



Wysogotowo 2020-02-19

Ministerstwo Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

L.dz. KLIR/1/02/20

Wasz znak sprawy: SKR 1.0210.1.2019

dotyczy: opinii do projektu zmiany ustawy Prawo o Ruchu Drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami

Niniejszym pismem Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu pragnie odnieść się do proponowanych przez Ministerstwo zmian legislacyjnych dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania te będące elementem realizacji zapowiedzi Prezesa Rady Ministrów Pana Mateusza Morawieckiego w zakresie walki z piractwem drogowym i ochrony najbardziej narażonych w ruchu drogowym pieszych są krokiem istotnym, ale w naszej ocenie w dużej mierze postawiony w sposób nie taki jak był oczekiwany. Dotyczy to przede wszystkim propozycji Ministerstwa w zakresie art. 13 i 26.

W przypadku pozostałych propozycji zmian Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu nie wnosi uwag. Cieszymy się, że likwidacji ulega wyjątkowy na skalę światową eksperyment dobowego zróżnicowania prędkości w terenie zabudowanym. To niewątpliwie ruch w bardzo dobrym kierunku, postulowany od lat także przez nasze Stowarzyszenie. Nie budzi naszych zastrzeżeń także zapis zmian w ustawie o kierujących pojazdami.

Po zapowiedziach Pana Premiera wydawało się, że głównym celem wprowadzanych regulacji jest zmiana statusu pieszego nie tylko na przejściu dla pieszych, ale także w bezpośrednim jego sąsiedztwie. Można było zakładać, że w takim kierunku pójdą przygotowywane nowelizacje. Wydaje się, że niestety tak nie jest. W opiniowanym projekcie Ministerstwo wprowadziło określenie: „wchodzący na przejście dla pieszych”. Natomiast w uzasadnieniu do projektu Ministerstwo, w naszej ocenie w sposób nieuzasadniony, rozszerza pojęcie „wchodzący” także o tych, którzy oczekują na możliwość wejścia na to przejście.

Musimy w tym miejscu powołać się na Słownik Języka Polskiego, który definiuje wchodzenie jako *przekroczenie granicy jakiegoś pomieszczenia lub obszaru, ewentualnie poruszanie się, rozpoczęcie innej fazy lub innego rodzaju ruchu*. Natomiast czekanie jako *przebywanie w jakimś miejscu spodziewając się kogoś lub czegoś*. Przy tak rozbieżnych definicjach trudno się spodziewać, że kierowcy, a w ostateczności także sądy, będą utożsamiać osobę oczekującą z osobą wchodzącą na przejście dla pieszych. Musimy podkreślić jeszcze jeden ważny element. Zgodnie z art. 14 ust. 1 Prawa o Ruchu Drogowym pieszemu zabrania się wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd **w tym także na przejściu dla pieszych**.

Rozszerzenie pojęcia „wchodzenia” także o „oczekiwanie” doprowadziłoby do absurdalnego zawirowania w interpretacji tego przepisu.

Mając na uwadze przytoczony przepis musimy stwierdzić, że proponowane regulacje w żaden sposób nie zmieniają w praktyce sytuacji pieszego na drodze. W realiach ciągłego ruchu samochodowego pieszy uzyska pierwszeństwo wyłącznie w przypadku rozpoczęcia „wchodzenia” na przejście. Jednocześnie nie wolno mu tego robić, jeżeli wchodziłby bezpośrednio przed jadący pojazd. Trudno wyobrazić sobie inaczej tę czynność, jeżeli drogą jedzie pojazd za pojazdem. Kierowca z kolei nie musi zatrzymać się zanim pieszy zacznie wchodzić na jezdnię. W praktyce mamy dokładnie taką samą sytuację jak obecnie, że prawo pieszego do przejścia przez jezdnię będzie zależało od uprzejmości kierowców, a nie od wymogu przepisów. W sytuacji, gdy pojazdów nie ma - pieszy wchodzący, faktycznie bezproblemowo, staje się pieszym będącym na przejściu dla pieszych i jako taki zyskuje pierwszeństwo także w oparciu o istniejące regulacje.

Stąd w naszej ocenie bliższe jest stwierdzenie zawarte w uzasadnieniu projektu, że służy on bardziej konsolidacji przepisów rozrzuconych w różnych aktach prawnych (słusznie !!! – choć np. pozostawienie w art. 13 zapisu „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem” bez dodania zmian wprowadzonych w art. 26 jest niezrozumiałe) niż oczekiwanej przez wielu zmianie praw pieszych na dedykowanych ich bezpieczeństwu przejściach przez jezdnie.

Dlatego też uważamy, że artykuł zapis art. 26. ust 1 powinien brzmieć: *Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego, i ustąpić pierwszeństwa pieszemu **oczekującemu na możliwość przejścia**, wchodzącemu na to przejście albo znajdującemu się na tym przejściu.*

Chcemy podkreślić, że za słuszne uważamy wprowadzenie zasady szczególnej ostrożności ze strony pieszych w obrębie przejścia. Wg naszej oceny powinna także zostać wprowadzona zmiana dotycząca zakazu używania przez pieszych przechodzących przez drogę (ulicę) telefonów komórkowych/urządzeń mobilnych. Na przykład przez dodanie w art. 13 ust. 1a o treści „Szczególna ostrożność powinna przejawiać się unikaniem wszelkich działań, które odwracają uwagę od otoczenia i sytuacji na jezdni, w tym korzystania z telefonów komórkowych/urządzeń mobilnych”.

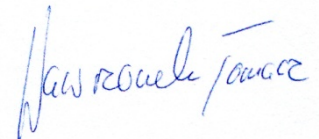
W przypadku, gdyby zmiany Ministerstwa poszły jednak w kierunku rzeczywistej zmiany statusu pieszego na przejściach dla pieszych Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu pragnie zwrócić uwagę, że takie rozwiązanie wymagałoby odpowiednio długiego *vacatio legis*. Bezwzględnie koniecznym byłaby zmiana przepisów wykonawczych. Niezbędny byłby odpowiedni czas dla zarządców dróg i zarządzających ruchem do szczegółowej weryfikacji przejść dla pieszych znajdujących się w ich zakresach kompetencyjnych.

Powinny pojawić się zapisy eliminujące problem wysokich dopuszczalnych prędkości na drogach w bezpośrednim sąsiedztwie przejść.

Należy stworzyć odpowiednie zabezpieczenia dotyczące przejść na drogach dwujezdniowych. Pozostawienie tego typu przejść bez sygnalizacji świetlnej czy innej formy rzeczywistego ograniczenia prędkości lub separacji ruchu pieszego i samochodowego byłoby skrajnie nieodpowiedzialne. W naszej ocenie należy stworzyć narzędzia oceny zasadności funkcjonowania przejścia (np. w terenach niezabudowanych) i w wielu przypadkach dokonać ich likwidacji i zastąpienia np. miejscami „przyjaznymi” do przekraczania jezdni tj. infrastrukturalnie ułatwiającymi przekraczanie jezdni, ale bez nadania pierwszeństwa pieszemu. W jednym z referatów wygłoszonych podczas naszych seminariów zarządca dróg jednego z województw wskazał, że w przypadku wprowadzenia procesu weryfikacyjnego zgodnego z niemieckimi procedurami ok. 80% przejść na jego sieci drogowej powinno być zlikwidowanych. W świetle nowych przepisów działania takie powinny być obligatoryjnym wymogiem. Wreszcie należy przeprowadzić szeroko zakrojoną kampanię społeczną informującą o celu i fakcie wprowadzanych zmian. To wszystko stanowi, że wskazany w projekcie termin wprowadzenia przepisów tj. 1 lipiec 2020 uważamy za nierealny jeżeli nie ma on przynieść wyników odwrotnych od zamierzonych.

W załączeniu pozwalamy sobie przesłać wybrane uwagi i spostrzeżenia członków Stowarzyszenia KLIR do nowelizowanych przepisów w celu ewentualnego dalszego ich wykorzystania w prowadzonych pracach legislacyjnych.

Prezes Stowarzyszenia KLIR



Tomasz Wawrzonek

W załączniku wybrane uwagi i opinie Członków KLIR

Wybrane opinie – załącznik do pisma SKLIR z 19-02-2020 r. (dot. proj.z 30-01-2020)

ad 1) Pojęcie "wchodzący" w potocznym rozumieniu wydaje się być jasne lecz w świetle „prawniczenia” już na samym początku budzące wątpliwości interpretacyjne. *W mediach już pojawiają się nadinterpretacje traktujące o obowiązku (!) "intensywnego wypatrywania, przez kierujących, znajdującego w zasięgu ich wzroku, pieszego, który być może będzie miał zamiar wkroczyć/wejść na przejście*).

Nietrudno sobie wyobrazić ten festiwal "prawniczenia" przy rozpatrywaniu przyczyn każdego przyszłego zdarzenia drogowego z pieszym na przejściu, te tabuny „biegłych” liczących prędkości wejść staruszek o lasce gadających akurat z wnuczką przez komórkę i.t.p. – po prostu minimum wątpliwości.

Dla mnie "wchodzący" np: na schody to ten co podniósł nogę (lewą lubo też prawą) nad ich pierwszy stopień; A "wchodzący" do mieszkania na 1. piętrze to ktoś przekraczający próg, a nie stojący przed bramą budynku lub wahający się "czy zapukać do drzwi czy też nie". Pojęcie „wchodzący” należy otoczyć szczególną troską w tej ustawie – jedynie środki techniczne mogą zaradzić przyszłemu bałaganowi.

ad 2) chce się zawołać to aż tyle czasu musiało upłynąć aby zlikwidowano tę bzdurę !

ad 3) Ponieważ przejście dla pieszych daje pieszemu złudne poczucie bezpieczeństwa, a problematyczne jest pojęcie "pieszego wchodzącego na to przejście" - pojawiają się pomysły sygnalizacji zamiaru wejścia na przejście poprzez podniesienie ręki w górę. *(Nietrudno sobie wyobrazić wtedy te gry i zabawy ludu polskiego z kierującymi) – stąd warto zgłosić postulat sukcesywnego uzupełniania powierzchni poprzedzających podejście do krawędzi jezdni lub torowiska, przy przejściach bez sygnalizacji świetlnej (tam jest najtrudniej oddzielić tych co chcą wkroczyć od tych co tylko sobie stoją chcąc pogadać), o **bariery powodujące zwrócenie pieszych mających zamiar wkroczenia na przejście przodem do pojazdów nadjeżdżających z lewej strony** (jak przed niektórymi szkołami). Trudno – bezpieczeństwo musi kosztować szczególnie jeżeli trzeba dbać o bezpieczeństwo „zombi”.*

Warto też po raz setny przywołać postulat wprowadzenia linii koloru czerwonego (**czerwony krawężnik**) dla oznaczenia odcinków objętych zakazami zatrzymywania się - tu, między innymi, o oznaczenie odcinków przed i/lub za przejściami dla pieszych w celu uwolnienia pól widoczności dla pieszych i kierujących. Chętnie „kupujemy” od USA: walentynki i halloween, ale dobrych i czytelnych rozwiązań IR (Inżynieria Ruchu) – to już nie (!).

ad 4) - zaginęło słówko "lub"

===== (oddzielenie kolejnej opinii)

Po zapoznaniu się z projektem widzę to tak:

A. zmiana art. 13 ust. 1 PoRD moim zdaniem do zaakceptowania, szczególnie w świetle wcześniejszych zapowiedzi medialno-politycznych.

B. zmiana art. 20 ust. 1 i ust. 1a PoRD do zaakceptowania.

C. zmiana art. 26 ust. 1 PoRD co do zasady niby nic nie zmienia, jednak moim zdaniem komplikuje życie, gdyż otwiera wiele bramek interpretacyjnych tego zapisu:

1. "zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na w tym miejscu lub na nie wchodzącego"

Prędkość ta będzie całkowicie inaczej postrzegana przez kierowcę, inaczej przez pieszych, do tego w zależności od wieku i sprawności też będzie inna, a jeszcze inaczej przez organ egzekwujący te zapisy, nie chciałbym być w skórze rozstrzygającego. Czy narażeniem na niebezpieczeństwo jest już sam fakt, że pieszy boi się zbliżającego pojazdu, czy może, że jest on duży, głośny itp.? Czy jednak narażenie następuje w przypadku zdarzenia spowodowanego przez któregoś z użytkowników drogi i szkody poniesionej w jego wyniku?

2. "ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście albo znajdującemu się na tym przejściu"

Czym się różni pieszy wchodzący na przejście od pieszego znajdującego się na nim? Szczególnie jeżeli w art. 13 ust. 1 zdanie drugie jest zapis "**Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem**", nasuwa mi się wręcz pytanie, do którego elementu linii P-10 pieszy jest jeszcze wchodzącym, a od którego już znajdującym się na tym przejściu?

D. zmiana art. 135 ust. 1 pkt. 1a lit. a PoRD, oraz art. 102 ust. 1 pkt 4 uoKP również do zaakceptowania.

=====

Analiza wskazuje konieczność zachowania szczególnej ostrożności ze strony kierowcy i częściowo po stronie pieszego. W przepisie art 13 ust 1. wskazuję konieczność uzupełnienia początku przepisu o zapis "Pieszy wchodzący lub zbliżający się przejścia przez jezdnię lub torowisko...".

Elementem dyskusyjnym jest:

- kwestia stwierdzenia zmniejszenia prędkości przez kierowcę w sytuacji gdy 50km/h jest odpowiednio bezpieczną prędkością, aby pieszy przeżył w sytuacji zdarzenia drogowego - jaka jest ta mniejsza wartość,

- strefa wchodzenia na przejście dla pieszych w sytuacji, gdy część pieszych traktuje każdy kawałek chodnika jak strefę dyskusji bez względu na okoliczności sąsiadujące.

Tworzenie przez miasta i zarządy dróg rozwiązań typu

<http://www.brd24.pl/spoleczenstwo/miasto-poznan-odpowie-za-wyznaczenie-miejsc-parkingowych-niezgodne-z-prawem/>

powoduje istotne pogorszenie się warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego i żadne przepisy tego nie zmieniają, jeśli sami generujemy problem na drogach.

=====

1) O konieczności zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych mówią istniejące przepisy 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. Obowiązki i zasady istnieją, ale zapomnieli o nich zarówno piesi jak i kierujący. Dlatego tak ważna jest edukacja, ponieważ szerzy się wtórny analfabetyzm w zakresie prawa o ruchu drogowym. Czy możliwa jest zmiana mentalności?

Bo błędne jest założenie, że ilość wypadków z udziałem pieszych w Polsce można ograniczyć zwiększając ich uprawnienia.

Zatrzymanie się kierującego przed przejściem i pieszego (a nie tzw. wtargnięcie - w słuchawkach na uszach i z telefonem w ręku) powinno być wynikiem zdrowego rozsądku. Wydaje się, że proponowana zmiana jest kosmetyczna: kierujący pojazdem ma ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście, ale pieszy ma zachować szczególną ostrożność przed wejściem na to przejście.

Należy zapisać w prawie szczegółowe wytyczne wyznaczania przejść dla pieszych, a istniejące przejścia niespełniające takich warunków bezwzględnie likwidować. O wyznaczeniu oznakowanego przejścia dla pieszych nie mogą decydować obywatele w ramach demokracji i w ślad za tym politycy, ale eksperci. A jak dotąd są to jedne z najczęstszych wniosków w zakresie zmiany stałej organizacji ruchu. Z drugiej strony konieczne jest skuteczne egzekwowanie przepisów: większe kary, powrót fotoradarów. Odebranie Strażom Miejskim prawa do automatycznej kontroli prędkości spowodowało, że samorządom pozostało jedyne narzędzie zmuszenia kierowców do zachowania bezpiecznej prędkości: projektowanie i budowa odpowiedniej infrastruktury drogowej. Ale tu także niezbędna jest zmiana aktualnych przepisów m.in. w zakresie zasad i metod uspokajania ruchu oraz współpraca (także finansowa) pomiędzy administracją rządową i samorządową.

2) Zmiana w zakresie dozwolonej prędkości w obszarze zabudowanym - jak najbardziej słuszna i od dawna oczekiwana.

=====

1) Tu bym dodał:

Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem. ”. **Pieszy zbliżający się do przejścia dla pieszych lub torowisko, z zamiarem przejścia ma obowiązek się zatrzymać i przez to wyrazić zamiar przejścia.**

Kierowcy widząc pieszego zbliżającego się do przejścia otrzymaliby wyraźny sygnał od pieszego że chcą skorzystać z pierwszeństwa. Na wąskich chodnikach bez pasa zieleni i dojścia do przejścia kierowcy trudno ocenić czy pieszy ma zamiar przejść przez jezdnię czy dalej będzie poruszał się chodnikiem. Sekundowe zatrzymanie pozwoli na ocenę sytuacji czy kontynuować jazdę zachowując szczególną ostrożność , czy się zatrzymać. Wartością dodaną byłaby 1 s dla kierowcy czyli 14m dla prędkości 50km/h na hamowanie.

Taki nawyk ograniczyłby ilość ofiar typu „Zombie” wpatrzonych w telefony, i „Kozaków” ,którzy z marszu wchodzą – wbiegają na jezdnię. Egzekwowanie zapisu nie sprawi trudności – „Pan się nie zatrzymał przed przejściem”.

3) Tu bym zmienił:

„1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego **znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego**, i ustąpić pierwszeństwa **pieszemu wchodzącemu na to** przejście albo znajdującemu się na tym przejściu.”;

Powinno być :

znajdującego się na przejściu lub zbliżającego się do przejścia i ustąpić pierwszeństwa pieszemu zbliżającemu się do przejścia z zamiarem przejścia albo znajdującemu się na tym przejściu.”;

Przy proponowanym w ustawie zapisie niczego nie zmieniamy, bowiem obecnie „wchodzący” to taki pieszy który postawił na nim nogę i już tam jest – co zobowiązuje kierowcę do ustąpienia pierwszeństwa .

Zbliżający się do przejścia to taki , który wyraża zamiar przejścia przez jezdnię.

=====

Do projektowanych zmian w ustawie *Prawo o ruchu drogowym* oraz w ustawie o kierujących pojazdami,

(w Art. 13. ust. 1, Art. 20, Art. 26 ust. 1 oraz w Art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a), przedstawionych w projekcie z dnia 30.01.2020, nie wnoszę żadnych uwag.

Co więcej, rozszerzenie dotychczasowych zapisów również o pieszego **wchodzącego na jezdnię** (czytaj: oczekującego na jej przekroczenie) jest, moim zdaniem, bardziej odpowiednie od proponowanego przez część osób zapisu obejmującego również pieszego **zbliżającego się go przejścia**. Trudno byłoby bowiem określić w sposób jednoznaczny zasięg dojścia, jak i zamiar osoby idącej równoległym do jezdni chodnikiem.

Jednocześnie uważam, iż zakresem projektowanych zmian w w/w ustawie należałoby objąć również Art. 13.ust.2 rozszerzając jego zapis o zezwolenie na przekraczanie jezdni w odległości mniejszej od 100 m od wyznaczonego przejścia w strefach Tempo 30, których to przejść jest niewiele, bowiem nie wyznacza się ich w tego typu strefach (jedynie w sąsiedztwie szkół).

=====

1. Prawo o ruchu drogowym w art. 45 ust.2 pkt.1 „Zabrania się korzystania podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku”. Z tym się zgadzam, bo często widzę osoby ze słuchawką przejeżdżające przez skrzyżowanie co szczególnie jest niebezpieczne zwłaszcza gdy występuje rondo . I tu należy karać z całą surowością. Dla poprawy bezpieczeństwa **pieszych** w/w zapis powinien zostać rozszerzony także na pieszych. Spotykam często **DZIECI i MŁODZIEŻ** zapatrzone w komórki . Osoby z komórkami przy uchu nie zwracają uwagi co koło się nich dzieje w rejonie drogi.

Często zdarza się osoby ze słuchawkami na obu uszach , którzy nic nie słyszą co dzieje się koło nich i idą prosto na jezdnię z wyznaczonym przejściem dla pieszych.

2. Art.13 - Jestem za zapisem. że **pieszy wchodząc na jezdnię jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność** .To powinno w artykułach pisanych o bezpieczeństwie na przejściach dla pieszych być pisane dużymi literami i grubą czcionką , aby wyedukować także naszych pieszych. Wiąże się to z panującym błędnie przekonaniem ,iż pieszy wchodząc na przejście nawet przed pojazdem będącym już przed samym przejściem ma pierwszeństwo i pojazd ma zatrzymać się w miejscu. W większości artykułów dziennikarze grubymi czcionkami piszą tylko o obowiązkach kierujących pojazdami . Zgadzam się że kierowcy w dużej mierze są winni zdarzeniom na oznaczonych przejściach, ale nie do końca, piesi też przyczyniają się.

Należy wziąć pod uwagę także infrastrukturę drogową która ma także wpływ na bezpieczeństwo. Lokalizacja przejść w rejonie parkingów i miejsc postojowych, pojazdy uniemożliwiają prawidłowe dostrzeżenie pieszego. Występujące drzewa to też problem. O zmroku i porze nocnej brak właściwego lub żadnego oświetlenia przejść. Piesi poruszający się w ciemnych ubraniach są praktycznie niewidoczni.

3. Art.26 - Interpretacji może podlegać zapis „wchodzącemu na to przejście” . Czy pieszy znajdujący się na przykład od krawędzi jezdni z wyznaczonym przejściem 1,5 m a może 2,0 m jest już wchodzącym na przejście.

4. Art.26 - Co z przejściami w obszarze niezabudowanym (90km/h) , a czasami w obszarze zabudowanym na drogach i ulicach o podwyższonej prędkości , nie wspominając o jezdniach dwupasowych w jednym kierunku. Zauważenie pieszego może skutkować nagłym hamowaniem , co przy pojazdach poruszających się w ciągu jeden za drugim spowodować może kolizje pojazdów (najechanie).

=====

Skoro ustawodawca nakłada kolejne "obowiązki" na kierowców, to może warto , śladem Litwy, zakazać PIESZYM używania telefonów komórkowych itp. w trakcie przechodzenia przez jezdnię (drogę) !!!

===== koniec treści załącznika