

Opinia Komisji Drogownictwa Miejskiego
do projektu zmiany rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych
dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i
warunków ich umieszczania na drogach

1.5.2.

Projekt rozporządzenia nadal utrzymuje obowiązującą odległość między znakami min. 10 m. Jak wynika z doświadczeń, w mieście jest to warunek bardzo trudny do spełnienia, zwłaszcza na ulicach w centrum miasta. Przy okazji zmiany rozporządzenia warto ten zapis zmienić dopuszczając inne odległości uwzględniające warunki lokalne.

1.5.3.

Dz. U. nr 43 (Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) wyraźnie określa skrajnię dla drogi rowerowej - 0,2 m. W związku z tym proponowany zapis, że znaki pionowe dla rowerów umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi tej drogi jest niewłaściwy i niespójny. Skoro w odległości 0,2 m od krawędzi drogi rowerowej można umieszczać inne urządzenia to nie ma podstaw, aby znaki drogowe montować w większej odległości. Ponadto obowiązek montażu znaków w odległości 0,5 m od krawędzi drogi rowerowej może uniemożliwić funkcjonowanie już istniejących dróg rowerowych (może nie być miejsca na umieszczenie znaku) oraz przy budowie nowych dróg niezbędna stanie się większa zajętość terenu, co, szczególnie w warunkach miejskich, może decydować o możliwości budowy.

3.2.2.

Pominięcie w projekcie rozporządzenia zapisu o dopuszczeniu ruchu w jednym kierunku tylko określonych pojazdów na wyznaczonym pasie ruchu może sugerować, że ruch tych pojazdów może się odbywać bez wyznaczania pasa ruchu, co jest niespójne z obowiązkiem zastosowania znaków F-18, F-18a, F-18b, które informują o istnieniu pasa dla ruchu przeciwbieżnego. Należy podkreślić, że przepisy powinny być sformułowane w sposób jednoznaczny, bez niedomówień.

3.2.10.

Zgodnie z nowym zapisem, na drogach w obrębie których lub w pobliżu wyznaczono drogę dla rowerów stosuje się znak B-9. Przed miejscem umieszczenia znaku B-9 stosuje się *odpowiedni znak w celu poinformowania kierujących rowerem, że wjazd rowerów jest zabroniony i poprowadzenia tych uczestników drogi na część dla nich przeznaczoną*. Zapis jest nieprecyzyjny, nie wskazano jakie oznakowanie należy zastosować. Pozostawienie dowolności w tym zakresie jest niewłaściwe, oznakowanie powinno być jednolite.

4.2.14

Przepisy dotyczące stosowania znaku C-13a („koniec drogi dla rowerów”) uwzględniają tylko 3 przypadki:

- droga dla rowerów kończy się i następuje włączenie do jezdni,
- droga dla rowerów „przechodzi” w drogę dla rowerów i pieszych i wtedy można znaku C-13a nie stosować,
- droga dla rowerów kończy się a ruch jest kierowany na drugą stronę jezdni (bez przejazdu rowerowego).

Wykreślenie ostatniego zdania mówiącego o powinności przeprowadzania rowerów po przejściu dla pieszych jest zabiegiem niezrozumiałym. Dotychczasowy zapis ponieważ obligował do wyznaczenia przejścia dla pieszych w miejscu, w którym ciąg rowerowy kierowany jest na drugą stronę drogi, a warunki lokalne nie pozwalają na bezpieczne wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów.

Nie uwzględniono również innych przypadków jak np. doprowadzenie drogi rowerowej do obszaru rekreacyjnego (park, zalew itp.) lub usługowego (centrum handlowe) itp. Ponadto kontynuacją drogi dla rowerów może być również „strefa zamieszkania” a nie tylko droga dla rowerów i pieszych. Mamy przypadki, że ulica, na odcinku między dwoma innymi ulicami, w połowie stanowi drogę dla pieszych i rowerów a na drugim odcinku posiada jezdnię i odbywa się tam ruch (w ograniczonym zakresie), oznakowany znakiem D-40 (strefa zamieszkania).

W takich przypadkach zasadne jest, aby nie stosować znaku C-13a (ruch rowerów kontynuowany jest w strefie zamieszkania poprzez znak D-40).

5.2.6.4.

Drugi akapit pozostaje w sprzeczności z pierwszym oraz z zasadami stosowania rozwiązań wymuszających ograniczenie prędkości pojazdów – nie na każdej drodze i nie w każdym miejscu rozwiązania te można stosować.

Wykreślono również zapis mówiący o zaleceniu przeprowadzania roweru po przejściu dla pieszych w przypadku niemożności bezpiecznego wyznaczenia przejazdu dla rowerzystów. Brak tego zapisu nie wpłynie na zmianę uwarunkowań terenowych, może natomiast skutkować koniecznością budowania dodatkowych, często długich objazdów prowadzących drogi rowerowe do skrzyżowań.

5.2.11 oraz 5.2.12.

Zapisy dotyczące znaków D-11 i D-12 dopuszczają stosowanie pod napisem BUS napisy określające innych użytkowników oraz symbol roweru. Właściwe jest aby dopuścić alternatywnie stosowanie tabliczki pod znakiem, zawierającej nazwy takich użytkowników. W przypadku oznakowania już istniejącego technicznie łatwiej i taniej jest dołożyć tabliczkę, niż wymienić wszystkie znaki (nie zawsze możliwe jest doklejenie napisów na istniejących tablicach z braku wolnego miejsca).

5.2.4.

Zgodnie z proponowanym zapisem stanowiska dla pojazdów osób niepełnosprawnych powinny mieć nawierzchnię barwy niebieskiej. W uzasadnieniu wyjaśniono, że ma to ułatwić łatwiejszą lokalizację osobom niepełnosprawnym. Z drugiej strony linie wyznaczające stanowiska postojowe stosuje się „... na wydzielonych parkingach bez ustalonych konstrukcyjnie stanowisk”. Czyli na parkingach z wydzielonymi konstrukcyjnie miejscami np. z kostki wystarczy oznakowanie pionowe, a na ulicach/drogach musi być pionowe, poziome i jeszcze niebieska nawierzchnia.

Oznakowanie miejsc postojowych w ścisłym centrum miasta (nie tylko dla osób niepełnosprawnych) stwarza dużo kłopotu. Zwłaszcza jeśli, są to miejsca płatne, które zgodnie z obowiązującymi przepisami muszą być oznakowane znakami pionowymi i poziomymi. Większość ulic po rewitalizacji ma nawierzchnię tworzącą wzory, wykonaną z kamieni, tworzącą wizję architektoniczną spójną z otaczającą zabudową.

Nasuwa się wniosek, aby na takich ulicach umożliwić oznakowanie miejsc postojowych, również dla osób niepełnosprawnych, wyłącznie za pomocą oznakowania pionowego (przy

użyciu znaków oraz stosownych tabliczek), w sposób jednoznacznie wskazujący sposób parkowania.

5.2.9.1. i 5.2.9.3.

W punkcie 5.2.9.1. w pierwszym akapicie zawarty jest zapis, że na drogach dla pieszych i rowerów znak P-23 stosuje się łącznie ze znakiem P-26. Dalej w punkcie 5.2.9.3 jest napisane, że znaki te umieszcza się w tym samym przekroju.

Zasadne jest, aby dopuścić malowanie symbolu pieszych, ale nie, jako obowiązek. Tam gdzie geometria, zagospodarowanie pasa drogowego lub inne czynniki mogą powodować jakieś wątpliwości to można pomalować, ale w innych przypadkach nie.

Obowiązek dodatkowego stosowania znaku P-26 spowoduje ponadto znaczący wzrost kosztów dla zarządców dróg w zakresie oznakowania poziomego.

7.9.

Nowy zapis rozporządzenia zakłada konieczność malowania na pasie ruchu dla autobusów innych napisów niż BUS. Zachodzi obawa, że przy dużej liczbie dopuszczonych użytkowników takiego pasa oznakowanie poziome będzie nieczytelne. Jeżeli są to np. tylko taksówki lub rowery to jeszcze nie ma takiego problemu z malowaniem. Ale jeżeli dochodzą jeszcze inne służby porządkowe (których przejazd po BUS-pasie nie powoduje utrudnień dla autobusów, np. POLICJA, ZTM, SŁUŻBA CELNA itp.), to brakuje miejsca na jezdni aby wszystkie nazwy wypisać.

W związku z tym właściwe jest, aby dopuścić możliwość określania innych użytkowników BUS-pasa wyłącznie przy użyciu tabliczek pod znakami D-11 i D-12.

7.11.1. i 7.11.2.

Dotychczasowy pkt. 7.11. został zastąpiony punktami 7.11.1. oraz 7.11.2.

Brakuje określenia szerokości pasa ruchu oraz śluzy rowerowej.

Wprowadzie przepisy Dz. U. nr 43 określają szerokość drogi rowerowej jedno lub dwukierunkowej, jednak szerokość pasa dla rowerów i parametry śluzy należałoby podać.

Nie określono również przy jakich parametrach jezdni dopuszczony jest ruch rowerów „pod prąd”.

Dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerów na jezdni jednokierunkowej bez zmiany przepisów Prawo o ruchu drogowym powoduje brak jednoznaczności przy wykonywaniu pewnych manewrów. Czy kierowcę pojazdów innych niż rowery obowiązują przepisy jak na drodze jednokierunkowej czy dwukierunkowej. Czy można się zatrzymać po lewej stronie drogi? A jak zachować się przy wykonywaniu manewru skrętu w lewo? Na drodze jednokierunkowej należy zbliżyć się do lewej krawędzi jezdni, na drodze dwukierunkowej do osi jezdni. A przypadku „kontra ruchu rowerowego” jak należy ustawić pojazd, aby być w zgodzie z przepisami? Zastosowanie się do obowiązujących przepisów może skutkować kolizją z pojazdem jadącym z przeciwka. Pokazywanie na wlotach skrzyżowań segregacji ruchu niczego pod tym względem nie zmienia. Segregacja ruchu na wlotach skrzyżowań dotyczy rejonu oznakowanego, a nie przekłada się na cały odcinek pomiędzy skrzyżowaniami.

7.3.1.

Wskazane jest, aby zapis „*W przypadku wspólnej sygnalizacji dla pieszych i rowerzystów, dla kierunku w którym przejazd dla rowerzystów zlokalizowany jest po prawej stronie przejścia, dopuszcza się lokalizację wspólnego sygnalizatora po prawej stronie przejazdu dla*

rowerzystów” rozszerzyć o drugie zdanie: „Dla kierunku przeciwnego dopuszcza się lokalizację wspólnego sygnalizatora po prawej stronie przejścia.” Taki zapis umożliwiłby wyznaczenie przejazdów rowerowych w miejscach istniejących już przejść, bez konieczności budowy dodatkowych masztów, czyli praktycznie bezinwestycyjnie.