



Warszawa, 28 grudnia 2020 r.

Szanowna Pani

Elżbieta Witek

Marszałek Sejmu RP

Na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. 2014 poz. 1195 z późn. zm.) w imieniu Forum Kolejowego Railway Business Forum składamy petycję w sprawie podjęcia inicjatywy ustawodawczej mającej na celu doprowadzenie do zmiany art. 129b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 z późn. zm.) w zakresie zwiększenia kontroli przemieszczania się pojazdem nieuprawnionym do poruszania się po wyznaczonym przez zarządcę drogi pasie ruchu dla autobusów.

Petycja, wraz z propozycją zapisów ustawowych i uzasadnieniem, jest składana w interesie publicznym. Petycja jest wnoszona przez związek pracodawców Forum Kolejowe Railway Business Forum, Plac Bankowy 2, 00-095 Warszawa, KRS 0000208891.

Wyrażamy zgodę na ujawnienie danych osobowych podmiotu wnoszącego petycję.

PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU  
FORUM KOLEJOWE  
RAILWAY BUSINESS FORUM  
  
Adrian Furgalski  
Adrian Furgalski

Przewodniczący Zarządu

  
Damian Grabowski

Członek Zarządu



**Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu**

## **Ustawa**

**z dnia ..... 2020 r.**

**o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym.**

### **Art. 1**

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 129 b w ust. 2 dodaje się punkt 3 w brzmieniu:

„3) kierującego pojazdem nieuprawnionym do poruszania się po wyznaczonym przez zarządcę drogi pasie ruchu dla autobusów określonym odpowiednim znakiem drogowym.”

2) w art. 129 b w ust. 3 dodaje się punkt 8 w brzmieniu:

„8) wykorzystania nagrań monitoringu wizyjnego w celu stwierdzenia wykroczenia przez kierującego pojazdem nieuprawnionym do poruszania się po pasie ruchu dla autobusów”

### **Art. 2**

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia.

#### **Alternatywny zapis:**

2) w art. 129 b w ust. 3 dodaje się punkt 8 w brzmieniu:

„8) ujawniania za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych naruszeń przepisów ruchu drogowego w postaci poruszania się po pasach ruchu dla autobusów.”



***Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu***

---

## Uzasadnienie

Komunikacja publiczna jest jednym z remediów na zatłoczenie ulic polskich miast samochodami indywidualnymi, ze wszystkimi negatywnymi konsekwencjami ich używania w postaci kosztów postoju w korkach, emitowanego hałasu czy zanieczyszczenia powietrza.

Rozwój komunikacji publicznej musi się wiązać nie tylko z inwestycjami w nowoczesny i nie-emisyjny tabor, ale także z nadaniem tejże komunikacji priorytetu w ruchu ulicznym. Jednym z rozwiązań jest wytyczanie przez zarządców drogi pasów do poruszania się autobusów, a czasami także taksówek, przewozu osób niepełnosprawnych. Ustawodawca zdecydował także aby w okresie do 2026 roku po takich pasach mogły się poruszać pojazdy elektryczne.

Przykładowo, w Warszawie jest blisko 70 km „buspasów” i przygotowywane są w 2020 r. kolejne do otwarcia. Ponad połowa „buspasów” obowiązuje całodobowo przez cały tydzień, a pozostałe funkcjonują zazwyczaj w godzinach szczytu komunikacyjnego w dni robocze. Wraz z wytyczaniem kolejnych pojawia się jednak problem skutecznej egzekucji prawa poruszania się po wydzielonych pasach.

Obecnie mandaty i punkty karne dla kierowców nieuprawnionych do poruszania się po „buspach” może wystawiać jedynie Policja, która robi to sporadycznie mając w kompetencjach znacznie więcej poważniejszych zadań do wykonywania. Straż miejska od czasu do czasu stawia samochód z włączonymi sygnałami świetlnymi w postaci niebieskich świateł błyskowych co kierowców odstrasza, choć zapewne większość z nich nie wie, że strażnicy nie mogą ich ukarać mandatem.

Projektodawcy, poprzez zmiany w ustawie o strażach gminnych proponują poszerzenie ich kompetencji właśnie o możliwość karania kierowców, którzy nie mogą korzystać z jazdy po „buspasie”. Dzisiaj nagminnie łamane są przepisy w tym względzie co pogarsza przepustowość bus pasów dla pojazdów uprzywilejowanych do poruszania się po nich, zwłaszcza dla autobusów komunikacji miejskiej. Proponuje się także, aby strażnicy mogli prowadzić postępowanie mandatowe na podstawie zapisów nagrań kamer umieszczonych na ulicach i wchodzących w skład gminnego monitoringu, gdyż ma to bezpośredni związek z zachowaniem porządku publicznego.



***Adrian Furgalski -Przewodniczący Zarządu***

---

Dla poparcia tezy o konieczności lepszej egzekucji przepisów dotyczących przedmiotowej materii można podać kilka danych świadczących na rzecz komunikacji publicznej. Przykładowo w Warszawie aż 60 proc. podróży pieszych odbywa się komunikacją publiczną, a jedynie 33 proc. samochodem indywidualnym. Jeden autobus zajmuje na ulicy tyle miejsca co 4 samochody. W samochodzie podróżuje średnio jedna osoba. W dużym autobusie podróżować zaś może nawet do 180 osób. Samochód osobowy produkuje 140 g/km dwutlenku węgla CO<sub>2</sub> na jedną osobę. Autobus przewożący 180 osób niecałe 5 g/km na osobę a trzeba podkreślić trwający proces wymiany floty na pojazdy nieemisyjne.

Projekt ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.