



Wysogotowo 2020-06-14

Ministerstwo Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

L.dz. KLIR/1/06/20

dotyczy: opinii do projektu ustawy z 12-05-2020 r. o zmianie ustawy Prawo o Ruchu Drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu (KLIR) niniejszym pismem pragnie przekazać swoje uwagi dotyczące wymienionego na wstępie projektu.

W piśmie skierowanym we wrześniu 2019 roku w odpowiedzi na pierwszą próbę regulacji kwestii związanych z pojawieniem się w naszym krajobrazie drogowym różnego rodzaju urządzeń transportu drogowego (UTO) podkreślaliśmy znaczenie podjętej przez Ministerstwo inicjatywy. Ze zrozumieniem przyjęliśmy także informację dotyczącą wycofania projektu z dalszego procesu legislacyjnego w związku z uwagami jakie pojawiły się do poszczególnych jego zapisów. Tym bardziej jest nam przykro, że, w naszej ocenie, przedłożony Stowarzyszeniu projekt w obecnym wariantcie w żaden sposób nie przybliży uczestników ruchu drogowego do stworzenia jasnych i transparentnych przepisów regulujących skutecznie wzajemne korelacje pomiędzy użytkownikami UTO, a pozostałymi użytkownikami drogi.

Przed wszystkim po raz kolejny nie jesteśmy w stanie zrozumieć dlaczego Ministerstwo ogranicza zakres regulacji objętych procedowanymi przepisami wyłącznie do urządzeń posiadających napęd elektryczny. Czy uderzenie w pieszego przez rolnarza jadącego z prędkością 40 km/h czy użytkownika tradycyjnej hulajnogii jadącego z prędkością 25 km/h jest mniej niebezpieczne niż w przypadku hulajnogii z e-napędem? Musimy zauważyć, że w świetle proponowanych przez Ministerstwo przepisów zarówno jeden jak i drugi formalnie pozostaną „pieszymi” i w tym kontekście oni nie będą objęci ograniczeniami prędkości, które proponuje się w przedstawionych zmianach. Trudno nam zrozumieć w sprzeczności z czym stoi np. zmiana definicji UTO na brzmiącą choćby:

*„47b) urządzenie transportu osobistego – pojazd o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m i długości nieprzekraczającej 1,25 m, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdujące się na tym pojeździe. **Urządzenie transportu osobistego może być poruszane siłą mięśni osoby nim jadącej jak również może być wyposażone w napęd elektryczny, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h; określenie to nie obejmuje wózka inwalidzkiego**”;*

Zapis taki byłby zbieżny z zapisami dotyczącymi obecnie funkcjonujących zapisów definiujących rower w ruchu drogowym.

Następnym elementem, który jest powodem naszego krytycznego stanowiska w stosunku do przedłożonej propozycji są zapisy mówiącej o dopuszczalnej prędkości UTO.

W pierwszej kolejności zapisy proponowane w art. 20 ust 6 pkt 4 b) są nielogiczne. Jeżeli definicja UTO zaproponowana przez Ministerstwo wskazuje, że pojazd taki ma mieć rozwiązania konstrukcyjne ograniczające jego prędkość do 25 km/h to oczywistym jest, że jego limit prędkości to właśnie to 25 km/h i nie ma uzasadnienia dublowanie tego zapisu. Przy czym o ile te nieścisłości nie wydają się rodzić poważnych następstw o tyle zapis mówiący o konieczności zachowania prędkości pieszego na chodnikach w naszej ocenie już tak. Przede wszystkim musimy zwrócić uwagę, że w definicja pieszego w PoRD w żaden sposób nie jest skorelowana z prędkością. Definicję pieszego wypełnia zarówno osoba starsza czy niepełnosprawna która porusza się z prędkością 2 km/h, osoba idąca z typową prędkością ok. 5 km/h, osoba biegnąca z prędkością 10-12 km/h, ale poprzez brak stosownych uregulowań także ... rolnik jadący w prędkością np. 25-30 km/h. Do której prędkości ma się dostosować użytkownik UTO? Jeżeli do tych pierwszych to czy przeanalizowano w ogóle możliwość poruszania się na takim urządzeniu z taką prędkością.

W naszej ocenie popartej rozmowami z użytkownikami choćby e-hulajnóg oznacza ona brak możliwości zachowania stateczności. To samo dotyczy jazdy rowerem i zapisów art. 33 ust. 6. Co oznacza w tym wypadku prędkość pieszego? W jaki sposób rowerzysta ma kontrolować prędkość nie mając na swoim wyposażeniu licznika prędkości? Jeżeli ma jechać ok. 5 km/h to w jaki sposób ma zachować stateczność? Mając takie zapisy musimy także założyć, że nie da się wyprzedzić pieszego, bo nie możemy przekroczyć jego prędkości i należy jechać za nim aż ... Właśnie aż, co? Trudno w tym miejscu przyjąć jako wystarczającą analizę prędkości pieszego przedstawionej w uzasadnieniu projektu przez Ministerstwo. Mówiąc szczerze w jej kontekście sami mamy poważny problem ze wskazaniem do jakiej prędkości pieszego odnoszą się przepisy. Zdaniem Stowarzyszenia, jeżeli przepisy nie mogą wskazywać konkretnej prędkości to zapisy powinny być ukierunkowane na możliwy skutek i przenoszący konsekwencje na osobę, która się do tego zapisu nie dostosowała np.:

- na chodniku albo drodze dla pieszych – z prędkością eliminującą możliwość najeżdżenia na pieszego.

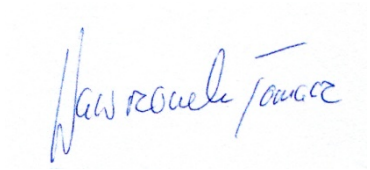
Wydaje się, że tego typu podejście będzie jednoznacznie przenosić odpowiedzialność za zachowanie bezpieczeństwa na użytkownika UTO lub rowerzystę jako stanowiącego „czynnik obcy” na chodniku, a także wymuszający na nim dostosowanie prędkości do takiej, żeby nie najeżdżał na pieszego. W każdym przypadku zdarzenia drogowego istnieć będzie uzasadnienie, że prędkość była nieprawidłowa.

Pragniemy także zauważyć, że, w naszej ocenie, niejasne są zapisy art. 47 dotyczące postojów rowerów w pasie drogowym. Wydaje się, że w tym przypadku konieczne jest bardziej kompleksowe podejście do tej problematyki. W świetle proponowanych zmian zgodnym z przepisami będzie – po uzyskaniu zgody zarządcy drogi – pozostawienie przy płocie lub lampie rowerów wypożyczanego przez podmioty komercyjne, natomiast to samo będzie już niezgodne z przepisami (nota bene już obowiązującymi) w przypadku rowerów prywatnych, odnośnie których obowiązuje wymóg pozostawienia ich przy krawędzi jezdni. Apelujemy nad bardziej szczegółowym zastanowieniem się nad tymi kwestiami.

Mając powyższe na uwadze **Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu negatywnie opiniuje proponowane zmiany.** Zdaniem Stowarzyszenia w miejsce oczekiwanego uporządkowania kwestii UTO wprowadzą one dodatkowe problemy i chaos interpretacyjny. Wyrażamy obawę, że przedstawiony projekt finalnie będzie miał kształt dedykowany raczej wiedzy i umiejętnościom radców prawnych i adwokatów niż inżynierów ruchu, a - co chcemy bardzo podkreślić - nie tego oczekivalibyśmy po nowoczesnym prawie.

Z poważaniem:

Prezes Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu



Tomasz Wawrzonek