

Pomysł ustawodawczy.

Z moich wieloletnich obserwacji i przy kolejnych modyfikacjach kwantyfikowanych zasad zdawania na prawo jazdy dowolnej kategorii, a szczególnie, kiedy manewry dla kat.B przeniesiono na drogi publiczne, wokół WORD-ów pojawił się poważny problem:

1. Lokowania we wszelkich możliwych obiektach tzw. szkół nauki jazdy "w strefie egzaminacyjnej" jako atut dla kandydatów, [podobnie jest z zakładami pogrzebowymi w pobliżu USC wydającym akty zgonu albo przy szpitalach]
2. Utrudniania innym użytkownikom racjonalnego i bezpiecznego korzystania z dróg w promieniu około 2 do 3 km od WORD - istniejące uregulowania prawne wręcz nakazują innym użytkownikom ułatwianie poruszania się takich pojazdów. Jest to możliwe technicznie, jeżeli mamy do czynienia z jednym pojazdem na kilka kilometrów, a nie z dziesiątkami na pasie ruchu jak np. przy wjeździe na ulice główne od WORD gromadzi się po kilka, czasami kilkanaście pojazdów nauki jazdy, tak samo jak i na wielopasowych skrzyżowaniach i na każdym po kilka jeden za drugim. Oczywiście przy na ogół niskich umiejętnościach i uwagach dydaktycznych instruktorów a czasami ich pasywności, przejazd przez takie skrzyżowania jest mało sprawny i bezpieczny [utrata przepustowości]. Ustawodawca nie brał tego pod uwagę, taktując tego rodzaju pojazdy jak pojawiające się sporadycznie pojazdy uprzywilejowane, a jest to "szarańcza". Oceniam, że wokół WORD wrocławskiego krąży codziennie, przez 18 godzin około 400 pojazdów tj. 10-krotnie więcej niż pojazdów egzaminacyjnych. Trasa przejazdu na egzaminie to 10 do 20 km a w roku 2009 zdawało we Wrocławiu ok. 100 tys. osób!
3. Gehenna i zagrożenie bezpieczeństwa mieszkańców okolicznych ulic, na których masowo wykonuje się zamiany kursantów, wykonuje się manewry parkowania równoległego, prostopadłego, zawracania, postoju. Dochodzi do uszkodzeń mienia mieszkańców; samochodów, bram, wjazdów i ogrodzeń a czasami potraćę osób pieszych. CO ROBIĆ!

Proponuję, aby uzupełnić o przepisy restrykcyjne niektóre akty prawne, prawa o ruchu drogowy oraz szkolenia i egzaminowania. Wychodząc z założenia, że instruktorzy nauki jazdy to kwalifikowane osoby po odpowiednich kursach i egzaminach państwowych są w stanie sprostać tym ograniczeniom:

- a) zakazuje się lokowania szkół nauki jazdy w promieniu 1 lub 2 km od ośrodków egzaminowania [np. przepis restrykcyjny jest dla sklepów z alkoholem],
- b) zakazuje się zmian kursantów na ulicy, przy której znajduje się ośrodek egzaminowania na odc. - + 150 m. od wejścia, wjazdu,
- c) zakazuje się wykonywania manewrów parkowania, postoju i zawracania na drogach publicznych z kursantem w promieniu 1 lub 2 km od WORD,
- d) zakazuje się skupiania pojazdów nauki jazdy w ten sposób, że odległość od pojazdu egzaminacyjnego musi wynosić min.150 m i między pojazdami nauki jazdy też 150m. Na skrzyżowaniach na pasie ruchu, na odcinku linii ciągłej 30m przed linią zatrzymania (przejścia dla pieszych) może być tylko jeden pojazd nauki jazdy, nie dotyczy to pojazdów egzaminacyjnych.
- e) doskonalenia umiejętności kierowania pojazdem w rejonie 1 lub 2 km od WORD przy udokumentowanym w książce jazd dostępnej dla kontroli ruchu drogowego; min. 50 % czasu przeznaczonego na jazdy w ruchu drogowym i opanowaniu jazdy z prędkością 50 km/godz w obszarze zabudowanym i 70 km/godz poza obszarem zabudowanym.

Myślę, że kol. Marek pracujący w MI mógłby ubrać to w stosowne paragrafy do Rozporządzeń.
Z koleżeńskim pozdrowieniem Ryszard Piasecki

Dotyczy: Warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich użytkowanie

Parametry projektowanej drogi winny być z w/w warunkami zgodne. W podgórskich terenach bywa to często - szczególnie w przypadku przebudowy - niemożliwe, ponieważ dopuszczalne spadki dla jezdni wynoszą:

przy V=50 km/h - **9%**, przy V=40 km/h -**10%**, przy V= 30 km/h -**12%**.

Pochylenie podłużne ścieżki rowerowej natomiast nie powinno przekraczać 5%. W wyjątkowych wypadkach dopuszcza się większe pochylenia, do 15%. Tolerancja ta pozwala na właściwe /zgodne z przepisami/ zaprojektowanie ścieżki rowerowej prawie na każdej drodze, uznanej oczywiście za wyjątkową.

Dla chodników dopuszczalne pochyczenie wynosi 6% i już nie ma zapisu o sytuacjach wyjątkowych. Wszystko to stanowi zasadniczy problem z powodu rozbieżność między niweletą jezdni i przylegającą doń chodnika.

Cóż z tego, że na dotychczasowych ciągach pieszo-jezdnych o nienormatywnych najczęściej szerokościach wprowadzi się segregację ruchu, co w sposób oczywisty zwiększy bezpieczeństwo poprzez podział przestrzeni drogowej, kiedy – teoretycznie – nie wolno tego zrobić /maksymalny spadek chodnika 6%!!!/

Kiedyś tam, kiedy nie było jeszcze warunków technicznych, funkcjonowały „Wytyczne projektowania”, w których parametry dostosowane były do ukształtowania terenu /płaski, falisty i górski/. Wybudowane w oparciu o nie drogi istnieją i „mają się dobrze”. Ale dziś nie jest to możliwe – jest przepis i koniec. Starania o uzyskanie zgody na odstępstwo od „Warunków...” często kończy się fiaskiem. Podobno zainteresowani /projektanci, zarządcy dróg i zarządzający ruchem/ „radzą” sobie w ten sposób, że projektują ciąg pieszo-rowerowy, co pozwala - wg nich - na „obejście” przepisów dotyczących dopuszczalnych spadków podłużnych chodnika. Wieje grozą z dwóch powodów:

- prosty rachunek zbiorów wskazuje, że – w przypadku różnych spadków dopuszczalnych dla chodnika /6%/ i ścieżki rowerowej /15%/ - wspólną częścią tych spadków /iloczynem zbiorów/ zawsze jest parametr ostrzejszy, w tym przypadku 6% i tylko taki spadek może mieć ciąg pieszo-rowerowy
- na spadku 15% pieszy zawsze jest bardziej bezpieczny, kiedy oddzielony jest fizycznie od ruchu rowerowego.

W zapędzie do unifikacji wszystkiego nie jest pewnie możliwy powrót do czasów, kiedy projektantowi pozwalano myśleć. Oznacza to, że wprowadzenie zmian do obowiązujących przepisów jest niezbędne.

Urszula Chmiel

Propozycje zmian do ustawy Prawo o ruchu drogowym

1. Zapisy art.1, ust.1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005r. Nr 108, poz. 908) regulujące zasady ruchu na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania, warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu, wymagania w stosunku do osób kierujących pojazdami i innych uczestników ruchu oraz zasady kontroli ruchu drogowego należałoby rozszerzyć o **drogi wewnętrzne**.

Wprowadzenie zapisu o drogach wewnętrznych do ustawy Prawo o ruchu drogowym umożliwi egzekucję przepisów ruchu drogowego przez Policję i Straż Miejską. Nowelizacji będą wymagały również przepisy ustawy z dnia 6 czerwca 1997r. Kodeks karny (Dz. U. z 1997r. Nr 88, poz. 553) w odniesieniu do art., 178a, § 2 i art. 179 oraz ustawy z dnia 20 maja 1971r.

Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2007r. Nr 109, poz. 756) rozdział XI Wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji

2. Do art. 33 wprowadzić ust. 8. **Kierujący rowerem poruszający się po drodze po zmierniku jest obowiązany używać elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu.**
Obowiązek używania elementów odblaskowych przez rowerzystów spowoduje, że staną się oni bardziej widoczni dla innych uczestników ruchu drogowego.
3. Do art. 49 dopisać ust. 4 następującej treści: **Postój pojazdu w miejscu obowiązywania znaków B-35, B-36, B-37, B-38, B-39 oraz w innych miejscach określonych w art. 49 ust. 1 i ust. 2 spowoduje jego odholowanie na koszt właściciela.**
Niejednoznaczne przepisy dotyczące odholowywania pojazdów powodują, że Policja rzadko stosuje taką formę egzekucji w stosunku do nieprzestrzegających przepisów ruchu drogowego.
4. Zmiany do art. 50a, ust.2. „Pojazd usunięty w trybie określonym w ust. 1 nieodebrany na wezwanie ~~gminy~~ **zarządcy drogi** przez uprawnioną osobę w terminie 6 miesięcy od dnia usunięcia, uznaje się za porzucony z zamiarem wyzbycia się. Pojazd ten przechodzi na własność ~~gminy~~ **zarządcy drogi z mocy ustawy**”. Zmiana do art. 50a, ust.5, pkt 2 „tryb postępowania w zakresie przejęcia pojazdu na własność ~~gminy~~ **zarządcy drogi**”.
Nie wszystkie drogi stanowią własność gminy, a w miastach innych niż na prawach powiatu własność gminy ogranicza się wyłącznie do dróg gminnych i części dróg wewnętrznych.
5. W art. 50a proponuje się dopisać ust.6. **Pojazd nie posiadający cech identyfikacyjnych bezpośrednio po odholowaniu jest złomowany przez zarządcę drogi.**
Jeżeli brak jest możliwości ustalenia właściciela, uznanie pojazdu za porzucony dopiero po upływie 6 miesięcy od dnia jego usunięcia niepotrzebnie generuje koszty związane z jego przechowywaniem.
6. Art. 65 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005r. Nr 108, poz. 908) nakłada na organizatorów zawodów sportowych, rajdów, wyścigów, ~~zgrupowań~~ i innych imprez, które powodują utrudnienia w ruchu lub wymagają korzystania z drogi w sposób szczególny, obowiązek uzyskania zezwolenia. . Wyraz zgromadzenia należałoby usunąć.
W odniesieniu do zgromadzeń wystarczające jest zawiadomienie organu gminy o zamiarze zorganizowania zgromadzenia publicznego.

Zwracam również uwagę na nieprecyzyjność zapisów dotyczących rowerów i dróg dla rowerów

7. W art. 2, pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005r. Nr 108, poz. 908) wyjaśniono określenie droga dla rowerów jako drogę lub jej część przeznaczoną do ruchu **rowerów jednośladowych**, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi. Jednocześnie w tym samym artykule, lecz w pkt 47 definiując pojęcie roweru mowa jest o **pojeździe jednośladowym lub wielośladowym** poruszającym się siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem. Z kolei w rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2002r. Nr 170, poz. 1393) w §18, ust. 10 znak B-10 zakaz wjazdu rowerów oznacza zakaz poruszania się **rowerów** na jezdni i poboczu , bez rozgraniczania jego rodzaju. Opisana w § 16, ust. 2 wyżej przytoczonego rozporządzenia tabliczka T-22 umieszczana pod znakiem B-1 wskazuje, że zakaz nie dotyczy **rowerów jednośladowych**.

Tak sformułowane zapisy nie pozwalają rowerom wielośladowym na poruszanie się ścieżkami rowerowymi i drogami, na których obowiązuje znak B-1 z tabliczką T-22. Rowery wielośladowe (riksze) niejednokrotnie stanowią atrakcję turystyczną miasta, jednak w myśl aktualnych przepisów powinny poruszać się wyłącznie po drogach przeznaczonych dla ruchu pojazdów.

I. **Wniosek o zmianę niektórych zapisów dotyczących „Strefy zamieszkania” w Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym**

Proponowane zmiany mają na celu usunięcie sprzeczności wewnętrznych w ustawie i zapewnienia pełnej ochrony pieszych w przypadku kolizji z pojazdami.

Definicja strefy zamieszkania:

Art. 2, pkt 16:

Zapis oryginalny: „16) „strefa zamieszkania” – obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi;”

Proponowana zmiana: „16) „strefa zamieszkania” – obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a **granice strefy (wjazdy i wyjazdy oraz wejścia i wyjścia) oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi, drogi w strefie zamieszkania nie mogą mieć wyodrębnianych jezdni i chodników;**”

Uzasadnienie:

Niesymetryczne prawa i obowiązki uczestników ruchu w strefie zamieszkania. Ustawa w Art. 11, dotyczącym obowiązków pieszego, w ust. 5 zapisem: **„5. Przepisów ust. 1–4 nie stosuje się w strefie zamieszkania. W strefie tej pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem.** Daje pieszym przywileje, ale nie zobowiązuje kierujących pojazdami, do ustąpienia bezwarunkowego pierwszeństwa pieszym, niezależnie od tego czy ulica ma lub nie ma wyodrębnionego chodnika i jezdni.

Obowiązki kierujących wobec pieszych zapisano w Art. 26 ust. 4 i 5:

„4. Kierujący pojazdem, przejeżdżając przez chodnik lub drogę dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu.

5. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio podczas jazdy po placu, na którym ze względu na brak wyodrębnienia jezdni i chodników ruch pieszych i pojazdów odbywa się po tej samej powierzchni.”

Ponieważ większość stref zamieszkania w miastach polskich wprowadzono na obszarach, w których ulice mają wyodrębnione chodniki i jezdnie, przepisy **ust. 5 w Art. 11 i ust. 1 w Art. 43** są martwe. Pieszy w takich strefach obowiązany jest do stosowania się do przepisów **Art. 13 i Art. 14**, traktujących o zachowaniu pieszych przy przekraczaniu jezdni i o obowiązujących zakazach przy przechodzeniu przez jezdnie. Ustawa nie przewiduje wyłączenia przepisów w Art. 13 i Art. 14 w strefie zamieszkania.

Przy obecnej konstrukcji Prawa o ruchu drogowym, odpowiedzialność kierujących pojazdami jest ograniczona, a bezpieczeństwo pieszych w strefach zamieszkania nie spełniających warunków **Art. 26 ust. 5**, jest iluzoryczne.

II. **Wniosek o zmianę niektórych zapisów dotyczących „Strefy zamieszkania” w rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.**

Proponowane zmiany mają na celu usunięcie nieprawidłowości w oznakowaniu strefy zamieszkania.

Znaki dotyczące strefy zamieszkania:

Zapis oryginalny: § 58. 1. Znak D-40 „strefa zamieszkania” oznacza wjazd do strefy zamieszkania. Znak D-41 „koniec strefy zamieszkania” oznacza wyjazd ze strefy zamieszkania.

Proponowana zmiana: § 58. 1. Znak D-40 „strefa zamieszkania” oznacza **początek (wjazd lub wejście) do strefy** zamieszkania. Znak D-41 „koniec strefy zamieszkania” oznacza wyjazd **lub wyjście** ze strefy zamieszkania.

2. Znak D-40 informuje ponadto, że umieszczone w strefie zamieszkania urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi.

Uzasadnienie:

Dotychczasowy zapis pozwalał projektantom na oznakowanie tylko dla kierujących pojazdy samochodowe, wjazdu lub wyjazdu, pomijając informowanie pozostałych uczestników ruchu o początku lub końcu strefy zamieszkania. Oznakowane powinny być wszystkie drogi wprowadzające ruch do strefy lub wprowadzające ruch ze strefy. Informację o początku i końcu strefy zamieszkania, powinny być dostępne dla wszystkich uczestników ruchu na wszystkich drogach na granicy strefy.

Istniejące strefy zamieszkania z ulicami z wyodrębnioną jezdnią i chodnikami mogą być zamienione na „strefę 20”.

Wiesław Bartoszewicki 22 kwietnia 2010 r.

Uwagi do projektu: U S T A W A z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw **Druk 2816**

I. Propozycja zmiany definicji strefy zamieszkania:

Art. 2.,. kt16:

Zapis oryginalny: „16) „strefa zamieszkania” – obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi;”

Proponowana zmiana: „16) „strefa zamieszkania” – obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a **granice strefy (wjazdy i wyjazdy oraz wejścia i wyjścia) oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi, drogi w strefie zamieszkania nie mogą mieć wyodrębnianych jezdni i chodników;**”

Uzasadnienie:

Niesymetryczne prawa i obowiązki uczestników ruchu w strefie zamieszkania. Ustawa w **Art. 11**, dotyczącym obowiązków pieszego, w **ust.5** zapisem: **„5. Przepisów ust. 1–4 nie stosuje się w strefie zamieszkania. W strefie tej pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem.** Daje pieszym przywileje, ale nie zobowiązuje kierujących pojazdami, do ustąpienia bezwarunkowego pierwszeństwa pieszym, niezależnie od tego czy ulica ma lub nie ma wyodrębnionego chodnika i jezdni. Zapis w ustępie 5 w art. 11 jest w konflikcie z zapisami art. 13 i 14 w przypadku, gdy w strefie zamieszkania ulice mają wyodrębnioną krawężnikami jezdnię i chodniki.

Obowiązki kierujących wobec pieszych zapisano w **Art.26 ust. 4 i 5:**

„4. Kierujący pojazdem, przejeżdżając przez chodnik lub drogę dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu.

5. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio podczas jazdy po placu, na którym ze względu na brak wyodrębnienia jezdni i chodników ruch pieszych i pojazdów odbywa się po tej samej powierzchni.”

Ponieważ większość stref zamieszkania w miastach polskich wprowadzono na obszarach, w których ulice mają wyodrębnione chodniki i jezdnie, przepisy **ust. 5 w Art.11 i ust. 1 w Art. 43** są martwe. Pieszy w takich strefach obowiązany jest do stosowania się do przepisów **Art. 13 i Art. 14**, traktujących o zachowaniu pieszych przy przekraczaniu jezdni i o obowiązujących zakazach przy przechodzeniu przez jezdnie. Ustawa nie przewiduje wyłączenia przepisów w **Art. 13 i Art. 14** w strefie zamieszkania.

Przy obecnej konstrukcji Prawa o ruchu drogowym, odpowiedzialność kierujących pojazdami jest ograniczona, a bezpieczeństwo pieszych w strefach zamieszkania niespełniających warunków **Art.26 ust. 5**, jest iluzoryczne.

II. Równocześnie proponuje się zmianę ” w Rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Proponowane zmiany mają na celu usunięcie nagminnych nieprawidłowości w oznakowaniu strefy zamieszkania.

Zapis oryginalny:

§ 58. 1. Znak D-40 „strefa zamieszkania” oznacza wjazd do strefy zamieszkania. Znak D-41 „koniec strefy zamieszkania” oznacza wyjazd ze strefy zamieszkania.

Proponowana zmiana: 58. 1. Znak D-40 „strefa zamieszkania” oznacza początek (wjazd lub wejście) do strefy zamieszkania. Znak D-41 „koniec strefy zamieszkania” oznacza wyjazd lub wyjście ze strefy zamieszkania.

III. Uwaga do treści projektowanego art. 85a w § 1 powinna być ujęta również **strefa zamieszkania>**

Art. 4. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2007 r. Nr 109, poz. 756, Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 141, poz. 888 oraz z 2009 r. Nr 190, poz. 1474) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 85 dodaje się art. 85a w brzmieniu:

„Art. 85a. § 1. Kto narusza przepisy dotyczące sposobu znakowania **strefy zamieszkania i dróg wewnętrznych**, podlega karze grzywny.

§ 2. Tej samej karze za czyn określony w § 1 podlega ten, kto zlecił wadliwe dokonanie tej czynności.

Wiesław Bartoszewicki 26 kwietnia 2010 r.

Uwagi do projektu: U S T A W A z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw **Druk 2816**

„10) skrzyżowanie – przecięcie się w jednym poziomie dróg publicznych i wewnętrznych twardych, ich połączenie lub rozwidlenie, łącznie z powierzchniami utworzonymi przez takie przecięcia, połączenia lub rozwidlenia.

Dopisanie do istniejącej definicji „oraz dróg wewnętrznych” powoduje, że definicja staje się jeszcze bardziej nieczytelna.

Proponowana przez nas definicja pojęcia skrzyżowania jest bardziej czytelna.

c) dodaje się ust. 13 w brzmieniu:

„13. Podmioty zarządzające drogami, o których mowa w ust. 7, ustalając organizację ruchu na tych drogach stosują znaki i sygnały drogowe oraz zasady ich umieszczania wynikające z ustawy i jej przepisów wykonawczych. Koszt oznakowania drogi ponosi podmiot zarządzający drogą.”;

proponowany zapis „koszt ustawienia oznakowania” sugeruje że dotyczy to tylko oznakowania pionowego , a kto płaci za oznakowanie poziome?

Zastąpienie zdania „Koszt ustawienia oznakowania drogi ponosi podmiot zarządzający ruchem na drodze.”; zdaniem „Koszt oznakowania drogi ponosi podmiot zarządzający drogą.”; jest czytelniejsze w rozumieniu całej ustawy.

Pytanie: Czy są warunki techniczne dla dróg wewnętrznych?

Jeżeli drogi wewnętrzne będą podlegały Prawu o Ruchu Drogowym i rozporządzeniom z niego wynikającym to muszą mieć właściwą geometrię i parametry.

W sprawie stawek opłat za usuwanie pojazdów powinny się wypowiadać Zarządy Powiatów.

Pozdrawiam Elżbieta Rachocka

Żałuję, że nie mogę poświęcić temu tematowi zbyt wiele czasu, ale chciałem przekazać takie dwa spostrzeżenia do przepisów, które w codziennej praktyce powodują częsty ból głowy urzędnika.

Pierwsze z nich to brak w przepisach Prawo o ruchu drogowym (PoRD) i Ustawie o drogach publicznych (UoDP) definicji obszaru skrzyżowania. Jedyne dokument, który to definiuje to Instrukcja o drogowej sygnalizacji świetlnej jako załącznik do Rozporządzenia (czyli czerwona książka). Natomiast w wielu konkretnych przypadkach przepisy odwołują się od odległości od skrzyżowania tzn. odkąd? Definicja ta niewątpliwie powinna znaleźć się zarówno w Prawie o RD jak i Ustawie o DP.

Kolejna kwestia to definicja drogi w PoRD, a konkretnie jej zapis mówiący o "wydzielonym pasie terenu". Uważam, że określenie to powinno zostać sprecyzowane i jednoznacznie "wydzielony pas drogowy" powinien być zidentyfikowany jako pas drogowy co by stanowiło sprawne powiązanie z UoDP.

A trzeba zaznaczyć, że pojęcie drogi jest później "wykorzystywane" w kolejnych definicjach. I tu podam moim zdaniem przykład niekonsekwencji tej definicji. W pojęciu skrzyżowania zgodnie z PoRD mówi się, że "określenie to nie dotyczy przecięcia, połączenia lub rozwidlenia drogi twardej z drogą gruntową **lub stanowiącą dojazd** do obiektu znajdującego się przy drodze". W tej definicji jednoznacznie sugeruje się, że może być droga stanowiąca dojazd do obiektu. Czyli powinna mieć wydzielony pas terenu, żeby w ogóle mogła być drogą. A jeżeli jest o pas drogowy zewidencjonowany jako droga publiczna to definicja ta jest sprzeczna z definicją skrzyżowania dróg publicznych w UoDP, która mówi, że każde przecięcie, krzyżowanie lub połączenie dróg publicznych stanowi skrzyżowanie.

Uważam, że podkreślony przez mnie zapis powinien być zastąpiony określeniem **lub zjazdu do obiektu lub nieruchomości gruntowej znajdującej się przy drodze**. Byłoby to kolejne powiązanie z UoDP, przy czym uważam, że definicja zjazdu powinna znaleźć się też w PoRD.

A swoją drogą zgodnie z PoRD nie może być na przykład skrzyżowania ścieżek rowerowych (bo nie mają jezdni, a to jest niezbędny wymóg skrzyżowania), a jeśli tak to jakie zasady pierwszeństwa panują na przecięciu się dwóch ścieżek rowerowych?

I przypomniałem sobie jeszcze jedną ciekawostkę w przepisach, która jest dosyć niewyraźna, a moim zdaniem nadmiernie wykorzystywana. Jest to strefa zamieszkania. PoRD mówi, że jest to obszar obejmujący **drogi publiczne lub inne drogi**, na którym (...). czyli czytając to literalnie wszystkie podwórka, osiedla z nie wydzielonymi pasami drogowymi itd. nie mogą być traktowane jako strefy zamieszkania. Siedzę z tym cicho, bo jest to jedyny sposób, aby służby mogły interweniować w tego typu miejscach, ale uważam, że powinno to zostać uporządkowane np. poprzez zmianę tego zapisu na **drogi (bez rozróżniania) lub inne tereny**, na których (...).

Cóż, to tyle. Jakby dobrze poszukać to uwag do tych dwóch przepisów znalazłoby się pewnie dużo więcej, ale myślę, że najważniejsze jest uporządkowanie bazy czyli definicji.

Pozdrawiam:

Tomek Wawrzonek

PS Jako o oczywistym temacie nie wspominałem o słynnym ograniczeniu PoRD do dróg publicznych i stref zamieszkania, ale to chyba idzie ku dobremu.

TW

W uzupełnieniu poprzedniego mail'a podkreślę, że zmiany proponowane nic nie ułatwiają, jeżeli nie sprecyzuje się pojęcia drogi lub nie odstąpi się od przypisywania PoRD jedynie do dróg. Wprowadzone określenie strefa ruchu ograniczono jedynie do dróg wewnętrznych, czyli wydzielonych pasów terenu. Ciężko to odnieść do parkingów, podwojek, ciągów komunikacyjnych nie mających wydzielonych pasów, czy nawet ścieżek rowerowych nie leżących w pasach drogowych (np. alejki parkowe). Moim zdaniem przedłożona definicja strefy ruchu rozkłada idee zmian i będzie stanowiła bubel prawny.

Pozdrawiam: Tomek Wawrzonek

W projekcie ustawy PoRD brakuje mi w art 130a ust. 1 punktu :

6) pozostawienia pojazdu w strefie zamieszkania poza miejscem do tego wyznaczonym.

Ponadto sposób rewaloryzacji opłat za usuwanie pojazdów zaproponowany w rozważanej noweli Ustawy PoRD mógłby zostać zastosowany do "sztywnych" zapisów w Ustawie o Drogach Publicznych dotyczących opłat za parkowanie płatne.

pozdrawiam,

Piotr Jan GRACZYK

sekretarz KLIR www.klir.pl