

ZARZĄD

PREZES

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

WICEPREZESI

Tadeusz Chrzan
POWIAT JAROSŁAWSKI

Jan Grabkowski
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń
POWIAT ŁANCUCKI

Krzysztof Maćkiewicz
POWIAT WĄBRZESKI

Marian Niemirski
POWIAT PRZYSUSKI

Sławomir Snarski
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

CZŁONKOWIE

Mirosław Czapla
POWIAT MALBORSKI

Jarosław Dudkowiak
POWIAT GŁOGOWSKI

Ewa Janczar
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Józef Matysiak
POWIAT RAWSKI

Andrzej Nowicki
POWIAT PISKI

Wojciech Pałka
POWIAT KRAKOWSKI

Andrzej Potępa
POWIAT BRZESKI

Joanna Potocka-Rak
POWIAT CIECHANOWSKI

Dariusz Szustek
POWIAT ŁUKOWSKI

Tomasz Tamborski
POWIAT KOŁOBRZESKI

Małgorzata Tudaj
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Mirosław Walicki
POWIAT GARWOLIŃSKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Józef Swaczyna
POWIAT STRZELECKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO

Andrzej Szymanek
POWIAT WIERUSZOWSKI

CZŁONKOWIE

Zdzisław Brezdeń
POWIAT OŁAWSKI

Andrzej Ciołek
POWIAT GOŁDAPSKI

Zdzisław Gamański
POWIAT CHEŁMIŃSKI

Krzysztof Nosal
POWIAT KALISKI

Andrzej Opala
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

Waldemar Trelka
POWIAT RADOMSKI

Bogdan Zieliński
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/111/22

Warszawa, 4 maja 2022 roku

Szanowny Pan

Rafał Weber

Sekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z 1 kwietnia 2022 r. znak DTD-2.0210.1.2022 w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach przedstawiam uwagi Związku Powiatów Polskich.

§ 1 pkt 1 lit. a) dotyczący „Tabeli 1.11. Wysokość umieszczania znaków” – postuluje się zwiększenie wysokości umieszczania znaków drogowych kategorii A, B, C, D, F, E na wysokości 2,5 m dla ścieżek pieszo-rowerowych lub rowerowych. Dodatkowo wskazuje się na potrzebę zwiększenia wysokości umieszczania znaków na urządzeniach bezpieczeństwa lub za tymi urządzeniami na wysokości do 1,8 m. Wskazane zmiany przyczynią się do zapewnienia prawidłowej skrajni dla rowerzystów, a także do zapewnienia widoczności pieszych w azylach.

Wprowadzenie tej zmiany oczywiście wymagałoby wprowadzenia stosownego przepisu przejściowego.

§ 1 pkt 1 lit. b) dotyczący znaku informacyjnego „Postój taksówek” – postuluje się zmianę brzmienia załącznika i określenie, że znak D-19 powinien być wykonany jako jednostronny. Wskazać należy, że w sytuacji kiedy znak D-19 był umieszczany w miejscu zatrzymywania się taksówki, drugostronny znak wskazywał jednoznacznie to miejsce dla pasażerów. Uzasadnione wydaje się montowanie znaku D-20 na odwrocie znaku D-19 lub zastosowanie dwustronnego oznakowania dla obu znaków, przy czym na odwrocie znaku D-19 powinien być umieszczony znak D-20, a na odwrocie znaku D-20 znak D-19.

§ 1 pkt 2 lit. b) dotyczący części 7 „Znakowanie niektórych elementów dróg” Rys. 7.2.8. Oznakowanie jednokierunkowych i dwukierunkowych wjazdów i wyjazdów z obiektu przydrożnego – postuluje się zmianę polegającą na określeniu, iż linią krawędziową dla wjazdu dwukierunkowego

powinna być linia 7a, zamiast linii P-1e, bowiem linie krawężdziowe winny odpowiadać oznakowaniu poziomemu zgodnie z określeniem stosowania.

Wnosimy również o rozważenie dokonania zmian w załączniku nr 3 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 umieszczenia na drogach w części 3 „Warunki techniczne”: 3.3.5.3. Sygnalizatory wibracyjne. Zgodnie z warunkami technicznymi określonymi w załączniku nr 3 ww. rozporządzenia, jako system uzupełniający sygnalizację optyczną i dźwiękową można stosować dotykowe sygnalizatory wibracyjne, umieszczone w przyciskach dla pieszych, lub jako urządzenia samoistne, zachowując zasady montażu jak dla przycisków dla pieszych, określone w pkt 3.3.5.1. Wibracje w sygnalizatorach winny być wyraźnie wyczuwalne dotykiem po położeniu ręki na obudowie przycisku lub wibratora. Sygnały wibracyjne powinny mieć taki sam czas powtarzania jak sygnały dźwiękowe. W miejscach dużego natężenia ruchu jedyną wskazówką informującą o świetle zielonym jest dla osób niewidomych, niedowidzących i niesłyszących element wibrujący w przycisku przy przejściu dla pieszych. Wibracja powinna być uruchamiana wyłącznie na świetle zielonym, przy czym powinna działać w systemie zero-jedynkowym, gdzie „zero” rozumiane jest jako niedziałanie urządzenia wibrującego przy świetle innym niż zielone, a „jeden” jako działanie dla otwartego kierunku przejścia przy nadawanym sygnale zielonym. Niezasadne wydaje się stosowanie wibracji zarówno na zielonym i czerwonym świetle.

W przypadku uwzględnienia takiej zmiany, konieczne byłoby wprowadzenie odpowiedniego przepisu przejściowego.

Jednocześnie wskazuję, o rozważenie dokonania zmian w przepisach pkt 5.2.48.1. załącznika nr 1 do rozporządzenia i określenie, że na jednojezdniowych drogach powiatowych i gminnych dopuszcza się znaki D-42 i D-43 o wysokości 600 mm.

Ocena Skutków Regulacji

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

W OSR wskazano, że projektowane zmiany nie będą miały wpływu na wydatki jednostek samorządu terytorialnego oraz, że cyt. „Budżet państwa (w ramach wydatków przeznaczonych na utrzymanie dróg, planowanych w ustawie budżetowej w części 39 „Transport” – bez konieczności ich zwiększania – wymiana i montaż oznakowania na drogach krajowych. Szacowanie kosztów związanych z wymianą lub nowym oznakowaniem zostało przeprowadzone na podstawie danych przekazanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, która nie wskazała potrzeby zwiększenia środków”.

Autorzy projektu nie wykazali, czy wejście w życie proponowanych zmian nie spowoduje wzrostu wydatków JST jako zarządców dróg np. związanych ze zmianą oznakowania postoju taksówek.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich

Andrzej Piłonka

