

Warszawa, 27 sierpnia 2019 r.

**Szanowny Pan
Rafał Weber
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury**

Szanowny Panie Ministrze,

W załączeniu pozwalam sobie przedstawić kilka uwag odnośnie udostępnionego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (DTD-2.0210.1.2019).

1. Na uwagę zasługuje przede wszystkim fakt bardzo liberalnego - w porównaniu do ustawodawstwa tych krajów, które zdążyły już opracować zmiany prawne w zakresie urządzeń transportu osobistego – potraktowania wymogów technicznych, które muszą być spełnione przez urządzenia, definicję których zawiera dodawany w art. 2 punkt 47b (UTO). Ograniczenie wymogów jedynie do szerokości, długości, masy i możliwej do osiągnięcia prędkości może nieść zagrożenia dla uczestników ruchu drogowego. Jeżeli, co jest ze wszech miar słuszne, staramy się urządzenia transportu osobistego traktować w sposób bardzo zbliżony do rowerów, to nie można nie zauważać, że rowery wyposażone są w większą liczbę elementów wpływających na bezpieczeństwo jazdy, przy czym rowery zachowują się bardziej stabilnie w stosunku do UTO.

Podczas posiedzenia sejmowej komisji infrastruktury w dniu 2 lipca 2019 r. w odpowiedzi na pytanie dotyczące właśnie dodatkowego wyposażenia UTO, zapowiedział Pan Minister wydanie rozporządzenia w tym zakresie. Tymczasem przedstawiony projekt nie przewiduje takiej delegacji. Postulujemy zatem uzupełnienie punktu 47b o takie elementy wyposażenia UTO jak: dwa działające niezależnie od siebie hamulce, oświetlenie o odpowiednim natężeniu i barwie oraz sygnał dźwiękowy ostrzegawczy. Należałoby także ograniczyć prędkość poruszania się takich pojazdów nie do 25, ale do 20 km/h.

Zalecamy także, aby w pierwszych miesiącach obowiązywania nowych regulacji zwrócić szczególną uwagę na te odcinki dróg, na których ustawodawca dopuszcza poruszanie się urządzeniami UTO w sytuacji wystąpienia braku ścieżki rowerowej. Obserwacji musi być poddana reakcja korzystającego z UTO i stabilność tego urządzenia w sytuacji wyprzedzania go przez samochody, nawet jeżeli prędkość jest ograniczona do 30 km/h, a doskonale zdajemy sobie sprawę z tego, że przestrzeganie prędkości nie należy do mocnych stron polskich kierowców.

2. Dodawane w art. 45 punkty 11-15 wprowadzają zakazy w korzystaniu z UTO w tym pozostawiania urządzeń „na drodze, przystanku, lub w innym miejscu przeznaczonym do ruchu roweru” jeśli utrudnia to ten ruch. Dotychczasowe doświadczenia pokazują, że największym problemem jest pozostawianie tych urządzeń po prostu na chodniku. Na zagrożenie stąd płynące zwracał uwagę m.in. Polski Związek Niewidomych jako że dla osób niewidomych i słabowidzących urządzenia pozostawiane właściwie gdzie popadnie, stanowią poważne zagrożenie dla zdrowia. Kwestia bałaganu w przestrzeni publicznej staje się w zestawieniu z problemami takich osób drugorzędna, ale nie mniej ważna.

Zasadne wydaje się zatem przyznanie samorządowi kompetencji możliwości wprowadzenia obowiązku pozostawiania UTO w wyznaczonych bazach/stacjach, jeśli nie na terenie całego miasta to przynajmniej w np. części śródmiejskiej. Samorząd miałby także prawo określić tereny (np. miejsca o dużym natężeniu ruchu pieszego), na których świadczenia usług i korzystanie z UTO byłoby niemożliwe czasowo lub na stałe. Generalnie, należy wprowadzić obowiązek świadczenia usług operatorskich w zakresie UTO wyłącznie na podstawie umowy zawieranej z samorządem, która regulowałaby m.in. wymienione powyżej kwestie, wprowadzała inne regulacje w zakresie jakości obsługi klienta, a także umożliwiała pobieranie opłat za korzystanie z przestrzeni publicznej i udostępnianie infrastruktury, która budowana jest i utrzymywana z pieniędzy publicznych.

3. Ze względu na nikłą świadomość ryzyka komunikacyjnego w Polsce i w konsekwencji brak indywidualnych polis OC oraz na rosnącą wypadkowość przy korzystaniu z UTO, należy wprowadzić obowiązkowe ubezpieczenie OC i NNW dla operatorów tego typu urządzeń w zakresie szkód wyrządzonych przez wynajmowane urządzenia oraz użytkownikom w następstwie wypadku z udziałem UTO.

4. Najwięcej kontrowersji budzi niewątpliwie możliwość poruszania się UTO po chodnikach. Nie udało się nam dotrzeć do badań dotyczących rodzaju obrażeń u osób poszkodowanych w wypadkach z udziałem tych urządzeń na terenie krajów UE, ale badania przeprowadzone w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej wskazywały w 40 proc. na złamania kości a w 32 proc. na uszkodzenia głowy. Pojawiające się zatem regulacje (Dania, Holandia, Niemcy czy regulacje miejskie jak np. w Los Angeles) wprowadzają zakaz poruszania się po chodnikach ze względu na m.in. mniejszą stabilność UTO w porównaniu do rowerów.

Postulujemy zatem zapisanie całkowitego zakazu jazdy chodnikiem / ciągiem pieszym także w prawie polskim. Zastosowanie do UTO art. 33 ust. 6. Prawa o ruchu drogowym, stanowiącego że „Kierujący rowerem, korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli, zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym” jest tak jak i w przypadku rowerów zapisem o charakterze nieostrym.

Wprowadzenie zakazu może co najwyżej zmniejszyć zyski operatorów UTO, nie powinno się to natomiast odbić na zmianie zachowań komunikacyjnych w sensie wzrostu liczby przejazdów samochodami, jako że – choć nie przeprowadzono w tym zakresie badań i analiz – korzystający z UTO poruszali się dotychczas głównie pieszo, rowerem bądź

komunikacją publiczną. Bardzo ciężko byłoby udowodnić tezę, że pojawienie się UTO spowodowało liczne rezygnacje z poruszania się własnym samochodem, tak więc zakaz nie wpłynie negatywnie na wzrost zatłoczenia ulic, wzrost hałasu czy zanieczyszczenia środowiska.

W przypadku braku woli wprowadzenia zakazu jazdy po chodniku, postulujemy wprowadzenie o połowę niższej prędkości maksymalnej dopuszczalnej przy poruszaniu się na nim.

z forum rbf
Adrian Furgalski