



Poznań, dnia 11 kwietnia 2013 r.

MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI
MORSKIEJ

Departament Transportu Drogowego

L.dz. KLIR/01/01/13

W odpowiedzi na otrzymane od Was pisma nr : TD-2km-020(t.7)-3/13 ESOD: 30913/13 oraz TD-2wt-020(t.8)-2/13 ESOD: 30921/13, projekty Rozporządzeń Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Zarząd Stowarzyszenia KLIR , po szerokich konsultacjach wśród Członków, przedstawia swoje stanowisko.

PROPOZYCJE STOWARZYSZENIA KLUB INŻYNIERII RUCHU (S-KLIR) W SPRAWIE PROJEKTÓW z dnia 11 marca 2013r.:

- „Rozporządzenia Ministrów Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych”, (Wasz znak: TD-2wt-020(t. 7)-3/13 ESOD: 30913/13 z dnia 11 marca 2013 r.),
oraz
 - „Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach ”, (Wasz znak: TD-2wt-020(t. 8)-2/13 ESOD: 30921/13 z dnia 11 marca 2013 r.).
1. **Proponujemy**, aby dla znaku R-4c "drogowskaz tablicowy szlaku rowerowego" wprowadzić zapis o fakultatywnym umieszczaniu na nim nazwy szlaku rowerowego. Takiej regulacji brakuje w części opisowej dla przedmiotowego znaku.
 2. Generalnie, zmiany polegają na zastąpieniu obecnych znaków R-2 (dotyczących tzw. szlaków międzynarodowych) znakami R-4. Wszystkie odmiany znaków R-4 dają dużo większe możliwości organizowania ruchu rowerowego.
 3. Rozszerzenie zakresu stosowania znaku A-24 "rowerzyści" świadczy trochę o braku wyobraźni, czym taki szlak rowerowy jest. Na odcinkach wspólnych z drogami samochodowymi jest to po prostu jezdnia, po której poruszają się rowerzyści. Czym to się różni od zwykłego (niesklasyfikowanego jako szlak rowerowy) odcinka drogi, ulicy, na którym poruszają się rowerzyści? W takiej sytuacji na szlaku trzeba będzie ustawić A-24, a tam - gdzie go nie ma - już nie. Szczególnie na wsiach ruch rowerowy wzdłuż jezdni jest bardzo intensywny i to bez szlaków i bez znaków. Dotychczasowy zapis dotyczący miejsc niebezpiecznych (włączanie się na jezdnię lub jej przecinanie) w

sposób wystarczający ostrzega przed miejscami charakteryzującymi się zwiększonym zagrożeniem bezpieczeństwa! Mamy tu do czynienia z klasyczną filozofią - każdy dodatkowy znak poprawia bezpieczeństwo. To niestety nieprawda. W konsekwencji zarządzający ruchem po każdym skrzyżowaniu na szlaku będą stawiać dodatkowe znaki i w skali kraju mamy kolejne kilkadziesiąt (a może kilka tysięcy) nikomu niepotrzebnych znaków. Trzeba pamiętać, że szlaki rowerowe będą przebiegać przede wszystkim po drogach o małym natężeniu ruchu, a w miastach np. w strefach ruchu uspokojonego.

Mając powyższe na uwadze **Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu proponuje następujący zapis w pierwszym z wymienionych aktów prawnych:**

6. Znak A-24 „rowerzyści” ostrzega o miejscu , gdzie krzyżowanie się ruchu rowerowego z innymi kierującymi pojazdami lub pieszymi może być zaskakujące dla tych drugich.

Natomiast w drugim z Rozporządzeń proponujemy zapis:

Znak A-24 „rowerzyści” (rys. 2.2.26.1) stosuje się przed miejscami, gdzie krzyżowanie się ruchu rowerowego z innymi kierującymi pojazdami lub pieszymi może być zaskakujące dla tych drugich. Znak A-24 umieszcza się z uwzględnieniem takich czynników jak: istniejące lub prognozowane natężenie ruchu potoków krzyżujących się, prędkości dopuszczalne i rzeczywiste potoków krzyżujących się, wzajemna widoczność potoków krzyżujących się, inne elementy organizacji ruchu drogowego (np. sygnalizacja świetlna).

Zdaniem Stowarzyszenia tego typu zapisy w istotny sposób pozwoliłyby zmienić logikę zarządzania ruchem na drogach i ulicach w naszym kraju. Z jednej strony pozwoliłoby to na obarczenie projektantów i organy zarządzające ruchem świadomą odpowiedzialnością za projektowanie znaków drogowych, a z drugiej w nieodległej przyszłości doprowadziło do pozostawienia tylko tych znaków drogowych, które w sposób rzeczywisty są potrzebne w obsłudze ruchu, a nie tylko wynikają ze „sztywnych” zapisów Rozporządzeń. **Dlatego** też wnioskując o tego typu zmiany dotyczące znaku A-24 **stoimy na stanowisku, że zasada „świadomego projektowania” organizacji ruchu drogowego, którą kierowaliśmy się przedłożonej propozycji, powinna być rozszerzona również na pozostałe znaki i sygnały na drodze przy okazji planowanych zmian w tzw. „czerwonej księżce”.**

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

Tomasz Borowski