

23.06.2014

Sz. Pan
Zbigniew Rynasiewicz
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa

W związku z pismem DTD-IIkm-020(t.4)-5/14, NK 150141/14 z 03 czerwca 2014 roku dotyczącym konsultacji projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Spraw Wewnętrznych zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych przedstawiamy następujące stanowisko:

Projekt rozporządzenia idzie w pożądanym kierunku. Rozwiązuje oczywiste problemy o charakterze porządkowym, wynikające choćby z „rowerowej” nowelizacji ustawy Prawo o Ruchu Drogowym w 2011 roku (D.U.2011.92.530). Jednak pomija szereg kwestii podnoszonych zarówno przez środowiska rowerzystów jak i przez wiodące w zakresie ruchu rowerowego samorządy.

Ponadto niektóre proponowane przepisy budzą nasze wątpliwości co do ich rzeczywistego znaczenia i skutków prawnych – a w przypadku służ rowerowych – także rozumienia przez projektodawcę zasad ich działania i możliwych zastosowań.

Poniżej przedstawiamy szereg uwag szczegółowych:

1. Projekt nie tworzy narzędzi umożliwiających określenie miejsca i kierunku jazdy rowerzysty na drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów czy jezdni ogólnodostępnej. Taka zidentyfikowana potrzeba 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 równolegle 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 w pkt. 20) 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 naszym zdaniem stosowany wyłącznie do oznaczania drogi dla rowerów, pasa ruchu dla rowerów czy śluzu dla rowerzystów. Rozwiązanie tego problemu przedstawiamy w punkcie 3 poniżej.

2. **W projekcie przewiduje się łączenie znaków poziomych P-23 „rower” ze znakiem P-8, rozszerzając znaczenie tego ostatniego. Zapewne ma to częściowo rozwiązać problem zidentyfikowany w pkt. 1 powyżej. Nie jest to naszym zdaniem wystarczające, a wręcz może prowadzić do problemów interpretacyjnych.**

Proponowana w pkt. 18) projektu zmiana polegająca na dodaniu w § 87 rozporządzenia nowego punktu 2a o treści „3. Znaki określone w ust. 1 umieszczone na pasie ruchu poprzedzone symbolem lub napisem o którym mowa w § 91 ust. 1 i 2, oznaczają kierunek ruchu pojazdu wskazanego tym symbolem lub napisem.” zawiera błąd techniczny. Jaki jest numer wprowadzanego punktu: 2a czy 3? Zwracamy uwagę, że punkt 3 istnieje już w rozporządzeniu i dotyczy strzałki naprowadzającej P-9, a projekt nowelizacji na jego temat milczy.

Co do meritum proponowany w pkt. 18) przepis o przywołanej powyżej treści może naszym zdaniem kolidować z obowiązującym przepisem § 87 ustępy 1 i 2 o treści:

„1. Znaki:

- 1) P-8a „strzałka kierunkowa na wprost”,
- 2) P-8b „strzałka kierunkowa do skręcania”,
- 3) P-8c „strzałka kierunkowa do zawracania”

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

2. Strzałka kierunkowa zezwalająca na skręcanie w lewo, umieszczona na skrajnym lewym pasie ruchu, oznacza także zezwolenie na zawracanie, chyba że jest to zabronione znakiem pionowym B-23 lub ruch jest kierowany sygnalizatorem S-3."

Nie jest jasny cel wprowadzenia przepisu ust. 2a. Jego brzmienie naszym zdaniem oznacza, że wlot 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 powinien być oznakowany strzałkami P-8h, P-8e czy P-8f (co wynika z rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, D.U.2003.220.2181 z późn. zm.). Będzie to naszym zdaniem nieczytelne.

Projekt nie sankcjonuje też 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. Takie rozwiązanie stosuje się na przykład, jeśli jeden z wlotów skrzyżowania jest zamknięty dla ruchu znakiem B-1 „zakaz ruchu w obu kierunkach” lub B-2 „zakaz wjazdu” i dopuszczony jest tam odpowiednimi tabliczkami wjazd jedynie np. autobusów, taksówek czy rowerów - a pozostałe pojazdy muszą skręcić w innym kierunku.

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.”*

3. W projekcie nie ma zapowiadanego publicznie jesienią 2013 roku przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej tzw. „sierżanta” („krokiewki”) - nowego znaku drogowego, modyfikującego znak poziomy P-23 „rower” i określającego miejsce i kierunek ruchu rowerzysty na jezdni.

Naszym zdaniem jest to poważny niedostatek projektu, skutkujący konsekwencjami opisanymi w punkcie 1 powyżej (a wskutek domniemanej próby zastąpienia go znakiem P-8 także w punkcie 2 powyżej). „Sierżanty” czy „krokiewki” stosuje się dziś powszechnie m.in. na Słowacji, Węgrzech, we Francji czy w Ameryce Północnej.

Apelujemy o wprowadzenie odpowiednich przepisów, np. w oparciu o przygotowane i przekazane przez stowarzyszenie Miasta Dla Rowerów propozycje (patrz załącznik), wprowadzające do § 91 rozporządzenia nowy ustęp 2a 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 grotom 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. 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.

4. Projekt nowelizacji nie przewiduje korekty znaczenia i zakresu obowiązywania znaków A-7 („ustęp pierwszeństwa”) i B-20 („stop”). Jest to poważny niedostatek i niedostosowanie rozporządzenia do skutków prawnych uchylecia art. 33 ust. 4 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (D.U.2011.92.530).

Bezpośrednim skutkiem uchylecia w/w przepisu jest konieczność ustalania pierwszeństwa na przejeździe dla rowerzystów znakami drogowymi. W ogromnej większości przypadków oznacza to, że droga przecinająca drogę dla rowerów jest podporządkowana. Przed skrzyżowaniem umieszczony jest na jej wlocie znak A-7 lub B-20.

Jednak 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. Miejsce zatrzymania pojazdu w związku ze znakami A-7 i B-20 wyznaczają odpowiednio linie zatrzymań P-13 („linia zatrzymań złożona z trójkątów”) lub P-12 („linia bezwzględnego zatrzymania - stop”), a w przypadku przejazdu dla rowerzystów połączonego z przejściem dla pieszych także P-14 - „linia zatrzymań złożona z prostokątów”).

Naszym zdaniem należy wyeliminować te wątpliwości interpretacyjne i jednoznacznie określić w § 5 ust. 5 oraz § 21 ust. 3 rozporządzenia zakres 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.*”

5. Duże wątpliwości budzi obecny zakres obowiązywania znaku C-13 „droga dla rowerów” i jego pochodnych (znaki łączone C-13/C-16 zarówno z kreską poziomą jak i pionową).

W świetle obowiązującego § 2 ust. 1 rozporządzenia, jak również znowelizowanego art. 33 ust. 1 zdanie 1 Prawa o ruchu drogowym, znak C-13 powinien obowiązywać rowerzystę jedynie wówczas, jeśli jest umieszczony po stronie drogi odpowiadającej kierunkowi, w którym rowerzysta jedzie lub zamierza skręcić. Inna interpretacja ww. przepisów miałaby 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).

Należałoby zatem dostosować brzmienie § 37 ust. 1 rozporządzenia do ww. przepisów. Jest to o tyle istotne, że zgodnie z art. 5 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym znaki drogowe mają pierwszeństwo przed przepisami ustawy, z których wynika możliwość odmiennego zachowania. Brak odpowiedniej modyfikacji § 37 ust. 1 rozporządzenia sprawiłby zatem, że obowiązek korzystania z drogi oznaczonej znakiem C-13 mógłby być interpretowany jako

bezwzględny, mający pierwszeństwo przed normą określoną w art. 33 ust. 1 zdanie 1 ustawy, co jest – jak wykazano powyżej – niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa.

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, których ustawienie sprawia, że znak C-13 (a także C-16) przestaje obowiązywać. Wyliczenie zawarte w § 37 ust. 2 i w § 39 ust. 2 rozporządzenia należałoby mianowicie uzupełnić o znak D-40 „strefa zamieszkania”.

W tym celu należy skorygować treść § 37 i § 39 rozporządzenia.

6. Projekt powinien jednoznacznie dopuszczać kombinację znaków C-16/T-22 (droga dla pieszych z dopuszczonym ruchem rowerów lub rowerów i wózków rowerowych, z tabliczką T-22 w wersji z napisem „dopuszczone”), ponieważ to jest 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.

Stosowną poprawkę należy wprowadzić w § 39 rozporządzenia.

7. 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 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.

Poprawkę należy wprowadzić w § 40 rozporządzenia.

8. **Konieczna jest zmiana znaczenia linii segregacyjnych (P-2 „linia pojedyncza ciągła”) oraz linii zatrzymań (P-12 -„linia bezwzględnie zatrzymania - stop”, P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów” i P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”) modyfikowanych znakiem poziomym P-23 „rower” i tworzących odpowiednio pas ruchu dla rowerów lub służę dla rowerów.**

Podkreślamy, że 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.

W przypadku linii P-2 („linia pojedyncza ciągła”) należy w przypadku modyfikacji znakiem P-23 „rower” dopuścić jej przekraczanie rowerem. Rowerzysta na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym ma bowiem 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).

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 śluz (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. Proponowany w projekcie przepis może znacznie ograniczyć możliwość stosowania śluz, a zatem także poprawy bezpieczeństwa.

Zwracamy uwagę na szczególne sytuacje, które obecnie nie są w żaden sposób regulowane przepisami. Przykładem jest dwukierunkowa droga dla rowerów zlokalizowana wzdłuż drogi bez pierwszeństwa. Na skrzyżowaniu z sygnalizacją rowerzysta, który zamierza opuścić drogę dla rowerów i skręcić w jezdnię drogi z pierwszeństwem w stronę skrzyżowania, przekracza go na zasadach **analogicznych** do art. 25 ust. 1 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym („*Kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo - także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo*”) ale **nie mających zastosowania**. Rowerzysta wjeżdża bowiem na skrzyżowanie (przejazd dla rowerzystów) na sygnale zielonym, skręca w prawo i znajduje się na wlocie z zamkniętym ruchem, ale nie widzi sygnalizatora.

W takich przypadkach konieczna jest kosztowna przebudowa sygnalizacji lub wyznaczenie miejsca zatrzymania (śluzę typu 3, zlokalizowanej między przejazdem dla rowerzystów a skrzyżowaniem). Jednak niemożliwe jest stosowanie linii P-14 („linia zatrzymań złożona z prostokątów”) w obecnym znaczeniu (brak widoczności sygnalizatora). Zastosowanie każdej innej linii jest niemożliwe ze względu na znak D-1 („droga z pierwszeństwem”) obowiązujący na jezdni drogi, na której musiałaby być umieszczona.

Przepis art. 25 ust. 1 nie ma zastosowania w sytuacji gdy droga dla rowerów zlokalizowana jest po stronie przeciwnej do kierunku ruchu (po „lewej” stronie jezdni i rowerzysta zmieniając kierunek skręca w prawo, nie w lewo). Rozwiązaniem jest śluza typu 3 wyznaczona linią P-13 złożoną z trójkątów, obowiązującą wyłącznie rowerzystów zmieniających kierunek ruchu.

Konieczne są odpowiednie zmiany w § 86 i § 89 rozporządzenia. W załączniku znajdują się rysunki poszczególnych typów śluz i zasady korzystania z nich.

9. Niedostateczna propozycja w zakresie sygnalizatorów dla rowerzystów.

Proponowany nowy trójkomorowy sygnalizator S-1a „*sygnalizator z sygnałami dla kierujących rowerem*” (ogólny) jest co do zasady krokiem w słusznym kierunku, ale brak w propozycji nowelizacji sygnalizatora kierunkowego dla rowerzystów (odpowiednika sygnalizatora kierunkowego S-3) spowoduje ograniczenie stosowania nowych sygnalizatorów dla rowerzystów do skrzyżowań, na których pozostałe strumienie pojazdów są sterowane wyłącznie sygnalizatorami ogólnymi (S-1). Sygnalizator kierunkowy dla rowerzystów jest również konieczny do sterowania ruchem w niektórych typach śluz.

Dlatego proponujemy powrót do projektu przedstawionego przez stowarzyszenie Miasta Dla Rowerów, w którym przewiduje się 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. Ponadto proponujemy rozważenie wprowadzenia do rozporządzenia sygnalizatorów nadających wyłącznie uproszczoną sekwencję: sygnał żółty oraz czerwony lub żółty oraz zielony, które mogą być stosowane w miejscach, gdzie nie zachodzi potrzeba stosowania sygnalizacji w pełnym zakresie.

Konieczne są zmiany w § 95 lub nowy § 95a.

W załączniku przekazujemy projekt nowelizacji przygotowany przez stowarzyszenie Miasta Dla Rowerów i przekazany Ministerstwu w październiku 2013 roku. Znajduje się on również pod adresem http://www.miastadlarowerow.pl/imgekoprojekty/files/znaki_sygnaly_2013.pdf.

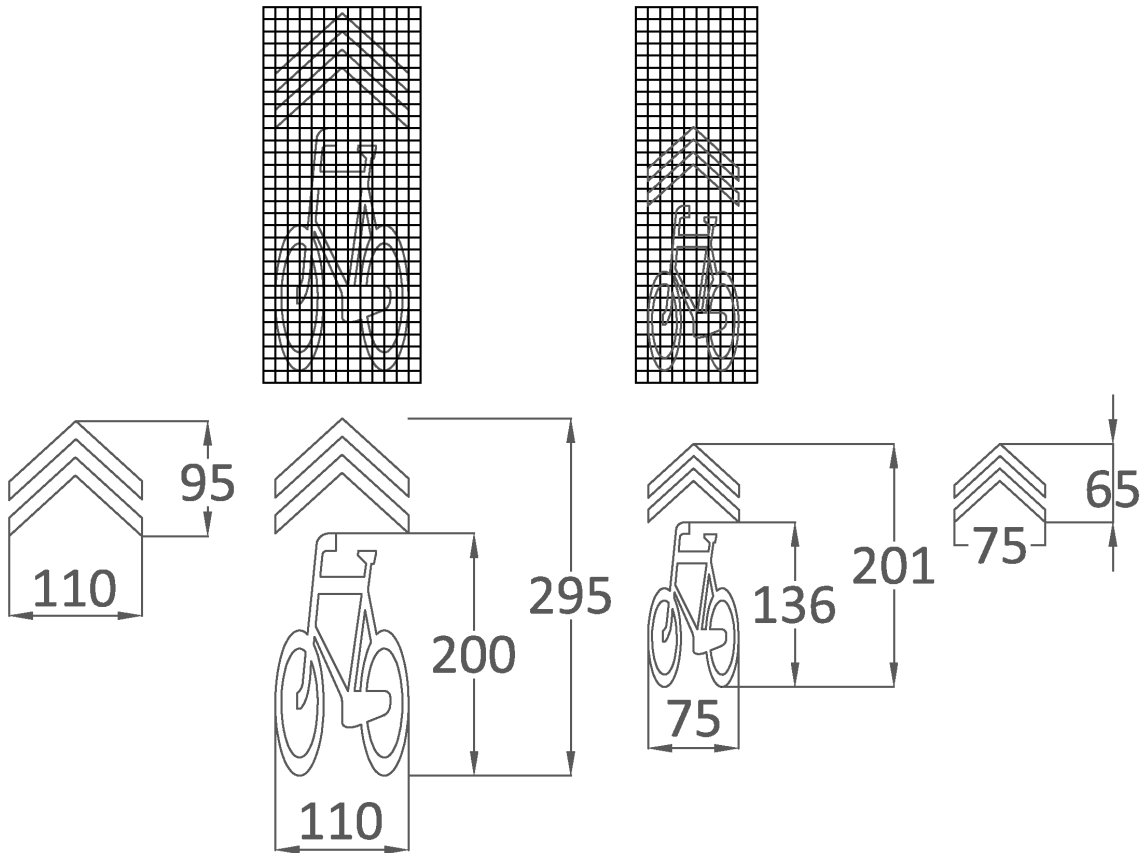
Z wyrazami szacunku,

Marcin Hyła
prezes stowarzyszenia

Załączniki: rysunki poglądowe (znak P-23a, śluzy różnych typów, zasady ruchu na nich) oraz projekt nowelizacji rozporządzenia przygotowany przez stowarzyszenie Miasta Dla Rowerów.

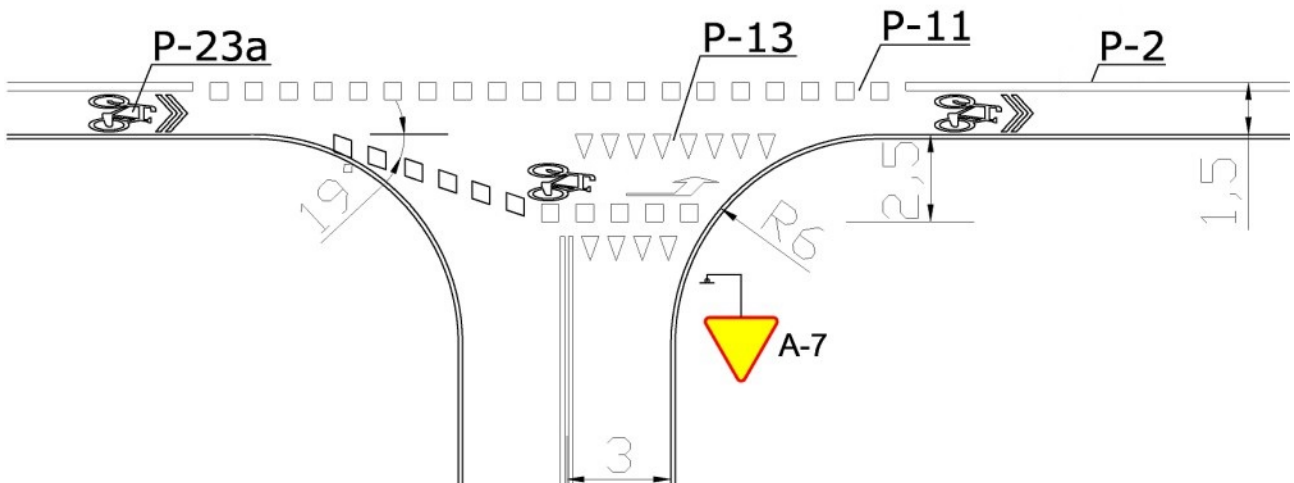
1) Znak P-23a („sierżant”, „krokiewka”):

Znak P-23a: "miejsce i kierunek ruchu rowerzysty na jezdni lub drodze dla rowerów" (stosuje się wyłącznie ze znakiem P-23 "rower")

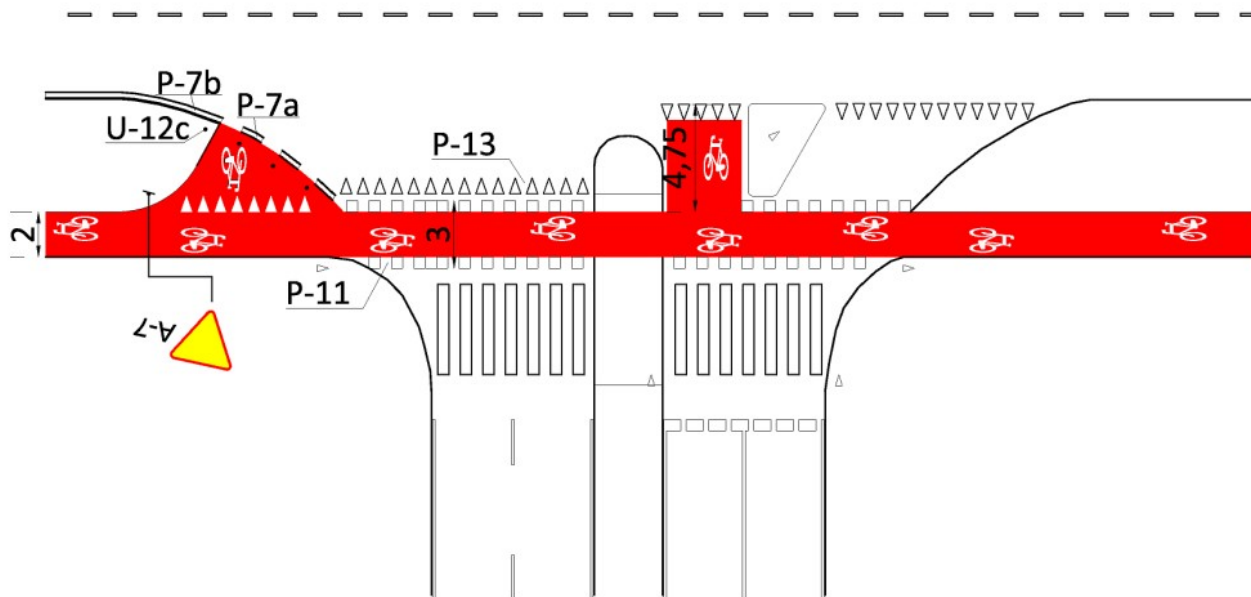


Wymiary znaków P-23a w centymetrach

2) Śluza typu 2 (do lewoskrętu „na dwa”), wyznaczana znakiem P-13 „linia zatrzymania złożona z trójkątów” (w niektórych sytuacjach także P-12 „linia bezwzględnego zatrzymania – stop”) modyfikowanym znakiem P-23 wraz ze strzałką P-8b (tu również znakiem P-11 „przejazd dla rowerzystów”). Zwracamy uwagę, że ze śluzy rowerzysta nie widzi znaku A-7 (lub B-20) na wlocie, na którym się zatrzymuje. Stąd konieczność korekty znaczenia znaku P-12, P-13 czy P-14. Sygnalizacja świetlna dla śluzy typu 2 nie jest konieczna. Przy braku sygnalizacji konieczne jest natomiast ustalenie pierwszeństwa na skrzyżowaniu znakami drogowymi.



3) Śluza typu 3 (umożliwia opuszczenie przejazdu dla rowerzystów i zmianę kierunku ruchu w stronę skrzyżowania, na zasadach ogólnych w jezdni). Na rysunku przedstawiono też śluzę typu 4 umieszczoną po lewej stronie (stanowi część drogi dla rowerów poza jezdnią).



4) Zasady ruchu w śluzie typu 1 i 2 (śluzę typu 1 wymaga sygnalizacji świetlnej, śluzę typu 2 wymaga jedynie ustalenia znakami drogowymi pierwszeństwa – musi być wówczas zawsze umieszczana na wlocie podporządkowanym).

JAK KORZYSTAĆ ZE ŚLUZY DLA ROWERÓW?

