



Poznań, dnia 27 czerwca 2014 r.

**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I
ROZWOJU**

Departament Transportu Drogowego

L.dz. KLIR /1/06/2014

(Wasz znak: DTD-IIkm-020(t.4)-5/14 NK: 150141/14 z dnia, 3 czerwca 2014 r.)

**UWAGI STOWARZYSZENIA KLUB INŻYNIERII RUCHU (S-KLIR)
W SPRAWIE PROJEKTU z dnia 02 czerwca 2014 r.**

„ROZPORZĄDZENIA MINISTRÓW INFRASTRUKTURY I ROZWOJU REGIONALNEGO ORAZ SPRAW WEWNĘTRZNYCH z dnia..... 2014 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych”.

Do przygotowywanego Rozporządzenia wnosimy co następuje:

Uwagi ogólne

1. Z dużym zadowoleniem i nadzieją przyjęliśmy deklarację zawartą w uzasadnieniu do opiniowanego projektu rozporządzenia, że: „*stanowi (ono) **wykonanie** upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*”. Szczególnie liczyliśmy na to, że wreszcie po ponad 10 latach zostaną usunięte wszystkie niezgodności pomiędzy wykazem (a w niektórych wypadkach również zakresem obowiązywania) znaków i sygnałów obowiązujących w ruchu drogowym, a znakami i sygnałami zamieszczonymi tylko w przepisach technicznych. **Niestety jest kolejny projekt zmiany rozporządzenia w sprawie obowiązujących znaków i sygnałów drogowych tylko w wybranych zagadnieniach.**
2. Według stanu na dzień 23 czerwca 2014 r., następujące znaki i sygnały, dla których określono szczegółowe warunki techniczne, nie istnieją jako znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym:
 - a) Znaki pionowe: D-11a, D-13b, D-14a, D-14b;
 - b) Znaki poziome: P-2a, P-2b, P-3a, P-3b, P-6a, P-7c, P-7d, oraz P-8 od e do i;
 - c) Sygnały świetlne (nie mają nadanych symboli):
 - ✓ ostrzegawczy połączony ze znakiem „przejście dla pieszych”;
 - ✓ ostrzegawczy żółty migający w postaci sylwetki pieszego;
 - ✓ wspólne dla pieszych i rowerzystów;
 - ✓ S-3 w różnych wersjach do zawracania.
3. W wypadku znaków poziomych uzasadnione jest opracowanie uproszczonego zestawu tych znaków, pogrupowanych w sposób czytelny i wystarczający dla uczestników ruchu, którzy nie muszą znać i nie są w stanie zidentyfikować w czasie jazdy, wszystkich niuansów pomiędzy niektórymi liniami. W tym wypadku należałoby dopuścić różnice pomiędzy rozporządzeniami w sposobie przedstawiania szczegółów znaków poziomych, zachowując jedynie zgodność pomiędzy ich grupami użytkowymi.
4. W zestawie sygnałów dla potrzeb sterowania pasami o przemiennych pasach ruchu, brakuje w naszych przepisach sygnału zezwalającego na wjazd na sąsiedni pas ruchu (zielona strzałka skierowana ukośnie w dół – tak jak żółta strzałka w sygnale S-7). Brak takiego sygnału zmniejsza efektywność sterowania na pasach o przemiennym kierunku ruchu na jezdniach dwukierunkowych, a całkowicie uniemożliwia wprowadzenie takiego sterowania na drogach dwujezdniowych.

5. Należy przy tym zachować szczególną ostrożność przy przenoszeniu regulacji prawnych z przepisów technicznych do rozporządzenia w sprawie obowiązujących znaków i sygnałów drogowych, ponieważ przepisy techniczne zawierają szereg błędów i niezgodności z obowiązującymi przepisami, a także niezgodności z prawem międzynarodowym. Przykładem takiej regulacji niezgodnej z prawem jest zawarta w zał.1 do rozporządzenia z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, pkt.3. Znaki zakazu, podpkt.3.1.2. Zakres obowiązywania i sposób umieszczania znaków, jest dopuszczenie możliwości rozszerzenia obowiązywania znaku zakazu na uczestników ruchu, których ten znak nie dotyczy, za pomocą tabliczki pod znakiem o treści „Dotyczy również ...”. Próby wprowadzenia podobnego rozwiązania w okresie, kiedy znaki B-35 i B36 na obszarze zabudowany nie obowiązywały na chodnikach (zastosowanie tabliczki o treści „Dotyczy również chodnika”), uzyskały negatywne oceny prawne jedynym możliwym rozwiązaniem okazały się fizyczne zabezpieczenie chodników, poprzez odpowiednie wygrozdzenia.
6. Kompleksowe uporządkowanie spraw związanych z regulacjami prawnymi dotyczącymi znaków i sygnałów drogowych, wymaga przede wszystkim poważnych zmian w treści załączników do rozporządzenia wymienionego w poprzednim punkcie, w tym również ostatniej zmiany pkt. 5.2.50. Strefa płatnego parkowania w zał. nr 1, która została podpisana przed podpisaniem równoczesnej zmiany rozporządzenia w sprawie obowiązujących znaków i sygnałów drogowych i obecnie oba zapisy nie są spójne ze sobą. Zasada hierarchii wskazuje zdecydowanie na konieczność zachowania odpowiedniej kolejności w sprawach wprowadzania w życie zmian w obu rozporządzeniach; w pierwszej kolejności powinno wchodzić w życie rozporządzenie w sprawie obowiązujących znaków i sygnałów drogowych, a dopiero później szczegółowe warunki techniczne dla tych znaków i sygnałów drogowych.
7. W związku z wprowadzeniem od dn. 31 sierpnia 2014 r. obowiązku **używania przez pieszych poruszających się po zmiernych poza obszarem zabudowanym, także na drogach wspólnie użytkowanych przez pieszych i rowerzystów, elementów odblaskowych** w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu (Dz. U. z 2013 r. poz. 991), konieczne jest w trybie pilnym, określenie (nawet tymczasowo), **obowiązku używania oraz minimalnych parametrów świateł przednich instalowanych na rowerach i wózkach rowerowych**. Nieoświetlone odpowiednio elementy odblaskowe, niestety nie działają.
8. Jeśli chodzi o symbole pojazdów do stosowania na znakach, to tabliczki T-23a-d zawierają tylko cztery symbole. Ich znaczenie jest czasem inne, niż znaczenie tych samych symboli na znakach zakazu. Np. symbol zastosowany na znaku B-5 oznacza „samochód ciężarowy”, a ten sam symbol na tabliczce T-23b oznacza „samochody ciężarowe, pojazdy specjalne, pojazdy używane do celów specjalnych, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5t oraz ciągniki samochodowe”.

Uwagi szczegółowe do treści opiniowanego rozporządzenia

Dotyczące §1.

1. pkt. od 1) do 6) – bez uwag.

2. pkt. 7) dotyczący § 33:

- a) ust.2 powinien otrzymać brzmienie zgodne z art. 8 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym, jaki będzie obowiązywał od 1 lipca 2014 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 1446), a mianowicie:

2. Osoba niepełnosprawna legitymująca się kartą parkingową kierująca pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą, oraz kierujący pojazdem, który przewozi osobę niepełnosprawna legitymującą się kartą parkingową lub kierujący pojazdem należącym do placówki zajmującej się opieką, rehabilitacją lub edukacją osób niepełnosprawnych przewożący osobę mającą znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się, pozostającą pod

opieką takiej placówki mogą, pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności, nie stosować się do zakazów wyrażonych znakami: B-1, B-3, B-3a, B-4, B-10, B-35, B-37, B-38 i B-39.

(możliwe jest również rozdzielenie tego tekstu na dwa ust.. podobnie jak w ustawie)

b) zaproponowany dodatkowy ust. 3 jest nie do przyjęcia z następujących powodów:

- ✓ niedopuszczalne jest rozszerzanie za pomocą tabliczki zakazów na uczestników ruchu, których te zakazy nie dotyczą (taki precedens może doprowadzić do takiego absurdalnego
- ✓ oznakowania, jak np. zakaz ruchu rowerów z tabliczką „dotyczy również samochodów”, na razie jest to tylko żart
- ✓ nie ma takich sytuacji na drodze, np. przy zakazie ruchu (nawet w trakcie wykonywania robót), przy których samochód z osobą niepełnosprawną byłby narażony na niebezpieczeństwo, a samochód z osobą niepełnosprawną, która nie zauważy takiego znaku, lub go zlekceważy, nie byłby narażony na żadne niebezpieczeństwo, ponieważ w sytuacjach tak poważnie niebezpiecznych oprócz znaku należy również stosować wygradzenia,
- ✓ podobnie wygląda sprawa z zakazem ruchu pojazdów silnikowych lub autobusów – zawsze można zastosować inne ograniczenia, na przykład tonażu,
- ✓ co do znaków zakazu ruchu motocykli lub motorowerów – należy dokładnie przeanalizować, czy przy nowych, ostrzejszych kryteriach wydawania kart parkingowych, osoba z taką kartą może poruszać się tymi pojazdami (przepis ten prawdopodobnie dotyczył już obecnie nie stosowanych pojazdów trójkołowych dla osób niepełnosprawnych),
- ✓ jakie niebezpieczeństwo może grozić osobie niepełnosprawnej, która zatrzyma się na czas dłuższy niż określony na znaku B-35 lub B-39, bo dłużej trwa wysiadanie takiej osoby z samochodu; w miejscach, w których istnieje jakiegokolwiek przeciwwskazanie tego typu, stosuje się na ogół zakaz zatrzymywania, z którego obowiązywania osoby niepełnosprawne nie są zwolnione,

Tak naprawdę nie ma żadnych wiarygodnych powodów na ograniczanie w taki sposób dostępu do celu ich podróży i możliwości spokojnego wejścia lub wyjścia z samochodu. Znane są natomiast przykłady nieuzasadnionego nadużywania znaków zakazu z tabliczką „dotyczy również niepełnosprawnych”.

Należy też uwzględnić przewidywane od 1 lipca 2014 r. zaostrzenie kryteriów wydawania kart parkingowych, ograniczenia czasu i możliwość kontroli ich ważności, a także możliwość unieważnienia utraconej karty lub karty osoby nieżyjącej.

3. pkt. od 8) – bez uwag.

4. pkt. 9) dotyczący § 37:

W nowym ust.2. należy dodać znak B-9 „zakaz wjazdu rowerów”

„2. Nakaz wyrażony znakiem C-13 obowiązuje do odwołania albo do miejsca umieszczenia znaku B-1, **B-9** albo C-16.”

5. pkt. 10) dotyczący § 39:

W nowym ust.2. należy dodać znak B-41 „zakaz ruchu pieszych”

„2. Nakaz wyrażony znakiem C-16 obowiązuje do odwołania albo do miejsca umieszczenia znaku B-1, **B-41** albo C-13.”

6. pkt. 11) dotyczący § 40:

W ust.1. należy dodać „,którzy są obowiązani z niej korzystać”

„§ 40. 1. Umieszczone na jednej tarczy symbole znaków C-13 i C-16 oznaczają, że droga jest przeznaczona dla pieszych i kierujących rowerami, **którzy są obowiązani z niej korzystać; ruch pieszych i rowerów odbywa się:**

7. pkt. od 12) do 13) – bez uwag

8. pkt.14) dotyczący § 49:

a) W nowym ust.2. należy dodać znak D-11a „początek pasa dla autobusów na lewym pasie”

„2. Umieszczony na znakach D-11, D-11a lub D-12 napis lub symbol pojazdu oznacza, że na pasie ruchu oznaczonym tym znakiem jest dopuszczony ruch pojazdu określonego tym napisem lub symbolem.”

b) Po ust. 4 należy dodać nowy ust. 4a następującej treści:

„4a. Znak D-13b „początek pasa ruchu na jednojezdniowej drodze dwukierunkowej” oznacza początek pasa ruchu na drodze dwukierunkowej, po stronie wskazanej na znaku.

Upowszechnienie tej wersji znaku „początek pasa ruchu” na jednojezdniowej drodze dwukierunkowej jest konieczne w związku z przewidywanym wprowadzeniem dróg w wersji 2+1

9. pkt.15) dotyczący § 52:

a) Dodany ust.1a. bez uwag.

b) Po ust.1a należy dodać ust. 1b następującej treści:

„1b. Umieszczony na znaku D-18 napis „Płatny” oznacza, że na parkingu poza strefą płatnego parkowania pobierana jest opłata za postój pojazdu samochodowego.”

Opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych pobierane są w strefach płatnego parkowania na podstawie przepisów ustawy o drogach publicznych. Mimo iż na drogach wewnętrznych stosuje się takie same znaki jak na drogach publicznych, to jednak nie można do dróg wewnętrznych stosować przepisów ustawy o drogach publicznych (oczywiście poza art. 8, który jest jedynym przepisem dotyczącym dróg wewnętrznych). Coraz częściej występuje konieczność stosowania opłat za postój pojazdów na takich drogach wewnętrznych jak podjazdy pod dworce (system Kiss and ride), pod hotele i inne obiekty, na których występuje potrzeba zwiększenia rotacji.

Nie są to duże obszary kwalifikujące się do ustalenia strefy płatnego parkowanie, a poza tym lepiej byłoby, żeby strefy płatnego parkowania nie występowały poza drogami publicznymi, ze względu na możliwości ewentualnych nadużyć.

10. pkt. 16) i 17) – bez uwag

11. pkt.18) dotyczący § 87:

a) Wskazane byłoby doprecyzowanie ust.1 w następujący sposób:

1. Znaki:

1) P-8a "strzałka kierunkowa na wprost",

2) P-8b "strzałka kierunkowa do skręcania **w lewo**",

3) P-8c "strzałka kierunkowa do zawracania"

4) P-8d „strzałka kierunkowa do skręcania w prawo” (odwrócona strzałka 8b)

oznaczają, że jazda z pasa ruchu, na którym są umieszczone, jest dozwolona tylko w kierunku wskazanym strzałką; połączone symbole znaków P-8a, P-8b, ~~lub~~ P-8c, **lub 8d** oznaczają zezwolenie na ruch w kierunkach wskazanych strzałkami kierunkowymi.

b) Dodany **ust.2a.** wymaga skorygowania numeru, ponieważ został zapisany w projekcie rozporządzenia jako **ust.3 (taki już jest z zmienianym rozporządzeniu).**

Treść ust. 2a. bez uwag

12. pkt. 19) – bez uwag

13. pkt. 20) dotyczący § 91:

Proponujemy uzupełnienie nowego brzmienia ust.2 w następujący sposób:

„2. Znak P-23 "rower" oznacza drogę, przeznaczoną dla rowerów część drogi dla pieszych i ruchu rowerowego lub pas ruchu dla rowerów lub służę dla rowerów albo część jezdni drogi jednokierunkowej, na której ruch rowerów odbywa się w sposób określony w § 17 ust. 2.”

14. pkt 21) oraz 22) podpunkt d) (sygnalizator S-1a)

1. Należy zwrócić uwagę, że praktyczne zastosowanie sygnalizatora S-1a będzie możliwe dopiero w momencie umieszczenia szczegółowych zasad jego stosowania w Załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. - „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczenia na drogach” – załącznik nr 3.

2. Sygnalizator S-1a ma, sądząc z uzasadnienia, mieć zastosowanie w sytuacji ruchu rowerów nie po ścieżce rowerowej, a po jezdni. W tej sytuacji należy rozważyć sposób oznakowania dla rowerów relacji, która dla pojazdów jest sterowana sygnalizatorem S-2 (kierunkowym).

Projekt wprowadzenia sygnalizatora (S-1a) zatem nie kwalifikuje się do zastosowania do czasu opisanego w zmianie do „Czerwonej książki” - jego lokalizację, obliczenia kolizji z innymi relacjami (np.: z oznakowaniem pasa sygnalizatorem S-2), wielkość soczewek, wymiarowanie symbolu, itp.

Dotyczące §2. – bez uwag

Załączamy także, do wglądu, treści innych uwag nadesłanych przez Członków KLIR, niektóre z nich znacznie wybiegają poza rozważania dotyczące li tylko zawartości projektowanego Rozporządzenia – wszystkie one stały się zasadniczą bazą dla sformułowania powyższej opinii,

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

Tomasz Borowski

