

Szanowny Panie Ministrze,

działając na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, wnoszę o podjęcie inicjatywy legislacyjnej zmierzającej do zmiany art. 33a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w zakresie zasad poruszania się hulajnogą elektryczną po jezdni.

Wnoszę o rozważenie następującej zmiany legislacyjnej:

w art. 33a po ust. 2 dodać ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku braku drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów, pasa ruchu dla rowerów oraz drogi dla pieszych, kierujący hulajnogą elektryczną może korzystać z jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 50 km/h, poruszając się z zachowaniem szczególnej ostrożności, możliwie blisko prawej krawędzi jezdni oraz z prędkością nieprzekraczającą dopuszczalnej dla hulajnogi elektrycznej.”

oraz

w art. 33a ust. 3 pkt 3 po lit. c dodać lit. d w brzmieniu:

„d) jezdni w przypadku określonym w ust. 2a.”

Uzasadnienie

Obecne brzmienie art. 33a prowadzi do sytuacji, w której użytkownik hulajnogi elektrycznej może zostać pozbawiony jakiegokolwiek legalnej i racjonalnej możliwości kontynuowania jazdy. Ustawa dopuszcza bowiem korzystanie z jezdni wyłącznie wtedy, gdy dopuszczalna prędkość na niej nie przekracza 30 km/h, natomiast w przypadku dróg z wyższym limitem prędkości przewiduje jedynie wyjątkowe korzystanie z drogi dla pieszych, o ile taka droga istnieje wzdłuż jezdni. W praktyce oznacza to, że przy braku infrastruktury rowerowej oraz braku drogi dla pieszych kierujący hulajnogą pozostaje w stanie swoistej „luki komunikacyjnej”, w której nie ma zgodnego z prawem sposobu dalszego poruszania się.

W mojej ocenie takie rozwiązanie jest nadmiernie restrykcyjne i nie w pełni odpowiada wymaganiom racjonalności oraz proporcjonalności ograniczeń nakładanych na uczestników ruchu. Nie chodzi przy tym o generalne dopuszczenie hulajnóg elektrycznych do ruchu po każdej jezdni, lecz o wprowadzenie wąskiego, ściśle warunkowego wyjątku, odnoszącego się wyłącznie do sytuacji braku jakiegokolwiek infrastruktury alternatywnej.

Za zmianą przemawiają również względy bezpieczeństwa. Zmuszanie kierującego hulajnogą do korzystania z drogi dla pieszych nie zawsze zwiększa bezpieczeństwo, a w wielu miejscach może prowadzić do nowych zagrożeń zarówno dla pieszych, jak i dla samego użytkownika hulajnogi. Droga dla pieszych jest projektowana przede wszystkim dla ruchu pieszego, a nie dla pojazdów o małych kołach i wrażliwych na nierówności nawierzchni. W praktyce jej przebieg obejmuje liczne zjazdy, uskoki, obniżenia i podwyższenia krawężników, przecięcia z wjazdami do posesji, miejscowe zawężenia, słupy, znaki i inne elementy infrastruktury. Ponadto na tego rodzaju nawierzchni częściej występują luźne zanieczyszczenia, takie jak piasek, drobny żwir czy liście. Dla użytkownika hulajnogi elektrycznej oznacza to zwiększone ryzyko poślizgu, utraty równowagi albo gwałtownego zatrzymania przedniego koła.

Obowiązujące przepisy wywołują również skutek nierównego traktowania mieszkańców mniejszych miejscowości i obszarów peryferyjnych. W wielu takich miejscach dopuszczalna prędkość na drodze wynosi 50 km/h, natomiast wzdłuż jezdni często nie ma ani chodnika, ani drogi dla rowerów, ani pasa ruchu dla rowerów. W efekcie mieszkańcy większych miast, w których infrastruktura piesza i rowerowa jest bardziej rozwinięta, mają realną możliwość legalnego korzystania z hulajnog elektrycznych, podczas gdy mieszkańcy mniejszych miejscowości są tej możliwości faktycznie pozbawieni. Prowadzi to do sytuacji, w której dostęp do tego środka transportu zależy nie tyle od zachowania kierującego i warunków bezpieczeństwa, ile od miejsca zamieszkania i poziomu lokalnej infrastruktury. Taki stan rzeczy można postrzegać jako przejaw nieuzasadnionego zróżnicowania sytuacji obywateli korzystających z tego samego środka transportu.

W efekcie obowiązujące rozwiązanie może prowadzić do paradoksalnej sytuacji, w której przepis mający służyć bezpieczeństwu zmusza użytkownika hulajnogi do poruszania się po przestrzeni, która z technicznego i funkcjonalnego punktu widzenia nie jest właściwie dostosowana do charakterystyki tego środka transportu, albo całkowicie uniemożliwia mu legalne kontynuowanie jazdy. Jednocześnie przepis nie daje żadnej bezpiecznej alternatywy w miejscu, gdzie nie ma ani infrastruktury rowerowej, ani drogi dla pieszych.

Zaproponowana zmiana miałaby charakter ostrożnościowy i ograniczony. Dotyczyłaby wyłącznie dróg z dopuszczalną prędkością do 50 km/h, wyłącznie w razie braku drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów, pasa ruchu dla rowerów. Dodatkowo kierujący byłby nadal obowiązany do zachowania szczególnej ostrożności, poruszania się możliwie blisko prawej krawędzi jezdni oraz przestrzegania ustawowego limitu prędkości dla hulajnogi elektrycznej.

Takie rozwiązanie usuwałoby lukę praktyczną w obecnym stanie prawnym, a zarazem nie prowadziłoby do niekontrolowanego rozszerzenia ruchu hulajnog po jezdni. Przeciwnie, tworzyłoby precyzyjny, wyjątkowy i racjonalny mechanizm pozwalający uniknąć sytuacji, w której uczestnik ruchu nie ma żadnej legalnej drogi przejazdu.

Wnoszę o przeanalizowanie przedstawionego postulatu i poinformowanie mnie o sposobie rozpatrzenia niniejszej petycji.

Z poważaniem