

Szczecin, dnia 14 stycznia 2024 roku

P.T.
Minister Infrastruktury
Dariusz Klimczak
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA

Szanowny Panie Ministrze!

Działając w interesie publicznym zwracam się z prośbą o rozważenie przeprowadzenia prac formalnych oraz legislacyjnych w celu implementacji do polskiego systemu prawnego sygnału świetlnego dla sygnalizacji świetlnej w ruchu drogowym w postaci migającego światła koloru zielonego.

W obecnie obowiązującym systemie prawnym sygnały sygnalizacji świetlnej, zgodnie z rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w *sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz.U. z 2019 r., poz. 2310; §95 ust. 1) mają następujące znaczenie:

1. sygnał zielony - zezwolenie na wjazd za sygnalizator;
2. sygnał żółty - zakaz wjazdu za sygnalizator, chyba że w chwili zapalenia tego sygnału pojazd znajduje się tak blisko sygnalizatora, że nie może być zatrzymany przed nim bez gwałtownego hamowania; sygnał ten oznacza jednocześnie, że za chwilę zapali się sygnał czerwony;
3. sygnał czerwony - zakaz wjazdu za sygnalizator;
4. sygnał żółty i czerwony, nadawane jednocześnie - zakaz wjazdu za sygnalizator; sygnały te oznaczają także, że za chwilę zapali się sygnał zielony.

Niektóre kraje członkowskie Unii Europejskiej oraz państwa trzecie zaimplementowały do wewnętrznego systemu prawnego dodatkowe sygnalizatory w postaci migającego światła koloru zielonego, oznaczającego zbliżającą się zmianę sygnału na kolor żółty. Jest to system zbierający pozytywne oceny, z pewnością wpływający na zachowanie kierowców i umożliwiający im obiektywną ocenę warunków panujących na jezdni i możliwości opuszczenia skrzyżowania w trakcie sygnału zielonego bądź braku takowej.

W szczególności problematyczne w tej materii mogą być skrzyżowania z zamontowanym systemem kamer, monitorujących przejazd na żółtym bądź czerwonym świetle przez kierowców. Na skrzyżowaniach ze zmiennie-czasowym systemem kierowania ruchem, uzależnionym od jego natężenia jest to źródłem konsternacji i powoduje impulsywne oraz nerwowe reakcje kierowców - czy pojazd należy gwałtownie zatrzymać, aby uniknąć kary lub czy przejechać, aby nie stwarzać zagrożenia poprzez gwałtowne zatrzymanie się. Informacja w postaci migającego sygnału koloru zielonego z pewnością wspomogłaby kierowców w racjonalnej i obiektywnej ocenie sytuacji o możliwości bezpiecznego opuszczenia skrzyżowania bądź konieczności rozpoczęcia manewru zatrzymania się przed sygnalizatorem. Zważając na te zdarzenia można jednoznacznie stwierdzić, iż system ten prowadzi do zwiększenia bezpieczeństwa i płynności ruchu na drogach, co powinno być priorytetem w projektowaniu systemów zarządzania ruchem.

Warto tu również przytoczyć pojęcie *strefy dylematu*, czyli zjawiska zachodzącego w momencie zmiany sygnału z zielonego na żółty, w którym podjęcie właściwej decyzji przez kierującego jest niemożliwe. *„Kierowca znajdujący się w tej strefie w momencie rozpoczęcia nadawania sygnału żółtego nie może podjąć prawidłowej decyzji, bo ani nie zdąży przejechać linii zatrzymania w trakcie trwania sygnału żółtego, ani nie zdoła zatrzymać się przed linią zatrzymań, hamując z maksymalnym opóźnieniem, uznawanym za niekomfortowe i ryzykowne”*. Przeto, w praktyce, w obu przypadkach wjazd na skrzyżowanie może nastąpić podczas nadawania sygnału czerwonego¹. Dodatkowa informacja przed nadaniem sygnału koloru żółtego pozwoli na dostateczne poinformowanie kierowcy o zbliżającej się zmianie sygnału i uniknięcie w następstwie zjawiska *strefy dylematu*.

Kolejnym argumentem przemawiającym za implementacją systemu jest jego bezkosztowość. W przeciwieństwie do popularnego w poprzednich latach rozwiązania w

¹ Źródło: S. Gondek, R. Bąk - *Badania wjazdów na sygnale czerwonym na zamiejskich skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną* w „Transport Miejski i Regionalny”, 2012.

postaci urządzeń odmierzających czas pozostały do zmiany wyświetlanego sygnału świetlnego (pot. „*sekundniki*”) implementacja tego rozwiązania nie wiąże się z koniecznością inwestycji w nowy sprzęt i jego montaż, co dla wielu gmin może być wydatkiem, którego w danym momencie nie będą mogły ponieść, a jednocześnie będą w stanie zwiększyć bezpieczeństwo na swoich drogach.

Rozwiązanie w postaci migającego sygnału koloru zielonego, który poprzedza sygnał żółty, z powodzeniem zostało zaimplementowane w prawodawstwie wielu krajów europejskich, m.in. Austrii, Bośni i Hercegowiny, Chorwacji, Litwy. Pozwala to zminimalizować ryzyko *strefy dylematu* oraz konsternacji kierowców, w szczególności na skrzyżowaniach z systemem kamer monitorujących przejazd na czerwonym lub żółtym świetle.

Implementacja wspomnianego rozwiązania nie wydaje się również być sprzeczną z *Konwencją o ruchu drogowym*, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 roku (Dz.U.1988.5.40). Wybrane i wspomniane powyżej państwa-strony rzeczony konwencji postanowiły o implementacji tego rozwiązania i z powodzeniem jest ono obowiązujące po dziś dzień w stanie formalnym i praktycznym. Co warto zauważyć, również w Polsce mamy do czynienia ze znakami pionowymi, które stoją w sprzeczności z Konwencją Wiedeńską, przeto wnioski o braku przeciwwskazań do zastosowania tego rozwiązania również na gruncie prawnym. Obowiązujący w krajowym systemie prawnym sygnalizator S-6, nadający migający sygnał zielony dla rowerów, informujący o pojawieniu się wkrótce sygnału czerwonego również stoi w sprzeczności ze wspomnianą konwencją. Rower również jest pojazdem, zatem takie oznakowanie nie spełnia wymogów *Konwencji Wiedeńskiej o znakach i sygnałach drogowych*. Ponadto, wartym zauważenia jest fakt, iż Austria dokonała zastrzeżenia dotyczącego stosowania art. 23 wspomnianej konwencji w postaci dopuszczenia do stosowania również migającego światła koloru zielonego, informującego o zbliżającej się zmianie sygnału na kolor żółty². Z kolei migający sygnał światła czerwonego zastrzegła i wprowadziła do lokalnego systemu prawnego Turcja. Przeto istnieje możliwość zastosowania tego sygnału bez naruszania zapisów konwencji.

Podsumowując, rozwiązanie w postaci implementacji do krajowego prawodawstwa dodatkowego sygnału świetlnego – migającego światła koloru zielonego jest zjawiskiem pożądanym oraz niosącym wymierne, pozytywne skutki zarówno dla uczestników ruchu

² Źródło: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-20&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=en

drogowego oraz otoczenia, a kraje Unii Europejskiej, w których wspomniane rozwiązanie obowiązuje są tutaj świetnym przykładem do naśladowania.

W związku z powyższym, zwracam się z prośbą do Pana Ministra oraz Ministerstwa Infrastruktury o pochylenie się nad przedmiotową sprawą i rozpoczęciem prac merytorycznych oraz legislacyjnych nad wprowadzeniem tego rozwiązania do krajowego porządku prawnego. Oświadczam, że nie wyrażam zgody na ujawnienie na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego danych osobowych podmiotu wnoszącego petycję.

O odpowiedź proszę na adres mailowy: