

Gdańsk, 27 maja 2014 r.

L. dz. KID/IRD/14/2014

Stanisław Żmijan
Przewodniczący Komisji Infrastruktury
Sejm RP
Ul. Wiejska
Warszawa

Szanowny Panie Przewodniczący,

Otrzymałem informacje o kolejnym posiedzeniu Podkomisji Nadzwyczajnej ds. rozpatrzenia proponowanych przez Zespół Poselski pod kierownictwem Pani Poseł B. Bublewicz zmian zasad ruchu na przejściach dla pieszych. Proponowane zmiany wymagają szczególnej uwagi, gdyż problem bezpieczeństwa ruchu pieszego jest bardzo złożony i nie załatwi się go za pomocą kosmetycznych zmian dwóch ustępów w Ustawie prawo o ruchu drogowym. Biorąc to pod uwagę przesyłam nasze stanowisko w sprawie proponowanych zmian w Prawie o ruchu drogowym w celu wykorzystania w dalszych pracach nad Ustawą.

Pozdrawiam

Kazimierz Jamroz

Uwagi do proponowanych przez Zespół Poselski pod kierownictwem Pani Poseł B. Bublewicz
zmian zasad ruchu na przejściach dla pieszych

A. Zmiany proponowane przez Zespół Poselski

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz.U. z 2012 r. poz. 1137, zm. poz. 1448 oraz z 2013 r. poz. 700) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 13 ust. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„1. Pieszy **wchodzący na to przejście** lub znajdujący się na nim ma pierwszeństwo przed pojazdem.”;

2) w art. 26 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, **który oczekuje bezpośrednio przed przejściem na możliwość bezpiecznego przekroczenia jezdni** lub znajduje się na przejściu.” ;

B. Uwagi Zespołu PG

1. **Konieczne jest uporządkowanie definicji i klasyfikacji przejść dla pieszych oraz zasad ich stosowania** w celu dostosowania ich do warunków rzeczywistych i wykorzystania bogatych doświadczeń krajów UE i innych.

Przejście dla pieszych jest urządzeniem umożliwiającym pieszym uczestnikom ruchu drogowego bezpiecznie przejście przez jezdnię. Przejście dla pieszych może być wyznaczone za pomocą prostego oznakowania poziomego lub pionowego, ale może być także zaplanowane jako kompleksowe rozwiązanie projektowe generalnie jednopoziomowe, ale w niektórych przypadkach także wielopoziomowe. Zatem przejście dla pieszych, jest powierzchnią jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczoną do przechodzenia przez pieszych. Przejścia dla pieszych mogą być: sugerowane, wyznaczone lub poprowadzone w innym poziomie.

Sugerowane przejście dla pieszych. Rozwiązanie podobne do przejścia dla pieszych, znajdujące się na przedłużeniu ciągu pieszego (chodnika), z obniżonymi krawężnikami jezdni (jeśli występują) lub azylem dla pieszych, ale bez oznakowania, dającego pieszemu pierwszeństwo, sygnalizacji i innych urządzeń dla osób niepełnosprawnych. Sugerowane przejście dla pieszych jest lokalizowane tam, gdzie wyznaczone przejście dla pieszych nie powinno być stosowane z uwagi na zbyt dużą prędkość ruchu i małe natężenie ruchu pieszego, małą prędkość pojazdów i duże natężenie ruchu pieszego (np. „Strefa 30”) lub małą odległość do innego przejścia z sygnalizacją świetlną.

Wyznaczone przejście dla pieszych. Powierzchnia jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczoną do przechodzenia przez pieszych oznakowana oznakowaniem poziomym i pionowym, często z zastosowaniem różnych urządzeń ułatwiających przejście i chroniących pieszych uczestników ruchu drogowego.

Przejścia takie wyznaczone powinny być przy obiektach generujących duży ruch pieszy i niewielki ruch kołowy, na drogach o prędkości nie większej niż 50 km/h (lub $V_{85} < 60$ km/h). W przypadku dużego ruchu kołowego należy stosować dodatkowe urządzenia ułatwiających ruch pieszych i zwiększających ich bezpieczeństwo (wyspy azylu, sygnalizacja świetlna itp.). W przypadku konieczności wyznaczenia przejścia dla pieszych na odcinku drogi o prędkości większej od 50 km/h, należy sprowadzić (oznakowaniem lub urządzeniami uspokojenia ruchu) prędkość pojazdów w obszarze przejścia dla pieszych do prędkości nie większej niż 50 km/h. Przejścia przez drogę w innym poziomie, (kładka i tunel dla pieszych) umożliwiające przejście bezkolizyjne w stosunku do ruchu drogowego.

Należy, zatem opracować klasyfikację przejść dla pieszych i zasady ich stosowania w różnych warunkach drogowo – ruchowych i otoczenia. Dopiero wówczas można wprowadzić zmiany prawne proponowane przez Sejmowy Zespół BRD.

2. Konieczna jest dokładniejsze sprecyzowanie praw i obowiązków pieszych i kierowców na przejściach dla pieszych w dostosowaniu do Konwencji Genewskiej i bogatych doświadczeń krajów UE i innych.

Proponowana zmiana w Ustawie prawo o ruchu drogowym w art. 13 ust. 1 dająca bezwzględne uprawnienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych i pieszemu zamierzającemu wejść na to przejście może być zbyt daleko idąca bez szerszego przygotowania.

W relacjach „pieszy – kierujący” należy uwzględnić komplementarne regulacje prawnych obejmujące prawa i obowiązki obu grup konfliktowych uczestników ruchu drogowego. Na podstawie studiów literatury można stwierdzić, iż duża część państw europejskich skorzystała z fakultatywnego przepisu art. 21 ust. 3 Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., pozwalającego na wprowadzenie obowiązku zatrzymania się pojazdu, gdy:

- piesi znajdują się na przejściu dla pieszych, albo
- wchodzą na przejście.

Jednakże zgodnie z art. 21 Konwencji, wprowadzony w państwach europejskich obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszym wkraczającym na jezdnię, nie oznacza automatycznie bezwzględnego prawa do przechodzenia dla pieszych. Muszą oni bowiem każdorazowo przed wejściem zachować szczególną ostrożność i nie powinni wchodzić na jezdnię na jezdnię bez uwzględnienia odległości i szybkości zbliżających się pojazdów (art. 20 ust. 6 Konwencji). Ten ostatni wymóg dotyczy przejść dla pieszych o ruchu nieregulowanym sygnalizacją świetlną lub za pomocą sygnałów nadawanych przez uprawnioną osobę.

Biorąc to pod uwagę, wzorem innych państw europejskich można rozważyć zmianę przepisu art. 26 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym tak, *aby kierujący pojazdem był zobowiązany ustąpić pierwszeństwa także pieszemu wchodzącemu na przejście dla pieszych, a nie tylko znajdującemu się na tym przejściu.*

Wprowadzenie takiej zasady wymagałoby jednak znacznego „vacatio legis”, gdyż przed jego wejściem w życie powinno się:

- zmienić warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych w celu ustanowienia zasady, iż na drogach poza obszarem zabudowanym oraz na drogach dwujezdniowych o podwyższonej dopuszczalnej prędkości położonych na obszarze zabudowanym, dojazd

do przejścia poprzedzony jest znakiem ograniczającym prędkość do 50 km/h (dotyczy to wyłącznie przejść dla pieszych o ruchu nieregulowanym);

- zmienić organizację ruchu na ww. przejściach dla pieszych zgodnie ze zmienionymi warunkami technicznymi,
- przeprowadzić szeroką kampanię medialną na temat nowo wprowadzanej zasady,
- przygotować zmianę taktyki oraz organizacji działania służb kontrolnych w celu egzekucji nowo wprowadzonych zasad (zintensyfikowanie kontroli na przejściach dla pieszych w okresie roku od dnia wprowadzenia nowej zasady).

Ponadto istniejący w Polsce zakaz wchodzenia przez pieszego bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd jest niewystarczający w świetle przepisu Konwencji o ruchu drogowym oraz rozwiązań istniejących w innych państwach europejskich. Dlatego zasadnym byłaby zmiana (rozszerzenie) przepisu art. 14 pkt 1 lit. a Prawa o ruchu drogowym w celu wprowadzenia dla pieszego „zakazu wchodzenia na jezdnię bez uwzględnienia przez pieszego widoczności, odległości i prędkości nadjeżdżającego pojazdu, a w szczególności zakazu wchodzenia bezpośrednio pod jadący pojazd”.

Należy przedyskutować zasadność i sposób wprowadzenia zapisów dotyczących zwiększenia uprawnień dla pieszych na wyznaczonych przejściach dla pieszych. Przede wszystkim należy rozszerzyć i sprecyzować zapisy dotyczące praw i obowiązków kierujących pojazdami zbliżającymi się do przejścia dla pieszych oraz pieszych zbliżających się do przejścia i przekraczających jezdnię w przypadku poszczególnych rodzajów przejść (wymienionych w pkt. 1).

3. Uporządkowania wymagają zasad stosowania specjalnych przejść dla pieszych

Z przeprowadzonych analiz i studiów wynika, iż obowiązujące Polskę prawo międzynarodowe oraz polskie przepisy prawa krajowego, nie przewidują odrębnych zasad ruchu drogowego lub szczególnych rozwiązań związanych z oznakowaniem i stosowaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu w pobliżu szkół w godzinach nauki szkolnej. Wydaje się to być poważnym problemem. Pomimo możliwości oznakowania tych miejsc znakami ostrzegawczymi oraz pomimo wprowadzonej w Polsce możliwości nadzoru nad przejściami dla pieszych przez specjalnie przeszkolone osoby uprawnione do zatrzymywania pojazdów, wydaje się być rzeczą zasadną wprowadzenie możliwości używania organizacji ruchu ograniczającej prędkość w miarę potrzeb do 40 lub 30 km/h w czasie, gdy dzieci idą do lub ze szkoły.

Bardzo dobre doświadczenia w tym względzie mają kraje skandynawskie, Niemcy, Australia. W tym ostatnim kraju wprowadzono przejścia dla dzieci, są to przejścia dla pieszych, na których w okresie funkcjonowania szkoły mogą przechodzić dzieci. Są one specjalnie wyróżnione (np. wywieszane flagi z napisem „Przejście dla dzieci” lub włączony sygnał migający). Oznakowanie takiego przejścia ma działanie nie tylko informacyjne, ale także regulujące zasady ruchu. Kierowca zbliżający się do takiego przejścia musi zwolnić i zatrzymać się przed linią zatrzymania, jeśli pieszy jest na przejściu lub zamierza wejść na przejście. Nie wolno kontynuować jazdy, dopóki wszyscy piesi nie opuszczą przejścia. W odległości 20 metrów przed oraz 10 metrów za przejściem nie wolno się zatrzymywać i parkować.

Należy określić zasady stosowania i sposób oznakowania specjalnych przejść dla pieszych dla dzieci w obszarach szkolnych oraz dla osób niepełnosprawnych.

4. Konieczna jest kontynuowanie badań bezpieczeństwa ruchu na przejściach dla pieszych

Podstawowym zapisem we wszystkich analizowanych krajach jest wymaganie, że kierowca jest zobowiązany do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu. Jednak występuje wiele różnic w opisie poszczególnych przepisów. Przejścia dla pieszych różnią się między krajami w zakresie planowania i projektowania. Nie można wyjaśnić bezpośrednio wysokiego poziomu wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi na przejściach dla pieszych, jedynie na podstawie przepisów ruchu drogowego i wytycznych dotyczących planowania i projektowania przejść dla pieszych.

Do wyjaśnienia tego stanu rzeczy należy przeprowadzić dokładne badania, które będą brały pod uwagę indywidualny charakter danego obszaru, znajomość i prawidłowe stosowanie przepisów ruchu drogowego przez uczestników ruchu, aspekty socjologiczne i mobilność w obrębie każdego kraju, a także kulturę zachowań w ruchu drogowym.

Gdańsk, 27.05.2014 r.

W imieniu Zespołu Naukowo Badawczego

Katedry Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej

Dr inż. Kazimierz Jamroz