

Mariusz Grzesica

Inżynier ruchu, audytor BRD

Ministerstwo Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

**Zespół**

Wydział Zarządzania Ruchem

Departament Dróg Publicznych

Stanowisko w sprawie: DDP-7.0210.3.2024

W odpowiedzi na przedstawione propozycje zmian pragnę zauważyć, że od ponad 20 lat trwa eksperyment społeczny w postaci „losowego” oznakowania dróg przez zarządy dróg i zatwierdzające taką sytuację organy zarządzające ruchem. Opieranie swojego stanowiska na uznaniu prawidłowego działania organów powoduje, że temat nigdy nie zostanie poprawnie rozpoznany, a stwierdzenie, „my tworzymy przepisy, a oni mają wiedzę, doświadczenie i świadomie podejmują decyzje, aby bezpieczeństwo ruchu drogowego było zapewnione” nie działa od dawna.

Przypomnę: Art. 24k pkt 2 ustawy o drogach publicznych ma treść:

*2. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może być przeprowadzany przez audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, który wykonywał lub wykonuje zadania w zakresie projektowania, budowy, przebudowy, zarządzania odcinkiem drogi podlegającym audytowi, zarządzania ruchem lub nadzoru nad zarządzaniem ruchem na odcinku drogi podlegającym audytowi.*

przytoczony przepis odnośnie audytora BRD zabezpieczenia sytuacji nacisku społecznego, politycznego oraz ryzyko utraty pracy z powodu stanowiska innego niż zdanie przełożonego – obecnie w przypadku osób decydujących o oznakowaniu takie sytuacje mają miejsce, a cierpi na tym bezpieczeństwo ruchu drogowego. Oczekiwania społeczne i kulturowe często są odmienne od przepisów i są także realizowane wbrew przepisom.

*W przedstawionym stanowisku zmian w przepisach ciągle brakuje prostego podejścia: jeśli brak znaku drogowego nie wpływa negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego to po co go ustawiać albo tworzyć kolejne blachy?*

Martwi mnie także kopiowanie rozwiązań już nieprawidłowo zastosowanych w terenie jako wzór do naśladowania – coś co jest błędem i od początku negatywnie wpływa na BRD nie powinno być sankcjonowane w nowych przepisach. Przykład dobry: DK 44 Bieruń lub DK 79 Olkusz – sytuacja pasa środkowego bez specjalnego oznakowania – działa, ludzie sobie radzą i bez

dodatkowej tarczy nadal będą sobie radzić – po co im kolejny znak? Pogłębianie deprecjacji, która obecnie już szoruje po asfalcie nie jest dobrym kierunkiem zmian.

Przechodząc do konkretów:

1.

- w pkt 2.2.9 akapit otrzymuje brzmienie:

„Znak A-8 „skrzyżowanie o ruchu okrężnym” (rys. 2.2.9.1) stosuje się przed skrzyżowaniami, na których ruch odbywa się po obwodni wyspy (z wyjątkiem tramwajów, które mogą przecinać wyspę), a które są oznakowane znakami C-12. Znak A-8 stosuje się, gdy skrzyżowanie z ruchem okrężnym występuje na drodze oznakowanej wcześniej jako droga z pierwszeństwem i nie jest widoczne z dostatecznej odległości. Znak A-8 można nie stosować, gdy zastosowano tablicę E-1 przed skrzyżowaniem o ruchu okrężnym (rys. 6.3.1.4) **lub droga znajduje się w obszarze zabudowanym**”,

(drobny zapis pozwoli uwolnić konieczność oznakowania rond w obszarze zabudowanym, prędkość do 50 km/h jest bezpieczna i pas drogowy jest dobrze widoczny)

2.

- w pkt 2.2.13 w akapicie zdanie trzecie otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli progi zwalniające znajdują się w strefie ograniczonej prędkości do ~~10, 20 lub~~ 30 **lub 40** km/h (znak B-43) lub w strefie zamieszkania (znak D-40), dopuszcza się niestosowanie znaku A-11a.”,

(bezsensu jest dodawać strefę 10 i 20 do stref – już teraz nie da się z taką prędkością jechać. Najniższa prędkość w strefie to 20 dla strefy zamieszkania, każdy kto by chciał się stosować do 10 złamałby przepisy, a 20 ciężko utrzymać, bo już mamy strefy zamieszkania)

3.

- w pkt 2.2.18 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Znaki A-16 umieszcza się przed przejściem dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej na drodze, na której prędkość dopuszczalna wynosi powyżej 50 km/h. **Dopuszcza się stosowanie znaku przed przejściami bez sygnalizacji świetlnej wyznaczonymi pomiędzy skrzyżowaniami na drodze, na której prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h.**”,

(jeśli widoczność jest dobra to nie trzeba znaku A-16, a jeśli jest zła to trzeba przemyśleć sprawę stosowania takie przejścia dla pieszych w miejscu gdzie są problemy)

3.

- w pkt 3.2.44 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W zależności od warunków drogowych, natężenia ruchu pojazdów i pieszych w strefach oznaczonych znakiem B-43 stosuje się ograniczenie prędkości do ~~10, 20~~, 30, 40 lub 50 km/h.”,

(bez sensu jest dodawać strefę 10 i 20 do stref – już teraz nie da się z taką prędkością jechać. Najniższa prędkość w strefie to 20 dla strefy zamieszkania, każdy kto by chciał się stosować do 10 złamałby przepisy, a 20 ciężko utrzymać bo już mamy strefy zamieszkania)

4.

- w pkt 4.2.17 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Znak C-16 umieszcza się również w osiedlach mieszkaniowych, na drogach publicznych, których przeznaczenie (tylko dla pieszych) może budzić wątpliwości. Znak tego nie umieszcza się na drogach dla pieszych, których przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste. **Znaki te oczywiście stosuje się bez tabliczek wyłączających lub dopuszczających ruch innych użytkowników**”,

(drobna zmiana, a tak wiele usprawni)

5.

- w pkt 5.2.11 w akapicie drugim zdanie czwarte otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli na tym pasie dopuszcza się także ruch innych pojazdów, to na znaku D- 11 pod napisem BUS należy umieścić napis określający rodzaj takich pojazdów np. TAXI, EV, H2 lub symbol roweru o **ile rozmiar tablicy nie będzie wymagał jej zwiększenia powodując brak czytelności treści**”,

(wielokrotnie można się spotkać z tablicami po naście wierszy tekstu, czcionka 8 bo każdego trzeba dopisać, każdy ma rację i każdy musi tam być – jeśli to ma prowadzić do braku czytelności to jest to sygnał, że takie oznakowanie jest w jakiś sposób błędne)

6.

— w pkt 5.2.50 dodaje się akapit piąty w brzmieniu:

„Na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami, nie budzących wątpliwości co do miejsca i sposobu parkowania, dopuszcza się stosowanie znaków pionowych określonych w pkt 5.2.18 dla grup miejsc postojowych rozdzielonych, np. pojedynczymi wypami, zjazdami, wjazdami lub wyjazdami. **Poza strefami płatnego parkowania jeśli geometria drogi wskazuje na sposób parkowania pojazdu dopuszcza się nie stosowanie, a w strefach płatnego parkowania dopuszczalne jest oznakowanie tylko w postaci znaków pionowych określonych w pkt 5.2.18**”,

(poza strefami płatnego parkowania w ogóle nie trzeba stosować D-18 jeśli geometria ewidentnie wskazuje jak ma się zachować kierowca, a w płatnych tylko znakiem D-18 jeśli nie ma jak malować)

7.

#### **~~„7.2.23. Środkowy pas wielofunkcyjny~~**

(dodanie tego znaku już powoduje problemy, a jego dowolna interpretacja wygeneruje dziesiątki modeli które obecnie funkcjonują z różnym skutkiem. Tych pasów nie spotyka się często, zwykle są oddzielone od pasa ruchu krawężnikiem, albo inną nawierzchnią lub kolorem. Zastosowanie wysp wyniesionych w jej środkowej części załatwia sprawę sposobu poruszania się.)

8.

Obecnie: Znak P-3a z linią ciągłą znajdującą się po prawej stronie powinien być poprzedzony znakiem P-6, P-6a lub P-1b, a następować po nim mogą znaki P-4 lub P-6.

propozycja zmiany:

~~„Znak P-3a powinien być poprzedzony znakiem P-1b, P-2b, P-4, P-6 lub P-6a, a następować po nim mogą znaki P-1a, P-1c, P-4, P-6 lub P-6a.”~~ Znak P-3a z linią ciągłą znajdującą się po prawej stronie powinien być poprzedzony znakiem P-6, P-6a lub P-1b, a następować po nim mogą znaki P-4 lub P-6, **gdy linia ciągła jest po lewej stronie to następować po nim może P-1a.**

**(Propozycja takiej zmiany powoduje istotne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i tworzenie czarnych punktów na sieci drogowej. Ta linia jest często stosowana dla  $V > 50$  km/h i jej zastosowanie pomiędzy liniami P-4 powoduje brak wyznaczonej odległości na wyprzedzanie, a tym samym kierowca jest wprowadzany w błąd i narażony na utratę życia z powodu braku kardynalnej wiedzy na temat sytuacji na drodze. Stosowanie jest pomiędzy liniami przerywanymi jaki ma sens i znaczenie, co ma oznaczać i jaką pełnić rolę ? czy ktoś rozrysował sobie roboczo jak to będzie wyglądało na podkładzie mapowym ?**

Dodaję w definicji warunek dla dróg S i A gdy w rejonie węzła dobrze jest zabronić jednostronnego przejazdu)

9.

Rys. 4.2.2.3. Schemat sposobu połączenia znaku P-10 ze znakiem P-11”,

(warto uzupełnić o wartość minimalną szerokości „s”)

10.

~~„– tymczasowe bariery ochronne o niskim poziomie powstrzymywania,”~~

(ten element całkowicie do usunięcia w propozycji zmian, ponieważ słowo niski poziom i bezpieczeństwo nijak mają się względem siebie – albo bezpiecznie albo słabo, jeśli nie da się tych pojęć połączyć to lepiej nie stosować rozwiązań które będą stwarzać dodatkowe problemy. W sytuacji zdarzenia drogowego takie elementy nie wiadomo jak się będą zachowywać i po uszkodzeniu będą dodatkowo utrudniać przejazd i powodować dalsze zdarzenia. Jak to sprawdzać ? czy m się kierować podczas opiniowania i zatwierdzenia takich projektów ? )

11.

„Progi zwalniające powinien poprzedzać znak A-11a. W strefie ograniczonej prędkości do ~~10, 20~~ 30 **lub** 40 km/h (znak B-43) oraz w strefie zamieszkania (znak D-40) dopuszcza się niestosowanie znaku A-11a.”.

(naprawdę nie wymyślajnym strefy 10 i 20 znakiem D-43, już teraz ciężko utrzymać warunki przejazdu w strefie zamieszkania, a tam jest 20)

12.

§2 Znaki drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego niespełniające warunków określonych w § 1 mogą pozostać w organizacji ruchu na drogach do czasu ich eksploatacyjnego zużycia, jednak nie dłużej niż przez 30 lat.

(z uwagi na brak możliwości technicznej, finansowej i kadrowej proponuję wydłużyć te zmiany o ile się, na razie wpisałem 30 ale zapewne 50-70 lat też byłoby dobre. Po co tworzyć zasady do których nie ma możliwości się stosować)