

07.07.2020

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Petycja

Szanowny Panie Ministrze,

Działając w interesie publicznym, na podstawie art. 2 ustawy o petycjach oraz art. 63 Konstytucji RP, mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz czytelność organizacji ruchu drogowego, wnoszę o wprowadzenie ujednoliconych, spójnych i czytelnych zasad oznakowania pasów dla autobusów (i innych pojazdów), w szczególności w miejscach, w których tylko autobusy (lub inne pojazdy) mogą skorzystać ze wszystkich relacji dostępnych dla poszczególnych pasów ruchu, przykładowo poprzez:

- wprowadzenie do rozporządzeń dotyczących znaków i sygnałów drogowych odmian znaków (np. F-10, F-11, P-8) pozwalających na przekazanie informacji o tym, jakie pojazdy mogą korzystać z poszczególnych relacji przewidzianych dla pasa ruchu
- modyfikację obecnych zasad oznakowania pasa ruchu dla autobusów przed skrzyżowaniem, w szczególności gdy pas dla autobusów ma kontynuację za skrzyżowaniem

Uzasadnienie

Obecnie ani rozporządzenie *w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, ani rozporządzenie *w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* nie definiują, jakie oznakowanie powinno zostać zastosowane w sytuacjach, gdy ruch pewnych pojazdów (np. autobusów komunikacji publicznej) dopuszczony jest w dodatkowych kierunkach względem ruchu ogólnego.

Najczęściej spotykaną sytuacją jest taka, w której wszystkie pojazdy mogą skręcać z danego pasa ruchu w prawo, natomiast tylko pojazdy komunikacji publicznej mogą kontynuować jazdę na wprost, gdzie następuje kontynuacja pasa ruchu dla autobusów. Na zdjęciach poniżej przedstawiam przykłady takiego oznakowania z różnych polskich miast (wszystkie zdjęcia pochodzą z serwisu Mapy Google). Oczywiście przedstawiony na zdjęciach zbiór stosowanego

oznakowania nie jest pełny, ponadto zdarza się, że nawet w obrębie jednego miasta stosowane są różne formy oznakowania. Oznakowanie przyjmuje zwykle formę nieprzewidzianych przepisami odmian znaków F-10 i F-11. W wielu przypadkach oznakowanie może być nieczytelne. W niektórych wariantach (np. zdjęcie nr 4 i nr 9) organizacja ruchu nie jest przedstawiona w czytelny sposób – czy tylko wymienione na znakach kategorie pojazdów mogą w ogóle poruszać się prawym pasem ruchu oraz skręcać z niego w prawo?

Obecnie obowiązujące przepisy¹ przewidują jedynie sytuację, w której pas ruchu dla autobusów kończy się przed skrzyżowaniem i wszystkie pojazdy mogą kontynuować z tego pasa ruchu jazdę na wprost. Powszechność niekonwencjonalnych rozwiązań pozwala stwierdzić, że aktualne przepisy nie są wystarczające.

Szczególnym przypadkiem stosowanego oznakowania jest zastosowanie znaków poziomych w stałej organizacji ruchu, których część (P-8) lub całość (P-22) jest barwy żółtej, przykład takiego oznakowania pochodzi z Wrocławia (zdjęcie nr 1). Warto zwrócić uwagę, że zgodnie z obowiązującymi przepisami, *„jeżeli na drodze są umieszczone znaki barwy białej i żółtej wskazujące różny sposób zachowania, to kierujący jest obowiązany stosować się do znaków barwy żółtej”*² oraz *„znaki poziome barwy żółtej stosuje się w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu, jeżeli na jezdni pozostaje oznakowanie stałe barwy białej”*³. W sytuacji przedstawionej na zdjęciu nr 1 na podstawie oznakowania poziomego można odnieść wrażenie, że tylko pojazdy „BUS” mogą poruszać się środkowym pasem ruchu, w dodatku tylko skręcając w prawo. Natomiast z oznakowania pionowego (odmiana znaku F-11) można przypuszczać, że intencja organizatora ruchu jest inna. Taka organizacja ruchu może być dezorientująca dla kierowców niezaznajomionych z zasadami lokalnego oznakowania. Moim zdaniem odróżnienie inną barwą relacji przeznaczonych dla pojazdów „BUS” jest dobrym rozwiązaniem, lecz niekoniecznie powinna być to barwa żółta.

Wydaje się być aż nadto oczywistym, że stosowane oznakowanie powinno być spójne, przekazujące w sposób czytelny informacje na temat dopuszczonych kierunków jazdy z poszczególnych pasów ruchu. Póki co obserwujemy raczej trwający zbyt długo niekontrolowany eksperyment odnośnie oznakowania omawianego na przykładach w niniejszej petycji, który powinien zostać niezwłocznie zakończony.

Wyrażam zgodę na doręczanie pism w postępowaniu za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002r. o świadczeniu usług elektronicznych. Korespondencję proszę kierować na adres

- 1 Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (rys. 7.9.4 załącznika nr 2)
- 2 Rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych, § 85 ust. 3
- 3 Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (pkt 1.3 załącznika nr 2)



Zdjęcie 1: Wrocław, ul. Hubska



Zdjęcie 2: Kraków, al. 29 Listopada



Zdjęcie 3: Kraków, ul. Juliusza Słowackiego



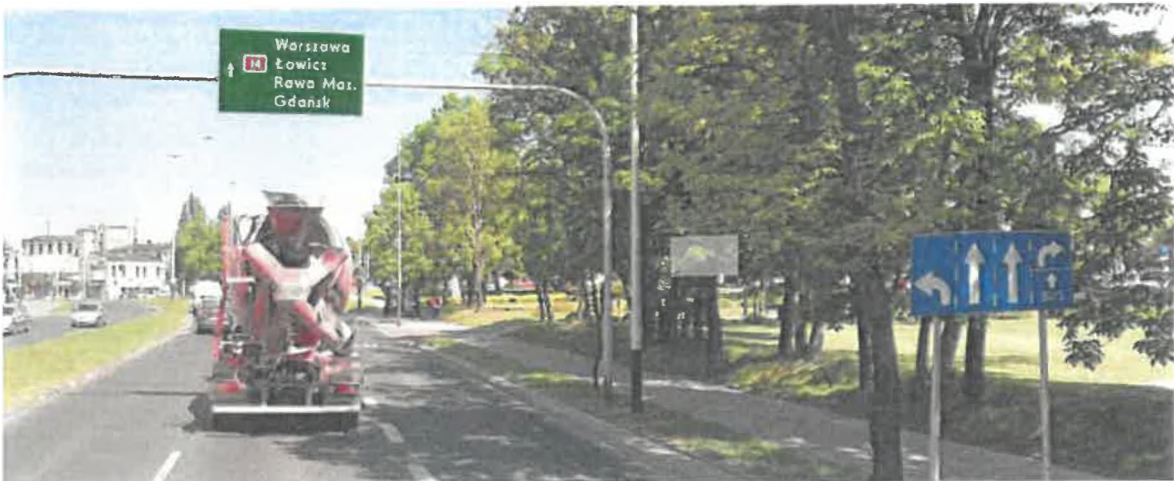
Zdjęcie 4: Rzeszów, al. Gen. Władysława Sikorskiego



Zdjęcie 5: Kielce, ul. Warszawska



Zdjęcie 6: Lublin, ul. Muzyczna



Zdjęcie 7: Łódź, ul. Dr. Stefana Kopcińskiego



Zdjęcie 8: Warszawa, al. Jerozolimskie



Zdjęcie 9: Wałbrzych, ul. Armii Krajowej



Zdjęcie 10: Poznań, ul. Niestachowska



Zdjęcie 11: Poznań, ul. Warszawska