

## ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>

z dnia ..... 2008 r.

### zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

Na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. 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. Nr 220, poz. 2181); w załączniku nr 3 do rozporządzenia wprowadza się następujące zmiany:

1) ~~4)~~ – w części IV „Rodzaje sygnałów”:

a) pkt 4.2.1. „Sygnaly o sekwencji podstawowej” i ~~4.2.2.~~ otrzymują brzmienie:

#### „4.2.1. Sygnaly o sekwencji podstawowej

Dla kierujących pojazdami stosuje się następujące sygnały świetlne:

- sygnał czerwony oznaczający zakaz wjazdu za sygnalizator,
- sygnał czerwony i żółty nadawane jednocześnie oznaczające zakaz wjazdu za sygnalizator; sygnały te oznaczają także, że za chwilę nadany będzie sygnał zielony,
- sygnał zielony oznaczający zezwolenie na wjazd za sygnalizator, z zastrzeżeniem, że jeśli brak jest możliwości opuszczenia skrzyżowania w trakcie nadawania sygnału zielonego lub wjazd na skrzyżowanie spowodowałby zagrożenie bezpieczeństwa innych uczestników ruchu, nie wolno wjeżdżać za sygnalizator,
- sygnał żółty oznaczający zakaz wjazdu za sygnalizator, chyba że w chwili rozpoczęcia nadawania tego sygnału pojazd znajduje się tak blisko sygnalizatora, że nie może być zatrzymany przed nim bez gwałtownego hamowania; sygnał ten oznacza jednocześnie, że za chwilę nadawany będzie sygnał czerwony.

Sygnały te nadawane są jako sygnały stałe i występują jako sygnały ogólne nadawane przez sygnalizator S-1 lub kierunkowe nadawane przez sygnalizator S-3. Sygnały ogólne mają kształt koła o odpowiedniej barwie i dotyczą kierujących pojazdami niezależnie od planowanego kierunku jazdy.

Sygnały kierunkowe nadawane przez sygnalizatory S-3 mają postać czarnej strzałki na polu czerwonym lub żółtym oraz zielonej strzałki na polu czarnym, skierowanej w kierunku jazdy. Sygnał kierunkowy zielony nadawany przez sygnalizator S-3 oznacza, że podczas jazdy we wskazanym kierunku nie występuje kolizja z innymi uczestnikami ruchu.

Dopuszcza się zastosowanie na jednym wlocie sygnału ogólnego i kierunkowego wyłącznie w przypadku, gdy sygnał kierunkowy nie wskazuje kierunku tylko na wprost. Nie dopuszcza się stosowania na jednym wlocie sygnałów ogólnych należących do różnych grup sygnałowych.

Sygnały dla kierujących pojazdami nadawane są w następującej sekwencji podstawowej:

czerwony → czerwony i żółty → zielony → żółty → czerwony.

Sygnały o sekwencji podstawowej nadawane są przez sygnalizatory trójkomorowe o układzie komór, jak pokazano na rysunkach: 4.2.1 – sygnały ogólne oraz 4.2.2 do 4.2.8 – sygnały kierunkowe.

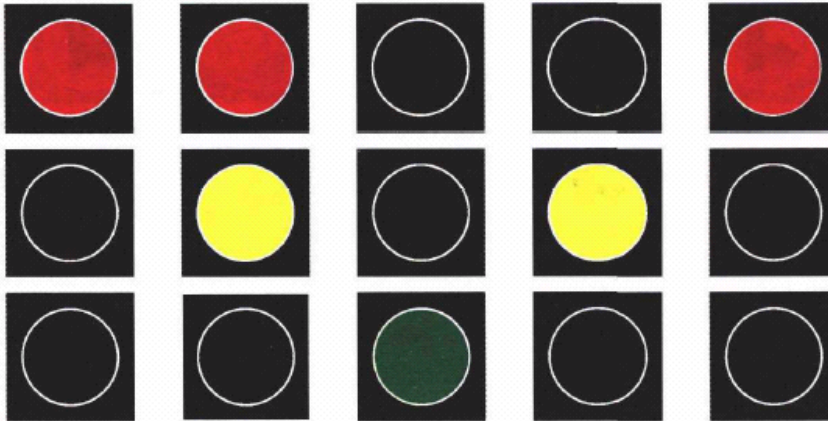
Sformatowane: Punktory i numeracja

Komentarz [k1]: Czy raczej nadawany jak jest dalej w tekście? Musi być jednolicie.

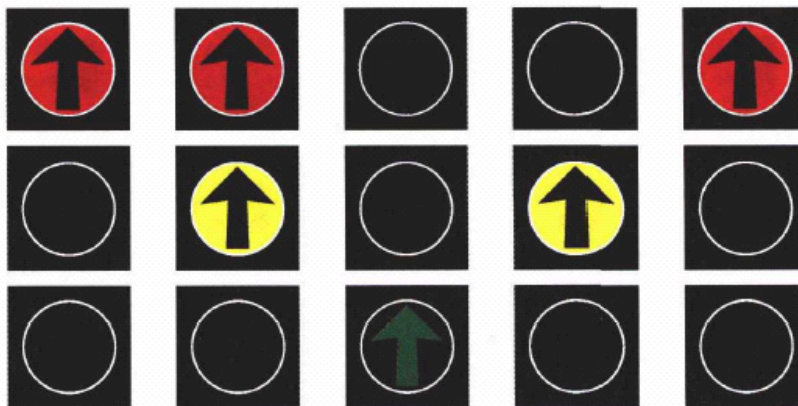
Komentarz [k2]: Czy sygnalizator jak jest dalej w tekście? Tez musi być jednolicie.

Jeżeli przy zastosowaniu sygnału kierunkowego dla skręcających w lewo możliwe jest bezkolizyjne zawracanie z lewego skrajnego pasa ruchu, na sygnalizatorze kierunkowym wskazuje się kierunek w lewo i do zawracania zgodnie z opisem do rys. 4.2.5.

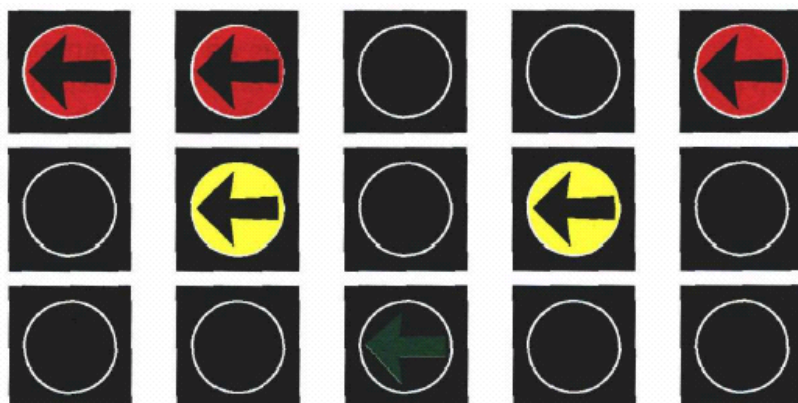
Jeżeli pas do jazdy w prawo lub w lewo jest ukierunkowany pod kątem mniejszym niż  $50^\circ$ , strzałkę należy skierować w górę pod kątem  $45^\circ$ .



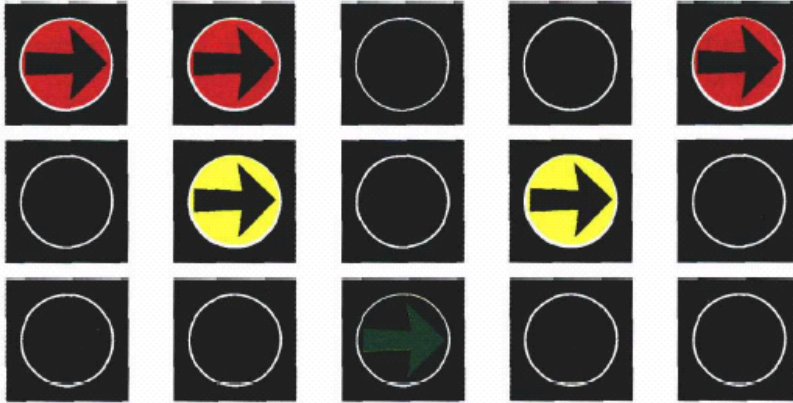
Rys. 4.2.1. Sygnalizator ogólny S-1 nadający podstawową sekwencję sygnałów



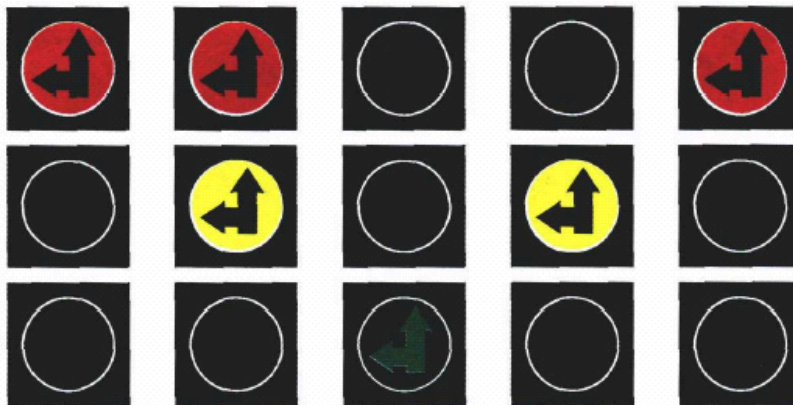
Rys. 4.2.2. Sygnalizator kierunkowy S-3 z sygnałami kierunkowymi na wprost



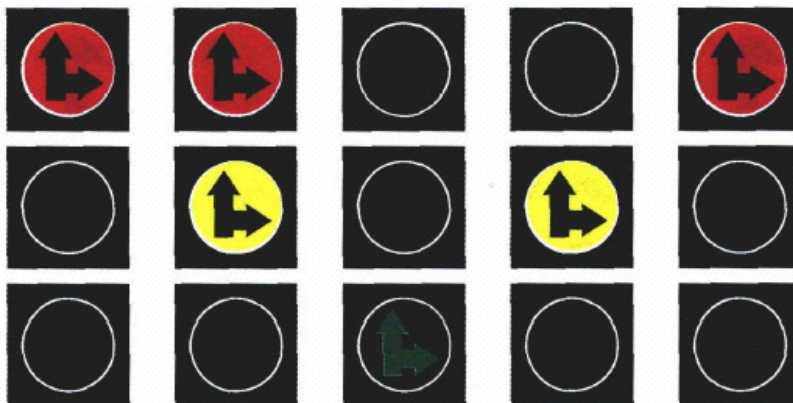
Rys. 4.2.3. Sygnalizator kierunkowy S-3 z sygnałami kierunkowymi w lewo



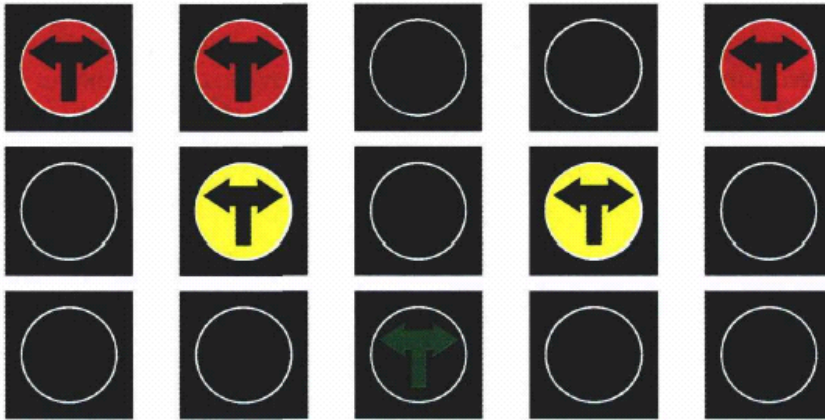
Rys. 4.2.4. Sygnalizator kierunkowy S-3 z sygnałami kierunkowymi w prawo



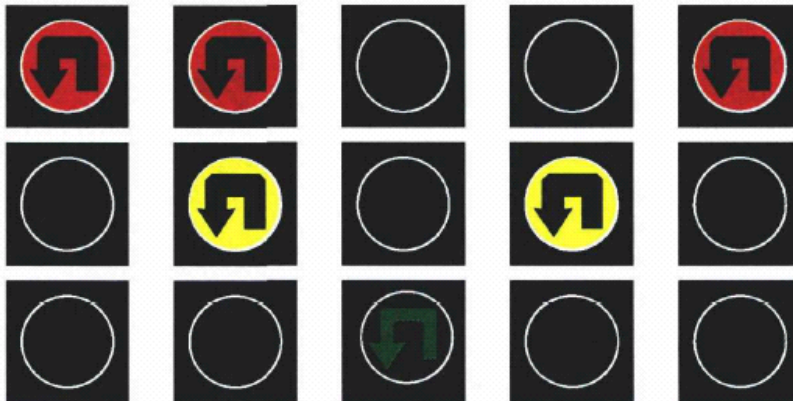
Rys. 4.2.5. Sygnalizator kierunkowy S-3 z sygnałami kierunkowymi na wprost i w lewo. Symbole strzałek obrócone o 90° w lewo oznaczają sygnały kierunkowe w lewo i do zawracania.



Rys. 4.2.6. Sygnalizator kierunkowy S-3 z sygnałami kierunkowymi na wprost i w prawo



Rys. 4.2.7. Sygnalizator kierunkowy S-3 z sygnałami kierunkowymi w lewo i w prawo



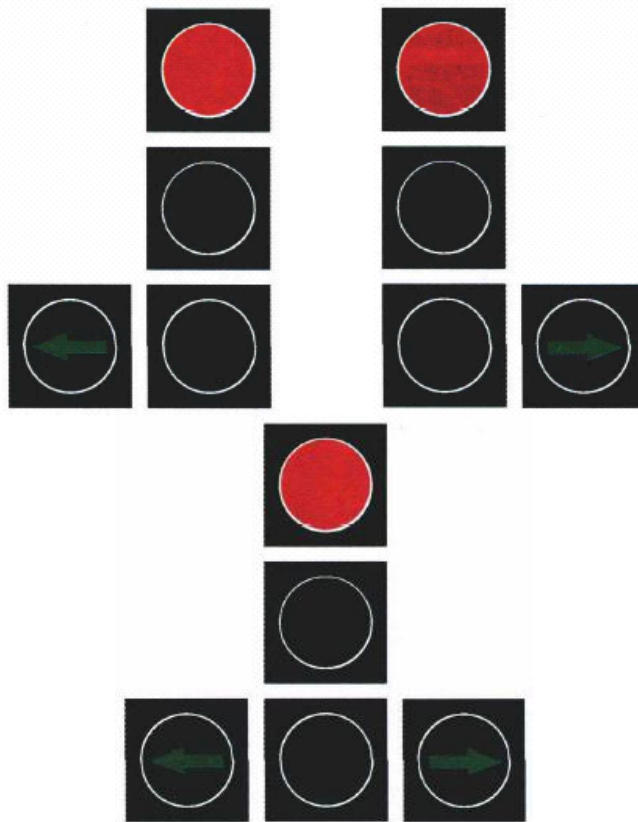
Rys. 4.2.8. Sygnalizator kierunkowy S-3 z sygnałami kierunkowymi do zawracania

b) pkt 4.2.2. „Sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką”  
otrzymuje brzmienie:

Sformatowane: Punktory i numeracja

#### 4.2.2. Sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką

Oprócz sygnałów ogólnych oraz kierunkowych, na skrzyżowaniu stosuje się sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką w postaci sygnału czerwonego ogólnego i zielonej strzałki skierowanej w lewo lub w prawo nadawany przez sygnalizator S-2 (rys. 4.2.9). Sygnał ten zezwala na ruch w najbliższą drogę na skrzyżowaniu w kierunku wskazanym strzałką, po zatrzymaniu się przed sygnalizatorem. Sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką może być nadawany jednokrotnie lub wielokrotnie podczas nadawania sygnału czerwonego, przy czym nie dopuszcza się nadawania go w trakcie nadawania sygnału żółtego.



Rys. 4.2.9. Sygnalizatory S-2 ~~nadające~~ sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką

W przypadkach uzasadnionych natężeniem i kierunkowym rozkładem ruchu, gdy pas przeznaczony dla skręcających w prawo lub w lewo jest wydzielony wysepką w krawężnikach lub jest jedynym pasem ruchu na wlocie, można zamiast pełnego sygnału trójbarwnego zastosować sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką, nadawany w sekwencji:

czerwony → czerwony z zieloną strzałką → czerwony.”;

2) 2) – w części VI „Ocena konieczności stosowania sygnalizacji”:

b) a) pkt 6.2.1.2 „Stosowanie sygnału ogólnego i sygnału kierunkowego” i 6.2.1.3 otrzymują brzmienie:

**„6.2.1.2. Stosowanie sygnału ogólnego i sygnału kierunkowego**

Rodzaje stosowanych sygnałów (ogólne lub kierunkowe) dla kierujących pojazdami zależą od geometrii skrzyżowania, natężeń poszczególnych strumieni ruchu i przyjętej metody sterowania. Zaleca się, aby unikać wspólnego nadawania sygnału zielonego dla strumieni kolizyjnych o dopuszczalnym jednoczesnym zezwoleniu na ruch, co w szczególności dotyczy strumieni skręcających w lewo i strumieni na wprost (oraz na wprost i w prawo) z wlotu przeciwnego.

Na wlotach o trzech lub więcej pasach ruchu należy, w przypadku ruchu z kierunku przeciwnego, wydzielić dla pojazdów skręcających w lewo co najmniej jeden pas ruchu i obowiązkowo zastosować sygnalizator kierunkowy dla tego pasa (pasów) ruchu.

**Komentarz [k3]:** Czy sygnalizator? Tak jak jest w pozostałych przypadkach?

**Sformatowane:** Punktory i numeracja

Nie dopuszcza się, w przypadku ruchu z kierunku przeciwnego, stosowania sygnału ogólnego dla skręcających w lewo, jeżeli dla pojazdów skręcających przeznaczone są co najmniej dwa pasy ruchu-

Zastosowanie sygnału kierunkowego dla pojazdów skręcających w lewo jest obowiązkowe dla wlotu oznakowanego znakiem D-1 „droga z pierwszeństwem” z tabliczką T-6a wskazującą zmianę kierunku drogi z pierwszeństwem w lewo, jeżeli na skrzyżowaniu występuje ruch z kierunku przeciwnego.

Sygnalizator kierunkowy na wlocie trzy - lub więcej pasowym, z wyznaczonym pasem do skręcania w lewo, może nie być stosowany w przypadku:

- wlotów skrzyżowań z ruchem wokół wyspy,
- wlotu na skrzyżowanie, na którym nie występuje ruch z kierunku przeciwnego.”

b) pkt 6.2.1.3. „Stosowanie sygnału dopuszczającego skręcanie w kierunku wskazanym strzałką” otrzymuje brzmienie:

Sformatowane: Punktory i numeracja

#### **„6.2.1.3. Stosowanie sygnału dopuszczającego skręcanie w kierunku wskazanym strzałką**

Sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką, wyświetlany przez sygnalizator S-2, stosuje się, jeżeli w czasie, gdy nadawany jest sygnał czerwony ogólny, istnieje możliwość ruchu pojazdów skręcających w prawo lub w lewo, pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i pojazdom, dla których wyświetlany jest w tym czasie sygnał zielony. Sygnału tego nie wolno stosować, gdy do jazdy w kierunku zgodnym z kierunkiem wskazanym strzałką przeznaczone są dwa lub więcej pasów ruchu.

Sygnał stosuje się w szczególności:

☞ na skrzyżowaniach trójwlotowych dla skręcających w prawo z drogi, której kierunek ma kontynuację na wprost za skrzyżowaniem,

☞ na skrzyżowaniach, na których na innych wlotach zastosowano sygnalizatory kierunkowe i istnieje możliwość nadawania sygnału zezwalającego na skręcanie w prawo w czasie, gdy na kierunku poprzecznym nadawany jest sygnał do skręcania w lewo i zabronione jest zawracanie.”

Sformatowane: Punktory i numeracja

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH  
I ADMINISTRACJI

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486, -i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701 oraz z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia zmieniający rozporządzenie 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. Nr 220, poz. 2181) stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

W przedmiotowym projekcie proponuje się w załączniku nr 3 do rozporządzenia zmianę brzmienia następujących przepisów:

- pkt 4.2.1. Sygnały o sekwencji podstawowej, w którym ograniczono możliwość stosowania na jednym wlocie sygnałów ogólnych pochodzących z różnych grup sygnałowych. Rozwiązanie takie wynika z konieczności zapewnienia maksymalnego poziomu bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego. Wprowadzone zmiany spowodują doprecyzowanie obecnie obowiązujących zasad w tym zakresie.
- pkt 4.2.2. Sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką, z którego usunięto zapis, ograniczający stosowanie sygnalizatora S-2 do sytuacji, gdy nie następuje kolizja z innymi uczestnikami ruchu. W dotychczasowym brzmieniu tego przepisu nie było możliwe stosowanie sygnalizatora na wielu skrzyżowaniach ze względu na występowanie kolizji strumieni ruchu pieszego i kołowego, co prowadziło do znaczącego ograniczenia przepustowości i powstawania licznych zatorów komunikacyjnych w godzinach szczytu. Nowe brzmienie tego przepisu pozwala na szersze zastosowanie sygnalizatora S-2 na skrzyżowaniach. Ma to szczególne znaczenie w przypadku, gdy nie istnieją realne możliwości przebudowy skrzyżowania dla wykonania zmiany organizacji ruchu i zwiększenia efektywności ruchu na tym skrzyżowaniu.

Z uwagi na brak badań w kierunku negatywnego wpływu stosowania sygnalizatora typu S-2 na bezpieczeństwo pieszych i analogie z innymi strumieniami kolizyjnymi (sygnał S-1 zielony dla pojazdów i sygnał S-5 zielony dla pieszych na wlocie poprzecznym) zasadnym jest odstąpienie od tego sztywnego zapisu. Istniejący wymóg zatrzymania pojazdu przed sygnalizatorem S-2 i kontynuacji dalszej jazdy z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu innym użytkownikom jest obligatoryjny i wystarczający. W ocenie projektodawcy, kierujący pojazdem, zachowując szczególną ostrożność przy wjeździe na skrzyżowanie oraz na nim (zgodnie z art. 22 i 25 ustawy - Prawo o ruchu drogowym), może wykonać bezkolizyjnie manewr skrętu, nawet w okolicznościach występowania kolizyjnych strumieni pojazdów.

- pkt 6.2.1.2. Stosowanie sygnału ogólnego i sygnału kierunkowego. Obecnie obowiązujący przepis w brzmieniu: „Nie dopuszcza się, w przypadku ruchu z kierunku przeciwnego stosowania sygnału ogólnego dla skręcających w lewo, jeżeli dla pojazdów skręcających przeznaczonych są dwa pasy ruchu oraz jeżeli strumień pojazdów skręcających byłby strumieniem kolizyjnym z dwoma pasami dla pojazdów jadących na wprost z wlotu przeciwnego” uniemożliwia w konkretnych przypadkach stosowanie sygnału ogólnego S-1. Zamysłem projektodawcy było zapewnienie odpowiednich warunków bezpieczeństwa ruchu z zachowaniem widoczności równoległych potoków ruchu. W przypadku wystąpienia jedynie ruchu, np. pojazdów osobowych i dostawczych (ograniczenie tonażu w obszarach miejskich), warunki widoczności mogą być spełnione, a przepis wpływa na konkretną konstrukcję programów sygnalizacji świetlnej i przepustowość skrzyżowania. Uproszczenie przepisu umożliwia zatem indywidualne

podejście do wskazanego problemu projektantom organizacji ruchu oraz służbom zarządzającym ruchem na drogach.

- pkt 6.2.1.3. Stosowanie sygnału dopuszczającego skręcanie w kierunku wskazanym strzałką. Proponowana nowelizacja omawianego przepisu polega na doprecyzowaniu jego treści poprzez dodanie którego typu sygnalizatora przepis ten dotyczy - sygnalizatora S-2. Ponadto, uwypuklono wymóg zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i pojazdom, dla których wyświetlany jest w tym czasie sygnał zielony. Przepis o takiej treści jest spójny z proponowanymi zmianami dotyczącym zasad stosowania sygnału S-2 (wyżej wymieniony punkt 4.2.2. załącznika nr 3 do rozporządzenia).

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej z chwilą przekazania projektu do uzgodnień międzyresortowych.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie 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, nie są objęte prawem Unii Europejskiej.



## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projekt rozporządzenia oddziałuje na organy zarządzające ruchem oraz sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach, zarządców dróg i projektantów organizacji ruchu.

### 2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został wysłany do konsultacji z następującymi podmiotami:

- Polski Kongres Drogowy,
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- Klub Inżynierii Ruchu „Klir”,
- Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
- Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych,
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
- Instytut Transportu Samochodowego,
- Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych zostały zgłoszone następujące uwagi i wnioski:

- Polski Kongres Drogowy:

Opiniujący zaproponował uzupełnienie zapisu czwartego akapitu z pkt 4.2.1. poprzez dodanie w pierwszym zdaniu – oraz gdy sygnalizatory te nie dotyczą tego samego pasa ruchu - dla uściślenia zapisu tego punktu. Projektodawca uznaje za uzasadnione uściślenie zapisu, ale ze względu na konieczność przeprowadzenia szerszej konsultacji takiego brzmienia zapisu zmiana ta zostanie uwzględniona w kolejnej i kompleksowej nowelizacji przedmiotowego rozporządzenia<sup>2</sup>.

Do pkt 4.2.2. i do pkt 6.2.1.2. projektu rozporządzenia opiniujący nie przedstawił uwag.

W odniesieniu do pkt 6.2.1.3. opiniujący potwierdził, że nie były prowadzone badania w kierunku negatywnego wpływu stosowania sygnalizatorów S-2. Ponadto opiniujący opierając się na własnych doświadczeniach w administrowaniu sygnalizacjami w centrum miast takich jak Żywiec i Będzin potwierdza wpływ funkcjonowania sygnalizatorów na efektywność ruchu.

- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP:

Zarząd Krajowy Stowarzyszenia Inżynierów i Techników komunikacji RP nie zgłosił uwag do przedmiotowego projektu rozporządzenia.

- Klub Inżynierii Ruchu „Klir”:

Opiniujący zaproponował przeniesienie zapisu czwartego akapitu z pkt 4.2.1. do pkt 6.2.1.2. projektu rozporządzenia.

Pkt 4.2.1. precyzuje zasady ogólne, a pkt 6.2.1.2 określa szczegóły stosowania sygnału ogólnego i kierunkowego, więc projektodawca pozostawia proponowany zapis jak w przedmiotowym projekcie rozporządzenia.

Uwaga opiniującego, iż „*przepis pkt 4.2.2. jest zbyt daleko idący, a sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką nie powinien być nadawany w czasie, gdy może wystąpić kolizja z innymi uczestnikami ruchu, w tym przypadku z pojazdem wjeżdżającym na skrzyżowanie z pasa ruchu, na którym zastosowano sygnalizator kierunkowy*”, nie jest zasadna. Sygnał nadawany przez sygnalizator S-2 (zielona strzałka) nie może być nadawany jednocześnie z sygnałem zielonym wyświetlanym przez sygnalizator S-3 dla relacji wzajemnie kolizyjnych. Wynika to

z definicji i zasad stosowania sygnałów nadawanych przez sygnalizator S-3, które zostały określone w pkt 8.3.2. załącznika nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

Ze względu na zarzut opiniującego, że w pkt 6.2.1.2 między drugim i trzecim akapitem występuje sprzeczność projektodawca rozporządzenia przeredagował treść trzeciego akapitu w celu zapewnienia spójności z treścią akapitu drugiego ww. punktu.

W uwadze do pkt 6.2.1.3. opiniujący podał, że *proponycja stosowania sygnału dopuszczającego skręcanie w lewo lub w prawo wg sygnalizatora S-2 pod warunkiem – zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i pojazdom, dla których wyświetlany jest sygnał zielony – jest nieprecyzyjna*. Projektodawca stwierdza, że ww. uwaga jest nieuzasadniona, a uzasadnienie jest analogiczne jak dla pkt. 4.2.2.

- Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie:

W odniesieniu do pkt 4.2.2. i pkt 6.2.1.3. opiniujący podał, iż *nie sprecyzowano, kto (kierujący pojazdem czy zarządzający ruchem) jest zobowiązany do zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i pojazdom, dla których wyświetlany jest w tym czasie sygnał zielony i w jaki sposób realizować ten zapis*.

Zdaniem projektodawcy do zapewnienia bezpieczeństwa zobowiązany jest zarówno kierujący pojazdem jak i zarządzający ruchem. Zarządzający ruchem dopuszcza stosowanie sygnalizatora S-2 w konkretnym przypadku np. dostatecznej widoczności, a kierujący pojazdem zatrzymuje się przed tym sygnalizatorem i może kontynuować jazdę, gdy nie zagraża ona bezpieczeństwu ruchu drogowego.

W przypadku pkt 6.2.1.2. opiniujący podał, że *wprowadzenie zapisu „nie zaleca się” zamiast dotychczas obowiązującego „nie dopuszcza się” jest niepożądane z uwagi na możliwość pogorszenia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach*.

Ze względu na ww. opinię, przeredagowano treść trzeciego akapitu pkt 6.2.1.2. do brzmienia „Nie dopuszcza się, w przypadku ruchu z kierunku przeciwnego, stosowania sygnału ogólnego dla skręcających w lewo, jeżeli dla pojazdów skręcających przeznaczone są co najmniej dwa pasy ruchu.”. W innych przypadkach projektodawca pozostawia decyzję w gestii organu zarządzającego ruchem.

- Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych:

Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych nie nadesłała do resortu uwag do przedmiotowego projektu rozporządzenia.

- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa:

Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa w swojej opinii do projektu rozporządzenia podniosła problem *przejeżdżania przez pojazdy skrzyżowań lub przejść dla pieszych (między skrzyżowaniami) w czasie ewakuacji na żółtym a następnie na czerwonym świetle*. Zgłoszony przez opiniującego problem nie jest objęty projektem zmian do rozporządzenia. Czas ewakuacji powinien być uwzględniony w projekcie programu sygnalizacji świetlnej w odniesieniu do geometrii skrzyżowania. Ponadto opiniujący nie zgłosił uwag do zapisów projektu rozporządzenia.

- Instytut Transportu Samochodowego:

Instytut Transportu Samochodowego w nadesłanej do resortu opinii nie zgłosił uwag do przedmiotowego projektu rozporządzenia.

Ponadto opiniujący stwierdził, że Instytutowi nieznane są polskie badania wpływu zastosowania sygnalizatorów na skrzyżowaniu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, a Centrum Bezpieczeństwa Ruchu drogowego ITS w dotychczasowej działalności nie wykonywało takich badań. Na podstawie analizy danych o wypadkach drogowych w obszarach zabudowanych w Polsce w 2006, Instytut podaje, że:

- w obszarach zabudowanych, na skrzyżowaniach z działającą sygnalizacją świetlną, na przejściach dla pieszych doszło do 590 potrąceń pieszych, co stanowi 4,5 % wszystkich potrąceń pieszych w obszarach zabudowanych, 1 % ogółu wypadków (w skali roku);
- w obszarach zabudowanych, na skrzyżowaniach z działającą sygnalizacją świetlną doszło do 1369 zderzeń bocznych pojazdów, co stanowiło 9 % wszystkich zderzeń w obszarach zabudowanych i 3 % ogółu wypadków w skali roku.

Powyższe dane zdaniem opiniującego wskazują, że wypadki na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną nie są kluczowym problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego, a skrzyżowania z sygnalizacją świetlną nie są istotnym źródłem zagrożenia na polskich drogach.

- Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego:

Wymienione wyżej stowarzyszenia przedstawiły wspólną opinię do projektu rozporządzenia. Opiniujący stwierdzają, że projekt rozporządzenia jest wystarczająco komunikatywny i przejrzysty w formie, a także dobrze uzasadniony merytorycznie.

Ponadto ww. stowarzyszenia zgłosiły uwagę, że *brak rysunku poglądowego dotyczącego sformułowania: „Jeżeli pas do jazdy w prawo lub w lewo jest ukierunkowany pod kątem mniejszym niż 50°, strzałkę należy skierować w górę pod kątem 45°”* (ostatnie zdanie w pkt) *nie zapewnia kompleksowej wizualizacji rysunkowej.*

Wobec ograniczonego występowania sytuacji, w których możliwe jest zastosowanie sygnalizatora z symbolem strzałki umieszczonej pod kątem różnym od kąta prostego, projektodawca stwierdza, że nie ma konieczności umieszczania rysunku poglądowego takiego sygnalizatora.

W odniesieniu do pkt 6.2.1.3. opiniujący stwierdzili, iż *należałoby uwzględnić wyjaśnienie wskazujące interpretację słów: „wymóg zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i pojazdom...”*. Sygnał wyświetlany przez sygnalizator S-2 zezwala na jazdę warunkową, przy czym dalsza jazda jest możliwa po ustąpieniu pierwszeństwa pieszym na wlocie poprzecznym i pojazdom dla których w tym czasie nadawany jest sygnał zielony przez sygnalizator S-1. Wyjaśnienie tego wymogu zawiera również treść uzasadnienia do pkt 4.2.2.

### 3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje obciążeń dla budżetu Państwa.

Projektowane zmiany w rozporządzeniu nie wnoszą obowiązku, a jedynie dają jednostkom samorządu terytorialnego możliwości wprowadzenia nowej organizacji ruchu, poprawiającej efektywność ruchu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Wejście w życie rozporządzenia może mieć więc wpływ na budżety ~~organów~~ jednostek samorządu terytorialnego (zarządców dróg), głównie w miastach na prawach powiatu, w przypadku wykonania nowych projektów organizacji ruchu i montażu dodatkowych komór sygnalizacyjnych. Projektodawca nie jest w stanie określić wpływu regulacji na poziom obciążeń budżetu ~~organów~~ jednostek samorządu terytorialnego. Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje danymi dotyczącymi ilości sygnalizacji świetlnych funkcjonujących na sieci dróg samorządowych.

### 4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

### 5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

#### **6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

#### **7. Korzyści społeczne**

Wejście w życie rozporządzenia umożliwi szersze stosowanie sygnalizatorów dopuszczających skręcanie w kierunku wskazanym zieloną strzałką w aglomeracjach miejskich i zapewni poprawę efektywności ruchu na skrzyżowaniach.

Zmiany wychodzą naprzeciw wnioskowi służb zarządzania ruchem w dużych miastach, o gęstej sieci ulic i skrzyżowań sterowanych sygnalizacją świetlną, gdzie ruch odbywa się z ograniczoną prędkością, a sprawą nadrzędną jest przepustowość przy zachowaniu odpowiednich warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto, istnieje duże zapotrzebowanie społeczne na zwiększenie przepustowości skrzyżowań nie wyposażonych w sygnalizator z sygnałem dopuszczającym skręcanie w kierunku wskazanym strzałką (S-2) w obszarach miejskich. Wyrazem tego zapotrzebowania w omawianej problematyce były częste publikacje w mediach oraz liczne wnioski i opinie kierowane do ówczesnego Ministerstwa Transportu.