

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: niedziela, 01, czerwiec 2014 22:24

Marek Wójcik

Odłony: 1491

---

W Dezyderacie sejmowych Komisji Infrastruktury oraz Komisji Polityki Społecznej i Rodziny parlamentarzyści wskazują na utrudnienia, jakie, na co dzień napotykają osoby niepełnosprawne, będące uczestnikami ruchu drogowego.

Komisje z niepokojem odnotowują fakt, że rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, pomimo że określa, jakie warunki powinny spełniać sygnalizatory akustyczne dla pieszych (instalowane na przejściach dla pieszych), w praktyce nie spełnia swojego celu. Zbyt szeroko określone wymogi dla tych sygnalizatorów powodują, że sygnalizacja akustyczna montowana na przejściach dla pieszych często nie tylko nie stanowi wsparcia dla osób niewidomych, ale może być instrumentem wprowadzającym w błąd. Przykładowo:

- w różnych miejscach w kraju a nawet w jednym mieście stosowane są różne dźwięki dla zasygnalizowania tych samych sytuacji (zielone światło, czerwone, itp.),
- dźwięk sygnalizatora jest trudno słyszalny lub całkowicie niesłyszalny przez osobę niewidomą będącą na środku przejścia, niekiedy lepiej słyszalny jest dźwięk z sygnalizatora sąsiedniego (przeciwego), co oznacza, że osoba niewidoma otrzymuje odwrotny sygnał.

Komisje uważają, że obecne przepisy wymagają, we współpracy z organizacjami zrzeszającymi osoby niewidome lub działającymi na rzecz tych osób, zmiany poprzez:

- ujednolicenie w całej Polsce rodzaju dźwięku emitowanego przy przejściach dla pieszych w tych samych sytuacjach drogowych,
- zdecydowane zawężenie parametrów dźwięku, jaki może być emitowany (np. częstotliwość, natężenie),
- precyzyjne określenie parametrów związanych z ukierunkowaniem dźwięku emitowanego przez sygnalizatory akustyczne,
- określenie zasad ustalania minimalnego czasu, jaki na konkretnym przejściu dla pieszych zostanie zapewniony pieszemu na przejście przez jezdnię – poprzez sygnalizację świetlną i dźwiękową.

Natomiast z uznaniem komisje odnotowują, obserwowaną w całej Polsce, poprawę oznakowania miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych. Coraz częściej obok oznakowania pionowego za pomocą znaku D-18 lub D-18a wraz z tabliczką T-29 stosuje się oznakowanie poziome za pomocą znaku P-24, ewentualnie P-20. W wielu miastach oraz na dużych parkingach (np. przed sklepami czy na lotniskach), dzięki odpowiednim decyzjom zarządców dróg lub właścicieli terenu, oznakowanie poziome jest „wzmocnione” poprzez podkład koloru niebieskiego. Taki sposób oznakowania miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych, powszechny w wielu krajach na świecie, ma duże znaczenie. Przy obecnym oznakowaniu znalezienie miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych przez kierowców, którzy na terenach parkingowych zwykle koncentrują się na obserwacji jezdni a nie wyszukiwaniu znaków pionowych, staje się zdecydowanie łatwiejsze. Ponadto - w przypadku, gdy osoba nieuprawniona zaparkuje na miejscu przeznaczonym dla osoby niepełnosprawnej, wykroczenie takie jest łatwiej zauważane przez otoczenie, a tym samym rośnie prawdopodobieństwo, że ktoś zwróci uwagę,

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: niedziela, 01, czerwiec 2014 22:24

Marek Wójcik

Odsłony: 1491

---

poinformuje straż miejską czy udokumentuje takie wykroczenie np. za pomocą telefonu komórkowego. Ponieważ oznakowanie miejsc parkingowych przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych kolorem niebieskim jest zgodne z art. 29 ust. 2 ratyfikowanej przez Polskę Konwencji o znakach i sygnałach drogowych sporządzonej w dniu 8 listopada 1968 r., Komisje uważają, że takie rozwiązanie powinno zostać wprowadzone w Polsce, jako obligatoryjne – z zachowaniem odpowiedniego *vacatio legis*.