

Postulowane zmiany lub nowe elementy podaję w nawiasach (...). uwagi kursywą

USTAWA - PRAWO O RUCHU DROGOWYM - proponowane zmiany:

Opis problemu:

Znany jest problem miejsc postojowych np.: w rewitalizowanych obszarach staromiejskich gdzie nakazane są ze względów konserwatorskich odtworzenia nawierzchni układanej z kostki brukowej lub betonowej w kolorze narzuconym przez architekta.

Często z uwagi na ochronę wizerunku zabytkowych fasad budynków zakazane jest stosowanie tarcz znaków pionowych - a malowanie znaków poziomych za pomocą farb jest nietrwałe a co za tym idzie nieskuteczne. Miejsca postojowe są jednak pożądane choćby na rynkach przed Pałacem Ślubów lub restauracjami.

Stąd też należy umożliwić tam postój pojazdów – w tym postój objęty opłatami za jego czas np. w Strefach Śródmiejskich lub Parkowania (należy dążyć do likwidacji pojęcia Strefy Parkowania – dotychczas jedno wielkie źródło problemów wszelakich - i powrócić do korzystania z możliwości Strefy Ograniczonego Postoju – parkowanie jest czynnością dynamiczną polegającą na manewrowaniu pojazdem w celu jego zatrzymania lub postoju).

Cytowany zapis:

„Art. 46.

ust. 2. Kierujący pojazdem, zatrzymując pojazd na jezdni jest obowiązany ustawić go jak najbliżej jej krawędzi oraz równoległe do niej, **[chyba, że znaki drogowe lub konstrukcyjne cechy nawierzchni wskazują inaczej]**.

Wady:

- zapis ogranicza możliwości organizowania postoju pojazdów stosownie do wymogów sytuacji .

Sugerowana zmiana:

..., **chyba, że znaki drogowe lub konstrukcyjne cechy nawierzchni wskazują inaczej**.

Zalety:

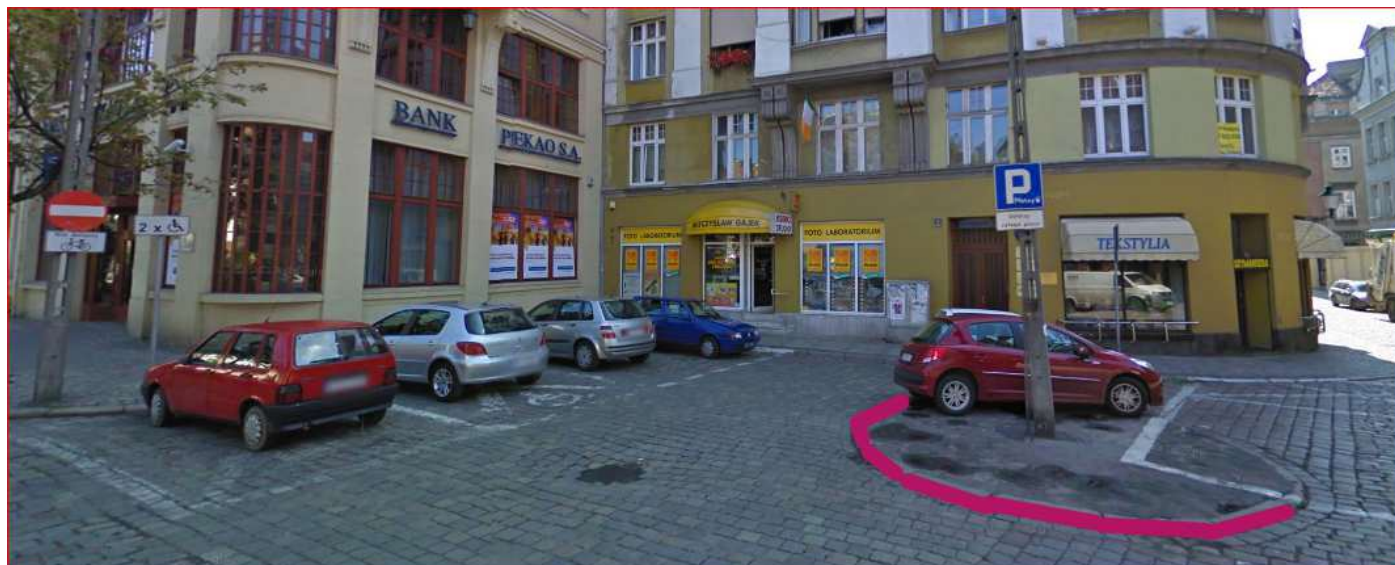
- umożliwienie organizatorom ruchu elastyczne dopasowanie rozwiązań bez konieczności dowodzenia w sądach sensowności rozwiązań szczególnych; ułatwienie pracy służbom porządkowym poprzez likwidację interpretacji.

Uzasadnienie:

są przypadki placyków lub innych nietypowych miejsc w pasie drogowym gdzie postój należy organizować w sposób szczególny.

Etapowanie:

- sugerowaną zmianę można wprowadzić od razu po uzupełnieniu przepisów.



Opis problemu:

Znany jest problem pojazdów zajmujących miejsca – np.: na chodnikach - nie przeznaczone do postoju, i nieustanne dyskusje ze służbami nad tym czy jest pozostawione 1,5 dla pieszych czy też nie. Istotą problemu jest usunięcie postoju pojazdów z chodników w ogóle. Tam gdzie przekrój pasa drogowego to umożliwia zamieniać miejsca postojowe na zatoki postojowe lub pasy postojowe – na to powinny iść pieniądze z opłat za postój.

Cytowany zapis:

„Art. 47. ust. 1. Dopuszcza się zatrzymanie lub postój na chodniku kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 2,5 t, **jedynie w miejscach wyznaczonych znakami pionowymi i/lub poziomymi,** pod warunkiem że:”

Wady:

- zapis dopuszcza postój pojazdów na chodnikach w ogóle (część pasa drogowego przeznaczona dla ruchu pieszych)

Sugerowana zmiana:

..., **jedynie w miejscach wyznaczonych znakami pionowymi i/lub poziomymi,**

Zalety:

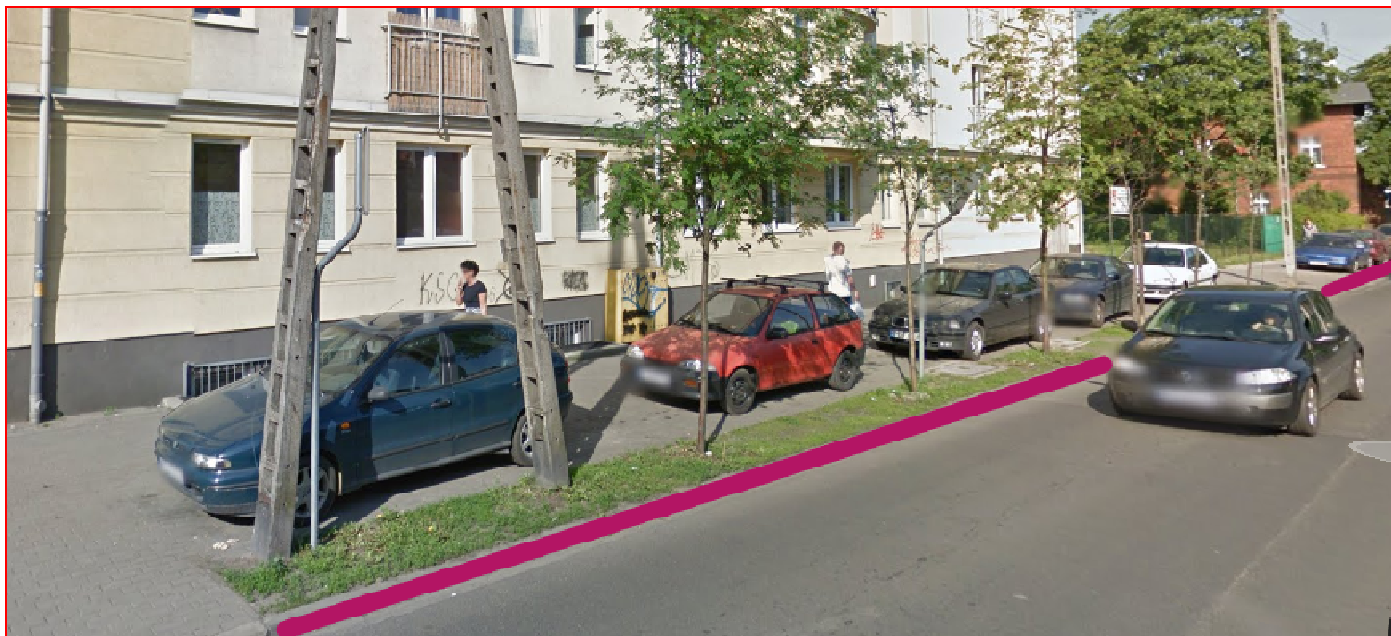
- sukcesywne oddawanie chodników ich użytkownikom - pieszym
- umożliwienie organizatorom ruchu redukowaniu tabliczek „nie dotyczy chodnika” i ułatwienie pracy służbom porządkowym poprzez likwidację interpretacji czy kierowca pozostawił czy też nie 1,5 m (zalecane 2,0m) pieszemu.

Uzasadnienie:

należy dążyć do jednoznacznego uporządkowania możliwości ingerencji pojazdu w przestrzeń pieszego – w tym jazdy wzdłuż po chodnikach (czerwone auto ze zdjęcia opuszczając chodnik musi „przygnieść” pieszych do ściany”).

Etapowanie:

- sugerowaną zmianę można wprowadzać sukcesywnie w miarę pozyskiwania funduszy z płatnego postoju.



Opis problemu:

Znany problem z zatłoczonych centrów miast, stref uzdrowiskowych, Stref Zamieszkania umiejscowionych na ulicach o wydzielonych jezdni i chodnikach itp. Tłumaczenie „nie było zakazu a ja przecież zostawiłem 1,5 m dla pieszych na chodniku” – możliwość takiego podejścia do sprawy wywołuje dramatyczne skutki przy spowolnieniu prędkości ruchu do wartości bliskiej 0 km/h.

Cytowany zapis:

„3) pojazd umieszczony {także częściowo,} na chodniku nie tamuje ruchu pojazdów na jezdni. „

Wady:

- zapis stwarza zbędną możliwość „samo-interpretacji”.

Sugerowana zmiana:

..., także częściowo,

Uzasadnienie:

pojazd może tamować ruch nie tylko gdy stoi przednią osią na chodniku, tu ruch w obu kierunkach

Etapowanie:

- sugerowaną zmianę można wprowadzić od razu po uzupełnieniu przepisów.



Opis problemu:

Zdarza się, że ze względów obszarowej organizacji ruchu występuje konieczność zmiany ulicy jednokierunkowej w dwukierunkową gdzie występuje ruch o charakterze lokalnym/dojazdowym i postój przy lewej krawędzi jezdni może budzić wątpliwości co do interpretacji poniższego zapisu.

Cytowany zapis:

„Art. 49. ust. 1. Zabrania się zatrzymania pojazdu:

.....

7) na jezdni przy jej lewej krawędzi, z wyjątkiem zatrzymania lub postoju pojazdu na obszarze zabudowanym na drodze jednokierunkowej, ~~lub na jezdni dwukierunkowej o małym ruchu~~, „ {lub miejsc gdzie postój jest dopuszczony;}

Wady:

- zapis stwarza zbędną możliwość interpretacji pojęcia małego ruchu – to co jest małym ruchem dla metropolii może być znacznym ruchem na wsi.

Sugerowana zmiana:

..., ~~lub na jezdni dwukierunkowej o małym ruchu~~, lub miejsc gdzie postój jest dopuszczony;

Uzasadnienie:

organizator ruchu powinien mieć możliwość dostosowania postoju pojazdów w nietypowych sytuacjach.

Etapowanie:

- sugerowaną zmianę można wprowadzić od razu po uzupełnieniu przepisów.



Opis problemu:

Jednym z najczęściej lekceważonych znaków organizujących postój są tabliczki wskazujące na sposób postoju. Szczególnie często występuje to w sytuacjach „zamiany” przez kierujących postojem z równoległego na jezdni na postój ukośny. Często przypadkiem jest naśladowanie wadliwego postoju pierwszego pojazdu przez następne.

Cytowany zapis:

„2. Zabrania się postoju:

.....”

{6} w sposób inny niż wskazany znakami drogowymi pionowymi i/lub poziomymi lub konstrukcyjnymi cechami nawierzchni.}

Wady:

- niepełny zapis powoduje umożliwienie szeregu zagrożeń bezpieczeństwa ruchu, a do tych najważniejszych należą nadmierne zawężenie pasów ruchu – utrudnienie przejazdu pojazdów służb ratunkowych czy też obsługę posesji przez pojazdy wywożące śmieci.

Sugerowana zmiana:

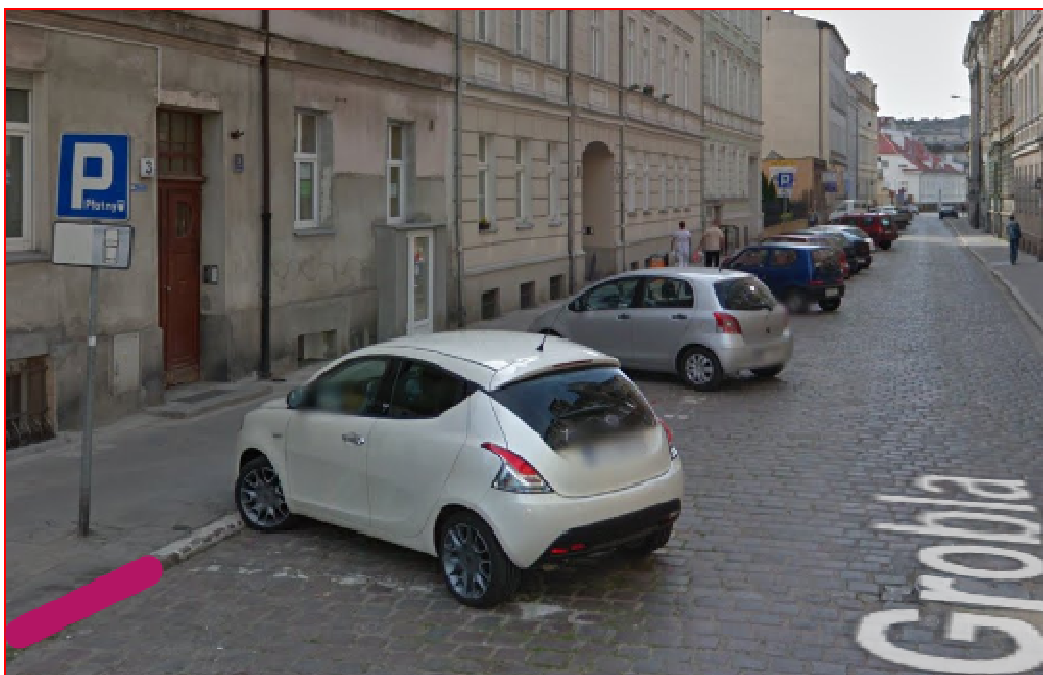
6) w sposób inny niż wskazany znakami drogowymi pionowymi i/lub poziomymi lub konstrukcyjnymi cechami nawierzchni.

Uzasadnienie:

jednym z najczęściej łamanych przepisów jest postój sprzeczny ze sposobem wskazanym na tabliczkach T-# pod D-18 - kierowcy nie traktują tego poważnie, uznając, że te tabliczki wiszą "tak sobie" a znak „parking” z tabliczką jest jedynie znakiem z grupy znaków informacyjnych – zatem złamanie jego treści to błahostka.

Etapowanie:

- sugerowaną zmianę można wprowadzić od razu po uzupełnieniu przepisów.



Rozporządzenie ministrów infrastruktury oraz spraw wewnętrznych i administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych - proponowane zmiany.

ROZDZIAŁ 2 ZNAKI DROGOWE PIONOWE

Opis problemu:

Często podczas jazdy na lewym pasie ruchu na ulicach wielo-pasowych (np.: w „obcym mieście” kiedy to prawym pasem porusza się „sznur „ pojazdów wielko-gabarytowych zmiana pasa na prawy w celu wykonania postoju - puki co – np.: na chodniku kierujący otrzymuje mandat za parkowanie „na zakazie”, którego nie miał szans zobaczyć bo był on całkowicie zasłonięty przez pojazdy jadące na pasie sąsiednim. Lub (ochoczo wykorzystywane przez Straże Miejskie) postępowanie mandatowe – wręcz blokowanie kół pojazdu zaparkowanego na chodniku o szerokości 4,5 m np.: przy jezdni dwu-kierunkowej, na którym umieszczono znak zakazu postoju 100 m tuż za zjazdem na prywatny parking płatny (!). **Nagminnym** jest oznaczanie „wjazdów” na posesje znakiem P-20 „koperta” stanowisko postojowe zastrzeżone dla określonego rodzaju pojazdów – stoi to w jawnej sprzeczności z pojęciem postoju – choćby zastrzeżonego ale postoju !. W szczegółowych warunkach stosowania znaków mówi się o barwach znaków ale nie o stosowanym materiale wykonania znaku – znak może zatem nie być malowany a np.: wybrukowany (białą kostką na tle powierzchni z szarej kostki brukowej) .

Cytowany zapis:

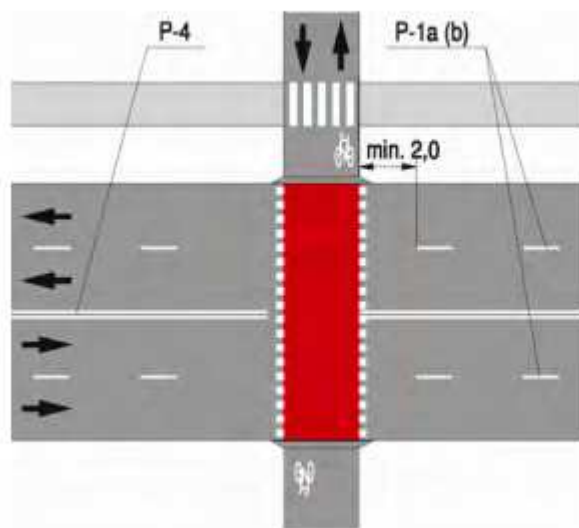
.....
par. 85.

.....
„2. Znaki drogowe poziome są barwy białej, żółtej, „ { niebieskiej i czerwonej - przy czym barwa czerwona może być stosowana wyłącznie dla oznaczania miejsc gdzie obowiązuje zakaz zatrzymywania pojazdów samochodowych,} z zastrzeżeniem ust. 4.

Wady:

- zapis jest i tak niepełny – brakuje barwy niebieskiej – „Stanowiska postojowe dla pojazdów osób niepełnosprawnych powinny mieć nawierzchnię barwy niebieskiej.”
- barwa czerwona jest niewymieniona a występuje np.:

Rys. 4.2.2.2. Przykład oznakowania przejazdu dla rowerzystów:



a) między skrzyżowaniami z czerwoną powierzchnią przejazdu

Sugerowana zmiana:

...niebieskiej i czerwonej - przy czym barwa czerwona może być stosowana wyłącznie dla oznaczania miejsc gdzie obowiązuje zakaz zatrzymywania pojazdów samochodowych, ...

Uzasadnienie:

czerwona barwa, linie ciągłe lub przerywane (przy obu zakaz zatrzymywania się z tym, że ta przerywana jest przekraczalna) np: na krawężniku jezdni wielo-pasowej, barwa czerwona uściśli wszystkie te miejsca gdzie cwaniacy dowodzą, że znak B-36 obowiązuje "od słupka" a oni stoją przecież tuż przed lub za słupkiem;



linie w kolorze czerwonym znakomicie mogą zastąpić "koperty z napisem WJAZD" do oznaczania wjazdów bramowych lub miejsc odbioru śmieci; oznaczenie zakazu wszędzie tam gdzie fizyczne przeszkody są wykluczone w tym np: "początki i końce" skrzyżowań- zamiast malowania yellowbox i.t.p. Może to zakończyć odwieczne dyskusje odkąd obowiązuje zakaz zatrzymywania – tam gdzie można namalować linię nie zawsze da się ustawić słupek znaku

Etapowanie:

- sugerowaną zmianę można wprowadzić od razu po uzupełnieniu przepisów



Cytat ze stosowania przepisów kalifornijskich:

„Przepisy dotyczące parkowania na czerwonym krawężniku

Zakaz zatrzymywania się, postoju i parkowania (No stopping, standing, or parking.). Nawet przy pracującym silniku i hamulcu, jeśli koła się nie poruszają, łamiesz prawo. Mandat za parkowanie w czerwonej strefie w Kalifornii będzie kosztował 98 USD. Zostawisz tam zaparkowany samochód? Spodziewaj się, że odbierzesz go z lokalnego parkingu holowniczego.

Więcej szczegółów na temat czerwonych krawężników:

Krawężnik pomalowany na czerwono oznacza, że nie możesz tam parkować ani zatrzymywać się, nawet jeśli jesteś w samochodzie, gdy jest on włączony. Otrzymałem mandat za parkowanie za wysadzenie kogoś na czerwonym krawężniku (nieświadomie) – został nagrany przez kamerę w pojeździe do egzekwowania przepisów parkingowych z odległości 50 jardów za mną. Nie dowiedziałem się o tym, dopóki nie przyszedł pocztą miesiąc później. Straszne rozczarowanie.

Niestety, oficjalne czerwone krawężniki są malowane z jakiegoś powodu. Są one wykorzystywane do rezerwowania przestrzeni na wypadek sytuacji awaryjnych, poprawy płynności ruchu lub zapewnienia wystarczającej ilości miejsca dla samochodów, aby mogły zobaczyć, kto nadjeżdża, wykonując skręt.

Zazwyczaj czerwone strefy znajdują się w następujących miejscach:

Krawędzie podjazdów

Róg skrzyżowania

Przystanki autobusowe

Hydranty przeciwpożarowe

Podjazdy krawężnikowe

Jak daleko na czerwonym można zaparkować?

*Toczyła się dyskusja na temat tego, jak duża część samochodu może nachodzić na czerwony krawężnik. Niektórzy kierowcy uważają, że dopóki samo koło nie jest na czerwonym, wszystko jest w porządku – **niestety tak nie jest**. Ten mit mógł się rozprzestrzenić, ponieważ wielu osobom po prostu „uchodzi to na sucho”, ale litera prawa stanowi, że **żadna część samochodu nie może znajdować się na czerwonym**.*

Czy „prawdziwe” czerwone krawężniki nie muszą mieć specjalnego logo lub znaczka?

To prawda, że w niektórych miastach, takich jak San Francisco, autentyczne czerwone krawężniki są oznaczone znaczkiem miasta. Po co w przeciwnym razie krawężnik miałby być pomalowany na czerwono? Mieszkańcy czasami biorą planowanie miasta we własne ręce, malując krawężniki na czerwono, być może po to, aby zaoszczędzić miejsce lub zapobiec parkowaniu samochodów zbyt blisko ich posesji. Ci ludzie są samolubnymi idiotami i powinni zostać wygnani ze społeczeństwa. Pojawili się również doniesienia o ludziach, którzy brali komercyjne myjki ciśnieniowe i zmywali farbę, aby móc zaparkować w pobliżu swojego domu. Czasami po prostu musisz mieć takie miejsce, przypuszczam.

czerwony krawężnik ze znaczkiem miasta

Przykład „autentycznego” czerwonego krawężnika w rejonie zatoki.

*Jeśli uważasz, że Twoje miasto może mieć własne oficjalne czerwone oznaczenia krawężników, koniecznie przeprowadź więcej badań. Niestety parkowanie na „fałszywym” czerwonym miejscu nie jest pozbawione ryzyka. Funkcjonariusz ds. egzekwowania przepisów parkingowych może chcieć wypełnić swój limit mandatów, nie zauważając, że to podróbka lub że jest nowy w tej pracy (lub może po prostu jest dupkiem). Ryzykujesz również, że osoba, która nielegalnie pomalowała krawężnik na czerwono, zadzwoni bezpośrednio do firmy holowniczej przeciwko Tobie. **Written by Peter V.**” <https://www.doyourpark.com/red-curb-parking-laws/>*

Tylko Ci, którzy mieli kiedykolwiek do czynienia z egzekwowaniem prawa o ruchu drogowym wiedzą co znaczą dyskusje z kierowcami wymyślającymi najdziwniejsze własne interpretacje przepisów. Osobiście miałem w przeszłości przez wiele lat do czynienia z takimi przypadkami – szczególnie w obszarach objętych restrykcjami postoju pojazdów. Lata całe starałem się o zaimplementowanie „red curb” w naszej krainie – bez sukcesu. Może młodszym adeptom IR się to uda,

pozdrawiam,

Piotr Jan GRACZYK

sekretarz KLIR