

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRÓW INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾ ORAZ
SPRAW WEWNĘTRZNYCH²⁾

z dnia 2015 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych

Na podstawie art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu 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.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

a) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Napis podany na tabliczce może określać:

- 1) okres obowiązywania znaku,
- 2) okres wyłączenia określonego tabliczką uczestnika ruchu lub rodzaju pojazdu,
- 3) uczestnika ruchu, część drogi lub rodzaj pojazdu, których znak dotyczy albo nie dotyczy.”,

b) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Wzory znaków drogowych, sygnałów drogowych, wzory tabliczek oraz ich spis określa, z zastrzeżeniem ust. 8a i 9, załącznik do rozporządzenia.”,

c) po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Minister Spraw Wewnętrznych kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych (Dz. U. poz. 1265).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970 oraz z 2015 r. poz. 211, 541 i 591.

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 179, poz. 1104, z 2010 r. Nr 65, poz. 412, z 2011 r. Nr 89, poz. 509 i Nr 124, poz. 705 oraz z 2013 r. poz. 890 i 1325.

„8a. Na tabliczkach innych niż określone wzorem stosuje się symbole określające pojazd albo uczestnika ruchu zgodnie ze wzorami znaków i tabliczek określonych w załączniku do rozporządzenia.”;

2) w § 16 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Umieszczona pod znakiem B-1 tabliczka z napisem „Nie dotyczy” wraz z symbolem pojazdu lub wyrażeniem określającym pojazd wskazuje, że zakaz nie dotyczy pojazdu określonego tabliczką.”;

3) w § 17 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Umieszczona pod znakiem B-2 tabliczka z napisem „Nie dotyczy” wraz z symbolem pojazdu lub wyrażeniem określającym pojazd wskazuje, że zakaz nie dotyczy pojazdu określonego tabliczką.”;

4) w § 18 ust. 12 otrzymuje brzmienie:

„12. Znak B-11 „zakaz wjazdu wózków rowerowych” oznacza zakaz ruchu wózków rowerowych.”;

5) w § 22 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Umieszczona pod znakiem B-21 lub B-22 tabliczka z napisem „Nie dotyczy” wraz z symbolem pojazdu lub wyrażeniem określającym pojazd wskazuje, że zakaz nie dotyczy pojazdu określonego tabliczką.”;

6) w § 27 w ust. 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Znak B-33, określający dopuszczalną prędkość większą niż 50 km/h, umieszczony na obszarze zabudowanym, dotyczy samochodu osobowego, motocykla i samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem.”;

7) w § 33:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Osoby, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 ustawy, 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, z uwzględnieniem ust. 3.”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Umieszczona pod znakami, o których mowa w ust. 2, tabliczka z napisem „Dotyczy także” i symbolem osoby niepełnosprawnej, określonym na tabliczce T-29, wskazuje, że znaki te obowiązują również osoby, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 ustawy.”;

8) w § 35 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Umieszczona pod znakami C-1 do C-10 tabliczka z napisem „Nie dotyczy” wraz z symbolem pojazdu lub wyrażeniem określającym pojazd wskazuje, że nakaz nie dotyczy pojazdu określonego tabliczką.”;

9) § 37 otrzymuje brzmienie:

„§ 37. 1. Znak C-13 "droga dla rowerów" oznacza drogę przeznaczoną dla kierujących rowerami, którzy są obowiązani do korzystania z tej drogi, jeżeli jest ona wyznaczona dla kierunku, w którym oni poruszają się lub zamierzają skręcić.

2. Nakaz wyrażony znakiem C-13 obowiązuje do odwołania albo do:

1) miejsca umieszczenia znaku B-1, B-9, C-16, D-40,

2) najbliższego skrzyżowania.

3. Znak C-13a "koniec drogi dla rowerów" oznacza koniec drogi przeznaczonej dla kierujących rowerami.”;

10) w § 39 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Nakaz wyrażony znakiem C-16 obowiązuje do odwołania albo do miejsca umieszczenia znaku B-41, C-13 albo D-40.”;

11) § 40 otrzymuje brzmienie:

„§ 40. 1. Umieszczone na jednej tarczy symbole znaków C-13 i C-16 oddzielone kreską poziomą oznaczają, że droga jest przeznaczona dla pieszych i kierujących rowerami. Kierujący rowerami są obowiązani do korzystania z tak oznakowanej drogi, jeżeli jest ona wyznaczona dla kierunku, w którym oni poruszają się lub zamierzają skręcić. Ruch pieszych i rowerów odbywa się na całej powierzchni tak oznakowanej drogi.

2. Umieszczone na jednej tarczy symbole znaków C-13 i C-16 oddzielone kreską pionową oznaczają drogę dla rowerów i drogę dla pieszych położone obok siebie, odpowiednio po stronach wskazanych na znaku. Kierujący rowerami są obowiązani do korzystania z tak oznakowanej drogi, jeżeli jest ona wyznaczona dla kierunku, w którym oni poruszają się lub zamierzają skręcić.

3. Przepisy ust. 1 i 2, § 37 ust. 2 i 3 oraz § 39 ust. 1a i 2 stosuje się odpowiednio dla oznaczania końca drogi dla pieszych i kierujących rowerami oraz końca drogi dla rowerów i drogi dla pieszych położonych obok siebie, przy czym znak C-13/C-16 jest odwoływany również znakami C-13 albo C-16.”;

12) w § 44:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Umieszczona pod znakiem D-3 tabliczka z napisem „Nie dotyczy” wraz z symbolem pojazdu lub wyrażeniem określającym pojazd wskazuje, że ruch pojazdów określonych tabliczką odbywa się w dwóch kierunkach.”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Znak D-3 z umieszczoną pod nim tabliczką z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru lub wózka rowerowego umieszczony na drodze o dopuszczalnej prędkości nie większej niż 30 km/h oznacza, że ruch tych pojazdów może odbywać się bez wyznaczonych pasów ruchu.”;

13) w § 45 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Umieszczona pod znakiem D-4a lub D-4b tabliczka z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru lub wózka rowerowego oznacza, że znak nie dotyczy roweru lub wózka rowerowego.”;

14) w § 49 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

15) w § 52:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Umieszczony na znaku D-18 symbol pojazdu oznacza, że parking jest przeznaczony na postój pojazdu, którego symbol znajduje się na znaku.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Umieszczona pod znakiem D-18, D-18a lub D-18b tabliczka T-29 informuje o miejscu przeznaczonym dla pojazdu samochodowego osoby, o której mowa w art. 8 ust. 1 i 2 ustawy.”;

16) w § 53:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Znak D-19 „postój taksówek” oznacza miejsce przeznaczone na postój taksówek, z wyjątkiem taksówek zajętych.”,

b) uchyla się ust. 3;

17) § 65 otrzymuje brzmienie:

„§ 65. 1. Znaki:

1) E-15a „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t”,

2) E-15b „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t”,

- 3) E-15c „numer autostrady”,
- 4) E-15d „numer drogi ekspresowej”,
- 5) E-15e „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t”,
- 6) E-15f „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t”,
- 7) E-15g „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t”,
- 8) E-16 „numer szlaku międzynarodowego”
wskazują numer i rodzaj (kategorię) drogi.

2. Znaki wymienione w ust. 1 pkt 1-7 oznaczają także, że drogą mogą poruszać się pojazdy o nacisku osi pojedynczej nieprzekraczającym:

- 1) 11,5 t – w przypadku znaków: E-15a, E-15c oraz E-15d,
- 2) 10 t – w przypadku znaków: E-15e oraz E-15f,
- 3) 8 t – w przypadku znaków: E-15b oraz E-15g

i odpowiednio większym nacisku osi wielokrotnej, zgodnie z przepisami określającymi warunki techniczne pojazdów poruszających się po drogach.

3. Umieszczona pod znakiem E-15a, E-15c, E-15d, E-15f, albo E-15g tabliczka T-34 oznacza, że za przejazd odcinkiem drogi publicznej tak oznaczonym pobiera się opłatę elektroniczną.”;

18) w § 87 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Znaki określone w ust. 1 umieszczone na pasie ruchu poprzedzone symbolem lub napisem, o których mowa w § 91 ust. 1 i 2, oznaczają kierunek ruchu pojazdu wskazanego tym symbolem lub napisem.”;

19) w § 89:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Znak P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów” wskazuje miejsce zatrzymania pojazdu:

- 1) na skrzyżowaniu na wlotach dróg równorzędnych,
- 2) przed przejściem dla pieszych,
- 3) przed przystankami tramwajowymi bez wysepek,
- 4) przed przejazdami tramwajowymi i kolejowymi,
- 5) przed przejazdem dla rowerzystów,
- 6) przed służą dla rowerów,
- 7) przed sygnałem świetlnym.”;

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Obowiązek zatrzymania pojazdu w miejscu, o którym mowa w ust. 3, nie dotyczy kierującego rowerem wjeżdżającego do służy dla rowerów.”;

20) w § 91:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Znak P-23 "rower" oznacza drogę dla rowerów, pas ruchu dla rowerów lub służę dla rowerów albo część jezdni drogi jednokierunkowej, na której ruch rowerów odbywa się w dwóch kierunkach; znak P-23 umieszczony łącznie ze znakiem P-26 oznacza, że droga jest przeznaczona dla pieszych i kierujących rowerami.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Po części drogi oznaczonej znakiem P-23 może odbywać się ruch wózka rowerowego jeżeli oznakowanie pionowe tej części drogi wskazuje taką możliwość.”;

21) § 92 otrzymuje brzmienie:

„Znak P-24 "miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej" oznacza, że stanowisko postojowe, na którym znak umieszczono, jest przeznaczone dla pojazdu samochodowego osób, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 ustawy.”;

22) po § 93 dodaje się § 93a i § 93b w brzmieniu:

„§ 93a. Znak P-26 „piesi” oznacza drogę dla pieszych; znak P-26 umieszczony łącznie ze znakiem P-23 oznacza, że droga jest przeznaczona dla pieszych i kierujących rowerami.

§ 93b. Znak P-27 „kierunek i tor ruchu roweru” wskazuje kierującemu rowerem tor ruchu roweru na jezdni i określa kierunek jego ruchu.”;

23) po § 95 dodaje się § 95a w brzmieniu:

„§ 95a. 1. Sygnały świetlne nadawane przez sygnalizator S-1a dotyczą kierujących rowerem znajdujących się na części drogi przeznaczonej tylko do ruchu rowerów lub wjeżdżających na tą część drogi.

2. Przepisy § 95 ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do sygnałów nadawanych przez sygnalizator S-1a.”;

24) po § 97 dodaje się § 97a w brzmieniu:

„§ 97a. 1. Sygnały świetlne nadawane przez sygnalizator S-3a dotyczą kierujących rowerem, znajdujących się na części drogi przeznaczonej tylko do ruchu rowerów lub wjeżdżających na tą część drogi, jadących w kierunkach wskazanych strzałką (strzałkami).

2. Przepisy § 95 ust. 1 i 2 oraz § 97 ust. 1, 3 i 4 stosuje się odpowiednio do sygnałów nadawanych przez sygnalizator kierunkowy S-3a.”;

25) w załączniku do rozporządzenia:

a) w części „ZNAKI DROGOWE PIONOWE”:

– w grupie „Znaki kierunku i miejscowości”:

– – pkt 27 i 28 otrzymują brzmienie:

„27) E-15a „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t”,

28) E-15b „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t”,

– – pkt 31 otrzymuje brzmienie:

„31) E-15e „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t”,

– – po pkt 31 dodaje się pkt 31a i 31b w brzmieniu:

„31a) E-15f „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t”,

31b) E-15g „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t”,

– w grupie „Tabliczki do znaków drogowych”:

– – uchyla się pkt 27,

– – pkt 45 otrzymuje brzmienie:

„45) T-29 tabliczka informująca o miejscu przeznaczonym dla pojazdu samochodowego osób, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 ustawy”,

b) w części „ZNAKI DROGOWE POZIOME” po punkcie 28 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 29 i 30 w brzmieniu:

„29) P-26 „piesi”,

30) P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”.”,

c) w części „SYGNAŁY ŚWIETLNE”, w grupie „Sygnały świetlne dla kierujących i pieszych”:

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) S-1a sygnalizator z sygnałami dla kierujących rowerem”,

– po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) S-3a sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem”,

d) w części „ZNAKI DROGOWE PIONOWE”:

– w grupie „Znaki kierunku i miejscowości” dodaje się rysunek E-15f i E-15g:



E-15f



E-15g

- w grupie „Tabliczki do znaków drogowych” skreśla się rysunek T-22,
e) w części „ZNAKI DROGOWE POZIOME” po rysunku znaku P-25 dodaje się
rysunki znaków P-26 i P-27:



P-26



P-27

f) w części „SYGNAŁY ŚWIETLNE”, w grupie „Sygnały świetlne dla kierujących i pieszych”:

– po rysunku S-1 dodaje się rysunek S-1a:



S-1a

– po rysunku S-3 dodaje się rysunek S-3a:



S-3a

§ 2. Tabliczkę T-22 stosowaną w organizacji ruchu na drogach przed dniem wejścia w życie rozporządzenia uznaje się za równoważną tabliczce z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru, o której mowa w § 44 ust. 3 i § 45 ust. 3 rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

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

MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU
Maria Wasiak
MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH

W porozumieniu:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

SEKRETARZ STANU

Paweł Olszewski

Zastępca Dyrektora
Departamentu Prawnego

Anna Kubik

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Transportu Drogowego

Stawomir Lewandowski

NACZELNIK WYDZIAŁU
w Departamencie Prawnym

Tomasz Behrendt
06.06.2015 r.

Departament Prawny
Główny Specjalista

Marek Brzeski

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie zmieniające 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.) stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.).

Przepisy ustawy z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 92, poz. 530) znowelizowały m.in. art. 2 pkt 5 i pkt 47 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zmieniając definicję drogi dla rowerów oraz roweru i dodając nowe definicje: pasa ruchu dla rowerów, śluz dla rowerów oraz wózka rowerowego.

Ponadto, ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. Nr 92, poz. 884), zmieniła brzmienie art. 20 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym i wprowadziła ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 5.00-23.00 do 50 km/h (wcześniej przepisy ustawy dopuszczały 60 km/h przez całą dobę). Przedmiotowej zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym nie towarzyszyły odpowiednie zmiany rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Potrzeba zmiany przepisów rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. wynika również z ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 244, poz. 1454), która wprowadziła zmianę brzmienia art. 2 pkt 43 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, usuwając z definicji taksówki pojęcie taksówki bagażowej.

Tym samym od wejścia w życie przepisów ustawy z dnia 16 września 2011 r. nie ma uzasadnienia stosowanie napisu „Bagażowe” na znaku D-19 „postój taksówek” i D-20 „koniec postoju taksówek”.

Należy zaznaczyć, że znaczna część projektowanych zmian ma na celu uspoźnienie i uporządkowanie przepisów z zakresu znaków i sygnałów drogowych, poprzez włączenie do rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. odpowiednich regulacji przewidzianych dotąd jedynie w przepisach technicznych rozporządzenia 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, z późn. zm.).

Projektowane przepisy zmieniają § 2 rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r., rozszerzają treść ust. 4 i dodają ust. 8a, przez co umożliwiają odpowiednio wskazanie okresu obowiązywania znaku, jak też wskazują możliwość stosowania tabliczek z symbolami, innych niż określone wzorem w załączniku do rozporządzenia (co umożliwi np. umieszczanie pod znakami tabliczek z symbolem roweru lub wózka rowerowego).

Projekt rozszerza także treść § 16 ust. 2, umożliwiając stosowanie tabliczek z napisem „nie dotyczy” i symbolem pojazdu pod znakiem B-1. Możliwości takie przewidują przepisy pkt 3.1.2. załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r., dlatego też niezbędne było uzupełnienie w tym zakresie przepisów rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. Zmiany te mają więc charakter porządkujący i stanowią wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

Zmiana § 17 ust. 2 rozporządzenia jest konsekwencją wprowadzenia – ustawą z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami – definicji pasa ruchu dla rowerów oraz wózka rowerowego i nowej definicji roweru. Ruch tych pojazdów na drodze jednokierunkowej będzie dopuszczony również w przypadku braku wyznaczenia pasa ruchu dla rowerów. Umożliwi to stosowanie takiej organizacji ruchu w sytuacjach, w których wyznaczenie pasa ruchu dla rowerów nie znajduje uzasadnienia. Kryteria dopuszczenia ruchu rowerów na drodze jednokierunkowej w sposób określony w § 17 ust. 2, zostaną uregulowane w przepisach rozporządzenia 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.

Nowe brzmienie § 18 ust. 12 dotyczącego znaku B-11 „zakaz wjazdu wózków rowerowych”, wynika z wprowadzenia do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji wózka rowerowego.

Proponowana zmiana § 22 ust. 4 umożliwiająca stosowanie tabliczek z napisem „nie dotyczy” i symbolem pojazdu pod znakami B-21 i B-22 stanowi rozszerzenie przepisów rozporządzenia o rozwiązania przewidziane w przepisach załącznika nr 1 do rozporządzenia 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. Zmiana ma charakter porządkujący

i stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Zmiana umożliwi organom zarządzającym ruchem na drogach większą elastyczność i możliwości w zakresie projektowanych rozwiązań w organizacji ruchu.

Modyfikacja brzmienia § 27 ust. 3 wynika z potrzeby uporządkowania przepisów i zapewnienia spójności z art. 20 ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Na podstawie tego przepisu (znowelizowanego ustawą z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych) dopuszczalna prędkość pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 5.00-23.00 wynosi 50 km/h. Przed nowelizacją z 2004 r. prędkość ta wynosiła 60 km/h przez całą dobę.

Wraz ze zmianą ustawy - Prawo o ruchu drogowym nie wprowadzono odpowiednich zmian w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Konsekwencją takiego stanu prawnego jest sytuacja, w której kierujący np. autobusem albo samochodem ciężarowym o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, na odcinku drogi w obszarze zabudowanym, gdzie prędkość została podniesiona znakiem do 70 bądź 80 km/h, może poruszać się z prędkością maksymalnie 50 km/h (w godzinach 5.00-23.00). Natomiast w przypadku podniesienia prędkości znakiem do 60 km/h (a więc przy parametrach drogi i ruchu z reguły gorszych niż na odcinku o prędkości podniesionej do 70 czy 80 km/h), kierujący tym pojazdem może poruszać się z większą prędkością – 60 km/h.

W § 33 ust. 2 i § 92 zmieniono brzmienie przepisów w celu zapewnienia jego spójności z przepisami art. 8 ust. 1 i 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, znowelizowanymi ustawą z dnia 23 października 2013 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1446, z późn. zm.). Ze względu na wątpliwości wskazane przez Rzecznika Praw Obywatelskich (dotyczących zgodności z Konstytucją RP oraz ustawą Prawo o ruchu drogowym przepisów rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r., dopuszczających stosowanie tabliczki o treści "Dotyczy także niepełnosprawnych" pod wymienionymi wyżej znakami zakazu) oraz wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 4 listopada 2014 r., sygn. akt U 4/14 dodano ust. 3, umożliwiając objęcie uprawnionej osoby niepełnosprawnej o obniżonej sprawności ruchowej, kierującej pojazdem samochodowym, oraz kierującego pojazdem przewożącego taką osobę, zakazami wyrażonymi znakami: B-1, B-3, B-3a, B-4, B-10, B-35, B-37, B-38 i B-39. Zmiana ta ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa tych osób w sytuacji, gdy niezastosowanie się do przywołanych wyżej zakazów mogłoby spowodować powstanie zagrożenia zdrowia, bądź życia osób poruszających się po drodze objętej zakazem. Zmiany te określają wprost zakres niestosowania się do znaków zakazu i ograniczenie tego uprawnienia,

w przepisach wydawanych na podstawie art. 7 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, a także przesłanki związane z ograniczeniem przywołanego uprawnienia za pomocą tabliczki do znaku zakazu.

Dodanie ustępu 3 w § 35 ma na celu – analogicznie jak w przypadku zmiany § 22 ust. 4 – umożliwienie stosowania tabliczek z napisem „nie dotyczy” i symbolem pojazdu (lub określającym go wyrażeniem) pod znakami C-1 do C-10, co przewidują przepisy załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

Zmiana znaczenia znaków C-13, C-13a oraz C-13/C-16 przewidziana w § 37 oraz § 40, wynika z wprowadzenia zmienionej definicji roweru i drogi dla rowerów w ustawie z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami. Z treści ust. 1 w § 37 usunięto wyrażenie: „jednośladowymi” oraz doprecyzowano brzmienie ust. 1 tak aby zapewnić spójność z wymogami określonymi w przepisach art. 33 ust. 1 zdanie pierwsze ustawy - Prawo o ruchu drogowym (przewidującego wyjątek od obowiązku korzystania przez kierującego rowerem z drogi dla rowerów), dla zapewnienia pełnej zgodności rozporządzenia z ustawą. Ponadto, wprowadzono zasadę (nowy ust. 2 w § 37), że nakaz wyrażony znakiem C-13 obowiązuje do odwołania albo do miejsca umieszczenia znaku B-1, B-9, C-16, D-40 albo do najbliższego skrzyżowania. Takie rozwiązanie umożliwia ograniczenie ilości stosowanych znaków C-13a oraz poprawia czytelności oznakowania dla kierujących rowerem.

W przypadku znaku C-16 również zmodyfikowano zakres jego obowiązywania, wprowadzając zasadę (nowy ust. 2 w § 39), że nakaz wyrażony tym znakiem obowiązuje do odwołania albo do miejsca umieszczenia znaku B-41, C-13, D-40. Rozwiązanie to umożliwia ograniczenie ilości stosowanych znaków C-16a.

Zmiana treści § 40 rozporządzenia ma na celu uporządkowanie ruchu pieszych i rowerów na drogach oznaczonych znakami C-13/16 (umieszczone na jednej tarczy symbole znaków C-13 i C-16) i wprowadza rozróżnienie w zakresie znaczenia odmian znaku C-13/16. Zgodnie z projektowaną regulacją, znak C-13/16, na którym symbole oddzielone są kreską poziomą oznacza, że droga przeznaczona jest dla pieszych i kierujących rowerami, natomiast w przypadku oddzielenia symboli kreską pionową, znak ten oznacza drogę dla pieszych i drogę dla rowerów, położone obok siebie. Przedmiotowa zmiana eliminuje wątpliwości dotyczące obowiązku ustępowania miejsca pieszym przez kierującego rowerem (w związku z treścią art. 33 ust. 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym).

Wprowadzona zmiana w § 44 ust. 2 ma charakter analogiczny jak zmiana w § 17 ust. 2 rozporządzenia i jest konsekwencją wprowadzenia – ustawą z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami – definicji pasa ruchu dla rowerów oraz wózka rowerowego i nowej definicji roweru. Ruch tych pojazdów na drodze jednokierunkowej o dopuszczalnej prędkości nie wyższej niż 30 km/h, będzie dopuszczony również w przypadku braku wyznaczenia pasa ruchu dla rowerów. Umożliwi to stosowanie takiej organizacji ruchu w sytuacjach, w których wyznaczenie pasa ruchu dla rowerów nie znajduje uzasadnienia.

Dodany ust. 3 w § 45 rozporządzenia przewiduje możliwość stosowania tabliczek pod znakami D-4a i D-4b, zgodnie z przepisami załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. Zmiana ta uwzględnia również nowe definicje: roweru i wózka rowerowego. Nowy ust. 3 w § 45 daje projektantom oraz organom zarządzającym ruchem większe możliwości w tworzeniu optymalnych rozwiązań w zakresie ruchu rowerów. Dopuszczenie umieszczania napisów lub symboli na znakach D-11 i D-12, przewidziane w nowym brzmieniu § 49 ust. 2 rozporządzenia, ma na celu przeniesienie do rozporządzenia rozwiązań możliwych do stosowania, przewidzianych w przepisach technicznych załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

Analogiczny był cel dodania ust. 1a w § 52 rozporządzenia, przewidującego umieszczanie symboli pojazdu na znaku D-18.

Zmiana treści ust. 1 w § 53 oraz uchylenie ust. 3 w § 53 związane są ze zmianą definicji taksówki w art. 2 pkt 43 ustawy - Prawo o ruchu drogowym i usunięciem z tej definicji pojęć: „taksówka osobowa” i „taksówka bagażowa”. Skutkiem tej zmiany w ustawie jest m.in. brak uzasadnienia dla stosowania napisu „Bagażowe” na znakach D-19 „postój taksówek” i D-20 „koniec postoju taksówek”.

Przepisy projektowanego rozporządzenia usuwają rozbieżność, jaka występuje pomiędzy obecnym brzmieniem rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, a przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.). Zgodnie z § 65 ust. 2 rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. po wszystkich drogach oznakowanych znakiem E-15a „numer drogi krajowej” mogą poruszać się pojazdy o nacisku osi pojedynczej nieprzekraczającym 10 t. Natomiast przepisy art. 41 ust. 1 i 2 ustawy o drogach publicznych oraz akty wykonawcze do tej ustawy stanowią, iż sieć dróg krajowych składa się z odcinków dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, 10 t oraz 8 t. Łączna długość dróg krajowych wynosi około 19 182

km, w tym drogi o dopuszczalnym nacisku osi do 11,5 t stanowią długość około 5814 km (około 30 % dróg krajowych), drogi o dopuszczalnym nacisku osi do 10 t stanowią długość 10669 km (około 56 % dróg krajowych), a pozostałe drogi mają dopuszczalny nacisk osi do 8 t (około 14 % dróg krajowych).

Z tych też względów przepisy przedmiotowego projektu rozporządzenia określają, iż drogi krajowe o dopuszczalnym nacisku do 11,5 t będą oznakowane znakiem pionowym E-15a „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 t”, a drogi krajowe o dopuszczalnym nacisku osi do 10 t znakiem E-15f „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 10 t”. W przypadku dróg krajowych o dopuszczalnym nacisku osi do 8 t stosowany będzie znak E-15g „numer drogi krajowej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 8 t”. Projektowane przepisy pozwolą na uporządkowanie stanu prawnego i poinformowanie użytkownika drogi – kierującego pojazdem o dopuszczalnych naciskach osi charakteryzujących daną drogę krajową, zgodnie z wykazem dróg określonych przepisami o sieci dróg krajowych. Jednocześnie, zastosowane w organizacji ruchu na drogach krajowych projektowane oznakowanie stworzy ułatwienia dla przewoźników wykonujących transport ładunków nienormatywnych, w szczególności dla pojazdów nienormatywnych, które przekraczają dopuszczalne naciski osi.

Dodanie ust. 2a w § 87 rozporządzenia, umożliwiającego łączenie znaków poziomych (strzałek kierunkowych P-8a – P-8c) z symbolem lub napisem, ma na celu umożliwienie wskazywania dopuszczalnych kierunków jazdy na pasie ruchu dla rowerów oraz pasie przeznaczonym dla ruchu pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach. Takie rozwiązanie ułatwi projektantom oraz organom zarządzającym ruchem tworzenie bardziej efektywnych oraz bezpiecznych rozwiązań w organizacji ruchu, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej czytelności (zrozumienia) oznakowania dla uczestników ruchu drogowego. Należy podkreślić, że rozwiązanie to będzie stanowiło niezbędne uzupełnienie pozostałych rozwiązań w zakresie ruchu rowerów, przewidzianych w niniejszym projekcie.

Wprowadzane w § 89 ust. 3 rozszerzenia zastosowania znaku poziomego P-14 (linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów) zapewnia spójność z przepisami pkt 4.2.5. załącznika nr 2 do rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. Ponadto, umożliwi wyznaczenie krawędzi śluzy dla rowerów (stanowi konsekwencję wprowadzenia do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji śluzy dla rowerów).

Nowe brzmienie § 91 ust. 2 rozporządzenia rozszerza zakres stosowania znaku poziomego P-23 „rower” także do oznaczenia części jezdni na której odbywa się ruch w sposób określony w nowym § 17 ust. 2 (ruch rowerów lub wózków rowerowych odbywający się w dwóch kierunkach, na drodze jednokierunkowej), bez wyznaczania pasa ruchu dla rowerów. Ponadto, nowy ust. 2a w § 91 określa warunek dopuszczenia ruchu wózka rowerowego na części drogi oznaczonej znakiem P-23. Należy wskazać, że projektowane zmiany w § 91 rozporządzenia rozszerzają możliwości – dla projektantów oraz organów zarządzających ruchem – w zakresie tworzenia optymalnych rozwiązań związanych z ruchem rowerów.

Nowy § 93a wprowadzający znak poziomy P-26 „piesi” umożliwi lepsze uporządkowanie ruchu pieszych oraz rowerów na drogach dla pieszych i rowerów oznaczonych znakami C-13/16 (umieszczone na jednej tarczy symbole znaków C-13 i C-16), zapewniając tym samym poprawę ich bezpieczeństwa.

Wprowadzony do przepisów rozporządzenia § 93b, umożliwia stosowanie w organizacji ruchu na drogach nowego znaku poziomego P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”. Znak ten będzie stosowany w sytuacjach, gdzie zasadne jest wskazanie kierującemu rowerem toru ruchu roweru na jezdni oraz określenie kierunku jego ruchu (np. lokalizując znak P-27 w osi torowiska tramwajowego, czy na odcinku jezdni, na którym zlokalizowane są stanowiska postojowe – odsuwając tor ruchu rowerzysty od prawej krawędzi jezdni, na bezpieczną odległość), przyczyniając się do poprawy bezpieczeństwa kierujących rowerem.

Dodane do rozporządzenia nowe przepisy: § 95a i § 97a wprowadzają sygnalizatory świetlne S-1a (ogólny) oraz S-3a (kierunkowy), nadające sygnały świetlne dotyczące kierujących rowerem znajdujących się na części drogi przeznaczonej tylko do ruchu rowerów lub wjeżdżających na tą część drogi. Potrzeba wprowadzenia nowych sygnalizatorów wynika głównie z wprowadzenia do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji śluzy dla rowerów i pasa ruchu dla rowerów. Nowe sygnalizatory umożliwią przede wszystkim efektywne wykorzystanie śluzy dla rowerów, pozwalając kierującym rowerem na odpowiednio wcześniejsze wykonanie manewrów (wyjazd ze śluzy w danym kierunku) co zapewni płynność ruchu i większe bezpieczeństwo kierujących rowerem.

Przepisy rozporządzenia wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, ponieważ dotyczą one licznych zmian oraz szerokiego kręgu adresatów i niezbędne jest zapewnienie możliwości zapoznania się z nowymi regulacjami oddziałującymi na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga zaopiniowania, dokonania konsultacji albo uzgodnienia z właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej lub Europejskim Bankiem Centralnym.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz Rządowego Centrum Legislacji.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Rozwoju oraz Spraw Wewnętrznych zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Paweł Olszewski, Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Michał Kozłowski, Starszy specjalista w Departamencie Transportu Drogowego, tel. (22) 522 50 16, michal.kozlowski@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 3 czerwca 2015 r.</p> <p>Źródło: upoważnienie ustawowe: art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. <i>Prawo o ruchu drogowym</i> (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac 195</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Przepisy *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* nie są dostosowane do zmian wprowadzonych *ustawą z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami* (Dz. U. Nr 92, poz. 530), która znowelizowała m.in. art. 2 pkt 5 i pkt 47 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym*, zmieniając definicję drogi dla rowerów oraz roweru i dodając nowe definicje: pasa ruchu dla rowerów, śluzu dla rowerów oraz wózka rowerowego.

Ponadto, *rozporządzenie z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* wymaga dostosowania do zmiany *ustawy - Prawo o ruchu drogowym*, która wprowadzona została *ustawą z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych* (Dz. U. Nr 92, poz. 884). *Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r.* zmieniła brzmienie art. 20 *ustawy Prawo o ruchu drogowym*, wprowadzając ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 5.00-23.00 do 50 km/h (wcześniej przepisy *ustawy* dopuszczały 60 km/h przez całą dobę). Przedmiotowej zmianie *ustawy Prawo o ruchu drogowym* nie towarzyszyły odpowiednie zmiany *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych*.

Przepisy *ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 244, poz. 1454), wprowadziły zmianę brzmienia art. 2 pkt 43 *ustawy Prawo o ruchu drogowym*, usuwając z definicji taksówki pojęcie taksówki bagażowej. Tym samym od wejścia w życie przepisów *ustawy z dnia 16 września 2011 r.* nie ma uzasadnienia stosowanie napisu „Bagażowe” na znaku D-19 „postój taksówek” i D-20 „koniec postoju taksówek”.

Istnieje brak spójności pomiędzy niektórymi przepisami z zakresu znaków i sygnałów drogowych, zawartymi w *rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* oraz 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, z późn. zm.). Niezbędne jest uspołnienie i uporządkowanie tych przepisów.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wprowadzenie odpowiednich zmian w przepisach *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, stanowiących konsekwencję wymienionych wyżej nowelizacji *ustawy Prawo o ruchu drogowym*.

Ponadto, projekt *rozporządzenia* przewiduje włączenie do *rozporządzenia z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* odpowiednich regulacji przewidzianych dotąd jedynie w przepisach technicznych *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.*, co pozwoli na zapewnienie większej spójności pomiędzy oboma *rozporządzeniami* i ułatwi stosowanie niektórych rozwiązań – przewidzianych w tych przepisach – w organizacji ruchu na drogach.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Projektowane rozporządzenie ma charakter wykonawczy w stosunku do rozwiązań przyjętych w *ustawie Prawo o ruchu drogowym*, w związku z tym nie przewiduje się konieczności prowadzenia analiz porównawczych z innymi państwami OECD/UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
organy zarządzające ruchem na drogach	Zgodnie z art. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym	ogólne	Szersze możliwości (elastyczność) w zakresie stosowanych rozwiązań w organizacji ruchu – zwłaszcza w zakresie ruchu rowerów; Wylimitowanie wątpliwości w odniesieniu do przepisów obecnego stanu prawnego
organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach	Zgodnie z art. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym	ogólne	Wylimitowanie wątpliwości w odniesieniu do przepisów obecnego stanu prawnego
zarządcy dróg (zarząd drogi)	Zgodnie z art. 19 i 21 ustawy o drogach publicznych	ogólne	Potrzeba wprowadzenia nowego oznakowania
projektanci organizacji ruchu	nieokreślona	ogólne	Szersze możliwości (większa elastyczność) w zakresie projektowanych rozwiązań do zastosowania w organizacji ruchu
uczestnicy ruchu drogowego	nieokreślona	ogólne	Poprawa bezpieczeństwa oraz komfortu podróżowania – zwłaszcza w odniesieniu do kierujących rowerem albo wózkami rowerowymi

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt został skierowany do konsultacji w dniu 3 czerwca 2014 r., z trzydziestodniowym terminem zgłaszania uwag. W konsultacjach zostały uwzględnione następujące podmioty:

- 1) Klubu Inżynierii Ruchu „Klir”,
- 2) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- 3) Polskiego Kongresu Drogowego,
- 4) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
- 5) Związku Województw RP,
- 6) Konwentu Marszałków Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
- 7) Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
- 8) Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych,
- 9) Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej,
- 10) Związku Miast Polskich,
- 11) Unii Miasteczek Polskich,
- 12) Unii Metropolii Polskich,
- 13) Związku Powiatów Polskich,
- 14) Stowarzyszenia na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”,
- 15) Stowarzyszenia Prawo na Drodze,
- 16) Instytutu Transportu Samochodowego,
- 17) Instytutu Badawczego Dróg i Mostów,
- 18) Stowarzyszenia Linia Życia,
- 19) Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów,
- 20) Stowarzyszenia Zielone Mazowsze.

Ponadto, uwagi i opinie do projektu zgłosiły w ramach konsultacji poniższe podmioty:

- 1) Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin,
- 2) Wiceprezydent Wrocławia,

- 3) Zastępca Prezydenta Miasta Kielce,
- 4) Zastępca Prezydenta Miasta Lublin,
- 5) Komisja Dialogu Społecznego ds. Transportu przy Biurze Koordynacji Remontów i Inwestycji w Pasie Drogowym Urzędu m.st. Warszawy,
- 6) Stowarzyszenie Bractwo Rowerowe – Radom,
- 7) Stowarzyszenie Rowerowy Toruń,
- 8) Kaliskie Stowarzyszenie Cyklistów,
- 9) Kaliska Inicjatywa Miejska,
- 10) Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie,
- 11) Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze Oddział Kolejowy w Gliwicach,
- 12) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
- 13) Małopolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- 14) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców,
- 15) Fundacja Normalne Miasto FENOMEN,
- 16) Związek Pracodawców Ratownictwa Medycznego Samodzielnych Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej.

Szczegółowe podsumowanie wyników konsultacji zawiera Raport z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sektor finansów publicznych												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na pozostałe obszary	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Od dnia wejścia w życie przepisów rozporządzenia (po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia)

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się przeprowadzenia ewaluacji projektu

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

brak

Raport z konsultacji

projektu *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury i Rozwoju oraz Spraw Wewnętrznych zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych*

W ramach konsultacji publicznych projekt rozporządzenia został przekazany do:

- 1) Klubu Inżynierii Ruchu „Klir”,
- 2) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- 3) Polskiego Kongresu Drogowego,
- 4) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
- 5) Związku Województw RP,
- 6) Konwentu Marszałków Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
- 7) Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
- 8) Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych,
- 9) Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej,
- 10) Związku Miast Polskich,
- 11) Unii Miasteczek Polskich,
- 12) Unii Metropolii Polskich,
- 13) Związku Powiatów Polskich,
- 14) Stowarzyszenia na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”,
- 15) Stowarzyszenia Prawo na Drodze,
- 16) Instytutu Transportu Samochodowego,
- 17) Instytutu Badawczego Dróg i Mostów,
- 18) Stowarzyszenia Linia Życia,
- 19) Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów,
- 20) Stowarzyszenia Zielone Mazowsze.

Podczas konsultacji publicznych uwagi do projektu zgłosiły następujące podmioty:

1. Klubu Inżynierii Ruchu „Klir”:

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

Uwagi ogólne: wskazano niespójności między rozporządzeniami: *o znakach i sygnałach drogowych* oraz *w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*. Podniesiono m.in., że część znaków i sygnałów występuje tylko w tym drugim rozporządzeniu.

Projektodawca wskazuje, że przedmiotowe uwagi wykraczają poza zakres projektu i zostaną poddane analizie pod kątem ewentualnego ich uwzględnienia w kolejnych nowelizacjach rozporządzenia.

Ponadto, Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu „Klir” zgłosiło następujące uwagi szczegółowe do treści projektu:

– § 1 pkt 7 projektu (dotyczący § 33 rozporządzenia):

Ust. 2 w § 33 rozporządzenia 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.

Mając na względzie treść przedmiotowej uwagi, projektodawca wprowadził odpowiednie zmiany do treści przepisu, zawierające odwołanie do art. 8 ust. 1 i 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym (bez konieczności wymieniania wszystkich osób uprawnionych do nie stosowania się do powyższych zakazów).

- zdaniem Stowarzyszenia KLIR, zaproponowany dodatkowy ust. 3 w § 33 rozporządzenia jest nie do przyjęcia. Podniesiono, że nie ma żadnych wiarygodnych powodów na ograniczanie w taki sposób dostępu osób do celu ich podróży. Opiniujący wymienił następujące powody:
 - 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.

Uwaga nie została uwzględniona. W ocenie projektodawcy organ zarządzający ruchem na drogach powinien mieć możliwość ograniczenia wjazdu na dany odcinek drogi także pojazdów osób niepełnosprawnych (oraz osób przewożących osoby niepełnosprawne) – do stosowania w wyjątkowych przypadkach, np. gdy jest to uzasadnione potrzebą uniknięcia zagrożenia dla życia lub zdrowia uczestników ruchu drogowego.

- § 1 pkt 9 projektu (dotyczący § 37 rozporządzenia):
Zdaniem Stowarzyszenia, w nowym ust.2. należy dodać znak B-9 „zakaz wjazdu rowerów”
Uwaga zasadna, została uwzględniona w treści projektu.
- § 1 pkt 10 projektu (dotyczący § 39 rozporządzenia):
W nowym ust.2. należy dodać znak B-41 „zakaz ruchu pieszych”
Uwaga zasadna, została uwzględniona w treści projektu.
- § 1 pkt 11 projektu (dotyczący § 40 rozporządzenia):
W ust.1. należy dodać: „którzy są obowiązani z niej korzystać”
Uwaga zasadna, została uwzględniona w treści projektu.
- § 1 pkt 14 projektu (dotyczący § 49 rozporządzenia):

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

Uwaga wykracza poza zakres projektu. Zostanie poddana analizie pod kątem ewentualnego uwzględnienia w kolejnych nowelizacjach rozporządzenia.

- 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.

Uwaga wykracza poza zakres projektu. Zostanie poddana analizie pod kątem ewentualnego uwzględnienia w kolejnych nowelizacjach rozporządzenia.

- § 1 pkt 15 projektu (dotyczący § 52 rozporządzenia):

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.”

Uwaga wykracza poza zakres projektu. Zostanie poddana analizie pod kątem ewentualnego uwzględnienia w kolejnych nowelizacjach rozporządzenia.

- § 1 pkt 18 projektu (dotyczący § 87 rozporządzenia):

- 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, P-8c, lub 8d oznaczają zezwolenie na ruch w kierunkach wskazanych strzałkami kierunkowymi.”

Uwaga wykracza poza zakres projektu. Zostanie poddana analizie pod kątem ewentualnego uwzględnienia w kolejnych nowelizacjach rozporządzenia.

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

Uwaga zasadna, została uwzględniona w treści projektu.

- § 1 pkt 20 projektu (dotyczący § 91 rozporządzenia):

Opiniujący zaproponował 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.”

Propozycja zasadna. Po modyfikacji, została uwzględniona w treści rozporządzenia.

- § 1 pkt 21 i 22 ppkt d projektu (dotyczący sygnalizatora S-1a):

Należy rozważyć sposób oznakowania dla rowerów relacji, która dla pojazdów jest sterowana sygnalizatorem S-2 (kierunkowym).

Uwaga wykracza poza zakres projektu. Odnosi się do przepisów regulowanych rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

2. Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP:

- W § 1 pkt 3 i pkt 12 projektu Stowarzyszenie zaproponowało dodanie możliwości umieszczenia pod znakiem D-3 oraz B-2 wyłącznie w strefie zamieszkania nowej tabliczki, przedstawiającej symbol roweru oraz po dwóch stronach strzałki pokazujące dwa kierunki ruchu.
W opinii projektodawcy, wprowadzenie dodatkowej nowej tabliczki do znaku, która będzie miała ograniczony zakres zastosowania (jedynie drogi jednokierunkowe w strefach zamieszkania) nie znajduje uzasadnienia.
- Opiniujący zaproponował też zmianę brzmienia § 17 ust. 2 rozporządzenia, na dając następujące brzmienie fragmentowi tego przepisu: „...wjeżdżających na jezdnię lub wyznaczony na jezdni pas ruchu dla rowerów.”. Propozycja nie znajduje uzasadnienia, gdyż treść tego przepisu zawarta w projekcie ujmuje przedmiotową kwestię w sposób szerszy (wjazd na drogę jednokierunkową) i nie ma potrzeby zawężania znaczenia tabliczki do jezdni oraz pasa ruchu dla rowerów. Ponadto proponowane brzmienie przepisu wydaje się mało czytelne.
- w § 91 ust. 2 rozporządzenia zaproponowano wykreślenie fragmentu o treści „pas ruchu”. Projektodawca nie znajduje uzasadnienia merytorycznego dla takiej zmiany. Propozycja nie została uzasadniona i nie może zostać poddana rzeczowej analizie pod względem jej ewentualnego uwzględnienia.
- w § 1 pkt 19 projektu wskazano na potrzebę zastosowania znaku P-23 oraz P-8 mini pomiędzy liniami P-14 – do oznakowania śluzy dla rowerów. Należy wskazać, że oznakowanie takie przewiduje projekt 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* (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.),
- Stowarzyszenie wskazało potrzebę zmiany w § 1 pkt 20 projektu, polegającej na dodaniu do znaku P-23 tzw. sierżanta lub strzałki P-8 mini.
Projektodawca wskazuje, że do projektu rozporządzenia został wprowadzony nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”. Ponadto, należy wskazać, iż oznakowanie za pomocą znaków: P-23 + P-8 mini na drodze jednokierunkowej przeznaczonej do ruchu rowerów w kierunku przeciwnym niż wskazany znakiem D-3, zostało przewidziane w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

3. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

Uwagi ogólne: wskazano na zasadność zdefiniowania zakresu uprawnień do poruszania się pojazdami typu quad, a także na potrzebę usystematyzowania tabliczek pod znakami oraz dopuszczalną liczbę tabliczek pod jednym znakiem.

Projektodawca wskazuje, że przedmiotowe uwagi wykraczają poza zakres projektu. Pierwsza z wyżej wymienionych uwag nie odnosi się do znaków i sygnałów drogowych, lecz do uprawnień w zakresie poruszania się pojazdami. Druga uwaga odnosi się natomiast do przedmiotu regulacji rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Ponadto, opiniujący zgłosił następujące uwagi szczegółowe do treści projektu:

- rozszerzenie treści przepisów § 16, § 17 i § 22 rozporządzenia, analogicznie do przepisu § 35. Propozycja została sformułowana w sposób mało precyzyjny i nie jest możliwe merytoryczne odniesienie się do niej.
- zwrócono uwagę, że projektowany przepis dotyczący § 39 ust. 2 rozporządzenia zawiera wskazanie znaku B-1, który nie odnosi się do pojedynczych pieszych, a jedynie do kolumn pieszych.

- Uwaga zasadna. Projektodawca wprowadził zmianę treści przepisu, poprzez zastąpienie znaku B-1 znakiem B-41.
- Dodanie w treści § 40 ust. 1 (analogicznie do § 37 oraz § 39) rozporządzenia sformułowania: „którzy są obowiązani z niej korzystać”.
- Uwaga uzasadniona, została uwzględniona w treści projektu.
- Nowe brzmienie § 44 ust. 2 rozporządzenia może stwarzać zagrożenie w ruchu drogowym.
- Projektodawca nie podziela tej uwagi. Przepisy projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, zawierają regulacje, które umożliwiają wprowadzenie dwukierunkowego ruchu rowerów na drodze jednokierunkowej, z zachowaniem zasad bezpieczeństwa ruchu (wyeliminowanie punktów kolizji strumieni pojazdów),
- w § 49 ust. 2 rozporządzenia powinien być dodany opis, że to co znajduje się na znaku D-11 i D-12 powinno mieć potwierdzenie w oznakowaniu poziomym.
- Projektodawca zwraca uwagę, że ta uwaga wykracza poza zakres projektu (odnosi się do kwestii regulowanych przez rozporządzenie dotyczące szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych),
- w § 87 rozporządzenia dodany ust.2a rozpoczyna się od „3” zamiast „2a”.
- Uwaga zasadna, błąd został poprawiony w treści projektu,
- zapisy § 89 rozporządzenia powinny zostać uzupełnione o przystanki tramwajowe bez wysepek, przejazdy tramwajowe i kolejowe – dla zachowania spójności z rozporządzeniem z dnia 3 lipca 2003 r.
- Uwaga zasadna. Wprowadzono odpowiednią zmianę do treści projektu.
- W załączniku do rozporządzenia w części „Znaki drogowe pionowe” – znaki E-15f i E-15g różnią się jedynie obwódką i nie będą łatwo rozróżniane przez kierowców. Uwaga nie została uwzględniona. Należy wskazać, że wygląd przywołanych znaków (różne ramki) jest analogiczny do istniejących w przepisach znaków E-15b oraz E-15e, które właściwie spełniają swoją funkcję (resort nie otrzymywał uwag ani zastrzeżeń co do czytelności tych znaków).

4. Związek Województw RP:

1) Województwo Mazowieckie

- opiniujący wskazał, że rozporządzenie powinno być wprowadzane równolegle z nowelizacją *rozporządzenia 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, z późn. zm.).
- Projektodawca zwraca uwagę, że nowelizacja *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.* jest aktualnie prowadzona.
- podniesiono, że rozporządzenie rozszerza swobodę poruszania się rowerzystów po drogach, co będzie powodować zwiększenie zagrożenia wypadkowego.
- Projektodawca wskazuje, że opiniujący nie uzasadnił przedmiotowej uwagi i nie wskazał propozycji zmian w tym zakresie, dlatego też nie jest możliwe odniesienie się do tej uwagi.
- według opiniującego należy doprecyzować § 39 ust. 2 rozporządzenia (odnosząc znak B-1 do kolumn pieszych).
- Uwaga zasadna. Projektodawca wprowadził zmianę treści przepisu, poprzez zastąpienie znaku B-1 znakiem B-41, który dotyczy pojedynczych pieszych.

2) Województwo Dolnośląskie

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- konieczna jest zmiana § 91 rozporządzenia. W projekcie nie ma mowy o tzw. „sierżantach” - nowych znakach modyfikujących znak poziomy P-23 i określających miejsce i kierunek ruchu rowerzysty na jezdni. Nowelizacja nie zmienia odpowiednio znaczenia znaku P-23, a proponowane rozszerzenie znaczenia strzałek kierunkowych grozi bałaganem i nie rozwiązuje większości zidentyfikowanych problemów.

Projektodawca wskazuje, że do projektu wprowadzono nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”. Jednocześnie, opiniujący nie uzasadnił uwagi dotyczącej zastrzeżeń do rozszerzenia znaczenia strzałek kierunkowych, dlatego nie jest możliwe merytoryczne odniesienie się do tej uwagi.

- potrzeba zmiany § 5 oraz § 21 rozporządzenia. Projekt nie przewiduje korekty znaczenia i zakresu obowiązywania znaków A-7 i B-20. Powinny one jednoznacznie dotyczyć „najbliższej jezdni wraz z drogą lub drogami dla rowerów”. Zakończy to dyskusje czy należy umieszczać przedmiotowe znaki przed przejazdem dla rowerzystów i czy należy je powtarzać za przejazdem, a przed jezdnią, co tworzy szkodliwy „las znaków” na skrzyżowaniu. W ocenie projektodawcy, wprowadzenie zmian w proponowanym zakresie nie jest konieczne, gdyż pierwszeństwo na przejeździe dla rowerzystów (oznakowanym znakiem D-6a albo D-6b) wynika z treści obowiązujących przepisów. Zgodnie z § 47 ust. 4 *rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Natomiast art. 27 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* stanowi, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe.

- potrzeba zmiany w § 37 rozporządzenia. Projekt nowelizacji musi jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13 i jego pochodnych, zgodnie z obowiązującym § 2 rozporządzenia. Znak ten powinien obowiązywać rowerzystę, jeśli jest umieszczony po stronie drogi odpowiadającej kierunkowi, w którym rowerzysta się porusza lub zamierza skręcić. Należy też jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13: do najbliższego skrzyżowania lub zjazdu publicznego i rozszerzyć katalog znaków odwołujących znak C-13.

Projektodawca wskazuje, że treść projektowanego § 37 ust. 1 rozporządzenia została zmieniona i dostosowana do *ustawy Prawo o ruchu drogowym*. Doprecyzowano też zakres obowiązywania znaku C-13, wprowadzając obowiązywanie tego znaku do najbliższego skrzyżowania. Nie uwzględniono postulatu w zakresie obowiązywania znaku C-13 do najbliższego zjazdu publicznego, gdyż powodowałoby to konieczność wprowadzenia do organizacji ruchu znacznej liczby tych znaków i byłoby nieuzasadnione ekonomicznie. Ponadto, rozszerzono katalog znaków odwołujących znak C-13, dodając znaki: B-9 i D-40.

- projekt powinien zmienić § 39 rozporządzenia i jednoznacznie dopuszczać kombinacje znaków C-16/T-22 (droga dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerów, z tabliczką T-22 w wersji z napisem „dopuszczone”). Projektodawca zwraca uwagę, że znak C-16, odmiennie od większości znaków nakazu (C-1, C-2, itd.), nie wyraża ogólnego nakazu, lecz jest skierowany do konkretnie wskazanej grupy uczestników ruchu (pieszych). Z tego względu, nie jest możliwe stosowanie dla tego wyłączeń oraz włączeń określonych uczestników ruchu lub rodzajów pojazdów. Ponadto, zastosowanie proponowanego rozwiązania w praktyce może oznaczać, że ruch rowerów zostanie dopuszczony w miejscach nie przeznaczonych do tego celu pod względem

technicznym, co pomimo obowiązku kierującego rowerem – wynikającego z art. 33 ust. 6 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* – wpłynie negatywnie na swobodę przemieszczania się pieszych i może prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa tych uczestników ruchu,

- konieczne jest doprecyzowanie znaczenia znaku łączonego C-13/C-16 (§ 40 rozporządzenia). Znak z kreską poziomą powinien oznaczać drogę dla rowerów i pieszych, a znak z kreską pionową – drogę dla rowerów położoną obok drogi dla pieszych, odpowiednio do położenia symboli na znaku. Wskazano, że zgodnie z art. 33 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym*, na drodze dla pieszych i rowerów rowerzysta musi ustępować miejsca pieszym (odmiennie niż na drodze dla rowerów), a rozporządzenie musi być zgodne z ustawą.

Uwaga została uwzględniona w treści projektu.

- konieczna jest zmiana § 86 i § 89 rozporządzenia w zakresie znaczenia linii segregacyjnych (P-2) oraz linii zatrzymań (P-12, P-13, P-14) modyfikowanych znakiem P-23 i tworzących odpowiednio pas ruchu dla rowerów lub służę dla rowerów.

W przypadku modyfikacji linii P-2 znakiem P-23, należy dopuścić jej przekraczanie rowerem – dla umożliwienia włączania się rowerzystów do ruchu między skrzyżowaniami. W przypadku linii zatrzymań należy jasno zapisać, że linia modyfikowana znakiem P-23 służy do zatrzymania rowerów i to niezależnie od znaku A-7 czy B-20, a linia zatrzymań położona dalej od skrzyżowania może być przekraczana przez rowery zatrzymujące się w służie przed linią zatrzymań modyfikowaną znakiem P-23. Do wyznaczania służ dla rowerów powinny być stosowane linie P-12, P-13 i P-14, a nie jedynie P-14, jak przewiduje projekt.

Zdaniem projektodawcy, zmiana w odniesieniu do linii P-2 nie znajduje uzasadnienia. W miejscach, gdzie kierujący rowerem będzie mógł włączyć się do ruchu na pasie ruchu dla rowerów, będzie możliwość zastosowania linii przerywanej. Inne pojazdy nie mogą poruszać się pasem ruchu dla rowerów, z wyjątkiem przypadków poprzecznego przekraczania tego pasa (zjazdu, dojazdu do obiektów przy drodze, itp.). Decyzja o zastosowaniu linii przerywanej oraz o lokalizacji tak oznakowanych odcinków pasa ruchu dla rowerów, należy do organu zarządzającego ruchem na danej drodze, który powinien uwzględnić lokalne uwarunkowania i potrzeby, charakterystykę ruchu na drodze itp.

Odnosząc się do uwag w zakresie linii zatrzymań, projektodawca wskazuje, iż projektowane zmiany przewidują dopuszczenie przekraczania linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania (linii P-14) w służie dla rowerów – przewidują to przepisy projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach. Należy zwrócić uwagę, że projektowane przepisy nie ograniczają stosowanie linii P-12, P-13 i P-14 w służach dla rowerów. Jedynie w odniesieniu do linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania, przewiduje się wyłącznie stosowanie linii P-14.

- propozycja wprowadzenia (zmiana § 95 lub nowy § 95a rozporządzenia) sygnalizatorów kierunkowych dla rowerzystów: trójkomorowych z dodatkową, czwartą komorą nadającą stale sygnał w kształcie roweru barwy białej na okrągłym tle niebieskim (podstawowe komory sygnalizatora będą wówczas analogiczne do komór sygnalizatorów S-1 i S-3).

Projektodawca wskazuje, że do projektu został wprowadzony sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem (sygnalizator S-3a).

3) Województwo Kujawsko-Pomorskie:

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- nie uwzględniono możliwości zakończenia ciągu pieszo-rowerowego za pomocą jednego znaku – brak symboliki znaku C-13a/C-16a, który powszechnie można spotkać na drogach dla rowerów. Zastosowanie dwóch znaków na jednym słupku (C-13a i C-16a) jest nieekonomiczne,
Projektodawca wskazuje, że możliwość stosowania proponowanego oznakowania wynika z treści § 40 rozporządzenia. Zdaniem projektodawcy opis zawarty w § 40 jest wystarczający i nie ma potrzeby wprowadzania wzoru graficznego znaku.
- nie uwzględniono sposobów oznakowania jednokierunkowych dróg dla rowerów zlokalizowanych po obu stronach drogi publicznej, tj. wskazania rowerzystom informacji o ruchu jednokierunkowym na danym odcinku drogi dla rowerów.
Projektodawca wskazuje, że przepisy projektu nowelizującego *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.* przewidują stosowanie strzałki P-8 do znaku P-23, m.in. w przedmiotowym przypadku.

4) Województwo Zachodniopomorskie

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- w projekcie nowelizacji rozporządzenia należy wprowadzić tzw. „sierżanty” – nowe znaki drogowe, modyfikujące znak poziomy P-23 "rower" i określających miejsce i kierunek ruchu rowerzysty na jezdni. Nowelizacja nie zmienia we właściwy sposób § 91 rozporządzenia, dotyczącego znaku P-23, a proponowane rozszerzenie znaczenia strzałek kierunkowych może powodować trudności interpretacyjne i nie rozwiązuje większości zidentyfikowanych problemów. Na przykład w przypadku tzw. kontraruchu rowerów (ruchu „pod prąd” w jezdniach jednokierunkowych) na wlotach skrzyżowań należy - w zależności od sytuacji ruchu - stosować strzałki P-8h, P-8e, P-8f (czyli do jazdy na wprost oraz w lewo czy prawo). Znaki te będą nieczytelne i pogorszą orientację użytkowników. Projekt nie rozwiązuje też zidentyfikowanego problemu strzałek kierunkowych, które powinny oznaczać dopuszczone kierunki opuszczenia skrzyżowania przez wybrane pojazdy, a nie tylko rowery. „Sierżanty” stosuje się dziś powszechnie m.in. na Słowacji, Węgrzech, we Francji czy w Ameryce Północnej. Znaki te mają duży wpływ na bezpieczeństwo rowerzystów i istotne znaczenie w przypadku wyznaczania tras rowerowych w jezdniach.

Propozycja, po modyfikacji, została uwzględniona – do projektu wprowadzono nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”.

- w projekcie nowelizacji należy dokonać korekty znaczenia i zakresu obowiązywania znaków A-7 „ustąp pierwszeństwa” (§ 5 rozporządzenia) i B-20 „stop” (§ 21 rozporządzenia). Powinny one jednoznacznie dotyczyć „najbliższej jezdni wraz z drogą lub drogami dla rowerów”. Dla osób opracowujących projekty organizacji ruchu, wciąż nie jest jasne czy należy umieszczać przedmiotowe znaki przed przejazdem dla rowerzystów i czy należy je powtarzać za przejazdem, a przed jezdnią. Z tego powodu sytuacja dla kierujących pojazdami jest nieczytelna i często doprowadza do zagrożenia bezpieczeństwa rowerzystów.

W ocenie projektodawcy, wprowadzenie zmian w proponowanym zakresie nie jest konieczne, gdyż pierwszeństwo na przejeździe dla rowerzystów (oznakowanym znakiem D-6a albo D-6b) wynika z treści obowiązujących przepisów. Zgodnie z § 47 ust. 4 *rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Natomiast art. 27 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* stanowi, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany

zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe.

- projekt nowelizacji musi jednoznacznie określać zakres obowiązywania znaku C-13 „droga dla rowerów” (§ 37 rozporządzenia) i jego pochodnych zgodnie z obowiązującym § 2 rozporządzenia. Znak C-13 powinien obowiązywać rowerzystę, jeśli jest umieszczony po stronie drogi odpowiadającej kierunkowi, w którym rowerzysta jedzie lub zamierza skręcić. Inne interpretacje mają skrajnie niekorzystne skutki dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Należy również jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13: do najbliższego skrzyżowania lub zjazdu publicznego i rozszerzyć (w stosunku do stanu obecnego i proponowanych w projekcie nowelizacji zmian) katalog znaków odwołujących znak C-13 (nie tylko C-13a czy C-13/C-16, ale także B-1, C-16/T-22 czy D-40). Ograniczy to problem zbyt dużej ilości znaków, występujący na polskich drogach. Zawarte w nowelizacji znaczenie znaku C-13 w sposób nieuzasadniony zaostża zapisy ustawy i znacznie utrudni poruszanie się rowerzysty w przypadku braku ciągłości infrastruktury rowerowej.

Projektodawca wskazuje, że treść projektowanego § 37 ust. 1 rozporządzenia została zmieniona i dostosowana do *ustawy Prawo o ruchu drogowym*. Doprecyzowano też zakres obowiązywania znaku C-13, wprowadzając obowiązywanie tego znaku do najbliższego skrzyżowania. Nie uwzględniono postulatu w zakresie obowiązywania znaku C-13 do najbliższego zjazdu publicznego, gdyż powodowałoby to konieczność wprowadzenia do organizacji ruchu znacznej liczby tych znaków i byłoby nieuzasadnione ekonomicznie. Ponadto, rozszerzono katalog znaków odwołujących znak C-13, dodając znaki: B-9 i D-40.

- projekt powinien jednoznacznie dopuszczać kombinację znaków C-16/T-22 (§ 39 rozporządzenia) tj. droga dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerów, z tabliczką T-22 w wersji z napisem „dopuszczone”, ponieważ to jest jedyny możliwy sposób oznakowania sytuacji, w której:
 - ruch rowerów jest dopuszczony wyłącznie w określonych godzinach lub dniach tygodnia;
 - ruch rowerów jest dopuszczony na chodniku zgodnie z zasadą opisaną w art. 33 ust. 5 pkt. 2 ustawy (chodnik o szerokości min. 2,0 m i prędkość dopuszczalna na jezdni powyżej 50 km/godz.) ale dla kierunku przeciwnego, niż zwrócone są lica znaków drogowych określających prędkość na drodze;
 - jako rozwiązanie czasowe (do czasu budowy drogi dla rowerów), tymczasowe (remont) lub nadzwyczajne (zapewnienie legalnego ruchu rowerowego mimo niespełniania warunków technicznych - np. na obiektach inżynierskich, tj. wiaduktach czy w tunelach);
 - jako rozwiązanie nadzwyczajne w sytuacji, w której dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy unikać przekraczania przez rowerzystów osi drogi (np. z dużym udziałem ruchu ciężkiego, dużymi natężeniami tego ruchu czy wysokimi prędkościami miarodajnymi), a nie istnieje techniczna możliwość budowy dwukierunkowej drogi dla rowerów, np. brakuje miejsca. (§ 39 rozporządzenia).

Projektodawca zwraca uwagę, że znak C-16, odmiennie od większości znaków nakazu (C-1, C-2, itd.), nie wyraża ogólnego nakazu, lecz jest skierowany do konkretnie wskazanej grupy uczestników ruchu (pieszych). Z tego względu, nie jest możliwe stosowanie dla tego wyłączeń oraz włączeń określonych uczestników ruchu lub rodzajów pojazdów. Ponadto, zastosowanie proponowanego rozwiązania w praktyce może oznaczać, że ruch rowerów zostanie dopuszczony w miejscach nie przeznaczonych do tego celu pod

względem technicznym, co pomimo obowiązku kierującego rowerem – wynikającego z art. 33 ust. 6 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* – wpłynie negatywnie na swobodę przemieszczania się pieszych i może prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa tych uczestników ruchu,

- konieczne jest doprecyzowanie znaczenia znaku łączonego C-13/C-16 (§ 40 rozporządzenia). Znak z kreską poziomą powinien oznaczać drogę dla rowerów i pieszych, zaś znak z kreską pionową musi oznaczać drogę dla rowerów położoną obok drogi dla pieszych, odpowiednio do położenia symboli na znaku. Jest to ważne, ponieważ *ustawa Prawo o ruchu drogowym* określa w art. 33 ust. 1 zasady ruchu na drodze dla rowerów i pieszych inne (rowerzysta musi ustępować miejsca pieszym) niż w przypadku drogi dla rowerów (art. 11 ust. 4 *ustawy* – pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, musi ustępować miejsca rowerowi). Ponadto zmiany te są niezbędne dla uzyskania zgodności z *ustawą*.

Uwaga została uwzględniona w treści projektu.

- konieczna jest zmiana (§ 86 i § 89 rozporządzenia) znaczenia linii segregacyjnych (P-2) oraz linii zatrzymań (P-12, P-13 i P-14) modyfikowanych znakiem poziomym P-23 „rower” i tworzących odpowiednio pas ruchu dla rowerów lub służę dla rowerów. W przypadku linii P-2 należy w przypadku modyfikacji znakiem P-23 „rower” dopuścić jej przekraczanie rowerem. Dzięki temu rozporządzenie będzie zgodne z *ustawą*: rowerzysta na podstawie art. 33 ust. 1 *ustawy* ma obowiązek korzystania z pasa ruchu dla rowerów – ale jeśli włączy się do ruchu np. między skrzyżowaniami, to ten obowiązek jest sprzeczny z zakazem przekraczania linii P-2 wyznaczającej ten pas. W przypadku linii zatrzymań należy jasno zapisać, że linia modyfikowana znakiem P-23 „rower” służy do zatrzymania rowerów i to niezależnie od znaku A-7 czy B-20 (w niektórych przypadkach mogą nie być widoczne ze służy), a linia zatrzymań położona dalej od skrzyżowania może być przekraczana przez rowery, zatrzymujące się w służy przed linią zatrzymań modyfikowaną znakiem P-23. Do wyznaczania służ (różnego typu) służyć powinny linie zatrzymań P-12, P-13 i P-14 a nie, jak przewiduje obecnie projekt nowelizacji - tylko linia P-14. Przedstawiony w projekcie nowelizacji zapis może znacznie ograniczyć możliwość stosowania służ.

Zdaniem projektodawcy, zmiana w odniesieniu do linii P-2 nie znajduje uzasadnienia. W miejscach, gdzie kierujący rowerem będzie mógł włączyć się do ruchu na pasie ruchu dla rowerów, będzie możliwość zastosowania linii przerywanej. Inne pojazdy nie mogą poruszać się pasem ruchu dla rowerów, z wyjątkiem przypadków poprzecznego przekraczania tego pasa (zjazdu, dojazdu do obiektów przy drodze, itp.). Decyzja o zastosowaniu linii przerywanej oraz o lokalizacji tak oznakowanych odcinków pasa ruchu dla rowerów, należy do organu zarządzającego ruchem na danej drodze, który powinien uwzględnić lokalne uwarunkowania i potrzeby, charakterystykę ruchu na drodze itp.

Odnosząc się do uwag w zakresie linii zatrzymań, projektodawca wskazuje, iż projektowane zmiany przewidują dopuszczenie przekraczania linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania (linii P-14) w służy dla rowerów – przewidują to przepisy projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Należy zwrócić uwagę, że projektowane przepisy nie ograniczają stosowanie linii P-12, P-13 i P-14 w służy dla rowerów. Jedynie w odniesieniu do linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania, przewiduje się wyłącznie stosowanie linii P-14.

- w projekcie brakuje sygnalizatora kierunkowego dla rowerzystów (rowerowy odpowiednik sygnalizatora kierunkowego S-3) – jest jedynie nowy trójkomorowy sygnalizator ogólny S-1a (§ 95 rozporządzenia). Brak sygnalizatora kierunkowego

dla rowerzystów spowoduje niemożność stosowania nowych sygnalizatorów dla rowerzystów na skrzyżowaniach, na których pozostałe strumienie pojazdów są kierowane sygnalizatorami kierunkowymi. Dlatego proponuje się wprowadzenie sygnalizatorów rowerowych trójkomorowych z dodatkową, czwartą komorą nadającą stale sygnał w kształcie roweru barwy białej na okrągłym tle niebieskim. Wówczas podstawowe komory tego sygnalizatora będą mogły być analogiczne do komór sygnalizatorów S-1 i S-3.

Projektodawca wskazuje, że do projektu został wprowadzony sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem (sygnalizator S-3a).

5) Województwo Małopolskie:

Opiniujący nie zgłosił uwag i propozycji w zakresie merytorycznym projektu. Jednocześnie wskazano, że w § 1 pkt 18 projektu zamiast ust.2a błędnie przytoczono ust.3. Błąd w treści projektu został poprawiony.

6) Województwo Lubuskie:

Opiniujący nie zgłosił uwag i propozycji w zakresie merytorycznym projektu.

5. Konwent Marszałków Województw Rzeczypospolitej Polskiej

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- w projekcie należy wprowadzić tzw. „sierżanty” – nowe znaki modyfikujące znak poziomy P-23 i określające miejsce i kierunek ruchu rowerzysty na jezdni. Nowelizacja nie zmienia we właściwy sposób § 91 rozporządzenia dotyczącego znaku P-23, a proponowane rozszerzenie znaczenia strzałek kierunkowych może powodować trudności interpretacyjne i nie rozwiązuje większości zidentyfikowanych problemów.

Propozycja, po modyfikacji, została uwzględniona – do projektu wprowadzono nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”. Jednocześnie, opiniujący nie uzasadnił uwagi dotyczącej zastrzeżeń do rozszerzenia znaczenia strzałek kierunkowych, dlatego nie jest możliwe merytoryczne odniesienie się do tej uwagi.

- w projekcie należy dokonać korekty znaczenia i zakresu obowiązywania znaków A-7 i B-20. Powinny one jednoznacznie dotyczyć „najbliższej jezdni wraz z drogą lub drogami dla rowerów”. Dla osób opracowujących projekty organizacji ruchu nie jest jasne, czy należy umieszczać przedmiotowe znaki przed przejazdem dla rowerzystów i czy należy je powtarzać za przejazdem, a przed jezdnią.

W ocenie projektodawcy, wprowadzenie zmian w proponowanym zakresie nie jest konieczne, gdyż pierwszeństwo na przejeździe dla rowerzystów (oznakowanym znakiem D-6a albo D-6b) wynika z treści obowiązujących przepisów. Zgodnie z § 47 ust. 4 *rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Natomiast art. 27 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* stanowi, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe.

- projekt nowelizacji musi jednoznacznie określać zakres obowiązywania znaku C-13 i jego pochodnych, zgodnie z obowiązującym § 2 rozporządzenia. Znak C-13 powinien obowiązywać rowerzystę, jeśli jest umieszczony po stronie drogi odpowiadającej kierunkowi, w którym rowerzysta się porusza lub zamierza skręcić. Należy też jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13: do

najbliższego skrzyżowania lub zjazdu publicznego i rozszerzyć katalog znaków odwołujących znak C-13.

Projektodawca wskazuje, że treść projektowanego § 37 ust. 1 rozporządzenia została zmieniona i dostosowana do *ustawy Prawo o ruchu drogowym*. Doprecyzowano też zakres obowiązywania znaku C-13, wprowadzając obowiązywanie tego znaku do najbliższego skrzyżowania. Nie uwzględniono postulatu w zakresie obowiązywania znaku C-13 do najbliższego zjazdu publicznego, gdyż powodowałoby to konieczność wprowadzenia do organizacji ruchu znacznej liczby tych znaków i byłoby nieuzasadnione ekonomicznie. Ponadto, rozszerzono katalog znaków odwołujących znak C-13, dodając znaki: B-9 i D-40.

- projekt powinien dopuszczać kombinacje znaków C-16/T-22 z tabliczką T-22 (droga dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerów) w wersji z napisem „dopuszczone”. Projektodawca zwraca uwagę, że znak C-16, odmiennie od większości znaków nakazu (C-1, C-2, itd.), nie wyraża ogólnego nakazu, lecz jest skierowany do konkretnie wskazanej grupy uczestników ruchu (pieszych). Z tego względu, nie jest możliwe stosowanie dla tego wyłączeń oraz włączeń określonych uczestników ruchu lub rodzajów pojazdów. Ponadto, zastosowanie proponowanego rozwiązania w praktyce może oznaczać, że ruch rowerów zostanie dopuszczony w miejscach nie przeznaczonych do tego celu pod względem technicznym, co pomimo obowiązku kierującego rowerem – wynikającego z art. 33 ust. 6 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* – wpłynie negatywnie na swobodę przemieszczania się pieszych i może prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa tych uczestników ruchu, Wymaga też podkreślenia, że zgodnie z przepisami pkt 4.2.17. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, znaku C-16 nie stosuje się na chodnikach oraz innych drogach, których przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste.
- doprecyzowanie znaczenia znaku łączonego C-13/C-16. Znak z kreską poziomą powinien oznaczać drogę dla rowerów i pieszych, a znak z kreską pionową – drogę dla rowerów położoną obok drogi dla pieszych, odpowiednio do położenia symboli na znaku. Wskazano, że zgodnie z art. 33 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym*, na drodze dla pieszych i rowerów rowerzysta musi ustępować miejsca pieszym (odmiennie niż na drodze dla rowerów). Uwaga została uwzględniona w treści projektu.
- w projekcie należy dodać do załącznika do rozporządzenia w części „Znaki drogowe pionowe” wzory znaku C-13/C-16 oraz C-13a/C-16a w obu wersjach (z kreską poziomą i pionową), Projektodawca zwraca uwagę, że możliwość stosowania wskazanego oznakowania wynika z treści § 40 rozporządzenia. Zdaniem projektodawcy opis zawarty w § 40 jest wystarczający i nie ma potrzeby wprowadzania wzorów graficznych tych znaków.
- konieczna jest zmiana znaczenia linii segregacyjnych (P-2) oraz linii zatrzymań (P-12, P-13, P-14) modyfikowanych znakiem P-23 i tworzących odpowiednio pas ruchu dla rowerów lub służę dla rowerów. W przypadku modyfikacji linii P-2 znakiem P-23, należy dopuścić jej przekraczanie rowerem – dla umożliwienia włączania się rowerzystów do ruchu między skrzyżowaniami. W przypadku linii zatrzymań należy jasno zapisać, że linia modyfikowana znakiem P-23 służy do zatrzymania rowerów i to niezależnie od znaku A-7 czy B-20, a linia zatrzymań położona dalej od skrzyżowania może być przekraczana przez rowery zatrzymujące się w służbie przed linią zatrzymań modyfikowaną znakiem P-23. Do

wyznaczania śluz dla rowerów powinny być stosowane linie P-12, P-13 i P-14, a nie jedynie P-14, jak przewiduje projekt.

Zdaniem projektodawcy, zmiana w odniesieniu do linii P-2 nie znajduje uzasadnienia. W miejscach, gdzie kierujący rowerem będzie mógł włączyć się do ruchu na pasie ruchu dla rowerów, będzie możliwość zastosowania linii przerywanej. Inne pojazdy nie mogą poruszać się pasem ruchu dla rowerów, z wyjątkiem przypadków poprzecznego przekraczania tego pasa (zjazdu, dojazdu do obiektów przy drodze, itp.). Decyzja o zastosowaniu linii przerywanej oraz o lokalizacji tak oznakowanych odcinków pasa ruchu dla rowerów, należy do organu zarządzającego ruchem na danej drodze, który powinien uwzględnić lokalne uwarunkowania i potrzeby, charakterystykę ruchu na drodze itp. Odnosząc się do uwag w zakresie linii zatrzymań, projektodawca wskazuje, iż projektowane zmiany przewidują dopuszczenie przekraczania linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania (linii P-14) w śluzie dla rowerów – przewidują to przepisy projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Należy zwrócić uwagę, że projektowane przepisy nie ograniczają stosowanie linii P-12, P-13 i P-14 w śluzach dla rowerów. Jedynie w odniesieniu do linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania, przewiduje się wyłącznie stosowanie linii P-14.

- propozycja wprowadzenie sygnalizatorów kierunkowych dla rowerzystów: trojkomorowych z dodatkową, czwartą komorą nadającą stale sygnał w kształcie roweru barwy białej na okrągłym tle niebieskim (podstawowe komory sygnalizatora będą wówczas analogiczne do komór sygnalizatorów S-1 i S-3).

Projektodawca wprowadził do projektu sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem (sygnalizator S-3a).

6. Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych

Opiniujący nie zgłosił uwag i propozycji w zakresie merytorycznym projektu.

Jednocześnie wyraził opinię, że zmiana § 17 ust. 2 rozporządzenia, dopuszczająca wjazd rowerów i wózków rowerowych na drogę jednokierunkową, na której pasy ruchu dla tych pojazdów nie będą wyznaczone, może wpłynąć niekorzystnie na bezpieczeństwo ruchu. Wątpliwości dotyczą sposobu wykonywania skrętów z takiej jezdni, a w szczególności, z którego miejsca należy wykonać manewr skrętu w lewo. Zasady zmiany kierunku jazdy są uregulowane w art. 22 *ustawy Prawo o ruchu drogowym*, która nie przewiduje sytuacji wynikającej z projektowanych zmian rozporządzenia.

Projektodawca wskazuje, że przedmiotowa opinia nie odnosi się do zakresu regulacji opiniowanego projektu rozporządzenia. Przepis § 17 ust. 2 rozporządzenia nie odnosi się do kwestii wyznaczania pasa ruchu. Zagadnienie to zostało uregulowane w przepisach procedowanego równolegle projektu *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*. Zgodnie z § 1 pkt 2 lit. d tego projektu, w przypadku występowania punktów kolizji strumieni pojazdów, na wlotach drogi stosuje się segregację ruchu z wykorzystaniem odpowiedniego oznakowania poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy uwzględnieniu warunków lokalnych.

7. Związek Powiatów Polskich

Opiniujący nie zgłosił uwag do przedłożonego projektu rozporządzenia.

8. Instytut Transportu Samochodowego

Opiniujący nie zgłosił uwag do przedłożonego projektu rozporządzenia.

9. Instytut Badawczy Dróg i Mostów

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje do treści projektu:

- § 33 ust. 2: należy zmienić treść zgodną z brzmieniem art. 8 ustawy Prawo o ruchu drogowym, jaki będzie obowiązywał od 1 lipca 2014 r.

Projektodawca uznał zasadność przedmiotowej propozycji i wprowadził odpowiednie zmiany do treści projektu.

- § 33 ust. 3: wyrażenie „tabliczka z napisem *Dotyczy także niepełnosprawnych*” należy zastąpić wyrażeniem „tabliczka z napisem *Dotyczy także* i symbolem określonym na tabliczce T-29”; zapis taki będzie spójny z nowym brzmieniem § 2 ust.4, w którym mówi się m.in. o zastosowaniu symboli pojazdów lub uczestników ruchu.

Propozycja zasadna. Została uwzględniona w treści projektu.

- § 37 ust.2: po wraźeniu „B-1” należy dodać wyrażenie „B-9”, bowiem znak ten również odwołuje znak C-13.

Uwaga zasadna. Została uwzględniona w treści projektu.

- § 37 ust.2: po wraźeniu „B-1” należy dodać wyrażenie „B-41”, bowiem znak ten również odwołuje znak C-16.

Uwaga częściowo uwzględniona w treści projektu. Znak B-1 zastąpiono znakiem B-41

- § 44 ust.2: wyrażenie „nie dotyczy” należy zastąpić wyrażeniem „Nie dotyczy”,

Uwaga zasadna. Została uwzględniona w treści projektu.

- § 45 ust.3: wyrażenie „nie dotyczy” należy zastąpić wyrażeniem „Nie dotyczy”,

Uwaga zasadna. Została uwzględniona w treści projektu.

- § 87 ust.2a: jest „3. Znaki określone”, powinno być „2a. Znaki określone ...”,

Uwaga zasadna. Została uwzględniona w treści projektu.

- Załącznik do rozporządzenia: rysunek S-1a: należy zmienić barwy dolnej komory, symbol roweru powinien być barwy zielonej, a tło barwy czarnej, tak jak to jest w przypadku sygnalizatorów S-3, S-5 i S-6; czarny symbol roweru na zielonym tle, z większej odległości może być niewidoczny i powodować dezinformację innych uczestników ruchu, szczególnie kierujących innymi pojazdami niż rower, co w niektórych sytuacjach może doprowadzić do sytuacji konfliktowych.

Uwaga nie została uwzględniona. Wzory projektowanych sygnałów dla kierujących rowerem wynikają z przepisów *Konwencji o znakach i sygnałach drogowych, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.*

10. Stowarzyszenie Miasta Dla Rowerów

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- błąd techniczny w § 1 pkt 18 projektu: w treści zamiast ust. 2a został wpisany ust. 3. Uwaga zasadna, błąd został poprawiony w treści projektu,
- korekta brzmienia § 87 ust. 2a rozporządzenia, proponowanego w § 1 pkt 18 projektu. Zdaniem opiniującego nie jest jasny cel wprowadzenia przepisu ust. 2a. Stowarzyszenie wskazuje, że oznakowanie strzałkami P-8h, P-8e czy P-8f wlotu skrzyżowania, na którym kończy się pas ruchu dla rowerów „pod prąd” ulicy jednokierunkowej (z którego rowerzysta może skręcić w lewo lub prawo oraz jechać na wprost), będzie nieczytelne.

Projektodawca wskazuje, że zasady stosowania strzałek P-8 mini (stosowanych razem ze znakiem P-23) zostały uregulowane w projekcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Przepisy tego projektu rozporządzenia przewidują, że w przypadku, gdy dla kierującego rowerem będą możliwe wszystkie relacje skrętne, znak P-8h (w wersji mini) nie będzie stosowany. Ponadto,

opiniujący nie wskazał uzasadnienia dla twierdzenia, że przedmiotowe oznakowanie będzie nieczytelne.

- opiniujący podniósł, że projekt nie sankcjonuje stosowanej obecnie bez żadnej podstawy prawnej kombinacji znaków P-8 oraz P-22 lub P-23, która w domyśle ma zapewne oznaczać, że z pasa ruchu na którym są umieszczone, ruch pojazdów wskazanych tym symbolem lub napisem jest dozwolony w kierunku wskazanym strzałką także jeśli strzałka P-8 bez dodatkowego symbolu lub napisu nakazuje ruch pojazdów z tego pasa w innym kierunku.

Projektodawca zwraca uwagę, że projektowany przepis § 87 ust. 2a sankcjonuje wskazaną wyżej praktykę (stosowanie kombinacji znaków P-8 oraz P-22 lub P-23).

- wprowadzenie do § 91 rozporządzenia nowego ustępu 2a, w brzmieniu: *Znak P-23a „miejsce i kierunek ruchu rowerów” określa dopuszczoną pozycję rowerzysty na jezdni. Wyraża również zakaz ruchu w kierunku przeciwnym niż wskazywany grotem znaku na części jezdni lub drodze dla rowerów na której jest umieszczony. Kierujący innymi niż rower pojazdami zobowiązani są zachować szczególną ostrożność na odcinku jezdni oznaczonym tym znakiem.”*. Stowarzyszenie wskazało, że taka propozycja nie powoduje wątpliwości związanych z nowym znaczeniem strzałki kierunkowej P-8 czy stosowaniem znaku P-23 na jezdni ogólnodostępnej. Umożliwia zarówno skuteczne i czytelne oznakowanie dróg jednokierunkowych z dwukierunkowym ruchem rowerów, jak i oznakowanie odcinków ulic (także dwukierunkowych), gdzie z powodu braku miejsca niemożliwe jest wyznaczenie pasa ruchu dla rowerów, a z powodów bezpieczeństwa ruchu drogowego zachodzi potrzeba określenia miejsca rowerzysty na jezdni innego niż wynika z art. 16 ust. 4 *ustawy Prawo o ruchu drogowym*.

Propozycja, po modyfikacji, została uwzględniona – do projektu wprowadzono nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”.

- zdaniem Stowarzyszenia konieczne jest ustalenie pierwszeństwa na przejeździe dla rowerzystów, za pomocą znaków drogowych. Wskazano, że należy wyeliminować wątpliwości interpretacyjne i jednoznacznie określić w § 5 ust. 5 oraz § 21 ust. 3 rozporządzenia zakres obowiązywania znaków A-7 i B-20, nadając przepisom brzmienie, zgodnie z którym znak taki *„znajdujący się w obrębie skrzyżowania dotyczy tylko najbliższej jezdni wraz z drogą lub drogami dla rowerów, przed którą został umieszczony.”*

W ocenie projektodawcy, wprowadzenie zmian w proponowanym zakresie nie jest konieczne, gdyż pierwszeństwo na przejeździe dla rowerzystów (oznakowanym znakiem D-6a albo D-6b) wynika z treści obowiązujących przepisów. Zgodnie z § 47 ust. 4 *rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Natomiast art. 27 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* stanowi, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe.

- dostosowanie brzmienia § 37 ust. 1 rozporządzenia do przepisów: § 2 ust. 1 *rozporządzenia* oraz art. 33 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym*.

Uwaga zasadna. Treść projektowanego § 37 ust. 1 rozporządzenia została zmieniona i dostosowana do *ustawy Prawo o ruchu drogowym*,

- należy jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13: do najbliższego skrzyżowania lub zjazdu publicznego.

Uwaga częściowo uwzględniona. Projektodawca wprowadził do treści projektu zapis, że znak C-13 obowiązuje do najbliższego skrzyżowania. Nie uwzględniono postulatu dotyczącego obowiązywania znaku C-13 do najbliższego zjazdu

publicznego, gdyż – ze względu na częstotliwość występowania zjazdów publicznych w ciągu drogi – powodowałyby to konieczność wprowadzenia do organizacji ruchu znacznej liczby tych znaków, generując niewspółmierne koszty. Byłoby to nieuzasadnione ekonomicznie.

- uzupełnienie wyliczenia w § 37 ust. 2 oraz § 39 ust. 2 o znak D-40.

Uwaga zasadna. Wprowadzono odpowiednią zmianę do treści projektu,

- projekt powinien dopuszczać kombinację znaków C-16 z tabliczką T-22 w wersji z napisem „dopuszczone” (droga dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerów i wózków rowerowych), ponieważ jest to jedyny możliwy sposób oznakowania sytuacji, w której:

- ruch rowerów (wózków rowerowych) jest dopuszczony wyłącznie w określonych godzinach lub dniach tygodnia a piesi mogą poruszać się całą szerokością drogi;
- ruch rowerów jest dopuszczony na chodniku zgodnie z zasadą opisaną w art. 33 ust. 5 pkt 2 ustawy (chodnik o szer. min. 2,0 m i prędkość dopuszczalna na jezdni powyżej 50 km/godz.) ale dla kierunku przeciwnego, niż zwrócone są lica znaków drogowych określających prędkość na drodze;
- konieczne jest dopuszczenie ruchu rowerów jako rozwiązanie czasowe (do czasu budowy drogi dla rowerów), tymczasowe (remont) lub nadzwyczajne (zapewnienie legalnego ruchu rowerowego mimo niespełniania warunków technicznych - np. na obiektach inżynierskich, tj. wiaduktach czy w tunelach);
- konieczne jest dopuszczenie ruchu rowerów rozwiązanie nadzwyczajne w sytuacji, w której dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy unikać przekraczania przez rowerzystów osi drogi (np. z dużym udziałem ruchu ciężkiego, dużymi natężeniami tego ruchu czy wysokimi prędkościami miarodajnymi) a nie istnieje możliwość budowy dwukierunkowej drogi dla rowerów, np. brakuje miejsca. Taka sytuacja ma często miejsce przy przejściach dróg krajowych i wojewódzkich (z dużym udziałem ruchu ciężkiego) przez małe miejscowości (potrzebna zmiana w § 39 rozporządzenia).

Projektodawca zwraca uwagę, że znak C-16, odmiennie od większości znaków nakazu (C-1, C-2, itd.), nie wyraża ogólnego nakazu, lecz jest skierowany do konkretnie wskazanej grupy uczestników ruchu (pieszych). Z tego względu, nie jest możliwe stosowanie dla tego wyłączeń oraz włączeń określonych uczestników ruchu lub rodzajów pojazdów. Ponadto, zastosowanie proponowanego rozwiązania w praktyce może oznaczać, że ruch rowerów zostanie dopuszczony w miejscach nie przeznaczonych do tego celu pod względem technicznym, co pomimo obowiązku kierującego rowerem – wynikającego z art. 33 ust. 6 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* – wpłynie negatywnie na swobodę przemieszczania się pieszych i może prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa tych uczestników ruchu. Wymaga też podkreślenia, że zgodnie z przepisami pkt 4.2.17. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, znaku C-16 nie stosuje się na chodnikach oraz innych drogach, których przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste.

- zmiana w § 40 rozporządzenia, mająca na celu doprecyzowanie znaczenia znaku łączonego C-13/C-16. Zdaniem opiniującego obecne przepisy rozporządzenia są błędne i sugerują, że w przypadku znaku łączonego C-13/C-16 z kreską pionową rowerzyści muszą ustępować miejsca pieszym zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*.

Uwaga uwzględniona w treści projektu.

- zmiana w § 86 i § 89 rozporządzenia, w zakresie znaczenia linii segregacyjnej P-2 oraz linii zatrzymań: P-12, P-13 i P-14, modyfikowanych znakiem P-23 i tworzących odpowiednio pas ruchu dla rowerów lub służę dla rowerów.

Opiniujący podkreślił, że jego propozycja zmierza nie do zmiany znaczenia samych linii, lecz wyłącznie linii modyfikowanych znakiem P-23 „rower” - czyli wyznaczających określone w art. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym pas ruchu dla rowerów lub służę rowerową. Zdaniem Stowarzyszenia, w przypadku linii P-2 („linia pojedyncza ciągła”) należy w przypadku modyfikacji znakiem P-23 „rower” dopuścić jej przekraczanie rowerem. Wskazano, że rowerzysta na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym ma obowiązek korzystania z pasa ruchu dla rowerów. Jednak jeśli np. włączy się do ruchu między skrzyżowaniami to ten obowiązek jest sprzeczny z zakazem przekraczania linii P-2 wyznaczającej ten pas. Stosowanie znaku P-1e („linia pojedyncza przerywana”) oznacza dopuszczenie przekraczania go przez samochody, co zagraża bezpieczeństwu niechronionych uczestników ruchu i powinno być ograniczone do sytuacji niezbędnych (zatoki postojowe, przystanki autobusowe, zjazdy itp.). Ponadto należy dopuścić wyznaczanie linią P-2 pasów ruchu dla rowerów także w kierunku przeciwnym, aby zapewnić możliwość wyprzedzania się rowerzystów na pasie ruchu dla rowerów „pod prąd”. Rowerzystę wiąże wynikający z art. 33 ust. 1 ustawy warunkowy obowiązek korzystania z pasa ruchu dla rowerów. Zatem nieuzasadnione przekraczanie przez niego linii P-2 pozostaje zabronione. Przekraczanie jezdni przez rowerzystę w nieodpowiednim miejscu pozostaje zabronione innymi znakami, w szczególności – linią segregacyjną P-4 („linia podwójna ciągła”, która może być stosowana także w celu zakazu wyprzedzania na pasie ruchu dla rowerów „pod prąd”, jeśli zachodzi taka potrzeba). Ponadto, opiniujący wskazał, że w przypadku linii zatrzymań należy jasno zapisać, że linia modyfikowana znakiem P-23 „rower” oznacza dla kierującego rowerem obowiązek ustąpienia pierwszeństwa lub zatrzymania i to niezależnie od znaku A-7 „ustąp pierwszeństwa” czy B-20 „stop”, ponieważ w niektórych przypadkach znaki pionowe mogą nie być widoczne ze śluzy (patrz rysunki poglądowe śluz w załączniku). Ponadto konieczne jest sformułowanie, że linia zatrzymań położona dalej od skrzyżowania może być przekraczana przez rowery, zatrzymujące się w śluzie przed linią zatrzymań modyfikowaną znakiem P-23 „rower”. Do wyznaczania śluz różnego typu służyć powinny linie zatrzymań P-12, P-13 i P-14 a nie, jak przewiduje projekt - tylko linia P-14. Zwrócono uwagę, iż proponowany w projekcie przepis może znacznie ograniczyć możliwość stosowania śluz, a zatem także poprawy bezpieczeństwa.

Zdaniem projektodawcy, zmiana w odniesieniu do linii P-2 nie znajduje uzasadnienia. W miejscach, gdzie kierujący rowerem będzie mógł włączyć się do ruchu na pasie ruchu dla rowerów, będzie możliwość zastosowania linii przerywanej. Inne pojazdy nie mogą poruszać się pasem ruchu dla rowerów, z wyjątkiem przypadków poprzecznego przekraczania tego pasa (zjazdy, dojazdy do obiektów przy drodze, itp.). Decyzja o zastosowaniu linii przerywanej oraz o lokalizacji tak oznakowanych odcinków pasa ruchu dla rowerów, należy do organu zarządzającego ruchem na danej drodze, który powinien uwzględnić lokalne uwarunkowania i potrzeby, charakterystykę ruchu na drodze itp.

Odnosząc się do uwag w zakresie linii zatrzymań, projektodawca wskazuje, iż projektowane zmiany przewidują dopuszczenie przekraczania linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania (linii P-14) w śluzie dla rowerów – przewidują to przepisy projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach. Należy zwrócić uwagę, że projektowane przepisy nie ograniczają

stosowanie linii P-12, P-13 i P-14 w śluzach dla rowerów. Jedynie w odniesieniu do linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania, przewiduje się wyłącznie stosowanie linii P-14.

- wprowadzenie sygnalizatora kierunkowego dla rowerzystów (zmiany w § 95 lub nowy § 95a rozporządzenia). Stowarzyszenie zaproponowało wprowadzenie sygnalizatorów trójkomorowych z dodatkową, czwartą komorą nadającą stale sygnał w kształcie roweru barwy białej na okrągłym tle niebieskim. Ponadto zaproponowano rozważenie wprowadzenia do rozporządzenia sygnalizatorów nadających wyłącznie uproszczoną sekwencję: sygnał żółty oraz czerwony lub żółty oraz zielony, do stosowania w miejscach, gdzie nie zachodzi potrzeba stosowania sygnalizacji w pełnym zakresie.

Projektodawca wprowadził do projektu sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem (sygnalizator S-3a). Jednocześnie, projektodawca nie znajduje uzasadnienia dla proponowanych przez Stowarzyszenie sygnalizatorów nadających wyłącznie uproszczoną sekwencję sygnałów.

11. Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- nowelizacja nie przewiduje korekty znaczenia i zakresu obowiązywania znaków A-7 „ustąp pierwszeństwa” i B-20 „stop”, choć powinny one jednoznacznie dotyczyć najbliższej jezdni wraz z drogą lub drogami dla rowerów. Nowy zapis doprecyzowałby sytuacje, w których takie znaki należy umieszczać. Potrzebne zmiany w § 5 i § 21 rozporządzenia.

W ocenie projektodawcy, wprowadzenie zmian w proponowanym zakresie nie jest konieczne, gdyż pierwszeństwo na przejeździe dla rowerzystów (oznakowanym znakiem D-6a albo D-6b) wynika z treści obowiązujących przepisów. Zgodnie z § 47 ust. 4 *rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Natomiast art. 27 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* stanowi, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe.

- brakuje nowych znaków drogowych, tzw. „sierżantów”, będących modyfikacją znaków poziomych P-23 „rower” i wskazujących miejsce i kierunek ruchu rowerzysty na jezdni. Potrzeba zmiany § 91 rozporządzenia.

Propozycja, po modyfikacji, została uwzględniona – do projektu wprowadzono nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”.

- powinno się jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13 „droga dla rowerów” i jego odmian, zgodnie z obowiązującym § 2 rozporządzenia. Znak ten powinien obowiązywać rowerzystę, jeśli jest umieszczony po stronie drogi odpowiadającej kierunkowi, w którym rowerzysta jedzie lub zamierza skręcić. Inne interpretacje mogą mieć niekorzystne skutki dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Należałoby jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13: do najbliższego skrzyżowania lub zjazdu publicznego i rozszerzyć listę znaków odwołujących znak C-13 (nie tylko C-13a czy C-13/C-16, ale także B-1, C-16/T-22 czy D-40). Ograniczy to problem ilości znaków, występujący na polskich drogach. Potrzebne zmiany w § 37 rozporządzenia

Projektodawca wskazuje, że treść projektowanego § 37 ust. 1 rozporządzenia została zmieniona i dostosowana do *ustawy Prawo o ruchu drogowym*. Doprecyzowano też zakres obowiązywania znaku C-13, wprowadzając obowiązywanie tego znaku do

najbliższego skrzyżowania. Nie uwzględniono postulatu w zakresie obowiązywania znaku C-13 do najbliższego zjazdu publicznego, gdyż powodowałoby to konieczność wprowadzenia do organizacji ruchu znacznej liczby tych znaków i byłoby nieuzasadnione ekonomicznie. Ponadto, rozszerzono katalog znaków odwołujących znak C-13, dodając znaki: B-9 i D-40.

- projekt powinien dopuszczać kombinację znaków C-16/T-22 (z tabliczką T-22 w wersji z napisem „dopuszczone”), oznaczającą drogę dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerów (zmiana w § 39 rozporządzenia).

Projektodawca zwraca uwagę, że znak C-16, odmiennie od większości znaków nakazu (C-1, C-2, itd.), nie wyraża ogólnego nakazu, lecz jest skierowany do konkretnie wskazanej grupy uczestników ruchu (pieszych). Z tego względu, nie jest możliwe stosowanie dla tego wyłączeń oraz włączeń określonych uczestników ruchu lub rodzajów pojazdów. Ponadto, zastosowanie proponowanego rozwiązania w praktyce może oznaczać, że ruch rowerów zostanie dopuszczony w miejscach nie przeznaczonych do tego celu pod względem technicznym, co pomimo obowiązku kierującego rowerem – wynikającego z art. 33 ust. 6 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* – wpłynie negatywnie na swobodę przemieszczania się pieszych i może prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa tych uczestników ruchu. Wymaga też podkreślenia, że zgodnie z przepisami pkt 4.2.17. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, znaku C-16 nie stosuje się na chodnikach oraz innych drogach, których przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste,

- konieczne jest doprecyzowanie znaczenia znaku łączonego C-13/C-16. Znak z kreską poziomą powinien oznaczać drogę dla rowerów i pieszych, zaś znak z kreską pionową musi oznaczać drogę dla rowerów położoną obok drogi dla pieszych, odpowiednio do położenia symboli na znaku. Jest to ważne, ponieważ *ustawa Prawo o ruchu drogowym* określa w art. 33 ust. 1 zasady ruchu na drodze dla rowerów i pieszych (inne (rowerzysta musi ustępować miejsca pieszym) niż w przypadku drogi dla rowerów (art. 11 ust. 4 *ustawy* – pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, musi ustępować miejsca rowerowi)). Rozporządzenie musi być zgodne z ustawą. Obecne zapisy rozporządzenia są błędne. Potrzebna zmiana w § 40 rozporządzenia,

Projektodawca uwzględnił uwagę w treści projektu.

- konieczna jest zmiana znaczenia linii segregacyjnych (P-2) oraz linii zatrzymań (P-12, P-13 i P-14) modyfikowanych znakiem poziomym P-23 „rower” i tworzących odpowiednio pas ruchu dla rowerów lub służę dla rowerów. W przypadku linii P-2 należy w przypadku modyfikacji znakiem P-23 „rower” dopuścić jej przekraczanie rowerem. Dzięki temu rozporządzenie będzie zgodne z ustawą: rowerzysta na podstawie art. 33 ust. 1 *ustawy* ma obowiązek korzystania z pasa ruchu dla rowerów, ale jeśli włączy się do ruchu np. między skrzyżowaniami, to ten obowiązek jest sprzeczny z zakazem przekraczania linii P-2 wyznaczającej ten pas. W przypadku linii zatrzymań należy jasno zapisać, że linia modyfikowana znakiem P-23 „rower” służy do zatrzymania rowerów i to niezależnie od znaku A-7 czy B-20 (w niektórych przypadkach mogą nie być widoczne ze służy), a linia zatrzymań położona dalej od skrzyżowania może być przekraczana przez rowery, zatrzymujące się w służy przed linią zatrzymań modyfikowaną znakiem P-23. Do wyznaczania służy służyć powinny linie zatrzymań P-12, P-13 i P-14 a nie, jak przewiduje obecnie projekt nowelizacji – wyłącznie linia P-14. Przedstawiony w projekcie nowelizacji zapis może znacznie ograniczyć możliwość stosowania służy. Potrzebne są zmiany § 86 i § 89 rozporządzenia.

Zdaniem projektodawcy, zmiana w odniesieniu do linii P-2 nie znajduje uzasadnienia. W miejscach, gdzie kierujący rowerem będzie mógł włączyć się do ruchu na pasie ruchu dla rowerów, będzie możliwość zastosowania linii przerywanej. Inne pojazdy nie mogą poruszać się pasem ruchu dla rowerów, z wyjątkiem przypadków poprzecznego

przekraczania tego pasa (zjazdy, dojazdy do obiektów przy drodze, itp.). Decyzja o zastosowaniu linii przerywanej oraz o lokalizacji tak oznakowanych odcinków pasa ruchu dla rowerów, należy do organu zarządzającego ruchem na danej drodze, który powinien uwzględnić lokalne uwarunkowania i potrzeby, charakterystykę ruchu na drodze itp. Odnosząc się do uwag w zakresie linii zatrzymań, projektodawca wskazuje, iż projektowane zmiany przewidują dopuszczenie przekraczania linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania (linii P-14) w służbie dla rowerów – przewidują to przepisy projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Należy zwrócić uwagę, że projektowane przepisy nie ograniczają stosowania linii P-12, P-13 i P-14 w służbach dla rowerów. Jedynie w odniesieniu do linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania, przewiduje się wyłącznie stosowanie linii P-14.

- brak w propozycji nowelizacji sygnalizatora kierunkowego dla rowerzystów spowoduje niemożność stosowania nowych sygnalizatorów dla rowerzystów na skrzyżowaniach, na których pozostałe strumienie pojazdów są kierowane sygnalizatorami kierunkowymi. Proponuje się wprowadzenie sygnalizatorów rowerowych trójkomorowych z dodatkową, czwartą komorą nadającą stale sygnał w kształcie roweru. Wówczas podstawowe komory tego sygnalizatora będą mogły być analogiczne do komór sygnalizatorów S-1 i S-3. Potrzebna zmiana § 95 lub nowy § 95a rozporządzenia. Projektodawca wprowadził do projektu sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem (sygnalizator S-3a).

12. Wiceprezydent Wrocławia

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- proponowany w projekcie sygnalizator S-1a nie zakłada sygnalizowania relacji skrzyżunkowych dla rowerzystów. Opiniujący sugeruje wprowadzenie sygnalizatora kierunkowego dla rowerzystów (odpowiednik sygnalizatora S-3) – sygnalizatora trójkomorowego z dodatkową czwartą komorą, nadającą stale sygnał w kształcie roweru barwy białej na niebieskim tle. Wówczas podstawowe komory tego sygnalizatora będą mogły być analogiczne do komór sygnalizatorów S-1 i S-3. Zmiana § 95 lub nowy § 95a rozporządzenia.

Projektodawca wprowadził do projektu sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem (sygnalizator S-3a).

- w projekcie nie ma mowy o tzw. „sierżantach” – nowych znakach, modyfikujących znak poziomy P-23 i określających miejsce i kierunek ruchu rowerzysty na jezdni. Nowelizacja nie zmienia odpowiednio znaczenia znaku P-23, a proponowane rozszerzenie znaczenia strzałek kierunkowych grozi bałaganem i nie rozwiązuje większości zidentyfikowanych problemów. Konieczna jest zmiana § 91 rozporządzenia. Propozycja, po modyfikacji, została uwzględniona – do projektu wprowadzono nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”.
- projekt powinien jednoznacznie dopuszczać kombinację znaków C-16/T-22 (droga dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerów, z tabliczką T-22 w wersji z napisem „dopuszczone”), ponieważ to jest jedyny możliwy sposób oznakowania sytuacji, w której:
 - ruch rowerów jest dopuszczony wyłącznie w określonych godzinach lub dniach tygodnia;
 - ruch rowerów jest dopuszczony na chodniku zgodnie z zasadą opisaną w art. 33 ust. 5 pkt 2 ustawy (chodnik o szerokości min. 2,0 m i prędkość dopuszczalna na jezdni powyżej 50 km/godz.) ale dla kierunku przeciwnego, niż zwrócone są lica znaków drogowych określających prędkość na drodze;

- jako rozwiązanie czasowe (do czasu budowy drogi dla rowerów), tymczasowe (remont) lub nadzwyczajne (zapewnienie legalnego ruchu rowerowego mimo niespełniania warunków technicznych - np. na obiektach inżynierskich, tj. wiaduktach czy w tunelach);
- jako rozwiązanie nadzwyczajne w sytuacji, w której dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy unikać przekraczania przez rowerzystów osi drogi (np. z dużym udziałem ruchu ciężkiego, dużymi natężeniami tego ruchu czy wysokimi prędkościami miarodajnymi), a nie istnieje techniczna możliwość budowy dwukierunkowej drogi dla rowerów, np. brakuje miejsca (zmiana § 39 rozporządzenia).

Projektodawca zwraca uwagę, że znak C-16, odmiennie od większości znaków nakazu (C-1, C-2, itd.), nie wyraża ogólnego nakazu, lecz jest skierowany do konkretnie wskazanej grupy uczestników ruchu (pieszych). Z tego względu, nie jest możliwe stosowanie dla tego wyłączeń oraz włączeń określonych uczestników ruchu lub rodzajów pojazdów. Ponadto, zastosowanie proponowanego rozwiązania w praktyce może oznaczać, że ruch rowerów zostanie dopuszczony w miejscach nie przeznaczonych do tego celu pod względem technicznym, co pomimo obowiązku kierującego rowerem – wynikającego z art. 33 ust. 6 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* – wpłynie negatywnie na swobodę przemieszczania się pieszych i może prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa tych uczestników ruchu. Wymaga też podkreślenia, że zgodnie z przepisami pkt 4.2.17. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, znaku C-16 nie stosuje się na chodnikach oraz innych drogach, których przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste,

- projekt nie przewiduje korekty znaczenia i zakresu obowiązywania znaków A-7 i B-20. Powinny one jednoznacznie dotyczyć „najbliższej jezdni wraz z drogą lub drogami dla rowerów”. Zakończy to dyskusję, czy należy umieszczać je przed przejazdem dla rowerzystów i czy należy je powtarzać za przejazdem, a przed jezdnią, co tworzy szkodliwy „las znaków” na skrzyżowaniu (zmiany w § 5 i § 21 rozporządzenia).

W ocenie projektodawcy, wprowadzenie zmian w proponowanym zakresie nie jest konieczne, gdyż pierwszeństwo na przejeździe dla rowerzystów (oznakowanym znakiem D-6a albo D-6b) wynika z treści obowiązujących przepisów. Zgodnie z § 47 ust. 4 *rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Natomiast art. 27 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* stanowi, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe.

- projekt nowelizacji musi jednoznacznie określać zakres obowiązywania znaku C-13 i jego pochodnych, zgodnie z obowiązującym § 2 rozporządzenia. Znak ten powinien obowiązywać rowerzystę, jeśli jest umieszczony po stronie drogi odpowiadającej kierunkowi, w którym rowerzysta się porusza lub zamierza skręcić. Należy też jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13: do najbliższego skrzyżowania lub zjazdu publicznego i rozszerzyć katalog znaków odwołujących znak C-13 (nie tylko C-13a czy C-13/C-16, ale także B-1, C-16/T-22 czy D-40). Ograniczy to problem „lasu znaków”, występujący na polskich drogach (zmiany w § 37 rozporządzenia).

Projektodawca wskazuje, że treść projektowanego § 37 ust. 1 rozporządzenia została zmieniona i dostosowana do *ustawy Prawo o ruchu drogowym*. Doprecyzowano też zakres obowiązywania znaku C-13, wprowadzając obowiązywanie tego znaku do

najbliższego skrzyżowania. Nie uwzględniono postulatu w zakresie obowiązywania znaku C-13 do najbliższego zjazdu publicznego, gdyż powodowałoby to konieczność wprowadzenia do organizacji ruchu znacznej liczby tych znaków i byłoby nieuzasadnione ekonomicznie. Ponadto, rozszerzono katalog znaków odwołujących znak C-13, dodając znaki: B-9 i D-40.

- konieczne jest doprecyzowanie znaczenia znaku łączonego C-13/C-16. Znak z kreską poziomą powinien oznaczać drogę dla rowerów i pieszych, zaś znak z kreską pionową musi oznaczać drogę dla rowerów położoną obok drogi dla pieszych, odpowiednio do położenia symboli na znaku. Jest to ważne, ponieważ *ustawa Prawo o ruchu drogowym* określa w art. 33 ust. 1 zasady ruchu na drodze dla rowerów i pieszych inne (rowerzysta musi ustępować miejsca pieszym) niż w przypadku drogi dla rowerów (art. 11 ust. 4 *ustawy* – pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, musi ustępować miejsca rowerowi). Rozporządzenie musi być zgodne z ustawą. Obecne zapisy rozporządzenia są błędne (zmiana w § 40 rozporządzenia).

Proponowana zmiana została uwzględniona w treści projektu.

- konieczna jest zmiana znaczenia linii segregacyjnych (P-2) oraz linii zatrzymań (P-12, P-13 i P-14) modyfikowanych znakiem poziomym P-23 „rower” i tworzących odpowiednio pas ruchu dla rowerów lub służę dla rowerów. W przypadku linii P-2 należy w przypadku modyfikacji znakiem P-23 „rower” dopuścić jej przekraczanie rowerem. Dzięki temu rozporządzenie będzie zgodne z ustawą: rowerzysta na podstawie art. 33 ust. 1 *ustawy* ma obowiązek korzystania z pasa ruchu dla rowerów, ale jeśli włączy się do ruchu np. między skrzyżowaniami, to ten obowiązek jest sprzeczny z zakazem przekraczania linii P-2 wyznaczającej ten pas. W przypadku linii zatrzymań należy jasno zapisać, że linia modyfikowana znakiem P-23 „rower” służy do zatrzymania rowerów i to niezależnie od znaku A-7 czy B-20 (w niektórych przypadkach mogą nie być widoczne ze służy), a linia zatrzymań położona dalej od skrzyżowania może być przekraczana przez rowery, zatrzymujące się w służy przed linią zatrzymań modyfikowaną znakiem P-23. Do wyznaczania służ (różnego typu) służyć powinny linie zatrzymań P-12, P-13 i P-14 a nie, jak przewiduje obecnie projekt nowelizacji – tylko linia P-14. Przedstawiony w projekcie nowelizacji zapis może znacznie ograniczyć możliwość stosowania służ. Zmiany w § 86 i § 89 rozporządzenia.

Zdaniem projektodawcy, zmiana w odniesieniu do linii P-2 nie znajduje uzasadnienia. W miejscach, gdzie kierujący rowerem będzie mógł włączyć się do ruchu na pasie ruchu dla rowerów, będzie możliwość zastosowania linii przerywanej. Inne pojazdy nie mogą poruszać się pasem ruchu dla rowerów, z wyjątkiem przypadków poprzecznego przekraczania tego pasa (zjazdu, dojazdu do obiektów przy drodze, itp.). Decyzja o zastosowaniu linii przerywanej oraz o lokalizacji tak oznakowanych odcinków pasa ruchu dla rowerów, należy do organu zarządzającego ruchem na danej drodze, który powinien uwzględnić lokalne uwarunkowania i potrzeby, charakterystykę ruchu na drodze itp. Odnosząc się do uwag w zakresie linii zatrzymań, projektodawca wskazuje, iż projektowane zmiany przewidują dopuszczenie przekraczania linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania (linii P-14) w służy dla rowerów – przewidują to przepisy projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Należy zwrócić uwagę, że projektowane przepisy nie ograniczają stosowanie linii P-12, P-13 i P-14 w służach dla rowerów. Jedyne w odniesieniu do linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania, przewiduje się wyłącznie stosowanie linii P-14.

13. Zastępca Prezydenta Miasta Kielce

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- w projekcie brakuje możliwości zastosowania tzw. „sierżanta”, który określa miejsce i kierunek jazdy rowerzystów. Propozycja połączenia znaków P-23 i P-8 możliwa jest

do zastosowania jedynie na wlotach skrzyżowań. W innych przypadkach, wynikających z § 87 rozporządzenia, wprowadzenie łącznie znaków P-23 i P-8a ogranicza możliwość wyboru kierunku jazdy przez rowerzystę. Kombinacja znaków P-23 i P-8 może być przyczyną nieporozumień pomiędzy użytkownikami oraz dostarcza pole do interpretacji, zwłaszcza, gdy znaki P-8 stosowane są dla wszystkich użytkowników dróg, a tzw. „sierżant” jednoznacznie wskazywałby rower, jako pojazd, którego ten znak dotyczy. Stosowanie kombinacji znaków P-23 i P-8 należałoby ograniczyć jedynie do śluz i pasów dla rowerów na wlocie skrzyżowań. Opiniujący proponuje stosowanie tzw. „sierżanta” do oznakowania kontraruchu rowerowego oraz ruchu rowerowego na drogach dwukierunkowych, gdzie szerokość pasa ruchu nie pozwala na wyznaczenie pasów dla rowerów, a także na wylotach ze skrzyżowań, co wymaga zmiany projektowanego § 91 ust. 2 rozporządzenia. W przypadku możliwości wyboru przez rowerzystę wszystkich kierunków jazdy z jednopasowego wlotu, znaki te zapewnią oznakowanie wyłącznie przy pomocy znaku P-23, co nawiązuje do zasady nieoznakowywania znakiem P-8h jednopasowego wlotu, z którego kierujący pojazdem może wybrać wszystkie kierunki ruchu.

Propozycja, w zakresie dodania do przepisów tzw. „sierżanta” została, po modyfikacji, uwzględniona – do projektu wprowadzono nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”. Ponadto, projektodawca wskazuje, że zasady stosowania strzałek P-8 razem ze znakiem P-23 zostały uregulowane w projekcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Przepisy tego projektu rozporządzenia przewidują, że w przypadku, gdy dla kierującego rowerem będą możliwe wszystkie relacje skątne, znak P-8h (w wersji mini) nie będzie stosowany.

- zapisy dotyczące linii P-14 w śluzach rowerowych są nieprecyzyjne i nie określają zasad przekraczania linii warunkowego zatrzymania leżącej dalej od skrzyżowania w sytuacji, gdy na wlocie znajduje się jedynie śluza dla rowerów oraz brak pasa lub pasów dla rowerów. Nie sprecyzowano również zapisów kształtujących zasady i znaczenie oznakowania osiowego, o ile takowe będzie występować w śluzach umożliwiających wykonanie manewru lewoskrętu „na dwa”. Projekt nie wskazuje też żadnych zasad stosowania linii segregacyjnych w śluzach, w których występuje możliwość wyboru kierunku jazdy,

Projektodawca wskazuje, że uwaga częściowo wykracza poza zakres projektu. Należy zwrócić uwagę, że zasady ruchu pojazdów na drogach określają przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym. Ponadto, zdaniem projektodawcy, stosowanie linii segregacyjnych w śluzach dla rowerów nie jest konieczne i mogłoby prowadzić do pogorszenia czytelności oznakowania poziomego.

- w projekcie brak zapisów dotyczących sygnalizatorów kierunkowych dla rowerzystów.

Uwaga zasadna. Projektodawca wprowadził do projektu sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem (sygnalizator S-3a).

- ważne z punktu widzenia kształtowania przestrzeni w zabytkowych centrach miast jest określenie szczegółowych zasad poruszania się rowerzystów w strefie zamieszkania, tj. brak konieczności oznakowania poziomego przy poruszaniu się rowerzystów „pod prąd” ulicami jednokierunkowymi.

Uwaga wykracza poza zakres projektu, odnosi się do przepisów projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

14. Zastępca Prezydenta Miasta Lublin

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- w projekcie brak jest tzw. sierżanta, który określa miejsce i kierunek jazdy rowerzystów. Propozycja połączenia znaków P-23 i P-8 możliwa jest do zastosowania jedynie na wlotach skrzyżowań. W innych przypadkach, wynikających z § 87 rozporządzenia, wprowadzenie łącznie znaków P-23 i P-8a ogranicza możliwość wyboru kierunku jazdy przez rowerzystę, a stosowanie kombinacji znaków P-23 i P-8h będzie nieczytelne.

Opiniujący wnosi o wprowadzenie regulacji prawnych, które:

- umożliwią stosowanie „sierżanta” do oznakowania kontraruchu rowerowego oraz ruchu rowerowego na drogach dwukierunkowych, gdzie szerokość pasa ruchu nie pozwala na wyznaczenie pasów dla rowerów, a także na wylotach ze skrzyżowań, co wymaga zmiany projektowanego § 91 ust. 2 rozporządzenia,
- ograniczą stosowanie kombinacji znaków P-23 i P-8 do śluz i pasów dla rowerów na wlocie skrzyżowań,
- w przypadku możliwości wyboru przez rowerzystę wszystkich kierunków jazdy z jednopasowego wlotu, zapewnią oznakowanie wyłącznie przy pomocy znaku P-23, co nawiązuje do zasady nieoznakowywania znakiem P-8h jednopasowego wlotu, z którego kierujący pojazdem może wybrać wszystkie kierunki ruchu.

Propozycja, po modyfikacji, została uwzględniona – do projektu wprowadzono nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”.

- w projekcie brak zapisów dotyczących sygnalizatorów kierunkowych dla rowerzystów.

Projektodawca wskazuje, że do projektu został wprowadzony sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem (sygnalizator S-3a).

- zapisy dotyczące linii P-14 w śluzach rowerowych są nieprecyzyjne i nie określają zasad przekraczania linii leżącej najdalej od skrzyżowania w sytuacji, gdy na wlocie znajduje się jedynie śluza i brak pasa lub pasów dla rowerów. Brak też zapisów kształtujących zasady i znaczenie oznakowania osiowego, o ile takowe będzie występować w śluzach umożliwiających wykonanie manewru lewoskrętu „na dwa”. Projekt rozporządzenia nie wskazuje też żadnych zasad stosowania linii segregacyjnych w śluzach, w których występuje możliwość wyboru kierunku jazdy,

Projektodawca wskazuje, że uwaga częściowo wykracza poza zakres projektu. Należy zaznaczyć, że zasady ruchu pojazdów na drogach określają przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym. Ponadto, zdaniem projektodawcy, stosowanie linii segregacyjnych w śluzach dla rowerów nie jest konieczne i mogłoby prowadzić do pogorszenia czytelności oznakowania poziomego.

15. Komisja Dialogu Społecznego ds. Transportu przy Biurze Koordynacji Remontów i Inwestycji w Pasie Drogowym Urzędu m.st. Warszawy

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- w projekcie brakuje tzw. "sierżantów" - nowych znaków drogowych, modyfikujących znak poziomy P-23 "rower" i określających miejsce i kierunek ruchu rowerzysty na jezdni. "Sierżanty" stosuje się dziś powszechnie m.in. na Słowacji, Węgrzech, we Francji czy w Ameryce Północnej. Potrzeba wprowadzenia takiego znaku wynika z szeregu przesłanek, m.in.:
 - braku miejsca na wyznaczenie pasa ruchu dla rowerów;
 - istnienia miejsc postojowych o dużej intensywności wymiany pojazdów, co powoduje ze względu na zapewnienie widoczności i ograniczenie ryzyka kolizji konieczność odsunięcia rowerzystów od krawędzi jezdni i prowadzenia ich ruchu w jezdni na zasadach odmiennych niż przewidziane w art. 16 ust. 4 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym („*Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. [...]*”) - bliżej osi jezdni, gdzie są lepiej widoczni i nie są

narażeni na kolizje z włączającymi się do ruchu (cofającymi, manewrującymi) pojazdami silnikowymi;

- prowadzenia ruchu rowerów w jezdniach ulic składających się wyłącznie z torowiska tramwajowego: wówczas rowerzysta powinien zajmować miejsce między szynami torowiska (patrz art. 16 ust. 4 ustawy przywołany powyżej);
- często spotykanego błędnego i potencjalnie niebezpiecznego wykorzystania pasów ruchu dla rowerów „pod prąd” ulic jednokierunkowych do jazdy w obu kierunkach;
- zidentyfikowany problem leży zarówno po stronie niewłaściwie korzystających z takiego pasa rowerzystów, jak i kierowców, wskazujących nierzadko w sposób agresywny rowerzystom ten niewłaściwy sposób poruszania się po jezdni;
- spotykanej niekiedy konieczności dopuszczenia ruchu rowerowego na jezdni pomimo wyznaczenia po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu rowerzysty drogi dla rowerów; taka sytuacja ma miejsce głównie na węzłach typu WB i WC (droga dla rowerów prowadzona jest bezkolizyjnie w innym kierunku) ale zdarzają się też sytuacje, kiedy droga dla rowerów musi być prowadzona równoległe do jezdni z powodów terenowych lub technicznych; taka organizacja ruchu wprowadza w błąd użytkowników, może też powodować ich nieuzasadnione karanie.

Problemu tego nie rozwiązuje proponowana zmiana treści § 91 ust. 2 („Znak P-23 „rower” oznacza drogę lub pas ruchu dla rowerów albo część jezdni drogi jednokierunkowej, na której ruch rowerów odbywa się w sposób określony w § 17 ust. 2”).

Proponowany przepis nie doprecyzowuje – odwołując się do § 17 ust. 2 – czy znak P-23 ma oznaczać jeden (który?) czy oba dozwolone kierunki ruchu. Zakres stosowania jest ograniczony do dróg jednokierunkowych, choć zidentyfikowane wyżej problemy dotyczą również dróg dwukierunkowych. Ponadto, ze względu na ogólnodostępny charakter jezdni dróg, o których mowa w § 17 ust. 2 istnieje zagrożenie dewaluacji znaku P-23 „rower”. Znak ten powinien być stosowany wyłącznie do oznaczania drogi dla rowerów, pasa ruchu dla rowerów czy służy dla rowerzystów.

Jak wynika z projektu, „sierżanty” mają być częściowo zastąpione istniejącymi strzałkami kierunkowymi P-8 połączonymi z istniejącym znakiem P-23 "rower". Jednak nowelizacja nie zmienia odpowiednio znaczenia znaku P-23 "rower", a proponowane rozszerzenie znaczenia strzałek kierunkowych grozi bałaganem i nie rozwiązuje większości zidentyfikowanych problemów. Na przykład, w przypadku ruchu rowerowego "pod prąd" w jezdniach jednokierunkowych, na wlotach skrzyżowań należy - w zależności od sytuacji ruchu - stosować strzałki P-8h, P-8e, P-8f (czyli do jazdy na wprost oraz w lewo czy prawo). Projekt nie rozwiązuje też zidentyfikowanego problemu strzałek kierunkowych, które powinny oznaczać dopuszczone kierunki opuszczenia skrzyżowania przez wybrane pojazdy (nie tylko rowery, lecz również autobusy). Jeśli intencją projektodawcy było rozwiązanie tego ostatniego problemu, to naszym zdaniem konieczna jest korekta propozycji zmiany § 87 ust. 3 przez nadanie mu odpowiedniej treści, na przykład: „Znaki określone w ust. 1 umieszczone na pasie ruchu poprzedzone symbolem lub napisem o którym mowa w § 91 ust. 1 i 2, oznaczają, że pojazdy określone tymi symbolami lub napisami mogą opuścić pas ruchu w kierunku wskazanym strzałką nawet, jeśli pozostałe określone w ust. 1 znaki na nim umieszczone wskazują inny kierunek.” Konieczna jest zmiana § 91 rozporządzenia. Opiniujący proponuje dodanie nowego ustępu o treści: „Znak P-23a „miejsce i kierunek ruchu rowerów” określa dopuszczoną pozycję rowerzysty na jezdni. Wyraża również zakaz ruchu w kierunku przeciwnym niż wskazywany grottem znaku na części jezdni lub drodze dla rowerów na której jest umieszczony. Kierujący innymi niż rower pojazdami zobowiązani są zachować szczególną ostrożność na odcinku jezdni oznaczonym tym znakiem.” Taka propozycja nie powoduje przedstawionych powyżej wątpliwości związanych z nowym znaczeniem strzałki kierunkowej P-8 czy stosowaniem znaku P-23 na jezdni ogólnodostępnej.

Propozycja, po modyfikacji, została uwzględniona – do projektu wprowadzono nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”.

- projekt nowelizacji nie przewiduje korekty znaczenia i zakresu obowiązywania znaków A-7 ("ustęp pierwszeństwa") i B-20 ("stop"). W obecnym stanie prawnym istnieje wątpliwość co do zakresu obowiązywania tych znaków. Dotyczą one bowiem „*tylko najbliższej jezdni, przed którą są umieszczone*” (§ 5 ust. 5 i § 21 ust. 3 rozporządzenia). Mogą być bowiem umieszczone zarówno między drogą dla rowerów (przejazdem dla rowerzystów) a jezdnią lub przed drogą dla rowerów (spełniającą formalnie definicję ustawową jezdni) i jezdnią ogólnodostępną. Te zwiększające ryzyko wypadków wątpliwości interpretacyjne powinny zostać wyeliminowane poprzez jednoznaczne określenie w § 5 ust. 5 oraz § 21 ust. 3 rozporządzenia zakresu obowiązywania znaków A-7 i B-20: znak taki, „*znajdujący się w obrębie skrzyżowania dotyczy tylko najbliższej jezdni wraz z drogą lub drogami dla rowerów, przed którą został umieszczony.*”

W ocenie projektodawcy, wprowadzenie zmian w proponowanym zakresie nie jest konieczne, gdyż pierwszeństwo na przejeździe dla rowerzystów (oznakowanym znakiem D-6a albo D-6b) wynika z treści obowiązujących przepisów. Zgodnie z § 47 ust. 4 *rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Natomiast art. 27 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* stanowi, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe.

- projekt nowelizacji powinien jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13 "droga dla rowerów" i jego pochodnych zgodnie z obowiązującym paragrafem 2 rozporządzenia. Znak ten powinien obowiązywać rowerzystę, jeśli jest umieszczony po stronie drogi odpowiadającej kierunkowi, w którym rowerzysta jedzie lub zamierza skręcić. Inne interpretacje mają skrajnie niekorzystne skutki dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zmuszałaby ona bowiem rowerzystę (w celu wjazdu na rozpoczynającą się po lewej stronie jezdni drogę dla rowerów) do skrętu w lewo i przekraczania osi jezdni i to bez względu na szybkość, charakter czy natężenie ruchu na niej. Według SEWIK ten manewr jest przyczyną ok. 20% wypadków zawinionych przez rowerzystów i 30% zgonów w tych wypadkach (łącznie z nieprawidłowo wykonanym manewrem zmiany pasa ruchu).

Należy również jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13: do najbliższego skrzyżowania lub zjazdu publicznego i rozszerzyć (w stosunku do stanu obecnego i proponowanych w projekcie nowelizacji zmian) katalog znaków odwołujących znak C-13 (nie tylko C-13a czy C-13/C-16, ale także B-1, C-16/T-22 czy D-40). Ograniczy to problem "lasu znaków", występujący na polskich drogach (§ 37 rozporządzenia).

Projektodawca wskazuje, że treść projektowanego § 37 ust. 1 rozporządzenia została zmieniona i dostosowana do *ustawy Prawo o ruchu drogowym*. Doprecyzowano też zakres obowiązywania znaku C-13, wprowadzając obowiązywanie tego znaku do najbliższego skrzyżowania. Nie uwzględniono postulatu w zakresie obowiązywania znaku C-13 do najbliższego zjazdu publicznego, gdyż powodowałoby to konieczność wprowadzenia do organizacji ruchu znacznej liczby tych znaków i byłoby nieuzasadnione ekonomicznie. Ponadto, rozszerzono katalog znaków odwołujących znak C-13, dodając znaki: B-9 i D-40.

- projekt powinien jednoznacznie dopuszczać kombinację znaków C-16/T-22 (droga dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerów, z tabliczką T-22 w wersji z napisem "dopuszczone"), ponieważ to jest jedyny możliwy sposób oznakowania sytuacji, w

której:

- ruch rowerów jest dopuszczony wyłącznie w określonych godzinach lub dniach tygodnia;
- ruch rowerów jest dopuszczony na chodniku zgodnie z zasadą opisaną w art. 33 ust. 5 pkt. 2 ustawy (chodnik o szer. min. 2,0 m i prędkość dopuszczalna na jezdni powyżej 50 km/godz.) ale dla kierunku przeciwnego, niż zwrócone są lica znaków drogowych określających prędkość na drodze;
- jako rozwiązanie czasowe (do czasu budowy drogi dla rowerów), tymczasowe (remont) lub nadzwyczajne (zapewnienie legalnego ruchu rowerowego mimo nie spełniania warunków technicznych - np. na obiektach inżynierskich, tj. wiaduktach czy w tunelach);
- jako rozwiązanie nadzwyczajne w sytuacji, w której dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy unikać przekraczania przez rowerzystów osi drogi (np. z dużym udziałem ruchu ciężkiego, dużymi natężeniami tego ruchu czy wysokimi prędkościami miarodajnymi) a nie istnieje możliwość budowy dwukierunkowej drogi dla rowerów, np. brakuje miejsca. (§ 39 rozporządzenia).

Projektodawca zwraca uwagę, że znak C-16, odmiennie od większości znaków nakazu (C-1, C-2, itd.), nie wyraża ogólnego nakazu, lecz jest skierowany do konkretnie wskazanej grupy uczestników ruchu (pieszych). Z tego względu, nie jest możliwe stosowanie dla tego wyłączeń oraz włączeń określonych uczestników ruchu lub rodzajów pojazdów. Ponadto, zastosowanie proponowanego rozwiązania w praktyce może oznaczać, że ruch rowerów zostanie dopuszczony w miejscach nie przeznaczonych do tego celu pod względem technicznym, co pomimo obowiązku kierującego rowerem – wynikającego z art. 33 ust. 6 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* – wpłynie negatywnie na swobodę przemieszczania się pieszych i może prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa tych uczestników ruchu. Wymaga też podkreślenia, że zgodnie z przepisami pkt 4.2.17. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, znaku C-16 nie stosuje się na chodnikach oraz innych drogach, których przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste,

- konieczne jest doprecyzowanie znaczenia znaku łączonego C-13/C-16. Znak z kreską poziomą powinien oznaczać drogę dla rowerów i pieszych, zaś znak z kreską pionową musi oznaczać drogę dla rowerów położoną obok drogi dla pieszych, odpowiednio do położenia symboli na znaku. Jest to ważne, ponieważ ustawa *Prawo o ruchu drogowym* określa w art. 33 ust. 1 zasady ruchu na drodze dla rowerów i pieszych (inne (rowerzysta musi ustępować miejsca pieszym) niż w przypadku drogi dla rowerów (art. 11 ust. 4 - pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, musi ustępować miejsca rowerowi)). Rozporządzenie musi być zgodne z ustawą. Obecne zapisy rozporządzenia sugerują pierwszeństwo pieszego na drodze dla rowerów przylegającej do chodnika (§ 40 rozporządzenia).

Proponowana zmiana została uwzględniona w treści projektu.

- Konieczna jest zmiana znaczenia linii segregacyjnych (P-2) oraz linii zatrzymań (P-12, P-13 i P-14) modyfikowanych znakiem poziomym P-23 "rower" i tworzących odpowiednio pas ruchu dla rowerów lub służę dla rowerów. W przypadku linii P-2 należy w przypadku modyfikacji znakiem P-23 "rower" dopuścić jej przekraczanie rowerem. Dzięki temu rozporządzenie będzie zgodne z ustawą: rowerzysta na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy ma obowiązek korzystania z pasa ruchu dla rowerów - ale jeśli włączy się do ruchu np. między skrzyżowaniami, to ten obowiązek jest sprzeczny z zakazem przekraczania linii P-2 wyznaczającej ten pas. W przypadku linii zatrzymań należy jasno zapisać, że linia modyfikowana znakiem P-23 "rower" służy do zatrzymania rowerów i to niezależnie od znaku A-7 czy B-20 (w niektórych przypadkach mogą nie być widoczne ze śluzu), a linia zatrzymań położona dalej od

skrzyżowania może być przekraczana przez rowery, zatrzymujące się w słuzie przed linią zatrzymań modyfikowaną znakiem P-23 "rower". Do wyznaczania słuz (różnego typu) służyć powinny linie zatrzymań P-12, P-13 i P-14 a nie, jak przewiduje obecnie projekt nowelizacji - tylko linia P-14. Przedstawiony w projekcie nowelizacji zapis może znacznie ograniczyć możliwość stosowania słuz. Zmiany są konieczne również ze względu na potrzebę uwzględnienia relacji skrzyżowanych z dróg dla rowerów lub na nie, które nie są uwzględniane przy ustawianiu sygnalizacji świetlnej. (§ 86 i § 89 rozporządzenia).

Zdaniem projektodawcy, zmiana w odniesieniu do linii P-2 nie znajduje uzasadnienia. W miejscach, gdzie kierujący rowerem będzie mógł włączyć się do ruchu na pasie ruchu dla rowerów, będzie możliwość zastosowania linii przerywanej. Inne pojazdy nie mogą poruszać się pasem ruchu dla rowerów, z wyjątkiem przypadków poprzecznego przekraczania tego pasa (zjazdu, dojazdu do obiektów przy drodze, itp.). Decyzja o zastosowaniu linii przerywanej oraz o lokalizacji tak oznakowanych odcinków pasa ruchu dla rowerów, należy do organu zarządzającego ruchem na danej drodze, który powinien uwzględnić lokalne uwarunkowania i potrzeby, charakterystykę ruchu na drodze itp. Odnosząc się do uwag w zakresie linii zatrzymań, projektodawca wskazuje, iż projektowane zmiany przewidują dopuszczenie przekraczania linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania (linii P-14) w słuzie dla rowerów – przewidują to przepisy projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Należy zwrócić uwagę, że projektowane przepisy nie ograniczają stosowanie linii P-12, P-13 i P-14 w słuzach dla rowerów. Jedynie w odniesieniu do linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania, przewiduje się wyłącznie stosowanie linii P-14.

- Proponowany nowy trójkomorowy sygnalizator S-1a (ogólny) jest co do zasady krokiem w słusznym kierunku, ale brak w propozycji nowelizacji sygnalizatora kierunkowego dla rowerzystów (rowerowy odpowiednik sygnalizatora kierunkowego S-3) spowoduje niemożność stosowania nowych sygnalizatorów dla rowerzystów na skrzyżowaniach, na których pozostałe strumienie pojazdów są kierowane sygnalizatorami kierunkowymi. Opiniujący proponuje sygnalizatory rowerowe trójkomorowe z dodatkową, czwartą komorą nadającą stale sygnał w kształcie roweru barwy białej na okrągłym tle niebieskim. Wówczas podstawowe komory tego sygnalizatora będą mogły być analogiczne do komór sygnalizatorów S-1 i S-3. (§ 95 lub nowy § 95a).

Projektodawca wskazuje, że do projektu został wprowadzony sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem (sygnalizator S-3a).

16. Stowarzyszenie Bractwo Rowerowe – Radom

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- opiniujący proponuje rozszerzyć zmiany dotyczące paragrafów §16, §17, §18 oraz §22 o dodanie nowego, który pozwoli na lepsze zarządzanie ruchem rowerowym i jednocześnie pozwoli na tworzenie tzw. skrótów rowerowych umożliwiając rowerzystom ominięcie ulic bądź skrzyżowań o dużym natężeniu ruchu. Proponuje się następujące brzmienie:

1. Znak D-4a "droga bez przejazdu" oznacza początek drogi, której przeciwległy koniec nie ma połączenia z inną drogą lub wjazd do zamkniętego obszaru, z którego wyjazd jest możliwy tylko w tym samym miejscu oraz znak D-4b (D-4c) "wjazd na drogę bez przejazdu" oznacza, że droga za skrzyżowaniem jest drogą bez przejazdu.

2. Umieszczona pod znakami D-4a, D-4b (D-4c) tabliczka z napisem "Nie dotyczy" i symbolem pojazdu wskazuje, że znak nie dotyczy pojazdu, którego symbol znajduje się na tabliczce."

Projektodawca zwraca uwagę, że zmiana w przedmiotowym zakresie została już zawarta w projekcie – dodany ust. 3 w § 45 rozporządzenia.

- w projekcie nowelizacji rozporządzenia należy wprowadzić tzw. „sierżanty” - nowe znaki drogowe, modyfikujące znak poziomy P-23 "rower" i określających miejsce i kierunek ruchu rowerzysty na jezdni. Jak wynika z projektu, mają być częściowo zastąpione istniejącymi strzałkami kierunkowymi P-8 połączonymi z istniejącym znakiem P-23 „rower”. Jednak nowelizacja nie zmienia we właściwy sposób § 91 dotyczącego znaku P-23 „rower”, a proponowane rozszerzenie znaczenia strzałek kierunkowych może powodować trudności interpretacyjne i nie rozwiązuje większości zidentyfikowanych problemów. Na przykład w przypadku tzw. kontraruchu rowerów (ruchu „pod prąd” w jezdniach jednokierunkowych) na wlotach skrzyżowań należy - w zależności od sytuacji ruchu - stosować strzałki P-8h, P-8e, P-8f (czyli do jazdy na wprost oraz w lewo czy prawo). Znaki te będą nieczytelne i pogorszą orientację użytkowników. Projekt nie rozwiązuje też zidentyfikowanego problemu strzałek kierunkowych, które powinny oznaczać dopuszczone kierunki opuszczenia skrzyżowania przez wybrane pojazdy, a nie tylko rowery. „Sierżanty” stosuje się dziś powszechnie m.in. na Słowacji, Węgrzech, we Francji czy w Ameryce Północnej. Znaki te mają duży wpływ na bezpieczeństwo rowerzystów i istotne znaczenie w przypadku wyznaczania tras rowerowych w jezdniach.

Propozycja, po modyfikacji, została uwzględniona – do projektu wprowadzono nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”.

- w projekcie nowelizacji należy dokonać korekty znaczenia i zakresu obowiązywania znaków A-7 „ustęp pierwszeństwa” (§ 5 rozporządzenia) i B-20 „stop” (§ 21 rozporządzenia). Powinny one jednoznacznie dotyczyć „najbliższej jezdni wraz z drogą lub drogami dla rowerów”. Dla osób opracowujących projekty organizacji ruchu, wciąż nie jest jasne czy należy umieszczać przedmiotowe znaki przed przejazdem dla rowerzystów i czy należy je powtarzać za przejazdem, a przed jezdnią. Z tego powodu sytuacja dla kierujących pojazdami jest nieczytelna i często doprowadza do zagrożenia bezpieczeństwa rowerzystów.

W ocenie projektodawcy, wprowadzenie zmian w proponowanym zakresie nie jest konieczne, gdyż obowiązujące przepisy zapewniają bezpieczeństwo rowerzystów na przejazdach. Zgodnie z § 47 ust. 4 *rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Natomiast art. 27 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* stanowi, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe. Z uwagi na powyższe, modyfikacja znaczenia i zakresu obowiązywania znaków A-7 i B-20 nie jest konieczna.

- projekt nowelizacji musi jednoznacznie określać zakres obowiązywania znaku C-13 „droga dla rowerów” (§ 37 rozporządzenia) i jego pochodnych zgodnie z obowiązującym § 2 rozporządzenia. Znak C-13 powinien obowiązywać rowerzystę, jeśli jest umieszczony po stronie drogi odpowiadającej kierunkowi, w którym rowerzysta jedzie lub zamierza skręcić. Inne interpretacje mają skrajnie niekorzystne skutki dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Należy również jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13: do najbliższego skrzyżowania lub zjazdu publicznego i rozszerzyć (w stosunku do stanu obecnego i proponowanych w projekcie nowelizacji zmian) katalog znaków odwołujących znak C-13 (nie tylko C-13a czy C-13/C-16, ale także B-1, C-16/T-22 czy D-40). Ograniczy to problem zbyt dużej ilości znaków, występujący na polskich drogach. Zawarte w nowelizacji znaczenie znaku C-13 w sposób nieuzasadniony zaostrza zapisy ustawy i znacznie

utrudni poruszanie się rowerzysty w przypadku braku ciągłości infrastruktury rowerowej.

Projektodawca wskazuje, że treść projektowanego § 37 ust. 1 rozporządzenia została zmieniona i dostosowana do *ustawy Prawo o ruchu drogowym*. Doprecyzowano też zakres obowiązywania znaku C-13, wprowadzając obowiązywanie tego znaku do najbliższego skrzyżowania. Nie uwzględniono postulatu w zakresie obowiązywania znaku C-13 do najbliższego zjazdu publicznego, gdyż powodowałoby to konieczność wprowadzenia do organizacji ruchu znacznej liczby tych znaków i byłoby nieuzasadnione ekonomicznie. Ponadto, rozszerzono katalog znaków odwołujących znak C-13, dodając znaki: B-9 i D-40.

- projekt powinien jednoznacznie dopuszczać kombinację znaków C-16/T-22 (§ 39 rozporządzenia) tj. droga dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerów, z tabliczką T-22 w wersji z napisem „dopuszczone”, ponieważ to jest jedyny możliwy sposób oznakowania sytuacji, w której:
 - ruch rowerów jest dopuszczony wyłącznie w określonych godzinach lub dniach tygodnia;
 - ruch rowerów jest dopuszczony na chodniku zgodnie z zasadą opisaną w art. 33 ust. 5 pkt. 2 ustawy (chodnik o szerokości min. 2,0 m i prędkość dopuszczalna na jezdni powyżej 50 km/godz.) ale dla kierunku przeciwnego, niż zwrócone są lica znaków drogowych określających prędkość na drodze;
 - jako rozwiązanie czasowe (do czasu budowy drogi dla rowerów), tymczasowe (remont) lub nadzwyczajne (zapewnienie legalnego ruchu rowerowego mimo niespełniania warunków technicznych - np. na obiektach inżynierskich, tj. wiaduktach czy w tunelach);
 - jako rozwiązanie nadzwyczajne w sytuacji, w której dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy unikać przekraczania przez rowerzystów osi drogi (np. z dużym udziałem ruchu ciężkiego, dużymi natężeniami tego ruchu czy wysokimi prędkościami miarodajnymi), a nie istnieje techniczna możliwość budowy dwukierunkowej drogi dla rowerów, np. brakuje miejsca.

Projektodawca zwraca uwagę, że znak C-16, odmiennie od większości znaków nakazu (C-1, C-2, itd.), nie wyraża ogólnego nakazu, lecz jest skierowany do konkretnie wskazanej grupy uczestników ruchu (pieszych). Z tego względu, nie jest możliwe stosowanie dla tego wyłączeń oraz włączeń określonych uczestników ruchu lub rodzajów pojazdów. Ponadto, zastosowanie proponowanego rozwiązania w praktyce może oznaczać, że ruch rowerów zostanie dopuszczony w miejscach nie przeznaczonych do tego celu pod względem technicznym, co pomimo obowiązku kierującego rowerem – wynikającego z art. 33 ust. 6 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* – wpłynie negatywnie na swobodę przemieszczania się pieszych i może prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa tych uczestników ruchu. Wymaga też podkreślenia, że zgodnie z przepisami pkt 4.2.17. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, znaku C-16 nie stosuje się na chodnikach oraz innych drogach, których przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste,

- konieczne jest doprecyzowanie znaczenia znaku łączonego C-13/C-16 (§ 40 rozporządzenia). Znak z kreską poziomą powinien oznaczać drogę dla rowerów i pieszych, zaś znak z kreską pionową musi oznaczać drogę dla rowerów położoną obok drogi dla pieszych, odpowiednio do położenia symboli na znaku. Jest to ważne, ponieważ ustawa Prawo o Ruchu Drogowym określa w art. 33 ust. 1 zasady ruchu na drodze dla rowerów i pieszych inne (rowerzysta musi ustępować miejsca pieszym) niż w przypadku drogi dla rowerów (art. 11 ust. 4 - pieszy, z wyjątkiem osoby

niepełnosprawnej, musi ustępować miejsca rowerowi). Ponadto zmiany te są niezbędne dla uzyskania zgodności z ustawą.

Uwaga została uwzględniona w treści projektu.

- konieczna jest zmiana (§ 86 i § 89 rozporządzenia) znaczenia linii segregacyjnych (P-2) oraz linii zatrzymań (P-12, P-13 i P-14) modyfikowanych znakiem poziomym P-23 „rower” i tworzących odpowiednio pas ruchu dla rowerów lub służę dla rowerów. W przypadku linii P-2 należy w przypadku modyfikacji znakiem P-23 „rower” dopuścić jej przekraczanie rowerem. Dzięki temu rozporządzenie będzie zgodne z ustawą: rowerzysta na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy ma obowiązek korzystania z pasa ruchu dla rowerów – ale jeśli włączy się do ruchu np. między skrzyżowaniami, to ten obowiązek jest sprzeczny z zakazem przekraczania linii P-2 wyznaczającej ten pas. W przypadku linii zatrzymań należy jasno zapisać, że linia modyfikowana znakiem P-23 „rower” służy do zatrzymania rowerów i to niezależnie od znaku A-7 czy B-20 (w niektórych przypadkach mogą nie być widoczne ze służy), a linia zatrzymań położona dalej od skrzyżowania może być przekraczana przez rowery, zatrzymujące się w służy przed linią zatrzymań modyfikowaną znakiem P-23 „rower”. Do wyznaczania służ (różnego typu) służyć powinny linie zatrzymań P-12, P-13 i P-14 a nie, jak przewiduje obecnie projekt nowelizacji - tylko linia P-14. Przedstawiony w projekcie nowelizacji zapis może znacznie ograniczyć możliwość stosowania służ.

Zdaniem projektodawcy, zmiana w odniesieniu do linii P-2 nie znajduje uzasadnienia. W miejscach, gdzie kierujący rowerem będzie mógł włączyć się do ruchu na pasie ruchu dla rowerów, będzie możliwość zastosowania linii przerywanej. Inne pojazdy nie mogą poruszać się pasem ruchu dla rowerów, z wyjątkiem przypadków poprzecznego przekraczania tego pasa (zjazdu, dojazdu do obiektów przy drodze, itp.). Decyzja o zastosowaniu linii przerywanej oraz o lokalizacji tak oznakowanych odcinków pasa ruchu dla rowerów, należy do organu zarządzającego ruchem na danej drodze, który powinien uwzględnić lokalne uwarunkowania i potrzeby, charakterystykę ruchu na drodze itp.

Odnosząc się do uwag w zakresie linii zatrzymań, projektodawca wskazuje, iż projektowane zmiany przewidują dopuszczenie przekraczania linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania (linii P-14) w służy dla rowerów – przewidują to przepisy projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Należy zwrócić uwagę, że projektowane przepisy nie ograniczają stosowanie linii P-12, P-13 i P-14 w służach dla rowerów. Jedynie w odniesieniu do linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania, przewiduje się wyłącznie stosowanie linii P-14.

- proponowany nowy trójkomorowy sygnalizator ogólny S-1a (§ 95 rozporządzenia) jest co do zasady krokiem w słusznym kierunku, ale brak w propozycji nowelizacji sygnalizatora kierunkowego dla rowerzystów (rowerowy odpowiednik sygnalizatora kierunkowego S-3) spowoduje niemożność stosowania nowych sygnalizatorów dla rowerzystów na skrzyżowaniach, na których pozostałe strumienie pojazdów są kierowane sygnalizatorami kierunkowymi. Dlatego proponuje się wprowadzenie sygnalizatorów rowerowych trójkomorowych z dodatkową, czwartą komorą nadającą stale sygnał w kształcie roweru barwy białej na okrągłym tle niebieskim. Wówczas podstawowe komory tego sygnalizatora będą mogły być analogiczne do komór sygnalizatorów S-1 i S-3.

Projektodawca wskazuje, że do projektu został wprowadzony sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem (sygnalizator S-3a).

17. Stowarzyszenie Rowerowy Toruń

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

w projekcie zabrakło nowych znaków modyfikujących znak poziomy P-23 „rower” i określających miejsce i kierunek ruchu rowerzysty na jezdni – tzw. „sierżantów”. Nowelizacja nie zmienia odpowiednio znaczenia znaku P-23, a proponowane rozszerzenie znaczenia strzałek kierunkowych nie rozwiązuje większości zidentyfikowanych problemów. Projekt nie rozwiązuje m.in. problemu strzałek kierunkowych, które powinny oznaczać dopuszczalne kierunki opuszczenia skrzyżowania przez wybrane pojazdy (nie tylko rowery). Konieczna jest zmiana § 91 rozporządzenia.

Propozycja, po modyfikacji, została uwzględniona – do projektu wprowadzono nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”.

- Projekt nowelizacji nie przewiduje korekty znaczenia i zakresu obowiązywania znaków A-7 i B-20. Powinny one jednoznacznie dotyczyć „najbliższej jezdni wraz z drogą lub drogami dla rowerów”.

Opiniujący nie przedstawił merytorycznego uzasadnienia dla tej uwagi, dlatego też nie mogła zostać poddana analizie.

- projekt powinien dopuszczać kombinacje znaków C-16/T-22 z tabliczką T-22 (droga dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerów) w wersji z napisem „dopuszczone”, ponieważ jest to jedyny możliwy sposób oznakowania sytuacji, w której:
 - ruch rowerów jest dopuszczony wyłącznie w określonych godzinach lub dniach tygodnia;
 - ruch rowerów jest dopuszczony na chodniku zgodnie z zasadą opisaną w art. 33 ust. 5 pkt. 2 ustawy (chodnik o szerokości min. 2,0 m i prędkość dopuszczalna na jezdni powyżej 50 km/godz.) ale dla kierunku przeciwnego, niż zwrócone są lica znaków drogowych określających prędkość na drodze;
 - jako rozwiązanie czasowe (do czasu budowy drogi dla rowerów), tymczasowe (remont) lub nadzwyczajne (zapewnienie legalnego ruchu rowerowego mimo niespełniania warunków technicznych - np. na obiektach inżynierskich, tj. wiaduktach czy w tunelach);
 - jako rozwiązanie nadzwyczajne w sytuacji, w której dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy unikać przekraczania przez rowerzystów osi drogi (np. z dużym udziałem ruchu ciężkiego, dużymi natężeniami tego ruchu czy wysokimi prędkościami miarodajnymi), a nie istnieje techniczna możliwość budowy dwukierunkowej drogi dla rowerów, np. brakuje miejsca (zmiana § 39 rozporządzenia).

Projektodawca zwraca uwagę, że znak C-16, odmiennie od większości znaków nakazu (C-1, C-2, itd.), nie wyraża ogólnego nakazu, lecz jest skierowany do konkretnie wskazanej grupy uczestników ruchu (pieszych). Z tego względu, nie jest możliwe stosowanie dla tego wyłączeń oraz włączeń określonych uczestników ruchu lub rodzajów pojazdów. Ponadto, zastosowanie proponowanego rozwiązania w praktyce może oznaczać, że ruch rowerów zostanie dopuszczony w miejscach nie przeznaczonych do tego celu pod względem technicznym, co pomimo obowiązku kierującego rowerem – wynikającego z art. 33 ust. 6 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* – wpłynie negatywnie na swobodę przemieszczania się pieszych i może prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa tych uczestników ruchu. Wymaga też podkreślenia, że zgodnie z przepisami pkt 4.2.17. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, znaku C-16 nie stosuje się na chodnikach oraz innych drogach, których przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste,

- konieczna jest zmiana znaczenia linii segregacyjnych (P-2) oraz linii zatrzymań (P-12, P-13, P-14) modyfikowanych znakiem P-23 i tworzących odpowiednio pas ruchu dla rowerów lub służę dla rowerów. W przypadku modyfikacji linii P-2 znakiem P-23,

należy dopuścić jej przekraczanie rowerem. Dzięki temu rozporządzenie będzie zgodne z ustawą (art. 33 ust. 1). W przypadku linii zatrzymań należy jasno zapisać, że linia modyfikowana znakiem P-23 służy do zatrzymania rowerów i to niezależnie od znaku A-7 czy B-20, a linia zatrzymań położona dalej od skrzyżowania może być przekraczana przez rowery zatrzymujące się w służbie przed linią zatrzymań modyfikowaną znakiem P-23. Do wyznaczania służ dla rowerów powinny być stosowane linie P-12, P-13 i P-14, a nie jedynie P-14, jak przewiduje projekt. Przedstawiony w projekcie zapis może znacznie ograniczyć możliwość stosowania służ (zmiana § 86 i 89 rozporządzenia).

Zdaniem projektodawcy, zmiana w odniesieniu do linii P-2 nie znajduje uzasadnienia. W miejscach, gdzie kierujący rowerem będzie mógł włączyć się do ruchu na pasie ruchu dla rowerów, będzie możliwość zastosowania linii przerywanej. Inne pojazdy nie mogą poruszać się pasem ruchu dla rowerów, z wyjątkiem przypadków poprzecznego przekraczania tego pasa (zjazdu, dojazdu do obiektów przy drodze, itp.). Decyzja o zastosowaniu linii przerywanej oraz o lokalizacji tak oznakowanych odcinków pasa ruchu dla rowerów, należy do organu zarządzającego ruchem na danej drodze, który powinien uwzględnić lokalne uwarunkowania i potrzeby, charakterystykę ruchu na drodze itp.

Odnosząc się do uwag w zakresie linii zatrzymań, projektodawca wskazuje, iż projektowane zmiany przewidują dopuszczenie przekraczania linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania (linii P-14) w służbie dla rowerów – przewidują to przepisy projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Należy zwrócić uwagę, że projektowane przepisy nie ograniczają stosowanie linii P-12, P-13 i P-14 w służach dla rowerów. Jedynie w odniesieniu do linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania, przewiduje się wyłącznie stosowanie linii P-14.

- proponowany nowy trójkomorowy sygnalizator S-1a (§ 95) jest krokiem w słusznym kierunku, ale brak w propozycji nowelizacji sygnalizatora kierunkowego dla rowerzystów (rowerowy odpowiednik sygnalizatora kierunkowego S-3) spowoduje niemożność stosowania nowych sygnalizatorów dla rowerzystów na skrzyżowaniach, na których pozostałe strumienie pojazdów są kierowane sygnalizatorami kierunkowymi. Dlatego proponuje się wprowadzenie sygnalizatorów rowerowych trójkomorowych z dodatkową, czwartą komorą nadającą stale sygnał w kształcie roweru barwy białej na okrągłym tle niebieskim. Wówczas podstawowe komory tego sygnalizatora będą mogły być analogiczne do komór sygnalizatorów S-1 i S-3. (zmiana § 95 lub nowy § 95a).

Projektodawca wskazuje, że do projektu został wprowadzony sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem (sygnalizator S-3a).

- wskazane jest doprecyzowanie znaczenia znaku łączonego C-13/C-16. Znak z kreską poziomą powinien oznaczać drogę dla rowerów i pieszych, a znak z kreską pionową – drogę dla rowerów położoną obok drogi dla pieszych, odpowiednio do położenia symboli na znaku. Wskazano, że zgodnie z art. 33 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym*, na drodze dla pieszych i rowerów rowerzysta musi ustępować miejsca pieszym (odmiennie niż na drodze dla rowerów). Opiniujący zwrócił uwagę, że rozporządzenie musi być zgodne z ustawą, obecne zapisy rozporządzenia są błędne (zmiany wymaga § 40 rozporządzenia).

Uwaga została uwzględniona w treści projektu.

- warto jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13: do najbliższego skrzyżowania lub zjazdu publicznego i rozszerzyć (w stosunku do stanu obecnego i proponowanych w projekcie nowelizacji zmian) katalog znaków odwołujących znak C-13 (nie tylko C-13a czy C-13/C-16, ale także B-1, C-16/T-22 czy D-40).

Projektodawca wskazuje, że treść projektowanego § 37 ust. 1 rozporządzenia została zmieniona i dostosowana do *ustawy Prawo o ruchu drogowym*. Doprecyzowano też zakres obowiązywania znaku C-13, wprowadzając obowiązywanie tego znaku do najbliższego skrzyżowania. Nie uwzględniono postulatu w zakresie obowiązywania znaku C-13 do najbliższego zjazdu publicznego, gdyż powodowałoby to konieczność wprowadzenia do organizacji ruchu znacznej liczby tych znaków i byłoby nieuzasadnione ekonomicznie. Ponadto, rozszerzono katalog znaków odwołujących znak C-13, dodając znaki: B-9 i D-40.

18. Kaliskie Stowarzyszenie Cyklistów oraz Kaliska Inicjatywa Miejska

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- w projekcie nowelizacji rozporządzenia nie ma zapowiadanych tzw. „sierżantów” – nowych znaków drogowych poziomych, modyfikujących znak poziomy P-23 "rower" i określających miejsce i kierunek ruchu rowerzysty na jezdni. Jak wynika z projektu, mają być częściowo zastąpione istniejącymi strzałkami kierunkowymi P-8 połączonymi z istniejącym znakiem P-23 „rower”. Jednak nowelizacja nie zmienia właściwy sposób § 91 dotyczącego znaku P-23, a proponowane rozszerzenie znaczenia strzałek kierunkowych może powodować trudności interpretacyjne i nie rozwiązuje większości zidentyfikowanych problemów. Na przykład w przypadku tzw. kontraruchu rowerów (ruchu „pod prąd” w jezdniach jednokierunkowych) na wlotach skrzyżowań należy - w zależności od sytuacji ruchu - stosować strzałki P-8h, P-8e, P-8f (czyli do jazdy na wprost oraz w lewo czy prawo). Znaki te będą nieczytelne i pogorszą orientację użytkowników. Projekt nie rozwiązuje też zidentyfikowanego problemu strzałek kierunkowych, które powinny oznaczać dopuszczone kierunki opuszczenia skrzyżowania przez wybrane pojazdy, a nie tylko rowery. „Sierżanty” stosuje się dziś powszechnie m.in. na Słowacji, Węgrzech, we Francji czy w Ameryce Północnej. Znaki te mają duży wpływ na bezpieczeństwo rowerzystów i istotne znaczenie w przypadku wyznaczania tras rowerowych w jezdniach. Konieczna jest zmiana § 91 rozporządzenia.

Propozycja, po modyfikacji, została uwzględniona – do projektu wprowadzono nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”.

- projekt nie przewiduje korekty znaczenia i zakresu obowiązywania znaków A-7 i B-20. Powinny one jednoznacznie dotyczyć „najbliższej jezdni wraz z drogą lub drogami dla rowerów”. Zakończy to dyskusję, czy należy umieszczać je przed przejazdem dla rowerzystów i czy należy je powtarzać za przejazdem, a przed jezdnią (zmiana § 5 i § 21 rozporządzenia).

W ocenie projektodawcy, wprowadzenie zmian w proponowanym zakresie nie jest konieczne, gdyż pierwszeństwo na przejeździe dla rowerzystów (oznakowanym znakiem D-6a albo D-6b) wynika z treści obowiązujących przepisów. Zgodnie z § 47 ust. 4 *rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Natomiast art. 27 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* stanowi, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe.

- nowelizacja powinna jednoznacznie określać zakres obowiązywania znaku C-13 i jego pochodnych, zgodnie z obowiązującym § 2 rozporządzenia. Znak C-13 powinien obowiązywać rowerzystę, jeśli jest umieszczony po stronie drogi odpowiadającej kierunkowi, w którym rowerzysta się porusza lub zamierza skręcić. Należy też jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13: do najbliższego

skrzyżowania lub zjazdu publicznego i rozszerzyć katalog znaków odwołujących znak C-13 (zmiana § 37 rozporządzenia).

Projektodawca wskazuje, że treść projektowanego § 37 ust. 1 rozporządzenia została zmieniona i dostosowana do *ustawy Prawo o ruchu drogowym*. Doprecyzowano też zakres obowiązywania znaku C-13, wprowadzając obowiązywanie tego znaku do najbliższego skrzyżowania. Nie uwzględniono postulatu w zakresie obowiązywania znaku C-13 do najbliższego zjazdu publicznego, gdyż powodowałoby to konieczność wprowadzenia do organizacji ruchu znacznej liczby tych znaków i byłoby nieuzasadnione ekonomicznie. Ponadto, rozszerzono katalog znaków odwołujących znak C-13, dodając znaki: B-9 i D-40.

- projekt powinien jednoznacznie dopuszczać kombinacje znaków C-16/T-22 z tabliczką T-22 (droga dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerów) w wersji z napisem „dopuszczone”, ponieważ jest to jedyny możliwy sposób oznakowania sytuacji, w której:
 - ruch rowerów jest dopuszczony wyłącznie w określonych godzinach lub dniach tygodnia;
 - ruch rowerów jest dopuszczony na chodniku zgodnie z zasadą opisaną w art. 33 ust. 5 pkt 2 ustawy (chodnik o szerokości min. 2,0 m i prędkość dopuszczalna na jezdni powyżej 50 km/godz.) ale dla kierunku przeciwnego, niż zwrócone są lica znaków drogowych określających prędkość na drodze;
 - jako rozwiązanie czasowe (do czasu budowy drogi dla rowerów), tymczasowe (remont) lub nadzwyczajne (zapewnienie legalnego ruchu rowerowego mimo niespełniania warunków technicznych - np. na obiektach inżynierskich, tj. wiaduktach czy w tunelach);
 - jako rozwiązanie nadzwyczajne w sytuacji, w której dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy unikać przekraczania przez rowerzystów osi drogi (np. z dużym udziałem ruchu ciężkiego, dużymi natężeniami tego ruchu czy wysokimi prędkościami miarodajnymi), a nie istnieje techniczna możliwość budowy dwukierunkowej drogi dla rowerów, np. brakuje miejsca (zmiana § 39 rozporządzenia).

Projektodawca zwraca uwagę, że znak C-16, odmiennie od większości znaków nakazu (C-1, C-2, itd.), nie wyraża ogólnego nakazu, lecz jest skierowany do konkretnie wskazanej grupy uczestników ruchu (pieszych). Z tego względu, nie jest możliwe stosowanie dla tego wyłączeń oraz włączeń określonych uczestników ruchu lub rodzajów pojazdów. Ponadto, zastosowanie proponowanego rozwiązania w praktyce może oznaczać, że ruch rowerów zostanie dopuszczony w miejscach nie przeznaczonych do tego celu pod względem technicznym, co pomimo obowiązku kierującego rowerem – wynikającego z art. 33 ust. 6 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* – wpłynie negatywnie na swobodę przemieszczania się pieszych i może prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa tych uczestników ruchu. Wymaga też podkreślenia, że zgodnie z przepisami pkt 4.2.17. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, znaku C-16 nie stosuje się na chodnikach oraz innych drogach, których przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste,

- konieczne jest doprecyzowanie znaczenia znaku łączonego C-13/C-16. Znak z kreską poziomą powinien oznaczać drogę dla rowerów i pieszych, a znak z kreską pionową – drogę dla rowerów położoną obok drogi dla pieszych, odpowiednio do położenia symboli na znaku. Wskazano, że zgodnie z art. 33 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym*, na drodze dla pieszych i rowerów rowerzysta musi ustępować miejsca pieszym (odmiennie niż na drodze dla rowerów). Opiniujący zwrócił uwagę, że rozporządzenie musi być zgodne z ustawą, obecne zapisy rozporządzenia są błędne (zmiana w § 40 rozporządzenia).

Uwaga została uwzględniona w treści projektu.

- konieczna jest zmiana znaczenia linii segregacyjnych (P-2) oraz linii zatrzymań (P-12, P-13, P-14) modyfikowanych znakiem P-23 i tworzących odpowiednio pas ruchu dla rowerów lub służę dla rowerów. W przypadku modyfikacji linii P-2 znakiem P-23, należy dopuścić jej przekraczanie rowerem. Dzięki temu rozporządzenie będzie zgodne z ustawą (art.33 ust. 1). W przypadku linii zatrzymań należy jasno zapisać, że linia modyfikowana znakiem P-23 służy do zatrzymania rowerów i to niezależnie od znaku A-7 czy B-20, a linia zatrzymań położona dalej od skrzyżowania może być przekraczana przez rowery zatrzymujące się w służu przed linią zatrzymań modyfikowaną znakiem P-23. Do wyznaczania służ dla rowerów powinny być stosowane linie P-12, P-13 i P-14, a nie jedynie P-14, jak przewiduje projekt. Przedstawiony w projekcie zapis może znacznie ograniczyć możliwość stosowania służ (zmiana § 86 i 89 rozporządzenia).

Zdaniem projektodawcy, zmiana w odniesieniu do linii P-2 nie znajduje uzasadnienia. W miejscach, gdzie kierujący rowerem będzie mógł włączyć się do ruchu na pasie ruchu dla rowerów, będzie możliwość zastosowania linii przerywanej. Inne pojazdy nie mogą poruszać się pasem ruchu dla rowerów, z wyjątkiem przypadków poprzecznego przekraczania tego pasa (zjazdu, dojazdu do obiektów przy drodze, itp.). Decyzja o zastosowaniu linii przerywanej oraz o lokalizacji tak oznakowanych odcinków pasa ruchu dla rowerów, należy do organu zarządzającego ruchem na danej drodze, który powinien uwzględnić lokalne uwarunkowania i potrzeby, charakterystykę ruchu na drodze itp.

Odnosząc się do uwag w zakresie linii zatrzymań, projektodawca wskazuje, iż projektowane zmiany przewidują dopuszczenie przekraczania linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania (linii P-14) w służu dla rowerów – przewidują to przepisy projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Należy zwrócić uwagę, że projektowane przepisy nie ograniczają stosowanie linii P-12, P-13 i P-14 w służach dla rowerów. Jedynie w odniesieniu do linii zatrzymań położonej dalej od skrzyżowania, przewiduje się wyłącznie stosowanie linii P-14.

- proponowany nowy trójkomorowy sygnalizator S-1a (§ 95) jest krokiem w słusznym kierunku, ale brak w propozycji nowelizacji sygnalizatora kierunkowego dla rowerzystów (rowerowy odpowiednik sygnalizatora kierunkowego S-3) spowoduje niemożność stosowania nowych sygnalizatorów dla rowerzystów na skrzyżowaniach, na których pozostałe strumienie pojazdów są kierowane sygnalizatorami kierunkowymi. Dlatego proponuje się wprowadzenie sygnalizatorów rowerowych trójkomorowych z dodatkową, czwartą komorą nadającą stale sygnał w kształcie roweru barwy białej na okrągłym tle niebieskim. Wówczas podstawowe komory tego sygnalizatora będą mogły być analogiczne do komór sygnalizatorów S-1 i S-3 (zmiana § 95 lub nowy § 95a)

Projektodawca wskazuje, że do projektu został wprowadzony sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem (sygnalizator S-3a).

19. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

w projekcie brak tzw. „sierżantów”, czyli znaków poziomych modyfikujących znak P-23 „rower” mających za zadanie określać miejsce i kierunek ruchu rowerzysty na jezdni. Propozycja, po modyfikacji, została uwzględniona – do projektu wprowadzono nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”.

- Projekt nowelizacji musi jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13 i jego pochodnych, zgodnie z obowiązującym § 2 rozporządzenia. Znak ten powinien obowiązywać rowerzystę, jeśli jest umieszczony po stronie drogi

odpowiadającej kierunkowi, w którym rowerzysta się porusza lub zamierza skręcić. Należy też jednoznacznie określić zakres obowiązywania znaku C-13: do najbliższego skrzyżowania lub zjazdu publicznego i rozszerzyć katalog znaków odwołujących znak C-13 (zmiana § 37 rozporządzenia),

Projektodawca wskazuje, że treść projektowanego § 37 ust. 1 rozporządzenia została zmieniona i dostosowana do *ustawy Prawo o ruchu drogowym*. Doprecyzowano też zakres obowiązywania znaku C-13, wprowadzając obowiązywanie tego znaku do najbliższego skrzyżowania. Nie uwzględniono postulatu w zakresie obowiązywania znaku C-13 do najbliższego zjazdu publicznego, gdyż powodowałoby to konieczność wprowadzenia do organizacji ruchu znacznej liczby tych znaków i byłoby nieuzasadnione ekonomicznie. Ponadto, rozszerzono katalog znaków odwołujących znak C-13, dodając znaki: B-9 i D-40.

- projekt powinien dopuszczać kombinacje znaków C-16/T-22 z tabliczką T-22 (droga dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerów) w wersji z napisem „dopuszczone”, ponieważ jest to jedyny możliwy sposób oznakowania sytuacji, w której:
 - ruch rowerów jest dopuszczony wyłącznie w określonych godzinach lub dniach tygodnia;
 - ruch rowerów jest dopuszczony na chodniku zgodnie z zasadą opisaną w art. 33 ust. 5 pkt. 2 ustawy (chodnik o szerokości min. 2,0 m i prędkość dopuszczalna na jezdni powyżej 50 km/godz.) ale dla kierunku przeciwnego, niż zwrócone są lica znaków drogowych określających prędkość na drodze;
 - jako rozwiązanie czasowe (do czasu budowy drogi dla rowerów), tymczasowe (remont) lub nadzwyczajne (zapewnienie legalnego ruchu rowerowego mimo niespełniania warunków technicznych - np. na obiektach inżynierskich, tj. wiaduktach czy w tunelach);
 - jako rozwiązanie nadzwyczajne w sytuacji, w której dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy unikać przekraczania przez rowerzystów osi drogi (np. z dużym udziałem ruchu ciężkiego, dużymi natężeniami tego ruchu czy wysokimi prędkościami miarodajnymi), a nie istnieje techniczna możliwość budowy dwukierunkowej drogi dla rowerów, np. brakuje miejsca (zmiana § 39 rozporządzenia).

Projektodawca zwraca uwagę, że znak C-16, odmiennie od większości znaków nakazu (C-1, C-2, itd.), nie wyraża ogólnego nakazu, lecz jest skierowany do konkretnie wskazanej grupy uczestników ruchu (pieszych). Z tego względu, nie jest możliwe stosowanie dla tego wyłączeń oraz włączeń określonych uczestników ruchu lub rodzajów pojazdów. Ponadto, zastosowanie proponowanego rozwiązania w praktyce może oznaczać, że ruch rowerów zostanie dopuszczony w miejscach nie przeznaczonych do tego celu pod względem technicznym, co pomimo obowiązku kierującego rowerem – wynikającego z art. 33 ust. 6 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* – wpłynie negatywnie na swobodę przemieszczania się pieszych i może prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa tych uczestników ruchu. Wymaga też podkreślenia, że zgodnie z przepisami pkt 4.2.17. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, znaku C-16 nie stosuje się na chodnikach oraz innych drogach, których przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste.

- brak w propozycji nowelizacji sygnalizatora kierunkowego dla rowerzystów (rowerowy odpowiednik sygnalizatora kierunkowego S-3) spowoduje niemożność stosowania nowych sygnalizatorów dla rowerzystów na skrzyżowaniach, na których pozostałe strumienie pojazdów są kierowane sygnalizatorami kierunkowymi.

Projektodawca wskazuje, że do projektu został wprowadzony sygnalizator kierunkowy z sygnałami dla kierujących rowerem (sygnalizator S-3a).

20. Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze Oddział Kolejowy w Gliwicach
Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- wskazano na potrzebę zmian przepisów w zakresie oznakowania szlaków rowerowych (znaki z grupy R).

Projektodawca zwraca uwagę, że przedłożone uwagi oraz propozycje zmian wykraczają poza zakres merytoryczny projektu rozporządzenia, dlatego też nie mogły być rozpatrzone,

- umożliwienie stosowania kombinacji znaków C-16 z tabliczką „nie dotyczy rowerów” lub „nie dotyczy szlaku rowerowego”.

Projektodawca zwraca uwagę, że znak C-16, odmiennie od większości znaków nakazu (C-1, C-2, itd.), nie wyraża ogólnego nakazu, lecz jest skierowany do konkretnie wskazanej grupy uczestników ruchu (pieszych). Z tego względu, nie jest możliwe stosowanie dla tego wyłączeń oraz włączeń określonych uczestników ruchu lub rodzajów pojazdów. Ponadto, zastosowanie proponowanego rozwiązania w praktyce może oznaczać, że ruch rowerów zostanie dopuszczony w miejscach nie przeznaczonych do tego celu pod względem technicznym, co pomimo obowiązku kierującego rowerem – wynikającego z art. 33 ust. 6 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* – wpłynie negatywnie na swobodę przemieszczania się pieszych i może prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa tych uczestników ruchu,

- definicje i lokalizacje znaków A-7 i B-20 powinny jednoznacznie rozstrzygać pierwszeństwo na przejazdach dla rowerzystów.

W ocenie projektodawcy, wprowadzenie zmian w proponowanym zakresie nie jest konieczne, gdyż pierwszeństwo na przejeździe dla rowerzystów (oznakowanym znakiem D-6a albo D-6b) wynika z treści obowiązujących przepisów. Zgodnie z § 47 ust. 4 *rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Natomiast art. 27 ust. 1 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* stanowi, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe.

- rozporządzenie powinno jednoznacznie nakazać wykonywanie przejazdów dla rowerzystów pomiędzy odcinkami drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów. Zapis ten powinien położyć kres nagminnej praktyce zastępowania przejazdów dla rowerzystów przejściami dla pieszych lub stosowania linii P-4 przy wylotach bocznych dróg.

Projektodawca wskazuje, że przedmiotowa uwaga wskazuje na błędy w zastosowanej organizacji ruchu na drodze (zatwierdzonej przez właściwy organ zarządzający ruchem), a nie na nieprawidłowości w przepisach rozporządzenia,

- brak jednoznacznego określenia sposobu oznakowania śluzy dla rowerów.

Projektodawca wskazuje, że uwaga ta wykracza poza zakres projektu. Odnosi się do zakresu regulacji będącego przedmiotem projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,

- sugestia wprowadzenie tzw. „sierżantów” dla sygnalizowania wszystkim uczestnikom ruchu drogowego, że trasa rowerowa została wyznaczona na jezdni,

Propozycja uwzględniona – do projektu wprowadzono nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu roweru”.

- w strefach skrzyżowań strzałki kierunkowe dla wszystkich pojazdów powinny wyraźnie odróżniać się od znaków przeznaczonych tylko dla rowerzystów.
Projektodawca wskazuje, że dla kierujących rowerem projekt przewiduje stosowanie strzałek kierunkowych połączonych ze znakiem P-23, co zapewni ich odróżnienie od pozostałych strzałek kierunkowych.

21. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- włączenie autobusów i tramwajów realizujących przewozy regularne do wyliczenia zawartego w § 27 ust. 3 rozporządzenia, wskazującego grupy pojazdów, które mogą poruszać się w obszarze zabudowanym z prędkością większą niż 50 km/h,

Projektodawca wskazuje, że proponowana zmiana mogłaby nieść za sobą negatywne skutki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego – przede wszystkim bezpieczeństwa pasażerów pojazdów komunikacji miejskiej. Należy podkreślić, m.in., że osoby te nie korzystają z pasów bezpieczeństwa, podróżują często w pozycji stojącej, itp., dlatego też skutki ewentualnej kolizji, czy nawet awaryjnego hamowania z większej prędkości (np. 60 czy 70 km/h) mogą być niewspółmiernie bardziej poważne, niż w przypadku poruszania się pojazdu z prędkością 50 km/h.

- zmiana § 49 ust. 2 rozporządzenia, pośrednio dopuszczająca możliwość poruszania się rowerzystów bus pasami, jest bardzo niekorzystna. Rozwiązanie takie jest niezgodne z ideą bus pasów, które mają za zadanie usprawnić transport publiczny. Ponadto, w znaczący sposób zmniejszy poziom bezpieczeństwa na drogach.

Projektodawca zwraca uwagę, że przedmiotowy przepis stwarza jedynie możliwość dopuszczenia – w organizacji ruchu na drodze – poruszania się rowerów na pasie ruchu dla autobusów. Należy podkreślić, że decyzję w tym zakresie podejmuje organ zarządzający ruchem na drodze, zatwierdzający organizację ruchu, po dokonaniu analizy zasadności takiego rozwiązania w określonych warunkach lokalnych. Organ ten może m.in. wprowadzić odpowiednie ograniczenie prędkości na odcinku drogi, na którym wyznaczony został ten pas ruchu.

22. Małopolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- uzupełnienie projektowanego brzmienia § 17 ust. 2 rozporządzenia, o zdanie: „miejsce wjazdu rowerzysty na drogę jednokierunkową od strony znaku B-2 z tabliczką: nie dotyczy, wskazane jest oznakowaniem poziomym w postaci strzałki i symbolem, odpowiednio, roweru lub wózka rowerowego; symbol wózka rowerowego każdorazowo zezwala na wjazd roweru; oznakowania znakami poziomymi nie stosuje się wewnątrz strefy pomiędzy znakami D-40, D-41 (strefa zamieszkania).

Projektodawca wskazuje, że zasady dopuszczenia ruchu wózków rowerowych na części drogi oznaczonej znakiem P-23, określone zostały w projekcie rozporządzenia (dodany ust. 2a w § 91 rozporządzenia). Dlatego też nie znajduje uzasadnienia stosowanie dodatkowo symbolu wózka rowerowego w oznakowaniu poziomym. Ponadto, warunki dopuszczenia ruchu rowerów w kierunku przeciwnym do wskazanego znakiem D-3, bez wyznaczania pasa ruchu dla rowerów, precyzują projektowane przepisy pkt. 7.11.1. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Ruch taki może być dopuszczony w przypadku wyeliminowania punktów kolizji. Warunek ten, jako kluczowy z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, musi być spełniony również na drogach położonych w strefach zamieszkania.

- propozycja, aby z tzw. buspasa – na mocy § 49 ust. 2 rozporządzenia – mogły korzystać pojazdy wszystkich służb mundurowych i służb miejskich, jeśli są oznakowane jako takie pojazdy i mogłyby być wyposażone na stałe w sygnalizację

pojazdu uprzywilejowanego, oraz pojazdy zatrzymujące się lub ruszające po zatrzymaniu na chodniku, jeśli takie zatrzymanie było dozwolone.

Projektodawca wskazuje, że obowiązujące przepisy nie definiują pojęć: służby mundurowe i służby miejskie, dlatego też wprowadzenie proponowanej zmiany jest trudne do realizacji. Takie brzmienie przepisu mogłoby prowadzić do wątpliwości interpretacyjnych oraz niejasności wśród uczestników ruchu drogowego oraz organów kontroli ruchu drogowego.

- wprowadzenie oznakowania symbolem poziomej strzałki z grotem skierowanym w prawo jako uzupełnienia do znaku, np. B-33. Takie oznakowanie obowiązywałoby tylko na pasie (pasach) wyłączania w związku z koniecznością wcześniejszego ograniczenia prędkości przed rozjazdami, np. na autostradach. Oznakowanie takie występuje w wielu krajach europejskich.

Propozycja nie znajduje uzasadnienia. Projektodawca zwraca uwagę, że przepisy rozporządzenia – w § 2 ust. 1 – przewidują możliwość stosowania znaków obowiązujących tylko kierujących pojazdami na danym pasie ruchu.

- dodanie do grupy znaków ostrzegawczych lub informacyjnych oznakowania wjazdu i wyjazdu ze strefy skrzyżowań, na których pierwszeństwo nie jest ustalone znakami drogowymi. Znaki te nazywałyby się „strefa skrzyżowań równorzędnych” i „koniec strefy skrzyżowań równorzędnych”. Miałyby, podobnie jak inne znaki wjazdu i wyjazdu ze strefy kształt kwadratu albo prostokąta.

Projektodawca nie znajduje uzasadnienia dla wprowadzenia do przepisów takiego oznakowania. Brak znaków drogowych regulujących pierwszeństwo jest dla kierującego wystarczającą informacją, że powinien się on stosować do zasad ogólnych wynikających z ustawy Prawo o ruchu drogowym. Ponadto, zastosowanie proponowanych znaków generowałoby dodatkowe koszty dla zarządców dróg.

- wprowadzenie oznakowania przecięcia się kierunków ruchu, rozwidlenia, czy złączenia, na którym co najmniej jedna z dochodzących dróg jest wyjazdem ze strefy ruchu, drogi wewnętrznej albo strefy zamieszkania. Obecnie zarządzający ruchem nie mają możliwości oznakowania takich miejsc, a uczytelnienie organizacji ruchu ma kapitalne znaczenie dla jego bezpieczeństwa i płynności. Opiniujący proponuje dołączenie do grupy znaków informacyjnych znaku bazującego na symbolice zastosowanej na znaku F-6 i nazwanie go „uprzedzenie o organizacji ruchu na najbliższym skrzyżowaniu lub przecięciu kierunków”.

Projektodawca nie uwzględnił tej propozycji. Skutkowałaby ona umieszczeniem na drogach (przed wyjazdami ze strefy ruchu, drogi wewnętrznej albo strefy zamieszkania) bardzo dużej liczby dodatkowych znaków, co powodowałoby pogorszenie czytelności oznakowania pionowego i generowałoby znaczące koszty po stronie zarządców dróg. Należy wskazać, że informację o charakterze dróg (wyjazdów) dochodzących do danej drogi przekazują znaki: D-40, D-46, D-52, które powinny być umieszczane w sposób widoczny dla kierujących pojazdami poruszającymi się po tej drodze.

- wprowadzenie do katalogu znaków funkcjonującego w wielu krajach znaku tzw. suwaka (zamka błyskawicznego) z odpowiednio skonstruowaną dyspozycją dotyczącą jego stosowania. W praktyce zarządców dróg jest on już stosowany w Polsce, jednak jego brak w rozporządzeniu wraz z brakiem konstrukcji przepisu, przesadza o niepowodzeniu tej idei.

Projektodawca informuje, że przedmiotowa propozycja zostanie poddana analizie podczas kolejnej nowelizacji przepisów rozporządzenia.

- celowym wydaje się wprowadzenie, wzorem innych krajów, znaku informacyjnego „prędkość zalecana”. Miałyby on znaczenie dyscyplinujące w zakresie doboru właściwej prędkości jazdy, zmniejszając jednocześnie potrzebę stosowania, niekiedy

zbyt rygorystycznych, ograniczeń prędkości. W razie wystąpienia zdarzenia drogowego stanowiłby podstawę do przyjęcia optymalnej prędkości dla danego odcinka drogi lub w danych warunkach drogowych.

Projektodawca nie znajduje uzasadnienia dla wprowadzenia do przepisów takiego oznakowania. Byłby to znak informacyjny, dlatego też nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że miałby znaczenie dyscyplinujące w zakresie doboru właściwej prędkości jazdy. Znaczenie takie wynika m.in. ze znaków nakazu oraz zakazu, natomiast znaki informacyjne pełnią odmienną funkcję.

- należy uzupełnić projekt o przepisy dotyczące znaczenia sekwencji sygnałów nadawanych przez dwukomorową sygnalizację przed przejazdami tramwajowymi, która została opisana w „czerwonej książce” i nie została dotąd wprowadzona do rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Prowadzi to do wątpliwości co do właściwego zachowania się kierujących.

Projektodawca informuje, że przedmiotowa propozycja zostanie poddana analizie podczas kolejnej nowelizacji przepisów rozporządzenia.

- wprowadzenie do rozporządzenia zapisu, że znaki B-25 i B-33 obowiązują zawsze do miejsca, w którym umieszczono znak odwoławczy. W większości krajów tzw. starej Unii znak zakazu wyprzedzania i ograniczenia prędkości nie jest odwoływany przez skrzyżowanie. W obecnym stanie prawnym powstają wątpliwości, czy wlot który kierowca minął był dojazdem do obiektu przydrożnego, wyjazdem z drogi wewnętrznej, wyjazdem z drogi gruntowej (jak długi był odcinek nawierzchni twardej), czy może był jednak skrzyżowaniem.

Projektodawca zwraca uwagę, że przedmiotowa propozycja wymaga szerszej analizy oraz konsultacji z innymi podmiotami. Dlatego też zostanie rozpatrzona podczas kolejnej nowelizacji przepisów rozporządzenia.

23. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców

Opiniujący zgłosił następujące uwagi i propozycje:

- zmiana w § 27 rozporządzenia, mająca na celu określenie znaczenia znaku B-33 występującego razem ze znakiem A-11a (uzyskanie spójności z przepisami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach).

Projektodawca wskazuje, że po dokonaniu szczegółowej analizy przedmiotowego problemu, nie uznaje zasadności proponowanej zmiany. Mając na względzie cel stosowania progów zwalniających (jakim jest ograniczenie prędkości pojazdów na danym odcinku drogi), należy przyjąć, że ograniczenie prędkości wskazane znakiem B-33 – również w przypadku występowania tego znaku razem ze znakiem A-11a – powinno obowiązywać na zasadach ogólnych. Obowiązywanie tego ograniczenia jedynie na progu zwalniającym oraz bezpośrednio przed nim, umożliwiłoby zwiększanie prędkości pojazdów pomiędzy progami zwalniającymi. Takie zachowanie kierujących nie zapewnia właściwego uspokojenia ruchu, jakie powinno być rezultatem zastosowania progów zwalniających. Z tego względu, projektodawca dokona odpowiedniej zmiany treści przepisu pkt 8.1 załącznika nr 4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

24. Fundacja Normalne Miasto FENOMEN

Opiniujący wskazał, że przyłącza się do stanowiska Stowarzyszenia Miasta dla Rowerów, wyrażonego w piśmie z dnia 8 czerwca 2014 r.

25. Związek Pracodawców Ratownictwa Medycznego Samodzielnych Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej

Opiniujący nie zgłosił uwag i propozycji w zakresie merytorycznym projektu.

Na posiedzeniu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 25 lutego 2015 r. projekt rozporządzenia został zaopiniowany pozytywnie.

Projekt rozporządzenia nie podlega konieczności przedstawienia właściwym organom lub instytucjom Unii Europejskiej, o których mowa w § 39 *uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów*.

Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).