



OGÓLNOPOLSKA IZBA GOSPODARCZA

Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Koszalinie

75-211 KOSZALIN ul. Bohaterów Warszawy 2 lok.5

tel/faks +48 94 346 44 87 ; +48 502 532 405

e-mail oiogosk@izbaosk.eu ; www.izbaosk.eu

NIP 669 243 99 55; REGON 320335046; KRS 0000276855

R-k bankowy w SGB Bank SA Poznań I/O Koszalin 07 1610 1162 2013 0001 4296 0001

I.dz. 043 / 2012

Koszalin 28 - 03 – 2012r

22 marzec 2007

Uzyskanie
Osobowości Prawnej

Oddziały Terenowe

1. Koszalin (MACIERZYSTY)

Prezes Oddziału
Roman Stencel
Siedziba: jak w nagłówku

2. Toruń

Prezes Oddziału
Krzysztof Cichacki
87-100 Toruń ul. Sw. Katarzyny 10
tel. +48 603 699 066

3. Łódź

Prezes Oddziału
Zbigniew Popławski
90-103 Łódź ul. Piotrkowska 88
tel. +48 605 343 323

4. Słupsk

Prezes Oddziału
Katarzyna Szambelan
76-200 Słupsk ul. Kołłątaja 39c
tel. +48 693 280 680

5. Kraków

Prezes Oddziału
Jerzy Wojtanowicz
30-837 Kraków ul. Aleksandry 11
tel. +48 501 700 719

6. Gdańsk

Prezes Oddziału
Janusz Chmielowiec
80-180 Kowale pl. Artemidy 1/3
tel. +48 608 372 232

7. Zielona Góra

Prezes Oddziału
Kubiś Eugeniusz
65-021 Zielona Góra
ul. Dąbrowskiego 41B
tel. +48 602 426 883

8. Siedlce

Prezes Oddziału
Adam Próchnicki
08-110 Siedlce ul. Piłsudskiego 9
tel. +48 501 662 015

9. Głogów

Prezes Oddziału
Edmund Zarzązki
67-200 Głogów
ul. Gen. T. Rozwadowskiego 2
tel. +48 601 752 835

Organ rejestrowy

Sąd Rejonowy w Koszalinie
IX Wydział Gospodarczy KRS
75-950 Koszalin
ul. Gen. Andersa 34

Pan **Tadeusz Jarmuziewicz**

Sekretarz Stanu
Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa fax 22 630 18 22

Wniosek

Na podstawie art. 241 kpa w związku z nowelizowanym rozporządzeniem MTBiGM oraz MSWiA zmieniającym rozporządzenie z 31.07.2002 **w sprawie znaków i sygnałów drogowych**

etap: konsultacje społeczne
w terminie: **do 30 marca 2012 r.**
komórka merytoryczna: Departament Transportu Drogowego
osoba odpowiedzialna: **Tomasz Wiśnicki**

prosimy o zamieszczenie w tym rozporządzeniu regulacji sankcjonującej informację zawartą w piśmie TD-7km-053-35/08 z 20.06.2008 (w załączeniu), w którym dyr. **Andrzej Bogdanowicz** jednoznacznie stwierdza, że prędkość wskazana znakiem B-33 zastosowanym łącznie z A-11a tj. w układzie znaków jn.

odnosi się jedynie do miejsca umieszczenia progu zwalniającego.



rys. 8.1.8

Uzasadnienie

Powyższa konkluzja uzasadniana jest przepisami pkt. 8.1 załącznika 4 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.

Jak wskazuje nazwa, w/w rozporządzenie jest głównie stosowane przez zarządców dróg, inżynierów ruchu, projektantów oznakowania dróg i ciągów komunikacyjnych, a więc nie jest znane wszystkim uczestnikom ruchu drogowego.

Powszechnie znane i egzekwowane przez funkcjonariuszy, inspektorów organów kontroli ruchu drogowego jak i egzaminatorów na egzaminach państwowych na prawo jazdy są przepisy §27 rozporządzenia MI oraz MSWiA z 31.07.2002r w sprawie znaków i sygnałów drogowych traktujące o miejscach do których obowiązuje ograniczenie prędkości wyrażone znakiem B-33, a które niestety nie zawierają zastrzeżenia czy odniesienia do miejsca

obowiązywania ograniczenia prędkości wyrażonego znakiem B-33 w połączeniu ze znakiem A-11a, a o którym mowa w pkt. 8.1 załącznika 4 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków...

Naturalnie ta niejednoznaczność i rozbieżności przepisów skutkują poważnymi aczkolwiek wydaje się że nie zawinionymi konsekwencjami dla obywateli w postaci:

1. nakładanych i egzekwowanych **mandatów karnych** za przekraczanie prędkości poza progiem zwalniającym
2. **negatywnych wyników egzaminów** państwowych na prawo jazdy za przekraczanie prędkości poza progiem
3. konsternacji, konfliktów interpretacyjnych itp.

Ponadto w środowiskach związanych z ruchem drogowym od lat toczy się polemika w tej sprawie, jako przykładową załączam publikację z „Paragrafu na drodze” p. Adama Rezy z Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie, który proponuje kosztowne uzupełnienia oznakowania progów zwalniających znakami uchylających ograniczenie prędkości lub tabliczkami T-20.

Naszym zdaniem, taniej i efektywniej będzie wprowadzić stosowne regulacje w aktualnie zmienianym rozporządzeniu.

Z poważaniem
Roman Stencel - prezes

P R E Z E S
mgr inż. Roman Stencel

Wydruk transmisji faksu

Recipient: Jarmuziewicz Tadeusz Sekretarz Stanu

Number: 22 630 18 22

Date: 2012-03-28: 10:15

User ID: 226301822

Status: Sent ;Pages: 6; Duration: 5:11; Speed: 14400

TD-7km-053-35/08

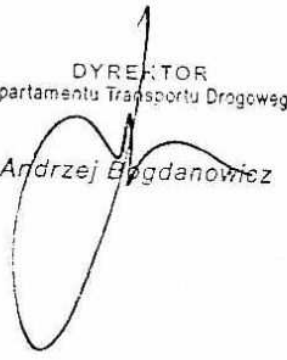
Odpowiadając na Pańskie pismo z dnia 7 maja 2008 r. dotyczące ograniczenia prędkości wynikającego z zastosowania progów zwalniających, Departament Transportu Drogowego uprzejmie informuje, że znaczenie i zakres obowiązywania znaku B-33 „ograniczenie prędkości” na progach zwalniających określa pkt 8.1. załącznika nr 4 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).

Przywołane przepisy stanowią, że znak B-33 „ograniczenie prędkości” umieszczony na jednym słupku wraz ze znakiem A-11a „próg zwalniający” oraz z tabliczką T-1 określającą odległość do progu (Rys. 8.1.8. w przywołanym załączniku do rozporządzenia), wskazuje prędkość graniczną przejazdu przez próg zwalniający.

W związku z powyższym, w przedstawionym układzie znaków drogowych, prędkość wskazana na znaku B-33 odnosi się jedynie do miejsca umieszczenia progu zwalniającego.

DYREKTOR
Departamentu Transportu Drogowego

Andrzej Bogdanowicz



PRĘDKOŚĆ DOPUSZCZALNA ZA PROGIEM ZWALNIAJĄCYM

Streszczenie

Autor wskazuje na wadliwość dotyczącą braku odwołania prędkości dopuszczalnej za progami zwalniającymi, przedstawia propozycję interpretacji istniejącego oznakowania oraz apeluje o uporządkowanie oznakowania przez zarządzających ruchem.

Słowa kluczowe: próg zwalniający, prędkość dopuszczalna, ruch drogowy.

* * *

Na polskich drogach jest coraz więcej progów zwalniających. Z reguły progi te są prawidłowo oznakowane, tj. po obu stronach przed progiem jest znak ostrzegawczy A-11a *próg zwalniający*, pod nim tabliczka T-1 określającą rzeczywistą odległość znaku ostrzegawczego od progu, a pod tą tabliczką jest znak B-33 *ograniczenie prędkości* do 20 km/h (rzadziej 30 km/h). W wielu miejscach Polski¹, przy takim oznakowaniu przed progiem, za progiem nie ma żadnych znaków odwołujących ograniczenie prędkości, czy też wprowadzających inne ograniczenie prędkości. Zatem, zgodnie z ogólnymi zasadami uchylania ograniczenia prędkości, wprowadzone ograniczenie prędkości (z reguły do 20 km/h) powinno obowiązywać do najbliższego skrzyżowania. Niejednokrotnie zdarza się, że najbliższe skrzyżowanie znajduje się w odległości nawet kilkuset metrów od progu. Wtedy powstaje dość oryginalna sytuacja: na kilkusetmetrowym odcinku drogi w jednym kierunku dopuszczalna prędkość wynosi 20 km/h, a w kierunku przeciwnym na tymże odcinku obowiązuje ustawowe ograniczenie prędkości (w zależności od pory doby – do 50 albo 60 km/h).

Mgr inż. Adam Reza, Instytut Ekspertyz Sądowych, Kraków.

¹ Również w Krakowie.

W obecnym stanie prawnym informacje dotyczące oznakowania progów znajdują się jedynie w Załączniku 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*², który to załącznik nosi tytuł *Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach*. W punkcie dotyczącym progów zwalniających (2.2.13) znajduje się informacja, że ograniczenie prędkości wprowadza się zgodnie z zasadami podanymi w punkcie 3.2.34. W tym punkcie dotyczącym ograniczenia prędkości wprowadzonego znakiem B-33 *ograniczenie prędkości* oraz w punkcie 3.2.35 dotyczącym końca ograniczenia prędkości wprowadzonego znakiem B-34 nie są podane żadne osobliwości dotyczące odwoływania ograniczenia prędkości związanego z progami zwalniającymi. Nie powinno ich zresztą być, skoro nie przewidziano takowych w rozporządzeniu z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie *znaków i sygnałów drogowych*³. Wynikałoby z tego, że dla progów zwalniających obowiązują ogólne zasady odwoływania ograniczenia prędkości.

W poprzedniej *Instrukcji o znakach drogowych pionowych*⁴, w punkcie 2.2.11 dotyczącym znaku A-11b *próg zwalniający*, znajduje się wymóg umieszczenia progów zgodnie z wytycznymi stosowania progów zwalniających. Również w punkcie 8.9 tej instrukcji znajduje się odniesienie do tych wytycznych.

Ponieważ wiele progów zostało umieszczonych w latach poprzednich, warto zwrócić uwagę na *Tymczasowe wytyczne stosowania progów zwalniających* wydane przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych w 1994 r. jako Załącznik nr 1 do zarządzenia nr 17/94 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 17 października 1997 r. Jak to w Polsce najczęściej bywa, te *tymczasowe* wytyczne nie doczekały się wytycznych trwałych i przetrwały do 2003 r. Wytyczne te nie zawierają żadnych zasad dotyczących odwoływania ograniczenia prędkości za progiem. Znajduje się w nich informacja, że w przypadku serii progów kompletne oznakowanie (w tym znak B-33) musi być umieszczane przy każdym progu. Należałoby domniemywać, że autor wytycznych przyjmował, iż ograniczenie prędkości dotyczy jedynie przejazdu przez próg. Jeśli pomiędzy kolejnymi progami nie byłoby skrzyżowania albo ustawionego znaku B-34 ewentualnie B-42, to znak B-33 przed kolejnym progiem nie byłby potrzebny, gdyby obowiązywało ograniczenie prędkości wprowadzone przy poprzednim progu.

Z informacji uzyskanych od osób zajmujących się oznakowaniem dróg wynika, że przy oznakowywaniu progów przed rokiem 2003 r. przyjmowało się, że

² Dz. U. Nr 220, poz. 2181.

³ Dz. U. Nr 170, poz. 1393.

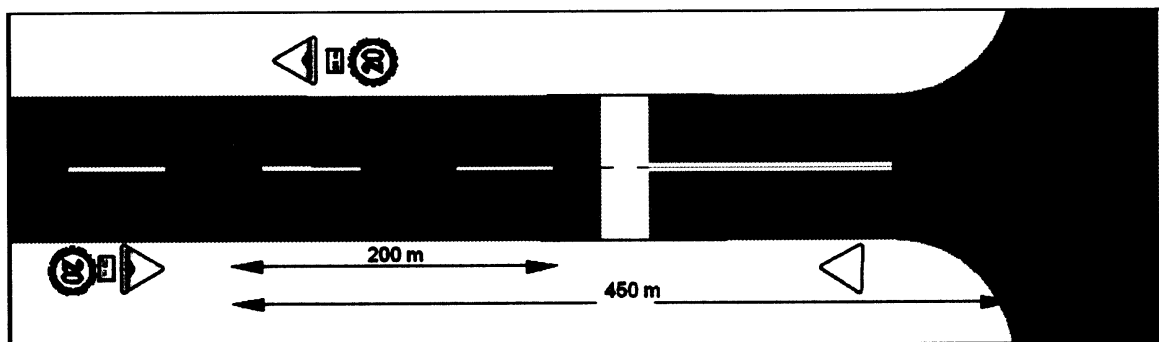
⁴ Stanowiącej załącznik do zarządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 marca 1994 r.

ograniczenie prędkości dotyczyło jedynie odcinka drogi od miejsca ustawienia znaku do progu. Niestety nie udało się uzyskać informacji, na jakiej podstawie prawnej była oparta taka interpretacja.

Jeśli ograniczenie prędkości ma dotyczyć jedynie progu, to zgodnie z obowiązującymi przepisami, zarządzający ruchem na danej drodze powinien albo ustawić za każdym progiem znak odwołujący ograniczenie prędkości B-34 *koniec ograniczenia prędkości*, albo znak B-42 *koniec zakazów*, ewentualnie do znaków przed progiem dołożyć jeszcze jedną tabliczkę: T-20, wskazującą długość odcinka drogi, na którym zakaz obowiązuje.

Ponieważ od kilku lat oznakowanie progów nie ulega zmianie, dlatego jeszcze przez wiele lat nie należy spodziewać się uporządkowania tej sprawy. Tymczasem na takich odcinkach dróg dochodzi do wypadków i powstają problemy dotyczące określenia prędkości dopuszczalnej oraz ustalenia związku pomiędzy ewentualnym przekroczeniem tej prędkości a możliwością uniknięcia wypadku. Możliwe są również sprawy sporne w przypadku pomiarów prędkości przez policjantów.

W jednym ze śmiertelnych wypadków kierowca po przejechaniu progu prowadził samochód z prędkością 50 km/h i w odległości 200 m za progiem (250 m przed najbliższym skrzyżowaniem) samochód ten potracił pieszego przebiegającego przez jezdnię. Na danym odcinku drogi po obu stronach progu były ustawione znaki A-11b *próg zwalniający* z tabliczkami H-1 oraz znakami B-33 ograniczającymi prędkość do 20 km/h. W danym miejscu za progiem (patrzac w kierunku jazdy samochodu) na odcinku 450 m do najbliższego skrzyżowania nie było żadnego uzasadnienia dla ograniczania prędkości do 20 km/h. Dla kierunku przeciwnego za skrzyżowaniem nie było ustawionego znaku ograniczenia prędkości, a zatem na odcinku 450 m, aż do progu, prędkość dopuszczalna wynosiła 50 km/h (ryc. 1). Powstaje pytanie, jaka prędkość obowiązywała w kierunku jazdy samochodu uczestniczącego w wypadku?



Ryc. 1. Sytuacja drogowa w pobliżu progu i miejsca wypadku.

W przypadku tym można było wykazać, że kierowca, jadąc z prędkością 50 km/h, nie spóźnił się z podjęciem decyzji o hamowaniu i nie miał możliwości uniknięcia wypadku. Natomiast jadąc z prędkością 20 km/h i podejmując decyzję

o hamowaniu w miejscu, w którym faktycznie to uczynił, wypadku uniknąłby. Wyraźnie zatem pojawił się problem dopuszczalnej prędkości na danym odcinku drogi, a także odpowiedzialności kierowcy za zaistniały śmiertelny wypadek. W danym przypadku sprawy karnej ustalenie dopuszczalnej prędkości niewątpliwie jest związane z wykładnią przepisów prawnych i powinno leżeć w kompetencji organów procesowych. Faktem jednak jest, że w realiach ruchu drogowego każdy z kierowców jadących danym odcinkiem drogi musi sam dokonywać takiej wykładni. Niech zatem również biegłemu wolno będzie zaprezentować swoje stanowisko.

Zdaniem autora niniejszego tekstu, do analizowanej sytuacji w zakresie odpowiedzialności kierowcy należałoby zastosować wykładnię logiczną i celowościową oznakowania progów. Skoro po obu stronach progu ustawione są znaki ograniczenia prędkości do 20 km/h, a na odcinkach drogi za progami nie ma żadnego uzasadnienia dla tak znacznego ograniczenia prędkości, to ograniczenie dotyczy jedynie odcinka drogi pomiędzy tymi znakami.

Organy zarządzające ruchem powinny uporządkować te sytuacje i za każdym progiem bądź ustawić znak odwołujący ograniczenie prędkości, bądź – co wydaje się lepsze – do znaków umieszczonych przed progiem dołożyć tabliczki T-20, wskazujące długość odcinka drogi, na którym zakaz obowiązuje (oczywiście za wyjątkiem sytuacji, w których również za progiem istniałoby uzasadnienie dla tak znacznego ograniczenia prędkości). Nie należy jednak zbyt szastać tak sporym ograniczeniem prędkości i stosować go jedynie w sytuacjach naprawdę uzasadnionych.

Pytanie: Witam, W ostatnim czasie pojawiły się nowe pytania pod hasłem testy 2012 a w nich spora część dotyczy progów zwalniających oznakowanych oprócz znaku ostrzegawczego również ograniczeniem prędkości. Mam pewne wątpliwości co do proponowanych jednoznacznych stwierdzeń, że ten znak B 33 nie jest zwykłym znakiem zakazu ograniczającym prędkość a **takim, którego nie odwołuje** najbliższe skrzyżowanie, inny znak ograniczenia prędkości, znak odwołujący czy znak koniec zakazów. Dlaczego? Nigdzie nie znalazłem wyłączenia znaczenia tego znaku na progu z zapisów rozporządzeń dotyczących znaków zakazu czy ostrzegawczych czy urządzeń bezpieczeństwa. Stwierdzenie, że określana na znaku prędkość jest bezpieczną do pokonania progów chyba nie jest podstawą do uznania, że to próg zwalniający odwołuje znak B 33. Gdyby tak było to w jakim celu ustawia się progi? Czy po to by na szerokości progów kierujący zwolnił a dalej hulaj dusza? Czy raczej po to by właśnie na odcinku szczególnie niebezpiecznym np. uczęszczane przejście dla pieszych przed szkołą wymusić zmniejszenie prędkości. Idąc tokiem myślenia zwolenników twierdzenia, że próg zwalniający odwołuje znak B 33 to: jedziemy drogą 50km/h- na progu zwalniającym 20 km/h - a 30m dalej na przejściu znowu mogą mieć 50km/h. Czyli próg ustawia się tylko po to by utrudnić życie kierowcy czy po to by zwiększyć bezpieczeństwo na drodze? Pewnie, że progi najczęściej pojawiają się w tzw. strefach ruchu uspokojonego (osiedla, parkingi, strefy zamieszkania itp.) a te miejsca raczej nie powinny skłaniać do szybkiej jazdy, zatem czemu robić problem, że kierowca za progiem do miejsca niebezpiecznego będzie poruszał się z bezpieczną prędkością? Jeżeli niebezpieczeństwo małe to próg bardziej płaski i prędkość np. 30km/h a jeżeli zagrożenie duże to próg wyższy czy podrzutowy i oczywiście prędkość np. 20km/h. Czy mogą Państwo tym tematem zainteresować eksperta lub wskazać mi przepisy na które trzeba się powoływać omawiając ten problem? Temat już był poruszany w 2008 roku, ale redaktorzy z *24kurier.pl* nie wskazali na podstawie jakiego przepisu wyodrębnili znak B 33 przed progiem z rozporządzenia o znakach. Choć sami stwierdzają, że cyt. "... Ograniczenia takie stosowane są wyłącznie w tych miejscach i na tych odcinkach dróg, na których konieczne jest skuteczne ograniczenie prędkości ruchu pojazdów, jeśli inne metody nie mogą być stosowane lub ich skuteczność jest niewystarczająca.". Chyba nikt przy zdrowych zmysłach nie położy progów na prostym odcinku szerokiej drogi w niezamieszkałym terenie gdzie faktycznie jazda za progiem przez kilometr z prędkością 20km/h nie ma sensu. Zatem by nie popełniać błędów podobnych do opisanych egzaminów w Kielcach warto by wypowiedział się ktoś kompetentny a Pan Zbigniew Drexler to niedościgniony mistrz więc może...? Naturalnie jeżeli mój tok rozumowania jest błędny to biję się w piersi, za progiem "gaz do dechy" i nie podnoszę tematu. Pozdrawiam Grzegorz T.

Odpowiedź: Sądzę, że przedstawione w liście wątpliwości (różnice zdań) na temat zakresu obowiązywania znaku B-33 "ograniczenie prędkości" umieszczanego przed progiem zwalniającym zostaną w znacznym stopniu wyjaśnione, gdy uświadomimy sobie, w jakim celu progi te są stosowane.

Uwagi Czytelnika są tu uzasadnione.

Jak wiadomo progi zwalniające zostały w wielu krajach wprowadzone jako środek **wymuszający** jazdę z ograniczoną prędkością na określonych **odcinkach** ulic, zwłaszcza takich, gdzie występuje znaczne zagrożenie ruchu pieszych, m.in. dzieci, przez kierujących jadących zbyt szybko w danym miejscu lub danych warunkach ruchu. Gdyby wszyscy kierowcy byli zdyscyplinowani wystarczyłoby przed takim odcinkiem drogi umieścić znak B-33 z liczbą, np. 25 lub 30, i takie ograniczenie "załatwiłoby sprawę". Niestety dość znaczna liczba kierujących, nawet gdy zwolni na progu, traktuje tę konieczność jako zbyt techniczne "utrudnianie życia" i bezpośrednio po zjechaniu z progów zdecydowanie naciska pedał gazu.

Taka praktyka z kolei powoduje, że na dłuższych odcinkach dróg, na których trzeba wymusić powolną jazdę, **progi są powtarzane**. Jeżeli to właśnie sobie uświadomimy, to pytanie o zakres obowiązywania znaku B-33 umieszczonego przed progiem **właściwie staje się bezpodstawne**. Warto zauważyć, że znak ten spełnia podwójną rolę. Z jednej strony ostrzega jadącego o skutkach, jakie mogą wystąpić przy zbyt szybkim wjechaniu na próg, z drugiej zaś wskazuje, jakiej prędkości nie należy przekraczać ze względu na bezpieczeństwo innych uczestników ruchu. **Wymuszenie takiej jazdy jest przeciwieństwem istoty progów**.

Odwoływanie ograniczenia prędkości bezpośrednio za progiem przeczyłoby logice i zdrowemu rozsądkowi.

Znak B-33 obowiązuje więc zgodnie z ogólnymi zasadami, przytoczonymi na zakończenie.

Nie ma żadnych podstaw prawnych potwierdzających ograniczony zakres znaczenia znaku B-33 w przypadku ustawienia go przed progiem zwalniającym. Rozporządzenie z 2003 r. w sprawie

szczegółowych warunków technicznych dla znaków (...) w załączniku 1, w pkt 3.2.34.1. stanowi, że:
W przypadku ograniczenia prędkości wynikającego ze stosowania progów zwalniających dopuszcza się ograniczenie prędkości poniżej 30 km/h odpowiednio do kształtu i wymiaru progów. W tym przypadku liczba wyrażająca ograniczenie prędkości na znaku B-33 może być podawana z dokładnością do 5 km/h.

W przepisie tym nie mówi się o odwoływaniu wskazanego ograniczenia, zaś taki przypadek również nie jest przewidziany w rozporządzeniu z 2002 r w sprawie znaków i sygnałów drogowych, które jest regulacją dla kierujących. Przepis o zakresie obowiązywania znaku B-33 ma następujące brzmienie:

§ 27.1. Znak B-33 "ograniczenie prędkości" oznacza zakaz przekraczania prędkości określonej na znaku liczbą kilometrów na godzinę. Dopuszczalna prędkość określona na znaku obowiązuje, z zastrzeżeniem ust. 4 i § 32, do miejsca:
1) wprowadzenia innej dopuszczalnej prędkości znakiem B-33 lub B-43,
2) umieszczenia znaku D-40 oznaczającego początek strefy zamieszkania,
3) umieszczenia znaków oznaczających odpowiednio początek lub koniec obszaru zabudowanego, o których mowa w § 58 ust. 3 i w § 114 ust. 1 pkt 1 i 2.

Dodajmy, że powołany w cytowanym przepisie ust. 4 i § 32 dotyczą odpowiednio znaków B-34 i B-42.

Odpowiedzi udzielił: Zbigniew Drexler, autor książek popularyzujących przepisy o ruchu drogowym oraz ich objaśnianie