

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego tylko dla niespełna 1 % sieci drogowej w Polsce

26 stycznia 2012 r., dzień przed zimową przerwą w pracach Sejmu, Komisja Infrastruktury przyjęła sprawozdanie podkomisji powołanej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 104) i zdecydowała o przekazanie tego projektu pod obrady Sejmu. Rozpatrzenie tego sprawozdania jest uwzględnione w programie 8. posiedzenia Sejmu, planowanego w dn. 15 – 17 lutego 2012 r.

Treść rozpatrywanego druku nr 104 w wersji rządowej, jest identyczna z treścią druku nr 6467, który stał się obiektem najbardziej spektakularnej próby „wrzutki”. Sejm VI kadencji słynął z takich „wrzutek”, ale ta była szczególna. Posiedzenie Komisji Infrastruktury zwołano w trybie nagłym, w dniu poprzedzający ostatnie, dwudniowe posiedzenie Sejmu tamtej kadencji. Minister Infrastruktury miał do dyspozycji cały drugi dzień obrad, w którym wprowadzał różne tematy. Tego co prawda nie było w programie, ale program przewidywał także rezerwę dla Ministra Infrastruktury na inne sprawy.

Na tamtym posiedzeniu Komisji Infrastruktury odbyła się wielka batalia przeciwko traktowaniu posłów jako maszynki do głosowania. Zaczął ją już pierwszy z posłów zabierających głos w dyskusji Wiesław Szczepański (SLD), który powiedział m.in.: *„Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Powiem tak, panie ministrze. Uważam, że traktujecie Komisję Infrastruktury trochę niepoważnie. Na ostatnim posiedzeniu Sejmu dajecie państwo projekt, który ma spełniać wymogi prawa Unii Europejskiej. A przecież ewentualnie jeszcze Senat będzie zgłaszał uwagi do tego projektu. Ponadto projekt nie ma pozytywnej opinii samorządu, który stwierdził, że projekt jest kosztowny, a więc będzie kosztował samorządy. Nie jest to więc projekt uzgodniony z samorządem; mam na myśli jego pozytywne zaopiniowanie. Przypominam, że o tym projekcie pan poseł Jerzy Polaczek wspominał już wczesną wiosną tego roku mówiąc, że taka ustawa jest potrzebna. I wtedy przedstawiciel rządu stwierdził, że nie potrzebuje ustawy. Wydaje mi się, że nic się nie stanie, jeżeli nad projektem ustawy na pierwszych posiedzeniach obradować będzie już nowy parlament.”*

Były też poważne zastrzeżenie merytoryczne, które w dość długim wystąpieniu zgłosił Kazimierz Jamroz, reprezentujący na tym posiedzeniu Polski Kongres Drogowy. Nasze sprawy, zgodne ze stanowiskiem KLIR, zgłosił Maciej Wroński, występujący jako przedstawiciel Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, który powiedział m.in.: *„W omawianym projekcie ustawy była szansa na stworzenie niezależnego audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a tymczasem nagle mamy audyt włączony w struktury Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. (...) Druga wątpliwość ma już charakter zasadniczy. W projekcie w ogóle nie zauważono procesu zarządzania ruchem. Jeżeli w jednym z artykułów mamy wymienione kiedy audyt jest przeprowadzany, to nie zauważyłem jakiegokolwiek odniesienia do zarządzania ruchem, do sporządzania projektu organizacji ruchu i do przyjmowania projektu organizacji ruchu. (...) Skoro mówimy o audycie bezpieczeństwa ruchu drogowego, o procesie planowania i podejmowania decyzji, to może należałoby wreszcie zająć się zarządzaniem ruchem. Pod tym względem mamy w projekcie ustawy pewną lukę. (...) Szanowni państwo. Stawiamy warunki wobec audytorów, mamy już określone warunki wobec osób przygotowujących projekt budowlany. Natomiast nic się nie mówi o projekcie organizacji ruchu, choć jest to równie istotne. Taki projekt może zrobić kucharka, w niczym nie*

umniejszając jej umiejętności, bo może się tego także nauczyć. Ale tak naprawdę, kwestia ta leży odłogiem. (...)". To musiało zapaść głęboko w pamięci, ponieważ przy ostatnim dyskutowaniu o projekcie ustawy, posłowie którzy pracowali w komisji w poprzedniej kadencji pamiętali o tym i od początku zastrzegali, że trzeba wrócić do tematu, ale oczywiście w innym czasie, nie przy tym projekcie.

Rozpatrywanie projektu w obecnej kadencji było realizowane w zawrotnym tempie. Projekt wpłynął do Sejmu 29 grudnia 2011 r., a do Komisji Infrastruktury został skierowany 9 stycznia 2012 r. Pierwsze czytanie projektu ustawy odbyło się na posiedzeniu Komisji Infrastruktury 12 stycznia 2012 r. i na tym samym posiedzeniu powołano dziewięcioosobową komisję nadzwyczajną do prac nad projektem. Podkomisja pracowała bardzo intensywnie przez półtora tygodnia od ukonstytuowania się, spotykając się już z udziałem ekspertów w dniach: 17, 19, 24 i 25 stycznia. Tylko na posiedzeniu 17 stycznia, przewodniczący podkomisji pozwolił na swobodną dyskusję na wszystkie tematy budzące jakiegokolwiek wątpliwości. To zachęciło uczestniczących w obradach ekspertów do przygotowywania własnych materiałów i umożliwiło 19 stycznia na wprowadzenie kilku zmian w początkowej części projektu ustawy (definicje i pewne zasady ogólne przeprowadzania audytu). Potem przewodniczący i członkowie podkomisji z koalicji rządowej zostali prawdopodobnie odpowiednio przeszkoleni i od następnego posiedzenia nie dopuszczono do żadnych istotnych zmian (do wprowadzenia każdej poprawki konieczny jest podpis co najmniej 3 członków podkomisji, a postów opozycji było tylko dwóch). Wycofano się również z wcześniej uzgodnionych poprawek (m.in. symbolicznego zapisu zezwalającego na stosowanie audytu na innych drogach niż zaliczone do sieci dróg międzynarodowych). Największą z przyjętych zmian było dopisanie instytutów naukowych klasy A do jednostek, jakie obok uczelni, będą miały prawo szkolić przyszłych audytorów (ale to zostało wcześniej uzgodnione z ministrem właściwym ds. transportu).

W efekcie według projektu ustawy, audyt brd będzie prowadzony w Polsce tylko na sieci dróg TEN-T, które stanowią niespełna 1 % naszej sieci drogowej. Na drogach TEN-T notuje się w Polsce ok. 7 % wszystkich wypadków z dróg krajowych. Zresztą Komisja Europejska w uzasadnieniu do dyrektywy w sprawie audytu przewiduje, że wdrożenie tej procedury na sieci TEN-T w całej Europie, zmniejszy liczbę zabitych o około 600 osób rocznie, a rozszerzenie dyrektywy na wszystkie autostrady, drogi ekspresowe i inne główne drogi o około 1300 osób rocznie. Oprócz tego audyt brd w pierwszych trzech fazach powstawania rozwiązań drogowych (z projektem budowlanym i wykonawczym łącznie), będzie realizowany przez pracowników etatowych GDDKiA. Dopiero w czwartym etapie (dopuszczenie już zbudowanej drogi do ruchu), będzie wkraczał prawdziwy audytor, czyli niezależny. Inaczej może być tylko na odcinkach zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu, ale i tam mogą być tworzone komórki z etatowymi „audytorami”.

26 stycznia 2012 r. projekt ustawy w takiej wersji, został przekazany przez Komisję Infrastruktury pod obrady Sejmu. Prawdopodobnie najpóźniej 17 lutego zostanie uchwalony.

Rodzi się w związku z tym pytanie, czy warto uczestniczyć w takich „spektaklach” ? Moim zdaniem tak, chociaż zabiera to dużo czasu. Najważniejsze są efekty uświadamiania pewnych istotnych problemów w umysłach posłów, nawet jeżeli dyscyplina partyjna zmusza ich do określonego głosowania. Najpoważniejszym problemem poza Sejmem, jest całkowity brak zainteresowania ministra właściwego do spraw transportu, problemami innymi niż dotyczące GDDKiA. Zresztą nie ma tego zapisanego w swoim regulaminie stanowiska. O zmianę tego trzeba by trochę powalczyć.

Oprócz tego myślę, że kiedyś skończymy wojnę polsko - polską i nie trzeba będzie stosować dyscypliny partyjnej do głosowania nad sprawami gospodarczymi. Teraz jest ona w pewnym sensie efektem destrukcyjnego działania wobec prawie wszystkich propozycji koalicji rządzącej (i oczywiście na odwrót). Na razie, już prywatnie będę próbował wykorzystać opozycję do uratowania tego co się da z idei audytu brd. Może się uda ?

Zygmunt Uzdalewicz

P.S.

Bardzo dziękuję Zygmuntowi za krotny udział w posiedzeniach Komisji i Podkomisji Infrastruktury Sejmu RP. Na moją prośbę o uczestnictwo odpowiedział bez wahania TAK.

Praca w komisjach sejmowych kojarzy się nieodłącznie z pracą Syzyfa (co już parokrotnie przeciwczyłem osobiście), niemal beznadziejna ale podpisuję się pod wnioskami Zygmunta.

*Tomasz Borowski
Prezes Zarządu S-KLIR*