



TOWARZYSTWO TRZEŹWOŚCI TRANSPORTOWCÓW

ZARZĄD KRAJOWY

00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4 lokal 4, Tel. 22 630 10 77, www.ttt.org.pl
Konto: PKO BP VI O/M W-wa Nr 75-1020-1068-0000-1302-0072-4815

Warszawa, 7 lipca 2014 r.

Pan poseł **Stanisław Żmijan**

Przewodniczący Komisji Infrastruktury

Pani poseł **Beata Bublewicz**

Przewodnicząca Parlamentarnego

Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu

Drogowego

Szanowni Państwo,

Nawiązując do rozpoczynających się prac nad poselskim projektem ustawy *ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami* (nr druku 1859), w imieniu Zarządu Krajowego Towarzystwa Trzeźwości Transportowców, jednej z najstarszych polskich organizacji społecznych zajmujących się szeroko rozumianą problematyką bezpieczeństwa w transporcie, chciałbym przekazać nasze uwagi do ww. projektu:

- 1) Zarząd Krajowy TTT z bardzo dużym zainteresowaniem i życzliwością przyjął inicjatywę poselską mającą na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych, a także propozycje rozszerzenia zakresu sprawdzanych umiejętności podczas egzaminu państwowego dla osób ubiegających się o prawo jazdy. W projekcie ustawy przewidziano rozszerzenie uprawnień pieszego stanowiąc, że będzie on miał pierwszeństwo nie tylko znajdując się na przejściu dla pieszych, ale także w momencie wchodzenia na tę część drogi. Temu uprawnieniu towarzyszy propozycja wprowadzenia nowego obowiązku dla kierującego. Oprócz ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu, kierujący powinien także ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który oczekuje bezpośrednio przed przejściem na możliwość bezpiecznego przekroczenia jezdni. Takie rozwiązania są zbieżne z zasadami ruchu drogowego, które obowiązują w wielu państwach europejskich i stanowią krok we właściwym kierunku. **Niemniej, aby wdrożenie proponowanych rozwiązań przyniosło efekty w postaci poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i nie spowodowało przeciwnych rezultatów, koniecznym jest - w naszej ocenie - uzupełnienie projektu o dyspozycje**

związane z koniecznością zachowania minimalnych wymagań dotyczących bezpiecznego korzystania z uprawnień przez pieszych, zapobiegających nierozsądnemu wykorzystywaniu nowych przywilejów. Takie minimalne wymagania przewidziane są zarówno w Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu w 1968 r., jak i w tych państwach europejskich, które rozszerzyły uprawnienia pieszych analogicznie do rozwiązań zaproponowanych w poselskim projekcie. I tak zgodnie z Konwencją pieszy wchodzący na przejście nie powinien wchodzić na jezdnię bez uwzględnienia odległości i szybkości zbliżających się pojazdów. Zasadę tę powtarzają krajowe przepisy wielu państw europejskich. Dla przykładu można wskazać przepisy francuskiego *Code de la route*, które nakazują pieszemu przechodzenie przez jezdnię z uwzględnieniem widoczności, a także odległości i prędkości pojazdów. Warto dodać w tym miejscu, że francuskie przepisy określane są przy tym, jako jedne z bardziej przyjaznych dla pieszych. W tym świetle polskie przepisy ruchu drogowego zabraniające jedynie wchodzenia przez pieszego bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd wydają się być niewystarczające. Szczególnie w przypadku zbliżania się do przejścia dla pieszych pojazdu ciężkiego o masie dochodzącej do 40 ton lub pojazdu szynowego (tramwaju). Takie pojazdy nie mają bowiem szans na bezpieczne zatrzymanie w przypadku wejścia na jezdnię pieszego, nawet gdy pieszy nie znajduje się bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem. Oczywiście można próbować wywodzić nakaz uwzględniania odległości, prędkości i innych okoliczności przez pieszego z zasady zachowania szczególnej ostrożności. Niemniej pieszy nie jest ekspertem od przepisów ruchu drogowego, który przed wejściem na jezdnię będzie zastanawiał się nad wymaganym zachowaniem związanym z nakazem zachowania szczególnej ostrożności. Szczególnie, że część pieszych nigdy nie była szkolona z przepisów ruchu drogowego. W takiej sytuacji nie powinno być miejsca na interpretacje, o ile nie chcemy, aby po wejściu nowych przepisów nie wzrosła nam liczba wypadków z niechronionymi uczestnikami ruchu.

W tym celu proponujemy w art. 14 w pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym po lit. a dodanie lit. a¹ w brzmieniu:

„a) bez uwzględnienia odległości i prędkości nadjeżdżającego pojazdu oraz warunków ruchu drogowego, w tym również na przejściu dla pieszych”

- 2) Zmiana zasad ruchu drogowego na przejściach dla pieszych zgodnie z propozycjami zawartymi w projekcie wymaga w naszej ocenie zmian w organizacji ruchu drogowego na całej sieci dróg publicznych obejmującej ponad 300 tysięcy km. Dotyczy to szczególnie przejść dla pieszych poza obszarami zabudowanymi, przejść na drogach dwujezdniowych o kilku pasach ruchu dla każdego kierunku, przejść położonych na obszarach zabudowanych na odcinkach drogi, gdzie za pomocą znaku drogowego podwyższona została dopuszczalna prędkość i na koniec przejść dla pieszych po torowiskach tramwajowych. Koniecznym jest m.in. przeprowadzenie weryfikacji istniejących przejść dla pieszych w celu likwidacji przejść nie zapewniających bezpieczeństwa ruchu drogowego w zmienionym stanie prawnym i być może, w konsekwencji podjętych działań, zmniejszenie ich liczby. Niezbędne wydaje się także zredukowanie dopuszczalnej prędkości przed przejściami dla pieszych na drogach dwujezdniowych poza obszarem zabudowanym. Być może należałoby także zwiększyć odległość znaków ograniczających prędkość od przejścia przed którym zostały one ustawione. To tylko niektóre z działań o charakterze organizacyjno-technicznym, które powinny zostać podjęte przed wejściem w życie proponowanych przepisów. Aby działania te były możliwe należy zweryfikować i dostosować normy zawarte w warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych – rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu. Zarówno zmiana rozporządzenia, jak i wprowadzenie odpowiednich zmian w organizacji ruchu drogowego przez zarządy dróg wymagają niestety znacznego czasu. Niebagatelną kwestią są tu także koszty takiej operacji, które powinny być rozłożone w czasie. Dlatego w naszej ocenie ustawa powinna mieć co najmniej 3-letnie *vacatio legis*. Jeżeli taki okres nie zostanie zapewniony i nie zostaną w tym czasie podjęte odpowiednie działania organizacyjno-techniczne, wdrożenie poselskiego pomysłu może okazać się niestety brzemienne w skutkach.

- 3) Zarząd Krajowy TTT pozytywnie ocenia pomysł, aby na praktycznej części egzaminu państwowego kandydatów na kierowców sprawdzać umiejętność udzielania pomocy przedmedycznej przeprowadzanej przy użyciu manekina oraz defibrylatora. Uważamy jednak, że propozycja ta powinna zostać rozszerzona o uzupełnienie zakresu egzaminu praktycznego o jazdę poza obszarem zabudowanym. W obecnym stanie prawnym przyszły kierowca uczy się przede wszystkim zachowania w ruchu miejskim, ograniczając się niejednokrotnie do jazdy pod nadzorem instruktora wyłącznie po potencjalnych trasach egzaminacyjnych. Gdy po otrzymaniu prawa jazdy kierowca decyduje się na wyjazd poza miasto, to albo utrudnia ruch innym pojazdom, albo niewłaściwie oceniając sytuację podejmuje zbyt ryzykowne manewry kończące się niejednokrotnie tragicznym w skutkach wypadkiem. Oczywiście ewentualne uwzględnienie naszej propozycji może się odbić zwiększeniem kosztów egzaminu państwowego. Niemniej mając na uwadze statystyki wypadków drogowych, wśród których jedną z głównych ich przyczyn jest nieprawidłowe wykonywanie manewru wyprzedzania, uważamy że związane ze zwiększonymi kosztami podniesienie wysokości opłaty za sprawdzenie kwalifikacji kandydatów na kierowców jest jak najbardziej uzasadnione. Przynotować tutaj można badania Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, szacujące jednostkowy koszt ofiary śmiertelnej wynoszący 2,47 mln zł, a osoby rannej 1,09 mln zł. Jednocześnie należy wskazać, iż wobec niższej demograficznej oraz znacznego zmniejszenia liczby osób przystępujących corocznie do egzaminu państwowego, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego są w stanie zapewnić właściwą i terminową obsługę zainteresowanych osób, nawet przy założeniu, iż czas trwania egzaminu państwowego zwiększyłby się co najmniej dwukrotnie.

W tym celu proponujemy w art. 51 ustawy o kierujących po ust. 3 dodanie ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Część praktyczna egzaminu państwowego, o której mowa w ust. 3 pkt 2, dla uprawnień prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1 i B przeprowadzana jest na drogach publicznych położonych na obszarze zabudowanym i poza tym obszarem.”

Konsekwencją ewentualnego przyjęcia naszej propozycji jest oczywiście konieczność zmiany numeracji zaproponowanego w projekcie poselskim nowego przepisu art. 51 ust. 3a na ust. 3b.

Z poważaniem

Maciej Wroński



Prezes Zarządu Krajowego

Towarzystwa Trzeźwości Transportowców

Do wiadomości:

Pan poseł **Zbigniew Rynasiewicz**
Wiceprzewodniczący
Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju