

Załącznik 3. Odniesienie do zidentyfikowanych potrzeb zmian zawartych w rozdziale 4.

(1) W tab. Z.3.1 zestawiono wybrane propozycje zmian w przepisach, spośród zidentyfikowanych potrzeb przedstawionych w rozdziale 4, które nie zostały uwzględnione w części 2 opracowania oraz w WR-Z. Dodatkowo w tab. Z.3.1 opisano powód braku ich uwzględnienia w propozycjach zmian przepisów.

Tab. Z.3.1. Zidentyfikowane potrzeby zmian wraz z uzasadnieniem braku ich uwzględnienia w zmianach przepisów

Lp.	Propozycja zmiany	Uwaga
4.2.1. Warunki techniczne stosowania oznakowania pionowego – zasady ogólne		
1.	(1) a) Stosowanie pięciu grup wielkości znaków pionowych jest niezgodne z Konwencją o znakach i sygnałach drogowych sporządzoną w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., która określa m.in., że powinny być tylko cztery wielkości znaków pionowych; wymaga to ujednolicenia zasad stosowania znaków drogowych i określenia na jakich kategoriach dróg należy stosować „nowe” grupy wielkości znaków	Zaproponowano pozostawienie 5 grup wielkości znaków. Dotychczas stosowane wielkości znaków funkcjonują poprawnie. Stosowanie znaków wielkich jest konieczne ze względów na właściwą percepcję znaków na autostradach (jezdni głównej) przy prędkości 140 km/h oraz ze względu na starzejące się społeczeństwo i możliwe pogorszenie dostrzegalności napisów na znakach przez starszych uczestników ruchu.
4.2.3. Warunki techniczne stosowania znaków ostrzegawczych		
2	(3) Przepisy nie określają wprost na jak długim odcinku drogi występuje niebezpieczeństwo określone na znaku ostrzegawczym	W przypadku, gdy zagrożenie występuje na odcinku dłuższym niż 500 m wraz ze znakami ostrzegawczymi stosuje się tabliczkę T-102 wskazującą długość odcinka drogi, na którym występuje niebezpieczeństwo, a także wynikowo tabliczkę T-103 wskazującą koniec tego odcinka. W przypadku, gdy niebezpieczeństwo występuje na krótszym odcinku, np. 200m, 300m, ale też np. 4 metry nie stosuje żadnej dodatkowej treści aniżeli znak podstawowy. Przyjmuje się, że kierowca po minięciu miejsca niebezpiecznego i przejechaniu krótkiego dystansu sam zorientuje się, że zagrożenie minęło. Wprowadzenie kolejnego informowania o zakończeniu niebezpieczeństwa, które występowało na odcinku krótszym jak 500 m doprowadziłoby do znacznego rozrostu oznakowania w ciągu istniejących dróg, co przy omawianiu prac nad zapisami cz. 2 nie znalazło aprobaty i ostatecznie nie zostało wprowadzone. Należy zauważyć, że taki sposób oznakowywania występował do tej pory i w tym zakresie go się utrzymuje.
3	Znak A-5 nie powinien być stosowany na skrzyżowaniach dróg (ulic) w strefie, gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości poniżej 40 km/h. Generuje to niepotrzebne przeznakowanie dróg.	Zaproponowane zapisy w cz. 2 nie wprowadzają przymusu oznakowywania wszystkich skrzyżowań równorzędnych znakami pionowymi. Jako obowiązkowe w obszarach zabudowanych należy oznakowywać te wloty, które na wcześniejszym odcinku miały nadane pierwszeństwo lub gdy

Lp.	Propozycja zmiany	Uwaga
		skrzyżowanie jest trudno dostrzegalne. To właśnie te wloty / miejsca niosą zwiększone ryzyko wjazdu na skrzyżowanie z nieodczytanym prawidłowo pierwszeństwem przejazdu przez kierujących pojazdami. Zarówno jeden, jak i drugi przypadek może znajdować się na drogach, gdzie obowiązuje prędkość poniżej 40 km/h, dlatego w wyniku prac na zapisami cz. 2 nie zdecydowano o ograniczeniu zasad stosowania tego znaku.
4	<p>(6) Brak uzasadnienia, aby na jezdniach głównych autostrad (A), dróg ekspresowych (S) oraz dróg dwujezdniowych klasy GP stosować znak A-6d (2.2.7) przed wlotami wszystkich łącznic. Wynika to z faktu odpowiedniej geometrii wlotów łącznic, jak również oznakowania wyjazdów z tych dróg. Generuje to niepotrzebne przeznaczenie dróg.</p> <p>(7) d) Należy wyjaśnić wątpliwości dotyczące zasad pierwszeństwa przejazdu na połączeniu jezdni głównej z dodatkowym pasem ruchu, gdy wjazd na jezdnię główną z innego kierunku odbywa się poprzez dodanie dodatkowego pasa ruchu (bez pasa włączenia). Co do zasady takie połączenie potoków ruchu powinno być bezkolizyjne, jednakże aktualne przepisy nakazują na takich wlotach zastosowanie znaku A-7. W tym przypadku rodzi się zasadnicza wątpliwość celu, dla którego jest w takich przypadkach rekomendowany znak A-7. ...</p>	Z uwagi na definicję skrzyżowania w ustawie PoRD wskazującą, że jest nim "część drogi będąca połączeniem dróg albo jezdni jednej drogi w jednym poziomie (...)", w wyniku prowadzonych dyskusji nad zapisami cz. 2 i WR Z-12 zdecydowano o pozostawieniu stosowania znaków A-6d dla takich połączeń.
5	(9) Za nieuzasadnione należy uznać stosowanie znaku A-8 „skrzyżowanie o ruchu okrężnym” (2.2.9) w sytuacji, gdy kierujący pojazdem informacje o takim obiekcie drogowym czerpie ze znaku E-1 „tablica przeddrogowskazowa” z piktogramem skrzyżowania o ruchu okrężnym. ...	<p>Dojazd na ważnej drodze podporządkowanej do drogi z pierwszeństwem przejazdu do zwykłego skrzyżowania typu T wygląda w sposób minimalny następująco:</p> <p>A-104 + T-101, E-101, E-102, A-104.</p> <p>W przypadku, gdy skrzyżowaniem byłoby rondo liczba znaków zmniejsza się o tab. E-102, której się nie stosuje. W przypadku, zakazu stosowania znaku A-105, gdy występuje E-101, wówczas liczba ww. oznakowania spada zaledwie do 1 tablicy E-101 i jednego znaku A-104. W wyniku prowadzonych prac stwierdzono, że byłoby to zbyt mała liczba oznakowania, którego zadaniem jest przekazaniem informacji o utracie pierwszeństwa - dlatego nie ograniczono w ten sposób możliwości stosowania znaku A-105</p>
6	(10) Za nieuzasadnione uważa się umieszczanie każdorazowo znaku A-11 (2.2.12) przed przejazdami kolejowymi. Stosowanie znaku powinno być uzasadnione aktualnie występującymi uwarunkowaniami lokalnymi, mając na uwadze, że przejazdy kolejowe z natury swojej budowy (konstrukcji) są nierównymi, gdzie kierujący pojazdem jest zobligowany do zachowania szczególnej ostrożności i dostosowania prędkości pojazdu do warunków (art. 28 ust. 1 i 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym).	Znaku tego nie umieszcza się każdorazowo na przejeździe kolejowym, a na "nierówności występującej na przejazdach kolejowych". Występują przejazdy kolejowe o równej nawierzchni, które nie wymagają stosowania znaku ostrzegawczego. Występują także przejazdy, które zawsze będą posiadały nierówność wymagającą oznakowania znakiem ostrzegawczym - gdy tor kolejowy umieszczony jest na łuku i jedna jego część zawsze będzie wyżej/niżej. W związku z powyższym nie ograniczono zasad stosowania znaku.

Lp.	Propozycja zmiany	Uwaga
		Stosowanie go jest w gestii organu zarządzającego ruchem / zarządcy linii kolejowej
7	(11) Nieuzasadnione jest stosowanie znaku A-11a „próg zwalniający” (2.2.13) w „strefie ograniczonej prędkości” o prędkości dopuszczalnej nie większej niż 30 km/h oraz w „strefie zamieszkania” (D-40/D-41). Regulacja ta jest niespójna z pkt 3.2.44 z Załącznika nr 1 oraz 5.2.46 z Załącznika nr 1 do Rozporządzenia.	Wg zapisów w cz. 2 tego znaku zasadniczo się nie stosuje w strefie ograniczonej prędkości lub w strefie zamieszkania. Niemniej jeżeli jest to niezbędne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego możliwe jest jego wprowadzenie, np. w przypadku trudno postrzeganego progu zwalniającego.
8	(12) Znak A-16 „przeście dla pieszych” (2.2.18) ostrzega o wyznaczonym przejściu dla pieszych. W obecnych realiach coraz częściej, bezpośrednio przy przejściu dla pieszych, lokalizuje się przejazdy dla rowerów. Stąd zachodzi potrzeba opracowania odpowiedniego znaku pionowego oraz określenie zasad jego wykorzystania. Brakuje określenia zasad stosowania znaku A-16 przed przejściami dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej w obszarze zabudowanym. Należy rozważyć ograniczenie stosowania tego znaku wyłącznie poza obszarami niezabudowanymi. Stosowanie tych znaków w obszarach zabudowanych nosi znamiona przeznaczenia dróg publicznych.	W wyniku prac prowadzonych nad zapisami cz. 2 zdecydowano się, mając na uwadze ograniczenie zasad stosowania znaku A-113, odstąpić od wprowadzenia jednego wspólnego znaku odnoszącego się do A-113 i A-113a.
9	(14) a) Znak A-18b „zwierzęta dzikie” w sposób nieprecyzyjny określa zasady ustalania szlaków migracji dzikiej zwierzyny. W szczególności nie określa on okresu w jakim zarządca drogi publicznej lub organ zarządzający ruchem na drodze powinien weryfikować aktualność miejsca umieszczenia znaków A-18b.	Definicja tego oznakowania wskazuje, że znaku tego nie stosuje się na drogach grodzonych. Natomiast w obszarach zabudowanych winno ono być wprowadzone w szczególnie uzasadnionych przypadkach. W miejscach gdzie jest możliwe stosowanie tego oznakowania zarządca drogi publicznej rzeczywiście weryfikuje jego zasadność. Dodatkowo w WR-Z-12 jest zapis z którego wynika że stosujemy tam gdzie nie ma siatki zabezpieczającej.
10	(19) Brak opisów i wzorów tabliczek uzupełniających do znaków A-30 „inne niebezpieczeństwa” (2.2.32): a) brakuje tabliczki do znaku A-30, która wskazywałaby brak widoczności przy wyprzedzaniu z uwagi na występujący łuk pionowy.	W drodze prac uznano, że nie istnieje potrzeba stosowania takiego oznakowania ponieważ co do zasady występuje zakaz wyprzedzania wynikający z PoRD. Dodatkowo znak ten byłby ograniczony do relatywnie krótkiego odcinka łuku przy dojeździe do wierzchołka łuku pionowego wypukłego.
11	(20) Znak A-32 „oszańnienie jezdni” (2.2.34) może być według przepisów stosowany tylko w okresie zimowym. W rzeczywistości poza okresem zimowym mogą występować oszańnienia jezdni lub gotole. Znak ten ma także istotne znaczenie dla motocyklistów, gdzie opony motocykla na dylatacjach obiektów mostowych w okresie wiosennym lub jesiennym podczas opadów deszczu mogą tracić przyczepność. Wymaga to doprecyzowania zapisów w świetle możliwości stosowania znaku A-15.	Zdecydowano się utrzymać zapis, że znak stosuje się obligatoryjnie w okresie zimowym. Należy zauważyć, że nie jest wskazane kiedy okres zimowy się rozpoczyna, a kiedy kończy - jest to działanie po stronie zarządcy drogi.
4.2.4. Warunki techniczne stosowania znaków zakazu		
12	(4) W dyspozycji znaku B-18 należy wprost wskazać, że jego umieszczenie jest możliwe wyłącznie po wykonaniu badań nośności drogi, nośności obiektu mostowego lub nośności obiektu inżynierskiego. Podana wartość na tarczy znaku musi odzwierciedlać wynik badań, a nie zaniżać wartości względem rzeczywistego wyniku badań	Założono, że jest to decyzja organu zarządzającego ruchem w porozumieniu z zarządcą drogi, którego zadaniem odpowiednie zabezpieczenie obiektu, a także

Lp.	Propozycja zmiany	Uwaga
		<p>zapewnienie odpowiednich warunków dla prowadzenia ruchu tranzytowego.</p> <p>Należy również zauważyć, że nie tylko nośność drogi ma znaczeniu przy podejmowaniu decyzji o stosowaniu tego znaku. Obecnie w definicji tego znaku jest napisane: "W uzasadnionych przypadkach znak ten może być stosowany również w związku z istnieniem przy drodze obiektów zabytkowych lub innych, dla których wstrząsy wynikające z ruchu ciężkich pojazdów są szkodliwe". Występujące drgania są uzależnione nie tylko od konstrukcji obiektu lub drogi.</p>
13	(7) Należy zrezygnować z obowiązującego warunku stosowania znaku B-25 przed zwężonymi odcinkami dróg lub na tych odcinkach, jeżeli pojazdy powinny poruszać się po jednym pasie ruchu (w jednym kierunku)	W drodze dyskusji pozostawiono przesłankę o zwężonym odcinku drogi, ponieważ może być zaskoczeniem dla kierujących pojazdami. Znak ten pozwoli uwrażliwić kierujących na możliwą do wystąpienia sytuację na drodze, przy której wyprzedzanie jest niepożądane.
14	(10) b) Usytuowanie znaku B-33 winno być poprzedzone analizą ruchu (w szczególności prędkości), wypadkowości, widoczności oraz parametrów geometrycznych analizowanego odcinka drogi. Analizę powinien przeprowadzić biegły z zakresu inżynierii ruchu drogowego lub certyfikowany audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego.	<p>Celowo uniknięto wskazywania konkretnej osoby, w celu nie ograniczania ekspertów do wąskiej grupy wykonawców.</p> <p>Obecnie w cz. 2 jest zapis: "Sytuowanie znaku winno być poprzedzone analizą ruchu (w szczególności prędkości), wypadkowości, widoczności oraz parametrów geometrycznych analizowanego odcinka drogi".</p>
4.2.6. Warunki techniczne stosowania znaków informacyjnych		
15	(8) Dyspozycja znaku D-19 „postój taksówek” (5.2.19) oraz D-20 „koniec postoju taksówek” nie uwzględnia sytuacji w których na dworcach, lotniskach lub przystaniach dany obszar drogi przeznaczony tylko dla postoju taksówek jest dedykowany przez podmiot zarządzający drogą wewnętrzną tylko dla jednej wybranej korporacji taksówkowej. Stanowi to istotny problem w miejscach dużej rotacji podróży i centrach przesiadkowych, gdzie dane odcinki postoju taksówek są przypisane poszczególnym korporacjom taksówkowym.	W drodze dyskusji stwierdzono, że nie ma potrzeby tworzenia standardowych tabliczek dla niestandardowych i rzadkich sytuacji, które można rozwiązać innymi narzędziami.
16	(10) Tarcza znaku D-39 „dopuszczalne prędkości” (5.2.45) wymaga uproszczenia i wyboru najbardziej istotnych ograniczeń prędkości dedykowanych dla kierujących pojazdem nieznających szczegółów polskiej ustawy Prawo o ruchu drogowym.	Uwagi nie uwzględniono. Polskie przepisy nie pozwalają na zmniejszenie zakresu informacji na znaku.
17	(11) b) należy określić zasady łączenia znaków D-40/D-41 ze znakami D-46 „droga wewnętrzna”/D-47 „koniec drogi wewnętrznej” na połączeniach dróg publicznych z drogami wewnętrznymi; projektanci organizacji ruchu w sposób rozbieżny interpretują konieczność umieszczania znaków D-46/D-47 na wlocie drogi wewnętrznej objętej strefą zamieszkania; powoduje to problemy interpretacyjne w przypadku zaistnienia wypadków drogowych na takich obiektach drogowych w kontekście tego, czy w warstwie organizacji ruchu należy traktować go jako skrzyżowanie czy też jako zjazd zwykły z drogi publicznej,	Uwaga dotyczy zmian w prawie o ruchu drogowym i nie jest przedmiotem tego opracowania. Prawo o ruchu drogowym wskazuje, że takie połączenie nie jest skrzyżowaniem.

Lp.	Propozycja zmiany	Uwaga
18	(11) c) należy jednoznacznie doprecyzować, w kontekście art. 49 ust. 2 pkt 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym, jak interpretować przypadki gdy w wyznaczonej strefie zamieszkania nie zaprojektowano żadnego miejsca postojowego – zasadniczo brak wyznaczenia jakiegokolwiek miejsca postojowego w ustanowionej strefie zamieszkania powoduje, iż postój w takiej strefie jest niemożliwy. Niemniej organy sprawujące kontrolę ruchu drogowego różnorodnie traktują takie sytuacje-jedne jako uchybienie proceduralne przy zatwierdzaniu organizacji ruchu (wadliwość strefy zamieszkania), a inne jako stan faktyczny, w którym zakazany jest postój jakiegokolwiek pojazdu	Uwaga dotyczy zmian w prawie o ruchu drogowym i nie jest przedmiotem tego opracowania
19	(11) d) należy określić zasady oznakowania w przypadku styku dwóch dróg wewnętrznych, z których jedna jest położona w strefie ruchu (D-52), a następna jest położona w strefie zamieszkania (D-40). W świetle obowiązujących przepisów powstają uzasadnione wątpliwości czy w takich przypadkach znak D- 40 należy łączyć ze znakiem D-46 „droga wewnętrzna” skoro zakończenie strefy ruchu (znak D-53) jednocześnie oznacza zakończenie odcinka drogi wewnętrznej (niepublicznej) położonej w strefie ruchu.,	Uwaga dotyczy zmian w prawie i nie jest przedmiotem tego opracowania.
20	(13) Należy poddać analizie charakter prawny znaku drogowego D – 54 „strefa czystego transportu” (5.2.59) oraz D – 55 „koniec strefy czystego transportu” (5.2.60). Znak drogowy D – 54 ma charakter mieszany – z jednej strony pełni funkcję znaku informacyjnego o charakterze strefowym, a z drugiej strony wprowadza pewne ograniczenia co zbliża go do grupy znaków zakazu zgodnie z dyspozycją art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2024.1289 t.j.) .	Uwaga dotyczy definicji w prawie i nie jest przedmiotem tego opracowania.