

Bydgoszcz, 21 lutego 2020 r.

**Ministerstwo Infrastruktury**  
**ul. Chałubińskiego 4/6**  
**00-928 Warszawa**

Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy, jako członek Federacji Piesza Polska, koalicji #ChodziOżycie, Kongresu Ruchów Miejskich oraz International Federation of Pedestrians (jako jedyna organizacja z Polski), pragnie zgłosić następujące uwagi w konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym:

1. Wyrażamy pełne poparcie dla konsultowanego projektu. Wprowadzenie projektowanych przepisów w życie pozwoli na realizację dwóch z czterech postulatów naszej inicjatywy: zapewnienie pierwszeństwa dla pieszych wchodzących na przejście dla pieszych oraz ujednolicenie do 50 km/h maksymalnej prędkości w obszarze zabudowanym. Tego typu rozwiązania zbliżą Polskę do europejskich standardów poprawiających bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu.

2. Jednocześnie proponujemy korektę projektowanego brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy Prawo ruchu drogowym poprzez wyraźne wyartykułowanie, że pierwszeństwo obejmuje również pieszego oczekującego na wejście na przejście dla pieszych, poprzez następujące brzmienie art. 26 ust. 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, wchodzącego na nie albo oczekującego na wejście na nie, i ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście, znajdującemu się na tym przejściu albo oczekującemu na wejście na to przejście.”

Taki kształt znowelizowanej regulacji kompleksowo zagwarantuje pierwszeństwo trzem grupom pieszych: znajdującym się na przejściu, wchodzącym na przejście, oczekującym na wejście na przejście. Propozycja przedstawiona do konsultacji nie wprowadza bowiem pierwszeństwa dla pieszych oczekujących na przejście. Nie znajdują się oni na przejściu, gdyż zgodnie z definicją przejścia dla pieszych zawartą w art. 2 pkt 11 ustawy Prawo o ruchu drogowym przejście dla pieszych oznacza powierzchnię jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczoną do przechodzenia przez pieszych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi. Zatem definicja ta nie obejmuje obszaru znajdującego się poza jezdnią. Należy podkreślić, że projektowana regulacja nie wprowadza tzw. „bezwzględnego pierwszeństwa dla pieszych”. Słusznie bowiem zostanie zachowany art. 14 pkt 1 lit. a ustawy Prawo o ruchu drogowym, który zabrania pieszym wchodzenia bezpośrednio przez nadjeżdżający pojazd. Dlatego zdarzać się będą sytuacje, w których pieszy będzie oczekiwał na możliwość wejścia na przejścia dla pieszych.

Przepisy powinny być czytelne i spójne. Zasady pierwszeństwa powinny być określone jednoznacznie i jednolicie z punktu widzenia wszystkich uczestników ruchu. Tymczasem w proponowanych przepisach samochód ustępuje pieszem na pasach i wchodzącemu na pasy, natomiast pieszy ma pierwszeństwo tylko na pasach.

3. Proponujemy w art. 13 uchylone ust. 2, który jest nadmiernym ograniczeniem poruszania się pieszych, szczególnie w terenie zabudowanym niespotykanym w przepisach innych krajów europejskich. Nie poprawia on bezpieczeństwa, a jedynie daje dobry pretekst do nakładania mandatów karnych na pieszych. Dlatego proponujemy jego wykreślenie, co ujednolici polskie prawo z przepisami krajów o większym poziomie bezpieczeństwa pieszych na drogach.

4. Proponujemy dodanie do art. 2 pkt. 18a) o treści:

„Pieszy zbliżający się do jezdni – pieszy znajdujący się do 2 metrów od jezdni i skierowany przodem tułowia w jej kierunku.”

Taka odległość oznacza bowiem dwa białe pasy przejścia dla pieszych wraz z przerwami między nimi lub trzy średniej długości kroki pieszego. Dwa metry piesi przechodzą średnio w ciągu 1,5 sekundy, co jest czasem, w którym kierowca zachowujący ostrożność, zareaguje na sytuację na drodze. Proponowany zapis powoduje, że piesi i kierujący będą zobowiązani do wzajemnego zauważenia siebie i swoich torów ruchu oraz zareagowania poprzez nadanie i ustąpienie pierwszeństwa zanim nastąpi przecięcie się tych torów ruchu.

5. Proponujemy następujący zapis art. 26 (propozycja ma na celu ujednolicenie sformułowań z zawartymi w art. 2 i 13):

„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 na przejściu, na nie wchodzącego lub zbliżającego się do przejścia, i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu, wchodzącemu na przejście lub zbliżającemu się do przejścia.”

„2. Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pieszemu zbliżającemu się do skrzyżowania, wchodzącemu na skrzyżowanie albo przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża.”

„7. W razie zbliżania się do jezdni, wchodzenia na jezdnię albo przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego znaku, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej, kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w celu umożliwienia jej przejścia.”

6. W art. 46 ust. 1 proponujemy przed słowami „innych kierujących” słowa dodać „pieszych oraz”. Nie jest dla nas zrozumiałe, dlaczego prawo dopuszcza parkowanie w miejscach, w których pojazdy mogłyby być niewidoczne dla pieszych, będących równoprawnymi uczestnikami ruchu drogowego.

7. Proponujemy następujący zapis art. 47 ust. 1 pkt 2 (wraz z uchynieniem ust. 2):

„szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 2 m.”

Proponowane zmiany mają na celu dostosowanie prawa o ruchu drogowym do zapisów art. 20 Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych, z której wynika, że ciąg pieszy powinien mieć szerokość minimum 1,8 metra, aby mogły się na nim minąć dwie osoby na wózkach inwalidzkich. Należy jednak zauważyć, że szerokość ciągu pieszego jest zazwyczaj mniejsza niż szerokość chodnika, gdyż nie uwzględnia się buforów od ścian budynków czy na otwarcie drzwi samochodu.

8. W ramach nowelizacji, w celu dążenia do maksymalnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, proponujemy usunąć z art. 129h ust. 5 pkt 3 zapis o dopuszczalności (niekaralności) przekroczenia dopuszczalnej prędkości o 10 km/h.

Obecne sformułowanie sankcjonuje przekraczanie dozwolonej prędkości nawet o połowę lub jedną trzecią (np. w strefach zamieszkania i strefach Tempo-30), jak też utrwała przekonanie o braku potrzeby przestrzegania znaków w ogóle. Negatywne konsekwencje takiego podejścia widoczne są nie tylko po stronie kierowców, lecz również organów, których zadaniem jest egzekwowanie prawa. Konsekwencją obecnych, wadliwych zapisów, dopuszczających de facto wyższą prędkość, jest większa liczba wypadków drogowych, jak i ich poważniejsze konsekwencje. W przypadku obszarów, gdzie dopuszczalna jest jazda z prędkością 50 km/h, utrzymanie obecnego zapisu oznaczałoby w praktyce prędkość 60 km/h, czyli wartość, przy której prawdopodobieństwo śmierci potrąconego przez samochód pieszego wynosi niemal 80%.

9. Proponujemy następujący zapis art. 130a ust. 1 pkt 1:

„Pozostawienia pojazdu w miejscu, gdzie jest to zabronione, utrudnia ruch lub zagraża bezpieczeństwu, w tym także gdy utrudnia ruch lub zagraża bezpieczeństwu pieszych.”

10. Ponadto pragniemy zwrócić uwagę, że wprowadzenie projektowanych regulacji przyniesie jedynie ograniczony skutek, jeśli nie poprawi się równocześnie egzekucja przepisów, w tym w szczególności kontrola przestrzegania przez kierujących ograniczeń prędkości. Badania jednoznacznie wskazują, że to nadmierna prędkość jest główną przyczyną zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym, niedająca pieszym żadnych szans przeżycia. Dlatego apelujemy o pilne zwiększenie liczby fotoradarów do 2000 oraz odcinków z automatycznym pomiarem prędkości do 400 na terenie całego kraju. Niezbędne jest również, aby w ślad za zwiększeniem urządzeń do kontroli prędkości nastąpiła reforma obsługiwane Głównego Inspektora Transportu Drogowego Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Do poprawy efektywności działania CANARD niezbędne jest też jak najszybsze, postulowane także przez GITD, wprowadzenie administracyjnego trybu nakładania kar za przekroczenia prędkości ujawnione za pomocą fotoradaru lub odcinkowego pomiaru prędkości.

11. Za w pełni zasadne uważamy rozszerzenie możliwości zatrzymywania prawa jazdy także w przypadku kierujących, którzy przekroczyli o 50 km/h dopuszczalną prędkość poza obszarem zabudowanym. Zwracamy jednak uwagę, że przepis ten obejmie głównie tzw. piratów drogowych, czyli kierowców w sposób rażąco przekraczających prędkość. Tymczasem o wiele powszechniejsze są inne, uważane za mniej poważne, naruszenia przepisów. Jak np. tych dot. przekraczania dopuszczalnej prędkości ok. 20 km/h, przejazdów na czerwonym świetle przez skrzyżowanie czy związane z parkowaniem w miejscach niedozwolonych (np. przy przejściach dla pieszych). Wykroczenia takie - ze względu na swoją skalę - mają całościowo o wiele większy negatywny wpływ na liczbę i skutki wypadków drogowych, zwłaszcza tych z udziałem niechronionych użytkowników ruchu. Dlatego należy bezwzględnie i z pełną surowością karać również za tego typu przejawy brawury na drodze. W tym celu niezbędne jest zwaloryzowanie kwot mandatów oraz powiązanie stawki obowiązkowego ubezpieczenia OC z liczbą punktów karnych oraz popełnionych wykroczeń drogowych.

Paweł Górny



Przewodniczący Stowarzyszenia

Spółeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy

ul. Gdańska 5 / skrytka 2, 85-005 Bydgoszcz