

**Inne uwagi do: Projektu z dnia 02.06.2014 r., zmieniający Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393, z późn. zm.**

**1.**

Punkt 11) § 40.1. nie obejmuje problemu rolkarzy - czy rolkarz to pieszy? Rolki nie przekraczają szerokości 0,9m poruszany jest siłą mięśni osoby jadącej, może to czas uregulować. (Z rolkami na ścieżce rowerowej pojawia się sporo problemów, policja traktuje ich jak pieszych ".

Policjanci mówią, że rolkarze nie mogą jeździć po ścieżkach rowerowych. - Zgodnie z prawem są oni traktowani tak samo, jak piesi.

Więc za jazdę na rolkach po ścieżce rowerowej zostaną oni ukarani mandatem w wysokości 50 złotych - mówią asp. Tadeusz Witkowski z wrocławskiej drogówki. Wspomina, że w swojej karierze zatrzymał nawet panią, która na rolkach jechała po autostradzie A4.

Wątpliwości, czy rolkarz może jechać po ścieżce rowerowej rozwiewa odpowiedź na interpelację posła Macieja Orzechowskiego, który zapytał się o to w Ministerstwie Transportu. Czytamy w niej, że w prawie o ruchu drogowym osobą poruszającą się na drodze na rolkach i wrotkach uważa się za pieszego.

Ponadto w art. 2 pkt. 8 i 9 ustawy - Prawo o ruchu drogowym czytamy, że pieszy, w tym także używający wrotek lub rolek, może poruszać się jedynie po poboczu lub chodniku. Wyjątek stanowi strefa zamieszkania, gdzie rolkarze mogą jechać jezdnią.

Czytaj więcej: <http://www.gazetawroclawska.pl/artukul/969017,wroclaw-rolkarze-opanowuja-sciezki-rowerowe-lamia-prawo-i-denerwuja-rowerzystow,id,t.html?cookie=1>

"Ponadto w art. 2 pkt. 8 i 9 ustawy" - nic podobnego tam są definicje pobocza i chodnika i tylko mętny zapis "niektórych pojazdów" z czego wynika, że rolki tylko na poboczu mogą jechać jako "niektóre pojazdy", bo na chodniku są wymienieni tylko piesi.

Punkt 21 Sygnalizator S-1a - czy nie wystąpi potrzeba dopuszczenia jazdy warunkowej dla rowerów czyli S2a.

Jeżeli rowerzysta ma swój sygnalizator - nie stosuje się do S-1 czy S-3 tylko do S-1a (jeżeli taki jest) to wystąpi ten problem.

**W.G.**

**2.**

1) Dot. pkt. 10 (zmiana § 39)

Nasuwa się wątpliwość skąd powstał zapis, że nakaz wyrażony znakiem C-16 „droga dla pieszych” ma obowiązywać do miejsca umieszczenia znaku B-1.

Ponadto brak jednoznacznego oznakowania końca drogi dla pieszych znakiem C-16a może być niezrozumiałe dla pieszych, co zawsze wpływa niekorzystnie na poziom bezpieczeństwa. Zastosowane w organizacji ruchu oznakowanie powinno być czytelne i zrozumiałe dla przeciętnego użytkownika drogi.

2) Dot. pkt. 11 (zmiana § 40)

Proponowana zmiana, dotycząca znaków C-13 i C-16 umieszczonych na jednej tarczy, nadal nie rozstrzyga sporu, czy tak oznakowana droga przeznaczona dla pieszych i kierujących rowerami jest obowiązkowa dla rowerzystów, czy też nie. Zapis art. 33 ustawy Prawo o ruchu drogowym można interpretować tak, że dotyczy on wyłącznie drogi dla rowerów, a nie dotyczy drogi dla pieszych i rowerów. W takim przypadku kierujący rowerem nie ma obowiązku jazdy tzw. popularnie „ciągami pieszo-rowerowym” i może poruszać się po jezdni. Z drugiej strony można te przepisy interpretować w taki sposób, że droga dla rowerów jest częścią „ciągu pieszo-rowerowego”.

Przeważa pogląd, że przy zastosowaniu znaku C-13/16 oznaczającego drogę przeznaczoną dla pieszych i kierujących rowerami obowiązek jazdy nią rowerem nie istnieje. Jest to słuszne, gdyż „ciągi pieszo-rowerowe”, zwłaszcza te starsze, często nie mają parametrów odpowiednich dla kierujących rowerami i nie spełniają współczesnych standardów, a ich jakość może utrudniać poruszanie się nimi rowerem w porównaniu z jezdnią. Dlatego ważne jest pozostawienie rowerzyście wyboru, czy jechać jezdnią, czy tak oznakowanym ciągiem. Inaczej przecież zachowuje się rowerzysta niedoświadczony, starszy, z dziećmi (prędkość jego jazdy nie przekracza na ogół 10 km/h), inaczej sportowiec czy osoba codziennie korzystająca z roweru jako środka transportu (tu prędkość może osiągać 30 km/h i więcej).

W rzeczywistości jednak nadal często powstają spory i nieporozumienia pomiędzy rowerzystami a kierującymi samochodami oraz pieszymi, a niejednokrotnie nawet między rowerzystami i policjantami (zwłaszcza w

przypadku, gdy symbole na tarczy znaku są oddzielone kreską pionową). Posiadamy wprowadzić opinię Komendy Miejskiej Policji, w której prezentowane jest takie właśnie stanowisko („gdy w pasie drogowym występuje droga dla rowerów i pieszych oznaczona znakami C16-13, czyli znakami z symbolami pieszych i rowerzystów na jednej tarczy, takiego obowiązku nie ma, to oznacza że rowerzyści mogą zgodnie z prawem korzystać z jezdni biegnącej równoległe do drogi dla rowerów i pieszych”), jednak konieczność wystąpienia o taką pisemną opinię wynikała właśnie ze sporów ze środowiskiem rowerzystów. Zapisy nowelizacji nadal jednoznacznie nie rozstrzygają tych wątpliwości. Mniej wątpliwości interpretacyjnych dla przeciętnego uczestnika ruchu powodowało stosowanie oznakowania C-16 z tabliczką T-22.

Może wskazane byłoby zapisanie, że umieszczenie symboli znaków C-13 i C-16 na jednej tarczy (bez względu na to, czy symbole oddzielone są kreską poziomą czy pionową) oznacza chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerowego. Lub zmienić treść §40 ust.1 „Umieszczone na jednej tarczy symbole znaków C-13 i C-16 oznaczają, że droga jest przeznaczona dla pieszych i kierujących rowerami, na której pierwszeństwo ma pieszy, a kierujący rowerami nie są obowiązani do korzystania z tej drogi”.

Niejednoznaczność i niespójność przepisów w tym zakresie pogłębia się, gdy weźmiemy dodatkowo pod uwagę zapisy rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z późn. zm. Z mojego ostatniego doświadczenia z zakresu projektowania drogi, gdzie w pasie drogowym zaprojektowałam jezdnię i jednostronną przylegającą do jezdni drogę dla pieszych i rowerów (oznakowanie C-13/C-16 z kreską poziomą), wynika, że nie jest to takie proste. Wg osoby wydającej decyzję zezwalającą na realizację inwestycji drogowej (zrid) w Starostwie Powiatowym w centralnej Polsce zapisy ww. rozporządzenia nie pozwalają na takie rozwiązanie, nie ma w nich pojęcia ciągu pieszo-rowerowego usytuowanego w pasie drogowym. Mogę zaprojektować ścieżkę rowerową, z której mogą korzystać piesi i w dodatku ścieżka ta musi być jednokierunkowa, bo tylko takie rozwiązanie przewidują te przepisy techniczne. Rozmowy były trudne...

3) Dot. pkt. 15 (zmiana § 52)

Wątpliwość budzi, jak oznakować parking (nie na chodniku) przeznaczony na postój wyłącznie samochodów osobowych. Wśród symboli na tabliczkach T-23 nie ma samochodu osobowego. Symbol na znaku F-20 oznacza pojazd o dopuszczalnej masie do 3,5t. W tym przypadku trzeba umieszczać na znaku D-18 dopuszczalną masę całkowitą pojazdów, dla których ten postój jest dozwolony (do 2,5t), ale takiego wariantu zapisy rozporządzenia nie przewidują.

**M.N.**

### 3.

1. Zawarta w § 17 ust. 2 zmiana zapisu zmierzająca do tego, by ruch rowerów lub wózków rowerowych mógł odbywać się „pod prąd” bez wyznaczania na jezdni pasa ruchu prowadzi do powstawania sytuacji zagrażających bezpieczeństwu uczestników ruchu. Manewr skrętu w lewo z jezdni jednokierunkowej (zjazd lub skrzyżowanie) należy wykonywać zbliżywszy się do lewej krawędzi jezdni. Tym samym może dojść do kolizji pojazdu poprawnie wykonującego manewr skrętu w lewo z pojazdem nadjeżdżającym z kierunku przeciwnego,
2. Odnośnie § 37, 39 i 40 i wprowadzonych ustaleń dotyczących zakresu obowiązywania znaków C-13 i C-16 oraz znaków je odwołujących należy zauważyć, że zamknięty katalog znaków odwołujących spowoduje konieczność częstszego niż dotychczas stosowania znaków odwołujących.
3. Uwagi do zmian proponowanych w § 44 ust.2 takie same jak powyżej, w punkcie 1.
4. Odnośnie wprowadzonego w § 45 ust.3 zasadne wydaje się rozszerzenie możliwości odstępstwa również na inne rodzaje pojazdów wskazanych na tabliczkach lub opisanych.
5. Odnośnie § 91 ust.2 uwagi jak w punkcie 1.

W uzupełnieniu opinii dotyczącej projektu rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych nasuwa mi się jeszcze spostrzeżenie, że nie można zmieniać jednego aktu prawnego nie dokonując równoległe stosownych zmian w innych (takich jak np. "Czerwona księżka", Prawo o ruchu drogowym). Znowu powtarza się sytuacja jak z innymi poprzednimi zmianami przepisów. Ustawodawca zmienia pewne zapisy w jednym rozporządzeniu a pozostawia sprzeczne z innymi. Skoro np. dopuszczona jest jazda rowerem pod prąd na drodze jednokierunkowej, to jakie obowiązują tam przepisy ruchu drogowego (np. w zakresie skrętu w lewo, parkowania po lewej stronie jezdni itd. mam zachowywać się jak na drodze jednokierunkowej czy jak na dwukierunkowej skoro jest ruch z przeciwnej strony bez wyznaczonego pasa ruchu) - *Prawo o ruchu drogowym*.

Wprowadza się sygnalizator dla rowerzystów, a brak zasad jak go stosować (lokalizacja, czy przewiduje się kierunkowe sygnalizatory ? itd.) - "czerwona książka".

No i ciągle brakuje mi ujednoczenia definicji drogi rowerowej (w Dz. U Nr 43 - *Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* jest mowa o ścieżkach rowerowych a nie o drogach).

*Prawo o ruchu drogowym* definicja skrzyżowania - przecięcie się w jednym poziomie dróg mających jezdnię .....

Czy w myśl tej definicji droga krzyżująca się z drogą rowerową jest skrzyżowaniem. W moim subiektywnym odczuciu powinien być zapis w definicji skrzyżowania, że nie dotyczy połączenia z drogą rowerową. Przecież i tak jeżeli **droga wewnętrzna** przecina inną drogę to albo wyznaczany jest przejazd rowerowy albo ustawiane są znaki kończące drogę.

Wiem, że piszę już po czasie, ale myślę że to ważne aby zmiany przepisów były dokonywane w taki sposób aby nie było później problemów z interpretacją, co obowiązuje a co nie. Przepisy powinny być jednoznaczne i spójne. I tego mi brakuje.

**V.K. i R. R.**

**Dodatkowe zastrzeżenia i propozycje:**

Załącznik do rozporządzenia Ministrów  
Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych  
i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r.  
(poz. 1393)

SPIS WZORÓW ZNAKÓW I SYGNAŁÓW DROGOWYCH

**SYGNAŁY ŚWIETLNE**

Sygnaly świetlne dla kierujących i pieszych

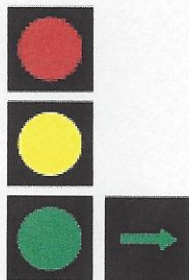
- 1) S-1 sygnalizator z sygnałami do kierowania ruchem,
- 2) S-2 sygnalizator z sygnałem dopuszczającym skręcanie w kierunku wskazanym strzałką,

**SYGNAŁY ŚWIETLNE**

Sygnaly świetlne dla kierujących pojazdami i pieszych



S-1



S-2

1. **Jeżeli jest jeden sygnalizator na wlocie, albo z pasa, z którego dopuszczone jest skręcanie w kierunku wskazanym strzałką dopuszcza się również ruch w innych kierunkach, a inne sygnalizatory ogólne na wlocie (jeżeli są), mogą być niewidoczne dla pojazdów na tym pasie, TO GDZIE JEST SYGNALIZATOR S-1, KIEDY DOTYCHCZASOWY STAJE SIĘ SYGNALIZATOREM S-2 ?**
2. **MAMY SYGNALIZATOR NAKAZUJĄCY OPUSZCZENIE PASA RUCHU (S-7), NIE MAMY NATOMIAST SYGNALIZATORA ZEZWALAJĄCEGO NA WJAZD NA DODATKOWY PAS RUCHU (NAZWIJMY GO S-8). BEZ NIEGO NIE MOŻEMY WPROWADZIĆ NA ODCINKACH PASÓW O ZMIENNYCH KIERUNKACH RUCHU, ZWŁASZCZA JEŻELI MAJĄ TO BYĆ DODATKOWE PASY NA JEZDNI NORMAKNIE PRZEZNACZONEJ DLA PRZECIWNIEGO KIERUNKU RUCHU.**



S-7



S-8

Z.U.