



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-7.054.4.2024  
Warszawa, 19 lipca 2024 r.

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację poselską nr 3379, grupy Posłów na Sejm RP: Pana Franciszka Sterczewskiego, Pani Klaudii Jachiry, Pani Pauliny Matysiak, w sprawie regulacji dotyczących dostaw i zaopatrzenia, przedstawiam poniższe informacje.

Na wstępie odnosząc się do podnoszonych w zapytaniu kwestii wyznaczania miejsc dla pojazdów zaopatrzenia, informuję, że na podstawie przepisów § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784), decyzję o zastosowanych w organizacji ruchu rozwiązaniach podejmuje organ lub podmiot zarządzający ruchem właściwy dla drogi danej kategorii.

Organy i podmioty zarządzające ruchem określa art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.), zgodnie z którym:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) zarządza ruchem na drogach krajowych,
- marszałek województwa zarządza ruchem na drogach wojewódzkich,
- starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych.

Kompetencje wymienionych organów (GDDKiA, marszałka województwa oraz starosty) nie obejmują zarządzania ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu. Organem zarządzającym ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych – na podstawie przywołanych wyżej przepisów – jest prezydent miasta. Z kolei, zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania, należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami.

Organ zarządzający ruchem zatwierdzający organizację ruchu na drodze akceptuje rodzaj zastosowanych rozwiązań i tym samym ich zgodność z obowiązującymi przepisami. Zgodnie z § 8 ust. 2 ww. rozporządzenia po rozpatrzeniu złożonego projektu organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem może:

- zatwierdzić organizację ruchu w całości lub w części,
- odesłać projekt w celu wprowadzenia poprawek,
- odrzucić projekt.

Organ zarządzający ruchem odrzuca projekt organizacji ruchu (zgodnie z § 8 pkt 5 rozporządzenia) w przypadku stwierdzenia:

- że projektowana organizacja ruchu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego,

- niezgodności projektu z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dodatkowo, zgodnie z § 8 pkt 6 tego rozporządzenia, organ zarządzający ruchem może odrzucić projekt organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia:

- niezgodności projektowanej organizacji ruchu z założeniami polityki transportowej lub potrzebami społeczności lokalnej,
- nieefektywności projektowanej organizacji ruchu.

Co za tym idzie, zastosowanie w projekcie organizacji ruchu rozwiązań niezgodnych z obowiązującymi w tym zakresie przepisami powinno skutkować brakiem zatwierdzenia organizacji ruchu i odrzuceniem projektu.

Jednocześnie informuję, że zgodnie z art. 13b ust. 6 pkt 2 ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 z późn. zm.) organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach w uzgodnieniu z zarządcą drogi może wyznaczać w strefie płatnego parkowania lub śródmiejskiej strefie płatnego parkowania zastrzeżone stanowiska postojowe (koperty) w celu korzystania z nich na prawach wyłączności w określonych godzinach lub całodobowo.

Biorąc pod uwagę powyższe, jeżeli istnieje uzasadnione zapotrzebowanie na wyznaczenie miejsca postojowego dla pojazdów zaopatrzenia, to stosowny wniosek wraz z uzasadnieniem należy złożyć do wyżej wskazanego, właściwego organu zarządzającego ruchem na drodze. Z kolei wskazanie konieczności uzgodnienia projektu z zarządcą drogi wynika z faktu, że to zarządca drogi, np. na podstawie zgłoszeń, czy prowadzonych kontroli dróg, posiada szczegółową wiedzę w zakresie ewentualnych potrzeb użytkowników na zarządzanych drogach.

Jednocześnie należy wskazać, że zasady oznakowania miejsc postojowych zostały szczegółowo określone w rozporządzeniu 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 (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.).

Na podstawie pkt 5.2.18 załącznika nr 1 do rozporządzenia, w celu oznaczenia miejsca przeznaczonego do postoju pojazdów (zespołów pojazdów) stosuje się znak D-18 „parking”. Pod znakiem D-18 mogą być umieszczone tabliczki określające użytkowników lub rodzaj pojazdów, dla których parking jest przeznaczony, np. „tylko dla zaopatrzenia”, „tylko dla karetek pogotowia” itp., ewentualnie z podaniem informacji, w jakim okresie te ograniczenia obowiązują uczestników ruchu.

Dodatkowo, na podstawie pkt 5.2.6 załącznika nr 2 do rozporządzenia, w celu oznaczenia stanowiska postojowego przeznaczonego do wyłącznego użytkowania przez niektórych uczestników ruchu stosuje się znak poziomy P-20 „koperta”. Zastrzeżone miejsca postoju wyznacza się w rejonach, w których występuje stały niedobór miejsc postojowych, a zachodzi uzasadniona konieczność zapewnienia dogodnego miejsca postoju dla określonego użytkownika. Potrzeba wyznaczenia „koperty” wynikać powinna z rodzaju pojazdu, przewożonego ładunku i częstotliwości wykorzystania miejsca.

Doprecyzowując przekazane informacje wyjaśniam, że w celu wskazania podmiotów uprawnionych do korzystania z takich miejsc zaleca się unikać stosowania na tabliczkach

umieszczonych pod znakiem D-18 zapisów ogólnikowych. W celu wyeliminowania wykorzystywania dedykowanych miejsc przez nieuprawnionych kierujących należy możliwie precyzyjnie wskazać pojazdy zaopatrzenia, dla których – ze względu na ww. uzasadnioną konieczność – takie miejsce zostało wyznaczone, np. poprzez zapisy na tabliczce umieszczonej pod znakiem D-18: „tylko dla zaopatrzenia placówek handlu detalicznego”, w razie potrzeby ze wskazaniem numeru porządkowego budynku, w którym znajdują się obsługiwane punkty usługowe. W celu zapewnienia odpowiedniej rotacji miejsc na tabliczce można dodatkowo określić czas trwania zaopatrzenia oraz godziny obowiązywania znaku dostosowane do godzin pracy tych placówek, np. „do 15 min w godz. 6-20” itp.

Ponadto należy wskazać, że zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu określają przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z art. 46 ust. 1 ustawy, zatrzymanie i postój pojazdu są dozwolone tylko w miejscu i w warunkach, w których jest on z dostatecznej odległości widoczny dla innych kierujących i nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia. Natomiast zgodnie z ust. 4 kierujący pojazdem jest obowiązany stosować sposób zatrzymania lub postoju wskazany znakami drogowymi.

Stosując opisane powyżej zasady oznakowania miejsc dla pojazdów zaopatrzenia, zostaje zapewniona możliwość identyfikacji kierujących pojazdami faktycznie realizujących dostawę – wykonujących rozładunek i załadunek towarów do konkretnych punktów usługowych, w określonym czasie trwania i godzinach, umożliwiając weryfikację przestrzegania ww. przepisów ruchu drogowego.

Odnosząc się do zadanego w interpelacji pytania o możliwości wykorzystania miejsc postoju taksówek na potrzeby realizacji zaopatrzenia informuję, że zasady wyznaczania miejsc postoju taksówek zostały określone w pkt 5.2.19 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Na podstawie tych przepisów postoje taksówek zaleca się wyznaczać w rejonach: dworców, centrów handlowych, hoteli, restauracji, obiektów kulturalno-rozrywkowych. Jeżeli to możliwe, postoje taksówek należy wyznaczać na ulicach lokalnych, a na ulicach układu podstawowego – w zatokach, tak aby utrudnienia w ruchu innych pojazdów były jak najmniejsze. Długość odcinka przeznaczanego do postoju taksówek powinna wynikać z zapotrzebowania na taksówki w danym rejonie, ale nie powinna być mniejsza niż 15 m (trzy taksówki) i większa niż 50 m (dziesięć taksówek).

Z uwagi na powyższe oraz odmienną specyfikę funkcjonowania miejsc postojowych – częstotliwość rotacji pojazdów taksówek oraz pojazdów realizujących dostawę, różne wymagania dla rozmiarów wyznaczanych miejsc postojowych podyktowanych gabarytami tych pojazdów – osobowych wykorzystywanych przeważnie jako taksówki oraz dostawczych realizujących zaopatrzenie – możliwości współdzielenia miejsc przez ww. grupy pojazdów nie były przedmiotem rozważań w Ministerstwie Infrastruktury.

Na koniec warto nadmienić, że konieczność wyznaczania miejsc postojowych dla lokali usługowych, w tym również miejsc dla zaopatrzenia poza pasami dróg publicznych wynika dodatkowo z przepisów wykonawczych do ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2024 r. poz. 725, z późn. zm.), tj. z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim

powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1225). Zgodnie z § 18 tego rozporządzenia, zagospodarowując działkę budowlaną, należy urządzić, stosownie do jej przeznaczenia i sposobu zabudowy, stanowiska postojowe dla samochodów użytkowników stałych i przebywających okresowo, w tym również stanowiska postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne. Liczbę stanowisk postojowych i sposób urządzenia parkingów należy dostosować do wymagań ustalonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego albo w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, z uwzględnieniem potrzebnej liczby stanowisk, z których korzystają osoby niepełnosprawne. Z kolei zawarte w miejscowych planach wskaźniki parkingowe dla budynków i lokali usługowych określają dokładnie ilość wyznaczanych miejsc postojowych dla tych lokali zazwyczaj w odniesieniu do ich powierzchni użytkowej.

Jak wynika z powyższego, w obecnie obowiązującym prawodawstwie przewidziano rozwiązania pozwalające na wyznaczanie miejsc postojowych dla pojazdów realizujących dostawy. Ostateczną decyzję o ich wyznaczeniu w pasach drogowych oraz sposobie funkcjonowania podejmują właściwe organy i podmioty zarządzające ruchem na drogach w porozumieniu z zarządcami dróg w ramach zatwierdzania projektu organizacji ruchu.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

**Przemysław Koperski**

Podsekretarz Stanu