

Wrocław, 8.10.2024

Sz. P. Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA

PRZEDMIOT PETYCJI

Szanowny Panie Ministrze!

Działając w interesie publicznym, na podstawie art. 63 Konstytucji RP oraz art. 2 Ustawy o petycjach, wnoszę o zmianę pkt 7.10 załącznika 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach w zakresie rys. 7.10.5 w jeden z trzech niżej wymienionych sposobów:

1. Skreślenie rys. 7.10.5 oraz przepisów z nim związanych, w celu zmniejszenia przypadków stosowania takiego rozwiązania;
2. Zmiany rys. 7.10.5 oraz przepisów z nim związanych, polegającej na usunięciu znaku P-17 i utworzeniu w jego miejscu zatoki autobusowej, oddzielając ją od pasa ruchu linią P-7a lub P-7c;
3. Wprowadzenie innych zmian, rozwiązujących problem przedstawiony w uzasadnieniu petycji.

UZASADNIENIE

Obecne rozwiązanie, przedstawione w rys. 7.10.5, zastosowane w praktyce jest mylące, zarówno dla kierowców komunikacji miejskiej jak i kierowców samochodów osobowych. Z licznych relacji jest mi wiadome, iż wielu kierowców autobusu, chcąc odjechać z przystanku, w miejscu, w którym ruch jest podobnie zorganizowany jak na rys. 7.10.5, uważa, że w takich miejscach mają pierwszeństwo, lecz nie włączają kierunkowskazu, ponieważ, jak twierdzą, nie wyjeżdżają w tym miejscu z zatoki ani nie zmieniają pasa ruchu. Zwyczajli kierowcy natomiast często są zdania, że autobus, w takim miejscu, po zatrzymaniu się, włącza się do ruchu, a oni, ze względu na brak włączenia kierunkowskazu przez kierowcę autobusu, mają pierwszeństwo.

Miejsce zatrzymania autobusu (trolejbusu) na rys. 7.10.5 nie jest zatoką autobusową, czego możemy być pewni ze względu na użycie znaku P-17, a zgodnie z pkt 5.2.3 ww. załącznika do ww. rozporządzenia, znak P-17 „linia przystankowa” stosuje się w celu wyznaczenia odcinka jezdni przeznaczonego na przystanek autobusowy lub trolejbusowy bez zatoki. Jako, iż nie jest to zatoka autobusowa, a kierowcy autobusów nie włączają kierunkowskazów, czyli nie zmieniają oni pasa ruchu, zgodnie z art. 18 Prawa o ruchu drogowym, kierowcy nie mają obowiązku wpuszczenia autobusu, który po zatrzymaniu włącza się do ruchu. Taki stan rzeczy sprawia, że ludzie inaczej postrzegają, kto w tym miejscu ma pierwszeństwo. To może prowadzić do potencjalnych kolizji lub nawet wypadków i negatywnie wpływać na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Problemem jest również to, że nawet jeśli uczestnik ruchu chciałby wpuścić autobus, to w takiej sytuacji nie jest w stanie tego zrobić, ponieważ nie wie, kiedy autobus planuje ruszyć. Jest on po lewej stronie autobusu, więc nie widzi czy pasażerowie już wsiedli oraz czy drzwi są już zamknięte. Ponieważ, autobus nie włącza kierunkowskazu, kierujący nie ma żadnej informacji o tym, że autobus chce ruszyć. Stojąc i czekając, aż autobus pojedzie, jedynie blokowałby ruch.

Warto zauważyć, że intencją art. 18 Prawa o ruchu drogowym jest sprawienie, aby autobus, ruszający z przystanku na terenie zabudowanym, był wpuszczany przez innych kierujących do ruchu drogowego. Należy pamiętać również, że przedmiotowe rozporządzenie jest tzw. "czerwoną księgą" dla wielu zarządców dróg oraz organów zarządzających ruchem i stanowi podstawową wytyczną, dotyczącą tego, w jaki sposób powinni oni organizować ruch na drogach. Rozwiązanie przedstawiane przez rys. 7.10.5 negatywnie wpływa na przestrzeganie przez kierujących intencji ustawodawcy, ponieważ kierujący, ze względu na przekonanie o swoim pierwszeństwie, często nie wpuszczają autobusów do ruchu.

Uważam, iż proponowanie takiego rozwiązania w przedmiotowym rozporządzeniu negatywnie przekłada się na bezpieczeństwo w ruchu drogowym jak i na kulturę drogową.

Uwzględniając powyższe, uprzejmie wnoszę jak na wstępie.

Z wyrazami szacunku,