do wnoszenia opłat. Symbol parkometru wymieniony w rozporządzeniu (rozporządzenie ukazało się w 2003 roku) nie odpowiada możliwościom technicznym oraz nazwom urządzeń obecnie stosowanym, które nazywane są parkomatami. Są to urządzenia elektroniczne w których płaci się za postój w strefie, a nie na stanowisku postojowym zlokalizowanym w bezpośredniej bliskości urządzenia o nazwie parkometr. Ponadto należy wspomnieć o innych możliwościach wnoszenia opłat za postój w SPP nie wymienionych w rozporządzeniu. W płockiej SPP można będzie wносить opłatę poza monetami także kartami płatniczymi zbliżeniowo w parkomacie oraz co dla wielu osób i firm będzie bardzo wygodne poprzez system płatności elektronicznych (aplikacja na smartfony).

W odniesieniu do dalszej części Pańskich wątpliwości tym razem w stosunku do ulicy Piekarskiej i innych znajdujących się na obszarze Starego Miasta wyjaśniam, iż zawężanie szerokości ulicy jest jednym z kilku możliwych celowych działań mających za zadanie uspokojenie ruchu drogowego. Powyższe wynika z objęcia tego obszaru „strefą zamieszkania” poprzez oznakowanie znakiem pionowym D-40. Należy przypomnieć, iż „strefa zamieszkania” oznacza wjazd do obszaru na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego takie jak:

- pieszy może korzystać z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdami,

- obowiązuje ograniczenie prędkości do 20 km/h,
- wolno parkować jedynie w miejscach do tego wyznaczonych,
- progi zwalniające nie muszą być oznaczone znakami pionowymi,
- opuszczając strefę zamieszkania, należy ustąpić pierwszeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego jako włączający się do ruchu.

W przypadkach, gdy w strefie zamieszkania parametry ulic umożliwiają jazdę z prędkością przekraczającą dopuszczalną można stosować urządzenia lub rozwiązania wymuszające powolną jazdę.

Dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerów lub wózków rowerowych na jezdni drogi dwukierunkowej jest możliwe na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 roku zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drodze na określonym w nim warunkach.

Wydawanie identyfikatorów na niestosowanie się do znaków B-1 „zakaz ruchu” odbywa się na podstawie art. 30 ust. 1 w związku z art. 11a ust. 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym i § 3 ust. 1 pkt 4, § 4 ust. 1, § 6 ust. 1 i § 8 ust. 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem. Identyfikatory zostały wydane między innymi: mieszkańcom, części pracowników instytucji znajdujących się w obszarze Starego Miasta (na przejazd jedynie podczas wykonywania obowiązków służbowych), gdzie w celu ochrony powyższej przestrzeni przed nadmiernym ruchem pojazdów, ruch ten podlega ograniczeniom.

W celu bliższego zapoznania się z przyjętymi rozwiązaniami w realizowanej organizacji ruchu oraz wyjaśnieniami merytorycznymi z zakresu zastosowanego oznakowania proszę o kontakt z Pełnomocnikiem ds. Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego. Merytoryczna rozmowa powinna pomóc ostatecznie w wyjaśnieniu i rozwianiu Pana wątpliwości zgłaszanych w przedmiotowej interpelacji.

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Miasta Płocka

Piotr Dyśkiewicz