

Sz. P. Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury

PETYCJA
w sprawie uregulowania zasad poruszania się
określonych kategorii pojazdów po buspasach

Działając w interesie publicznym wnoszę o poprawne uregulowanie kwestii poruszania się dopuszczonych kategorii pojazdów (np. samochodów z napędem elektrycznym) po buspasach. W obecnym stanie prawnym w myśl art. 148a ust. 1. Prawa o ruchu drogowym (dalej PoRD) do dnia 1 stycznia 2026 r. dopuszcza się poruszanie się pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, oraz pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy, po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów.

Problem pojawia się w sytuacji, gdy buspas kończy się służą lub gdy na skrzyżowaniu przewidziano osobną fazę sygnalizacji dla autobusów. W takich przypadkach ruch autobusów sterowany jest sygnalizatorami SB. Trzeba podkreślić, że sygnalizatory te obowiązują „kierujących pojazdami wykonującymi odpłatny przewóz osób na regularnych liniach”. Tak właśnie zatytułowany jest dział Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury i Spraw Wewnętrznych z dn. 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Dalej § 102. ust. 1. także mówi o „sygnałach świetlnych dla kierujących autobusami oraz innymi pojazdami wykonującymi odpłatny przewóz osób na regularnych liniach, poruszającymi się po wydzielonych dla nich pasach ruchu”. Jest więc oczywiste, że sygnały te nie dotyczą innych pojazdów dopuszczonych do ruchu po buspasie. A więc kierowcy pojazdów innych niż autobusy i wykonujące odpłatny przewóz na regularnych liniach, dopuszczeni do jazdy po buspasie powinni stosować się do sygnalizacji trójbarwnej, a nie sygnalizacji szczelinowej. Tylko że takie – prawidłowe w świetle prawa (sic!) – zachowanie kierowcy samochodu elektrycznego na buspasie doprowadzi niechybnie do zderzenia z pojazdami z równoległego, kolidującego strumienia „ogólnego”, np. w służbie autobusowej.

Analiza sensu stosowania odrębnej sygnalizacji dla pojazdów poruszających się po buspasie prowadzi do jedyne go logicznego wniosku: że każdy kierowca na buspasie powinien stosować się do sygnalizacji szczelinowej, a nie wielobarwnej. Jednak:

- 1) W świetle aktualnych przepisów jest to poważnym wykroczeniem.
- 2) Kierowcy kategorii B nie są w ogóle szkoleni i egzaminowani ze znajomości sygnalizacji szczelinowej. Jak więc mają się do niej stosować? Jest to tym bardziej niepokojące, że zarządcy dróg stosują już niezgodne z prawem kierunkowe sygnalizatory szczelinowe dla autobusów na wzór tych tramwajowych (z blaszanymi strzałkami).

- 3) Coraz częściej stosowane są akomodacyjne programy sygnalizacji, w których autobus wzbudza swoją fazę np. poprzez detektor radiowy. W takim przypadku pojazd niebędący autobusem „utknie” pod sygnalizatorem szczelinowym aż do czasu przyjazdu kolejnego autobusu. W dodatku zmiana pasa pod sygnalizatorem jest zabroniona linią ciągłą. W myśl art. 148a ust. 1 PoRD pojazd elektryczny może korzystać z każdego buspasa i nie ma jak tego zabronić w opisanej sytuacji! (*Nota bene*, Art. 148a ust. 2 PoRD, który zezwala zarządcy drogi na ograniczenie możliwości korzystania z buspasa przez pojazdy elektryczne pozostaje martwy z braku wzoru odpowiedniego znaku).

Dla pełnego obrazu sytuacji należy wziąć pod uwagę fakt, że zarządcy dróg, niezależnie od fatalnej „wrzutki” w postaci 148a PoRD, z własnej inicjatywy dopuszczają różne grupy pojazdów do ruchu po buspasach (TAXI, rowery, motocykle...). Przepisy wykonawcze do PoRD nie precyzują, jak powinny wyglądać odpowiednie znaki drogowe. W jednych miastach stosuje się napis „DOP” na znakach D-11 i D-12, a pod znakiem tabliczki „wyjaśniające” znaczenie skrótu „DOP”, gdzie indziej na samych znakach używa się odpowiednich piktogramów pojazdów lub nawet określenia słowne. Nie określono wariantów znaków F-10 i F-11 dla przypadków, gdy dla wybranych kategorii pojazdów dozwolone są dodatkowe kierunki ruchu (np. przejazd na wprost z pasa ogólnie służącego do skrętu w prawo). „W terenie” stosowane są różne nieusankcjonowane rozwiązania: strzałki w kolorze żółtym odchodzące od strzałek białych (Kraków, Wrocław) lub dodatkowe strzałki białe (mniejsze lub nie od tych „głównych”) z podpisem „DOP” czy „BUS” (Poznań), a nawet znaki stylizowane na D-12 ze strzałkami takimi, jak malowane na jezdni.

Podsumowując, moim zdaniem art. 148a PoRD ustawodawca wprowadził pochopnie, bez właściwej oceny skutków regulacji. A skutki nowelizacji są niezwykle poważne, gdyż doprowadziły do sprzecznych interpretacji znaczenia sygnałów drogowych! Czy może być coś gorszego w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego?

Wobec powyższego wnioskuję o pilne przygotowanie projektu nowelizacji ustawy PoRD i zmian w przepisach wykonawczych, dzięki którym zarządcy dróg – tylko wtedy gdy jest to możliwe i zasadne w kontekście danego projektu organizacji ruchu – będą mogli zezwolić na ruch określonych kategorii pojazdów po wyznaczonych pasach i w dodatkowych relacjach na skrzyżowaniach. Niezbędne jest wprowadzenie nowej terminologii, określenie nowych wzorów znaków i sygnałów drogowych, a także zmiany w egzaminach na prawo jazdy.

Nie wyrażam zgody na upublicznienie danych osobowych.

Z poważaniem,



PODPIS ZAUFANY

Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym