

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia zmieniający rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220, poz. 2181) stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

W niniejszym projekcie proponuje się w załączniku nr 3 do rozporządzenia zmianę brzmienia:

- pkt 4.2.1. Sygnały o sekwencji podstawowej, w którym ograniczono możliwość stosowania na jednym wlocie sygnałów ogólnych pochodzących z różnych grup sygnałowych. Zapis ten wynika z konieczności zapewnienia maksimum bezpieczeństwa uczestnikom ruchu. Wprowadzone zmiany spowodują doprecyzowanie obowiązujących zasad.

- pkt 4.2.2. Sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką, z którego usunięto zapis, ograniczający stosowanie sygnalizatora S-2 do sytuacji, gdy nie następuje kolizja z innymi uczestnikami ruchu. W dotychczasowym brzmieniu tego przepisu nie było możliwe stosowanie sygnalizatora na wielu skrzyżowaniach ze względu na występowanie kolizji strumieni ruchu pieszego i kołowego, co prowadziło do znaczącego ograniczenia przepustowości i powstawania licznych zatorów komunikacyjnych w godzinach szczytu. Nowe brzmienie tego przepisu pozwala na szersze zastosowanie sygnalizatora S-2 na skrzyżowaniach. Ma to szczególne znaczenie w przypadku, gdy nie istnieją realne możliwości przebudowy skrzyżowania dla wykonania zmiany organizacji ruchu i zwiększenia efektywności ruchu na tym skrzyżowaniu.

Z uwagi na brak badań w kierunku negatywnego wpływu stosowania sygnalizatora typu S-2 na bezpieczeństwo pieszych i analogie z innymi strumieniami kolizyjnymi (sygnał S-1 zielony dla pojazdów i sygnał S-5 zielony dla pieszych na wlocie poprzecznym) zasadnym jest odstąpienie od tego sztywnego zapisu. Istniejący wymóg zatrzymania pojazdu przed sygnalizatorem S-2 i kontynuacji dalszej jazdy z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu innym użytkownikom jest obligatoryjny i wystarczający. W ocenie projektodawcy rozporządzenia kierujący pojazdem, zachowując szczególną ostrożność przy wjeździe na skrzyżowanie oraz na nim (zgodnie z art. 22 i 25 ustawy Prawo o ruchu drogowym), może wykonać bezkolizyjnie manewr skrętu nawet w okolicznościach występowania kolizyjnych strumieni pojazdów.

- pkt 6.2.1.2. Stosowanie sygnału ogólnego i sygnału kierunkowego. Funkcjonujący zapis „Nie dopuszcza się, w przypadku ruchu z kierunku przeciwnego stosowania sygnału ogólnego dla skręcających w lewo, jeżeli dla pojazdów skręcających

przeznaczone są dwa pasy ruchu oraz jeżeli strumień pojazdów skręcających byłby strumieniem kolizyjnym z dwoma pasami dla pojazdów jadących na wprost z wlotu przeciwnieległego” uniemożliwia stosowanie w konkretnych przypadkach stosowanie sygnału ogólnego S-1. Zamysłem projektodawcy było zapewnienie odpowiednich warunków bezpieczeństwa ruchu z zachowaniem widoczności równoległych potoków ruchu. W przypadku wystąpienia jedynie ruchu np. pojazdów osobowych i dostawczych (ograniczenie tonażu w obszarach miejskich) warunki widoczności mogą być spełnione, a zapis wpływa na konkretną konstrukcję programów sygnalizacji świetlnej i przepustowość skrzyżowania. Uproszczenie zapisu umożliwia indywidualne podejście do problemu projektantom i służbom zarządzającym ruchem.

- pkt 6.2.1.3. Stosowanie sygnału dopuszczającego skręcanie w kierunku wskazanym strzałką. Zmiany polegają na doprecyzowaniu zapisu tego punktu poprzez dodanie określenia jakiego rodzaju sygnalizatora zapis dotyczy (S-2). Ponadto uwypuklono wymóg zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i pojazdom, dla których wyświetlany jest w tym czasie sygnał zielony. Zapis o takiej treści jest spójny z proponowanymi zmianami dotyczącym zasad stosowania sygnału S-2 (wyżej wymieniony punkt 4.2.2. załącznika nr 3).

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, nie są objęte z prawem Unii Europejskiej.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w Rozporządzeniu rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny.

Projekt rozporządzenia oddziałuje na organy zarządzające ruchem oraz sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach, zarządców dróg i projektantów organizacji ruchu.

2. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu państwa i sektora publicznego.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje dodatkowych obciążeń dla budżetu Państwa, realnie jednak stanowi obciążenie dla budżetu organów samorządu terytorialnego (zarządców dróg), głównie w miastach na prawach powiatu. Obciążenia finansowe będą wynikały z konieczności wykonania nowych projektów organizacji ruchu i montażu dodatkowych komór sygnalizacyjnych.

3. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został wysłany do konsultacji z następującymi podmiotami:

- Polski Kongres Drogowy;
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
- Klub Inżynierów Ruchu „Klir”;
- Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa.

Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych zostaną przedstawione w następnym etapie prac nad projektem rozporządzenia.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

7. Korzyści społeczne

Wejście w życie rozporządzenia umożliwi szersze stosowanie sygnalizatorów dopuszczających skręcanie w kierunku wskazanym strzałką w aglomeracjach miejskich i zapewni poprawę efektywności ruchu na skrzyżowaniach. Zmiany wychodzą naprzeciw wnioskowi służb zarządzania ruchem w dużych miastach, o gęstej sieci ulic i skrzyżowań

sterowanych sygnalizacją świetlną, gdzie ruch odbywa się z ograniczoną prędkością, a nadrzędna jest przepustowość przy zachowaniu odpowiednich warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto istnieje duże zapotrzebowanie społeczne na zwiększenie przepustowości skrzyżowań nie wyposażonych w sygnalizator z sygnałem dopuszczającym skręcanie w kierunku wskazanym strzałką (S-2) w obszarach miejskich. Wyrazem tego zapotrzebowania w tej problematyce były częste publikacje w mediach oraz liczne wnioski i opinie kierowane do Ministerstwa Transportu.