



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-100-20

Druk nr 802

Warszawa, 25 listopada 2020 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087 i 1517) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 13:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko albo przechodzący przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju.”;

2) w art. 14 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia na jezdnię lub torowisko lub przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, w tym również na przejściu dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni lub torowisku lub przejściu dla pieszych.”;

3) w art. 19 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Kierujący pojazdem podczas przejazdu autostradą i drogą ekspresową jest obowiązany zachować minimalny odstęp między pojazdem, którym kieruje, a pojazdem jadącym przed nim na tym samym pasie ruchu. Odstęp ten wyrażony w metrach określa się jako nie mniejszy niż połowa liczby określającej prędkość pojazdu, którym porusza się kierujący, wyrażonej w kilometrach na godzinę. Przepisu tego nie stosuje się podczas manewru wyprzedzania.”;

4) w art. 20:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wynosi 50 km/h, z zastrzeżeniem ust. 2.”,

- b) uchyla się ust. 1a;
- 5) w art. 26:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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 tym przejściu albo na nie wchodzącego i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście, z zastrzeżeniem ust. 1a.”,

- b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Kierujący tramwajem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Przepisy projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym wprowadzają zmiany do **ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym** (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo o ruchu drogowym”.

Projektowane zmiany przewidują rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim pieszych przechodzących przez jezdnię drogi po przejściu dla pieszych, przez konsolidację przepisów zawartych dotychczas w ustawie – Prawo o ruchu drogowym i akcie wykonawczym wydanym na podstawie upoważnienia zawartego w art. 7 ust. 2 tej ustawy. Dodatkowo w projekcie ustawy przewiduje się uregulowanie kwestii bezpiecznej odległości między pojazdami na drogach szybkiego ruchu (autostrady i drogi ekspresowe).

Analizy danych statystycznych dotyczących wypadków drogowych z udziałem pieszych wskazują, że w 2018 r. w porównaniu do danych za rok 2017 zauważalnie (-8%) spadła liczba wypadków z udziałem pieszych oraz ich ofiar śmiertelnych (-8,0%). Tak znaczące zmniejszenie zagrożenia tej grupy niechronionych użytkowników dróg, które stanowi od wielu lat jeden z największych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, jest warte podkreślenia, ale jednocześnie należy zauważyć, że w latach 2016–2018 wzrosła liczba zabitych na przejściach dla pieszych. Wzrost ten w 2018 r. w stosunku do roku ubiegłego wyniósł około 4,4%, do roku 2016 – 7,8%, a do roku 2015 – 15,9%.

Zatem konieczne jest wprowadzenie kolejnych działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych.

Z gromadzonych danych statystycznych wynika, że w 2018 r. odnotowano 3759 wypadków spowodowanych nieprawidłowym zachowaniem kierujących pojazdami wobec pieszych (obejmuje to: nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach).

Ocena wzajemnej relacji „pieszy – kierowca”, w tym również opinia społeczeństwa w zakresie zmiany przepisów związanych z przekraczaniem przez pieszych przejść dla pieszych, została wskazana w opracowaniu „Badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień–grudzień 2018 r.”.

W ankietach stanowiących element badania 78% pieszych i 72% kierowców zgodziło się ze stwierdzeniem, że powinno się położyć większy nacisk na egzekwowanie przepisu: „Kierujący pojazdem zbliżający się do przejścia dla pieszych jest obowiązany zmniejszyć prędkość, tak aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących”. Ponadto 64% pieszych z dużych miast i 81% pieszych z małych miejscowości stwierdziło, że największym problemem ich bezpieczeństwa jest fakt, że kierowcy nie zatrzymują się, aby pieszy mógł bezpiecznie przejść przez jezdnię. Jednocześnie badania wykazały, że pojazdy w rejonie przejść dla pieszych (na odcinku 100 m) poruszają się z dużymi prędkościami i często przekraczają prędkość dozwoloną w danym obszarze. Stanowi to bardzo duże zagrożenie dla pieszych chcących przejść przez jezdnię.

Z uwagi na powyższe, celem ograniczenia ryzyka kolizji pieszego z pojazdem na przejściu dla pieszych, projekt ustawy zmienia treść art. 13 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym i **rozszerza dotychczasowy obowiązek zachowania przez pieszego szczególnej ostrożności** podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko również **na pieszego wchodzącego na jezdnię lub torowisko**. W tym miejscu istotne jest przypomnieć, że zasada szczególnej ostrożności jest pojęciem zawartym w art. 2 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym i oznacza ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie.

Jednocześnie w treści projektu ustawy przewidziano **zwiększenie zakresu ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych**, przez nałożenie na kierującego pojazdem dodatkowych obowiązków. W tym celu projektowana regulacja przewiduje zmianę brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W obowiązującym stanie prawnym przywołany przepis zobowiązuje kierującego pojazdem, zbliżającego się do przejścia dla pieszych, do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa pieszememu znajdującemu się na przejściu. Natomiast obowiązek zmniejszenia prędkości przez kierującego pojazdem tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych lub na nie wchodzących, wynika z § 47 ust. 4 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310).

Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym **zobowiązuje kierującego pojazdem (z wyłączeniem tramwaju)**, który zbliża się do przejścia dla pieszych, poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas, **do zmniejszenia prędkości** tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego, a także **do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście**, tj. również do zatrzymania pojazdu włącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa.

Wymaga podkreślenia, że zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przez konsolidację w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz wyżej wymienionym rozporządzeniu z dnia 31 lipca 2002 r., rozwiązuje problem braku jednoznaczności obecnych przepisów ze względu na ich dotychczasową lokalizację w dwóch aktach prawnych, a także istniejących wątpliwości w przedmiocie zgodności § 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia z zakresem upoważnienia ustawowego. Taka zmiana przyczyni się do zapewnienia większej przejrzystości przepisów oraz wyeliminowania podnoszonych zastrzeżeń w odniesieniu do pierwszeństwa pieszego w sytuacjach związanych z przekroczeniem przez niego drogi w miejscach wyznaczonych w tym celu.

Mając powyższe na uwadze, wskazać należy, że projektowane zmiany w zakresie przepisów art. 26 ust. 1 pozostają spójne z art. 13. Regulację ustąpienia przez kierującego pierwszeństwa pieszem wchodzącemu i znajdującemu się na przejściu dla pieszych, zawartą w art. 26 ust. 1, zawarto również w art. 13 ust. 1a. Dotychczasowy przepis dotyczący pierwszeństwa pieszego przed pojazdem na samym przejściu dla pieszych rozszerzono przez dodanie ust. 1a stanowiącego, że pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju. Rozróżnienie obowiązków w stosunku do pieszych w zależności od tego, czy kierujący kieruje tramwajem czy innym pojazdem wiąże się z uwarunkowaniami technicznymi tramwajów, w tym masy przeciętnego tramwaju z kompletem pasażerów, co wpływa na fakt, że jego droga hamowania jest kilkukrotnie dłuższa niż jadącego z tą samą prędkością samochodu osobowego. Istotne jest również ryzyko występowania wypadków z powodu przewróceń pasażerów znajdujących się w tramwaju, w sytuacji nagłego hamowania oraz fakt, że dzięki przewidywalnym dla pieszych torom jazdy tramwaju piesi są przygotowani

na pojawienie się tramwaju. Dlatego też odstąpiono od wprowadzenia rozszerzenia obowiązków kierującego tramwajem wobec pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych. Niemniej jednak obowiązki kierującego tramwajem wobec pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych dotyczą zachowania szczególnej ostrożności oraz ze względu na warunki techniczne dotyczące drogi hamowania kierujący tramwajem jest obowiązany do zmniejszenia prędkości i nienarażania pieszego na niebezpieczeństwo (art. 1 pkt 5 projektu dotyczący projektowanych art. 26 ust. 1 i 1a ustawy – Prawo o ruchu drogowym).

Projektowana regulacja wymusi na kierującym pojazdem obowiązek dokładnej obserwacji nie tylko przejścia dla pieszych, ale i jego okolicy. Kierujący pojazdem będzie obowiązany do stworzenia możliwości bezpiecznego przejścia przez jezdnię nie tylko dla pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych, ale również dla tych pieszych, którzy wchodzi na przejście dla pieszych.

Argument braku zrozumienia przez pieszego jego obowiązków był wielokrotnie podnoszony podczas rozpatrywania projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami, zgłoszonego w 2013 r. (druk sejmowy nr 1859). Zgodnie z proponowanym wówczas art. 13 ust. 1a ustawy – Prawo o ruchu drogowym pierwszeństwo przed pojazdem przysługiwać miało także pieszemu oczekującemu na możliwość wejścia na przejście dla pieszych. Podczas dyskusji nad wskazanym projektem ustawy podnoszono, że przepis ten może być źródłem nieporozumień. Dodatkowo w art. 13 ust. 1b zaproponowano, że przed przejściem dla pieszych pieszy będzie obowiązany zatrzymać się i upewnić, czy kierujący pojazdem ustępuje mu pierwszeństwa. Zdaniem ówczesnych senatorów zapis taki nie stanowił ochrony przed wypadkami spowodowanymi nagłym wtargnięciem pieszego na jezdnię.

Stąd też przedkładany projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym rozszerza obowiązki kierującego pojazdem przez konieczność udzielenia **pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście** dla pieszych, dając pieszym – niechronionym uczestnikom ruchu drogowego – dodatkową „ochronę”. Jednocześnie **na pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych spoczywał będzie obowiązek zachowania szczególnej ostrożności**, polegający na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. **Rozszerzenie udzielenia pierwszeństwa pieszemu**

wchodzącemu na przejście dla pieszych w projektowanych regulacjach nie dotyczy tramwajów.

Istotnym jest, że podobne regulacje dotyczące pierwszeństwa pieszych na przejściach dla pieszych zostały wprowadzone na Litwie. Kierowcy muszą tam teraz zwolnić i ustępować pierwszeństwa pieszemu zbliżającemu się do oznakowanego przejścia, skutkiem czego jest znaczny spadek zabitych na przejściach dla pieszych. Spadła też liczba samych potrąceń pieszych.

Zmiana przepisów na Litwie zmusiła kierowców do zmniejszenia prędkości pojazdów w okolicy przejść dla pieszych. Nawet jeżeli kierowca nie zdołał całkowicie zatrzymać się przed przejściem, na które zamierzał wejść pieszy, znacznie zwalnia, przez co zmniejsza się skala i ciężkość obrażeń. Potwierdza to również ścisłą korelację wpływu prędkości na ciężkość zdarzeń drogowych.

W projekcie ustawy zaproponowano również regulacje zakazujące pieszemu korzystania w trakcie wchodzenia na jezdnię lub torowisko i znajdowania się na nich (także w obrębie usytuowanych tam przejść dla pieszych) z telefonów komórkowych oraz innych urządzeń upośledzających prawidłową percepcję, zwłaszcza wzrokową, a tym samym ocenę w zakresie bezpiecznego wejścia i pokonania jezdni lub torowiska. Powyższe rozwiązanie będzie miało wpływ na bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego. Zostanie ono osiągnięte przez uzupełnienie art. 14 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, określającego zakazy dla pieszych w ruchu drogowym, o kolejny pkt 8 w następującym brzmieniu:

„8) korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia na jezdnię lub torowisko lub przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, w tym również na przejściu dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni lub torowisku lub przejściu dla pieszych.”.

Poza przedstawionymi wyżej zmianami przepisów projekt ustawy – dla osiągnięcia zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa pieszych, w tym na przejściach dla pieszych – przewiduje również zmianę brzmienia art. 20 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz uchylenie ust. 1a w tym artykule, a celem i skutkiem tych zmian jest obniżenie prędkości pojazdów w godzinach nocnych na obszarze zabudowanym. Zgodnie z nowym brzmieniem ust. 1 prędkość dopuszczalna pojazdu albo zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym **wynosi 50 km/h bez względu na porę doby**, zamiast obecnych 60 km/h

w godzinach 23:00–5:00 oraz 50 km/h w pozostałych godzinach. Przyjęte rozwiązanie zmierza w kierunku poprawy bezpieczeństwa, w szczególności pieszych, jako niechronionych uczestników ruchu drogowego. Z analiz badawczych wynika, że różnica prędkości między 50 a 60 km/h ma istotne znaczenie w kontekście długości drogi hamowania pojazdu oraz potencjalnych skutków zdarzeń drogowych. Należy zaznaczyć, że ważną charakterystyką bezpieczeństwa ruchu jest ciężkość wypadków, która w decydującym stopniu zależy od prędkości w chwili zdarzenia drogowego. W szczególności ma to znaczenie na obszarze zabudowanym, gdzie występuje wzmożony ruch pieszych. Ponad 95% pieszych ma szansę przeżyć przy prędkości uderzenia przez pojazd mniejszej niż 30 km/h, a szanse te bardzo spadają, gdy prędkość uderzenia w pieszego jest większa od 50 ÷ 60 km/h.

W Polsce w latach 2010–2016 około 52% ofiar poniosło śmierć przy świetle dziennym, 14% w nocy przy drodze oświetlonej, 25% w nocy na drodze nieoświetlonej, a 9% podczas zmroku i świtu. Wyniki pokazują jednak, że ciężkość wypadków (liczba zabitych/100 wypadków) w nocy jest dużo wyższa niż za dnia.

Z przeprowadzonego przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego badania postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego wynika, że blisko 38% respondentów posiadających samochód nie zna limitów prędkości obowiązujących w obszarze zabudowanym w zależności od pory dnia.

Jednocześnie w opracowaniu „Wytoczne zarządzania prędkością na drogach samorządowych” wskazano, że przy bardzo realnej do uzyskania w praktyce redukcji prędkości o 10 ÷ 20% można uzyskać oczekiwany przeciętny spadek liczby wypadków z ofiarami śmiertelnymi o 35 ÷ 60% w przypadku obszarów zabudowanych i o 24 ÷ 44% w przypadku dróg poza obszarami zabudowanymi. W przypadku wypadków liczonych razem, bez podziału według stopnia ciężkości, redukcja ta wynosiłaby odpowiednio 16 ÷ 30% i 12 ÷ 23%.

Należy też wskazać, że ujednolicenie prędkości w obszarze zabudowanym pozwoli na wyeliminowanie wątpliwości związanych z realizacją przepisu o zatrzymywaniu prawa jazdy za jazdę z prędkością powyżej 50 km/h ponad prędkość dopuszczalną w obszarze zabudowanym, w sytuacji gdy przekroczenie prędkości miało miejsce w okresie doby, gdy następowała zmiana dopuszczalnej prędkości (godz. 5.00 i godz. 23.00).

Jednocześnie Polska pozostaje jedynym krajem w Unii Europejskiej, który nadal dopuszcza jazdę z prędkością 60km/h w obszarze zabudowanym.

Zagadnienie bezpiecznej odległości między pojazdami jest istotne dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza na drogach szybkiego ruchu i przy dopuszczonych na nich wysokich prędkościach. Bezpieczna odległość między pojazdami zależy od wielu czynników, między innymi od prędkości z jaką jedzie pojazd (większa prędkość to automatycznie większy odstęp od poprzedzającego pojazdu), stanu i jakości hamulców oraz ogumienia pojazdu, stanu nawierzchni, zmieniających się warunków pogodowych (opady śniegu, deszczu, mgły, oblodzenie jezdni, oślepiające słońce, które pogarsza widoczność świateł „stop”), charakteru pojazdu (osobowy, ciężarowy, ciągnik siodłowy z naczepą, pojazdy szczególnie długie i ciężkie itd.), ograniczonego zaufania do innych uczestników ruchu drogowego (np. nieprzewidziane, gwałtowne hamowanie), a nawet od warunków psychomotorycznych kierowcy.

W art. 19 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wskazano, że kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Kierujący pojazdem jest obowiązany m.in. utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu. Poza obszarem zabudowanym, na jezdniach dwukierunkowych o dwóch pasach ruchu, z wyjątkiem sytuacji, gdy kierujący pojazdem przystępuje do wyprzedzania lub gdy wyprzedzanie jest zabronione, kierujący pojazdem objętym indywidualnym ograniczeniem prędkości albo pojazdem lub zespołem pojazdów o długości przekraczającej 7 m jest obowiązany utrzymywać taki odstęp od pojazdu silnikowego znajdującego się przed nim, aby inne wyprzedzające pojazdy mogły bezpiecznie wjechać w lukę utrzymywaną między tymi pojazdami. Ponadto poza obszarem zabudowanym w tunelach o długości przekraczającej 500 m kierujący pojazdem jest obowiązany utrzymywać odstęp od poprzedzającego pojazdu nie mniejszy niż 50 m – jeżeli kieruje pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t lub autobusem oraz 80 m – jeżeli kieruje zespołem pojazdów lub pojazdem innym niż pojazd o dmc do 3,5 t lub autobus. Organ zarządzający ruchem na drogach może zmniejszyć lub zwiększyć za pomocą znaków drogowych dopuszczalny odstęp w tunelu, w zależności od obowiązującej w tunelu dopuszczalnej prędkości.

Powyższe regulacje wskazują, że przepisy wystarczająco precyzyjnie określają minimalną odległość między pojazdami poruszającymi się w kolumnie, podczas przejazdu przez tunele czy też w stosunku do zespołu pojazdów o długości powyżej 7 m. W pozostałych przypadkach jednak nie określają precyzyjnie bezpiecznej odległości. Należy wskazać, że dotychczasowe przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym określiły w powyższych przypadkach, że regulacje dotyczące obszaru bezpiecznej odległości powinny być określane w sposób liczony w metrach, a nie w czasie (sekundy), co również jest rozwiązaniem stosowanym w niektórych państwach Unii Europejskiej (np. tzw. reguła 2 sekund). Reguła wyliczania odległości w metrach czy liczona w sekundach jest uniwersalna dla każdej prędkości, a bezpieczna odległość, jaką należy utrzymać między pojazdami, rośnie wraz z rozwijaną prędkością (zakres odległości pozostaje analogiczny w obu przypadkach).

Niektóre państwa Unii Europejskiej stosują proste metody wyliczania dostatecznej wartości odstępu na każdym rodzaju drogi. We Francji¹⁾ stosuje się tzw. system dwusekundowy. Polega on na tym, że przy danej prędkości wylicza się dystans, jaki samochód pokona w ciągu dwóch sekund, czyli w czasie reakcji kierowcy. Aby go uzyskać, należy podzielić prędkość przez 1,8 – wynik uznaje się jako bezpieczną odległość od poprzedzającego pojazdu. I tak przy 50 km/h trzeba utrzymywać odstęp wynoszący 28 m, przy 100 km/h – 56 m itd. W praktyce zaleca się prosty sposób na określenie, czy zachowana jest bezpieczna odległość: należy namierzyć znacznik na poboczu drogi i odliczyć dwie sekundy między momentem, w którym samochód, za którym podążamy, jest przed tym znacznikiem, a momentem, w którym własny pojazd przechodzi przed tym samym znacznikiem.

W Niemczech²⁾ wykorzystuje się jeszcze prostszą metodę wyliczania dopuszczalnego odstępu: wystarczy podzielić aktualną prędkość przez 2, zatem jadąc 50 km/h pojazd musi jechać 25 m za poprzedzającym samochodem, 100 km/h – 50 m i tak dalej. Daje to możliwość szybszego ustalenia wymaganego dystansu, przy zachowaniu bardzo podobnych rezerw bezpieczeństwa.

¹⁾ Przepisy dotyczące obowiązku zachowania odpowiednich odstęgów między pojazdami na drogach szybkiego ruchu są zawarte w części regulacyjnej kodeksu (Partie réglementaire), księga 4 L'usage des voies, tytuł I Dispositions générales, rozdział II Conduite des véhicules et circulation des piétons, sekcja 2 Principes généraux de circulation.

²⁾ Przepisy dotyczące obowiązku zachowania odpowiednich odstęgów między pojazdami na drogach szybkiego ruchu m.in. są zawarte w Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) w rozdziale I.

Kluczowy jest czas reakcji ze strony kierowcy – zwykle trwa on od pół do półtorej sekundy. Jeżeli doliczyć dodatkowe pół sekundy na rozpoczęcie hamowania, samochód przez jedną/dwie sekundy wciąż jedzie z taką samą prędkością i niebezpiecznie szybko zbliża się do hamującego auta przed nim. Dlatego rola bezpiecznego odstępu jest tak istotna – ma on zapewnić bezpieczne zatrzymanie się wraz z doliczeniem czasu na reakcję. W praktyce dwie sekundy to najczęściej zalecany odstęp między pojazdami, odpowiadający około 25 m przy prędkości 50 km/h.

Zachowanie zbyt małego odstępu często bywa przyczyną zdarzeń drogowych. Nagminną na polskich drogach jest tzw. „jazda na zderzaku”, często w odległości 1–2 m za poprzedzającym pojazdem. To niezwykle ryzykowana praktyka, zwłaszcza na drogach typu autostrada i droga ekspresowa. Kierowca znajdujący się tak blisko innego pojazdu nie daje sobie żadnych szans na szybką reakcję w sytuacji awaryjnej, która wymaga natychmiastowego działania. W przypadku niezachowania odpowiedniej odległości ograniczone jest również pole widzenia, uniemożliwiając zidentyfikowanie przeszkody znajdującej się przed poprzedzającym pojazdem. Nagłe wyhamowanie pojazdu jadącego z przodu zmusza jadących z tyłu do niemal gwałtownego hamowania, przez co nierzadko dochodzi do karambolu. Do niebezpiecznych sytuacji, których przyczyną jest brak zachowania odpowiedniego odstępu od poprzedzającego pojazdu, należy zaliczyć tylne najechania centralne w przypadku spóźnionej reakcji hamowania, a także zahaczenia o pojazd poprzedzający podczas manewru wyprzedzania. Ta druga sytuacja jest szczególnie groźna w przypadku wyprzedzania pojazdu ciężarowego przez pojazd osobowy i skutkuje ciężkimi obrażeniami lub zgonem pasażerów na przednim prawym fotelu. Dodatkowo należy wskazać na problem braku możliwości wjechania w lukę między pojazdami przez pojazdy wyprzedzające. Zachowywanie zbyt dużej odległości między pojazdami powoduje utworzenie w kolumnie luki, która z kolei może zachęcać innych kierowców do wyprzedzania. Dobór zatem odpowiedniego odstępu wymaga nie tylko wiedzy, ale i doświadczenia.

W kwestii zdarzeń drogowych spowodowanych niezachowaniem bezpiecznej odległości należy również zwrócić uwagę na wyposażenie pojazdów w urządzenia i systemy bezpieczeństwa. Z badań ankietowych przeprowadzonych w 2015 r. dotyczących grupy 950 samochodów osobowych wynika, że z wiekiem maleje aktywność pojazdów i ich udział w rzeczywistym ruchu. Najwięcej samochodów zarejestrowanych i uczestniczących w ruchu drogowym jest w wieku do lat 15. Stanowią one 81%

samochodów osobowych. W badaniach ankietowych zebrano informacje o wyposażeniu pojazdów w urządzenia bezpieczeństwa zarówno obowiązkowe, jak i nieobowiązkowe. Wyniki analizy ankiet pokazały, że najczęściej wyposażenie pojazdów stanowią obowiązkowe urządzenia bezpieczeństwa. Są to: pasy bezpieczeństwa z przodu – 100% i z tyłu – 99,7%, zagłówki z przodu – 99,6% i z tyłu – 96,8%, poduszka powietrzna kierowcy – 93%, ABS – 86%, ESP – 46%. Wyniki ankiety pokazują, że udział samochodów osobowych uczestniczących w ruchu drogowym i wyposażonych w większość z ww. urządzeń bezpieczeństwa jest zadowalający. Jednocześnie wyniki tej ankiety pokazały, że około 22% samochodów osobowych biorących udział w rzeczywistym ruchu drogowym reprezentuje minimalny poziom bezpieczeństwa (pasy bezpieczeństwa, zagłówki). Wyposażenie pojazdu w urządzenia bezpieczeństwa nie zwalnia jednak kierującego pojazdem z obowiązku zachowania ostrożności podczas jazdy. Urządzenia bezpieczeństwa pomagają niejednokrotnie złagodzić skutki wypadku, ale nawet w najlepiej wyposażonym pojeździe nie pomogą uratować życia kierującego lub pasażerów, jeżeli m.in. nie będzie zachowany bezpieczny odstęp. Zachowanie właściwego, bezpiecznego odstępu od innych samochodów pozwala lepiej ocenić sytuację na drodze. Kierujący pojazdem może zwolnić, jeżeli widzi przed sobą czerwone światło, potrafi dobrze ocenić ruch i w porę dostrzec pieszych idących poboczem. Łatwiej też mu ocenić, czy warunki są bezpieczne do wyprzedzania. Kierujący pojazdem powinien zadbać także o stan techniczny samochodu. Brak opon zimowych, zużyte amortyzatory i uszkodzone zawieszenie to podstawowe czynniki wydłużające drogę hamowania. Należy wskazać, że w nowych samochodach osobowych (w sprzedaży od kilku ostatnich lat) montowane są systemy wspierające i informujące kierowcę o zagrożeniach oraz pomagające uniknąć wypadków lub zminimalizować ich skutki oraz obniżyć stres kierowcy. Jednym z tych urządzeń są czujnikowe systemy detekcji bezpiecznej odległości między pojazdami działające na zasadzie reguły, o której mowa w projektowanych regulacjach. Jeżeli odległość od jadącego z przodu pojazdu jest zbyt mała, system reaguje w czasie rzeczywistym, wskazując kierowcy na zbyt bliską odległość między pojazdami.

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury zarówno posiadanie, jak i brak posiadania rozwiązań technicznych wspierających kierowcę w zachowaniu bezpiecznej odległości między pojazdami w pojazdach poruszających się po drogach nie zwalnia kierującego pojazdem z obowiązku zachowania ostrożności podczas jazdy, w tym z zachowania

bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu. Jest to jedna z zasad obowiązujących w ruchu drogowym. Brak ww. rozwiązań technicznych nie może również przesądzać o braku regulacji wymagań w tym obszarze. Kierujący pojazdem zawsze w sposób subiektywny ocenia sytuację na drodze. Kierujący pojazdem powinien posiadać umiejętność oceny odległości nie tylko od poprzedzającego pojazdu, ale i wszelkich innych przedmiotów lub osób, które mijają podczas jazdy. Wprowadzenie do obowiązujących przepisów precyzyjnego dystansu, jaki powinien być zachowany jako bezpieczny między pojazdami, będzie miało znaczenie przede wszystkim w sytuacji, gdy dojdzie do zdarzenia drogowego, a następnie oceny jego przyczyn.

Mając powyższe na uwadze, proponuje się wprowadzenie zmian do obowiązujących w Polsce przepisów prawa, regulujących kwestię obowiązku zachowania odpowiednich odstępów między pojazdami na drogach szybkiego ruchu, i zdefiniowanie w ten sposób bezpiecznej odległości między pojazdami.

W celu określenia obowiązku zachowania bezpiecznej odległości przez wszystkie rodzaje pojazdów jadących jeden za drugim na drogach szybkiego ruchu na tym samym pasie ruchu w art. 19 ustawy – Prawo o ruchu drogowym proponuje się dodać ust. 3a o następującym brzmieniu:

„3a. Kierujący pojazdem podczas przejazdu autostradą i drogą ekspresową jest obowiązany zachować minimalny odstęp między pojazdem, którym kieruje, a pojazdem jadącym przed nim na tym samym pasie ruchu. Odstęp ten wyrażony w metrach określa się jako nie mniejszy niż połowa liczby określającej prędkość pojazdu, którym porusza się kierujący, wyrażonej w kilometrach na godzinę. Przepisu tego nie stosuje się podczas manewru wyprzedzania.”.

Zaproponowany w projekcie ustawy obowiązek zachowania bezpiecznej odległości między pojazdami ma dotyczyć tylko dróg ekspresowych i autostrad, czyli dróg publicznych, na których obowiązują najwyższe dopuszczalne prawem prędkości, tj. odpowiednio 120 km/h i 140 km/h. To właśnie na drogach ekspresowych i autostradach, jak wynika ze statystyk, niezachowanie odległości między pojazdami jest jedną z głównych przyczyn wypadków. Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że w 2019 r. z tego powodu tylko na autostradach doszło do 94 wypadków, w których zostało zabitych 13 osób, a rannych zostało 143 osoby. Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, obok nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu, niedostosowania

prędkości do warunków ruchu, nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu, nieprawidłowego wyprzedzania, zmęczenia i nieprawidłowej zmiany pasa ruchu, stanowi jedną z głównych przyczyn wypadków występujących na drogach. Ogółem w 2019 r. z powodu niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami doszło do 2216 wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących. Liczba wypadków ze skutkiem śmiertelnym z winy kierujących w 2019 r. to 61, liczba zabitych w tych wypadkach to 71 osób.

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury zachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami powinno być uzależnione od prędkości, z jaką porusza się pojazd. Wnioski, jakie mogą pojawić się w związku ze stosowaniem w praktyce zaproponowanych rozwiązań dotyczących zachowania bezpiecznych odległości między pojazdami na drogach ekspresowych i autostradach, mogą posłużyć w przyszłości do ewentualnej rekomendacji podobnych rozwiązań także w odniesieniu do pozostałych kategorii dróg publicznych – jednak wymagało to będzie pogłębionej analizy, w oparciu o dane dotyczące wypadkowości na drogach.

Odstępstwo od obowiązku zachowywania bezpiecznej odległości między pojazdami na drogach ekspresowych i autostradach ma dotyczyć przypadków, w których kierujący dokonuje manewru wyprzedzania. Takie rozwiązanie zapewnia możliwość bezpiecznego wykonania manewru wyprzedzania na drogach jednojezdniowych ekspresowych.

Wprowadzenie sankcji za naruszenie powyższego obowiązku będzie wymagało zmiany rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. poz. 2023). Uregulowanie kwestii dotyczących sankcji za naruszenie obowiązku w zakresie odległości pojazdów, w tym wysokości mandatów za wykroczenia, wymaga podjęcia odrębnego postępowania legislacyjnego, pozostającego w kompetencji ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

Założono wejście w życie ustawy po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Dodatkowo, mając na uwadze cel, jakim jest poprawa bezpieczeństwa pieszych przekraczających jezdnię lub torowisko, nie bez znaczenia pozostaje wpływ infrastruktury drogowej oraz zastosowanych rozwiązań. Planowane jest zintensyfikowanie prac poprawiających jakość i podnoszących poziom bezpieczeństwa infrastruktury drogowej przeznaczonej dla ruchu pieszych, takich jak np.: budowa

chodników, modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, umieszczenie wysp azylu czy zmiany w oznakowaniu drogi.

Należy wskazać, że Minister Infrastruktury już w 2018 r. rekomendował dokument pn. „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych – wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych”. Opracowanie zawiera wskazania dla projektantów, inwestorów i wykonawców oświetlenia przejść dla pieszych, stosowanie których pozwoli zapewnić wysoki standard oświetlenia, wpływając na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności bezpieczeństwa pieszych. W wytycznych **szczególną uwagę zwrócono na oświetlenie strefy oczekiwania przed przejściem dla pieszych**. Zastosowanie wskazanych w wytycznych rozwiązań pozwoli zapewnić kierującemu pojazdem lepszą widoczność pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych.

Jednocześnie w resorcie infrastruktury trwają prace nad stworzeniem nowej struktury wymagań technicznych w drogownictwie, które mają zastąpić obowiązujące dziś przepisy technicznobudowlane i w sposób kompleksowy uregulować kwestie planowania, projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych. W dniu 11 kwietnia 2018 r. Ministerstwo Infrastruktury podpisało z konsorcjum podmiotów, w skład którego wchodzi: Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, Politechnika Gdańska, Politechnika Warszawska, Politechnika Wrocławska, spółka pod firmą Transprojekt Gdański Sp. z o. o. oraz spółka pod firmą Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Transprojekt – Warszawa Sp. z o. o., umowę na wykonanie opracowania pt. „Analiza jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami optymalizacji i szczegółowymi warunkami technicznymi projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych”. W ramach tego opracowania Wykonawca określi zasady projektowania, w tym lokalizacji przejść dla pieszych, uwzględniając w szczególności warunki widoczności pieszego na przejściu z perspektywy kierowcy oraz widoczności pojazdu z perspektywy pieszego na przejściu.

Projekt nie wpływa na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorców. Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej, stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej.

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Konrad Romik – dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, tel. 22 630-12-55, e-mail: Konrad.Romik@mi.gov.pl	Data sporządzenia 13.12.2019 r. Źródło: inne Nr UD 53 w Wykazie prac legislacyjnych i programowych RM
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowana ustawa przewiduje rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, przede wszystkim pieszych przechodzących przez jezdnię drogi po przejściu dla pieszych.

Ponadto projekt zawiera regulacje mające na celu ujednolicenie prędkości w obszarze zabudowanym przez obniżenie dopuszczalnej prędkości pojazdu albo zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym do 50 km/h bez względu na porę doby. Dodatkowo w projekcie ustawy przewiduje się uregulowanie kwestii bezpiecznej odległości między pojazdami na drogach szybkiego ruchu (autostrady i drogi ekspresowe).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt ustawy zakłada konsolidację przepisów zawartych dotychczas w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą – Prawo o ruchu drogowym”, i akcie wykonawczym wydanym na podstawie upoważnienia zawartego w art. 7 ust. 2 tej ustawy.

W celu ograniczenia ryzyka kolizji pieszego z pojazdem na przejściu dla pieszych, projekt ustawy zmienia treść art. 13 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym i **rozszerza dotychczasowy obowiązek zachowania przez pieszego szczególnej ostrożności** podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko również **na pieszego wchodzącego na jezdnię lub torowisko**.

Jednocześnie w treści projektu ustawy przewidziano **zwiększenie zakresu ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych**, przez nałożenie na kierującego pojazdem dodatkowych obowiązków. W tym celu projektowana regulacja przewiduje zmianę brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W obowiązującym stanie prawnym przywołany przepis ustawy zobowiązuje kierującego pojazdem, zbliżającego się do przejścia dla pieszych, do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu.

Natomiast obowiązek zmniejszenia prędkości przez kierującego pojazdem tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych lub na nie wchodzących, wynika z przepisów § 47 ust. 4 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310).

Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym **zobowiązuje kierującego pojazdem (z wyłączeniem tramwaju)**, który zbliża się do przejścia dla pieszych, poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas, **do zmniejszenia prędkości** tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego, a także **do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście** (tj. również do zatrzymania pojazdu łącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa) **albo znajdującemu się na nim**.

Wymaga podkreślenia, że zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przez konsolidację w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz wyżej wymienionym rozporządzeniu z dnia 31 lipca 2002 r., rozwiązuje problem braku jednoznaczności obecnych przepisów ze względu na ich dotychczasową lokalizację w dwóch aktach prawnych, a także istniejących wątpliwości w przedmiocie zgodności § 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia z zakresem upoważnienia ustawowego. Taka zmiana przyczyni się do zapewnienia większej przejrzystości przepisów oraz wyeliminowania podnoszonych zastrzeżeń w odniesieniu do pierwszeństwa pieszego w sytuacjach związanych z przekroczeniem przez niego drogi w miejscach wyznaczonych w tym celu.

Wskazać należy, że projektowane zmiany w zakresie przepisów art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym pozostają spójne z art. 13 tej ustawy. Regulację ustąpienia przez kierującego pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu i znajdującemu się na przejściu dla pieszych, zawartą w art. 26 ust. 1, zawarto również w art. 13 ust. 1a. Dotychczasowy przepis dotyczący pierwszeństwa pieszego przed pojazdem na samym przejściu dla pieszych rozszerzono przez dodanie ust. 1a stanowiącego, że pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju. Rozróżnienie obowiązków w stosunku do pieszych w zależności od tego,

czy kierujący kieruje tramwajem czy innym pojazdem wiąże się z uwarunkowaniami technicznymi tramwajów, w tym masy przeciętnego tramwaju z kompletem pasażerów, co wpływa na fakt, że jego droga hamowania jest kilkukrotnie dłuższa niż jadącego z tą samą prędkością samochodu osobowego. Istotne jest również ryzyko występowania wypadków z powodu przewróceń pasażerów znajdujących się w tramwaju, w sytuacji nagłego hamowania oraz fakt, że dzięki przewidywalnym dla pieszych torom jazdy tramwaju piesi są przygotowani na pojawienie się tramwaju. Dlatego też odstąpiono od wprowadzenia rozszerzenia obowiązków kierującego tramwajem wobec pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych. Niemniej jednak obowiązki kierującego tramwajem wobec pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych dotyczą zachowania szczególnej ostrożności oraz ze względu na warunki techniczne dotyczące drogi hamowania kierujący tramwajem obowiązany jest do zmniejszenia prędkości i nienarażania pieszego na niebezpieczeństwo (art. 1 pkt 5 projektu dotyczący projektowanych art. 26 ust. 1 i 1a ustawy – Prawo o ruchu drogowym).

W projekcie ustawy zaproponowano również regulacje zakazujące pieszemu korzystania w trakcie wchodzenia na jezdnię lub torowisko i znajdowania się na nich (także w obrębie usytuowanych tam przejść dla pieszych) z telefonów komórkowych oraz innych urządzeń upośledzających prawidłową percepcję, zwłaszcza wzrokową, a tym samym ocenę w zakresie bezpiecznego wejścia i pokonania jezdni lub torowiska. Powyższe rozwiązanie będzie miało wpływ na bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego. Zostanie ono osiągnięte przez uzupełnienie art. 14 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, określającego zakazy dla pieszych w ruchu drogowym, o kolejny pkt 8 w następującym brzmieniu:

„8) korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia na jezdnię lub torowisko lub przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, w tym również na przejściu dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni lub torowisku lub przejściu dla pieszych.”.

Poza przedstawionymi wyżej zmianami przepisów, projekt ustawy – dla osiągnięcia zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa pieszych przez obniżenie prędkości pojazdów w godzinach nocnych na obszarze zabudowanym – przewiduje również zmianę brzmienia **art. 20 ust. 1** ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz uchylenie ust. 1a w tym artykule. Zgodnie z nowym brzmieniem ust. 1 prędkość dopuszczalna pojazdu albo zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wynosi **50 km/h bez względu na porę doby**, zamiast obecnych 60 km/h w godzinach 23:00–5:00 oraz 50 km/h w pozostałych godzinach. Przyjęte rozwiązanie zmierza w kierunku poprawy bezpieczeństwa, w szczególności pieszych jako niechronionych uczestników ruchu drogowego. Z analiz badawczych wynika, że różnica prędkości między 50 a 60 km/h ma istotne znaczenie w kontekście długości drogi hamowania pojazdu oraz potencjalnych skutków zdarzeń drogowych. Należy zaznaczyć, że ważną charakterystyką bezpieczeństwa ruchu jest ciężkość wypadków, która w decydującym stopniu zależy od prędkości w chwili zdarzenia drogowego. W szczególności ma to znaczenie na obszarze zabudowanym, gdzie występuje wzmożony ruch pieszych.

Należy też wskazać, że ujednolicenie prędkości w obszarze zabudowanym pozwoli na wyeliminowanie wątpliwości związanych z realizacją przepisu o zatrzymywaniu prawa jazdy za jazdę z prędkością powyżej 50 km/h ponad prędkość dopuszczalną w obszarze zabudowanym, w sytuacji gdy przekroczenie prędkości miało miejsce w okresie doby, gdy następowała zmiana dopuszczalnej prędkości (godz. 5.00 i godz. 23.00).

Jednocześnie Polska pozostaje jedynym krajem w Unii Europejskiej, który nadal dopuszcza jazdę z prędkością 60 km/h w obszarze zabudowanym.

Planowane jest zintensyfikowanie prac poprawiających jakość i podnoszących poziom bezpieczeństwa infrastruktury drogowej przeznaczonej dla ruchu pieszych, takich jak np.: budowa chodników, modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, umieszczenie wysp azylu czy zmiany w oznakowaniu drogi. Działania te możliwe będą m.in. przez dofinansowanie z budżetu państwa na inwestycje na drogach samorządowych, które można uzyskać w ramach (zgodnie z harmonogramem prac):

- Funduszu Dróg Samorządowych na mocy ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430, z późn. zm.),
- rezerwy subwencji ogólnej powołanej na mocy art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 23, z późn. zm.).

Jednocześnie Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad wdrożeniem nowego programu infrastrukturalnego stanowiącego źródło finansowania inwestycji drogowych wpływających na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Obowiązujące przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym wystarczająco precyzyjnie określają minimalną odległość między pojazdami poruszającymi się w kolumnie, podczas przejazdu przez tunele czy też w stosunku do zespołu pojazdów o długości powyżej 7 m. W pozostałych przypadkach jednak nie określają precyzyjnie bezpiecznej odległości. Należy wskazać, że dotychczasowe przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym określiły w powyższych przypadkach, że regulacje dotyczące obszaru bezpiecznej odległości powinny być określone w sposób liczony w metrach, a nie w czasie (sekundy), co również jest rozwiązaniem stosowanym w niektórych państwach Unii Europejskiej (np. tzw. reguła 2 sekund). Reguła wyliczania odległości w metrach czy liczona w sekundach jest uniwersalna dla każdej prędkości, a bezpieczna odległość, jaką należy utrzymać między pojazdami, rośnie wraz z rozwijaną prędkością (zakres odległości pozostaje analogiczny w obu przypadkach).

Niezachowanie odległości między pojazdami jest jedną z głównych przyczyn wypadków na autostradach i drogach ekspresowych. Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że w 2019 r. z tego powodu tylko na autostradach doszło do 94 wypadków, w których zostało zabitych 13 osób, a rannych zostało 143 osoby. Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, obok nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu, niedostosowania prędkości do warunków ruchu, nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu, nieprawidłowego wyprzedzania, zmęczenia i nieprawidłowej zmiany pasa ruchu, stanowi jedną z głównych przyczyn wypadków występujących na drogach. Ogółem w 2019 r. z powodu niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami doszło do 2216 wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących. Liczba wypadków ze skutkiem śmiertelnym z winy kierujących w 2019 r. to 61, a liczba zabitych w tych wypadkach to 71 osób.

Mając powyższe na uwadze, proponuje się wprowadzenie zmian do obowiązujących w Polsce przepisów prawa, regulujących kwestię obowiązku zachowania odpowiednich odstępów między pojazdami na drogach szybkiego ruchu, i zdefiniowanie w ten sposób bezpiecznej odległości między pojazdami.

W celu określenia obowiązku zachowania bezpiecznej odległości przez wszystkie rodzaje pojazdów jadących jeden za drugim na drogach szybkiego ruchu na tym samym pasie ruchu w art. 19 ustawy – Prawo o ruchu drogowym proponuje się dodać ust. 3a o następującym brzmieniu:

„3a. Kierujący pojazdem podczas przejazdu autostradą i drogą ekspresową jest obowiązany zachować minimalny odstęp między pojazdem, którym kieruje, a pojazdem jadącym przed nim na tym samym pasie ruchu. Odstęp ten wyrażony w metrach określa się jako nie mniejszy niż połowa liczby określającej prędkość pojazdu, którym porusza się kierujący, wyrażonej w kilometrach na godzinę. Przepisu tego nie stosuje się podczas manewru wyprzedzania.”. Zgodnie z art. 2 projektu ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Należy wskazać, że planowane jest także przygotowanie kampanii informacyjno-edukacyjnej dotyczącej zaproponowanych zmian. Celem kampanii będzie informowanie społeczeństwa o nowych regulacjach prawnych oraz edukacja w celu zmiany postaw i zachowań kierujących pojazdami oraz pieszych. Kampania rozpowszechniana będzie przez działania o charakterze promocyjnym w mediach, prasie oraz Internecie. Jej rozpoczęcie zakładane jest niezwłocznie po przyjęciu przepisów proponowanych w projektowanej ustawie.

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Przeprowadzone analizy wykazały brak innej możliwości osiągnięcia celu projektu.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Przepisy obowiązujące w większości krajów Unii Europejskiej, w szczególności w tych, które osiągają najniższe współczynniki ofiar wypadków, dają pieszym – jako niechronionym uczestnikom ruchu – znaczne przywileje przy przechodzeniu przez jezdnię.

W krajach tych pieszy jest chroniony podczas przechodzenia przez przejście dla pieszych, a także:

- w trakcie zbliżania się do jezdni z wyraźnym zamiarem przejścia (m.in. Niemcy, Holandia i Czechy),
- w trakcie zbliżania się do jezdni, nawet jeżeli zamiar przejścia przez jezdnię nie jest widoczny (Francja, Norwegia).

Niektóre państwa Unii Europejskiej stosują proste metody wyliczania dostatecznej wartości odstępu na każdym rodzaju drogi. We Francji¹⁾ stosuje się tzw. system dwusekundowy. Polega on na tym, że przy danej prędkości wylicza się dystans, jaki samochód pokona w ciągu dwóch sekund, czyli w czasie reakcji kierowcy. Aby go uzyskać, należy podzielić prędkość przez 1,8 – wynik uznaje się jako bezpieczną odległość od poprzedzającego pojazdu. I tak przy 50 km/h trzeba utrzymywać odstęp wynoszący 28 m, przy 100 km/h – 56 m itd. W praktyce zaleca się prosty sposób na określenie, czy zachowana jest bezpieczna odległość: należy namierzyć znacznik na poboczu drogi i odliczyć dwie sekundy między momentem, w którym samochód, za którym podążamy, jest przed tym znacznikiem, a momentem, w którym własny pojazd przechodzi przed tym samym znacznikiem.

W Niemczech²⁾ wykorzystuje się jeszcze prostszą metodę wyliczania dopuszczalnego odstępu: wystarczy podzielić aktualną prędkość przez 2, zatem jadąc 50 km/h pojazd musi jechać 25 m za poprzedzającym samochodem, 100 km/h – 50 m i tak dalej. Daje to możliwość szybszego ustalenia wymaganego dystansu przy zachowaniu bardzo podobnych rezerw bezpieczeństwa.

W projekcie ustawy zaproponowano rozwiązanie zbliżone do rozwiązania obowiązującego na Litwie i Łotwie, polegające na wskazaniu, że odstęp między pojazdami powinien wynosić nie mniej niż połowa prędkości pojazdu, przeliczony na metry. Oznacza to, że jeżeli prędkość jadącego pojazdu wynosi 120 km/h, to odległość jaką musi zachować kierujący tym pojazdem od pojazdu jadącego przed nim musi być nie mniejsza niż 60 m itd.

LITWA

¹⁾ Przepisy dotyczące obowiązku zachowania odpowiednich odstępów między pojazdami na drogach szybkiego ruchu są zawarte w części regulacyjnej kodeksu (Partie réglementaire), księga 4 L'usage des voies, tytuł I Dispositions générales, rozdział II Conduite des véhicules et circulation des piétons, sekcja 2 Principes généraux de circulation.

²⁾ Przepisy dotyczące obowiązku zachowania odpowiednich odstępów między pojazdami na drogach szybkiego ruchu m.in. są zawarte w Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) w rozdziale I.

Podstawowym aktem prawnym na Litwie regulującym kwestie ruchu drogowego jest dokument Przepisy ruchu drogowego /KELIŲ EISMO TAISYKLĖS/ z 11 grudnia 2002 r. Art. 126 dotyczy obowiązku zachowania odpowiednich odstępów między pojazdami.

Przepisy dotyczące obowiązku zachowania odpowiednich odstępów między pojazdami na drogach szybkiego ruchu m.in. zawarte są w dziale

Zasady ruchu drogowego

Rozdział XIV

Rozłożenie środków transportu na drodze

126. Kierowca, przy uwzględnieniu prędkości, powinien zachować taką odległość, aby nie uderzyć w jadący poprzedzający środek transportu, w przypadku jeżeli zostałby on zatrzymywany, również pozostawić taką odległość z boku, aby ruch był bezpieczny. Zaleca się, aby odległość od jadącego poprzedzającego środka transportu była nie mniejsza niż odległość pokonywana przez dwie sekundy lub nie mniejsza niż połowa wskazówki prędkościomierza, przeliczona na metry, na przykład, jeżeli prędkość wynosi 70 km/h, odległość musi być nie mniejsza niż 35 m, jeżeli warunki ruchu nie wymagają inaczej.

ŁOTWA

Podstawowym aktem prawnym na Łotwie regulującym kwestie ruchu drogowego jest dokument Przepisy o ruchu drogowym/Ceļu satiksmes noteikumi/ Ryga, 2 czerwca 2015 r. (prot. nr 27 § 35)

Przepisy dotyczące obowiązku zachowania odpowiednich odstępów między pojazdami na drogach szybkiego ruchu zawarte są m.in. w rozdziale 9

9. Prędkość ruchu, dystans i odległość

105. Kierowcy pojazdu w zależności od prędkości ruchu muszą utrzymywać taki dystans, aby w przypadku hamowania jadącego z przodu pojazdu możliwe było uniknięcie zderzenia, jak również taki dystans, który gwarantuje bezpieczeństwo ruchu drogowego.

106. Poza terenami zabudowanymi kierowcy pojazdów (składów pojazdów) wymienionych w punkcie 241 i 243 niniejszych przepisów muszą utrzymywać między sobą i jadącym z przodu pojazdem taki dystans, który wyrażony w metrach nie jest krótszy od połowy prędkości jadącego pojazdu. Wymóg ten nie obowiązuje, gdy kierowca pojazdu zamierza rozpocząć wyprzedzanie, a także w warunkach intensywnego ruchu drogowego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Uczestnicy ruchu drogowego	ok. 40 mln	Rocznik statystyczny GUS	Przepisy ustawy oddziałują na prawa i obowiązki pieszych oraz kierujących pojazdami, już uregulowane w porządku prawnym w odrębnych aktach prawnych (jak wskazano w pkt 2 OSR). Projektowana regulacja przewiduje zwiększenie zakresu ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych, przez nałożenie na kierującego pojazdem dodatkowych obowiązków. Nowe przepisy zobowiązują kierującego pojazdem, który zbliża się do przejścia dla pieszych, do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego, a także do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście. Proponowane przepisy nakładają na pieszych zakaz korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia na jezdnię lub

			torowisko lub przechodzenia przez jezdnię lub torowisko. Proponowane przepisy nakładają na kierujących pojazdami obowiązek zachowania bezpiecznej odległości między pojazdami na drogach ekspresowych i autostradach.
Organy kontroli ruchu drogowego	Policja, straże gminne i miejskie, GITD		Przepisy ustawy wpływają na obszar sankcjonowanych zachowań uczestników ruchu drogowego, a tym samym mają związek z uprawnieniami organów kontroli ruchu drogowego.
Organy zarządzające ruchem na drogach	397		Przepisy ustawy nie oddziałują bezpośrednio na organy zarządzające ruchem na drogach, jednak przebudowa dróg w obrębie przejść dla pieszych będzie skutkowałą koniecznością wprowadzenia przez te organy odpowiednich zmian w organizacji ruchu, odpowiadających zmianom wprowadzonym przez zarządców dróg. Będzie to wymagało również przygotowania i zatwierdzenia nowych projektów organizacji ruchu, statuujących i dokumentujących wprowadzone zmiany.
Zarządcy dróg	2808		Przepisy ustawy nie oddziałują bezpośrednio na zarządców dróg, jednak dla uzyskania optymalnego efektu nowych regulacji w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych, niezbędne będzie wprowadzenie przez zarządców dróg zmian w infrastrukturze drogowej w obrębie przejść dla pieszych.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny oraz dodatkowo w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

W ramach konsultacji publicznych projekt ustawy, z 21-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, został skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Wojewody Dolnośląskiego;
- 2) Wojewody Kujawsko-Pomorskiego;
- 3) Wojewody Lubelskiego;
- 4) Wojewody Lubuskiego;
- 5) Wojewody Łódzkiego;
- 6) Wojewody Małopolskiego;
- 7) Wojewody Mazowieckiego;
- 8) Wojewody Opolskiego;
- 9) Wojewody Podkarpackiego;

- 10) Wojewody Podlaskiego;
- 11) Wojewody Pomorskiego;
- 12) Wojewody Śląskiego;
- 13) Wojewody Świętokrzyskiego;
- 14) Wojewody Warmińsko-Mazurskiego;
- 15) Wojewody Wielkopolskiego;
- 16) Wojewody Zachodniopomorskiego;
- 17) Konwentu Marszałków Województw RP;
- 18) Polskiego Kongresu Drogowego;
- 19) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa;
- 20) Instytutu Transportu Samochodowego;
- 21) Instytutu Badawczego Dróg i Mostów;
- 22) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP – Zarząd Krajowy;
- 23) Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej;
- 24) Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym;
- 25) Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego;
- 26) Klubu Inżynierii Ruchu „Klir”;
- 27) Samorządowej Komisja Drogownictwa Miejskiego;
- 28) Krajowej Rady Zarządców Dróg Powiatowych;
- 29) Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 30) Związku Powiatów Polskich;
- 31) Związku Województw RP;
- 32) Unii Metropolii Polskich;
- 33) Związku Miast Polskich;
- 34) Związku Gmin Wiejskich.

Projekt ustawy został również skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego (KWRiST). Po rozpatrzeniu projektu w dniu 30.03.2020 r. w trybie obiegowym KWRiST negatywnie zaopiniowała projekt ustawy.

Wyniki konsultacji publicznych oraz opiniowania zostały przedstawione w raporcie dołączonym do niniejszej oceny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST					-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem					-	-	-	-	-	-	-	
budżet państwa					-	-	-	-	-	-	-	
JST					-	-	-	-	-	-	-	

pozostałe jednostki (oddzielnie)											
Źródła finansowania	Nie przewiduje się wpływu regulacji na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.										
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, a także na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych											
–											
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)			
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe										
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe										
Niemierzalne	sytuacja ekonomiczna i społeczna rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych	Regulacja wpłynie na zmniejszenie zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych.									
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak danych.										
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu											
☒ nie dotyczy											
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).					☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy						
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:					☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:						

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.		☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie proponowanych w projekcie ustawy rozwiązań pozostanie bez wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☒ inne: bezpieczeństwo obywateli	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☒ zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane przepisy pozwolą na ograniczenie liczby ofiar wypadków drogowych, przede wszystkim z udziałem pieszych (zarówno w odniesieniu do osób zabitych, jak i rannych w wypadkach).	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Monitoring wyników wprowadzonych regulacji wykonywany będzie na podstawie informacji o wypadkach w ruchu drogowym pozyskanych z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji prowadzonego przez Komendę Główną Policji. Roczne podsumowanie danych statystycznych wraz z analizą wypadkowości, w obszarze którego dotyczą proponowane zmiany, zostanie przedstawione w corocznych sprawozdaniach dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie, którego złożenie Radzie Ministrów jest obowiązkiem ustawowym Przewodniczącego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Ministra Infrastruktury.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
– Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2018 r. http://krbrd.gov.pl/pl/test.html – Badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień-grudzień 2018 r. http://krbrd.gov.pl/pl/monitoring-zachowan.html – Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych – wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych http://krbrd.gov.pl/pl/pozostale.html – Wytyczne zarządzania prędkością na drogach samorządowych http://krbrd.gov.pl/pl/pozostale.html – Raport dotyczący ochrony pieszych w pobliżu i na wyznaczonych przejściach przez jezdnię w wybranych 15 krajach europejskich http://krbrd.gov.pl/pl/pozostale.html		

Raport z konsultacji publicznych oraz opiniowania

projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (UD 53)

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

Zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt został również przesłany do następujących podmiotów:

1. Wojewody Dolnośląskiego;
2. Wojewody Kujawsko-Pomorskiego;
3. Wojewody Lubelskiego;
4. Wojewody Lubuskiego;
5. Wojewody Łódzkiego;
6. Wojewody Małopolskiego;
7. Wojewody Mazowieckiego;
8. Wojewody Opolskiego;
9. Wojewody Podkarpackiego;
10. Wojewody Podlaskiego;
11. Wojewody Pomorskiego;
12. Wojewody Śląskiego;
13. Wojewody Świętokrzyskiego;
14. Wojewody Warmińsko-Mazurskiego;
15. Wojewody Wielkopolskiego;
16. Wojewody Zachodniopomorskiego;
17. Konwentu Marszałków Województw RP;
18. Polskiego Kongresu Drogowego;
19. Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa;
20. Instytutu Transportu Samochodowego;
21. Instytutu Badawczego Dróg i Mostów;
22. Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP – Zarząd Krajowy;
23. Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej;
24. Fundacji Zapobiegania Wypadkom Drogowym;
25. Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego;
26. Klubu Inżynierii Ruchu „Klir”;
27. Samorządowej Komisji Drogownictwa Miejskiego;
28. Krajowej Rady Zarządców Dróg Powiatowych;
29. Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
30. Związku Powiatów Polskich;
31. Związku Województw RP;
32. Unii Metropolii Polskich;
33. Związku Miast Polskich;
34. Związku Gmin Wiejskich.

Omówienie konsultacji publicznych i opiniowania przedstawiono w załączonej tabeli.

Załączona tabela zawiera opinie i uwagi do projektu przedstawione przez: 26 osób fizycznych, Federację Piesza Polska, Federację Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia, Forum Związków Zawodowych, Fundację Zapobieganie Wypadkom Drogowym, Fundację Normalne Miasto Fenomen, Inicjatywę Stop Dyskryminacji Kierowców, Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej, Konferencje Specjalistyczne nauka-praktyka-biznes, Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich, Krajową Radę Zarządów Dróg Powiatowych, Lubuski Urząd Wojewódzki, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu, MPK Sp. z o.o. z siedzibą we Wrocławiu, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych, Politechnikę Gdańską, Polską Izbę Ubezpieczeń, Stowarzyszenie „Zrównowazona Mobilność w Jaworznie”, Stowarzyszenie Akcja Miasto, Stowarzyszenie Integracji Społecznej Komunikacji, Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu, Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze, Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy, Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy, Stowarzyszenie Zielone Mazowsze, Tramwaje Warszawskie sp. z o.o., Politechnikę Krakowską, Wojewodę Małopolskiego, Wojewodę Mazowieckiego, Wojewodę Podkarpackiego, Wojewodę Śląskiego, Wojewodę Świętokrzyskiego, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Związek Powiatów Polskich, Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej oraz odniesienie Ministerstwa Infrastruktury do tych opinii.

2. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Projekt ustawy był opiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Zgodnie ze stanowiskiem przyjętym w trybie obiegowym dnia 30 marca 2020 r. projekt uzyskał opinię negatywną.

3. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie wymaga zasięgnięcia opinii/konsultacji/uzgodnienia z organami i instytucjami Unii Europejskiej.

4. Zgłoszenie zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy, w trybie przepisów o działalności lobbingsowej.

Tabela uwag zgłoszonych na etapie konsultacji publicznych do projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym (UD53) wraz ze stanowiskiem resortu wobec uwag

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Jednostka redakcyjna, projektu	Treść uwagi	Stanowisko MI
1.	Osoba fizyczna 1	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1 oraz w art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	Wprowadzenie zatem proponowanego rozwiązania także na przejściach poza obszarem zabudowanym może mieć skutek odwrotny od zamierzonego i przyczynić się do zwiększenia liczby ofiar wśród pieszych. Dodatkowo może zwiększyć się liczba zdarzeń polegających na najeżdżaniu pojazdów jeden na drugi, w sytuacji gwałtownego zatrzymywania się przed przejściami. Projekt powinien przewidywać surowsze rozwiązania dotyczące zatrzymywania praw jazdy za przekroczenie prędkości przez kierujących pojazdami ciężarowymi o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 ton oraz autobusami. O wiele większe zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego powoduje kierujący w pełni załadowanym, ważącym 40 ton samochodem ciężarowym, poruszając się np. po obszarze zabudowanym 90 km/h niż kierujący samochodem osobowym poruszający się 101 km/h. Nie trzeba być specjalistą, żeby wiedzieć, że droga hamowania samochodu ciężarowego jest nieporównywalnie większa niż droga hamowania samochodu osobowego. Wobec tego kierujący samochodami ciężarowymi o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 ton oraz autobusami powinni mieć zatrzymywane prawo jazdy w przypadku przekroczenia dopuszczalnej prędkości o 20-25 km/h.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Rozwiązano przez to problem braku jednoznaczności obecnych przepisów ze względu na ich dotychczasową lokalizację w dwóch aktach prawnych, a także istniejących wątpliwości w przedmiocie zgodności § 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia z zakresem upoważnienia ustawowego. Zaproponowana zmiana służy zapewnieniu większej przejrzystości przepisów oraz wyeliminowaniu podnoszonych zastrzeżeń w odniesieniu do pierwszeństwa pieszego w sytuacjach związanych z przekroczeniem przez niego drogi w miejscach wyznaczonych w tym celu. Dodatkowo należy wskazać, że zachowanie szczególnej ostrożności oraz zmniejszenie prędkości pozwala kierującemu pojazdem na dokładną obserwację okolicy przejścia dla pieszych, ocenę sytuacji i podjęcie odpowiednich decyzji. W projektowanych przepisach wysunięto na czoło obowiązek zachowania przez pieszego (już na etapie wchodzenia na przejście dla pieszych) szczególnej ostrożności. Jednocześnie zapewniono pieszym dodatkową ochronę, poprzez nałożenie na kierujących pojazdem dodatkowych obowiązków. Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem, który zbliża się do przejścia dla pieszych (poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszemu

				znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas), do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych, a także do ustąpienia jemu pierwszeństwa (tj. również do zatrzymania pojazdu łącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa).
2.	Osoba fizyczna 2	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1 oraz art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	1. Art. 1 pkt 1 Projektu Przejście dla pieszych można wyznaczyć nie tylko na jezdni lub torowisku, ale również na drodze dla rowerów. Poza tym zgodnie z załączonym uzasadnieniem do Projektu: „Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem (...) także do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście”. Zatem przepis art. 13 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym powinien otrzymać brzmienie: „1. Pieszy wchodzący na jezdnię, torowisko lub drogę dla rowerów, albo pieszy przechodzący przez jezdnię, torowisko lub drogę dla rowerów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu lub wchodzący na to przejście ma pierwszeństwo przed pojazdem.”. 2. Art. 1 pkt 3 Projektu Zaproponowane w Projekcie brzmienie przepisu art. 26 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym nie nakłada na kierującego pojazdem zbliżającego się do przejścia obowiązku umożliwienia skorzystania z przejścia dla pieszych pieszemu stojącemu bezpośrednio przed przejściem w oczekiwaniu na taką możliwość. Proponowane zmiany dotyczą bowiem tylko pieszego znajdującego się na przejściu lub na nie wchodzącego, pozostawiając nierozstrzygniętą kwestię pieszego oczekującego bezpośrednio przed przejściem, o którym nie można powiedzieć, że wchodzi na przejście. Poza tym użyte w projektowanym brzmieniu rzeczono przepisu sformułowanie: „zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego”, jest nieprecyzyjne, a tym samym niejednoznaczne, i powinno funkcjonować nadal jedynie w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych, jako parafraza obowiązków kierującego pojazdem określonych nowym brzmieniem rzeczono przepisu. Zatem przepis art. 26 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym powinien otrzymać brzmienie: „1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić	<u>1. Uwaga nieuwzględniona</u> Zgodnie z treścią art. 2 pkt 6 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 110,248, 568 - t.j.) jezdnia, to część drogi przeznaczona do ruchu pojazdów (określenie to nie dotyczy torowisk wydzielonych z jezdni), a zgodnie z treścią art. 2 pkt 11 przejście dla pieszych to powierzchnia jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczona do przechodzenia przez pieszych, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. Pojazd zdefiniowany jest art. 2 pkt 31, a jest zgodnie z treścią art. 2 pkt 47 pojęcie to obejmuje także rower. W konsekwencji, jeśli na drodze dla rowerów wyznaczone jest odpowiednimi znakami znaki (pionowe i poziome) przejście dla pieszych, to kierujący rowerem (pojazdem) jest obowiązany do zachowania w stosunku do pieszego w sposób określony jak dla kierujących innymi pojazdami na innej części drogi (przejściu wyznaczonym na jezdni). <u>2. Uwaga nieuwzględniona</u> Pojęcie pieszego wchodzącego na przejście funkcjonuje już w polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Paragraf 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia zobowiązuje kierującego pojazdem do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Zaproponowane w projekcie rozwiązania wynikają z

			pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu lub wchodzącemu na to przejście, a także zmniejszyć prędkość, a w razie potrzeby zatrzymać się przed przejściem, w celu umożliwienia skorzystania z przejścia pieszemu, który sygnalizuje taki zamiar poprzez zatrzymanie się w szerokości przejścia, będąc zwróconym wzdłuż przejścia przodem do niego i zachowując odstęp od przejścia mniejszy niż 1 m.”. 3. Dodatkowy punkt (punkty) art. 1 Projektu W ramach rozpatrywanej nowelizacji w Prawie o ruchu drogowym powinna zostać dokonana dodatkowo zmiana brzmienia przepisów art. 26 ust. 3 pkt 1 i 2 tej ustawy. Wielu kierowców nie rozumie, bowiem, że wyprzedzanie może odbywać się bez zmiany pasa ruchu (na jezdni o więcej niż jednym pasie ruchu do jazdy w tym samym kierunku). Poza tym nie ma potrzeby zabrania omijania pojazdu, który zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu, jako nie pierwszy z kolei. Zatem przepisy art. 26 ust. 3 pkt 1 i 2 Prawa o ruchu drogowym powinny otrzymać brzmienie: „3. Kierującemu pojazdem zabrania się: 1) wyprzedzania pojazdu na przejściu dla pieszych i bezpośrednio przed nim, w tym również na jezdni o więcej niż jednym pasie ruchu do jazdy w tym samym kierunku, z wyjątkiem przejścia, na którym ruch jest kierowany; 2) omijania pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu jako pierwszy z kolei;”. 4. Powiązana nowelizacja W ślad za rozpatrywaną nowelizacją powinna zostać przeprowadzona niezwłocznie nowelizacja Prawa o ruchu drogowym obejmująca zmiany w art. 27 tej ustawy analogiczne do zmian określonych w ust. 2 i 3 niniejszego zgłoszenia, w celu poprawy bezpieczeństwa rowerzystów korzystających z przejazdów dla rowerzystów. Tym bardziej, że w rzeczonyj ustawie został uchylony przepis art. 33 ust. 4 pkt 1 zabraniający rowerzyście wjeżdżania na przejeździe dla rowerzystów bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w przeciwieństwie do analogicznego przepisu art. 14 pkt 1 lit. a tej ustawy dotyczącego pieszych.	faktu, że w Polsce od lat odnotowuje się bardzo wysoki wskaźnik ciężkości wypadków (ofiary śmiertelne/100 wypadków) na obszarach niezabudowanych, których jedną z głównych przyczyn pozostaje nadmierna prędkość. Przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h, powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. 3.<u>Uwaga nieuwzględniona</u> 4.<u>Uwaga nieuwzględniona</u>. Propozycje wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu.
3.	Osoba fizyczna 3	Uwaga ogólna	Uważam że znacznie poprawi bezpieczeństwo pieszych, zwłaszcza tych, którzy są narażeni na większe niebezpieczeństwo - dzieci i osób starszych. (...) Widzę jednak kilka różnic między Polską a Niemcami, które również są istotne dla bezpieczeństwa pieszych i nie tylko. Nie widziałem w Niemczech przejść dla pieszych bez sygnalizacji przez ulice wielopasmowe. Powinna być prosta	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Jednocześnie w resorcie infrastruktury trwają prace nad stworzeniem nowej struktury wymagań technicznych w drogownictwie, które mają zastąpić obowiązujące dziś przepisy technicznobudowlane i w sposób kompleksowy uregulować kwestie planowania, projektowania,

			sytuacja: albo montowanie sygnalizacji, albo zwężenie jezdni, albo likwidacja wyznaczonego przejścia. Tyle że w Niemczech nie ma tego chyba odziedziczonego po komunie zakazu przechodzenia poza przejściami. Tam są nawet takie miejsca gdzie nie ma przejść ale obniżony krawężnik i chodnik pomiędzy dwoma jezdniami żeby ułatwić przechodzenie poza przejściami! Warto to wprowadzić w Polsce. Do tego w Niemczech przestrzegane są ograniczenia prędkości. W miastach przez to jest o wiele bezpieczniej i łatwiej przechodzi się przez ulice. W Warszawie niestety normą jest 70-80 km/h na ograniczeniu do 50! W Niemczech za 80 w mieście zabierają prawo jazdy. I to też by można wprowadzić, nie wiem jak można przyzwalać na tak szybką jazdę w mieście jak u nas. Dodatkowo trzeba wymusić na samorządach usuwanie krzaków czy parkowania tuż przed przejściami. Podsumowując: - za obowiązkiem ustępowania pieszym, - przeciw przejściom bez sygnalizacji przez jezdnie wielopasmowe (albo sygnalizacja, albo zwężenie, albo likwidacja przejścia), - za legalnością przechodzenia poza przejściami, - za zabieraniem prawa jazdy za przekraczanie prędkości, ale na ograniczeniu do 50 zabierane powinno być już za 80km/h, - za koniecznością zapewnienia widoczności pieszych przy przejściu	realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych. W dniu 11 kwietnia 2018 r. Ministerstwo Infrastruktury podpisało z konsorcjum podmiotów, w skład, którego wchodzi: Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, Politechnika Gdańska, Politechnika Warszawska, Politechnika Wrocławska, spółka pod firmą Transprojekt Gdański Sp. z o. o. oraz spółka pod firmą Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Transprojekt – Warszawa Sp. z o. o., umowę na wykonanie opracowania pt. „Analiza jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami optymalizacji i szczegółowymi warunkami technicznymi projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych”. W ramach tego opracowania Wykonawca określi zasady projektowania, w tym lokalizacji przejść dla pieszych, uwzględniając w szczególności warunki widoczności pieszego na przejściu z perspektywy kierowcy oraz widoczności pojazdu z perspektywy pieszego na przejściu. Zaproponowane w projekcie rozwiązania wynikają z faktu, że w Polsce od lat odnotowuje się bardzo wysoki wskaźnik ciężkości wypadków (ofiary śmiertelne/100 wypadków) na obszarach niezabudowanych, których jedną z głównych przyczyn pozostaje nadmierna prędkość. Przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h, powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego.
4.	Osoba fizyczna 4	Uwaga ogólna	Proponowane zmiany spowodują zwiększoną ilość zdarzeń na przejściach z uwagi na fakt bezwzględnego egzekwowania pierwszeństwa przez pieszych. Już dzisiaj można zaobserwować brak wyobraźni pieszych, którzy bez uprzedniego upewnienia się wchodzi pod nadjeżdżający pojazd, mimo, że przepisy jasno o tym stanowią. Często obserwuje się pieszych z założonymi kapturami i telefonami w rękę, którzy wchodzi pod nadjeżdżające samochody powodując zagrożenie w ruchu drogowym. I nie chodzi tu tylko o bezpieczeństwo pieszych ale i również kierujących. Kierowca jadący za gwałtownie hamującym pojazdem może nie zdążyć wytracić prędkości i tym samym pieszy pośrednio staje się sprawcą kolizji.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Projekt ustawy nie wprowadza „bezwzględnego” pierwszeństwa pieszych na przejściach dla pieszych. W projekcie ustawy rozszerza się, bowiem art. 13 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko, ale również już wchodząc na to miejsce będzie obowiązany zachować szczególną ostrożność, co zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oznacza ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających

			Czemu osoby, którym zależy na bezpieczeństwie pieszych nie nakażą pieszym, aby ci w trosce o własne życie i zdrowie zachowywali szczególną ostrożność przed wejściem na przejście? Czemu pieszym nie nakaże się noszenia odblasków po zmierzchu nawet w terenie zabudowanym? To wydatnie zwiększy ich bezpieczeństwo. Ponadto przepis wprowadzający pierwszeństwo pieszego przed przejściem spowolni ruch pojazdów doprowadzając do tworzenia się korków jak również zwiększy emisję CO₂ i innych gazów do atmosfery bo każde zatrzymanie będzie musiało powodować ruszenie i przyspieszenie. Czy o to chodzi aby w miastach zwiększać ilość substancji toksycznych w atmosferze tłumacząc to rzekomym zwiększeniem bezpieczeństwa pieszych? Następna rzecz to prawa fizyki. Autorzy tego projektu zapomnieli czym jest bezwładność, pęd i inne prawa fizyki. Nie da się ciała o dużej masie i prędkości zatrzymać w miejscu. O tym piesi pamiętać nie będą. Oni będą egzekwować swoje prawa nadane im w bezmyślnym przepisie.	się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Wymaga to od pieszego przede wszystkim oceny warunków na drodze, do czego niezbędne jest m.in. obserwacja sytuacji na drodze umożliwiająca postrzeganie wszystkich zmian. W związku z czym pieszy przechodząc przez przejście dla pieszych powinien ograniczyć m.in. korzystanie z telefonów komórkowych lub innych urządzeń elektronicznych, tak aby nie powodowały one rozproszenia jego uwagi. Jednocześnie należy wskazać, że badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wykazało, że wśród pieszych przechodzących przez jezdnię 5% używa telefonów komórkowych. Pisanie wiadomości, czy posiadanie słuchawek w uszach rejestrowane było dużo rzadziej i nie przekracza 1%. Wyniki badań wskazują, wbrew powszechnej opinii, na nieduży odsetek tego niebezpiecznego zachowania wśród pieszych. Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem, który zbliża się do przejścia dla pieszych do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego, a także do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście albo znajdującemu się na nim. Brak potwierdzenia tezy, że zaproponowane rozwiązanie doprowadzi do tworzenia się zatorów w ruchu drogowym i zwiększenia emisji CO₂. Propozycja wprowadzenia obowiązku noszenia elementów odblaskowych po zmierzchu w terenie zabudowanym może być w przyszłości przedmiotem odrębnych regulacji.
5.	Osoba fizyczna 5	w art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	1.1 Uważam proponowany przepis o "...ustąpienie pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście..." za bardzo szkodliwy zarówno dla pieszych jak i kierujących. Piesi, idąc chodnikiem lub poboczem wzdłuż jezdni będą nagle skręcali na jezdnię i wchodzili na nią nagle bez żadnej oznaki takiego zamiaru. Tak zrozumieją wprowadzenie tego przepisu. Będzie to powodowało gwałtowne hamowania pojazdów tuż przed przejściami, poślizgi, możliwe zjazdy na przeciwległy pas ruchu, pobocza czy nawet chodniki i kolizje zarówno z pieszymi latarniami, drzewami, znakami itp. jak i innymi pojazdami jadącymi z	1. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> W projekcie ustawy rozszerza się art. 13 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko, ale również już wchodząc na to miejsce będzie obowiązany zachować szczególną ostrożność, co zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oznacza ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio

			przeciwne go kierunku lub z tyłu. To będzie śmiertelne zagrożenie powodujące wiele ofiar i tragedii ludzkich. Obecnie kierujący mają bardzo liczne i coraz liczniejsze obowiązki obserwacji podczas prowadzenia pojazdów. Piesi przy przechodzeniu jezdni - tylko jeden, jedyny - obserwację pojazdów. Obarczenie kierujących obowiązkiem obserwacji okolic przejścia, bardzo trudne do wykonania, szczególnie nocą przy ciemnym ubraniu pieszych, może okazać się niewykonalne i prowadzące do zaniedbania innych obowiązkowych czynności, ważnych dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Czy wprowadzenie proponowanego przepisu zwolni pieszych z obserwacji pojazdów przed wejściem na jezdnię ? Czy wejście bezpośrednio przed jadący pojazd przestanie być traktowane jako wtargnięcie ? Czy będą mogli wchodzić zza pojazdu lub przy braku widoczności jezdni ? Proszę o dogłębne przeanalizowanie propozycji wprowadzanej zmiany. 2. Czy nie lepiej w zamian wprowadzenia takiego szkodliwego przepisu permanentnie edukować pieszych z zakresu art. 11 i 14 Prawa Ruchu Drogowego ? Przykładowo: tłumaczyć, jak zachować się na przejściach z wysepką pomiędzy nimi, jak zachować się idąc skrajem jezdni w przypadku braku chodnika, jak bezpiecznie przechodzić przez jezdnię, itp. ? Jeszcze raz proszę o uruchomienie wyobraźni i szerokich konsultacji z ekspertami zajmującymi się zagadnieniami ruchu drogowego i wieloletnimi praktykami.	szybkie reagowanie. Jednocześnie obowiązujący art. 14 przywołanej ustawy zabrania wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych. Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem, który zbliża się do przejścia dla pieszych (poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas), do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego, a także do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście (tj. również do zatrzymania pojazdu włącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa) albo znajdującemu się na nim. Dokładna obserwacja przejścia dla pieszych i jego okolicy, jak również dostosowanie prędkości do warunków ruchu na drodze pozwalają kierującym pojazdem odpowiednio reagować na zmiany w ruchu drogowym, w tym bezpiecznie zatrzymać się przed przejściem dla pieszych. 2. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Uwaga ma charakter systemowy. Planowane jest przygotowanie kampanii informacyjno-edukacyjnej dotyczącej zaproponowanych zmian. Celem kampanii będzie informowanie społeczeństwa o nowych regulacjach prawnych oraz edukacja w celu zmiany zachowań kierujących pojazdami oraz pieszych.
6.	Osoba fizyczna 6	Uwaga ogólna	Dzień dobry. Jako kierowca i instruktor nauki jazdy zwracam się z prośbą o ponowne przeanalizowanie przepisu, że "kierujący będzie musiał przepuścić pieszego będącego przy przejściu". Przepis ten spowoduje całkowite zakorkowanie naszych miast. (...)Jeśli chodzi o zwiększenie bezpieczeństwa pieszych na przejściach, to wystarczy wprowadzić proste zmiany. 1. Za wyprzedzanie na przejściu i przed przejściem zatrzymywanie prawa jazdy na 3 miesiące. 2. Za drugie takie wykroczenie, zatrzymanie prawka na 12 miesięcy, żeby nie było konieczności zdawania egzaminu. 3. Za trzecie przewinienie utrata prawa jazdy. To na pewno dałoby do myślenia i wyeliminowało z ruchu potencjalnych zabójców. II. Za wykroczenia w ruchu drogowym dotyczące bezpieczeństwa	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Brak potwierdzenia tezy, że zaproponowane rozwiązanie doprowadzi do tworzenia się zatorów w ruchu drogowym. Pozostałe uwagi mają charakter systemowy. Nie przewiduje się zmian w głównych rozwiązaniach zawartych w projekcie, w związku z tym nie zmieniono treści przepisów w postulowanym zakresie.

			znieść immunitet. III. Tyle się mówi o szkoleniach kierowców, że to wina instruktorów. Może jednak poprawić ustawę w miejscu gdzie mówi się o stażu kierowcy który może zostać instruktorem nauki jazdy. Czy przez samo posiadanie prawa jazdy 2 lata nabierze się tyle doświadczenia aby szkolić innych. Według mnie nie. Widząc czasami pojazd nauki jazdy to zastanawiam się który to instruktor, a który kursant.	
7.	Osoba fizyczna 7	Uwaga ogólna	Nie jestem prawnikiem, ale uważam, że dalsze zwiększanie "przywilejów" dla pieszych tylko pogorszy ich bezpieczeństwo. Każdy przywilej "wyłącza" myślenie. Wg. mnie przepis poprawiający bezpieczeństwo powinien brzmieć: Kierowca ma bezwzględny obowiązek umożliwić pieszemu przejście przez jezdnię w miejscu wyznaczonym. Pieszy nie ma prawa wejść na przejście, jeśli nie upewni się, że pojazd zatrzymał się. I do tego odpowiednio wysokie kary zarówno dla kierowców jak i pieszych. Dobrze, że kierowcy, co raz częściej mają kamerki w samochodach, bo inaczej KAŻDY wypadek na przejściu wg. Policji to wina kierowcy. W czym problem monitorować niewralgiczne przejścia? Warunek jeden: nieoznakowane radiowozy, monitoring, nieumundurowani policjanci. Inaczej przepis będzie martwy, bo każdy uczestnik ruchu na widok "munduru" zaczyna zachowywać się inaczej.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Uwaga ma charakter systemowy. Nie przewiduje się zmian w głównych rozwiązaniach zawartych w projekcie, w związku z tym nie zmieniono treści przepisów w postulowanym zakresie.
8.	Osoba fizyczna 8	Uwaga ogólna	To, co ustawa proponuje może spowodować tysiące ofiar śmiertelnych na przejściach dla pieszych, a chyba ustawodawca nie ma takiego zamiaru. Cóż takiego wrednego robią piesi na przejściach dla pieszych. Gadają przez telefon. Prowadzą psa na długiej smyczy i często pies z linką jest już po drugiej stronie jezdni. Plotkują i nie zamierzają przejść przez przejścia dla pieszych. Dokonują wtargnięcia pod nadjeżdżający pojazd. Nie zatrzymują się przed przejściem i nie oceniają sytuacji na drodze. Do tego dołożyć np. oblodzenie jezdni i więzienia zapełnią się samymi kierowcami. Pomijam sytuacje winy kierowcy. Zatem skupmy się nad skutkami błędów zmiany ustawy i zapobiegajmy tragicznym skutkom. Nie ma w kodeksie drogowym zasad ruchu pieszego to trzeba ten dział krótki wprowadzić (...). Moim zdaniem powinno być lustra 2sz na przejściach o dużym natężeniu ruchu pieszych albowiem piesi wychodzą zza pojazdu, który zasłania widoczność kierowcy na drugim pasie ruchu. Na głowę w sądzie sąd ocenia zachowanie pieszego, ponieważ na głowę uczy się pieszego, iż ma się zatrzymać przed przejściem dla pieszych i w lewo spojrzeć a potem s prawo i znowu w lewo. A gdzie sygnalizacja zamiaru włączenia się do ruchu	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Uwaga ma charakter systemowy. Nie przewiduje się zmian w głównych rozwiązaniach zawartych w projekcie, w związku z tym nie zmieniono treści przepisów w postulowanym zakresie. Jednocześnie należy wskazać, że badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wykazało, że wśród pieszych przechodzących przez jezdnię 5% używa telefonów komórkowych. Pisanie wiadomości, czy posiadanie słuchawek w uszach rejestrowane było dużo rzadziej i nie przekracza 1%. Wyniki badań wskazują, wbrew powszechnej opinii, na nieduży odsetek tego niebezpiecznego zachowania wśród pieszych.

			jak w samochodzie (na prostej widzimy włączone światła stop. Obecne zmiany mogą jedynie szkodzić kierowcom i powstanie zakład pogrzebowy oraz więzienie ze specjalizacją wypadki na przejściu. Proszę zatrzymać te zmiany i wprowadzić rozdział ruch pieszych oraz obowiązek kształcenia dzieci w szkołach i edukacje dorosłych w mieście i na wsi .	
9.	Osoba fizyczna 9	Uwaga ogólna	Nie wysokość kary a jej nieuchronność ma znaczenie. Obecne przepisy są dobre, stawki mandatów również. Natomiast przepisy nie są kompletnie egzekwowane a kary nie są nieuchronne. Odcinkowe pomiary prędkości, kontrole – to są rozwiązania egzekwujące jazdę zgodną z przepisami. Dlaczego ludzie łamią przepisy? Pomijając drogowe patologie, wąski odsetek piratów, ludzie nie mają zaufania społecznego do ograniczeń, w wielu miejscach są one po prostu bezsensowne i powinny zostać zweryfikowane.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Uwaga ma charakter systemowy i pozostaje poza przedmiotem regulowanej ustaw.
10.	Osoba fizyczna 10	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1 oraz art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	Z zaniepokojeniem przyjmuję propozycję zmiany artykułu 26 ustęp 1 Ustawy poprzez nadanie mu nowego brzmienia (...). Wątpliwości moje dotyczą przede wszystkim sytuacji, którą artykuł ten opisuje jako „ustąpienie pieszemu wchodzącemu na to przejście”. Stan techniczny infrastruktury drogowej, oznakowanie przejść dla pieszych a przede wszystkim niedostateczna widoczność osób znajdujących się bezpośrednio przed przejściami powodować będzie sytuacje zagrażające zdrowiu i życiu najmniej chronionych użytkowników dróg. Skupiacie się Państwo na wprowadzaniu nowych przepisów, zmianie obowiązujących przepisów (i za chwilę wprowadzeniu sankcji karnych za złamanie tychże przepisów przez kierowców) zapominając prawdopodobnie, że ciążą na Was dodatkowe obowiązki takie jak zagwarantowanie bezpiecznej infrastruktury (...). Przejść, które przez swoje wady nie zagwarantują pieszym bezpieczeństwa, ponieważ uniemożliwią kierowcy dostrzeżenie pieszego w odpowiednim czasie. Kolejną kwestią są przejścia dla pieszych przecinające ścieżki rowerowe. Większość zarządców dróg powszechnie stosuje wadliwe oznakowanie takich przejść korzystając jedynie ze znaków P-10 „zebra” bez uzupełnienia znakami D-6 „przejście dla pieszych”. Sytuacja ta jest powszechna m.in. w Warszawie, gdzie tylko nieliczne przejścia dla pieszych są „prawdziwymi” przejściami dla pieszych z prawidłowym oznakowaniem. W pozostałych miejscach istnieją wątpliwości, co do pierwszeństwa pieszych przechodzących przez ścieżki rowerowe, co w momencie, kiedy ruch pieszych przeplata się z ruchem rowerów (osiągających prędkości 15-30 km/h) powoduje sytuacje zagrażające bezpieczeństwu w ruchu	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Jak wskazano w uzasadnieniu do projektu ustawy mając na uwadze cel, jakim jest poprawa bezpieczeństwa pieszych przekraczających jezdnię lub torowisko, nie bez znaczenia pozostaje wpływ infrastruktury drogowej oraz zastosowanych rozwiązań. Planowane jest zintensyfikowanie prac poprawiających jakości i podnoszących poziom bezpieczeństwa infrastruktury drogowej przeznaczone dla ruchu pieszych. Należy również wskazać, że Minister Infrastruktury rekomendował dokument pn. „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego”. Jednocześnie w resorcie infrastruktury trwają prace nad stworzeniem nowej struktury wymagań technicznych w drogownictwie, które mają zastąpić obowiązujące dziś przepisy technicznobudowlane i w sposób kompleksowy uregulować kwestie planowania, projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych. Dodatkowo należy wskazać, że kwestia oznakowania przejść dla pieszych wyznaczanych na ścieżkach rowerowych została omówiona w Wytycznych bezpiecznego ruchu rowerowego. Mając na uwadze bezpieczeństwo rowerzystów w ruchu drogowym, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, działającej przy Ministerstwie Infrastruktury, zlecił opracowanie wytycznych, które zostało zarekomendowane przez Ministra Infrastruktury do

			drogowym.	stosowania przez wszystkich zarządców dróg i ulic, projektantów infrastruktury drogowej oraz inwestorów jako standard.
11.	Osoba fizyczna 11	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1	W nawiązaniu do projektu zmian do ustawy "Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami" oraz możliwości konsultacji społecznych w oparciu o pismo MI sygn. SKR-1.0210.1.2019 z dnia 30 stycznia 2020 przedstawiam propozycje dot. projektu: 1. Wskazaniem byłoby ujęcie w Ustawie zapisu zabraniającego korzystania z telefonów komórkowych i innych urządzeń mobilnych pieszym podczas przechodzenia przez jezdnię oraz bezpośrednio przed przechodzeniem w zamiarze przejścia przez jezdnię. W uzasadnieniu powyższego należałoby zwrócić uwagę na częste zjawisko, kiedy pieszy z przysłowiowym "nosem w smartfonie", zajęty pisaniem sms-ów, odbieraniem poczty tudzież korzystaniem z aplikacji, zupełnie nie patrzy na sytuację na drodze. Należy zwrócić uwagę, że zapis zobowiązujący pieszego do zachowania szczególnej ostrożności podczas przechodzenia przez jezdnię nie wyczerpuje zagadnienia, albowiem panuje społeczne przyzwolenie na korzystanie z urządzeń mobilnych (smartfonów, telefonów etc.) zawsze i wszędzie i jedynie ukierunkowany zakaz może spowodować, że pieszy zachowując ostrożność nie będzie korzystał z tychże urządzeń podczas przechodzenia przez jezdnię. Bez takiego zapisu to kierowca będzie wyłącznie odpowiedzialny za zapewnienie bezpieczeństwa na przejściu nawet w sytuacji, gdy pieszy zdecydowanie ostrożności nie zachowa ... 2. Wskazaniem byłoby umieszczenie w ustawie zapisu zobowiązującego pieszego do jednoznacznego wyrażenia zamiaru przejścia przez przejście dla pieszych np. przez podniesienie ręki, nawiązanie kontaktu wzrokowego z kierowcą, względnie zapisu zakazującego pieszemu staniu bezpośrednio przed przejściem dla pieszych, jeśli nie zamierza przechodzić przez jezdnię (np. stoją sobie dwie panie przed przejściem i debatują nie zamierzając przechodzić na drugą stronę jezdni)	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> 1. W projekcie ustawy rozszerza się art. 13 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko, ale również już wchodząc na to miejsce będzie obowiązany zachować szczególną ostrożność, co zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oznacza ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Wymaga to od pieszego przede wszystkim oceny warunków na drodze, do czego niezbędne jest m.in. obserwacja sytuacji na drodze umożliwiająca postrzeganie wszystkich zmian. W związku z czym pieszy przechodząc przez przejście dla pieszych jak również już wchodząc na to przejście powinien ograniczyć m.in. korzystanie z telefonów komórkowych lub innych urządzeń elektronicznych, tak aby nie powodowały one rozproszenia jego uwagi. Jednocześnie należy wskazać, że badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wykazało, że wśród pieszych przechodzących przez jezdnię 5% używa telefonów komórkowych. Pisanie wiadomości, czy posiadanie słuchawek w uszach rejestrowane było dużo rzadziej i nie przekracza 1%. Wyniki badań wskazują, wbrew opinii społeczeństwa, na nieduży odsetek tego niebezpiecznego zachowania wśród pieszych. 2. Nie przewiduje się zmian w głównych rozwiązaniach zawartych w projekcie, w związku z tym nie zmieniono treści przepisów w postulowanym zakresie.
12.	Osoba fizyczna 12	Uwaga ogólna	1. Po pierwsze, powinno być wprowadzone zastrzeżenie, że pieszy wkraczający na przejście dla pieszych nie ma pierwszeństwa przed autobusem komunikacji miejskiej. Uzasadnienie. Autobusy od hamowania i ruszania „co krok” trwonią ogromne ilości paliwa (każde zatrzymanie skutkuje ponownym ruszeniem z miejsca, a	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> 1. Rozszerzenie przepisów w tym zakresie jest nieuzasadnione. Zachowanie szczególnej ostrożności oraz zmniejszenie prędkości przez kierujących (w tym kierujących autobusami) pozwala na dokładną

		podczas ruszania z miejsca załoczony autobus przegubowy spala dwudziestokrotnie więcej paliwa niż podczas jazdy, a więcej spalonego paliwa to także więcej wyemitowanych spalin) . Piesi są bezczelni i wręcz wkraczają na pasy bezpośrednio przed autobusy, nie zatrzymawszy się przed przejściem (często z telefonem przy uchu). Z tym zużyciem paliwa to nie są żarty -jest to wynik obserwacji paliwomierzy. Poza tym, gwałtowne hamowanie autobusu, w którym podróżują pasażerowie na stojąco, naraża pasażerów na urazy a nieraz one bywają naprawdę poważne, np. złamania. Tak więc pieszy powinien być zobowiązany do ustąpienia pierwszeństwa autobusowi komunikacji miejskiej, a kierowca autobusu w razie wkroczenia pieszego na pasy w bliskiej odległości od nadjeżdżającego autobusu (powinien być zakaz wkraczania pieszego bliżej niż 100 m. od nadjeżdżającego autobusu) powinien mieć prawo a nawet OBOWIĄZEK użycia SYGNAŁU DŹWIEKOWEGO wobec pieszego, a jednocześnie zakaz gwałtownego hamowania (niebezpieczeństwo dla pasażerów). W ogóle kierowcy autobusów KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ powinni być wyłączeni z zakazu trąbienia na obszarze zabudowanym w porze dziennej z wyjątkiem miejsc, gdzie jest znak zakazujący trąbienia). Tak samo kierujący rowerem powinien mieć obowiązek USTĄPIENIA PIERWSZENSTWA autobusowi komunikacji miejskiej. Pieszycy za przechodzenie bezpośrednio przed autobusem (czyli bliżej niż 100 m. od nadjeżdżającego autobusu komunikacji miejskiej) powinno się karać wysokimi mandatami (500 zł.), podobnie rowerzystów wjeżdżających na przejazd przed autobusem. Już lepiej przechodzić, gdy jedzie tramwaj, gdyż przynajmniej tramwaj zwraca energię do sieci podczas hamowania (autobus trwoni paliwo) oraz tramwaj im wolniej jedzie, tym mniej zużywa prądu (z autobusem jest akurat odwrotnie, gdyż ma skrzynię biegów i to automatyczną, a powolna jazda to jazda na niskim biegu, czyli – paradoksalnie – na wysokich obrotach). W razie przechodzenia pieszego na czerwonym świetle, kierowcy KAŻDEGO POJAZDU powinni mieć nie tylko prawo, ale i OBOWIĄZEK TRĄBIENIA NA PIESZEGO i w razie potrącenia pieszego kierowca powinien być wtedy zwolniony z wszelkiej odpowiedzialności. Nie może być tak, że kierowca gnije w kryminale dlatego, że potrącił pieszego, który wszedł na czerwonym świetle – taka polityka to wręcz przyzwolenie na przechodzenie na czerwonym świetle. Zatrąbienie powinno zwalniać z wszelkiej odpowiedzialności. Po drugie. Musi być wreszcie wprowadzony wyraźny zapis, że podniesienie dopuszczalnej szybkości na obszarze zabudowanym	obserwację okolicy przejścia dla pieszych, ocenę sytuacji i podjęcie odpowiednich decyzji – co znacznie zmniejsza ryzyko zaistnienia sytuacji kiedy konieczne będzie gwałtowne hamowanie przed przejściem dla pieszych. 2.Jednocześnie wyłączenie kierujących autobusami z obowiązku ustępowania pierwszeństw pieszym ze względu na emisję spalin nie znajduje uzasadnienia. Przyjmując wskazana argumentacje koniecznym byłoby zwolnienie z tego obowiązku wszystkich kierujących pojazdami o DMC powyżej 3,5 t. Pozostałe uwagi mają charakter systemowy, wykraczają poza zakresu zmian objętych projektowaną regulacją.
--	--	--	---

		za pomocą znaku B-33 do 70 km/h dotyczy nie tylko pojazdów o dmc. Do 3,5 tony, ale także AUTOBUSÓW (bez względu na wielkość – nawet przegubowych czy piętrowych). Autobusy jadąc powoli marnotrawią paliwo (muszą jechać na niskim biegu, gdyż 50 km/h to jest zbyt mała szybkość, by automatyczna skrzynia włączyła najwyższy bieg; autokary turystyczne mają wprawdzie skrzynie manualne, ale są to bardzo szybkie pojazdy, i też nie jest w nich możliwa tak powolna jazda na najwyższym biegu). Jeśli znak B-33 wskazywałby na obszarze zabudowanym szybkość większą niż dopuszczalna dla autobusów ogólnym przepisem na zwykłej drodze poza obszarem zabudowanym (70 km/h), to wówczas wskazanie na znaku dotyczyłoby pojazdów do 3,5 tony, natomiast dopuszczalna szybkość AUTOBUSU powinna wynosić 70 km/h. Natomiast nigdzie nie powinno się znakami podnosić dopuszczalnej szybkości dla tramwajów, ponieważ 50 km/h to jest dla tramwaju i tak dużo (Vmax. Techniczna tramwaju to zwykle nie więcej niż 70 km/h, podczas gdy Vmax. Autobusu to 110-120 km/h – autokaru nawet więcej), a ekonomia eksploatacji tramwaju nawet zalecałaby jazdę nie więcej niż 40 km/h. Po trzecie, pojazdy wożące członków rządu powinny być wykreślone z listy pojazdów uprzywilejowanych. Po czwarte. Powinien być bezwzględny zakaz zatrzymywania do kontroli przez policję lub ITD. Karetok pogotowia jadących na syrenie czy pojazdów Straży Pożarnej jadących na syrenie. Po piąte, tam, gdzie prowadzona jest regularna komunikacja autobusowa, szerokość pasów ruchu w miejscach intensywnej komunikacji autobusowej (3 linie obsługiwane przez autobusy pełnowymiarowe lub przegubowe) nie może być mniejsza niż 3,5 metra, natomiast w miejscach mniej intensywnej komunikacji autobusowej (1 lub 2 linie) minimalna dopuszczalna szerokość pasa ruchu powinna wynosić 3,25 m. (i to pod warunkiem zastosowania kratek ściekowych krawężnikowych) . Nie może być tak, że pasy ruchu mają taką szerokość, że autobus wraz z lusterkami zewnętrznymi jest fizycznie szerszy od wyznaczonego dlań pasa ruchu (autobus wraz z lusterkami zewnętrznymi może mieć nawet ponad 3 m. szerokości, np. Solaris Urbino ma 3,03 m.). Budowa lub wyznaczanie zbyt wąskich pasów ruchu powoduje to, że na tym cierpi właśnie komunikacja autobusowa (pojazdy wielkogabarytowe), a motocykle i tak będą pędzić jak strzała. Po szóste. Powinno się uchylić przepis pozwalający policjantowi na odebranie prawa jazdy za samo przekroczenie szybkości o ponad 50 km/h na obszarze zabudowanym. Możliwość zatrzymania prawa jazdy powinna być wtedy, gdy oprócz znacznego (o ponad 50 km/h)	
--	--	--	--

			przekroczenia szybkości kierowca popełni też poważniejsze wykroczenie, np. wymuszenie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu, jazda pod prąd, jazda na czerwonym świetle przez skrzyżowanie (ale przez przejście dla pieszych już nie).	
13.	Politechnika Krakowska	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	1. Wieloletnie prace badawcze i eksperckie krajowego środowiska naukowego, w tym wykonywane na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, potwierdzają wysoki poziom zagrożeń bezpieczeństwa ruchu pieszego i konieczność wprowadzania bardziej skutecznych środków ochrony pieszych. 2. Projektowana zmiana w ustawie Prawo o ruchu drogowym, polegająca na zobowiązaniu kierującego pojazdem do bardziej zachowawczego stylu jazdy przy zbliżaniu się przejścia i do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście jest ważną zmianą, która może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa pieszych, ale uzyskanie takiego efektu wymaga spełnienia dodatkowych warunków: 1) jednoznaczny wymóg ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście może dotyczyć tylko przejść zlokalizowanych na odcinkach dróg i ulic z dopuszczalną prędkością nie większą niż 50 km/h (przejścia bez sygnalizacji świetlnej) i na przejściach zapewniających ich bardzo dobrą widoczność – z pozycji kierującego pojazdem widoczność pieszego dochodzącego do przejścia i z pozycji pieszego widoczność nadjeżdżającego pojazdu; 2) podane powyżej warunki zostały określone w przygotowywanych nowych przepisach techniczno-budowlanych w drogownictwie, ale nie będą one dotyczyć przejść już istniejących. Dlatego konieczna jest weryfikacja wszystkich już wyznaczonych przejść dla pieszych, tak aby ocenić spełnienie warunku ograniczenia prędkości i warunku widoczności. Jeśli takie warunki nie będą spełnione, to konieczna będzie likwidacja przejścia lub zastosowanie środków kompensacyjnych, np. sygnalizacji świetlnej. Musi to nastąpić przed dniem wejścia w życie zmienionych przepisów; 3) wyznaczone przejścia na przez wielopasowe jezdnie jednokierunkowe, nawet z ograniczeniem prędkości do 50 km/h również wymagają weryfikacji; 4) bezwzględne zastosowanie wszystkich wymagań w stosunku do wyznaczonych przejść dla pieszych, szczególnie na drogach zamiejskich nie zawsze będzie uzasadnione i niekiedy niemożliwe. Dlatego konieczne jest stworzenie możliwości bezpiecznego przekraczania jezdni przez pieszych bez wyznaczania przejścia znakiem D-6. W praktyce wielu krajów są to	1. Bez odniesienia. Komentarz nie stanowi uwagi do projektowanych przepisów. 2. i 3. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Niezasadnym wydaje się uzależnianie wprowadzenia projektowanych zmian od wejścia w życie nowelizacji przepisów techniczno-budowlanych w drogownictwie. Dodatkowo znowelizowane przepisy techniczno-budowlane nie będą obejmowały istniejących przejść dla pieszych (na co wskazuje sam wnioskodawca w pkt 2)). Jednocześnie decyzja dotycząca wyznaczenia bądź likwidacji przejść dla pieszych jak również organizacji ruchu drogowego w rejonie przejścia dla pieszych leży w gestii właściwego zarządcy drogi oraz zarządzającego ruchem. 4. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Zgodnie z obowiązującymi przepisami podniesienie dopuszczalnej prędkości pojazdu w obszarze zabudowanym jest dozwolone po przeprowadzeniu szczegółowej analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

			tzw. „przejścia sugerowane”, czyli infrastrukturalne rozwiązania ułatwiające pieszym przekraczanie jezdni (obniżenia krawężników, wyspy azylu, naprowadzenie na miejsce o dobrej widoczności itp.), ale bez obowiązku udzielania przez kierującego pojazdem pierwszeństwa pieszemu. Takie rozwiązania muszą być prawnie dopuszczone w Polsce i ujęte w przepisach techniczno-budowlanych, a także w oznakowaniu dróg. To również musi nastąpić przed dniem wejścia w życie zmienionych przepisów; 5) dotychczasowa praktyka wyznaczania przejść dla pieszych spowodowała na niektórych ulicach takie ich zagęszczenie, że nowe zasady ruchu (udzielanie pierwszeństwa pieszym) mogą doprowadzić do istotnego ograniczenia przepustowości ulic i zwiększenia udziału zatorów w ruchu oraz zwiększenia emisji spalin. Dlatego konieczne są działania polegające na: weryfikacji zasadności lokalizacji przejść; ewentualnym zastąpieniu części z nich przejściami z sygnalizacją świetlną lub „przejściami sugerowanymi”. Jest to działanie konieczne do zrealizowania przed dniem wejścia w życie zmienionych przepisów. Jest to jednym z warunków uzyskania społecznej akceptacji dla nowych rozwiązań prawnych. 3. Należy ocenić, czy przewidywany w projekcie termin wejścia w życie zmian określony na 1 lipca 2020 r. jest odpowiedni z uwagi na: a) skuteczne wdrożenie wszystkich działań technicznych opisanych w uwagach 2), 3) i 4), b) przeprowadzenie ogólnopolskich kampanii informacyjnych. 4. W odniesieniu do zmiany dotyczącej art. 20 i art. 135 Ustawy zgłaszamy uwagę do tyczącą możliwości dopuszczenia w miastach jazdy tramwaju z prędkością większą niż 50 km/h na wydzielonym torowisku. Biorąc taką możliwość oznaczałoby zniszczenie koncepcji „szybkiego tramwaju”. Oczywiście przecięcia torowiska „szybkiego tramwaju” muszą być odpowiednio zabezpieczone (sygnalizacja świetlna, różne poziomowe przejścia).	
14.	Związek Powiatów Polskich	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a	1. Art. 1 pkt 1 (zmiana Prawa o ruchu drogowym). Nie kwestionując co do zasady potrzeby wzmocnienia ochrony pieszych w ruchu drogowym, zwracam uwagę na niespójność w projektowanych przepisach. Jeżeli, zgodnie z projektowaną zmianą art. 26 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym, kierujący pojazdem ma ustąpić pierwszeństwa wchodzącemu na jezdnię, to z art. 13 ust. 1 powinno wynikać, że pieszy wchodząc na przejście ma pierwszeństwo przed tym pojazdem (a nie tylko znajdując się na tym przejściu). Ponadto wyrażamy obawę, że projektowana zmiana, bez szczególnego zwrócenia również pieszym na obowiązek zachowania szczególnej	<u>1. Uwaga częściowo uwzględniona</u> W projektowanym art. 13 ust. 1 usunięto zapis „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” Zachowanie właściwej korelacji obowiązków pieszych i kierujących pojazdami zawartych w projektowanym art. 13 i art. 26 ustawy jest kluczowe dla zapewnienia właściwego stosowania tych zasad przez uczestników ruchu drogowego. Uwzględnienie uwagi, poprzez usunięcie w art. 13 ust. 1 zapisu „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma

		oraz art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4 ostrożności, może przyczynić się do zwiększenia liczby wypadków z udziałem pieszych. Być może w art. 13 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym powinno być bardziej zaakcentowane jak prawidłowo powinien zachować się pieszy przed wejściem na jezdnię. W szczególności pieszy winien upewnić się, czy kierujący pojazdem ma w ogóle możliwość (przy zachowaniu warunków wynikających z art. 26 ust. 1) zatrzymać pojazd. Należałoby również rozważyć wprowadzenie zakazu używania przez pieszych przed wejściem i na przejściu dla pieszych telefonów komórkowych. Ponadto należałoby zintensyfikować działania mające na celu przestrzeganie przez kierujących pojazdami zakazu parkowania pojazdów bezpośrednio przed i za przejściem dla pieszych. Tak pozostawione pojazdy znacznie utrudniają widoczność i obserwowanie okolicy przejścia pozostałym kierującym. 2. Art. 2. (zmiana ustawy o kierujących pojazdami). W ocenie skutków regulacji w pkt 6 wskazano cyt. „Nie przewiduje się wpływu regulacji na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego”, jednocześnie w pkt 4 OSR sam projektodawca przyznaje, że cyt. „Wprowadzenie zmian w zakresie zatrzymywania prawa jazdy za przekroczenie prędkości o więcej niż 50 km/h poza obszarem zabudowanym wpłynie na zwiększenie ilości wydawanych przez Starostów decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy. Nowelizacja ustawy może spowodować w początkowym okresie obowiązywania nowych regulacji znaczny wzrost zadań wykonywanych przez starostów. Podobnie jak w przypadku poprzedniej zmiany przepisów (wprowadzenie zatrzymania prawa jazdy za przekroczenie prędkości o 50 km/h w obszarze zabudowanym) liczba spraw polegających na wydaniu decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy wzrośnie najprawdopodobniej w stopniu podobnym lub wyższym czyli o około 40 000 spraw rocznie, tj. ponad 100 spraw administracyjnych na 1 starostwo rocznie. Biorąc pod uwagę powyższe, oraz skomplikowany charakter postępowań, należy wskazać, że w wielu powiatach wprowadzenie tego rozwiązania może wiązać się z koniecznością zatrudnienia dodatkowych pracowników, którzy będą odpowiedzialni za realizację lub wspomaganie realizacji tego zadania”. W wydziałach komunikacji powiaty nie zatrudniają wolontariuszy. Koszty zatrudnienia nowych pracowników obciążą zatem budżet jednostki samorządu terytorialnego. W związku z powyższym wnosimy o wskazanie źródła finansowania nowego zadania publicznego. Jednocześnie dajemy pod rozwagę wprowadzenie możliwości ponoszenia przez samego sprawcę wykroczenia kosztów postępowania administracyjnego, związanego z zatrzymaniem	pierwszeństwo przed pojazdem.” poprawi czytelność zaproponowanych zmian. Należy również wskazać, że pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko, ale również już wchodząc na to miejsce będzie obowiązany zachować szczególną ostrożność, co zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oznacza ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Wymaga to od pieszego przede wszystkim oceny warunków na drodze, do czego niezbędne jest m.in. obserwacja sytuacji na drodze umożliwiająca postrzeganie wszystkich zmian. W związku z czym pieszy przechodząc przez przejście dla pieszych powinien ograniczyć m.in. korzystanie z telefonów komórkowych lub innych urządzeń elektronicznych, tak aby nie powodowały one rozproszenia jego uwagi. <u>2.uwaga nieuwzględniona</u> Wprowadzenie nowych sankcje dla kierujących pojazdami każdorazowo w początkowym okresie spotyka się z bardzo dobrym oddziaływaniem prewencyjnym. Należy również wskazać, że zaproponowane zmiany dotyczące ruchu pieszych wpłyną także na ograniczenie liczby kierowców znacznie przekraczających prędkość na drogach na terenie zabudowanym. Dlatego Ministerstwo zakłada spadek ilość naruszeń przepisów w tym zakresie zarówno na drogach na terenie zabudowanym jak i poza nim. <u>3.Uwaga uwzględniona</u> Jak wskazano w OSR planowane jest przygotowanie kampanii informacyjno-edukacyjnej dotyczącej zaproponowanych zmian. Celem kampanii będzie informowanie społeczeństwa o nowych regulacjach prawnych oraz edukacja w celu zmiany zachowań kierujących pojazdami oraz pieszych. Kampania rozpowszechniana będzie poprzez działania o charakterze promocyjnym w mediach, prasie oraz Internecie. Jej rozpoczęcie zakładane jest niezwłocznie po przyjęciu przepisów proponowanych w ustawie.
--	--	--	--

			prawa jazdy. 3. Wprowadzenie proponowanych zmian legislacyjnych powinno być poprzedzone intensywną akcją informacyjną, zwłaszcza w zakresie zmiany zasad pierwszeństwa w obrębie przejść dla pieszych.	
15.	Instytut Transportu Samochodowego	Art.1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	Odpowiadając na pismo dotyczące prośby o zajęcie stanowiska w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (UD53), pragnę Pana poinformować, że Instytut Transportu Samochodowego w pozytywny sposób odnosi się do zmian zawartych w wyżej wymienionym projekcie. Naszym zdaniem przyznanie pierwszeństwa pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych poprawi z pewnością komfort poruszania się tej grupy uczestników ruchu drogowego. Wprowadzenie proponowanego rozwiązania powinno usunąć część źródeł błędów popełnianych przez kierowców pojazdów i pieszych w interpretacji sytuacji drogowej na przejściach. Popieramy również w pełni postulat ujednolicenia prędkości w obszarze zabudowany zgodnie, z którym prędkość dopuszczalna pojazdu albo zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wynosi 50 km/h bez względu na porę doby (zamiast obecnych 60 km/h w godzinach 23:00-5:00 oraz 50 km/h w pozostałych godzinach). Popieramy również zmianę brzmienia art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie zasad zatrzymywania prawa jazdy również w przypadku przekroczenia dopuszczalnej prędkości określonej ustawą lub znakiem drogowym także poza obszarem zabudowanym. Modyfikacja istniejącego zapisu winna przyczynić się do lepszego dyscyplinowania kierowców. Jedyne wątpliwości w proponowanym projekcie może naszym zdaniem budzić proponowane brzmienie art. 26 ust.1. Wydaje się bowiem, że występujące tam wyrażenie „w tym miejscu” należałoby dla większej jasności i precyzji zastąpić wyrażeniem „na tym przejściu”. W rezultacie proponowany zapis powinien brzmieć w następujący sposób: „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 tym przejściu lub na nie wchodzącego, i ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście albo znajdującemu się na tym przejściu”.	<u>Uwaga uwzględniona przez odpowiednią modyfikację przepisu.</u>
	Instytut Transportu Samochodowego	Uwaga ogólna	Należy także zauważyć, że nie jest dla nas do końca zrozumiałe, dlaczego w porównaniu danych statystycznych dotyczących sprawców wypadków z udziałem pieszych zawartym w	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> W uzasadnieniu przywołano zarówno dane statystyczne dotyczące wypadków spowodowanych przez pieszych

			Uzasadnieniu do wyżej wymienionego projektu ustawy główny nacisk kładzie się na winę pieszych, podczas gdy z przytoczonych danych wynika, iż trzykrotnie częściej sprawcami takich wypadków są kierowcy.	jak również wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami.
16.	Osoba fizyczna 13	art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	Co do utraty prawa jazdy powyżej 50 km/h powinniście Państwo wg mnie wziąć pod uwagę możliwość wprowadzenia zmian np. na styl niemiecki. Prędkość w terenie zabudowanym dla wszystkich rodzajów pojazdów obowiązuje ograniczenie do 50 km/h. Poza terenem zabudowanym samochody osobowe mogą poruszać się z prędkością do 100 km/h. Samochody powyżej 3,5 t oraz z przyczepą – 80 km/h. Na drogach ekspresowych dla osobówek i samochodów do 3,5 t obowiązuje ograniczenie 130 km/h. Dla pojazdów powyżej 3,5 t oraz z przyczepą górną granicą jest 100. Na autostradach samochodów osobowych i tych do 3,5 t ograniczenie prędkości nie obowiązuje. Kierowcy pojazdów z przyczepą i powyżej 3,5 t muszą zwolnić do 100 km/h. Warto pamiętać, że nieco odmienne przepisy obowiązują kierowców z niewielkim stażem jazdy. Osoby, które posiadają prawo jazdy mniej niż 2 lata na drogach ekspresowych mogą poruszać się z maksymalną prędkością 90 km/h, a na autostradach – 100 km/h. Trzeba się zastanowić czy po wprowadzeniu przepisów nie nastąpi spadek sprzedaży szybszych= droższych aut (wpływów do budżetu), paliwa (akcyza i VAT) oraz szczególnie zadowolenia społecznego. Nie oszukujmy się, Polacy uwielbiają motoryzację i większość chciałby mieć możliwość pojechania z wyższą prędkością w dozwolonym miejscu jak chociażby u sąsiadów z Niemiec.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Należy podkreślić, że w Polsce od lat odnotowuje się bardzo wysoki wskaźnik ciężkości wypadków (ofiary śmiertelne/100 wypadków) na obszarach niezabudowanych, których jedną z głównych przyczyn pozostaje nadmierna prędkość. Wprowadzenie możliwości zatrzymywania prawa jazdy również w przypadku przekroczenia dopuszczalnej prędkości określonej ustawą lub znakiem drogowym także poza obszarem zabudowanym o 50 km/h przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Przekroczenia prędkości powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Przyjęcie granicznego przekroczenia prędkości o 50 km/h zarówno dla terenu zabudowanego jak i niezabudowanego oraz dla wszystkich typów pojazdów stanowi jednoznaczną, czytelną informację dla kierowców.
17.	Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1 oraz art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	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 podkreślić jeszcze jeden ważny element. Zgodnie z art. 14 ust. 1 Prawa o Ruchu Drogowym pieszemu zabrania się wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem w tym także na przejściu dla pieszych. Rozszerzenie pojęcia „wchodzenia” także o „oczekiwanie” doprowadziłoby do absurdu zawirowania w interpretacji tego przepisu. Mając na uwadze przytoczony przepis musimy stwierdzić, że proponowane regulacje w żaden sposób nie zmienią w praktyce sytuacji pieszego na drodze. W realiach ciągłego ruchu samochodowego pieszy uzyska pierwszeństwo wyłącznie w	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Pojęcie pieszego wchodzącego na przejście funkcjonuje już w polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Paragraf 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia zobowiązuje kierującego pojazdem do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających.

			przypadku rozpoczęcia „wchodzenia” na przejście. Jednocześnie nie wolno mu tego robić, jeżeli wchodziłby bezpośrednio przed jadący pojazd. Trudno wyobrazić sobie inaczej tą 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. (...) 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”.	Jednocześnie należy wskazać, że badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wykazało, że wśród pieszych przechodzących przez jezdnię 5% używa telefonów komórkowych. Pisanie wiadomości, czy posiadanie słuchawek w uszach rejestrowane było dużo rzadziej i nie przekracza 1%. Wyniki badań wskazują, wbrew powszechnej opinii, na nieduży odsetek tego niebezpiecznego zachowania wśród pieszych.
18.	Osoba Fizyczna 14	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	1. Przepisy powinny być klarowne i spójne. Oznacza to, że zasady pierwszeństwa powinny być określone symetrycznie z punktu widzenia obu uczestników ruchu. Tymczasem w proponowanych przepisach samochód ustępuje pieszem na pasach i wchodzącemu na pasy, natomiast pieszy ma pierwszeństwo tylko na pasach. W związku z powyższym, Art. 13 ust. 1 PoRD powinien zostać rozszerzony o zapis, że pieszy ma pierwszeństwo, również wchodząc na pasy (Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych oraz znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem). 2. W ramach nowelizacji należy usunąć sformułowanie w tym również na przejściu dla pieszych z opisu zakazu wchodzenia nad jezdnię przed jadący pojazd (Art. 14 ust. 1 pkt a) PoRD). Zakaz takiego zachowania wynika z innych przepisów: obowiązku	<u>1. Uwaga uwzględniona</u> 1.W celu poprawy klarowności i spójności przepisów w projektowanym art. 13 ust. 1 usunięto zapis „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” Zachowanie właściwej korelacji obowiązków pieszych i kierujących pojazdami zawartych w projektowanym art. 13 i art. 26 ustawy jest kluczowe dla zapewnienia właściwego stosowania tych zasad przez uczestników ruchu drogowego. Uwzględnienie uwagi, poprzez usunięcie w art. 13 ust. 1 zapisu „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” poprawi czytelność zaproponowanych zmian. <u>2.Uwagi nieuwzględnione</u>

		zachowania szczególnej ostrożności przy korzystaniu z przejścia dla pieszych zawartego w Art. 13 ust. 1 oraz zasady ograniczonego zaufania zawartej w Art. 4 PoRD. Niedostosowanie prędkości przed przejściem dla pieszych wskazuje, że kierowca nie przestrzega przepisów ruchu drogowego, co wyczerpuje przesłanki ograniczenia zaufania względem niego, ale też wskazuje na przynajmniej jego współwinę w przypadku spowodowania wypadku. Obecne sformułowanie zawarte w Art. 14 ust. 1 pkt a) sugeruje zaś, że głównym winnym w przypadku najechania na pieszego na przejściu przez kierowcę nieprzestrzegającego przepisów jest sam pieszy. Negatywne skutki tego zapisu znalazły szerokie odzwierciedlenie w praktyce interpretacyjnej policji, ale też niektórych sądów. Skrajnymi przypadkami były wyroki, według których osoby w wieku 80+ i/lub poruszające się o kulach były uznawane za winne „wtargnięcia” na przejście dla pieszych. W efekcie pojawiło się przekonanie, że jedyną stroną, która powinna uważać na przejściach dla pieszych jest niechroniony uczestnik ruchu, gdyż w razie wypadku to on zostanie uznany za winnego „wtargnięcia” na przejście – czyli miejsce, gdzie zgodnie z pozostałymi przepisami powinien mieć pierwszeństwo. Takie przekonanie przekłada się z kolei na niebezpieczne zachowania kierowców na przejściach. Biorąc powyższe pod uwagę, usunięcie zapisu o przejściach dla pieszych z Art. 14 ust. 1 pkt a) jest kluczowe dla skutecznego wdrożenia pozostałych zmian w przepisach i faktycznej poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. 3. Należy wykreślić Art. 13 ust. 2, zakazujący przechodzenia przez jezdnię w odległości do 100 m od przejścia i przez drogi dwujezdniowe/z torowiskiem w ogóle. Zapisy te są zbędne w sytuacji, gdy zgodnie z projektem i powyższymi uwagami, przepisy odnośnie pierwszeństwa pieszych na przejściach dla pieszych zostaną ujednoliconie i zróżnicowane względem przechodzenia poza przejściami. W tej drugiej sytuacji pieszy nie miałby pierwszeństwa i byłby objęty wyraźnym zakazem wchodzenia przed jadący pojazd. Pozwoliłoby to, bez szkody dla warunków ruchu pojazdów, na zastosowanie przejść „sugerowanych”, bez oznakowania ale poprawiających dostępność. Jednocześnie należy zauważyć, że zakaz przechodzenia przez drogi dwujezdniowe w obecnej formie jest nielogiczny, jako że rozdzielanie kierunków ruchu pozwala na bezpieczniejsze przekroczenie jezdni poza przejściem („na raty”) niż w przypadku drogi jednojezdniowej. 4. W ramach nowelizacji, w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu	Usunięcie art. 14 ust.1 pkt a ustawy PoRD skutkowałoby uzyskaniem przez pieszego zgubnego wrażenia ze ma prawo wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd. Chcąc przejść na przejściu dla pieszych należy przede wszystkim wejść na nie bezpiecznie, jest to, bowiem miejsce przecięcia kierunków ruchu pieszych i pojazdów – miejsce o szczególnym zagrożeniu dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. W 2018 roku najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez pieszych było wynikiem nieostrożnego wejścia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 148 ofiar śmiertelnych. Była to również główna przyczyna wypadków podwodowych przez pieszych. Jednocześnie badanie zachowań pieszych i relacji pieszy kierowca wskazało, że w obszarach o dopuszczalnej prędkości równej 50 km/h, tj. obszarach zlokalizowanych w miastach i małych miejscowościach, ok. 85% kierowców przekracza dopuszczalną prędkość dojeżdżając do wyznaczonego przejścia. Podobnie jest w obszarach zamieszkanych o dopuszczalnej prędkości wynoszącej 70 km/h, gdzie aż 90% kierowców przekracza dozwolony limit prędkości dojeżdżając do wyznaczonego przejścia. Dlatego też w projektowanych przepisach wysunięto na czoło obowiązek zachowania przez pieszego (już na etapie wchodzenia na przejście dla pieszych) szczególnej ostrożności. Jednocześnie zapewniono pieszym dodatkową ochronę, poprzez nałożenie na kierujących pojazdem dodatkowych obowiązków. Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem, który zbliża się do przejścia dla pieszych (poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszememu znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas), do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych, a także do ustąpienia jemu pierwszeństwa (tj. również do zatrzymania pojazdu włącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa). 3.W konsekwencji nieuwzględnienie powyższych uwag
--	--	--	--

		drogowego należy usunąć z Art. 129h ust. 5 pkt 3) zapis o dopuszczalności łamania prawa w postaci przekraczania dopuszczalnej prędkości o 10 km/h lub ograniczyć ten margines do 5 km/h. Obecne sformułowanie sankcjonuje przekraczanie dozwolonej prędkości nawet o połowę lub jedną trzecią (w strefach zamieszkania i strefach „Tempo 30”), jak też utrwala przekonanie o braku potrzeby przestrzegania przepisów w ogóle. Negatywne konsekwencje takiego podejścia widoczne są nie tylko po stronie kierowców, lecz również organów, których zadaniem jest egzekwowanie prawa. Jak ujawniła Najwyższa Izba Kontroli, Główny Inspektorat Transportu Drogowego toleruje jazdę nawet o 30 km/h powyżej dozwolonej prędkości. Jest to efekt ww. niespójnych przepisów, podobny do praktyki wynikającej z wprowadzenia zapisów o zakazie wchodzenia pieszych na przejście dla pieszych, gdy zbliża się do niego samochód. Konsekwencją obecnych, wadliwych zapisów, jest większa liczba wypadków drogowych i ich poważniejsze konsekwencje. W przypadku obszarów, gdzie dopuszczalna jest jazda z prędkością 50 km/h, utrzymanie obecnego zapisu oznaczałoby w praktyce zachowanie ograniczenia do 60 km/h, czyli prędkości, przy której prawdopodobieństwo śmierci potrąconego przez samochód pieszego wynosi niemal 80%. Tym samym korekta Art. 129h ust. 5 pkt 3) jest konieczna w celu zapewnienia skuteczności zmian planowanych w Art. 13 oraz Art. 135. 5. Kary za przekroczenie prędkości na terenie zabudowanym powinny bardziej skutecznie zniechęcać do przekraczania prędkości niż na terenie niezabudowanym, jako że ryzyko poważnego wypadku – w szczególności z udziałem osób niezmotoryzowanych – jest w takiej sytuacji wyższe. Tym samym próg przekroczenia prędkości na terenie zabudowanym skutkujący konfiskatą prawa jazdy powinien wynosić 25 km/h. W obecnej formie przepisy utrwalają przekonanie, że jazda z każdą prędkością do 50 km/h powyżej dopuszczalnej prędkości jest lekkim przewinieniem, niezależnie od sytuacji. Tym samym nie ma np. powodów do obaw, że zostanie odebrane prawo jazdy za jazdę z prędkością 75 km/h w strefie „Tempo 30”, bo jest to przekroczenie dopuszczalnej prędkości „tylko” o 45 km/h. 6. W toku dalszych prac, niezależnych od aktualnego projektu, aby kara była jednocześnie skuteczna i proporcjonalna do przewinienia, należy zróżnicować kary w zależności od skali przekroczenia prędkości powyżej progów wskazanych w punkcie 4. Docelowo proponujemy zastosowanie następującego systemu kar proporcjonalnych do przewinień:	uwaga nieuwzględniona. 4. Uwaga ma charakter systemowy. Propozycje wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu 5 i 6. Przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h, powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Przyjęcie granicznego przekroczenia prędkości o 50 km/h zarówno dla terenu zabudowanego jak i niezabudowanego oraz dla wszystkich typów pojazdów stanowi jednoznaczną, czytelną informację dla kierowcy, kiedy może zostać ukarany poprzez odebranie prawa jazdy.
--	--	--	---

			a) przekroczenie dopuszczalnej prędkości poza terenem zabudowanym: o 30 km/h – konfiskata prawa jazdy na 1 miesiąc, o 40 km/h – konfiskata prawa jazdy na dwa miesiące; o 50 km/h – konfiskata prawa jazdy na trzy miesiące; o 60 km/h – cofnięcie prawa jazdy i konieczność ponownego ukończenia kursu i zdania egzaminu (bez możliwości odzyskania prawa jazdy wcześniej niż po czterech miesiącach od jego cofnięcia); b) przekroczenie dopuszczalnej prędkości na terenie zabudowanym: o 25 km/h – konfiskata prawa jazdy na 1 miesiąc, o 35 km/h – konfiskata prawa jazdy na trzy miesiące; o 45 km/h – cofnięcie prawa jazdy i konieczność ponownego ukończenia kursu i zdania egzaminu (bez możliwości odzyskania prawa jazdy wcześniej niż po czterech miesiącach od jego cofnięcia); c) przekroczenie dopuszczalnej prędkości w strefie „Tempo 30” (oznaczonej znakiem B 43) lub strefie zamieszkania: o 15 km/h – konfiskata prawa jazdy na 1 miesiąc, o 25 km/h – konfiskata prawa jazdy na trzy miesiące; o 35 km/h – cofnięcie prawa jazdy i konieczność ponownego ukończenia kursu i zdania egzaminu (bez możliwości odzyskania prawa jazdy wcześniej niż po czterech miesiącach od jego cofnięcia).	
19.	Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	w odpowiedzi na pismo z 30 stycznia 2020 r. dotyczące konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (UD53) (znak: SKR-1.0210.1.2019), jako współtwórca kampanii na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego „Chodzi O Życie”, pragniemy wyrazić nasze pełne poparcie dla 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. Jednocześnie, naszym zdaniem, rozważyć należy drobną korektę projektowanego brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 110) poprzez wyraźne wyartykułowanie, że pierwszeństwo obejmuje również pieszego oczekującego na wejście na przejście dla pieszych. Proponujemy następujące brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym: „1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego	<u>Uwagi nieuwzględnione</u> Pojęcie pieszego wchodzącego na przejście funkcjonuje już w polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Paragraf 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia zobowiązuje kierującego pojazdem do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach <u>lub na nie wchodzących</u> lub wjeżdżających. W związku z zagadnieniem podwyższenie stawek mandatów drogowych należy wskazać, że zgodnie z art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2019 r., poz. 945 ze zm.) przygotowywanie projektów kodyfikacji prawa cywilnego, w tym rodzinnego oraz prawa karnego obejmującego również prawo wykroczeń zapewnia

		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: 1) znajdującym się na przejściu, 2) wchodzącym na przejście, 3) oczekującym na wejście na przejście. Propozycja przedstawiona do konsultacji nie wprowadza pierwszeństwa dla pieszych wskazanych w punkcie 3. Nie znajdują się oni na przejściu, gdyż zgodnie z definicją legalną 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 bowiem 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. (...) 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 rażący przekraczających prędkość. Tymczasem o wiele powszechniejsze są inne, uważane za mniej poważne, naruszenia przepisów. Jak np. tych dot. przekraczania dopuszczalnej prędkości o 10-20 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. Jest to	minister właściwy do spraw sprawiedliwości. Jednocześnie wysokość grzywien nakładanych w drodze mandatu karnego za wybrane rodzaje wykroczeń przez uprawnione organy określone zostały w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 4 października 2013 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1624 z późn. zm.). Zaproponowane rozwiązania wykraczają poza zakres proponowanych w ustawie zmian.
--	--	--	---

			kolejny postulat naszej inicjatywy „Chodzi O Życie”. Warto pamiętać, że limit kwotowy w taryfikatorze mandatów drogowych nie wzrósł od ponad 22 lat. Kiedy go ustanawiano, średnie wynagrodzenie wynosiło ok. 1100 zł, a obecnie jest ono niemal pięciokrotnie większe.	
	Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze	Uwaga ogólna	Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę, że wprowadzenie projektowanej regulacji przyniesie jedynie ograniczony skutek, jeśli nie poprawi się egzekucja przepisów, w tym w szczególności kontrola przestrzegania przez kierujących ograniczeń prędkości. Z dostępnych badań wiemy bowiem, że to nadmierna prędkość, niedająca pieszym żadnych szans, jest główną przyczyną zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego apelujemy o pilną realizację kolejnego z postulatów inicjatywy „Chodzi O Życie” i zwiększenie liczby fotoradarów do 2000 oraz 400 odcinków z automatycznym pomiarem prędkości na terenie całego kraju. Przedstawione publicznie plany zwiększenia liczby takich maszyn do ok. 600 w 2021 r. wydają się dalece niewystarczające biorąc pod uwagę szokującą skalę przekroczeń prędkości, jakich dopuszczają się kierowcy na polskich drogach. Dla porównania we Włoszech jest niemal 6 tys. takich urządzeń, w Wielkiej Brytanii – ok. 5,5 tys., w Niemczech – prawie 4 tys., a we Francji – ponad 2,6 tys. 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. Jak wynika z raportu NIK w latach 2015-2018 na skutek zaniedbań GITD przedawniło się ponad 1,6 miliona wykroczeń o wartości kar ponad 370 milionów złotych. Ponadto fotoradary programowano tak, aby wychwytywały przekroczenia prędkości dopiero powyżej 30 km/h od dozwolonej prędkości, a w efekcie na skutek bezprawnego „podwyższenia” limitów prędkości w latach 2015-2018 nie nałożono kar o wartości co najmniej 2,8 mld zł. Do poprawy efektywności działania CANARD niezbędne jest też jak najszybsze, postulowane zresztą przez GITD, wprowadzenie administracyjnego trybu nakładania kar za przekroczenia prędkości ujawnione za pomocą fotoradaru lub odcinkowego pomiaru prędkości.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Uwaga ma charakter systemowy. Zaproponowane rozwiązania wykraczają poza zakres proponowanych zmian w ustawie.
20.	Politechnika Gdańska	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art.	1. Podjęcie tematu zmian Ustawy Prawo o ruchu drogowym polegające w zakresie zmianie limitów dopuszczalnej prędkości w miastach i zmianie praw i obowiązków pieszych i kierowców na przejściach dla pieszych uważam za dawno oczekiwane i korzystane dla zmniejszenia poziomu zagrożeń wypadkami	1. Bez odniesienia. Komentarz nie stanowi uwagi do projektowanych przepisów. 2. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Zaproponowane rozwiązania wykraczają poza zakres proponowanych zmian w ustawie.

		26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	drogowymi w Polsce. Jednakże wprowadzanie tych zmian wymaga rozważnego i konsekwentnego wdrażania przy spełnieniu wielu dodatkowych warunków. 2. Zmiana limitu dopuszczalnej prędkości do 50 km/h na obszarze zabudowanym, uważam za pozytywne dokończenie zmian zapoczątkowanych w 2010 roku. Jednakże przy tej okazji należałoby, także zmniejszyć limity dopuszczalnej prędkości na autostradach do 130 km/h i na drogach ekspresowych do 110 km/h, co wpłynęłoby na zmniejszenie ciężkości i kosztów wypadków drogowych, zmniejszenia zużycia paliwa i emisji toksycznych związków spalin (w szczególności NOx), zmniejszenia kosztów podróży wykonywanych pojazdami. 3. Zaproponowane zmiany w art. 13.1 i w art. 26.1 w Ustawie Prawo o ruchu drogowym polegająca na zobowiązaniu kierującego pojazdem do bardziej zachowawczego stylu jazdy przy zbliżaniu się do przejścia i do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście jest ważną zmianą, która może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa pieszych, ale pod następującymi warunkami (pkt. 4 – 9). 4. Zaproponowany w art. 26.1 zapis jest niejasny, nie wskazuje czy pieszy oczekujący na przejście lub dochodzący do przejścia też jest zaliczany do grupy pieszych objętych szczególną uwagą kierowców. Należy to jasno wyartykułować np. poprzez zapis: „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 oczekującemu na przejście albo wchodzącemu na to przejście albo znajdującemu się na tym przejściu.”; gdyż pozostawienie zaproponowanych zapisów będzie stwarzać problemy z interpretacją przepisów przez użytkowników drogi. 5. Należy mieć świadomość, że poszerzenie zakresu pierwszeństwa pieszych na przejściach dla pieszych w dzisiejszym stanie przejść dla pieszych spowodować może: zwiększenie liczby wypadków i ofiar wypadków na tych przejściach, ograniczenia przepustowości dróg i ulic co spowoduje wzrost zatłoczeń i frustracji wśród kierowców. a. Na drogach zamiejskich przy prędkości pojazdów 90 km/h i powyżej, trudno będzie wyegzekwować pierwszeństwo dla pieszych, gdyż wymaga to zapewnienia dużej odległości widoczności pieszego przez kierowcę (ponad 100 m) i długiej drogi hamowania. Co może prowadzić do tragicznych w skutkach wypadków drogowych. Wymaga to stosowania przejść typu zebra	3. Bez odniesienia. Komentarz nie stanowi uwagi do projektowanych przepisów. 4. <u>Uwaga uwzględniona częściowo</u> W celu wprowadzenia spójności projektowanych zapisów art. 13 i art. 26 w projektowanym art. 13 ust. 1 usunięto zapis „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” Zachowanie właściwej korelacji obowiązków pieszych i kierujących pojazdami zawartych w projektowanym art. 13 i art. 26 ustawy jest kluczowe dla zapewnienia właściwego stosowania tych zasad przez uczestników ruchu drogowego. 5, 6, 7, 8, 9. <u>Uwagi nieuwzględnione</u> Zaproponowane zmiany wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu. Należy wskazać, że zakres zadań we wskazanych przez wnioskodawcę obszarach został już zainicjowany i jest realizowany lub będzie realizowany w najbliższej przyszłości. Ministerstwo Infrastruktury realizuje obecnie w trybie zamówień publicznych zamówienie polegające na opracowaniu nowych wymagań do przepisów techniczno-budowlanych oraz całej serii wytycznych, które docelowo mają być rekomendowane przez ministra. Wśród tych opracowań znajduje się opracowanie WRD-41-3 „Wytyczne projektowania elementów dróg przeznaczonych do ruchu pieszych. Część III: Kształtowanie infrastruktury punktowej”, opracowanie to powinno uwzględniać nowe standardy wyznaczania i oznakowania przejść dla pieszych, uwzględniające m.in. proponowane zmiany legislacyjne. 10. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Żałożono wejście w życie ustawy z dniem 1 lipca 2020 roku. Wskazany termin pozwoli na objęcie regulacją już okresu wakacyjnego, czyli okresu wzmożonego ruchu turystycznego na drogach (wzrost natężenia ruchu w związku z wyjazdami wakacyjnymi). Jednocześnie planowane jest do tego czasu zintensyfikowanie prac poprawiających, jakość i podnoszących poziom bezpieczeństwa infrastruktury drogowej przeznaczone dla ruchu pieszych, takich jak np.: budowa chodników, modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, umieszczenie wysp azylu czy zmiany w oznakowaniu drogi.
--	--	---	---	---

		na drogach zamiejskich w ograniczonym zakresie. b. Z badań prowadzonych przez Politechnikę Gdańską i Politechnikę Krakowską wynika, że poszerzenie zakresu pierwszeństwa pieszych na przejściach typu zebra może spowodować nawet kilkukrotne zmniejszenie przepustowości ulic, w szczególności ulic o jezdniach wielopasowych. Wymaga to zastosowania sygnalizacji świetlnej na wielu przejściach dla pieszych typu zebra obciążonych dużym ruchem pieszych i pojazdów. Jest to zabieg kosztowny i wymagający czasu na przygotowanie projektu i realizację. 6. Biorąc pod uwagę uwarunkowania przedstawione w pkt. 5 przed wprowadzeniem zaproponowanych zmian w Ustawach należy podjąć następujące działania: a) uporządkować systematykę przejść dla pieszych, b) zweryfikować liczbę i lokalizację przejść dla pieszych, c) dostosować wyznaczone przejścia dla pieszych do nowych zasad ich funkcjonowania. 7. Uporządkowanie systematyki przejść dla pieszych polega na wprowadzeniu do stosowania trzech kategorii przejść dla pieszych: przejść typu zebra, przejść bezkolizyjnych i przejść sugerowanych. Wymaga to zmiany zapisów w Rozporządzeniach o znakach i sygnałach oraz Rozporządzenia o warunkach technicznych jakie powinny spełniać drogi. a) Przejście typu zebra jako urządzone i oznakowane przejście dla pieszych może stosowane na odcinkach dróg i ulic, gdy odcinkach dojazdowych do przejścia zapewniona jest prędkość pojazdów nie większa niż 50 km/h. a. Przejścia typu zebra (zwykłe) należy stosować: - na odcinkach dróg dwupasowych dwukierunkowych o liczbie pasów ruchu nie więcej niż dwa pasy zwykłe przejście ruchu w przekroju drogi, - na drogach zamiejskich przejścia dla pieszych typu zebra zwykłe można stosować wyjątkowo, jeżeli zapewni się (poprzez uspokojenie ruchu) prędkość pojazdów w obszarze przejścia nie większą niż 50 km/h, a także przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną. b. Przejścia typu zebra z sygnalizacją świetlną (lub przejścia bezkolizyjne) należy stosować na drogach i ulicach dwujezdniowych o dwóch i więcej pasach ruchu w jednym kierunku, b) Przejścia bezkolizyjne jako urządzone i oznakowane przejście dla pieszych może być stosowane na odcinkach dróg dużych natężeniach ruchu pieszego i ruchu pojazdów. c) Przejścia sugerowane jako urządzone, ale nieoznakowane	
--	--	---	--

			urządzenie alternatywne sugerujące przejście dla pieszych. Przejście sugerowane może być stosowane na odcinkach dróg i ulic małych natężeń ruchu pieszego i ruchu pojazdów, a w szczególności: a. Na ulicach o niewielkim natężeniu ruchu kołowego i pieszego, w strefach 30 km/h i w strefach zamieszkania; b. Na odcinkach zamiejskich dróg dwupasowych, dwukierunkowych o niewielkim natężeniu ruchu pieszych i prędkości nie większej niż 70 km/h, jednakże wymaga to zmniejszenia prędkości pojazdów oraz poinformowania o miejscu przechodzenia np. za pomocą znaku A-16 (po zmodyfikowaniu zapisu). 8. Weryfikacja liczby i rodzaju przejść dla pieszych to proces, który powinni przeprowadzić poszczególne zarządy drogowe. Na podstawie przyjętej systematyki przejść dla pieszych należy: a. Ograniczyć znacznie liczbę przejść typu zebra, zmieniając je tam, gdzie to możliwe na przejścia sugerowane (głównie w strefach 30 i strefach zamieszkania) lub stosując dodatkowo sterowanie ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnej (obowiązkowe na drogach dwu i więcej jezdniowych). b. Zmniejszyć liczbę zwykłych przejść dla pieszych typu zebra na odcinkach dróg zamiejskich, stosując przejścia sugerowane (na których piesi nie mają pierwszeństwa) lub przejścia typu zebra z sygnalizacją świetlną. c. Zwiększyć obszary miast objęte strefami 30 i strefami zamieszkania pozwalające na stosowanie przejść sugerowanych. 9. Dostosowanie przejść dla pieszych typu zebra oraz przejść sugerowanych do nowych zasad ruchu wymaga: a. Uporządkowania oznakowania na przejściach typu zebra oraz proponuje się informowanie kierowców o zbliżaniu się do miejsca przechodzenia pieszych przez drogę (przejścia sugerowane), na drogach o prędkości większej od 50 km/h, poprzez zastosowanie znaku A-16 po zmodyfikowaniu zapisu o jego zastosowaniu także w miejscach częstego przekraczania drogi przez pieszych. 4 b. Zastosowania dodatkowych urządzeń ułatwiających lub wspomagających przechodzenie pieszym (obniżone krawężniki, rampy krawężnikowe, wyspy azylu, wysunięte platformy, przejścia wyniesione), c. Zastosowania sygnalizacji świetlnej w przypadku, przejść typu zebra występujących na drogach i ulicach dwujezdniowych, o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku. d. Sprawdzenia i zapewnienia obszarów dobrej widoczności w obszarze przejść dla pieszych (np. z wykorzystaniem metody	
--	--	--	--	--

			przedstawionej w Transporcie Miejskim i Regionalnym nr 1/2015): □ w przypadku przejść typu zebra (pierwszeństwo dla pieszych) – zapewnienie kierowcom (dojeżdżającym do przejścia) widoczności pieszych dochodzących do przejścia i przechodzących przez przejście, □ w przypadku przejść sugerowanych (pierwszeństwo dla pojazdów) – zapewnienie pieszym (dochodzącym do przejścia) widoczności pojazdów dojeżdżających do przejścia. e. Sprawdzenia i ewentualne zastosowanie oświetlenia przejścia typu zebra lub przejścia sugerowanego. 10. Biorąc pod uwagę konieczność dostosowania wielu przejść dla pieszych do nowych zasad ruchu (zgodnie z warunkami przedstawionymi w pkt. 5 – 9) oraz przeprowadzenia cyklu stosownych kampanii informacyjnych, należy znacznie wydłużyć termin wdrożenia zmian proponowanej Ustawy.	
21.	Osoba fizyczna 15	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1 oraz art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	Chciałbym wyrazić poparcie dla tej inicjatywy mającej na celu zwiększenie bezpieczeństwa pieszych na przejściu dla pieszych. Jednocześnie, w trosce o jakość nadchodzących zmian oraz o łatwość ich późniejszej interpretacji przez sądy i służby zgłaszam swoje uwagi do projektu nowelizacji ww. ustawy: 1. Należałoby doprecyzować definicję pieszego wchodzącego na przejście. Wydaje mi się, że zapis ten nie w art 26, ust. 1 będzie przez służby i sądy interpretowany prawidłowo w przypadku pieszego oczekującego na możliwość przejścia przed przejściem dla pieszych, co stałoby w sprzeczności z intencją wprowadzanych zmian. Aby te wątpliwości rozwiązać proponuję albo doprecyzować co oznacza ta definicja, albo wręcz zmienić cały zapis na "(...) nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu, na nie wchodzącego lub oczekującego na wejście, i ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście, znajdującemu się na tym przejściu lub oczekującemu na wejście na to przejście". 2. Rozważyłbym również rezygnację z wprowadzenia pierwszeństwa dla pieszych wchodzących na przejścia dla pieszych przez torowiska. Pojazdy szynowe, z uwagi na swoją specyfikę, mają dużo dłuższą drogę hamowania niż inne pojazdy, więc wprowadzenie pierwszeństwa pieszych na przejściach przez torowiska, po których one jeżdżą, mogłoby spowodować skutek odwrotny od zamierzonego i zmniejszyłoby poziom bezpieczeństwa pieszych. 3. Dla zachowania spójności przepisów należałoby wykreślić zapis zabraniający pieszemu wchodzenie przed jadący pojazd (Art 14, ust 1 pkt a). Jeżeli pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma mieć	1. <u>Uwaga uwzględniona</u> Pojęcie pieszego wchodzącego na przejście funkcjonuje już w polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Paragraf 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia zobowiązuje kierującego pojazdem do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. 2. <u>Uwaga uwzględniona przez odpowiednią modyfikację przepisu.</u> <u>Uwagi nieuwzględnione</u> 3. Zaproponowane w projekcie brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem, który zbliża się do przejścia dla pieszych (poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas), do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego wchodzącego na przejście

			pierwszeństwo przed nadjeżdżającym pojazdem, to nie może go równocześnie obowiązywać zakaz wchodzenia przed ten pojazd. Do zachowania bezpieczeństwa pieszych wystarczy zapis o konieczności zachowania przez nich szczególnej ostrożności. 4. Popieram również zmianę prawa skutkującą odbieraniem uprawnień do kierowania pojazdami kierowcom przekraczającym prędkość o ponad 50 km/h poza obszarem zabudowanym. Jest to krok w dobrą stronę. Kolejnym krokiem mogłoby być dodatkowe obniżenie tego progu na obszarze zabudowanym np. do 30 km/h powyżej limitu. 5. Oprócz obierania uprawnień za przekroczenie prędkości prosiłbym o rozważenie tego również w przypadku wykroczenia polegającego na omijaniu samochodów, które zatrzymały się przed przejściami dla pieszych w celu przepuszczenia pieszych. Myślę, że to wykroczenie może być często dużo bardziej niebezpieczne niż przekroczenie prędkości, a wprowadzenie takiej sankcji dodatkowo wzmocni zmiany dotyczące pierwszeństwa pieszych i przełoży się na jeszcze większy wzrost ich bezpieczeństwa w rejonie przejść dla pieszych.	dla pieszych, a także do ustąpienia jemu pierwszeństwa (tj. również do zatrzymania pojazdu włącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa). Pieszy wchodzący i znajdujący się na przejściu dla pieszych ma de facto pierwszeństwo przed nadjeżdżającym pojazdem ze względu na obowiązek spoczywający na kierującym pojazdem. Pieszy nie uzyskuje tym samym prawa wchodzenia na przejście dla pieszych <u>bezpośrednio przed</u> jadący pojazd zgodnie z art. 14 ust. 1a. (pozostawiany bez zmian). 4.<u>Bez odniesienia.</u> Komentarz nie stanowi uwagi do projektowanych przepisów. 5. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Zaproponowane w projekcie rozwiązania wynikają z faktu, że w Polsce od lat odnotowuje się bardzo wysoki wskaźnik ciężkości wypadków (ofiary śmiertelne/100 wypadków) na obszarach niezabudowanych, których jedną z głównych przyczyn pozostaje nadmierna prędkość. Przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h, powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego.
22.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	Uwaga ogólna	Zgodnie z art.71 ust.4 zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepy, albo autobusu i przyczepy, może być dopuszczony do ruchu po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym pojazdu silnikowego, dokonanej na podstawie przeprowadzonego badania technicznego. Niestety art. 81 ust.11 nie przewiduje w swej treści stosownego badania, a zatem brak jest podstawy prawnej do wykonania badania potwierdzającego przystosowanie pojazdu do ciągnięcia przyczepy. Pomimo wielu prób nie udało się wprowadzić takiego badania do ustawy, jak również do aktów wykonawczych dotyczących badań technicznych pojazdów. W celu rozwiązania problemu, który nurtuje środowisko diagnostów proponujemy zmianę treści art 71 ust.4 w następującym brzmieniu: <i>4. Zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepy albo autobusu i przyczepy może być dopuszczony do ruchu po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym</i>	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Zaproponowane zmiany wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu.

		pojazdu silnikowego, dokonanej na podstawie informacji zawartej w dokumencie, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3, albo zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu o którym mowa w art.81 ust.11 pkt 11.Przepis ten nie dotyczy motocykla. oraz rozszerzenie katalogu badań dodatkowych poprzez dodanie pkt 11 w art 81 ust.11 o treści : 11) <i>sprawdzenie przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy</i> Mając na uwadze zapis dyrektywy 2014/45/UE: <i>(18) Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdolne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji. Posiadacz dowodu rejestracyjnego oraz, w stosownych przypadkach, użytkownik pojazdu powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdolności do ruchu drogowego.</i> oraz Raport Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2018 roku, konieczne jest dokonanie zmian w art. 66 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym poprzez dodanie ust.2a o treści: <i>2a. Właściciel lub posiadacz pojazdu odpowiadają za utrzymanie w należytym stanie oraz sprawność i skuteczność działania urządzeń i wyposażenia pojazdu, o których mowa w ust. 2.</i> Chcemy odnieść się również do uzasadnienia projektu ustawy oraz do uwypuklenia tak istotnego czynnika, jakim jest widoczność na drodze nie tylko pieszego, ale także samego przejścia dla pieszych, dla kierowcy pojazdu. Uważamy, że powinny być wprowadzone poważne kary dla organizatora ruchu drogowego za złe oznaczanie przejść dla pieszych i nie stosowanie obowiązujących obecnie przepisów. Przykładem są tu zapisy: DZU2019poz 2311 załącznik nr 2 pkt 6, które brzmią: <i>6. Znakowanie punktowymi elementami odblaskowymi</i> <i>6.1. Zasady ogólne</i> <i>Punktowe elementy odblaskowe stosuje się jako uzupełnienie znaków poziomych podłużnych i poprzecznych, jak również samodzielnie na krawędzi jezdni na odcinkach dróg, na których dopuszcza się postój pojazdów na jezdni, a uzasadnione jest wskazanie krawędzi jezdni. Punktowe elementy odblaskowe stosuje się w celu ostrzegania, prowadzenia i informowania kierujących o miejscach i odcinkach dróg szczególnie niebezpiecznych. Do takich miejsc zalicza się:</i> <i>a) czasowe zmiany organizacji ruchu,</i> <i>b) w stałej organizacji ruchu:</i>	
--	--	--	--

			–niebezpieczne łuki o złej widoczności, –zanikające pasy ruchu i ewentualnie występujące przy nich powierzchnie wyłączane z ruchu, –ronda i wysepki (azyle dla pieszych), –progi zwalniające, –przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów, –w uzasadnionych przypadkach inne miejsca, np. pasy ruchu dla rowerów itp. Barwa wysyłanego odbłyśku punktowego elementu odblaskowego powinna być: –biała –dla stałej organizacji ruchu, z wyjątkiem prawostronnych linii krawędziowych, –czerwona –dla prawostronnych linii krawędziowych jezdni, –żółta –dla oznakowania czasowych zmian organizacji ruchu, np. przy robotach drogowych. Rys. 6.1.1. Punktowy element odblaskowy pryzmatyczny oraz DZU 2016 r poz 124 Rozdział 2 Urządzenia oświetleniowe: §109. 1. Droga powinna być oświetlona ze względów bezpieczeństwa ruchu, w szczególności: (...) 12)w obrębie przejścia dla pieszych i dojścia do przystanków komunikacji zbiorowej na terenie zabudowy. Wprowadzenie przepisów nakładających obowiązek używania wyłącznie farb odblaskowych lub fluoroscencyjnych do oznakowania poziomego przejść dla pieszych. Wprowadzenie do przepisów (zapisów ustawowych) jako obowiązujące -zawarte w wytycznych prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych, które są rekomendowane przez MI od dwóch lat. Uważamy, że zmiany przepisów w rozporządzeniach powinny ukazać się jak najszybciej, uwzględniając okres przejściowy dla przystosowania już istniejących przejść dla pieszych.	
23.	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1 oraz art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich – wobec proponowanej treści art. 26 ust. 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, cyt.: „Kierujący pojazdem [...] jest obowiązany [...] ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście albo znajdującemu się na tym przejściu.” – informuje, że zdaniem Konwentu wątpliwości budzi nieprecyzyjne sformułowanie „pieszemu wchodzącemu na to przejście”. Brak jednoznacznego określenia okoliczności, w których kierujący pojazdem musi zatrzymać się przed przejściem dla pieszych w naszej ocenie jest niedopuszczalny w kontekście okoliczności, które stanowiły podstawę do podjęcia działań zmierzających do zmiany obecnego	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Pojęcie pieszego wchodzącego na przejście funkcjonuje już w polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Paragraf 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia zobowiązuje kierującego pojazdem do

			stanu prawnego (duży odsetek wypadków spowodowanych przez pieszych w wyniku nieostrożnego wejścia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem). Intencją planowanych zmian w obecnym stanie prawnym było nadanie pieszemu pierwszeństwa względem kierujących pojazdami nie tylko w trakcie przechodzenia przez przejście dla pieszych (czyli w sytuacji kiedy pieszy jest już na jezdni), lecz również w sytuacji kiedy pieszy zamierza przejść przez jezdnię korzystając z przejścia dla pieszych. W związku z powyższym ww. zapisy mogłyby mieć następującą treść: „Kierujący pojazdem [...] jest obowiązany [...] ustąpić pierwszeństwa pieszemu oczekującemu na możliwość wejścia na to przejście albo znajdującemu się na tym przejściu.”. Za takim rozwiązaniem przemawia również treść uzasadnienia do projektowanej ustawy. Dodatkowo przepis ten powinien zostać uzupełniony o zapisy nakazujące określone zachowanie pieszego oczekującego na możliwość wejścia na przejście dla pieszych tak, aby taki uczestnik ruchu mógł być jednoznacznie zidentyfikowany przez kierujących pojazdami i odróżniony od pieszych znajdujących się na chodniku w obrębie przejścia dla pieszych, którzy nie zamierzają przechodzić przez jezdnię.	zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach <u>lub na nie wchodzących</u> lub wjeżdżających. Dodatkowo projekt wprowadza w art. 13 obowiązek właściwego zachowania się pieszego wchodzącego na jezdnię lub torowisko nakładając obowiązek zachowania <i>szczególnej ostrożności</i>. Jednocześnie w niezmienionym kształcie pozostaje art. 14 ustawy.
24.	MPK Sp. z o.o. z siedzibą we Wrocławiu	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1	Obecnie proponowany przepis w art. 13 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko albo pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.”; MPK Sp. z o.o. proponuje zmienić na: „1. Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko albo pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem z wyłączeniem tramwaju .” Jednocześnie Spółka proponuje zmianę art. 26 nowelizowanej ustawy - prawo o ruchu drogowym poprzez: a) nadanie ust. 1 nowego następującego brzmienia: „1. Z zastrzeżeniem ust. 1a, 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.”	<u>Uwaga uwzględniona przez odpowiednią modyfikację przepisu.</u>

			b) dodanie po ust. 1 treści ust. 1a w następującym brzmieniu: „1a. Kierujący tramwajem zbliżając się do przejścia dla pieszych jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który znajduje się na przejściu dla pieszych.” W związku z uwarunkowaniami technicznymi tramwajów: wielokrotnie dłuższa droga hamowania, niebezpieczeństwo dla pasażerów podczas hamowania awaryjnego, poruszanie się w strefach uspokojonego ruchu, strefach zamieszkania, przewidywalny /dla pieszych/ tor jazdy tramwaju powoduje, że piesi są przygotowani na pojawienie się tramwaju. Podobne przepisy obowiązujące w Czechach, na które w uzasadnieniu do zmiany ustawy powołuje się wnioskodawca /w krajach tych pieszy jest chroniony podczas przechodzenia przez przejście dla pieszych, a także: - w trakcie zbliżania się do jezdni z wyraźnym zamiarem przejścia (m.in. Niemcy, Holandia i Czechy)/ brzmią: „Kierowca nie może narażać ani ograniczać pieszych przechodzących przez jezdnię po przejściu dla pieszych lub tych, którzy w oczywisty sposób zamierzają przejść przez jezdnię po przejściu dla pieszych; obowiązki te nie dotyczą kierowców tramwajów”. Warto dodać, że nadal będzie obowiązywał w ruchu ogólnym pojazdów art. 25 punkt 2. ustawy o ruchu drogowym: przepisu ust. 1 nie stosuje się do pojazdu szynowego, który ma pierwszeństwo w stosunku do innych pojazdów, bez względu na to, z której strony nadjeżdża. Dlatego wyjątek dla pojazdów szynowych jest powszechnie uznany za normę prawną.	
25.	Wojewoda Mazowiecki	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1	(...) chciałbym zasugerować uzupełnienie proponowanego nowego brzmienia art. 13 ust. 1 ustawy (...) poprzez nałożenie na pieszego przed wejściem na jezdnię lub torowisko obowiązku zatrzymania się i upewnienia, czy kierujący pojazdem ustępuje mu pierwszeństwa.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> W projekcie ustawy rozszerza się bowiem art. 13 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko, ale również już wchodząc na przejście dla pieszych będzie obowiązany zachować szczególną ostrożność, co zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oznacza ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Wymaga to od pieszego przede wszystkim oceny warunków na drodze, do czego niezbędne jest m.in. obserwacja sytuacji na drodze umożliwiająca postrzeganie wszystkich zmian.

26.	Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	1) (...) proponujemy w art. 13 Prawa o ruchu drogowym modyfikację zaproponowanego brzmienia ust. 1 oraz dodanie nowego ustępu 1a: „1. Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko, albo pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany: 1) korzystać z przejścia dla pieszych, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3; 2) zachować szczególną ostrożność, a w szczególności uwzględnić widoczność, odległość oraz prędkość nadjeżdżających pojazdów, 1a. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.”. Alternatywnym sposobem uzyskania podobnego efektu może być zmiana art. 14 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Proponujemy w art. 14 w pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym po lit. a dodanie lit. a1 w brzmieniu: „a1) bez uwzględnienia odległości i prędkości nadjeżdżającego pojazdu oraz warunków ruchu drogowego, w tym również na przejściu dla pieszych”; 2) Nowe przepisy powinny uwzględniać nowe zagrożenia wynikające z postępu technologicznego i związanych z tym negatywnych zjawisk społecznych powodujących wzrost zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego takim zjawiskiem jest powszechne używanie smartfonów podczas wchodzenia na jezdnię. Dotyczy to zarówno przejść dla pieszych, jak i innych miejsc, gdzie przejście jest dozwolone. W naszej ocenie przyczynia się to do wypadków z udziałem pieszych i dlatego należy zabronić używania tych urządzeń we wskazanych sytuacjach. Dlatego też proponujemy w art. 14 po pkt 1 dodanie nowego pkt 1a w brzmieniu: „1a) podczas przechodzenia przez jezdnię prowadzenia rozmów telefonicznych lub aktywnego używania mobilnych urządzeń teleinformatycznych w sposób ograniczający lub utrudniający obserwację otoczenia lub opóźnienie czasu reakcji; 3) 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.	<u>1 i 2. Uwagi nieuwzględnione</u> Jednocześnie należy zaznaczyć, że Pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko, ale również już wchodząc na to miejsce będzie obowiązany zachować szczególną ostrożność, co zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oznacza ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Wymaga to od pieszego przede wszystkim oceny warunków na drodze, do czego niezbędne jest m.in. obserwacja sytuacji na drodze umożliwiająca postrzeganie wszystkich zmian. Należy wskazać, że projekt nie przewiduje zmian sztywnych obowiązków pieszych wskazanych w art. 14 ustawy: Zabrania się pieszemu: 1) wchodzenia na jezdnię: a) bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściu dla pieszych, b) spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi; 2) przechodzenia przez jezdnię w miejscu o ograniczonej widoczności drogi; 3) zwalniania kroku lub zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko; 4) przebiegania przez jezdnię; 5) chodzenia po torowisku; 6) wchodzenia na torowisko, gdy zapory lub półzapory są opuszczone lub opuszczanie ich rozpoczęto; 7) przechodzenia przez jezdnię w miejscu, w którym urządzenie zabezpieczające lub przeszkoda oddzielają drogę dla pieszych albo chodnik od jezdni, bez względu na to, po której stronie jezdni one się znajdują. Obowiązek zachowania przez pieszego szczególnej ostrożności również wchodzącego na przejście nakłada na niego jednocześnie takie same obowiązki wynikające z definicji szczególnej ostrożności jak wobec pieszego będącym już na przejściu. W związku z czym pieszy przechodząc przez przejście dla pieszych powinien ograniczyć m.in. korzystanie z telefonów komórkowych lub innych urządzeń elektronicznych, tak aby nie powodowały one rozproszenia jego uwagi. Jednocześnie należy wskazać, że badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wykazało, że wśród
-----	--	---	---	---

		przeprowadzenie weryfikacji istniejących przejść dla pieszych w celu likwidacji przejść niezapewniających 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 <i>vacatio legis</i>. 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. 4) Ze względu na fakt, iż przedmiotem ustawy jest bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, chcielibyśmy zwrócić uwagę na dość istotny problem, jakim są niewłaściwe - naszym zdaniem - zasady ruchu rowerzystów, obniżające poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotyczy to w szczególności: • Braku w polskich przepisach ruchu drogowego jakichkolwiek obowiązków związanych z przejeżdżaniem przez przejazd dla rowerzystów przez osobę kierującą rowerem, w obowiązku zachowania obowiązku szczególnej ostrożności. Jest to w naszej ocenie sytuacja kuriozalna, gdyż w systemie przepisów ruchu drogowego co do zasady w miejscach kolizji (przecinania się) ruchu wszyscy inni jego uczestnicy zawsze mają nałożone odpowiednie obowiązki, w tym obowiązek zachowania szczególnej ostrożności. • Braku zakazu wjeżdżania na przejeździe dla rowerzystów bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem. Pragniemy zwrócić uwagę, że analogiczna dyspozycja skierowana jest do pieszego w przypadku wchodzenia na przejście dla pieszych, a co do zasady pieszy poruszający się ze znacznie mniejszą prędkością niż rowerzysta widziany jest ze znacznie większej odległości przez	pieszych przechodzących przez jezdnię 5% używa telefonów komórkowych. Pisanie wiadomości, czy posiadanie słuchawek w uszach rejestrowane było dużo rzadziej i nie przekracza 1%. Wyniki badań wskazują, wbrew powszechnej opinii, na nieduży odsetek tego niebezpiecznego zachowania wśród pieszych. <u>3 i 4. Uwagi nieuwzględnione</u> Propozycje wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu.
--	--	--	---

			kierującego pojazdem samochodowym. • Umożliwienia jadącym po jezdni rowerzystom wyprzedzania pojazdów z prawej strony. Zwracamy uwagę, że w przypadku wyprzedzania samochodów ciężarowych, zespołów pojazdów złożonych z ciągnika samochodowego i naczepy oraz innych ciężkich pojazdów, rowerzysta wykonujący taki manewr jest całkowicie niewidoczny. • umożliwienia jazdy rowerem po chodniku, co rodzi zagrożenie bezpieczeństwa pieszych. Dlatego też proponujemy: 1) w art. 24 uchylić ust. 12; 2) w art. 33: a) w ust. 3 po pkt 2 dodać pkt 2a i 2b w brzmieniu: „2a) korzystania z jezdni, jeżeli rowerzysta ma możliwość skorzystania z drogi dla rowerów lub drogi dla rowerów i pieszych; 2b) wjeżdżania na przejazd dla rowerzystów bezpośrednio przed jadący pojazd,” b) w ust. 5 uchylić pkt 2 i 3. c) po ust. 7 dodać ust. 8 w brzmieniu: „8. Rowerzysta wjeżdżający na przejazd dla rowerzystów jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, a w szczególności zmniejszyć prędkość oraz uwzględnić widoczność, odległość oraz prędkość nadjeżdżających pojazdów.”	
	Osoba fizyczna 16	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	Uważam, że kierowcy nie powinni rozglądać się na prawo i lewo po chodnikach wypatrując pieszych zbliżających się do przejścia! Kierowcy przede wszystkim powinni patrzeć na drogę! Bo w przeciwnym wypadku spowodują kolizję lub nie zauważą znaku drogowego. (...) Kierowcy podczas jazdy mają dużo obowiązków. Nie wiem dlaczego chcecie dołożyć im kolejne. Natomiast piesi nie powinni być świętymi krowami bez obowiązków i wchodzić bezmyślnie wprost pod nadjeżdżające auta. (...) Nowe przepisy zachęcą pieszych do wchodzenia przed pojazdy podczas deszczu w nocy. Zwiększona ilość wypadków z udziałem pieszych wynika z braku zachowania ostrożności przez pieszych przechodzących przez przejście! (...) Drugim powodem zwiększonej ilości wypadków z udziałem pieszych na przejściach jest obowiązek jazdy na światłach w dzień. (...) Oburza mnie to, że błędną decyzję o jeździe na światłach w dzień naprawiacie nowymi obowiązkami nakładanymi na kierowców. Dlatego jedynym rozsądnym rozwiązaniem powinno być wycofanie przepisu o jeździe na światłach w dzień przy dobrej widoczności.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Należy podkreślić, że w Polsce od lat odnotowuje się bardzo wysoki wskaźnik ciężkości wypadków (ofiary śmiertelne/100 wypadków) na obszarach niezabudowanych, których jedną z głównych przyczyn pozostaje nadmierna prędkość. Przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h, powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Przyjęcie granicznego przekroczenia prędkości o 50 km/h zarówno dla terenu zabudowanego jak i niezabudowanego oraz dla wszystkich typów pojazdów stanowi jednoznaczną, czytelną informację dla kierowcy. Definicja pieszego wchodzącego Pojęcie pieszego wchodzącego na przejście funkcjonuje już w polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach

		(...) Warto by było wprowadzić zakaz stania koło przejść dla pieszych dla osób nie mających zamiaru przechodzić przez jezdnię. Bo wiele osób stoi koło przejścia rozmawiając przez telefon, pisząc smsy, czekając na koleżanki lub rozmawiając w grupach. (...) Uważam natomiast, że rozmowa przez telefon kierującego a także przechodzącego przez przejście jest błędnie wyceniona w taryfikatorze mandatów. Obawiam się, że nowe przepisy spowodują jeszcze więcej wypadków na przejściach dla pieszych. Ponieważ piesi będą wchodzić na pasy nawet wtedy gdy auto będzie jechało 50 km/h i będzie 1 metr przed nimi. No bo piesi będą mieli pierwszeństwo, więc będą wchodzić na przejście w dowolnym momencie, bezrefleksyjnie, nawet jak im się auto nie zatrzyma! (...) Gdy pieszy ma tylko lekkie stłuczenia kara minimum to: 1 rok pozbawienia wolności w zawieszeniu na 2 lata. Niezależnie czy pieszy wbiegł czy tylko wszedł na pasy! Gdy pieszy wbiegł lub rowerzysta wjechał rowerem na pasy to kierowcę i potrąconego na pasach uznaje się za współwinnych ale kary są wciąż takie same! Uważam, że wystarczyłoby doprecyzować obecnie obowiązujące przepisy o ruchu drogowym. A mianowicie, że kierowca zbliżając się do przejścia, na które mogą wejść piesi powinien zredukować prędkość co najmniej o połowę aby umożliwić im bezpieczne przejście. (...) Dlatego uważam, że piesi powinni wchodzić na jezdnię gdy pas po lewej stronie jest pusty (ja tak zawsze robię) a pojazdy nadjeżdżające z prawej strony powinny mieć obowiązek ustąpić pierwszeństwo tym pieszym! Jeżeli jest kilka pasów do jazdy w jedną stronę, to pieszy powinien wchodzić na jezdnię gdy pierwszy lewy pas jest pusty lub pojazdy jadące tym pasem mają co najmniej 50 m do przejścia. Natomiast pojazdy jadące z lewej strony pieszego 2, 3, 4 pasem powinny mieć obowiązek tego pieszego przepuścić. Takie przepisy w 100 % wystarczą do bezpiecznego pokonywania przejść przez pieszych. Oczywiście w sytuacji gdy kierowcy będą się do nich stosowali. Bo żadne przepisy nie zapobiegą wypadkom, gdy uczestnicy ruchu nie będą się stosowali do nich. Zatrzymywanie prawa jazdy za przekroczenie prędkości o 50 km/h także poza obszarem zabudowanym. Uważam ten przepis za zbyt rygorystyczny. Zatrzymanie prawa jazdy w tym przypadku jest nieuprawnione. Zgodziłbym się na zatrzymanie prawa jazdy za przekroczenie prędkości o 100 km/h poza obszarem zabudowanym. Ewentualnie rozważyłbym zatrzymywanie prawa jazdy za przekroczenie prędkości o 50 km/h poza obszarem zabudowanym	aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Paragraf 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia zobowiązuje kierującego pojazdem do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Jednocześnie w projektowanym przepisie jednoznacznie określono, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście albo znajdującemu się na nim. Zatem kierujący pojazdem będzie zobowiązany do stworzenia możliwości bezpiecznego przejścia przez jezdnię, nie tylko dla pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych, ale również dla tych pieszych, którzy wchodzi na przejście dla pieszych w tym oczekują na możliwość wejścia na to przejście (tzn. oczekują na ustąpienie pierwszeństwa przez nadjeżdżających kierujących pojazdami). Jako pieszego wchodzącego na jezdnię należy również traktować pieszych, którzy wchodzi na przejście dla pieszych dopiero w momencie kiedy pojazdu zatrzymają się przed tym przejściem. Jednocześnie, w treści projektu ustawy dodano obowiązek zmniejszenia prędkości przez kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych, tak aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego. Zachowanie szczególnej ostrożności oraz zmniejszenie prędkości pozwala kierującemu pojazdem na dokładną obserwację okolicy przejścia dla pieszych, ocenę sytuacji i podjęcie odpowiednich decyzji.
--	--	--	---

			ale tylko na 2 tygodnie. Przynajmniej za pierwszym razem. Kolejne zatrzymanie prawa jazdy przed upływem 1 roku od pierwszego zatrzymania, na 1 miesiąc. Następne zatrzymanie już na pół roku gdy miało miejsce przed upływem roku czasu od pierwszego zatrzymania! Po upływie roku każdy kierowca miałby czyste konto. W terenie zabudowanym pierwsze zatrzymanie prawa jazdy też powinno być krótsze, np. 1 miesiąc. Tak aby ludzie pracy nie tracili. Na 3 miesiące prawo jazdy powinno być zabierane za przekroczenie prędkości o 70 km/h w terenie zabudowanym. Kara powinna być adekwatna do przekroczenia. Zrównanie prędkości w obszarze zabudowanym do 50 km/h w dzień i w nocy. Absolutnie nie rozumiem dlaczego chcecie ograniczyć prędkość w godzinach nocnych? Pragnę zauważyć, że w godzinach nocnych czyli od 23 do rano 5 rano na drogach prawie nie ma ruchu.	
27.	Osoba fizyczna 17	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1	Należy jednak wykreślić art. 14 zakaz wchodzenia na przejście dla pieszych pod jadący pojazd, gdyż pieszy ten jest obecnie (i byłby w dalszym ciągu) stosowany przez sądy do obarczania winą pieszych za wypadki na przejściach. Pozostawienie tego przepisu utrudniać będzie osiągnięcie zamierzonego celu legislacji.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Usunięcie art. 14 ust.1 pkt a ustawy PoRD skutkowałoby uzyskaniem przez pieszego zgubnego wrażenia ze ma prawo wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd. Chcąc przejść na przejściu dla pieszych należy przede wszystkim wejść na nie bezpiecznie, jest to, bowiem miejsce przecięcia kierunków ruchu pieszych i pojazdów – miejsce o szczególnym zagrożeniu dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. W 2018 roku największą ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez pieszych było wynikiem nieostrożnego wejścia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 148 ofiar śmiertelnych. Była to również główna przyczyna wypadków podwodowych przez pieszych. Jednocześnie badanie zachowani pieszych i relacji pieszy kierowca wskazało, że w obszarach o dopuszczalnej prędkości równej 50 km/h, tj. obszarach zlokalizowanych w miastach i małych miejscowościach, ok. 85% kierowców przekracza dopuszczalną prędkość dojeżdżając do wyznaczonego przejścia. Podobnie jest w obszarach zamieszkanych o dopuszczalnej prędkości wynoszącej 70 km/h, gdzie aż 90% kierowców przekracza dozwolony limit prędkości dojeżdżając do wyznaczonego przejścia. Dlatego też w projektowanych przepisach wysunięto na czoło obowiązek zachowania przez pieszego (już na etapie wchodzenia na przejście dla pieszych) szczególnej ostrożności. Jednocześnie zapewniono

				pieszym dodatkową ochronę, poprzez nałożenie na kierujących pojazdem dodatkowych obowiązków. Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem, który zbliża się do przejścia dla pieszych (poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas), do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych, a także do ustąpienia jemu pierwszeństwa (tj. również do zatrzymania pojazdu włącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa).
28.	Osoba fizyczna 18	Uwaga ogólna	Zdecydowanie postuluje wprowadzenie do ustawy niżej wymienionych punktów: 1. Uzależnienie wysokości mandatów od uzyskiwanego dochodu na wzór Fiński 2. Nadanie ITD odpowiednich narzędzi do zwiększenia ściągalności mandatów 3. Powiązanie oceny (kosztu) OC z liczbą punktów karnych oraz rodzajem wykroczeń 4. Znaczne zwiększenie limitów kwotowych w taryfikatorze (nie zmieniane od wielu lat). 5. Wprowadzenie aplikacji umożliwiającej sprawne zgłoszenie niebezpiecznego zachowania na drodze (np. pijany kierowca) wraz z możliwością udostępniania lokalizacji w czasie rzeczywistym (w przypadku jechania za podejrzanie zachowującym się pojazdem).	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Uwagi mają charakter systemowy. Pozostaje to poza przedmiotem regulowanej ustawy.
29.	Osoba fizyczna 19	Uwaga ogólna	Zachęcony inicjatywą stowarzyszenia Zielone Mazowsze zgłaszania uwag do projektu zmian w prawie drogowym, chciałbym opowiedzieć się za wprowadzeniem zasady bezwzględnej odpowiedzialności kierowcy za wypadek z udziałem pieszego lub rowerzysty, a w szczególności za wyłączeniem domniemania niewinności sprawcy ("bo przecież nie chciałem spowodować wypadku"), analogicznie do odpowiedzialności właścicieli psów ("przecież nie chciałem żeby mój pies kogoś pogryzł!"). Poruszający się samochodem powinien ponosić pełną odpowiedzialność za powodowane przez siebie zagrożenie w stosunku do niechronionych uczestników ruchu. Dotyczy to również kierujących rowerem lub hulajnogą z napędem elektrycznym i stwarzających zagrożenie dla pieszych. Jak pokazują międzynarodowe statystyki wypadków zasada bezwzględnej odpowiedzialności może ograniczyć niebezpieczne	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Uwaga ma charakter systemowy. Pozostaje to poza przedmiotem regulowanej ustaw.

			zachowania uczestników ruchu i przyczynić się do dwu - trzykrotnego spadku liczby ofiar wypadków, do poziomu występującego w krajach takich jak Francja czy Holandia, gdzie podobne rozwiązania prawne obowiązują już od wielu lat.	
30.	Forum Związków Zawodowych	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1 oraz art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	W art. 26 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym nadać brzmienie: „1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność; zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego wchodzącego na przejście i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu”. Z obserwacji okolicy przejść dla pieszych w krajach skandynawskich wynika, że wpływ na bezpieczeństwo pieszych ma właściwe położenie, a także doświetlenie w nocy nie tylko samych przejść a również całej okolicy, tak aby pieszy był widoczny zanim pojawi się przy przejściu. Przejścia nie powinny być zasłonięte przez drzewa, wysokie krzewy, reklamy oraz pojazdy zaparkowane przed przejściem dla pieszych. Zbyt duża ilość znaków drogowych ma również wpływ na prowadzącego pojazd, dlatego należałoby ograniczyć ilość tych „sygnałów” bezpośrednio przed przejściem dla pieszych. Przejścia dla pieszych powinny być umieszczone na jezdni we właściwej odległości od skrzyżowania dróg, tak aby podczas manewru skrętu pieszy nie znajdował się w „martwym polu” pojazdu lub zasłonięty przez części karoserii tzw. „słupek”. Dlatego przejścia dla pieszych powinny być oddalone od skrzyżowań o długość samochodu osobowego tj. około 5- 7 metrów umożliwiając w ten sposób kierującemu pojazdem swobodną widoczność przejścia dla pieszych skręcającemu w prawo lub w lewo. Tak usytuowane są przejścia dla pieszych w krajach skandynawskich. 1. Z proponowanych zmian proponujemy usunąć zapis: znajdującego się w tym miejscu. Proponowany do usunięcia zapis jest nie precyzyjny mało zrozumiały szczególnie pojęcie „w tym miejscu”. 2. Zobowiązanie kierującego do zachowania szczególnej ostrożności i zmniejszenia prędkości przy zbliżaniu się do przejścia dla pieszych nakłada na kierującego pojazdem obowiązek zachowania dodatkowej ostrożności. Zmniejszenie prędkości przez kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych widoczne będzie także dla pieszych, którzy nabiorą pewności, że są widoczni przez kierującego pojazdem i poczują się bezpieczni wchodząc na przejście dla pieszych.	<u>Uwagi nieuwzględnione</u> 1.Jak wskazano w uzasadnieniu do projektu ustawy mając na uwadze cel jakim jest poprawa bezpieczeństwa pieszych przekraczających jezdnię lub torowisko, nie bez znaczenia pozostaje wpływ infrastruktury drogowej oraz zastosowanych rozwiązań. Planowane jest zintensyfikowanie prac poprawiających jakości i podnoszących poziom bezpieczeństwa infrastruktury drogowej przeznaczone dla ruchu pieszych. Należy również wskazać, że Minister Infrastruktury rekomendował dokument pn. „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych – wytyczne oświetlania przejść dla pieszych”. Jednocześnie w resorcie infrastruktury trwają prace nad stworzeniem nowej struktury wymagań technicznych w drogownictwie, które mają zastąpić obowiązujące dziś przepisy techniczno-budowlane i w sposób kompleksowy uregulować kwestie planowania, projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych. 3.Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym nakłada na kierujących pojazdem dodatkowe obowiązki a głównie obowiązek zmniejszenia prędkości co jak pokazały badania w tym zakresie jest to główny problem zaistnienia ryzyka wypadku z udziałem pieszego na przejściu dla pieszych. Celem wprowadzenia takiego zapisu było zapewnienie pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych dodatkowej ochrony, ale nie zwalniania tym samym wchodzących pieszych z zachowania szczególnej ostrożności i do dzisiaj obowiązujących obostrzeń wynikających m. in. z zapisów art. 14 ustawy. <u>Uwaga uwzględniona</u> 2.Zapis „w tym miejscu” zastąpiono „na tym przejściu”
31.	Ogólnopolski	art. 1 pkt 1 w	Analiza projektu skłania jednak do wysunięcia wniosku czy	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

	Związek Pracodawców Transportu Drogowego	zakresie art. 13 ust. 1 oraz art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	projektodawcy formułując przedłożone zmiany prawne, słusznie uznali wyłącznie kierujących pojazdami jako jedynych winnych obecnej złej sytuacji skutkującej negatywnymi zdarzeniami w obszarze przejść dla pieszych. Oczywiście jest, że w krytycznej sytuacji, pieszy w kolizji z pojazdem jest z reguły jedynym poszkodowanym. Warto jednak bliżej zastanowić się i poddać szczegółowej analizie przypadki wtargnięcia pieszych pod bezpośrednio nadjeżdżający pojazd. Przy każdej dopuszczalnej prędkości jazdy na drodze, pojazd posiada bezwładność jako skutek ruchu uzależnioną od jego masy i pozostającą poza wpływem kierującego pojazdem. Pojazdy pomimo wyposażenia w kolejne nowe rozwiązania bezpieczeństwa biernego i czynnego zawsze będą posiadały tą „negatywną przewagę” nad niechronionym uczestnikiem ruchu drogowego jakim jest pieszy. Przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym zobowiązują zarówno pieszego jak i kierującego do zachowania szczególnej ostrożności podczas przejazdu, przechodzenia przez przejście dla pieszych. Dotychczas jednak pieszy miał pierwszeństwo wyłącznie znajdując się już na przejściu. Nowy przepis udzielający pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście jest terminem nie zdefiniowanym natomiast jako zdarzenie dynamiczne nie jest przypisane jednoznacznie do miejsca i czasu lokalizacji pieszego na drodze. Wchodzenie przez pieszego na przejście ma być natomiast traktowane, jako faktyczny początek egzekwowania/udzielania pierwszeństwa. Szczególna ostrożność jako obowiązek nałożony ustawą na obie strony nie daje w tym przypadku dostatecznej gwarancji bezpieczeństwa. Związek nie neguje potrzeby podniesienia bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych jednak proponowane rozwiązanie jest w naszej ocenie obciążone dużym ryzykiem oraz jest kolejnym przepisem, który cały ciężar odpowiedzialności za bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych lokuje po stronie kierujących pojazdami. Edukacja, wychowanie komunikacyjne, nawyk przewidywania zachowań innych uczestników ruchu drogowego oraz dążenie do separacji ruchu pieszych i pojazdów to skuteczne narzędzia i sposoby podnoszenia bezpieczeństwa. Zmiana zasad pierwszeństwa zawsze będzie obciążona ryzykiem niestety ze skutkami negatywnymi dla pieszych. Prowadząc prace legislacyjne mające na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych na drodze proponujemy rozważenie wprowadzenia ograniczeń w zachowaniach pieszych w szczególności w obszarze przejścia dla pieszych. Zasadnym jest ograniczenie używania telefonów komórkowych oraz słuchawek połączonych z urządzeniami audio w	W projekcie ustawy rozszerza się art. 13 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko, ale również już wchodząc na to miejsce będzie obowiązany zachować szczególną ostrożność, co zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oznacza ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Wymaga to od pieszego przede wszystkim oceny warunków na drodze, do czego niezbędne jest m.in. obserwacja sytuacji na drodze umożliwiającą postrzeganie wszystkich zmian. W związku z czym pieszy przechodząc przez przejście dla pieszych powinien ograniczyć m.in. korzystanie z telefonów komórkowych lub innych urządzeń elektronicznych, tak aby nie powodowały one rozproszenia jego uwagi. Jednocześnie w projektowanym przepisie jednoznacznie określono, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście albo znajdującemu się na nim. Zatem kierujący pojazdem będzie zobowiązany do stworzenia możliwości bezpiecznego przejścia przez jezdnię, nie tylko dla pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych, ale również dla tych pieszych, którzy wchodzi na przejście dla pieszych. W treści projektu ustawy dodano obowiązek zmniejszenia prędkości przez kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych, tak aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego. Zachowanie szczególnej ostrożności oraz zmniejszenie prędkości pozwala kierującemu pojazdem na dokładną obserwację okolicy przejścia dla pieszych, ocenę sytuacji i podjęcie odpowiednich decyzji, co również ma wpływ na zachowanie się pojazdu i ograniczenia wpływu „negatywnej przewagi” pojazdu nad niechronionym uczestnikiem ruchu drogowego, na które wnioskodawca wskazuje.
--	--	---	--	---

			czasie wchodzenia i przechodzenia przez przejście dla pieszych. Mając na uwadze proponowane zmiany dotyczące ograniczenia prędkości do 50 km/h w obszarze zabudowanym przez całą dobę oceniamy, że pozwoli to ujednolicić zachowania kierujących pojazdami w ruchu drogowym oraz powinno wpłynąć, zwłaszcza w dużych miastach, na poprawę płynności ruchu kierowanego sygnalizacją świetlną.	
32.	Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Pieszych w Bydgoszczy	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1 oraz art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	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 wyrażne 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.” (...) 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 uchylenie ust. 2, który jest nadmiernym ograniczeniem poruszania się pieszych, szczególnie w terenie zabudowanym niespotykanym w przepisach innych krajów	<u>1. Bez odniesienia.</u> Komentarz nie stanowi uwagi do projektowanych przepisów. <u>2 i 5 Uwagi częściowo uwzględnione</u> Pojęcie pieszego wchodzącego na przejście funkcjonuje już w polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Paragraf 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia zobowiązuje kierującego pojazdem do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Dodatkowo w projektowanym art. 13 ust. 1 usunięto zapis „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” Zachowanie właściwej korelacji obowiązków pieszych i kierujących pojazdami zawartych w projektowanym art. 13 i art. 26 ustawy jest kluczowe dla zapewnienia właściwego stosowania tych zasad przez uczestników ruchu drogowego. Zastosowanie dodatkowych obowiązków dla kierujących pojazdami udzielania pierwszeństwa pieszym wchodzącym i na przejściu dla pieszych wynikają wprost z nowych zapisów art. 26 ustawy. <u>3. Uwaga nieuwzględniona</u> Uwaga ma charakter systemowy. Pozostaje to poza przedmiotem projektu regulowanej ustawy. <u>4. Uwaga nieuwzględniona</u> Zobowiązanie pieszego i kierującego pojazdem do zachowania szczególnej ostrożności uwzględnia warunki wzajemnej widoczności, niezależnie od pozycji

		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 uchyleniem ust. 2):	pieszego przed przecięciem ich torów ruchu. Ponadto w praktyce trudnym do wyegzekwowania byłby zapis ściśle parametryzujący odległość pieszego od jezdni. 6, 7, 8, 9, 10, <u>Uwagi nieuwzględnione</u> Uwaga ma charakter systemowy. Zaproponowane rozwiązania wykraczają poza zakres proponowanych zmian w ustawie. 11. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> W Polsce od lat odnotowuje się bardzo wysoki wskaźnik ciężkości wypadków (ofiary śmiertelne/100 wypadków) na obszarach niezabudowanych, których jedną z głównych przyczyn pozostaje nadmierna prędkość. Przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h, powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje żadnych ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Pozostałe uwagi (np. OC) mają charakter systemowy. Pozostaje to poza przedmiotem regulowanej ustaw.
--	--	--	--

			„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 obsługiwanego 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 obejmuje 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.	
33.	Inicjatywa Stop Dyskryminacji Kierowców	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	1. Zdecydowany sprzeciw budzą zapisy ustawy dające bezwzględne pierwszeństwo pieszym przed wejściem na pasy. Głównym skutkiem wprowadzenia takich zapisów byłoby - całkowicie wbrew deklarowanej intencji - zwiększenie liczby wypadków z udziałem pieszych oraz zwiększenie liczby ofiar śmiertelnych wśród pieszych. Pieszy, któremu da się złudną iluzję "bezpieczeństwa", będzie nie zdając sobie sprawy z ryzyka podejmował próby wchodzenia na jezdnię bez oceny bezpieczeństwa. Kierowca, którego droga hamowania jest znacznie dłuższa niż odległość potrzebna do zatrzymania się pieszemu, może pomimo najlepszych wysiłków i intencji nie być w stanie zatrzymać się, jeśli pieszego (na przykład ze względu na ograniczoną widoczność czy warunki atmosferyczne) nie zauważy. Jeśli pieszy będzie wiedział, że prawo daje mu pierwszeństwo bez względu na okoliczności, postępowanie z jego strony będzie znacznie bardziej ryzykowne. Tymczasem to właśnie życie pieszego będzie zagrożone jeśli wejdzie przed jadący samochód. Dlatego tak ważny jest obowiązek upewnienia się przez pieszego, że nie wchodzi przed jadący samochód oraz egzekwowanie tego nakazu. Bezwzględne zaś stosowanie się przez kierujących do upewniania	1. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> W projekcie ustawy rozszerza się art. 13 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Pieszy przechodząc przez przejście lub torowisko, ale również pieszy wchodzący na przejście dla pieszych będzie obowiązany zachować szczególną ostrożność, co zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oznacza ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Wymaga to od pieszego przede wszystkim oceny warunków na drodze, do czego niezbędne jest m.in. obserwacja sytuacji na drodze umożliwiająca postrzeganie wszystkich zmian. W związku z czym pieszy przechodząc przez przejście dla pieszych powinien ograniczyć m.in. korzystanie z telefonów komórkowych lub innych urządzeń elektronicznych, tak aby nie powodowały one rozproszenia jego uwagi. W projektowanym przepisie art. 26 jednoznacznie

		się, że przed każdym przejściem dla pieszych nie ma pieszego, który mógłby wchodzić na pasy jest niemożliwe - kierowcy musieliby się zatrzymywać przed każdym przejściem, dokładnie rozglądać po okolicy pasów i dopiero potem ruszać. To oznaczałoby kompletny paraliż ruchu drogowego. W praktyce więc wprowadzenie bezwzględnego pierwszeństwa pieszych doprowadzi do niewielkich zmian w postępowaniu kierowców ale znacznych zmian w postępowaniu pieszych, czego efektem będą liczne przypadki wtargnięć pieszych pod jadący samochód, znaczące zwiększenie liczby wypadków z udziałem pieszych i liczby ofiar śmiertelnych wśród pieszych. Marnym pocieszeniem dla zabitego pieszego będzie stan prawny, w którym miał on pierwszeństwo. 2. Zmiany dotyczące dopuszczalnej prędkości w nocy w terenie zabudowanym z 60 km/h do 50 km/h oraz zabierania praw jazdy za przekroczenie prędkości o ponad 50 km/h w terenie niezabudowanym również należy ocenić negatywnie. Ich wpływ na bezpieczeństwo będzie znikomy lub wręcz zerowy, natomiast oba projekty wpisują się w skrajnie lewicową narrację wymierzoną przeciwko zmotoryzowanym. Prędkość w nocy gdy ruch jest niewielki a pieszych na ulicach mało, powinna być wyższa niż w dzień i nie wpływa to na bezpieczeństwo. Prędkość na autostradach czy drogach ekspresowych zaś rzadko kiedy ma jakikolwiek wpływ na bezpieczeństwo (jeśli już to czasem wręcz to zbyt wolna jazda bywa przyczyną wypadków). Polityka represji w tym zakresie nie może więc być usprawiedliwiana bezpieczeństwem. W szczególności zaś powinno się pomyśleć o poluzowaniu ograniczeń prędkości na autostradach (wzorem są tu Niemcy, gdzie na większości odcinków autostrad nie ma limitu prędkości, a prędkość 130 km/h jest jedynie sugestią). 3. Dla poprawy bezpieczeństwa pieszych należy rozważyć zupełnie inne niż proponowane w ustawie rozwiązania: a. Środki represyjne powinny być stosowane przeciwko szczególnie niebezpiecznym zachowaniom (w przeciwieństwie do tych, które proponowane są w ustawie). Najbardziej niebezpieczne dla pieszych jest wyprzedzanie lub omijanie pojazdów na pasach na drogach z wieloma pasami. Znacząco należałoby zaostrzyć kary za omijanie pojazdu, który zatrzymał się by ustąpić pieszym przechodzącym przez jezdnię. To szczególnie niebezpieczne zachowanie, którego nie można usprawiedliwić ani płynnością ruchu, ani przepustowością. b. Należy wymusić na zarządcach dróg, w tym samorządach, stosowanie najbardziej bezpiecznych przejść podziemnych lub kładek naziemnych zamiast pasów w miejscach, gdzie potoki ruchu	określono, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście albo znajdującemu się na nim. Zatem kierujący pojazdem będzie zobowiązany do stworzenia możliwości bezpiecznego przejścia przez jezdnię, nie tylko dla pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych, ale również dla tych pieszych, którzy wchodzi na przejście dla pieszych. Jednocześnie, w treści projektu ustawy dodano obowiązek zmniejszenia prędkości przez kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych, tak aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na przejściu lub na nie wchodzącego. Zachowanie szczególnej ostrożności oraz zmniejszenie prędkości pozwala kierującemu pojazdem na dokładną obserwację okolicy przejścia dla pieszych, ocenę sytuacji i podjęcie odpowiednich decyzji. Projektowane zmiany nie zawierają obowiązku każdorazowego zatrzymywania się kierujących przed przejściem dla pieszych ani nie zakładają zastosowania podejścia „bezwzględnego pierwszeństwa pieszego” co wskazuje wnioskodawca w przekazanych uwagach. <u>2.Uwaga nieuwzględniona</u> Należy podkreślić, że w Polsce od lat odnotowuje się bardzo wysoki wskaźnik ciężkości wypadków (ofiary śmiertelne/100 wypadków) na obszarach niezabudowanych, których jedną z głównych przyczyn pozostaje nadmierna prędkość. Przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h, powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje żadnych ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Przyjęcie granicznego przekroczenia prędkości o więcej niż 50 km/h zarówno dla obszaru zabudowanego jak i niezabudowanego oraz dla wszystkich typów pojazdów stanowi jednoznaczny, czytelną informację dla „piractwa drogowego”. <u>3.Uwaga nieuwzględniona</u> Propozycje wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu.
--	--	--	--

			samochodowego są wysokie. Niestety w ostatnim czasie wiele samorządów (przykładem jest Warszawa) idzie w kierunku dokładnie odwrotnym i naraża pieszych na niebezpieczeństwo zastępując przejścia podziemne przejściami przez pasy. Takie działania samorządów powinny być zabronione ustawowo, a dodatkowo ustawa powinna wprowadzić regulacje dotyczące obligatoryjnego budowania przejść podziemnych lub kładek (i zakazu tworzenia przejść naziemnych przez pasy) przy drogach o określonych parametrach lub natężeniu ruchu. Takie regulacje będą korzystne zarówno dla zmotoryzowanych (płynniejszy ruch) jak i dla pieszych (bezwzględne bezpieczeństwo, jako że kolizja w przejściu podziemnym czy na kładce jest fizycznie niemożliwa). c. Ustawa powinna wymóc na zarządcach dróg odpowiednie oświetlenie pozostałych przejść dla pieszych oraz tych ciągów komunikacyjnych, gdzie kolizja między ruchem pieszym a samochodowym pojawia się lub może się pojawić.	
34.	Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	1. Proponujemy następujące brzmienie art. 13: 1 Pieszy, wchodzący na jezdnię lub torowisko lub przechodzący przez jezdnię lub torowisko, jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych lub znajdujący się na przejściu dla pieszych, ma pierwszeństwo przed zbliżającym się do tego przejścia pojazdem, za wyjątkiem tramwaju lub pojazdu komunikacji publicznej. 2. Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone, gdy odległość od przejścia przekracza 50 m lub gdy jest dopuszczone drugie dojście do wysepki dla pasażerów na przystanku komunikacji publicznej. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 50 m od wyznaczonego przejścia, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu. [...] 5. Na obszarze zabudowanym, na drodze dwujezdniowej lub po której kursują tramwaje po torowisku wyodrębnionym z jezdni, pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany korzystać tylko z przejścia dla pieszych, z zastrzeżeniem ust. 2. [...] 7. (uchylić) 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.	<u>1 i 3 Uwaga częściowo uwzględniona</u> W art. 13 wprowadzono zmiany dotyczące ruchu tramwajów, poprzez odpowiednią modyfikację przepisów. Jednocześnie w celu poprawy czytelności i spójności przepisów w projektowanym art. 13 ust. 1 usunięto zapis „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” Zachowanie właściwej korelacji obowiązków pieszych i kierujących pojazdami zawartych w projektowanym art. 13 i art. 26 ustawy jest kluczowe dla zapewnienia właściwego stosowania tych zasad przez uczestników ruchu drogowego. <u>2. Uwaga nieuwzględniona</u> Usunięcie art. 14 ust.1 pkt a ustawy PoRD skutkowałoby zwolnieniem pieszoego z zakazu wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd w każdej sytuacji w tym również na przejściu dla pieszych. Chcąc przejść na przejściu dla pieszych należy przede wszystkim wejść na nie bezpiecznie, jest to bowiem miejsce przecięcia kierunków ruchu pieszych i pojazdów – miejsce o szczególnym zagrożeniu dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. W 2018 roku najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez pieszych było wynikiem nieostrożnego wejścia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 148 ofiar śmiertelnych. Była to również główna przyczyna wypadków spowodowana

		Ust. 2. 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. Propozycja usunięcia ust. 7 wynika z faktu, że te zapisy są zbędne, gdyż powtarzają zapisy innych ustępów art. 13. 2. Z opisu zakazu wchodzenia na jezdnię przed jadący pojazd (art. 14 ust. 1 pkt a) PoRD) należy usunąć sformułowanie "w tym również na przejściu dla pieszych". Zakaz takiego zachowania wynika z innych przepisów: obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przy korzystaniu z przejścia dla pieszych zawartego w art. 13 ust. 1 oraz zasady ograniczonego zaufania zawartej w art. 4 PoRD. Niedostosowanie prędkości przed przejściem dla pieszych wskazuje, że kierowca nie przestrzega przepisów ruchu drogowego, co wyczerpuje przesłanki ograniczenia zaufania względem niego, ale też wskazuje na przynajmniej jego współwinę w przypadku spowodowania wypadku. Aktualnie sformułowanie zawarte w art. 14 ust. 1 pkt a) sugeruje zaś, że głównym winnym w przypadku najechania na pieszego na przejściu przez kierowcę nieprzestrzegającego przepisów jest sam pieszy. Negatywne skutki tego zapisu znalazły szerokie odzwierciedlenie w praktyce interpretacyjnej policji, ale też niektórych sądów. (...) Takie przekonanie przekłada się z kolei na niebezpieczne zachowania kierowców na przejściach. Biorąc powyższe pod uwagę, usunięcie zapisu o przejściach dla pieszych z art. 14 ust. 1 pkt a) jest kluczowe dla skutecznego wdrożenia pozostałych zmian w przepisach i faktycznej poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. 3. Proponujemy następujący zapis art. 26: 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 lub na nie wchodzącego, i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu lub wchodzącemu na przejście. 2. Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na skrzyżowanie albo przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię	przez pieszych. Jednocześnie badanie zachowań pieszych i relacji pieszy kierowca wskazało, że w obszarach o dopuszczalnej prędkości równej 50 km/h, tj. obszarach zlokalizowanych w miastach i małych miejscowościach, ok. 85% kierowców przekracza dopuszczalną prędkość dojeżdżając do wyznaczonego przejścia. Podobnie jest w obszarach zamieszkanych o dopuszczalnej prędkości wynoszącej 70 km/h, gdzie aż 90% kierowców przekracza dozwolony limit prędkości dojeżdżając do wyznaczonego przejścia. Dlatego też w projektowanych przepisach wysunięto na czoło obowiązek zachowania przez pieszego (już na etapie wchodzenia na przejście dla pieszych) szczególnej ostrożności. Jednocześnie zapewniono pieszym dodatkową ochronę, poprzez nałożenie na kierujących pojazdem dodatkowych obowiązków. Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem, który zbliża się do przejścia dla pieszych (poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszememu znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas), do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych, a także do ustąpienia jemu pierwszeństwa (tj. również do zatrzymania pojazdu włącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa). <u>4, 5, 6, 7, 8 Uwagi nieuwzględnione</u> Propozycje wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu. <u>9. Uwaga nieuwzględniona</u> Należy podkreślić, że w Polsce od lat odnotowuje się bardzo wysoki wskaźnik ciężkości wypadków (ofiary śmiertelne/100 wypadków) na obszarach niezabudowanych, których jedną z głównych przyczyn pozostaje nadmierna prędkość. Przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h, powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Przyjęcie granicznego przekroczenia prędkości o więcej
--	--	--	---

		drogi, na którą wjeżdża. [...] 7. W razie 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. Proponowane zapisy mają na celu ujednolicenie sformułowań z zawartymi w art. 13. 4. Popieramy zmiany zaproponowane w art. 20 ust. 1 oraz usunięcie ust. 1a. Dodatkowo proponujemy następujące zapisy w ust. 3 pkt1): a) na autostradzie – 130 km/h, b) na drodze ekspresowej – 110 km/h; Nadmierna prędkość samochodów jest główną przyczyną śmierci na drogach w Polsce. Jak pokazał raport o bezpieczeństwie na drogach sporządzony dla Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przez Instytut Transportu Samochodowego, 85% kierowców nie stosuje się do ograniczeń prędkości przed przejściami dla pieszych na terenie zabudowanym i 90% poza nim. Podobne obniżenie limitów prędkości w innych krajach europejskich, np. we Francji, spowodowało spadek liczby zabitych o kilkanaście procent. W przypadku Polski ta zmiana spowoduje spadek liczby zabitych o kilkaset osób i spadek kosztów wypadków drogowych o prawie 10 mld zł rocznie. szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 2 m 5. Proponujemy następujące zapisy art. 47: • ust. 1 pkt 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 (Dz. U. 2012 poz. 1169), 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. 6. Proponujemy przywrócenie zapisów art. 129b, 129g i 129h w brzmieniu sprzed nowelizacji wprowadzonej w Ustawie z dnia 25 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o strażach gminnych. Odebranie uprawnień strażom gminnym do kontroli prędkości	niż 50 km/h zarówno dla obszaru zabudowanego jak i niezabudowanego oraz dla wszystkich typów pojazdów stanowi jednoznaczną, czytelną informację.
--	--	--	---

		przyniosło skutki odwrotne od zamierzonych. W wielu miejscach znacząco wzrosła liczba zdarzeń drogowych po 2015 roku. (...) Przywrócenie przepisów spowoduje spadek liczby zabitych i rannych na drogach w najbardziej niebezpiecznych miejscach. Ograniczenie przed nadużywaniem fotoradarów przez straże gminne powinno być zapisane w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 129h ust. 5 pkt. 4) prawa o ruchu drogowym. Może ono mieć np. zapis, że fotoradary wolno stawiać wyłącznie w miejscach, gdzie w ciągu ostatnich 2 lat doszło do minimum 4 zdarzeń drogowych. 7. W ramach nowelizacji, w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy usunąć z art. 129h ust. 5 pkt 3) zapis o dopuszczalności łamania prawa w postaci przekraczania dopuszczalnej prędkości o 10 km/h lub ograniczyć ten margines do 5 km/h. Aktualne sformułowanie sankcjonuje przekraczanie dozwolonej prędkości nawet o połowę lub jedną trzecią (w strefach zamieszkania i strefach „Tempo 30”), jak też utrwała przekonanie o braku potrzeby przestrzegania przepisów w ogóle. Negatywne konsekwencje takiego podejścia widoczne są nie tylko po stronie kierowców, lecz również organów, których zadaniem jest egzekwowanie prawa. Jak ujawniła Najwyższa Izba Kontroli, Główny Inspektorat Transportu Drogowego toleruje jazdę nawet o 30 km/h powyżej dozwolonej prędkości. Jest to 1. [...] efekt ww. niespójnych przepisów, podobny do praktyki wynikającej z wprowadzenia zapisów o zakazie wchodzenia pieszych na przejście dla pieszych, gdy zbliża się do niego samochód. Konsekwencją dzisiejszych wadliwych zapisów jest większa liczba wypadków drogowych i ich poważniejsze konsekwencje. W przypadku obszarów, gdzie dopuszczalna jest jazda z prędkością 50 km/h, utrzymanie funkcjonującego zapisu oznaczałoby w praktyce zachowanie ograniczenia do 60 km/h, czyli prędkości, przy której prawdopodobieństwo śmierci potrąconego przez samochód pieszego wynosi niemal 80%. Tym samym korekta art. 129h ust. 5 pkt 3) jest konieczna w celu zapewnienia skuteczności zmian planowanych w art. 13 oraz art. 135. 8. Proponujemy następujące zapisy art. 130a: 1. [...] 1) pozostawienia pojazdu w miejscu, gdzie jest to zabronione, utrudnia ruch lub zagraża bezpieczeństwu, w tym także gdy utrudnia ruch lub zagraża bezpieczeństwu pieszych; [...] 6a. [...] a) rower lub motorower – za usunięcie – 5% minimalnego	
--	--	--	--

			wynagrodzenia; za każdą dobę przechowywania – 1% minimalnego wynagrodzenia; b) motocykl – za usunięcie – 10% minimalnego wynagrodzenia; za każdą dobę przechowywania – 2% minimalnego wynagrodzenia; c) pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t – za usunięcie – 40% minimalnego wynagrodzenia; za każdą dobę przechowywania – 8% minimalnego wynagrodzenia; d) pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t – za usunięcie – 75% minimalnego wynagrodzenia; za każdą dobę przechowywania – 15% minimalnego wynagrodzenia; e) (uchylić) f) (uchylić) g) (uchylić) 6b. (uchylić) 6c. (uchylić) 6d. (uchylić) Proponowana zmiana ma na celu uproszczenie przepisów, a także ich coroczną waloryzację na podstawie powszechnie znanych przepisów prawa. Proponujemy także znaczące podniesienie stawek opłat za usunięcie pojazdów samochodowych, gdyż samorządy wskazują, że obecne stawki są zbyt niskie i nie pokrywają kosztów działalności straży gminnych w tym zakresie. Aktualnie ponad połowa interwencji Straży Miejskiej w Warszawie związana jest z nieprawidłowym parkowaniem. Na interwencję czeka się średnio ponad 5 godzin, przez co nieprawidłowo zaparkowane samochody realnie pogarszają bezpieczeństwo na drogach. Możliwość wprowadzenia wyższych stawek przez samorządy spowoduje, że ciężar opłat będzie spoczywał na kierowcach łamiących przepisy, a koszty nie będą przerzucane na ogół mieszkańców. 9. Proponujemy następujący zapis art. 135 ust. 1 pkt 1a) lit. a): kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 30 km/h na obszarze zabudowanym lub o więcej niż 50 km/h na obszarze niezabudowanym. Proponowany zapis w zakresie ograniczenia przekroczenia prędkości dopuszczalnej o więcej niż 30 km/h jest analogiczny do znacząco redukujących liczbę zabitych na drogach przepisów prawa we Francji.	
35.	Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art.	1. Przepisy powinny być klarowne i spójne. Oznacza to, że zasady pierwszeństwa powinny być określone symetrycznie z punktu widzenia obu uczestników ruchu. Tymczasem w proponowanych przepisach samochód ustępuje pieszemu na pasach i wchodzącemu na pasy, natomiast pieszy ma pierwszeństwo tylko	<u>1. Uwaga uwzględniona</u> 1.W celu poprawy spójności przepisów w projektowanym art. 13 ust. 1 usunięto zapis „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” Zachowanie właściwej korelacji

		26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	na pasach. W związku z powyższym, Art. 13 ust. 1 PoRD powinien zostać rozszerzony o zapis, że pierwszeństwo ma również pieszy wchodzący na przejście dla pieszych 2. Klarowność i spójność przepisów powinna dotyczyć również zasad pierwszeństwa w ogóle, nie tylko odnoszących się do pieszych. Biorąc pod uwagę, że na skrzyżowaniu kierujący pojazdem ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu drogą z pierwszeństwem, analogiczny zapis powinien dotyczyć pieszych zbliżających się do przejścia, w jego bezpośrednim sąsiedztwie. W tym celu w Art 13 ust. 1 PoRD powinien zostać rozszerzony o zapis, że pierwszeństwo na pasach ma również pieszy zbliżający się do jezdni. W celu ujednoznacznienia przepisów, możliwe jest przy tym uzupełnienie art 2 o definicję pieszego zbliżającego się do jezdni jako pieszego skierowanego w kierunku jezdni, w odległości do dwóch metrów od niej. Zmiany te pozwolą nie tylko na poprawę bezpieczeństwa, ale i płynności ruchu. Obecne niejednoznaczne przepisy skutkują bowiem brakiem zaufania zarówno ze strony kierowców, jak i pieszych, którzy nie mogą być pewni, kiedy kierowca ustąpi im pierwszeństwa. Powoduje to, że często pieszy zatrzymuje się przed przejściem i czeka, aż kierowca całkowicie zatrzyma się na jezdni, przed wejściem na przejście. Skutkuje to stratami czasu zarówno dla pieszych, jak i kierowców, których można uniknąć ujednoznaczniając przepisy i upraszczając je, stosując zasady analogiczne do skrzyżowań jezdni. 3. W ramach nowelizacji należy usunąć sformułowanie „ w tym również na przejściu dla pieszych ” z opisu zakazu wchodzenia na jezdnię przed jadący pojazd (Art. 14 ust. 1 pkt a) PoRD). Zakaz takie go zachowania wynika z innych przepisów: obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przy korzystaniu z przejścia dla pieszych zawartego w Art. 13 ust. 1 oraz zasady ograniczonego zaufania zawartej w Art. 4 PoRD. Nie dostosowanie prędkości przed przejściem dla pieszych wskazuje, że kierowca nie przestrzega przepisów ruchu drogowego, co wyczerpuje przesłanki ograniczenia zaufania względem niego, ale też wskazuje na przynajmniej jego współwinę w przypadku spowodowania wypadku. jego współwinę w przypadku spowodowania wypadku. Obecne sformułowanie zawarte w Art. 14 ust. 1 pkt a) sugeruje zaś, że głównym winnym w przypadku najechania na pieszego na przejściu przez kierowcę nieprzestrzegającego przepisów jest sam pieszy. Negatywne skutki tego zapisu znalazły szerokie odzwierciedlenie w praktyce interpretacyjnej policji, ale też	obowiązków pieszych i kierujących pojazdami zawartych w projektowanym art. 13 i art. 26 ustawy jest kluczowe dla zapewnienia właściwego stosowania tych zasad przez uczestników ruchu drogowego. Uwzględnienie uwagi, poprzez usunięcie w art. 13 ust. 1 zapisu „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” poprawi czytelność zaproponowanych zmian. <u>2. Uwagi nieuwzględnione</u> Pojęcie pieszego wchodzącego na przejście funkcjonuje już w polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Paragraf 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia zobowiązuje kierującego pojazdem do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. <u>Uwagi nieuwzględnione</u> 3. Usunięcie art. 14 ust.1 pkt a ustawy PoRD skutkowałoby zwolnieniem pieszego z zakazu wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd w każdej sytuacji w tym również na przejściu dla pieszych. Chcąc przejść na przejściu dla pieszych należy przede wszystkim wejść na nie bezpiecznie, jest to bowiem miejsce przecięcia kierunków ruchu pieszych i pojazdów – miejsce o szczególnym zagrożeniu dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. W 2018 roku najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez pieszych było wynikiem nieostrożnego wejścia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 148 ofiar śmiertelnych. Była to również główna przyczyna wypadków podwodowych przez pieszych. Jednocześnie badanie zachowań pieszych i relacji pieszy kierowca wskazało, że w obszarach o dopuszczalnej prędkości równej 50 km/h, tj. obszarach zlokalizowanych w miastach i małych miejscowościach, ok. 85% kierowców
--	--	---	---	--

		niektórych sądów. (...) Biorąc powyższe pod uwagę, usunięcie zapisu o przejściach dla pieszych z Art. 14 ust. 1 pkt a) jest kluczowe dla skutecznego wdrożenia pozostałych zmian w przepisach i faktycznej poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. 4. Należy wykreślić Art. 13 ust. 2, 4, 5 i 7 zakazujące przechodzenia przez jezdnię w odległości do 100 m od przejścia i przez drogi dwujezdniowe w terenie zabudowanym/ z torowiskiem wydzielonym z jezdni w ogóle. Zapisy te uniemożliwiają tworzenie tzw. przejść sugerowanych (bez pierwszeństwa dla pieszych) w miejscach, w których byłyby najbardziej potrzebne, i prowadzą do "przeznakowania" dróg, gdy każde miejsce, gdzie piesi choć sporadycznie przedostają się na drugą stronę jezdni, wyposażane jest zarówno w oznakowanie pionowe jak i poziome. Wykreślenie Art. 13 ust. 2, 4, 5 i 7 zdecydowanie uprości przepisy i umożliwi zarządzającym ruchem zróżnicowane organizowanie ruchu pieszych w zależności od lokalnej sytuacji: albo przejścia dla pieszych oznakowane znakami D-6 i P-10, z jednoznacznym pierwszeństwem dla pieszych, albo "przejścia sugerowanego", gdzie pieszy może przechodzić na zasadach ogólnych, bez pierwszeństwa i z zakazem wchodzenia przed jadący pojazd. Jednocześnie należy zauważyć, że zakaz przechodzenia przez drogi dwujezdniowe w obecnej formie jest nielogiczny, jako że rozdzielanie kierunków ruchu pozwala na bezpieczniejsze przekroczenie jezdni poza przejściem („na raty”) niż w przypadku drogi jednojezdniowej. 5. W ramach nowelizacji, w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy usunąć z Art. 129h ust. 5 pkt 3) zapis o dopuszczalności łamania prawa w postaci przekraczania dopuszczalnej prędkości o 10 km/h lub ograniczyć ten margines do 5 km/h. Obecne sformułowanie sankcjonuje przekraczanie dozwolonej prędkości nawet o połowę lub jedną trzecią (w strefach zamieszkania i strefach „Tempo 30”), jak też utrwala przekonanie o braku potrzeby przestrzegania przepisów w ogóle. Negatywne konsekwencje takiego podejścia widoczne są nie tylko po stronie kierowców, lecz również organów, których zadaniem jest egzekwowanie prawa. Jak ujawniła Najwyższa Izba Kontroli,	przekracza dopuszczalną prędkość dojeżdżając do wyznaczonego przejścia. Podobnie jest w obszarach zamieszkanych o dopuszczalnej prędkości wynoszącej 70 km/h, gdzie aż 90% kierowców przekracza dozwolony limit prędkości dojeżdżając do wyznaczonego przejścia. Dlatego też w projektowanych przepisach wysunięto na czoło obowiązek zachowania przez pieszego (już na etapie wchodzenia na przejście dla pieszych) szczególnej ostrożności. Jednocześnie zapewniono pieszym dodatkową ochronę, poprzez nałożenie na kierujących pojazdem dodatkowych obowiązków. Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem, który zbliża się do przejścia dla pieszych (poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszememu znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas), do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych, a także do ustąpienia jemu pierwszeństwa (tj. również do zatrzymania pojazdu włącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa). <u>4. Uwaga nieuwzględniona.</u> 5 i 6 Uwaga ma charakter systemowy. Propozycje wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu 7 i 8. Przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h, powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Przyjęcie granicznego przekroczenia prędkości o 50 km/h zarówno dla terenu zabudowanego jak i niezabudowanego oraz dla wszystkich typów pojazdów stanowi jednoznaczną, czytelną informację dla kierowcy, kiedy może zostać ukarany poprzez odebranie prawa jazdy.
--	--	--	--

		Główny Inspektorat Transportu Drogowego toleruje jazdę nawet o 30 km/h powyżej dozwolonej prędkości. Jest to efekt ww. niespójnych przepisów, podobny do praktyki wynikającej z wprowadzenia zapisów o zakazie wchodzenia pieszych na przejście dla pieszych, gdy zbliża się do niego samochód. Konsekwencją obecnych, wadliwych zapisów, jest większa liczba wypadków drogowych i ich poważniejsze konsekwencje. W przypadku obszarów, gdzie dopuszczalna jest jazda z prędkością 50 km/h, utrzymanie obecnego zapisu oznaczałoby w praktyce zachowanie ograniczenia do 60 km/h, czyli prędkości, przy której prawdopodobieństwo śmierci potrąconego przez samochód pieszego wynosi niemal 80%. Tym samym korekta Art. 129h ust. 5 pkt 3) jest konieczna w celu zapewnienia skuteczności zmian planowanych w Art. 13 oraz Art. 135. 6. W ramach nowelizacji powinny zostać doprecyzowane zapisy Art. 130a dotyczące usuwania pojazdów. - Ust. 1 pkt 1 powinien zostać rozszerzony o zapis "w tym także gdy utrudnia ruch pieszych lub zagraża bezpieczeństwu pieszych". - Ustęp 2 powinien zostać przeformułowany na "2. Pojazd może być usunięty z drogi na koszt właściciela, w przypadku gdy:" i poszerzony o punkt "3) został pozostawiony w miejscu, gdzie jest to zabronione". - Ustęp 4 punkt 1 powinien zostać przeformułowany na "1) policjant lub strażnik gminny (miejski);", a punkt 2 uchylony. Proponowana zmiana pozwoli na ujednoznacznienie przepisów służących zapobieganiu zagrożeniom na drodze wynikającym z pozostawiania pojazdów w sposób stwarzający zagrożenie i utrudniający ruch. Obecnie, pojazdy blokujące widoczność na przejściach dla pieszych lub uniemożliwiające ruch po chodniku i zmuszające do wchodzenia pieszych na jezdnię, zazwyczaj nie są usuwane z drogi. Wynika to z niejednoznaczności zapisów ust. 1 pkt 1), który interpretowany jest jako odnoszący się tylko do warunków i bezpieczeństwa ruchu kołowego, oraz z braku możliwości egzekwowania tego przepisu przez strażę gminne/miejskie, wynikającego z ust. 4 pkt 2), przy jednoczesnym niereagowaniu na nielegalne parkowanie przez policję. Uproszczenie zapisów ustępu drugiego pozwoli na skuteczne egzekwowanie przepisów dotyczących parkowania, poszerzając zakres możliwości reagowania na pozostawianie pojazdów w miejscach niedozwolonych, jak też ujednoznaczniąc możliwość działania w przypadku, gdy porzucony pojazd stwarza	
--	--	---	--

		zagrożenie dla ludzi lub środowiska. Modyfikacja tych zapisów ma istotne znaczenia z punktu widzenia bezpieczeństwa pieszych na przejściach, pozwala bowiem na faktyczne zapewnienie odpowiedniej widoczności na przejściach dla pieszych poprzez usuwanie nielegalnie zaparkowanych pojazdów. 7. Kary za przekroczenie prędkości na terenie zabudowanym powinny bardziej skutecznie zniechęcać do przekraczania prędkości niż na terenie niezabudowanym, jako że ryzyko poważnego wypadku – w szczególności z udziałem osób niezmotoryzowanych – jest w takiej sytuacji wyższe. Tym samym próg przekroczenia prędkości na terenie zabudowanym skutkujący konfiskatą prawa jazdy powinien wynosić 25 km/h. W obecnej formie przepisy utrwalają przekonanie, że jazda z każdą prędkością do 50 km/h powyżej dopuszczalnej prędkości jest lekkim przewinieniem, niezależnie od sytuacji. Tym samym nie ma np. powodów do obaw, że zostanie odebrane prawo jazdy za jazdę z prędkością 75 km/h w strefie „Tempo 30”, bo jest to przekroczenie dopuszczalnej prędkości „tylko” o 45 km/h. 8. W toku dalszych prac, niezależnych od aktualnego projektu, aby kara była jednocześnie skuteczna i proporcjonalna do przewinienia, należy zróżnicować kary w zależności od skali przekroczenia prędkości powyżej progów wskazanych w punkcie 4. Docelowo proponujemy zastosowanie następującego systemu kar proporcjonalnych do przewinień: a) przekroczenie dopuszczalnej prędkości poza terenem zabudowanym: o 30 km/h – konfiskata prawa jazdy na 1 miesiąc, o 40 km/h – konfiskata prawa jazdy na dwa miesiące; o 50 km/h – konfiskata prawa jazdy na trzy miesiące; o 60 km/h – cofnięcie prawa jazdy i konieczność ponownego ukończenia kursu i zdania egzaminu (bez możliwości odzyskania prawa jazdy wcześniej niż po czterech miesiącach od jego cofnięcia); b) przekroczenie dopuszczalnej prędkości na terenie zabudowanym: o 25 km/h – konfiskata prawa jazdy na 1 miesiąc, o 35 km/h – konfiskata prawa jazdy na trzy miesiące; o 45 km/h – cofnięcie prawa jazdy i konieczność ponownego ukończenia kursu i zdania egzaminu (bez możliwości odzyskania prawa jazdy wcześniej niż po czterech miesiącach od jego cofnięcia); c) przekroczenie dopuszczalnej prędkości w strefie „Tempo 30” (oznaczonej znakiem B-43) lub strefie zamieszkania: o 15 km/h –	
--	--	--	--

			konfiskata prawa jazdy na 1 miesiąc, o 25 km/h – konfiskata prawa jazdy na trzy miesiące; o 35 km/h – cofnięcie prawa jazdy i konieczność ponownego ukończenia kursu i zdania egzaminu (bez możliwości odzyskania prawa jazdy wcześniej niż po czterech miesiącach od jego cofnięcia).	
36.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1 oraz art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	W związku z tym apelujemy o przywrócenie w projekcie zmian do ustawy wyłączenia tramwajów z bezwzględnego obowiązku udzielania pierwszeństwa pieszym wchodzącym na przejście. Analogiczne regulacje prawne funkcjonują w innych krajach UE m.in. w Niemczech, Czechach, Austrii czy w Bułgarii (szczegóły w załączniku). W Czechach spotykamy obecnie wiele elementów graficznych podkreślających konieczność ustąpienia przez pieszego na przejściu dla pieszych pierwszeństwa tramwajowi. Proponujemy następujące zapisy w projektowanej ustawie: Art. 13. 1. Pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem. <i>Art. 13. ust. 1a.: Pieszy oczekujący na możliwość wejścia na przejście dla pieszych może na nie wejść dopiero po zasygnalizowaniu zamiaru i upewnieniu się, że kierujący pojazdem umożliwi mu wejście na przejście.</i> Art. 26. 1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu. <i>Art. 26. ust. 1a. Kierujący pojazdem, z wyjątkiem pojazdów szynowych, jest obowiązany umożliwić pieszemu wejście na przejście.</i> Zaproponowane zmiany w stosunku do obowiązujących przepisów zostały zaznaczone kursywą. Jeśli chodzi o zapis art. 26. ust. 1a zaproponowano zapis „gdy widoczny jest jego zamiar skorzystania z przejścia”, ale można się zastanowić nad innym zapisem, np. „gdy z zachowania pieszego wynika zamiar wejścia na to przejście” lub „gdy znajduje się bezpośrednio przed przejściem i chce na nie wejść”. Wprowadzenie bezwzględnego pierwszeństwa pieszych na pasach może prowadzić do wzrostu liczby ofiar, gdyż wzrośnie liczba zdarzeń, które dziś kwalifikujemy jako „wtargnięcie” przed jadący pojazd. Analizy wypadkowości po wprowadzeniu analogicznych rozwiązań w Czechach potwierdzają to przypuszczenie. Liczba ofiar wypadków na pasach wzrosła dwukrotnie, co opisano w styczniowej	<u>Uwaga uwzględniona przez odpowiednią modyfikację przepisu dot. tramwajów.</u> Projektowane zmiany nie przewidują wprowadzenia zasady bezwzględnego pierwszeństwa pieszych.

			publikacji na portalu transport-publiczny.pl. Apelujemy więc o zastosowanie - przynajmniej przejściowo np. na 10 lat - łagodniejszej formy zapisu o udzieleniu pierwszeństwa pieszym. Ważne jest, aby pieszy jakkolwiek zasygnalizował zamiar wejścia na pasy i jednocześnie upewnił się, czy pierwszeństwo to zostanie mu udzielone. Zapis o sygnalizowaniu zamiaru wejścia na pasy wprowadzony został w regulacjach wielu krajów - w tym w Niemczech. Z punktu widzenia naszej branży kontrowersje budzi też zastosowanie bezwzględne pierwszeństwa pieszego przed autobusem. Z doświadczenia wiemy, że nagłe hamowania autobusów przekładają się na upadki i uderzenia pasażerów wewnątrz pojazdu, skutkujące bardzo poważnymi obrażeniami. Należy tu wyraźnie zaakcentować, że autobus komunikacji miejskiej (oprócz tramwaju) jest jedynym pojazdem w ruchu lądowym, który może zgodnie z przepisami przewozić pasażerów stojących, najbardziej narażonych na wypadek.	
37.	Osoba fizyczna 20	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	Jednocześnie, rozważyć należy drobną korektę projektowanego brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 110) poprzez wyrażne wyartykułowanie, że pierwszeństwo obejmuje również pieszego oczekującego na wejście na przejście dla pieszych. Proponuję następujące brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym: „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: 1) znajdującym się na przejściu, 2) wchodzącym na przejście, 3) oczekującym na wejście na przejście. Propozycja przedstawiona do konsultacji nie wprowadza pierwszeństwa dla pieszych wskazanych w punkcie 3. Nie znajdują się oni na przejściu, gdyż zgodnie z definicją legalną 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.	<u>Uwagi nieuwzględnione</u> Pojęcie pieszego wchodzącego na przejście funkcjonuje już w polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Paragraf 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia zobowiązuje kierującego pojazdem do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. W związku z zagadnieniem podwyższenie stawek mandatów drogowych należy wskazać, że zgodnie z art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2019 r., poz. 945 ze zm.) przygotowywanie projektów kodyfikacji prawa cywilnego, w tym rodzinnego oraz prawa karnego obejmującego również prawo wykroczeń zapewnia minister właściwy do spraw sprawiedliwości. Jednocześnie wysokość grzywien nakładanych w drodze mandatu karnego za wybrane rodzaje

		Należy bowiem podkreślić, że projektowana regulacja nie wprowadza tzw. „bezwzględno 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. Jednocześnie pragnę zwrócić uwagę, że wprowadzenie projektowanej regulacji przyniesie jedynie ograniczony skutek, jeśli nie poprawi się egzekucja przepisów, w tym w szczególności kontrola przestrzegania przez kierujących ograniczeń prędkości. Z dostępnych badań wiemy bowiem, że to nadmierna prędkość, niedająca pieszym żadnych szans, jest główną przyczyną zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego apeluję o zwiększenie liczby fotoradarów do 2000 oraz 400 odcinków z automatycznym pomiarem prędkości na terenie całego kraju. Przedstawione publicznie plany zwiększenia liczby takich maszyn do ok. 600 w 2021 r. wydają się dalece niewystarczające biorąc pod uwagę szokującą skalę przekroczeń prędkości, jakich dopuszczają się kierowcy na polskich drogach. Dla porównania we Włoszech jest niemal 6 tys. takich urządzeń, w Wielkiej Brytanii – ok. 5,5 tys., w Niemczech – prawie 4 tys., a we Francji – ponad 2,6 tys. Niezbędne jest również, aby w ślad za zwiększeniem urządzeń do kontroli prędkości nastąpiła reforma obsługiwanego Głównego Inspektora Transportu Drogowego Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Jak wynika z raportu NIK1 w latach 2015-2018 na skutek zaniedbań GITD przedawniło się ponad 1,6 miliona wykroczeń o wartości kar ponad 370 milionów złotych. Ponadto fotoradary programowano tak, aby wychwytywały przekroczenia prędkości dopiero powyżej 30 km/h od dozwolonej prędkości, a w efekcie na skutek bezprawnego „podwyższenia” limitów prędkości w latach 2015-2018 nie nałożono kar o wartości co najmniej 2,8 mld zł. Do poprawy efektywności działania CANARD niezbędne jest też jak najszybsze, postulowane zresztą przez GITD, wprowadzenie administracyjnego trybu nakładania kar za przekroczenia prędkości ujawnione za pomocą fotoradaru lub odcinkowego pomiaru prędkości. Za w pełni zasadne uważam 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	wykroczeń przez uprawnione organy określone zostały w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 4 października 2013 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1624 z późn. zm.). Zaproponowane rozwiązania wykraczają poza zakres proponowanych w ustawie zmian.
--	--	--	--

			są inne, uważane za mniej poważne, naruszenia przepisów. jak np. tych dot. przekraczania dopuszczalnej prędkości o 10-20 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. Warto pamiętać, że limit kwotowy w taryfikatorze mandatów drogowych nie wzrósł od ponad 22 lat. Kiedy go ustanawiano, średnie wynagrodzenie wynosiło ok. 1100 zł, a obecnie jest ono niemal pięciokrotnie większe. Wierzę, że przedstawione wyżej uwagi będą pomocne, a propozycje zostaną uwzględnione w toku procesu legislacyjnego. Poprawa poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg publicznych jest niezbędna - przecież chodzi o życie!	
38.	Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych	Uwaga ogólna	Proponuje się zmianę art. 11, ust 4a. ustawy „Prawo o ruchu drogowym” w brzmieniu: „Pieszy poruszający się po drogach po zmiernie jest obowiązany używać elementów odbłaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu”.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Propozycja wprowadzenia obowiązku noszenia elementów odbłaskowych po zmiernie w obszarze zabudowanym może być w przyszłości przedmiotem odrębnych regulacji.
39.	Osoba fizyczna 21	art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	Bardzo cieszę się, że obecny rząd zajął się bezpieczeństwem ruchu drogowego. Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na pasy oraz ujednolicenie do 50km/h maksymalnej prędkości w terenie zabudowanym to przepisy niezbędne dla bezpieczeństwa pieszych i zmniejszenia ilości tragicznych śmierci na drogach. Uważam, że pierwszeństwo powinno dotyczyć również pieszego oczekującego na wejście na przejście dla pieszych, ale nie powinno być pierwszeństwem bezwzględnym (samochód musi mieć czas wyhamować, aby ustąpić pieszemu). Jednocześnie pragnę zauważyć, że główną przyczyną śmierci na pasach jest nadmierna prędkość jadącego samochodu: bez zwiększenia ilości fotoradarów do 2000 i zwiększenia ilości odcinków z automatycznym pomiarem prędkości walka ze śmiercią na drodze może być nieskuteczna. Kluczowa w tym obszarze jest podwyższenie mandatów za zbyt szybką jazdę, przekraczanie dozwolonej prędkości o 10 czy 20 km/h. Aktualne kwoty mandatów są na tyle niskie, że część osób łamie prawo, bo mandat nie jest dla nich odczuwalny. Kwoty	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> W związku z zagadnieniem podwyższenie stawek mandatów drogowych należy wskazać, że zgodnie z art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2019 r., poz. 945 ze zm.) przygotowywanie projektów kodyfikacji prawa cywilnego, w tym rodzinnego oraz prawa karnego obejmującego również prawo wykroczeń zapewnia minister właściwy do spraw sprawiedliwości. Jednocześnie wysokość grzywien nakładanych w drodze mandatu karnego za wybrane rodzaje wykroczeń przez uprawnione organy określone zostały w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 4 października 2013 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1624 z późn. zm.). Pozostaje to poza przedmiotem

			mandatów nie zwiększyły się od 20 lat, a w tym czasie pensje Polaków znacząco się podwyższyły. Jednocześnie niepokoi mnie raport NIKu, który pokazuje, że organy odpowiedzialne za wystawianie mandatów drogowych, nie robi tego, celowo zwiększa prędkość wychwytywaną przez fotoradar, i doprowadza do przeterminowania mandatów. Mam głęboką nadzieję, że aktualny rząd zajmie się również wyżej wymienionymi kwestiami w najbliższym czasie.	regulowanej ustawy.
40.	Osoba fizyczna 22	Uwaga ogólna	1. Przepisy o ruchu pieszych powinny być tak proste, aby siedmioletnie dziecko (które może samodzielnie poruszać się po drogach) bez problemu je rozumiało. Zasady poruszania się po przejściach dla pieszych powinny być identyczne dla wszystkich tak samo oznakowanych przejść. W związku z tym, jeśli ustawodawca chciałby wyłączyć tramwaje z obowiązku ustępowania pierwszeństwa pieszym, to przejście przez torowisko tramwajowe powinno być oznakowane w wyraźnie odmienny sposób, aby siedmioletnie dziecko widziało różnicę i odpowiednio mogło dostosować swoje zachowanie. Inne zasady pierwszeństwa nie powinny dotyczyć sytuacji, gdy tramwaj porusza się torowiskiem zlokalizowanym w jezdni i przejście dla pieszych przez jezdnię i przez torowisko jest jednym przejściem dla pieszych (bez wyspy azylu pomiędzy nimi). 2. Pojawiła się (w uwagach ZDM Warszawa) propozycja aby zatrzymywać prawo jazdy osobie wyprzedzającej na przejściu dla pieszych. Chciałbym zwrócić uwagę, że charakter takiego wykroczenia jest diametralnie inny niż przekroczenia prędkości o 50 km/h. To drugie wykroczenie bardzo ciężko popełnić nieumyślnie, a to pierwsze z kolei rzadko jest popełniane umyślnie. Jestem zdania, że należy przede wszystkim dążyć do poprawy dostrzegalności przejść dla pieszych na drogach wielopasowych. Przepisy zagraniczne przewidują np. inne linie segregacyjne przed przejściami dla pieszych, co zwraca uwagę kierujących na szczególny charakter tego miejsca. W warunkach polskich pewnym rozwiązaniem byłoby np. wprowadzenie wymagania obowiązkowego stosowania znaku A-16 jako symbol znaku pionowego w oznakowaniu poziomym przed takim przejściem dla pieszych (poprzez stosowną korektę Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu... - t. j. Dz. U. 2019 poz. 2311). Jeśli przejścia dla pieszych będą lepiej dostrzegalne, to w mojej opinii zmniejszy się liczba przypadków wyprzedzania na nich.	<u>1. Uwaga uwzględniona przez odpowiednią modyfikację przepisu.</u> <u>2. Uwaga nieuwzględniona.</u> Propozycje wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu. <u>3. Uwaga nieuwzględniona</u> Pojęcie pieszego wchodzącego na przejście funkcjonuje już w Polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Paragraf 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia zobowiązuje kierującego pojazdem do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. <u>4. Uwaga nieuwzględniona</u> Założono wejście w życie ustawy z dniem 1 lipca 2020 roku. Wskazany termin pozwoli na objęcie regulacją już okresu wakacyjnego, czyli okresu wzmożonego ruchu turystycznego na drogach (wzrost natężenia ruchu w związku z wyjazdami wakacyjnymi). Dobre warunki atmosferyczne sprzyjają brawurze na drodze - kierujący czują większy komfort jazdy, rozwijają większe prędkości, co w przypadku wystąpienia wypadku drogowego daje tragiczniejsze skutki. Ministerstwo Infrastruktury planuje także przeprowadzenia kampanii edukacyjnej informującej o wprowadzonych zmianach w

			Zwracam też, że przywołane w OSR powstanie nowych przepisów, zastępujących obecne przepisy techniczno-budowlane nie zmieni sytuacji w zakresie dostrzegalności na istniejących przejściach dla pieszych. 3. Jeśli w przepisach miałby zostać wskazany obowiązek ustąpienia pierwszeństwa również pieszemu oczekującemu na możliwość przejścia przez jezdnię, to powinna być jednoznacznie określona strefa oczekiwania, w której znajdujący się pieszy ma pierwszeństwo przed pojazdem (np. jako odległość od krawędzi jezdni lub za pomocą stosownego znaku poziomego). 4. W mojej opinii, ze względu na potencjalne bardzo poważne skutki nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu przez pojazd, należałoby wprowadzenie zmian rozłożyć na dwa etapy. W pierwszym etapie nakazać kierującym ustępowania pierwszeństwa pieszym, bez zwiększenia uprawnień pieszych i w tym okresie prowadzić intensywną kampanię informacyjną o nowych przepisach oraz wzmożone kontrole przejść dla pieszych przez Policję mające na celu wymuszenie na kierujących odpowiednich zachowań. Natomiast dopiero w drugim etapie wprowadzić całość zmian.	obowiązujących przepisach.
41.	Osoba fizyczna 23	Uwaga ogólna	Uważam, że piesi nie muszą/powinni posiadać bezwzględnego pierwszeństwa przy wchodzeniu na przejście dla pieszych, jednakże, jednocześnie kwoty mandatów/kar powinny być zwiększone tak aby skutecznie zmniejszyć prędkości pojazdów przy przejściach dla pieszych. W pełni popieram pozostałe postulaty o zniesieniu podwyższenia dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym w godzinach 23:00-5:00 oraz odebraniu prawa jazdy na okres 3 miesięcy również za odpowiednie przekroczenie prędkości w terenie niezabudowanym. Przede wszystkim uważam, że kwoty mandatów powinny być podwyższone. Aktualny taryfikator, powinien zostać podzielony w zależności od miejsca wykroczenia (teren zabudowany i niezabudowany). Taryfikator mandatowy dla terenów niezabudowanych powinien wynosić dwukrotność aktualnych kwot mandatów, natomiast dla terenów zabudowanych – trzykrotność. Dodatkowo, jeśli wykroczenie zostałoby popełnione podczas prac budowlanych, kwota powinna być pomnożona przez „1,5”. Na przykładzie wykroczenia za przekroczenie prędkości o 11-20 km/h oraz powyżej 51 km/h.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> W związku z zagadnieniem podwyższenie stawek mandatów drogowych należy wskazać, że zgodnie z art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2019 r., poz. 945 ze zm.) przygotowywanie projektów kodyfikacji prawa cywilnego, w tym rodzinnego oraz prawa karnego obejmującego również prawo wykroczeń zapewnia minister właściwy do spraw sprawiedliwości. Jednocześnie wysokość grzywien nakładanych w drodze mandatu karnego za wybrane rodzaje wykroczeń przez uprawnione organy określone zostały w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 4 października 2013 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1624 z późn. zm.). Pozostaje to poza przedmiotem regulowanej ustaw.

42.	Fundacji Normalne Miasto Fenomen	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	Proponujemy wprowadzenie następujących zapisów w ustawie Prawo o ruchu drogowym: 1. Proponujemy następujące brzmienie art. 13: „ 1. Pieszy zbliżający się do przejścia dla pieszych lub znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed zbliżającym się do tego przejścia pojazdem, za wyjątkiem tramwaju. Pieszy, który zbliża się albo znajduje się na jezdni lub torowisku z zamiarem przejścia przez nie, jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 3, korzystać z przejścia dla pieszych. 2. <i>uchylić</i> 3. Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone pod warunkiem, że nie spowoduje to zagrożenia w bezpieczeństwie ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów. Pieszy przechodzący przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest obowiązany iść do przeciwnieległej krawędzi jezdni drogą najkrótszą, prostopadłą do osi jezdni. [...] 7. <i>uchylić</i>” Przepisy powinny być czytelne i spójne. Zasady pierwszeństwa powinny być określone jednoznacznie i jednolicie z punktu widzenia wszystkich uczestników ruchu. Tymczasem w proponowanych przepisach pojazd ustępuje pieszem na pasach i wchodzącemu na pasy, natomiast pieszy ma pierwszeństwo tylko na pasach. Ust. 2. i 7. są 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 ich wykreślenie, co ujednolici polskie prawo z przepisami krajów o wyższym poziomie bezpieczeństwa pieszych na drogach. Skrócenie art. 13 pozwoli na uproszczenie i ujednolicenie przepisów, co powinno przełożyć się na poprawę bezpieczeństwa. Ograniczenie się do zapisu, że pierwszeństwo ma wyłącznie pieszy znajdujący się na przejściu lub wchodzący na nie, spowodowałoby, że pieszy zamierzający skorzystać z przejścia dla pieszych musiałby dać kierowcy wyraźny sygnał nogą poprzez podniesienie jej w kierunku przejścia dla pieszych, aby uzyskać pierwszeństwo. Taki zapis byłby równie trudny do sądowego rozstrzygnięcia jak obecne zapisy. Dlatego dla podniesienia bezpieczeństwa pieszych i ujednolicenia przepisów, pierwszeństwo należy przyznać także pieszym zbliżającym się do przejść dla pieszych. Zbliżanie się do przejścia	<u>1. Uwaga częściowo uwzględniona</u> Wprowadzono zmiany dotyczące ruchu tramwajów, poprzez odpowiednia modyfikacje przepisów. Dodatkowo w projektowanym art. 13 ust. 1 usunięto zapis „pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” Zachowanie właściwej korelacji obowiązków pieszych i kierujących pojazdami zawartych w projektowanym art. 13 i art. 26 ustawy jest kluczowe dla zapewnienia właściwego stosowania tych zasad przez uczestników ruchu drogowego. <u>2. Uwaga nieuwzględniona</u> Zobowiązanie pieszego i kierującego pojazdem do zachowania szczególnej ostrożności uwzględnia warunki wzajemnej widoczności, niezależnie od pozycji pieszego przed przecięciem ich torów ruchu. Ponadto w praktyce trudnym do wyegzekwowania byłby zapis ściśle parametryzujący odległość pieszego od jezdni. <u>3. Uwaga nieuwzględniona</u> Usunięcie art. 14 ust. 1 pkt a ustawy PoRD skutkowałoby zwolnieniem pieszego z zakazu wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd w każdej sytuacji w tym również na przejściu dla pieszych. Chcąc przejść na przejściu dla pieszych należy przede wszystkim wejść na nie bezpiecznie, jest to bowiem miejsce przecięcia kierunków ruchu pieszych i pojazdów – miejsce o szczególnym zagrożeniu dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. W 2018 roku najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez pieszych było wynikiem nieostrożnego wejścia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 148 ofiar śmiertelnych. Była to również główna przyczyna wypadków podwodowych przez pieszych. Jednocześnie badanie zachowań pieszych i relacji pieszy kierowca wskazało, że w obszarach o dopuszczalnej prędkości równej 50 km/h, tj. obszarach zlokalizowanych w miastach i małych miejscowościach, ok. 85% kierowców przekracza dopuszczalną prędkość dojeżdżając do wyznaczonego przejścia. Podobnie jest w obszarach zamieszkanych o dopuszczalnej prędkości wynoszącej 70 km/h, gdzie aż 90% kierowców przekracza dozwolony limit prędkości dojeżdżając do wyznaczonego przejścia. Dlatego też w projektowanych przepisach wysunięto na
-----	----------------------------------	---	---	--

		powinno być jasno i czytelnie zdefiniowane, dlatego: 2. Proponujemy dodanie do art. 2 pkt. 18a) o treści: „ 18a) pieszy zbliżający się do jezdni – pieszy znajdujący się do 2 metrów od jezdni i skierowany przodem tułowia w jej kierunku” Proponujemy 2 metry, gdyż jest to odległość czytelna w przestrzeni dla kierujących i pieszych. Taka odległość oznacza 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 zachowując ostrożność zareaguje na sytuację na drodze. Proponowany przez nas zapis powoduje, że piesi i kierujący będą zobowiązani do wzajemnego uważania na siebie i swoje tory ruchu oraz zareagowania poprzez nadanie i ustalenie pierwszeństwa zanim nastąpi przecięcie się torów ruchu. To znacznie ograniczy liczbę wypadków z udziałem pieszych. Proponujemy zapis o skierowaniu pieszego przodem tułowia, czyli od momentu odwrócenia się w kierunku przejścia dla pieszych bez żadnego specjalnego sygnalizowania ręką lub nogą, co może być trudne dla osób starszych, jak też stanowić wygodną wymówkę dla nieprzestrzegających prawa kierowców. Wyklucza też sytuację nadania pierwszeństwa pieszemu poruszającemu się po chodniku wzdłuż jezdni. 3. Z opisu zakazu wchodzenia na jezdnię przed jadący pojazd (Art. 14 ust. 1 pkt a) PoRD należy usunąć sformułowanie "w tym również na przejściu dla pieszych". Zakaz takiego zachowania wynika z innych przepisów: obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przy korzystaniu z przejścia dla pieszych zawartego w Art. 13 ust. 1 oraz zasady ograniczonego zaufania zawartej w Art. 4 PoRD. Niedostosowanie prędkości przed przejściem dla pieszych skazuje, że kierowca nie przestrzega przepisów ruchu drogowego, co wyczerpuje przesłanki ograniczenia zaufania względem niego, ale też wskazuje na przynajmniej jego współwinę w przypadku spowodowania wypadku. Obecne sformułowanie zawarte w Art. 14 ust. 1 pkt a) sugeruje zaś, że głównym winnym w przypadku najechania na pieszego na przejściu przez kierowcę nieprzestrzegającego przepisów jest sam pieszy. (...) Biorąc powyższe pod uwagę, usunięcie zapisu o przejściach dla pieszych z Art. 14 ust. 1 pkt a) jest kluczowe dla skutecznego wdrożenia pozostałych zmian w przepisach i faktycznej poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. 4.	czoło obowiązek zachowania przez pieszego (już na etapie wchodzenia na przejście dla pieszych) szczególnej ostrożności. Jednocześnie zapewniono pieszym dodatkową ochronę, poprzez nałożenie na kierujących pojazdem dodatkowych obowiązków. Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem, który zbliża się do przejścia dla pieszych (poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszememu znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas), do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych, a także do ustąpienia jemu pierwszeństwa (tj. również do zatrzymania pojazdu włącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa). <u>4. Uwaga nieuwzględniona</u> Pojęcie pieszego wchodzącego na przejście funkcjonuje już w polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Paragraf 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia zobowiązuje kierującego pojazdem do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Dodatkowo w projektowanym art. 13 ust. 1 usunięto zapis „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” Zachowanie właściwej korelacji obowiązków pieszych i kierujących pojazdami zawartych w projektowanym art. 13 i art. 26 ustawy jest kluczowe dla zapewnienia właściwego stosowania tych zasad przez uczestników ruchu drogowego. Uwzględnienie uwagi, poprzez usunięcie w art. 13 ust. 1 zapisu „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” poprawi czytelność zaproponowanych zmian. Obowiązek udzielenia
--	--	--	--

		Proponujemy następujący zapis art. 26: „ 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 lub zbliżającego się do przejścia, i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu lub zbliżającemu się do przejścia. 2. Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną lub zjeżdża ze skrzyżowania o ruchu okrężnym, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pieszemu zbliżającemu się do skrzyżowania albo przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża. [...] 7. W razie zbliżania się do jezdni 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.” Proponowane zapisy mają na celu ujednolicenie sformułowań z zawartymi w art. 2 i 13. 5. Popieramy zmiany zaproponowane w art. 20 ust. 1 oraz usunięcie ust. 1a. 6. Proponujemy uchylenie w art. 11 ust. 4a. Dodanie tego artykułu spowodowało, że duża część działań edukacyjnych skierowanych do pieszych polega na bardzo mało skutecznych działaniach polegających na rozdawaniu elementów odblaskowych. Przepis jest ten nadużywany i obwinia się pieszych za chodzenie bez elementów odblaskowych również, gdy nie jest to wymagane prawem, czyli w terenie zabudowanym lub w dzień, kiedy nie działają. Zgodnie z hierarchią kontroli zagrożeń wyposażenie w środki ochrony osobistej są ostatnią deską ratunku, a tymczasem działania wobec pieszych w Polsce skupiają na tego typu działaniach. Należy dążyć do eliminacji i zamiany zagrożeń oraz rozwiązań inżynierskich, które są stoją wyżej w hierarchii kontroli zagrożeń. Zdecydowanie ważniejszym i skuteczniejszym działaniem na rzecz bezpieczeństwa pieszych jest budowa chodników odseparowanych od jezdni. Liczymy, że uchylenie przepisu o obowiązku noszenia elementów odblaskowych spowoduje, że działania edukacyjne wobec pieszych zaczną się koncentrować na poszukiwaniu miejsc, gdzie należy wybudować chodniki. 7.	pieszemu pierwszeństwa jest regulowany przez zapisy art. 26 ustawy. 5. <u>Bez odniesienia.</u> Komentarz nie stanowi uwagi do projektowanych przepisów 6. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Zmiana przepisów w tym zakresie jest niewskazana. Uchylenie obowiązku noszenia elementów odblaskowych poza obszarem zabudowanym wpłynie niekorzystnie na bezpieczeństwo pieszych. 7, 8, 9 10, 11 <u>Uwagi nieuwzględnione</u> Propozycje wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu. 12. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Należy podkreślić, że w Polsce od lat odnotowuje się bardzo wysoki wskaźnik ciężkości wypadków (ofiary śmiertelne/100 wypadków) na obszarach niezabudowanych, których jedną z głównych przyczyn pozostaje nadmierna prędkość. Przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h, powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Przyjęcie granicznego przekroczenia prędkości o 50 km/h zarówno dla obszaru zabudowanego jak i niezabudowanego oraz dla wszystkich typów pojazdów stanowi jednoznaczną, czytelną informację dla kierowcy.
--	--	---	---

		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. 8. Proponujemy następujące zapisy art. 47: ust. 1 pkt 2): szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 2 m ust. 2 <i>uchylić</i> Proponowane zmiany mają na celu dostosowanie prawa o ruchu drogowym do zapisów Art. 20 Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych (Dz. U. 2012 poz. 1169), 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. Uchylenie ust. 2 jest wynikiem złych doświadczeń z obowiązywania tego przepisu wprowadzonego w 1982 roku w stanie wojennym i mającym na celu ułatwienie poruszania się czołgów. Przepis ten spowodował, że kierujący pojazdami samochodowymi uzurpują sobie prawo do dowolnej jazdy po chodnikach w celu zatrzymania na nim samochodu. Przepis o możliwości parkowania czterema kołami samochodu na chodniku wyłącznie pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony jest powszechnie łamany przez kierowców samochodów dostawczych. W efekcie co roku w Polsce ginie na chodnikach kilkunastu pieszych. Proponowane zmiany mają na celu wyeliminowanie tego typu śmierci na chodnikach, gdzie piesi mają prawo czuć się całkowicie bezpiecznie. 9. Proponujemy przywrócenie zapisów art. 129b, 129g i 129h w brzmieniu sprzed nowelizacji wprowadzonej w Ustawie z dnia 25 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o strażach gminnych. Odebranie uprawnień strażom gminnym do kontroli prędkości przyniosło skutki odwrotne od zamierzonych. W wielu miejscach znacząco wzrosła liczba zdarzeń drogowych po 2015 roku. Przykładowo w mieście Białły Bór w województwie zachodniopomorskim straż miejska dysponowała dwoma fotoradarami, które były ustawione w najbardziej niebezpiecznych miejscach. Liczba zdarzeń drogowych w latach 2011-2015 w całym mieście mieściła się w przedziale od 5 do 12 rocznie. Po odebraniu strażom gminnym możliwości kontroli	
--	--	---	--

		prędkości liczba zdarzeń drogowych w Białym Borze wzrosła trzykrotnie. Podobne doświadczenia mają setki innych gmin. Przywrócenie przepisów spowoduje spadek liczby zabitych i rannych na drogach w najbardziej niebezpiecznych miejscach. Ograniczenie przed nadużywaniem fotoradarów przez straże gminne powinno być zapisane w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 129h ust. 5 pkt. 4) prawa o ruchu drogowym. Może ono mieć np. zapis, że fotoradary wolno stawiać wyłącznie w miejscach, gdzie w ciągu ostatnich 2 lat doszło do minimum 4 zdarzeń drogowych. 10. W ramach nowelizacji, w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy usunąć z Art. 129h ust. 5 pkt 3) zapis o dopuszczalności łamania prawa w postaci przekraczania dopuszczalnej prędkości o 10 km/h lub ograniczyć ten margines do 5 km/h. Obecne sformułowanie sankcjonuje przekraczanie dozwolonej prędkości nawet o połowę lub jedną trzecią (w strefach zamieszkania i strefach „Tempo 30”), jak też utrwała przekonanie o braku potrzeby przestrzegania przepisów w ogóle. Negatywne konsekwencje takiego podejścia widoczne są nie tylko po stronie kierowców, lecz również organów, których zadaniem jest egzekwowanie prawa. Jak ujawniła Najwyższa Izba Kontroli, Główny Inspektorat Transportu Drogowego toleruje jazdę nawet o 30 km/h powyżej dozwolonej prędkości. Jest to efekt ww. niespójnych przepisów, podobny do praktyki wynikającej z wprowadzenia zapisów o zakazie wchodzenia pieszych na przejście dla pieszych, gdy zbliża się do niego samochód. Konsekwencją obecnych, wadliwych zapisów, jest większa liczba wypadków drogowych i ich poważniejsze konsekwencje. W przypadku obszarów, gdzie dopuszczalna jest jazda z prędkością 50 km/h, utrzymanie obecnego zapisu oznaczałoby w praktyce zachowanie ograniczenia do 60 km/h, czyli prędkości, przy której prawdopodobieństwo śmierci potrąconego przez samochód pieszego wynosi niemal 80%. Tym samym korekta art. 129h ust. 5 pkt 3) jest konieczna w celu zapewnienia skuteczności zmian planowanych w art. 13 oraz art. 135. 11. Proponujemy następujące zapisy Art. 130a: „ 1. [...] 1) pozostawienia pojazdu w miejscu, gdzie jest to zabronione, utrudnia ruch lub zagraża bezpieczeństwu, w tym także gdy utrudnia ruch pieszych lub zagraża bezpieczeństwu pieszych; [...]	
--	--	--	--

		4. [...] 1) policjant lub strażnik gminny (miejski); 2) <i>uchylić</i> [...]" Proponowana zmiana pozwoli na ujednoznaczenie przepisów służących zapobieganiu zagrożeniom na drodze wynikającym z pozostawiania pojazdów w sposób stwarzający zagrożenie i utrudniający ruch. Obecnie, pojazdy blokujące widoczność na przejściach dla pieszych lub uniemożliwiające ruch po chodniku i zmuszające do wchodzenia pieszych na jezdnię, zazwyczaj nie są usuwane z drogi. Wynika to z braku jednoznaczności zapisów ust. 1 pkt 1), który zazwyczaj interpretowany jest jako odnoszący się tylko do warunków i bezpieczeństwa ruchu kołowego, oraz wynikającego z ust. 4 pkt 2) braku możliwości egzekwowania tego przepisu przez straże gminne, przy jednoczesnym niereagowaniu na nielegalne parkowanie przez policję. Modyfikacja tych zapisów ma istotne znaczenia z punktu widzenia bezpieczeństwa pieszych na przejściach, pozwala bowiem na faktyczne zapewnienie odpowiedniej widoczności na przejściach dla pieszych. „ 6a. [...] 1. rower lub motorower – za usunięcie – 5% minimalnego wynagrodzenia; za każdą dobę przechowywania – 1% minimalnego wynagrodzenia; 2. motocykl – za usunięcie – 10% minimalnego wynagrodzenia; za każdą dobę przechowywania – 2% minimalnego wynagrodzenia; 3. pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t – za usunięcie – 40% minimalnego wynagrodzenia; za każdą dobę przechowywania – 8% minimalnego wynagrodzenia; 4. pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t – za usunięcie – 75% minimalnego wynagrodzenia; za każdą dobę przechowywania – 15% minimalnego wynagrodzenia; 5. <i>uchylić</i> 6. <i>uchylić</i> 7. <i>uchylić</i> 6b. <i>uchylić</i> 6c. <i>uchylić</i> 6d. <i>uchylić</i> „ Proponowana zmiana w ust. 6a ma na celu uproszczenie przepisów, a także ich coroczną waloryzację na podstawie powszechnie znanych przepisów prawa. Proponujemy także znaczące podniesienie stawek opłat za usunięcie pojazdów samochodowych, gdyż samorządy wskazują, że obecne stawki są zbyt niskie i nie pokrywają kosztów działalności straży gminnych w	
--	--	---	--

		tym zakresie. (...). Jednocześnie w tym samym kierunku należy zmienić Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz.U. z 2013 r. poz. 1624). W tabeli B tego rozporządzenia, która zawiera wysokości stawek za wykroczenia w ruchu drogowym proponujemy następujące zmiany: Wszystkie grzywiny ustalić jako % minimalnego wynagrodzenia, w szczególności: 36) do 10 km/h od 5% do 10% 37) o 11–20 km/h od 10% do 20% 38) o 21–30 km/h od 20% do 30% 39) o 31–40 km/h od 30% do 40% 40) o 41–50 km/h od 40% do 50% 41) o 51 km/h i więcej od 50% do 70% 51) Omijanie pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu 50% 55) i 56) Wyprzedzanie na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerów lub bezpośrednio przed nimi 20% 67) do 72) Nieustąpienie przez kierującego pojazdem pierwszeństwa pieszym znajdującym się na przejściu lub wchodzącym na przejście 40% 77) Jazda wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych pojazdem silnikowym 30% 78) Jazda wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych innym pojazdem niż pojazd silnikowy – do 5% 128) Zatrzymywanie pojazdu na przejściu dla pieszych lub na przejeździe dla rowerzystów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem lub przejazdem, a na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu – także za nimi – od 10% do 30% 137) Zatrzymywanie pojazdu na drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów lub w służbie rowerowej, z wyjątkiem roweru – od 10% do 30% 139) Naruszenie warunków dopuszczalności zatrzymania lub postoju pojazdu na chodniku – od 10% do 30% 145) Naruszenie zakazu postoju w strefie zamieszkania w miejscach innych niż wyznaczone – od 10% do 30% 12 Proponujemy następujący zapis art. 135 ust. 1 pkt 1a) lit. a): kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 30 km/h lub Proponowany zapis jest analogiczny do znacząco redukujących liczbę zabitych na drogach przepisów prawa we Francji.	
--	--	--	--

43.	Federacja Piesza Polska	jw.	Federacja Piesza Polska zgłosiła uwagi wspólnie z Fundacją Normalne Miasto Fenomen (jw.)	jw.
44.	Stowarzyszenie „Zrównoważona Mobilność w Jaworznie”	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1 oraz art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	Stowarzyszenie „Zrównoważona Mobilność w Jaworznie” popiera uwagi stowarzyszenia „Zielone Mazowsze” do przedmiotowego projektu ustawy w zakresie uwzględnienia pierwszeństwa pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych, usunięcia zakazu wchodzenia pod nadjeżdżający pojazd na przejściu dla pieszych, usunięcia zakazu przechodzenia poza przejściem dla pieszych oraz surowszych kar za przekroczenie dozwolonej prędkości. Zmiany te są konieczne w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych przechodzących przez jezdnię. Jednocześnie przepisy powinny być sformułowane tak, aby nie było wątpliwości, że obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przy przechodzeniu przez jezdnię nie dotyczy przechodzenia po przejściu dla pieszych oraz wchodzenia na nie, gdyż wtedy pieszy ma pierwszeństwo przed pojazdem i co do zasady nie powinien być obciążony winą za to, że kierujący pojazdem w niego wjechał. W związku z tym ust. 1 w art. 13 prawa o ruchu drogowym powinien otrzymać brzmienie: „1. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych oraz znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem” (pierwsze zdanie w ust. 1 należy skreślić). Do przypisania winy pieszemu w szczególnych przypadkach wystarczająca jest zasada ograniczonego zaufania zawarta w art. 4, natomiast przechodzenie poza przejściem dla pieszych reguluje art. 13 ust. 3, który nakazuje pieszemu ustąpienie pierwszeństwa. Należy zauważyć, że wina za spowodowanie kolizji jest wtedy określona jednoznacznie – nie ma żadnego „zakazu wjeżdżania w pieszego przechodzącego poza przejściem dla pieszych” (z wyjątkiem szczególnych przypadków, np. przy skręcaniu na skrzyżowaniu) czy „obowiązku zachowania szczególnej ostrożności” przez kierującego pojazdem w każdym miejscu, w którym przez jezdnię mogą przechodzić piesi (również poza oznakowanym przejściem). W przypadku przejść dla pieszych przepisy powinny równie jednoznacznie określać, na kim spoczywa obowiązek uniknięcia kolizji, gdyż niejednoznaczne przepisy pogarszają bezpieczeństwo (kiedy każdy uczestnik ruchu liczy na to, że inni ustąpią pierwszeństwa, to łatwo może dojść do sytuacji, w której pierwszeństwa nie ustąpi nikt).	<u>Uwagi nieuwzględnione</u> Usunięcie art. 14 ust. 1 pkt a ustawy PoRD skutkowałoby zwolnieniem pieszego z zakazu wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd w każdej sytuacji w tym również na przejściu dla pieszych. Chcąc przejść na przejściu dla pieszych należy przede wszystkim wejść na nie bezpiecznie, jest to bowiem miejsce przecięcia kierunków ruchu pieszych i pojazdów – miejsce o szczególnym zagrożeniu dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. W 2018 roku najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez pieszych było wynikiem nieostrożnego wejścia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 148 ofiar śmiertelnych. Była to również główna przyczyna wypadków podwodowych przez pieszych. Jednocześnie badanie zachowani pieszych i relacji pieszy kierowca wskazało, że w obszarach o dopuszczalnej prędkości równej 50 km/h, tj. obszarach zlokalizowanych w miastach i małych miejscowościach, ok. 85% kierowców przekracza dopuszczalną prędkość dojeżdżając do wyznaczonego przejścia. Podobnie jest w obszarach wiejskich o dopuszczalnej prędkości wynoszącej 70 km/h, gdzie aż 90% kierowców przekracza dozwolony limit prędkości dojeżdżając do wyznaczonego przejścia. Dlatego też w projektowanych przepisach wysunięto na czoło obowiązek zachowania przez pieszego (już na etapie wchodzenia na przejście dla pieszych) szczególnej ostrożności. Jednocześnie zapewniono pieszym dodatkową ochronę, poprzez nałożenie na kierujących pojazdem dodatkowych obowiązków. Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem, który zbliża się do przejścia dla pieszych (poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas), do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych, a także do

				ustąpienia jemu pierwszeństwa (tj. również do zatrzymania pojazdu włącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa).
45.	Stowarzyszenie Akcja Miasto	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	1. Zdecydowanie popieramy rozwiązanie, polegające na wprowadzenie pierwszeństwa pieszych oraz zmiany prędkości dopuszczalnej w obszarze zabudowanym na 50 km/h przez cały dzień 2. Wnosimy o zmianę art. 1 pkt 4 i dodanie do niego słów ", a w obszarze zabudowanym - przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 30 km/h". Rozwiązanie, które polega na rozszerzeniu tego rozwiązania na miejsca poza obszarze zabudowanym, popieramy. Uważamy, że idąc dalej w tym kierunku, należy obniżyć granicę, dotyczącą obszaru zabudowanego. W obszarze zabudowanym przekroczenia mogą być znacznie bardziej szkodliwe, zwłaszcza z uwagi na obecność np. dzieci i osób starszych, przechodzących przez jezdnię, dlatego powinno się stosować już od przekroczenia o 30 km/godz. 3. Sprzeciwiamy się wyłączeniu autobusów z obowiązku zachowania pierwszeństwa. Dowiedzieliśmy się, że niektóre środowiska chciałyby innych przepisów dla autobusów. Liczba autobusów na drogach (w przeciwieństwie np. do tramwajów, które poruszają się określonymi torowiskami) jest duża, nie może oczekiwać, że pieszy będzie narażony na brak pierwszeństwa w dowolnej chwili, gdy akurat ulicą jechać będzie autobus. 4. Wnosimy o zastąpienie słów w art. 1 pkt 3 "pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego, i ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście albo znajdującemu się na tym przejściu." na słowa "pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego lub przed nim oczekującego, i ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście albo oczekującemu na wejście albo znajdującemu się na tym przejściu". Po opublikowaniu projektu pojawiła się wątpliwość, czy pieszy oczekujący jest objęty tych przepisem. Taka jest wola projektodawcy, co wynika z uzasadnienia, natomiast lepiej uniknąć tych wątpliwości już na poziomie samych przepisów. 5. Wnosimy o zmianę w art. 1 pkt 1 słów "Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem." na słowa "Pieszy znajdujący się na tym przejściu oraz wchodzący na nie lub oczekujący na wejście ma pierwszeństwo przed pojazdem." Takie rozwiązanie i tak wynika ze zmienianego art. 26 ust. 1, natomiast powtórzenie go w tym miejscu pozwoli na usunięcie wątpliwości.	1. <u>Bez odniesienia. Komentarz nie stanowi uwagi do projektowanych przepisów</u> 2. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Polsce od lat odnotowuje się bardzo wysoki wskaźnik ciężkości wypadków (ofiary śmiertelne/100 wypadków) na obszarach niezabudowanych, których jedną z głównych przyczyn pozostaje nadmierna prędkość. Przekroczenia prędkości powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Przyjęcie granicznego przekroczenia prędkości o 50 km/h zarówno dla terenu zabudowanego jak i niezabudowanego oraz dla wszystkich typów pojazdów stanowi jednoznaczną, czytelną informację dla kierowcy. 3. <u>Uwaga niezasadna.</u> Projekt nie przewiduje takiego rozwiązania. 4 i 5. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Pojęcie pieszego wchodzącego na przejście funkcjonuje już w polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). 6. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Propozycje wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu

			6. Wnosimy o uwzględnienie w projekcie zmiany art. 126b ust. 2 pkt 2 i dodanie tam litery o brzmieniu "o ustąpieniu pierwszeństwa wobec pieszego". Nowe przepisy wymagają szerokiej akcji uświadamiającej w społeczeństwie. Obecnie straż gminna lub miejska nie jest uprawniona do kontroli przestrzegania pierwszeństwa na przejściach. Jest uprawniona tylko w przypadku pieszego, ale już nie kierującego pojazdem. Uważamy, że rola straży gminnej lub miejskiej byłaby duża, zwłaszcza w obliczu braków kadrowych w policji, szczególnie w pierwszych miesiącach obowiązywania ustawy.	
46.	KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE nauka-praktyka-biznes	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	1. Należy rozszerzyć pierwszeństwo pieszych względem pojazdów również dla osób zbliżających się do przejścia dla pieszych oraz oczekujących przed nim na możliwość wejścia. 2. Pieszy wchodzący na torowisko tramwajowe albo przechodzący przez torowisko, nie powinien mieć pierwszeństwa przed tramwajem bądź autobusem korzystającym z torowiska. 3. Prędkość dopuszczalna tramwaju na wydzielonym torowisku powinna zostać podniesiona do 70 km/h. 4. Zmiany dotyczące zatrzymywania prawa jazdy po przekroczeniu przez kierowców prędkości powyżej 50 km/h powinny być wdrożone najszybciej jak to tylko możliwe z prawnego punktu widzenia. Uzasadnienie: 1. Odnośnie do rozszerzenia ochrony pieszych. Zapisy zaproponowane w projekcie przedmiotowej ustawy nie powodują istotnej zmiany w relacji kierujący – pieszy. Sytuacja musi być jasna i jednoznaczna: kierujący pojazdami muszą ustąpić pierwszeństwa pieszym korzystającym z przejścia dla pieszych. Udowodnienie czy pieszy w chwili zdarzenia drogowego właśnie „wchodził” na przejście będzie bardzo trudne. 2. Uzasadnienie odnośnie do uregulowań dotyczących tramwajów. Pojazdy szynowe wykazują inne właściwości dynamiczne niż pojazdy poruszające się na ogumionych oponach. Dlatego pierwszeństwo pieszych winno być wyłączone w stosunku do pojazdów szynowych, m.in. ze względu na dłuższą drogę hamowania, liczbę przewożonych pasażerów oraz nadawany im priorytet (zarówno w aspekcie priorytetu w sterowaniu ruchem w wielu miastach, jak i promowaniu tego środka transportu w polityce zrównoważonej mobilności). Dodatkowo gwałtowne hamowanie wpływa na bezpieczeństwo pasażerów znajdujących się wewnątrz pojazdu. Podniesienie dopuszczalnej prędkości jazdy tramwaju poruszającego się po wydzielonym torowisku do 70 km/h ma celu podniesienie prędkości komunikacyjnej tramwajów. 3. Uzasadnienie odnośnie do zmian w zakresie prędkości jazdy	1. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Pojęcie pieszego wchodzącego na przejście funkcjonuje już w Polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). 2. <u>Uwaga uwzględniona przez odpowiednią modyfikację przepisu dot. tramwajów.</u> 3. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Zgodnie z obowiązującymi przepisami podniesienie dopuszczalnej prędkości pojazdu w obszarze zabudowanym jest dozwolone po przeprowadzeniu szczegółowej analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego. 4. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Założono wejście w życie ustawy z dniem 1 lipca 2020 roku. Mając na uwadze cel jakim jest poprawa bezpieczeństwa pieszych przekraczających jezdnię lub torowisko, oraz uspokojenie ruchu pojazdów nie bez znaczenia pozostaje wpływ infrastruktury drogowej oraz zastosowanych rozwiązań. Planowane jest zintensyfikowanie prac poprawiających jakość i podnoszących poziom bezpieczeństwa infrastruktury drogowej przeznaczone dla ruchu pieszych, takich jak np.: budowa chodników, modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, umieszczenie wysp azylu czy zmiany w oznakowaniu drogi.

			pojazdów oraz penalizacji wykroczeń w tym zakresie nie są konieczne – są to zmiany od dawna pożądane przez środowisko zajmujące się problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego.	
47.	Osoba fizyczna 24	Uwaga ogólna	Pierwszeństwo pieszych 1. (...) Dlatego też – jako że przepisy prawa drogowego, stosowane codziennie przez wszystkich, winny być szczególnie jasne i zrozumiałe – postuluje się ujednolicenie normatywne zarówno w stosunku do pieszych, jak i rowerzystów. Autor niniejszych uwag nie przesądza, czy obydwie te grupy użytkowników dróg powinny otrzymać tożsame prawa. Różnice w zachowaniach czy po prostu w prędkości rowerzystów i pieszych są bowiem widoczne dla każdego. Kierując się jednak zasadą „im prościej, tym lepiej” należałoby uznać, że przepisy ogólne winny w ten sam sposób traktować pieszych i rowerzystów (często przecież przejazdy dla rowerzystów oraz przejścia dla pieszych znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie, a co za tym idzie muszą panować na nich identyczne zasady). Rozróżnienia należy natomiast wprowadzać na poziomie znaków drogowych, chociażby umieszczając w obrębie niebezpiecznych przejazdów dla rowerzystów znaki „ustęp pierwszeństwa” (dla rowerzystów) oraz „droga z pierwszeństwem” (dla kierowców). Takie rozwiązanie funkcjonuje z powodzeniem w tak rowerowo rozwiniętych krajach jak chociażby Holandia czy Dania. Jeśli mowa o znakach drogowych, to należałoby również rozważyć możliwość zastosowania w miejscach szczególnie niebezpiecznych dla pieszych i rowerzystów (jak ul. Sokratesa w Warszawie) znaków „STOP” obowiązujących kierowców przed przejazdem przez przejście dla pieszych. Takie rozwiązanie funkcjonuje chociażby w Stanach Zjednoczonych. 2. Drugim problemem praktycznym Projektu mogą być wątpliwości interpretacyjne pojęcia „wchodzenie na przejście dla pieszych”. Tak naprawdę, w rozumieniu „statystycznych” obywateli może ono oznaczać: • zbliżanie się do przejścia dla pieszych zdecydowanym krokiem (pytanie: jaka musi być odległość pieszego od jezdni?) albo • oczekiwanie przed samą krawędzią jezdni, albo • oczekiwanie dalej niż przed samą krawędzią jezdni, lecz z wyraźnym zamiarem przejścia (chociażby rozglądanie się na boki), albo • rozpoczęcie ruchu w stronę jezdni po uprzednim zatrzymaniu się przed jej krawędzią, albo • podniesienie jednej z nóg ponad krawężnik, albo • przeniesienie jednej z nóg ponad jezdnię, lecz bez jej	1. <u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Propozycje wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu 2. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Pojęcie pieszego wchodzącego na przejście funkcjonuje już w Polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Paragraf 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia zobowiązuje kierującego pojazdem do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. Dodatkowo mając na uwadze cel jakim jest poprawa bezpieczeństwa pieszych przekraczających jezdnię lub torowisko, nie bez znaczenia pozostaje wpływ infrastruktury drogowej oraz zastosowanych rozwiązań. Planowane jest zintensyfikowanie prac poprawiających jakość i podnoszących poziom bezpieczeństwa infrastruktury drogowej przeznaczone dla ruchu pieszych, takich jak np.: budowa chodników, modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, umieszczenie wysp azylu czy zmiany w oznakowaniu drogi. Należy wskazać, że Minister Infrastruktury rekomendował dokument pn. „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych - wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych”. Opracowanie zawiera wskazania dla projektantów, inwestorów i wykonawców oświetlenia przejść dla pieszych, stosowanie których pozwoli zapewnić wysoki standard oświetlenia, wpływając na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności bezpieczeństwa pieszych. W wytycznych szczególną uwagę zwrócono na oświetlenie strefy oczekiwania przed przejściem dla pieszych. Zastosowanie wskazanych w wytycznych

		dotknięcia. Widać wyraźnie, że kierowcy mogą nie wiedzieć, w jakiej sytuacji będą musieli się zatrzymać. Z całą pewnością dałoby się tutaj użyć lepszego sformułowania. Ustawodawca mógł postawić chociażby na "zbliżanie się do przejścia dla pieszych" (rozwiązanie bardziej ogólne) czy "oczekiwanie przed przejściem dla pieszych z twarzą zwróconą w kierunku jezdni i w odległości nie większej niż metr od krawędzi jezdni" (rozwiązanie bardziej opisowe, konkretne i wręcz „łopatologiczne”). Zapewne i w takim wypadku pojawiłyby się wątpliwości, ale mogłyby być one mniejsze. Co jednak najistotniejsze, wątpliwości kierowców i pieszych co do ich praw i obowiązków „rozstrzygałyby się” jeszcze na bezpiecznym gruncie, czyli przed wejściem na przejście dla pieszych. Dyskutując o znaczeniu pojęcia „zbliżania się do przejścia dla pieszych” zastanawiano by się bowiem, czy ma ono miejsce już 2 metry przed krawędzią jezdni, czy dopiero 0,5 metra przed krawędzią jezdni. Natomiast dla każdego jasne by było, że w obszarze ewentualnej kolizji (rozpoczęcie przekraczania jezdni) pieszy z całą pewnością ma już pierwszeństwo. Różnice w interpretacji skutkowałyby więc jedynie tym, że niektórzy kierowcy zatrzymywaliby się w momencie, gdy piesi są jeszcze kilka metrów przed jezdnią, a inni – kiedy piesi znajdują się pół metra czy metr przed krawędzią jezdni. Tymczasem, przez pojęcie „wchodzenia na przejście dla pieszych” można rozumieć zarówno zbliżanie się do jezdni z odległości 2m, jak i przenoszenie stopy znad chodnika na jezdnię. Widać więc wyraźnie, że granica wątpliwości narysowana jest już w miejscu kolizyjnym. Dla niektórych bowiem pierwszeństwo będzie miał już pieszy „dochodzący” do jezdni, a dla innych – dopiero pieszy, który oderwał nogę od krawędzi jezdni i przenosi ją na jezdnię. Różnice w interpretacji mogłyby być więc tragiczne. Kierowcy opowiadający się za drugą wersją rozumienia przepisów mogliby nie mieć czasu na bezpieczne wyhamowanie. 3.Trzecia kwestia dotyczy wątpliwości, czy przy obecnym stanie infrastruktury oraz egzekucji naruszeń prawa drogowego w ogóle zasadne i bezpieczne jest wprowadzenie pierwszeństwa pieszych przed wejściem na przejście dla pieszych. (...). Być może należałoby tutaj przyjąć rozwiązanie niemieckie, gdzie ustawodawca zdecydował się wprowadzić różne rodzaje przejść dla pieszych. Na ulicach miast o niższym natężeniu ruchu, odpowiedniej szerokości i niskiej prędkości dozwolonej spotykane są „tradycyjne” przejścia dla pieszych, na których pierwszeństwo ma już pieszy „zbliżający się”. Na szerszych i bardziej ruchliwych drogach spotkać można natomiast „korytarze dla pieszych”, czyli	rozwiązań pozwoli zapewnić kierującemu pojazdem lepszą widoczność pieszego zbliżającego się do przejścia dla pieszych. 1. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Mając na uwadze cel jakim jest poprawa bezpieczeństwa pieszych przekraczających jezdnię lub torowisko, nie bez znaczenia pozostaje wpływ infrastruktury drogowej oraz zastosowanych rozwiązań. Planowane jest zintensyfikowanie prac poprawiających jakość i podnoszących poziom bezpieczeństwa infrastruktury drogowej przeznaczone dla ruchu pieszych, takich jak np.: budowa chodników, modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, umieszczenie wysp azylu czy zmiany w oznakowaniu drogi. Należy wskazać, że Minister Infrastruktury rekomendował dokument pn. „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych - wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych”. Opracowanie zawiera wskazania dla projektantów, inwestorów i wykonawców oświetlenia przejść dla pieszych, stosowanie których pozwoli zapewnić wysoki standard oświetlenia, wpływając na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności bezpieczeństwa pieszych. W wytycznych szczególną uwagę zwrócono na oświetlenie strefy oczekiwania przed przejściem dla pieszych. Zastosowanie wskazanych w wytycznych rozwiązań pozwoli zapewnić kierującemu pojazdem lepszą widoczność pieszego zbliżającego się do przejścia dla pieszych. Jednocześnie w resorcie infrastruktury trwają prace nad stworzeniem nowej struktury wymagań technicznych w drogownictwie, które mają zastąpić obowiązujące dziś przepisy technicznobudowlane i w sposób kompleksowy uregulować kwestie planowania, projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych. 4.<u>Bez odniesienia.</u> Komentarz nie stanowi uwagi do projektowanych przepisów. 5. <u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Propozycje wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu.
--	--	--	--

			miejsca bez wyrysowanej tradycyjnej zebry, lecz przeznaczone do przekraczania jezdni (na co wskazuje chociażby infrastruktura – obniżone krawężniki czy azyle). Na tego rodzajach „prześć dla pieszych” pierwszeństwo mają bezwarunkowo kierowcy. Jako że kompletna przebudowa całej infrastruktury dla pieszych byłaby obecnie zapewne zbyt kosztowna, postuluje się doraźne rozróżnienie sytuacji normatywnej pieszych na przejściach dla pieszych w zależności od miejsca położenia zebry – na terenie zabudowanym albo poza nim. W tym pierwszym obszarze bezwzględne pierwszeństwo pieszych mogłoby zostać wprowadzone, z zastrzeżeniem audytu przejść dla pieszych na drogach o dwóch pasach ruchu i więcej. Poza terenem zabudowanym zostawione by zostały natomiast rozwiązania dotychczasowe. Wydaje się, że dla uczestników ruchu drogowego takie rozróżnienie byłoby zrozumiałe i czytelne. Wszak obecnie obowiązuje chociażby nakaz stosowania odbłasków poza terenem zabudowanym i jest on zasadniczo respektowany. Prędkość 4. Autor nie zgłasza uwag w zakresie pozostałych zapisów Projektu. Postuluje się jedynie w tym miejscu zróżnicowanie dolegliwości sankcji (wysokość mandatów) za wykroczenia drogowe popełnione w oraz poza obszarem zabudowanym (zapis ogólny). Ewentualnie ciekawym rozwiązaniem mogłoby być wprowadzenie oznaczonych znakami drogowymi obszarów „podwójnych sankcji”, co z powodzeniem funkcjonuje w USA (rozwiązanie bardziej szczegółowe). Takie obszary tworzone są chociażby w rejonach szkół, robót drogowych czy ruchliwych węzłów drogowych, gdzie przestrzeganie dozwolonej prędkości jest szczególnie ważne. Takie rozwiązanie mogłoby zostać uznane przez kierowców za sprawiedliwe. Często wskazuje się bowiem, że ograniczenia prędkości w niektórych miejscach są niepotrzebne czy zbyt surowe. Wydaje się, że dobrą „rekompensatą” dla kierowców byłoby tutaj właśnie skupienie się na surowym karaniu za wykroczenia w miejscach szczególnie niebezpiecznych. Myślę, że każdy zgodziłby się, że przy szkole czy szpitalu albo na tradycyjnie ruchliwej drodze wykroczenia drogowego powinny być tępione ze zdwojoną siłą (co mogłoby się przejawiać nie tylko w liczbie patroli, ale również właśnie w wysokości sankcji). Czym innym jest bowiem przekroczenie prędkości o 20 km/h na autostradzie, a czym innym przy szkole i na drodze z ograniczeniem do 30 km/h. 5. Ponadto, w miejsce rozróżnienia ograniczenia prędkości w zależności od pory dnia postuluje się wprowadzenie do stosownych rozporządzeń przepisów umożliwiających umieszczenia na drogach	
--	--	--	--	--

			znaków ograniczających prędkość jedynie w określonych godzinach czy dniach tygodnia. Obecnie w oczy rzucają się szczególnie restrykcyjne ograniczenia w miejscach „wyjazdów z placów budowy”. O ile przy dużym ruchu pojazdów ekipy remontowej czy budowlanej jazda z prędkością 40-60km/h ma sens, o tyle utrzymywanie tego typu ograniczeń w niedziele i święta jest niezrozumiałe. Podobnie można ocenić ograniczenia obowiązujące w okolicach szkół, które również nie są niezbędne w dni wolne od pracy (w USA ograniczenia prędkości przy szkołach obarczone są wręcz tabliczką: „obowiązuje, gdy dzieci są obecne”).	
48.	Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego	Art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; Art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; Art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	Proponujemy w art. 13 Prawa o ruchu drogowym modyfikację zaproponowanego brzmienia ust. 1 oraz dodanie nowego ustępu 1a: „1. Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko, albo pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany: a) korzystać z przejścia dla pieszych, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3; b) zachować szczególną ostrożność, a w szczególności uwzględnić widoczność, odległość oraz prędkość nadjeżdżających pojazdów, 1a. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” Jednocześnie wnosimy o zlecenie dalszych badań obrazujących sytuację oraz odpowiednio długie vacatio legis – nie krócej niż 2 lata połączone z równoległą edukacją użytkowników dróg . Nowe przepisy powinny uwzględniać nowe zagrożenia wynikające z postępu technologicznego i związanych z tym negatywnych zjawisk społecznych powodujących wzrost zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. W naszej ocenie takim zjawiskiem jest powszechne używanie smartfonów podczas wchodzenia na jezdnię. Według nas może przyczyniać się to do wypadków z udziałem pieszych i dlatego należy zabronić używania tych urządzeń we wskazanych sytuacjach. Dlatego też proponujemy w art. 14 po pkt 1 dodanie nowego pkt1a w brzmieniu: „1a) podczas przechodzenia przez jezdnię prowadzenia rozmów telefonicznych lub aktywnego używania mobilnych urządzeń teleinformatycznych w sposób ograniczający lub utrudniający obserwację otoczenia lub opóźnienie czasu reakcji; Uchylenie ust. 1a art.20, a tym samym zrównanie dopuszczalnej prędkości zarówno w dzień jak i w nocy uważamy za krok w dobrym kierunku. Obniżenie prędkości nie wpływa znacząco na czas przejazdu, a w godzinach nocnych kiedy naturalnie występuje ograniczona widoczność, zmiana ta może przysłużyć się poprawie bezpieczeństwa.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> W projekcie ustawy rozszerza się bowiem art. 13 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko, ale również już wchodząc na to miejsce będzie obowiązany zachować szczególną ostrożność, co zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oznacza ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Wymaga to od pieszego przede wszystkim oceny warunków na drodze, do czego niezbędne jest m.in. obserwacja sytuacji na drodze umożliwiająca postrzeganie wszystkich zmian. W związku, z czym pieszy przechodząc przez przejście dla pieszych powinien ograniczyć m.in. korzystanie z telefonów komórkowych lub innych urządzeń elektronicznych, tak, aby nie powodowały one rozproszenia jego uwagi. Jednocześnie należy wskazać, że badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca¹ wykazało, że wśród pieszych przechodzących przez jezdnię 5% używa telefonów komórkowych. Pisanie wiadomości, czy posiadanie słuchawek w uszach rejestrowane było dużo rzadziej i nie przekracza 1%. Wyniki badań wskazują, wbrew obiegu opinii, na nieduży odsetek tego niebezpiecznego zachowania wśród pieszych.

			Również zmiany w art. 135 uważamy za stosowne, zauważając, że polskie prawo przewiduje jedno z najwyższych limitów prędkości poza obszarem zabudowanym wśród krajów UE. Zatem zastosowanie art. 135 dla przekroczenia dopuszczalnej w tym obszarze prędkości uważamy za jak najbardziej zasadne.	
49.	Polska Izba Ubezpieczeń	Uwaga ogólna	(...) poparcie umożliwienia ubezpieczycielom taryfikacji składki za ubezpieczenia komunikacyjne w oparciu o zgromadzone w Centralnej Ewidencji Kierowców informacje o popełnionych przez posiadacza pojazdu wykroczeniach lub przestępstwach stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego i przypisanych im punktach. Postulowana od lat przez rynek ubezpieczeniowy zmiana dotyczy nowelizacji art. 100 aa ust 1 pkt 21) pkt b) ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.) i nadanie mu brzmienia: „21) zakładom ubezpieczeń: b) w zakresie danych, o których mowa w art 100aa ust. 4 pkt 7 i 12;”. Umożliwienie ubezpieczycielom uwzględniania w wysokości składki także informacji o popełnionych naruszeniach zmotywuje finansowo kierowców do bezpiecznej jazdy, ponieważ ta bezpieczna jazda będzie mogła być premiowana niższą składką za ubezpieczenie. Jedynie wzrost świadomości kierujących o bezpośrednich, finansowych konsekwencjach naruszania przepisów ruchu drogowego wpłynie na poprawę bezpieczeństwa na drogach, ograniczenie liczby ofiar wypadków oraz strat, jakie społeczeństwo i gospodarka narodowa ponoszą z tego tytułu.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Zakres proponowanych zmian wychodzi poza przewidziany do nowelizacji w projekcie ustawy.
50.	Osoba fizyczna 25	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1 oraz art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	Propozycje 1) art. 13 ust. 1. Ustawy powinien zyskać brzmienie: "Pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na przejściu przez jezdnię lub drogę dla rowerów lub zamierzający z niego skorzystać ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy zamierzający skorzystać z przejścia powinien przed wejściem na nie uwzględnić odległość i szybkość zbliżających się pojazdów"; 2) art. 14 p. 1a i p. 1b Ustawy uchylić i p. 1 nadać brzmienie: "Zabrania się wchodzenia na jezdnię poza przejściem dla pieszych spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi";	<u>1 i 2 Uwagi nieuwzględnione</u> W projekcie ustawy rozszerza się art. 13 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko, ale również już wchodząc na to miejsce będzie obowiązany zachować szczególną ostrożność, co zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym oznacza ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Wymaga to od pieszego przede wszystkim oceny warunków na drodze, do czego niezbędne jest m.in. obserwacja sytuacji na drodze umożliwiająca postrzeganie wszystkich zmian. <u>3.Uwaga częściowo uwzględniona</u>

			3) art. 26 ust. 1 Ustawy powinien zyskać brzmienie: "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 zamierzającemu z niego skorzystać i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu. Kierujący pojazdem innym niż tramwaj, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest ponadto obowiązany w razie takiej potrzeby zmniejszyć prędkość lub zatrzymać pojazd w celu umożliwienia skorzystania z przejścia przez pieszego zamierzającego z tego przejścia skorzystać."	W projekcie celowo użyto określenia "pieszy wchodzący" funkcjonującego już w polskim prawodawstwie. Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Paragraf 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia zobowiązuje kierującego pojazdem do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających. W odniesieniu do ruchu tramwajów wprowadzono zmiany poprzez odpowiednią modyfikację przepisu.
51.	Wojewoda Śląski	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	1. W konsultowanej regulacji w art. 13 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, po słowie torowisko proponuję dodać termin droga dla rowerów. Proponowana zmiana będzie korelować z obowiązującą regulacją art. 2 pkt 11 cyt. ustawy, która przejście dla pieszych definiuje, jako powierzchnię jezdni drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczoną do przechodzenia przez pieszych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi. Proponuje się, zatem następujące brzmienie art. 13 ust. 1 cyt. ustawy: „Pieszy wchodzący na jezdnię, torowisko, drogę dla rowerów albo pieszy przechodzący przez jezdnię, torowisko, drogę dla rowerów jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem”, 2. Proponuje się następujące brzmienie regulacji art. 26 ust. 1 cyt. ustawy: „Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście albo znajdującemu się na tym przejściu.” Dodatkowe zmniejszenie prędkości przez kierującego wynika z definicji szczególnej ostrożności określonej w art. 2 pkt 22 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Rozwiązanie w brzmieniu zaproponowanym przez resort skutkowałoby koniecznością zmniejszenia prędkości przez kierującego (hamowania) za każdym razem przed przejściami dla pieszych, niezależnie od występującej na nim sytuacji, co w praktyce mogłoby z czasem doprowadzić do deprecjacji w/w	<u>1. Uwaga nieuwzględniona</u> Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Rozwiązano przez to problem braku jednoznaczności obecnych przepisów ze względu na ich dotychczasową lokalizację w dwóch aktach prawnych, a także istniejących wątpliwości w przedmiocie zgodności § 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia z zakresem upoważnienia ustawowego. <u>2. Uwaga nieuwzględniona</u> Dodanie w treści projektu ustawy obowiązku zmniejszenia prędkości przez kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych, tak aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego wynika z faktu, że zachowanie szczególnej ostrożności oraz zmniejszenie prędkości pozwala kierującemu pojazdem na dokładną obserwację okolicy przejścia dla pieszych, ocenę sytuacji i podjęcie odpowiednich decyzji. <u>3. Uwaga nieuwzględniona</u> Propozycje wykraczają poza zakres regulacji

			obowiązku. Dodatkowo proponuje się również uregulować kwestie pierwszeństwa na przejściach dla pieszych, które zostały wyznaczone przez pasy dzielące jezdnie oraz przez wysepki między jezdniami, a torowiskiem tramwajowymi, w przypadku, gdy odległość między jezdnią, a torowiskiem wynosi poniżej 2,0 m. Zasadnym jest w tej sytuacji określenie czy obowiązek zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa wobec pieszego wchodzącego na przedmiotowe przejście lub znajdującemu się na tym przejściu dotyczy również kierującego poruszającego się po jezdni na pasie dla przeciwnego kierunku niż ten, na którym znajduje się pieszy. 3. Przy wprowadzaniu zmian do przepisów ustawy o kierujących pojazdami, zasadnym jest uwzględnić kwestię związaną z pytaniami wykorzystywanymi na egzaminie dla kandydatów na instruktorów, o którym mowa w art 39 ust. 1 cyt. ustawy. Dlatego też w art. 39 proponuje się dodać ust. 7a o treści: „ Do czasu opublikowania przez ministra właściwego do spraw transportu katalogu pytań, komisja, o której mowa w ust. 1 może modyfikować pytania pochodzące z katalogu pytań zatwierdzonych wcześniej przez wojewodę w sytuacji zmiany przepisów, do których poszczególne pytania się odnoszą.”. Ponadto w art. 39 proponuje się również dodać ust. 7b o następującej treści: „ Informacja o pytaniach, o których mowa w punkcie 7a zostaje przekazana przez przewodniczącego komisji do ministra właściwego do spraw transportu wraz z uzasadnieniem dokonanej zmiany”. Powyższe propozycje uzasadnione są dezaktualizacją katalogu pytań wykorzystywanych na omawianym egzaminie. Należy wskazać, iż od roku 2015 aktualizacja przedmiotowej bazy dokonywana z uwagi na zmiany w dotychczasowych przepisach polegała jedynie na wycofywaniu kolejnych pytań. Wprowadzenie przez resort następnych zmian, może spowodować wyczerpanie zatwierdzonych pytań, których treść odpowiada obowiązującym przepisom.	przedmiotowej projektu. Propozycja może być w przyszłości przedmiotem odrębnych regulacji.
52.	Osoba fizyczna 26	Art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1 Oraz art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	Jako współtwórca kampanii na rzecz bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym wyrażamy poparcie dla projektu uzupełniając go o propozycje poniższych poprawek. Są one doprecyzowaniem intencji prawnej projektu Ministerstwa, jednak znając brak precyzji stosowania ustawy PORD w praktyce i nadużywanie niektórych pojęć przytłumiających równie ważne regulacje Konwencji Wiedeńskiej i Rozporządzenia o znakach, proponujemy w oparciu o dobre zapisy ustaw austriackiej, włoskiej, szwedzkiej, holenderskiej i szwajcarskiej 4 poniższe zmiany:	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy jest efektem konsolidacji w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). Rozwiązano przez to problem braku

			art. 13 ust. 1. Pieszy zmierzający na przejście dla pieszych, oczekujący przed przejściem albo znajdujący się na przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdami, z wyłączeniem pojazdów szynowych. Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. ust. 2. Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone, gdy odległość od przejścia przekracza 50 m lub na skrzyżowaniach. art. 14 Zabrania się: 1) wchodzenia na jezdnię: A) bezpośrednio przed jadącym pojazdem, jeśli kierujący nim nie ma możliwości zatrzymania się. art. 26.ust. 1 Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, dostosować prędkość tak, by zdążyć zatrzymać się przed pieszym i ustąpić pierwszeństwa pieszemu zbliżającemu się do przejścia, wchodzącemu na przejście lub znajdującemu się na przejściu.	jednoznaczności obecnych przepisów ze względu na ich dotychczasową lokalizację w dwóch aktach prawnych, a także istniejących wątpliwości w przedmiocie zgodności § 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia z zakresem upoważnienia ustawowego. W odniesieniu do ruchu tramwajów wprowadzono zmiany poprzez odpowiednią modyfikację przepisu.
53.	Tramwaje Warszawskie sp. z o.o.	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1	1. Uwagi do ustawy UD53 W rozumieniu przepisów p.o.r.d., znowelizowane przepisy obejmą również kierujących tramwajami, gdyż zgodnie z art. 2 pkt 82 p.o.r.d. tramwaj również zaliczany jest do kategorii pojazdów. W opinii Spółki zmiana ta w odniesieniu do tramwajów - wbrew słusznym, co do zasady, intencjom Ustawodawcy - niekorzystnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego na przejściach dla pieszych przez torowisko. Wynika to m.in. z faktu, iż tramwaje mają zdecydowanie dłuższą drogę zatrzymania niż samochód przy tej samej prędkości początkowej. Co więcej, Spółka obawia się wzrostu liczby wypadków w aż dwóch obszarach: 1) wypadki z udziałem pieszych, którzy nie mają obowiązku posiadania wiedzy na temat możliwości zatrzymania tramwaju; 2) wypadki z powodu przewróceń pasażerów znajdujących się wewnątrz tramwajów, w sytuacji, gdy prowadzący pojazd poprzez hamowanie będzie próbować uniknąć potrącenia pieszego. W konsekwencji Spółka spodziewa się, że zmiany odbiją się nie tylko na obniżeniu poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze komunikacji tramwajowej, ale również na obniżeniu postrzegania publicznego transportu zbiorowego, jako bezpiecznego i pewnego środka transportu. Efektem ubocznym	<u>Uwaga uwzględniona przez odpowiednią modyfikację przepisu.</u>

			zmian będzie natomiast obniżenie efektywności funkcjonowania komunikacji tramwajowej w obszarze miast i aglomeracji, a co za tym idzie atrakcyjności całego publicznego transportu zbiorowego. Mając na uwadze powyższe Spółka proponuje skorygowanie brzmienia postulowanych zapisów ustawy UD53 w sposób wzmacniający rzeczywiste intencje Ustawodawcy, bez generowania ryzyka wzrostu wypadków w obszarze publicznego transportu zbiorowego tramwajowego.	
54.	Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1 oraz art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	Projektowana zmiana w ustawie Prawo o ruchu drogowym, polegająca na zobowiązaniu kierującego pojazdem do bardziej zachowawczego stylu jazdy przy zbliżaniu się przejścia i do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa pieszych. Uważamy, że dla uniknięcia niejasności interpretacyjnych, należałoby doprecyzować zapis art. 26.1 tak by jednoznacznie wskazywał on, że pieszy oczekujący na możliwość przejścia przez jezdnię lub dochodzący do przejścia dla pieszych też jest zaliczany do grupy pieszych objętych szczególną uwagą kierowców. Nasza propozycja zmienionego zapisu: „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 niewchodzącego, i ustąpić pierwszeństwa pieszemu oczekującemu na skorzystanie z przejścia, wchodzącemu na przejście albo znajdującemu się na tym przejściu.” Jednocześnie należy podkreślić, że jednoznaczny wymóg ustąpienia pierwszeństwa pieszemu oczekującym na skorzystanie z przejścia albo wchodzącemu na przejście może dotyczyć tylko przejść zlokalizowanych na odcinkach dróg i ulic z dopuszczalną prędkością nie większą niż 50 km/h (przejścia bez sygnalizacji świetlnej) i na przejściach zapewniających ich bardzo dobrą widoczność. Dlatego przed wejściem w życie zaproponowanych zapisów należy podjąć następujące działania: uporządkować systematykę przejść dla pieszych, zweryfikować liczbę i lokalizację przejść dla pieszych, dostosować wyznaczone przejścia dla pieszych do nowych zasad ich funkcjonowania. Samo poszerzenie zakresu pierwszeństwa pieszych na przejściach dla pieszych w dzisiejszym stanie przejść dla pieszych spowodować może: zwiększenie liczby wypadków i ofiar wypadków na tych przejściach, ograniczenia przepustowości dróg i wzrost frustracji wśród kierowców. Takie skutki uniemożliwiłyby uzyskanie społecznej akceptacji dla nowych rozwiązań prawnych. Trzeba też mieć świadomość, że bezwzględne zastosowanie	<u>Uwaga częściowo uwzględniona</u> W projektowanym art. 13 ust. 1 usunięto zapis „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” Zachowanie właściwej korelacji obowiązków pieszych i kierujących pojazdami zawartych w projektowanym art. 13 i art. 26 ustawy jest kluczowe dla zapewnienia właściwego stosowania tych zasad przez uczestników ruchu drogowego. Uwzględnienie uwagi, poprzez usunięcie w art. 13 ust. 1 zapisu „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” poprawi czytelność zaproponowanych zmian. Zaproponowane w projekcie brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem, który zbliża się do przejścia dla pieszych (poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas), do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych, a także do ustąpienia jemu pierwszeństwa (tj. również do zatrzymania pojazdu włącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa). Pieszy wchodzący i znajdujący się na przejściu dla pieszych ma de facto pierwszeństwo przed nadjeżdżającym pojazdem ze względu na obowiązek spoczywający na kierującym pojazdem. Pieszy nie uzyskuje tym samym prawa wchodzenia na przejście dla pieszych bezpośrednio przed jadącym pojazdem zgodnie z art. 14 ust. 1a. (pozostawiany bez zmian).

			wszystkich wymagań w stosunku do wyznaczonych przejść dla pieszych, szczególnie na drogach zamiejskich nie zawsze będzie uzasadnione i niekiedy niemożliwe. Dlatego konieczne jest stworzenie możliwości bezpiecznego przekraczania jezdni przez pieszych bez wyznaczania przejścia znakiem D-6. W praktyce wielu krajów są to tzw. „przejścia sugerowane”, czyli infrastrukturalne rozwiązania ułatwiające pieszym przekraczanie jezdni (obniżenia krawężników, wyspy azylu, naprowadzenie na miejsce o dobrej widoczności itp.), ale bez obowiązku udzielania przez kierującego pojazdem pierwszeństwa pieszemu. Takie rozwiązania powinny być prawnie dopuszczone w Polsce, najlepiej przed dniem wejścia w życie zmienionych przepisów. Dodatkowo chcielibyśmy zwrócić uwagę na proponowaną zmianę w art. 20, ust., gdzie dopuszcza się prędkość pojazdów lub zespołu pojazdów 50 km/h na obszarze zabudowanym. Na wielu odcinkach dróg zarządcy dróg stosując oddzielone od jezdni chodniki dla pieszych podnieśli prędkość ponad 50 km/h. Stan taki powinien być utrzymany a ograniczenie prędkości do 50 km/h powinno występować w takich sytuacjach w rejonie przejść dla pieszych i innych użytkowników (rowerzystów).	
55.	Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym	Uwaga ogólna	Wspierając planowane zmiany, pragniemy jednocześnie zwrócić uwagę, podkreślić i zaakcentować konieczność przeprowadzenia w związku z ich wprowadzaniem długotrwałej, szerokiej kampanii edukacyjnej i informacyjnej, adresowanej do poszczególnych grup społecznych. Musi być ona dostosowana do możliwości percepcyjnych i stopnia zagrożenia konkretnych osób oraz uwzględniać odmienne rodzaje ryzyka, jakie wiąże się z udziałem w ruchu drogowym pieszych, kierujących pojazdami, dzieci i młodzieży, rodziców, seniorów itp. To bardzo trudne wyzwanie, ale być może jedyna okazja, by kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego znalazły się w centrum uwagi całego społeczeństwa.	<u>Uwaga zasadna</u> W Ocenie Skutków Regulacji wskazano, że planowane jest także przygotowanie kampanii informacyjno-edukacyjnej dotyczącej zaproponowanych zmian. Celem kampanii będzie informowanie społeczeństwa o nowych regulacjach prawnych oraz edukacja w celu zmiany zachowań kierujących pojazdami oraz pieszych. Kampania rozpowszechniana będzie poprzez działania o charakterze promocyjnym w mediach, prasie oraz Internecie. Jej rozpoczęcie zakładane jest niezwłocznie po przyjęciu przepisów proponowanych w ustawie.
56.	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1; art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1; art. 1 pkt 4 w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a; art. 2 w	Jednocześnie, w trosce o najwyższą, jakość przygotowywanych przepisów, a także ich późniejszą łatwą i jednoznaczną interpretację przez służby kontrolne i sądy, zgłaszamy następujące uwagi do ww. ustawy: 1. Proponowane brzmienie art. 13 ust. 1 Ustawy Prawo o ruchu drogowym nie zwiększa zakresu ochrony pieszego - wręcz przeciwnie, nakłada na niego dodatkowe obowiązki (zachowanie szczególnej ostrożności nie tylko na przejściu, ale również podczas wchodzenia na nie). Postulujemy zmianę zapisu tak, aby rozszerzał pierwszeństwo, nadając je również pieszym wchodzącym na przejście. Zaproponowany zapis art. 26 ust. 1 Ustawy Prawo o	<u>1 i 2 Uwaga częściowo uwzględniona</u> W art. 2 wprowadzono zmiany dotyczące ruchu tramwajów, poprzez odpowiednia modyfikacje przepisów. Jednocześnie w projektowanym art. 13 ust. 1 usunięto zapis „Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” Zachowanie właściwej korelacji obowiązków pieszych i kierujących pojazdami zawartych w projektowanym art. 13 i art. 26 ustawy jest kluczowe dla zapewnienia właściwego stosowania tych zasad przez uczestników ruchu drogowego.

		zakresie art. 102 ust. 1 pkt 4	ruchu drogowym nakłada obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszemu również przez kierujących pojazdami szynowymi poruszających się po wydzielonym torowisku. Jest to zapis mogący potencjalnie zwiększyć niebezpieczeństwo dla pieszych, jako że pojazd szynowy na wydzielonym torowisku może się poruszać ze znaczną prędkością i ma zdecydowanie dłuższą drogę hamowania niż jakikolwiek pojazd silnikowy. W związku z tym postulujemy wyłączenie przejść przez wydzielone torowisko z zapisu art. 13 ust. 1 i art. 26 ust. 1. W związku z tym, postulujemy zmianę brzmienia art. 13 ust. 1 na następujące: „Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko albo pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych przez jezdnię lub drogę dla rowerów albo znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.” Postulujemy również zmianę brzmienia art. 26 ust. 1 na następujące: „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. Kierujący pojazdem jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście dla pieszych przez jezdnię lub drogę dla rowerów albo znajdującemu się na tym przejściu.” 2. Należy przeanalizować, czy zaproponowane brzmienie przepisów prawidłowo oddaje intencję ustawodawcy i gwarantuje jednoznaczną, prawidłową interpretację przepisów. Zapis „pieszy wchodzący na przejście dla pieszych” może być interpretowany, jako obowiązek wejścia na zebra w celu uzyskania pierwszeństwa. W związku z tym kierujący pojazdem nie będzie miał obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszemu idącemu w kierunku przejścia dla pieszych ani oczekującemu na przejście, co wydaje się sprzeczne z intencją nowelizacji. 3. Dla zachowania spójności przepisów konieczne jest wykreślenie zakazu wchodzenia na przejście dla pieszych przed jadącym pojazdem (Art. 14 ust. 1 pkt a) Ustawy Prawo o ruchu drogowym). Jeżeli pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma mieć pierwszeństwo przed nadjeżdżającym pojazdem, nie może go jednocześnie obowiązywać zakaz wchodzenia na jezdnię przed ten pojazd. Dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszego w zupełności wystarczy obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przy	3. <u>Uwaga nieuwzględniona</u> Usunięcie art. 14 ust.1 pkt a ustawy PoRD skutkowałoby zwolnieniem pieszego z zakazu wchodzenia bezpośrednio przed jadącym pojazdem w każdej sytuacji w tym również na przejściu dla pieszych. Chcąc przejść na przejściu dla pieszych należy przede wszystkim wejść na nie bezpiecznie, jest to, bowiem miejsce przecięcia kierunków ruchu pieszych i pojazdów – miejsce o szczególnym zagrożeniu dla bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. W 2018 roku najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez pieszych było wynikiem nieostrożnego wejścia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 148 ofiar śmiertelnych. Była to również główna przyczyna wypadków podwodowych przez pieszych. Jednocześnie badanie zachowań pieszych i relacji pieszy kierowca wskazało, że w obszarach o dopuszczalnej prędkości równej 50 km/h, tj. obszarach zlokalizowanych w miastach i małych miejscowościach, ok. 85% kierowców przekracza dopuszczalną prędkość dojeżdżając do wyznaczonego przejścia. Podobnie jest w obszarach wiejskich o dopuszczalnej prędkości wynoszącej 70 km/h, gdzie aż 90% kierowców przekracza dozwolony limit prędkości dojeżdżając do wyznaczonego przejścia. Dlatego też w projektowanych przepisach wysunięto na czoło obowiązek zachowania przez pieszego (już na etapie wchodzenia na przejście dla pieszych) szczególnej ostrożności. Jednocześnie zapewniono pieszym dodatkową ochronę, poprzez nałożenie na kierujących pojazdem dodatkowych obowiązków. Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem, który zbliża się do przejścia dla pieszych (poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas), do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych, a także do ustąpienia jemu pierwszeństwa (tj. również do zatrzymania pojazdu włącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa). 4. <u>Uwaga nieuwzględniona</u>
--	--	--------------------------------	---	---

			korzystaniu z przejścia dla pieszych. 4. Jako że ustawa ma zwiększyć zakres ochrony pieszych, zwracamy się z wnioskiem o uzupełnienie jej założeń poprzez rozszerzenie katalogu wykroczeń zagrożonych zatrzymaniem prawa jazdy, wskazanych w art. 135 Ustawy Prawo o ruchu drogowym, a także w art. 102 Ustawy o kierujących pojazdami. Taką sankcją powinny być objęte nie tylko przekroczenie prędkości o więcej niż 50 km/h, ale też „omijanie pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu” oraz „wyprzedzanie na przejściach dla pieszych lub bezpośrednio przed nimi”. Wykroczenia te stanowią bezpośrednie zagrożenie życia pieszego i są przyczyną licznych wypadków, w tym śmiertelnych. W wielu sytuacjach popełnienie takiego wykroczenia jest jeszcze bardziej niebezpieczne niż przekroczenie prędkości o 50 km/h. W związku z tym zasadne jest objęcie również tych wykroczeń sankcją o silnym działaniu prewencyjnym. Pozwoli to znacznie ograniczyć liczbę takich sytuacji na przejściach dla pieszych.	Zaproponowane w projekcie rozwiązania wynikają z faktu, że w Polsce od lat odnotowuje się bardzo wysoki wskaźnik ciężkości wypadków (ofiary śmiertelne/100 wypadków) na obszarach niezabudowanych, których jedną z głównych przyczyn pozostaje nadmierna prędkość. Przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h, powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego.
57.	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z o.o.	art. 1 pkt 1 w zakresie art. 13 ust. 1	W związku z projektem nowelizacji Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym przedstawiamy argumenty podnoszące bezpieczeństwo niechronionych użytkowników dróg. Głównym celem jest zwiększenie bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych przez torowiska tramwajowe poprzez nałożenie obowiązku udzielenia pierwszeństwa nadjeżdżającemu tramwajowi. Przepis o pierwszeństwie tramwajów na przejściach dla pieszych od wielu lat obowiązuje m.in. w Czechach, Austrii, Niemczech, Szwajcarii, Słowacji i Bułgarii. Zapis ma na celu ochronę pieszych i budowanie wśród nich świadomości, że tramwaj potrzebuje do zatrzymania znacznie dłuższej drogi hamowania, aniżeli samochód. (...) Obowiązek udzielenia pierwszeństwa nadjeżdżającemu tramwajowi ma również chronić pasażerów podróżujących tramwajem. Nowoczesne wagony tramwajowe mogą hamować z maksymalnym opóźnieniem ok. 3 m/s² w przypadku zastosowania przez motorniczego hamowania nagłego. Praktyka pokazuje, że nawet przy mniejszej sile hamowania tj. ok. 2 m/s² dochodzi do przewróceń pasażerów wewnątrz pojazdu, uderzeń, spadnięć z siedzeń, co w konsekwencji prowadzi do urazów i obrażeń ciała. Nadanie pierwszeństwa pojazdom szynowym zminimalizuje przypadki wymuszenia pierwszeństwa przez pieszych na tramwajach, co zmusza motorniczych do ostrego hamowania. Wyobraźmy sobie sytuację, kiedy jedna osoba wchodzi na przejście dla pieszych zmuszając motorniczego do nagłego hamowania i narażania w skrajnych przypadkach 200 - 300 pasażerów na ryzyko	<u>Uwaga uwzględniona przez odpowiednią modyfikację przepisu.</u>

			obrażeń ciała. Motorniczy nie ma możliwości żadnego manewru obronnego niż tylko użycie dzwonka i w skrajnych przypadkach wdrożenie nagłego hamowania. Ostatnim elementem przemawiającym za nadaniem pierwszeństwa pojazdom szynowym na przejściach dla pieszych jest ochrona samych prowadzących. Motorniczy tramwaju, który zdoła uniknąć potrącenia, kolizji lub wypadku drogowego na skutek wdrożenia hamowania nagłego może być pociągnięty do odpowiedzialności karnej w przypadku urazów doznanych przez pasażerów podróżującym tramwajem. Ostre hamowania tramwajów powodują niekiedy ciężkie urazy pasażerów takie jak: złamanie kręgosłupa, rozbicie głowy, urazy twarzo-czaszki, złamanie biodra, połamanie kończyn. Nawet, jeśli organy ścigania uniewinnią prowadzącego pojazd, to wypłacane odszkodowania na rzecz osób poszkodowanych w takich sytuacjach generują niepotrzebne koszty dotyczące tak naprawdę wszystkich obywateli.	
58.	Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej	art. 1 pkt 3 w zakresie art. 26 ust. 1	1. Proponuje się w pkt. 3 wyrazy „... w tym miejscu...” zastąpić wyrazami „... na przejściu ..”. 2. Proponuje się wprowadzić przepisy w brzmieniu określonym w projekcie od dnia 1 lipca 2020 r., z zastrzeżeniem innego (późniejszego) terminu ich faktycznego obowiązywania.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona</u> 1.Zapis „w tym miejscu” zastąpiono „na tym przejściu”. 2.Założono wejście w życie ustawy z dniem 1 lipca 2020 roku. Wskazany termin pozwoli na objęcie regulacją już okresu wakacyjnego, czyli okresu wzmożonego ruchu turystycznego na drogach (wzrost natężenia ruchu w związku z wyjazdami wakacyjnymi). Dobre warunki atmosferyczne sprzyjają brawurze na drodze - kierujący czują większy komfort jazdy, rozwijają większe prędkości, co w przypadku wystąpienia wypadku drogowego daje tragiczniejsze skutki. Wprowadzenie zmian we wskazanym terminie wpłynie również na zwiększenie ochrony dzieci, które z uwagi na przerwę w zajęciach szkolnych częściej stają się uczestnikami ruchu drogowego (nie tylko, jako piesi, rowerzyści, ale również pasażerowie pojazdów). Dodatkowo mając na uwadze cel, jakim jest poprawa bezpieczeństwa pieszych przekraczających jezdnię lub torowisko, nie bez znaczenia pozostaje wpływ infrastruktury drogowej oraz zastosowanych rozwiązań. Planowane jest zintensyfikowanie prac poprawiających, jakość i podnoszących poziom bezpieczeństwa infrastruktury drogowej przeznaczone dla ruchu pieszych, takich jak np.: budowa chodników, modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, umieszczenie wysp azylu czy zmiany w oznakowaniu drogi.



Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

Konrad Szymański

Sygn.: KPDPUE.920.1252.2020.MH (5)

dot.: RM-10-100-20

Pan Łukasz Schreiber
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Konrad Szymański
Minister do Spraw Unii Europejskiej
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury