

Art. 1.

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 pkt 23 otrzymuje brzmienie:

„23) ustąpienie pierwszeństwa – powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, a pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku lub – w przypadku oczekiwania na możliwość wejścia na przejście dla pieszych – powstrzymania się od wejścia na nie;”;

2) w art. 13:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pieszy 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 i 1b w brzmieniu:

„1a. Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy oczekujący na możliwość wejścia na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyjątkiem tramwaju.

1b. Przed wejściem na przejście dla pieszych, pieszy jest obowiązany zatrzymać się i upewnić, czy kierujący pojazdem ustępuje mu pierwszeństwa.”;

3) w art. 26:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Z zastrzeżeniem ust. 1a, kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który znajduje się na przejściu dla pieszych lub oczekuje na możliwość wejścia na nie.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w 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.”.

osobiście uważam, że liczba zdarzeń na przejściach wzrośnie, i to niekoniecznie tylko z pieszymi – częstsze będą najechania na tył ustępującego pierwszeństwa; rowerzyści, którzy powinni przeprowadzać rower przez przejście, poczują się jeszcze bardziej bezkarni w wykorzystywaniu efektów powyższych przepisów.

Zastanówcie się:

“art. 2 pkt 23) ustąpienie pierwszeństwa – ... a pieszego **do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku ...**”

tymczasem w art. 13 dodaje się:

“1b. Przed wejściem na przejście dla pieszych, pieszy jest obowiązany **zatrzymać się**”

To jak, pieszy, który przed wejściem na przejście zatrzymuje się bo bezwzględnie musi (1b.) czy też zatrzymuje go ruch kierującego popełniającego wykroczenie?

Życzę, w sądach, wszystkiego najlepszego podczas zmagania interpretacyjnych; “małpie” przenoszenie kultury zachowań użytkowników dróg np: z Kopenhagi (wskaźnik motoryzacji <200 s.o./1000 mk) do np: Poznania (wskaźnik motoryzacji >500 s.o./1000 mk) trochę przypomina scenki z filmu “Goście, goście”, nawiasem mówiąc sporo się ostatnio cichaczem “pouchwalało” prawda – niektóre lobby są tak silne, że po nich choćby potop ? strach wyjść na ulicę o wyjeżdżaniu nie wspomnę,

"Moim zdaniem"

Zachowania kierowców i pieszych szybko ulegną zmianie.

Obecnie jest presja pieszych na zatrzymanie pojazdu przed przejściem na zasadzie mniej lub bardziej agresywnej postawy zaś pojazdów na zasadzie "silniejszy ma rację".

Bezwzględne zatrzymanie pojazdu dla oczekującego pieszego przed przejściem, spowoduje inny sposób zachowania u pieszych. Wytwarza się swego rodzaju odpowiedzialność, solidarność uczestników ruchu. Świadomość pieszego, że jego zachowanie powoduje utrudnienia dla innych ograniczy agresywne zachowania na przejściu i myślenie o tym, że wejście w strefę oczekiwania przed przejściem takie utrudnienia spowoduje.

Kierowcy bezwzględnie zatrzymujący się przed przejściem, odczuwają komfort zachowania na zasadzie - jestem w porządku, dbam o słabszych na drodze, unikam zagrożenia z poczuciem, że każde zdarzenie działa prawnie na moją niekorzyść.

Przed wprowadzeniem tej zmiany przepisów, jest konieczne przeprowadzenie audytów bezpieczeństwa dla każdego przejścia.

- Sprawdzenie widoczności pieszego a szczególnie rowerzysty na przejściu (tutaj znowu spodziewałbym się większej odpowiedzialności prawnej ze strony cyklistów - na zasadzie zawsze będę winny, bo wjechałem pojazdem na przejście dla pieszych).
- Analiza zasadności lokalizacji przejść dla pieszych prowadząca w prostej linii do likwidacji części z nich, (tych, dla których nie można zapewnić warunków bezpieczeństwa) lub zmiany w jego oznakowaniu – osygnalizowanie - tak by to bezpieczeństwo zapewnić.

- Sprawdzenie widoczności rowerzysty na drodze rowerowej w miejscach dojazdu do przejazdu dla rowerzystów.

O przeprowadzenie audytu powinniśmy jako Stowarzyszenie wystąpić oficjalnie i wykorzystać obawy, jakie obecnie mają miejsce przy zmianie przepisów dla poprawy bezpieczeństwa ruchu i odrobić zaległości w tym zakresie.

Co do interpretacji prawnych zdarzeń i wypadków z udziałem pieszych, obecnie jest źle i gorzej już nie będzie tutaj nie spodziewajmy się poprawy. Ważne, że część kierowców od razu a inni nieco później przestanie szarżować w rejonie przejść, to się przełoży na poprawę bezpieczeństwa pieszych. Najeżdżanie na siebie pojazdów – to tylko blacha, kosztowne uspokojenie ruchu.

Wiesław Graczyk
iKOM Sp. z o.o.

**A co sadzisz o orzeczeniu trybunału o denuncjowaniu kierowców na podstawie zdjęć-
masz prowadzić śledztwo czy co? To jest kolejny skandal czy może praworządność ?**

Pozdrawiam Rys

p.s.co do wskaźnika motoryzacji, to w Danii jest rozwinięta komunikacja publiczna w miastach i międzymiastowa, nikt tam nie zlikwidował nawet metra linii kolejowych, ba są czynne bocznice kolejowe przy zakładach, fabrykach czy portach, nawet małych, dalej, ani nie “optymalizuje” się komunikacji zbiorowej [po naszymu, minimalizowane są tylko koszty finansowe i likwidowane linie, kosztu społecznego się nie uwzględnia więc jest jak jest 200/500] !

Jestem większym optymistą niż Ty. Myślę, że jeżeli zostanie to dobrze nagłośnione to strach kierowców spowoduje, że będą spokojniej jeździć. Podobny efekt dało zaostrzenie przepisów w sprawie prędkości. Faktycznie widać, że Polacy zaczęli trochę wolniej jeździć. Oczywiście nie z szacunku do drugiego człowieka, ale z uwagi na strach przed stratą prawka. A te 11 tys zabranych prawek w 38 mln kraju powiedzmy sobie szczerze to śmiech na sali. Ale efekt medialny działa.

Masz rację, że ostatnimi czasy przepisów pojawiło się od groma. Jako ZDiZ piszemy uwagi w sprawie zmian w rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem (...). Nowe przepisy narzucają na zarządy dróg obowiązki sporządzania dokumentacji tymczasowych objazdów i organizacji ruchu wprowadzonych np. przez Policję choćby w związku z wypadkiem. Jak to często się zdarza Ministerstwo naszym zdaniem robi przepisy pod GDDKiA. Szkoda że jest tak oderwane od rzeczywistości, że nie zauważa, że w samorządach zarządy dróg o drugiej w nocy nie pracują. Postaram się przesłać nasze stanowisko jak tylko podpisze mi to dyrektor. Fajnie, żeby KLIR-owscy samorządowcy zobaczyli co szykuje nam mój ukochany MiR.

Tomek Wawrzonek

Niestety problem polega na precyzyjnych sformułowaniach. I tu mam dwie uwagi:

1. Do zmiany Pord - wystarczyło sięgnąć do przykładów z krajów o wieloletniej tradycji ochrony pieszych; tam na ogół stosowany jest przepis zabraniający kierującemu pojazdem najeżdżania na pieszego znajdującego się na jezdni i nic więcej.
2. Do wielokrotnie przywoływanej (także w mediach), nieprawdziwej informacji o obowiązujących przepisach ruchu rowerowego. Piotr też dał się w manewrować w propagandę mieszania rowerzystom w głowach. Proszę sprawdzić ! Nie ma w Polsce przepisu nakazującego rowerzyście przeprowadzanie

roweru przez jezdnię, jeżeli "ktoś zapomniał" wykonać przejazd dla rowerzystów. Jest natomiast taki zapis w czerwonej książce, ale ten dokument nie zawiera przepisów obowiązujących w ruchu drogowym. Niestety polega na tym, że rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem, nakazuje zarządzającemu odrzucić złożony do zatwierdzenia projekt organizacji ruchu niezgodny z czerwoną książką, a nie zawiera takiego nakazu w odniesieniu do projektu organizacji ruchu zawierający rozwiązania niezgodne z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego. Itd... itd... itd....

Zygmunt

To smutne – po raz kolejny okazuje się, że akty normatywne są wzajemnie niespójne a przenikanie "wieści" z "czerwonej książeczki" do publiczności na zasadzie wieści gminnej wywołuje to o czym Piszesz w pkt. 2, i tu liczy się efekt jaki ten stan wywołuje – a mianowicie zamęt, nie zmienia to faktu, że jazda po przejściu jest wysoce niebezpieczna dla każdego z uczestników ruchu,
Piotr Jan

Witam,

Smutne nie jest „małpie” przenoszenie dobrych wzorców ale tworzenie nadal (zgadzam się z Tobą co do możliwych negatywnych interpretacji proponowanych zapisów) coraz bardziej skomplikowanych przepisów, których nie są w stanie zrozumieć nawet ustawodawcy .O biednych użytkownikach dróg nie wspomnę bo w większości poruszają się po drogach w nieświadomości wprowadzanych zmian. Problem jest tym większy, że nad proponowanymi zmianami o większych uprawnieniach pieszych specjalna Sejmowa Podkomisja obradowała prawie 3 lata (kilkanaście posiedzeń) z udziałem „ kompetentnych „ prawników sejmowych, z KG Policji, Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Regionalnego czy instytucji NG\os a także naszych kolegów- inżynierów ruchu. Przeraża mnie czasami myśl o konieczności znacznego „ odchudzenia” i „ uczytelnienia” przepisów prawa. Na razie tzw .kodeks drogowy wraz z warunkami technicznymi pojazdów liczy kilka tysięcy stron. A zaczynamy dyskusję nad przepisami z zakresu organizacji zarządzania ruchem drogowym.

Z poważaniem.

Andrzej Grzegorzczak