



212/16

**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

Warszawa, dnia 16 maja 2016 r.

DTD.II.4401.128.2016.MK.2

NK: 1683 /16

**Pan
Michał Seweryński
Przewodniczący Komisji
Praw Człowieka, Praworządności i Petycji
Senatu Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Przewodniczący

W odpowiedzi na pismo nr BPS/KPCPP-133-P9-10/16 z dnia 13 kwietnia 2016 r., przekazującego petycję w sprawie podjęcia inicjatywy ustawodawczej dotyczącej zmian w *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), wyrażam następującą opinię w odniesieniu do poszczególnych propozycji zmian przepisów, zawartych w przedmiotowej petycji.

1) zatrzymanie i postój pojazdów na drodze publicznej;

Analizując przedmiotową problematykę, należy wskazać, że w art. 46 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* ustalone zostały ogólne zasady dla bezpiecznego zatrzymania i postoju pojazdu, obejmujące m.in. miejsce, które w konkretnych warunkach ruchu drogowego (a więc natężenia ruchu, dopuszczalnej prędkości, stanu drogi, jej przebiegu, warunków atmosferycznych, rodzaju pojazdu, jego szerokości, itp.) może być uznane za zapewniające widoczność pojazdu z dostatecznej odległości i niepowodujące zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia. Kierujący pojazdem jest zatem zobowiązany wybrać do zatrzymania oraz postoju takie miejsce, które uwzględniając parametry drogi oraz warunki ruchu drogowego, będzie zapewniało dostateczną widoczność pojazdu i nie będzie powodowało zagrożenia w ruchu drogowym lub jego utrudnienia. Z obowiązującej treści przepisu jasno wynika, że kierującemu nie wolno zatrzymywać pojazdu, jeżeli spowoduje to zagrożenie bądź utrudnienie ruchu użytkownikom drogi. Ponadto przepisy art. 49 przywołanej *ustawy* jasno wskazują miejsca, gdzie mimo braku dodatkowych znaków i sygnałów drogowych zatrzymanie i postój jest zabroniony. Należy przy tym wskazać, że niewłaściwie zatrzymany lub zaparkowany pojazd może stanowić nie tylko potencjalne, ale i realne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. Mając na uwadze powyższe, resort nie uznaje za zasadne skreślenia ust. 1 w art. 46 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym*, ani też w dodania w art. 2 tej *ustawy* definicji pojęć: „utrudnienie ruchu” i „zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

2) sposób wjazdu, jazdy i opuszczania skrzyżowania o ruchu okrężnym (tzw. ronda);

Zasady ruchu na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym określają przepisy *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* oraz przepisy *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz. U. Nr 170 poz. 1393 z późn. zm.). Wykonywanie poszczególnych manewrów (zmiany kierunku jazdy i pasa ruchu) podczas pokonywania skrzyżowania o ruchu okrężnym wymaga od kierującego pojazdem respektowania łącznie wszystkich zasad, zarówno tych ogólnych, zawartych w art. 16 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym*, jak też pozostałych, określonych w art. 22 oraz art. 25 tej *ustawy*.

Kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania o ruchu okrężnym, przejeżdżając przez to skrzyżowanie oraz opuszczając je, powinien poruszać się zgodnie z wymaganiami sygnalizacji świetlnej lub oznakowania pionowego i poziomego, zastosowanych w organizacji ruchu na tym skrzyżowaniu, a przypadku ich braku – stosownie do zasad wymienionych powyżej.

Mając na względzie wskazane wyżej przepisy *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* oraz wymagania wynikające z organizacji ruchu, należy wskazać, że do obowiązków kierującego pojazdem należy również sygnalizowanie każdego manewru, który zamierza wykonać w związku z przejazdem przez skrzyżowanie o ruchu okrężnym.

Kierujący pojazdem jest zobowiązany do sygnalizowania swoich zamiarów podczas jazdy przez skrzyżowanie w taki sposób, aby inni kierujący, jadący za nim, obok niego lub wjeżdżający na skrzyżowanie na innych jego wlotach, nie mieli wątpliwości co do jego kierunku ruchu.

Sygnalizowanie manewrów na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym (jak również bezpośrednio przed wjazdem na to skrzyżowanie) stanowi więc naturalną konsekwencję przyjętych zasad ruchu, wynikających z *ustawy - Prawo o ruchu drogowym*.

Ze względu na znaczne zróżnicowanie istniejących skrzyżowań z ruchem okrężnym (pod względem rozmiarów, geometrii, rozkładu wlotów, zastosowanej organizacji ruchu – znaków pionowych, poziomych i sygnalizacji świetlnej, itp.), nie jest wskazane definiowanie sztywnych schematów postępowania kierujących na tego typu skrzyżowaniach.

3) zmianę pasa ruchu, który nie ma kontynuacji w przebiegu drogi, metodą tzw. „jazdy na suwak”;

Resort infrastruktury i budownictwa pozytywnie odnosi się do idei opisanego w treści zapytania sposobu poruszania się pojazdów w sytuacji zwężenia jezdni (np. z dwóch pasów ruchu do jednego). Przedmiotowa zasada ruchu pojazdów – z uwagi na jej pozytywny wpływ na płynność ruchu, głównie w obszarach dużych aglomeracji miejskich – warta jest upowszechnienia, przede wszystkim na odcinkach dróg, na których wprowadzono tymczasową organizację ruchu (ze względu na ich przebudowę, modernizację, naprawę, itp.).

W mojej opinii, stosowanie przez kierujących pojazdami dojeżdżającymi do zwężonego odcinka drogi techniki jazdy na tzw. suwak, nie wymaga szczegółowego uregulowania w przepisach ustawowych, a uzależnione jest od samych kierujących pojazdami (ich kultury jazdy oraz umiejętności właściwej współegzystencji z innymi uczestnikami ruchu).

Jednocześnie, należy mieć na uwadze przepis art. 22 ust. 4 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym*, regulujący zasady zmiany pasa ruchu. Zgodnie z jego brzmieniem, kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony.

Ponadto, uprzejmie informuję, że przepisy *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* oraz aktów wykonawczych do tej *ustawy*, nie określają wzoru oznakowania związanego z wyżej opisanym sposobem jazdy na tzw. suwak.

W dotychczasowych opiniach resortu dotyczących przedmiotowego zagadnienia wskazywano, że organ zarządzający ruchem na drodze, w uzasadnionych przypadkach (np. gdy wprowadzana jest tymczasowa organizacja ruchu, zwężenie jezdni), może zastosować – jako uzupełnienie do istniejącego oznakowania – dodatkowo znak pionowy A-30 „inne niebezpieczeństwo” z tabliczką zawierającą symbole pojazdów poruszających się techniką jazdy „na suwak”. Możliwość taka wynika z brzmienia pkt 2.2.32. załącznika nr 1 do *rozporządzenia 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, z późn. zm.).

Przepis ten stanowi m.in. że: „Znak A-30 stosuje się łącznie z tabliczkami wskazującymi, za pomocą symbolu lub (oraz) napisu, rodzaj niebezpieczeństwa, o którym ostrzega znak. Najczęściej stosowane tabliczki są opisane w niniejszym punkcie oraz pokazane na rysunkach od 2.2.32.2 do 2.2.32.18. Inne symbole i napisy niż pokazane na tych rysunkach powinny być równie czytelne i łatwo zrozumiałe (...)”. Dlatego też – zdaniem resortu – na przedmiotowej tabliczce dotyczącej jazdy „na suwak” należy stosować symbole tożsame z symbolami występującymi na znakach oraz tabliczkach, określonych w przywołanym wyżej rozporządzeniu.

Jednocześnie, pragnę zaznaczyć, że w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa prowadzone są prace nad wydaniem nowych rozporządzeń z zakresu znaków i sygnałów drogowych, regulujących m.in. wzory, znaczenie oraz zasady umieszczania znaków drogowych. W ramach tych prac przeprowadzona zostanie analiza zasadności wprowadzenia do przepisów nowego znaku drogowego zalecającego korzystanie z metody „jazdy na suwak”.

4) jednoznaczne odróżnienie przez kierowcę drogi niepublicznej od publicznej;

Obowiązujące przepisy *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* oraz aktów wykonawczych określają w sposób jednoznaczny zasady wdrażania organizacji ruchu na tych drogach, a także sposób ich oznakowania za pomocą odpowiednich znaków pionowych, oznaczających wjazd i wyjazd z drogi wewnętrznej (D-46 „droga wewnętrzna”, D-47 „koniec drogi wewnętrznej”) lub strefy ruchu (D-52 „strefa ruchu”, D-53 „koniec strefy ruchu”). Ponadto, zgodnie z art. 8 ust. 4 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.), oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, należy do zarządcy drogi publicznej.

Wymaga podkreślenia, że tablice z nazwami ulic nie są znakami drogowymi i zasady ich umieszczania nie są regulowane przepisami *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* oraz rozporządzeń z zakresu znaków i sygnałów drogowych.

Obowiązujące przepisy jednoznacznie określają zasady wjazdu z takiej drogi na drogę publiczną (włączenie się do ruchu). Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że przepisy *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* określają zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu. W konsekwencji resort nie widzi potrzeby nowelizacji przepisów w przywołanym zakresie.

5) miejsce zatrzymania pojazdu w związku z nadawaniem sygnału czerwonego;

Przepisy *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* oraz aktów wykonawczych, w sposób jednoznaczny odnoszą się do przedmiotowej kwestii i – moim zdaniem – nie zachodzi potrzeba wprowadzania zmian do ich treści. Propozycja dopuszczenia możliwości kontynuowania jazdy pomimo wyświetlania sygnału czerwonego, gdy nie utrudni to ruchu innym użytkownikom drogi, np. pieszym, nie wydaje się racjonalna i przeczy znaczeniu tego sygnału. Zaproponowane rozwiązania (zasady) – dopuszczające kontynuowanie jazdy pomimo nadawania przez sygnalizator sygnału czerwonego – mogłyby przyczynić się do deprecjacji sygnałów świetlnych i zwiększenia ryzyka powstania zdarzeń w ruchu drogowym, zwłaszcza z udziałem pieszych.

Pozdrowienia
Z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
Jerzy Szmít
Podsekretarz Stanu