

Uwagi Zarządu Dróg Miejskich w Grudziądzu do projektu ustawy o zmianie ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym, przygotowanego przez Ministerstwo Rozwoju w zakresie dotyczącym strefy płatnego parkowania (art.2 projektu noweli):

Plusy proponowanych rozwiązań:

1. uwzględnienie szczególnego charakteru zabudowy śródmiejskiej dużych miast – lepsza realizacja celu ustawowego wyrażonego w art.13 b ust.2 ustawy o drogach publicznych. Niewątpliwie możliwość trzykrotnego podwyższenia stawki w strefie płatnego parkowania na obszarze zabudowy śródmiejskiej w porównaniu ze „zwykłą” strefą płatnego parkowania bardziej przyczyni się do „zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”.

2. dopuszczenie poboru opłat za parkowanie w strefie płatnego parkowania na obszarze zabudowy śródmiejskiej także w dni wolne. Do takich bowiem wniosków należy dojść porównując brzmienie art.13b ust.1 z proponowanym brzmieniem art.13ca ust.1. Możliwość taka nie rozciąga się niestety na strefę płatnego parkowania nie mającą statusu strefy płatnego parkowania na obszarze zabudowy śródmiejskiej.

Minusy proponowanych rozwiązań:

1.mały zasięg oddziaływania zaproponowanego rozwiązania (nowa konstrukcja znajdzie zastosowanie jedynie w odniesieniu do kilkunastu największych miast). Istnieją miasta poniżej 200.000 mieszkańców, ze zwartą zabudową śródmiejską, obszarowo często nie różniącą się od miast dużych. Te miasta, tak jak miasta pow.200 tys. mieszkańców wymagają np. ograniczenia dostępności obszaru zabudowy śródmiejskiej dla pojazdów samochodowych, czemu nowa konstrukcja prawna mogłaby się przysłużyć. Przyjęte kryterium progowe (ilości mieszkańców miasta) budzi nasze wątpliwości i w naszej ocenie powinno z projektu noweli zostać w ogóle wyeliminowane. Proponowany punkt 13a w art.4 ustawy o drogach mógłby zatem brzmieć: „13a) obszar zabudowy śródmiejskiej - obszar funkcjonalnego śródmieścia, który stanowi faktyczne lub przewidziane w planie miejscowym centrum miasta lub dzielnicy”

2. Dookreślenie pojęcia „miejsca wyznaczonego”. Projekt noweli nie załatwi dotychczasowych problemów związanych z postulatami zgłaszanymi przez samorządy, a dotyczącymi zdefiniowania w ustawie o drogach (a nie w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy Prawo o ruchu drogowym) pojęcia miejsca wyznaczonego. Nowela co prawda definiuje wreszcie w ustawie „miejsce wyznaczone” (co od dawna było postulowane), ale definicja ta jest krokiem w tył. Samorządy w swej większości od dawna postulowały wyeliminowanie oznakowania poziomego (z wielu oczywistych i znanych wszystkim zainteresowanym względów) jako niezbędnego dla uznania danego miejsca przeznaczonego do parkowania jako „miejsca wyznaczonego” w rozumieniu art.13 b ust.1 ustawy.

Postulaty:

1. Popieramy postulat zastąpienia proponowanego w art.13 b ust1 i art.13ca ust.1 projektu noweli pojęcia „wyznaczonego miejsca oznaczonego znakami poziomymi” np. pojęciem: „miejsca przeznaczonego do postoju pojazdów zgodnie z ogólnymi przepisami ruchu drogowego i obowiązującą organizacją ruchu” .

2. Proponujemy wprowadzenie punktu 13a w art.4 ustawy w następującym brzmieniu:
„13a) obszar zabudowy śródmiejskiej - obszar funkcjonalnego śródmieścia, który stanowi faktyczne lub przewidziane w planie miejscowym centrum miasta lub dzielnicy;”
3. Proponujemy zmianę brzmienia zdania drugiego w art.13 f ust.2 ustawy o drogach publicznych na brzmienie: „Wysokość opłaty dodatkowej nie może przekroczyć 200 zł.”
4. Popieramy propozycję wykreślenia z art. 13 b ust. 1 ustawy o drogach zwrotu: „w określone dni robocze”.

DYREKTOR
Mora
mgr inż. Sylwia Łazarczyk