

27.06.2022r.



Ministerstwo Infrastruktury
RPW/34086/2022 P
Data: 2022-06-28

Sz.P.
Minister Infrastruktury
Andrzej Adamczyk
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA

Dzień Dobry.

Zanim przejdę do rzeczy w tym liście, pozwólcie Państwo, że się przedstawię.
Nazywam się

Z wykształcenia jestem

Mechanikiem Samochodowym o profilu Technik Mechanik. Lecz od 12 lat jestem zawodowo kierowcą ciężarówki „TIR-a” na trasach krajowych i międzynarodowych. Piszę do Państwa w sprawie kilku problemów, jeśli chodzi o bezpieczeństwo w ruchu drogowym, o którym już kiedyś pisałem do Pana Ministra Infrastruktury Drogowej i Budownictwa Pana Andrzeja Adamczyka z (PiS) po karambolu na Autostradzie A1 pod Łodzią podajże w 2015 roku, a w roku 2019 miałem okazję wręczyć mu go osobiście latem podczas otwarcia drogi w mojej miejscowości, lecz mój list do Pana Ministra Andrzeja Adamczyka został jak zwykle zignorowany jak również list do Głównego Inspektora Inspekcji Transportu Drogowego Pana Alvina Gajadhura, więc ponawiam pismo, list po raz kolejny!

Przechodząc do rzeczy. W ostatnim czasie a nawet kilku lat od czasu wysłania mojego pierwszego listu do Pana Andrzeja Adamczyka, wiele mówi się o wypadkach na drodze. Pan Alvin Gjadhur z ITD organizował nawet w Listopadzie 2019 roku spotkanie odnośnie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na polskich drogach, na które mieli być zaproszeni różni eksperci i politycy, ale zwykłych, konkretnych kierowców zawodowych się pomija, i zamiast z nimi, rozmawia się z dziennikarzami i pseudo ekspertami, co jak dla mnie są mocni tylko w gadaniu, co by trzeba było zrobić by było bezpiecznie na polskich drogach a jak by ich wysłał na ponowny egzamin z Prawa Jazdy nie zdołaliby go zdać za pierwszym razem. I tu chciałbym się wypowiedzieć trochę w tej sprawie w tym liście, bo inaczej chyba nie mam innej możliwości, chociaż zakładam jeszcze inną opcję, a mianowicie zorganizowania strajku, z branżą transportową i kierowcami w nadchodzącym czasie, jeśli nie zostaną podjęte ze mną rozmowy, bo innej możliwości nie widzimy by zwrócić uwagę na nasze problemy. Tym razem nie będzie to strajk jak inne, które były słabo przemyślane i przede wszystkim niezgłoszone, jako zgromadzenie. Chcę zaznaczyć, że strajk z kierowcami i przewoźnikami mamy już zaplanowany pod każdym względem, jeśli nie zostaną podjęte rozmowy w odpowiedzi na obecne pismo. Mam ogromną nadzieję, że tym razem Pan Andrzej Adamczyk podejdzie poważnie do tego listu i zaczniemy w końcu rozmawiać na poniższe problemy opisane w tym liście.

Chciałbym poruszyć problem, jeśli chodzi o branżę, w której pracuje, czyli w Transporcie Międzynarodowym.

SPRAWA - 1

Wiele czasem się słyszy o długo wyprzedzających się ciężarówkach na Autostradach i Drogach Ekspresowych i czasem niektórzy są za wprowadzeniem całkowitego zakazu wyprzedzania dla ciężarówek. Owszem, problem jest z wyprzedzaniem, ale np. całkowity zakaz wyprzedzania się ciężarówek w tym nie pomoże i nie załatwi to do końca sprawy, ponieważ to też powoduje duże zagrożenia na drodze chociażby tak jak blokująca osobówka prawy pas na Autostradzie lub Drodze Ekspresowej jadąca np. 65km/h gdzie ciężarówka na takim zakazie nie może jej wyprzedzić i tworzy się na Autostradzie tak zwany „pociąg” przez ciężarówki, co wpływa na płynność ruchu. Przykładem mogą być Słowacja lub Węgry, gdzie taki zakaz funkcjonuje i bardzo to wpływa niekorzystnie na płynność ruchu i powoduje wiele zagrożeń, a bardziej wpływa na zasilenie budżetu państwa z mandatów z wyprzedzania się ciężarówek na zakazie. Lecz jeśli jest duże natężenie ruchu na Autostradzie lub Drodze Ekspresowej przez osobówki i ciężarówki szczególnie w okolicach dużych miast,

i ciężarówki zaczynają się wyprzedzać, też powoduje to problemy, więc taki zakaz wyprzedzania ciężarówek jest jednak potrzebny, ale tylko w wyjątkowych miejscach. Chciałbym zaprezentować pomysł, ustawę w tej kwestii, która by w większej części zniwelowała ten problem, a wyglądałaby ona tak:

SYTUACJE NAKAZUJĄCE I POZWALAJĄCE ZASTOSOWANIE ZNAKU B-26 NA AUTOSTRADACH I DROGACH EKSPRESOWYCH

- na obwodnicach miast o znacznie dużym natężeniu ruchu posiadających mniej jak 2 pasy ruchu w godzinach od 6:00 do 21:00 lub od 6:00 do 10:00 i od 14:00 do 18:00.

- na autostradach i drogach ekspresowych nie posiadających pasa awaryjnego w godzinach 6:00 - 21:00 (np. A4 Wrocław – Bolesławiec).

- 2 km przed poborem opłat drogowych (bramki) 24h.

- 2 km przed wykonywanymi robotami na drodze 24h.

- 2 km przed wypadkiem występującym na drodze 24h.

- w tunelach pow. 500m 24h.

- trzecim pasem ruchu dla pojazdów powyżej 7,5 tony 24h

Na pozostałych odcinkach Autostrad i Dróg Ekspresowych wyprzedzanie ciężarówek było by dopuszczalne oraz odcinkach posiadających trzy pasy.

Jeśli chodzi o informacje godzinowe kiedy można wyprzedzać wystarczyło by zamontować pod znakiem B-26 białą tabliczkę z godzinami obowiązującego zakazu wyprzedzania na danym odcinku.

SPRAWA - 2

Podnieś ograniczenia prędkości dla ciężarówek powyżej 7,5 tony

- drogi krajowe i wojewódzkie poza terenem zabudowanym z 70km/h do 90km/h.

- autostrady i drogi ekspresowe z 80km/h do 90km/h co wpłynie na płynność ruchu.

Wprowadzić minimalną prędkość dla wszystkich pojazdów na Autostradzie i Drodze Ekspresowej z 60km/h do 80km/h.

W czasie dokonywania legalizacji tachografu lub zakupu nowego pojazdu z tachografem powinno być obowiązkowe ustawienie ogranicznika prędkości

przez serwis na 90km/h według obowiązujących przepisów. Problem polega na tym, że niektóre firmy transportowe celowo obcinają ograniczniki kierowcom np. do 75km/h by zaoszczędzić na paliwie i gdy jest np. zakaz wyprzedzania na Autostradzie czy Drodze Ekspresowej ciężarówka, które mogą jechać szybciej są przez taką ciężarówkę blokowane na prawym pasie, co prowadzi do niebezpiecznych sytuacji na drodze, a tak gdyby wszystkie ciężarówki miały ustawione jednakowo ograniczniki, niepotrzebne wyprzedzanie się ciężarówek obserwując z doświadczenia mogłoby spaść o 70%.

Myślę, że chociaż w większości kierowcy osobówek i ciężarówek byli by zadowoleni z takiego przepisu, ponieważ wszystkim i tak nie dogodzi, ale też nie można wszystkich wrzucać do jednego worka, tak, jak np. kierowców ciężarówek, bo jak w każdej branży znajdzie się lepszy i gorszy.

SPRAWA - 3

Kolejny temat, jaki chciałbym poruszyć to sygnalizacja świetlna, która uważam, że w Polsce nie działa do końca dobrze.

Dobrym rozwiązaniem było by wprowadzenie mrugającego zielonego światła przed zmianą na czerwone.

Zasada Działania:

- przed zmianą światła z zielonego na czerwone światło zielone musi mrugnąć 3x dopiero może zmienić się na żółty i czerwony by umożliwić kierowcy spokojne zatrzymanie się przed sygnalizacją świetlną szczególnie kierowcy ciężarówki.

Takie rozwiązanie działa na Rumuni i w Austrii i jest bardzo wygodne. W Polsce nie trzeba było by montować sekundników. Wystarczy tylko przeprogramować sygnalizację świetlną stopniowo na wszystkich sygnalizatorach świetlnych w Polsce.

SPRAWA - 4

To spadający lód z ciężarówek w okresie zimowym. Powinien powstać przepis zobowiązujący, GDDKiA na postawienie tak zwanych ramp do zrzucania lodu jak w zachodnich krajach Europy, a nie, że Policja lub IDT robi potem kontrole z lusterkiem i nakłada mandat na kierowcę.

SPRAWA – 5

Policja z Polskiej Drogówki, kiedy zatrzymuje kierowców za przekraczanie prędkość zachowuje się tak jak kiedyś nieznakowane fotoradary przez Straż Miejską. Są po prostu niewidoczni. Radiowozy stoją za krzakami, płotem itp. Policja „prawie” w ogóle nie używa kamizelek odblaskowych nawet w nocy w czasie kontroli drogowych, co powoduje, że kierowca jest traktowany, jako maszynka do zarabiania pieniędzy, bo ich nie widzi w czasie pomiaru prędkości, a kiedy wybiega na drogę taki Policjant bez kamizelki odblaskowej zatrzymać pojazd to wygląda taka sytuacja gorzej jak wbiegające dziecko na drogę powodująca zagrożenie w ruchu drogowym. Używanie kamizelek odblaskowych przez Policjantów Polskiej Drogówki powinno być **OBOWIAZKOWE**, mimo, że kamizelka nie jest umundurowaniem Policjanta.

SPRAWA – 6 (inny temat)

W czasie, kiedy wjeżdża kierowca na firmę na załadunek lub rozładunek ochrona sobie życzy od kierowcy PESEL, numer DOWODU OSOBISTEGO. Nagminnie jest to wymuszane na magazynach różnych firm. Rozumiem, że żeby wjechać na firmę ochrona ma prawo znać tożsamość kierowcy, ale uważam, że imię i nazwisko zupełnie wystarczy, plus numery rejestracyjne auta, które można potwierdzić Dowodem Rejestracyjnym. Uważam, że takie firmy jak np. BIEDRONKA czy LIDL nie mają prawa żądać od kierowcy numeru PESEL, czy numeru DOWODU OSOBISTEGO, bo nie wiadomo, co z tymi danymi się potem dzieje.

SPRAWA – 7

Punkty Karne.

Jeśli chodzi o nowy terifikator punktów karnych, który ma obowiązywać od 17 września 2022 roku jest nie do przyjęcia. Chociażby, dlatego że 15 punktów karnych za delikatną stłuczkę jest zdecydowaną przesadą. Apeluję do wprowadzenia poprawek w ustawie PRAWO O RUCHU DROGOWYM przywrócenia nakładania punktów karnych według starej punktacji oraz przywrócenie anulowania punktów karnych po roku czasu, a nie po dwóch latach tym bardziej, że zostały zlikwidowane kursy redukujące punkty karne. Co do kwot mandatów uważam, że są do przyjęcia, lecz nowy terifikator punktów karnych jest bardzo niesprawiedliwy szczególnie dla kierowców zawodowych, którzy jeżdżą zdecydowanie więcej i powodują mniej wypadków od

przeciętnych kierowców jeżdżących do pracy. Ogólnie uważam że kierowcy jeżdżący zawodowo pod kategorią C,CE,D,DE powinny mieć osobną tabelę 24 punktów karnych i w razie wykroczenia przy okazaniu licencji że jeździ zawodowo przypisywać takiemu kierowcy punkty karne do osobnej tabeli razem pod podane kategorie.

To by było wszystko, co chciałem napisać. Bardzo byłbym wdzięczny, jeśli mój list przez Państwa zostanie w końcu rozpatrzony poważnie, ponieważ wcześniej został już TRZY RAZY zignorowany. Podaję do siebie na początku listu numer telefonu jak i e-mail. Bardziej zależałoby mi na skontaktowaniu się telefonicznie. Proszę o jak najszybszą odpowiedź.
Ze swojej strony czekam do miesiąca czasu od doręczenia listu.

Z poważaniem

PROJEKT USTAWY REGULUJĄCY STOSOWANIE ZNAKU W RUCHU DROGOWYM

„B-26” zakaz wyprzedzania przez samochody ciężarowe NA AUTOSTRADACH I DROGACH EKSPRESOWYCH

**Dopuszczenie zastosowania znaku B-26 na Autostradach i Drogach
Ekspresowych w następujących tylko sytuacjach:**

- 2 km przed poborem opłat
- 2 km przed zwężką pasa lub robotami drogowymi
- 2 km przed powstałym wypadkiem na drodze
- 2 km przed punktem kontroli drogowej będącej na parkingu lub zatoczce
- na obwodnicach dużych miast o wysokim natężeniu ruchu w godzinach od 6-21 lub od 6-10 i 14-18 tylko na odcinkach drogi o dwóch pasach ruchu
- w tunelach powyżej 500 metrów
- na odcinku na którym nie ma pasa awaryjnego w godzinach 6-21

Zakaz stosowania znaku B-26 na Autostradach i Drogach Ekspresowych:

- na odcinkach drogi posiadającej trzy pasy ruchu i więcej.

Wprowadzenie zapisu w Prawie o Ruchu Drogowym o następującym brzmieniu:

- zakaz wyprzedzania przez samochody ciężarowe trzecim pasem na Autostradach i Drogach Ekspresowych jeśli są dostępne trzy pasy lub więcej na danym odcinku

OBYWATELSKI PROJEKT USTAWY O ZMIANIE **USTAWY - Prawo o ruchu drogowym oraz** **niektórych innych ustaw.**

- wprowadzenie osobnego konta limitów punktów karnych dla kategorii C,CE,D,DE, dla **kierowców zawodowych** jeżdżących w firmach posiadający licencje transportową, kierowców ciężarówek, kierowców autobusów.
- termin kasacji punktów karnych za wykroczenia drogowe dla kierowców zawodowych po roku od zapłacenia mandatu.
- powrót do starej tabeli klasyfikacji nakładania punktów karnych za dane wykroczenia w ruchu drogowym oraz anulowania punktów karnych po roku czasu a nie 2 latach.
- likwidacja terenu w obszarze zabudowanych na drogach krajowych i wojewódzkich przebiegających przez wsie i zastąpienie je znakiem B-33 ograniczeniem prędkości do 70km/h gdzie takie obszary terenu zabudowanego występowały z wyjątkiem **miast o scisłym centrum**.
- wprowadzenie mrugającego światła zielonego na sygnalizacji świetlnej przed zmianą światła na czerwone.
- wprowadzenie zakazu parkowania dla pojazdów osobowych na parkingu w rajkach przeznaczonych dla pojazdów ciężarowych z wyjątkiem pojazdów posiadających przyczepkę
- wprowadzenie nakazu używania kamizelek odblaskowych przez służby kontrolne prowadzące czynności kontrolne lub inne czynności w ruchu drogowym
- wprowadzenie nakazu widocznego punktu kontrolnego czyli: funkcjonariusze którzy prowadzą kontrole w ruchu drogowy pojazdy jak i sami funkcjonariusze maja być widoczni z daleka, zabrania się chowania pojazdów w niewidocznych miejscach jak i funkcjonariuszy co może powodować nieświadomość kierowców o prowadzonej kontroli z ukrycia
- podwyższenie ograniczeń prędkości dla pojazdów ciężarowych po za obszarem zabudowanym z 70km/h do 90km/h
- podwyższenie graniczenia prędkości dla pojazdów ciężarowych na Autostradach i Drogach Ekspresowych z 80km/h do 90km/h

PROJEKT USTAWY REGULUJĄCY OGRANICZNIKI
PRĘDKOŚCI W POJAZDACH CIĘŻAROWYCH
POSIADAJĄCYCH TACHOGRAF

Dotyczy pojazdów ciężarowych z wyjątkiem autobusów i busów.

- wszystkie pojazdy zakupione u dilerów lub u innego sprzedawcy wprowadza się obowiązek ustawienia ogranicznika prędkości na 90km/h za pomocą legalizacji tachografu lub komputera serwisowego.
- zabrania się ustawiania ograniczników na mniejsze lub większe prędkości niż wskazanej powyżej.