

Załącznik do pisma L.dz. KLIR/01/11

Poznań, dnia 31 stycznia 2011 r.

**OPINIE STOWARZYSZENIA KLUB INŻYNIERII RUCHU (KLIR)
W SPRAWIE PROJEKTÓW:**

- Projekt 18.01.2011 r. „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia2011 r. W sprawie warunków lokalizacji w pasie drogowym urządzeń rejestrujących prędkość jazdy na odcinkach dróg oraz w sprawie szczegółowych warunków wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego”, (Wasz znak: TD-7km-020(t.4)-4/11) oraz
- Projekt 18.01.2011 r. „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich u mieszczenia na drogach” (Wasz znak: TD-7km-020(t.5)-1/11).

Zarząd S-KLIR, po uprzednim zebraniu opinii w przedmiotowej sprawie przekazuje, w załączeniu do pisma KLIR/01/11 następujące opinie, w kolejności ich otrzymywania:

1. Dotyczy rozdziału 3 § 9. 1.

Zupełnie nie rozumiem, czemu ma służyć dodatkowe oznakowanie (pomalowanie na wskazane w rozporządzeniu kolory) obudów na urządzenia stacjonarne:

1. *przed każdym urządzeniem stacjonarnym ustawiony będzie znak D-51, co powinno być wystarczającym ostrzeżeniem dla kierowcy, który jedzie z nadmierną prędkością*
2. *konieczność oznakowania obudów być może będzie wymagała ich demontażu. Każdy maszt (czyli skrzynka i słup) musi mieć zatwierdzenie Głównego Urzędu Miar. Ich demontaż spowoduje utratę legalizacji. Poza tym dodatkowe oznakowanie wymaga poniesienia kosztów.*
3. *Kto określił sposób oznakowania? Na jakiej Podstawie? Jeśli ma być wprowadzony nie wystarczy podać nazwy barwy, przydałby się bardziej szczegółowy opis. Należy założyć, że każdy z producentów będzie miał nieco inne odcienie materiałów fluorescencyjnych – co wtedy?*

Zapis jest moim zdaniem zupełnie niepotrzebny. Wprowadza jedynie dodatkowe niczemu nie służące utrudnienia. W Niemczech, gdzie przez jakiś czas mieszkałam, w ogóle nie ma oznakowania miejsc pomiaru prędkości, nie mówiąc już o specjalnym oznakowaniu obudów.

A.K.

2. *W przedłożonych projektach, moim zdaniem, w sposób bardzo nieprecyzyjny określono zasady używania rejestratorów (fotoradarów mobilnych) przez straże miejskie. Pozostawienie takich zapisów jest przyzwoleniem na dotychczasowe patologie związane z ich użytkowaniem przez te właśnie służby. A ponoć ustawodawcy właśnie chodziło o poprawę w tym względzie. Przecież mają one służyć poprawie bezpieczeństwa, a nie być maszynką drukującą pieniądze samorządom.*

Z.L.

3. Zgodnie z prośbą opiniuje załączone zmiany do rozporządzenia. Co do treści znaków uważam, że są do przyjęcia, to jednak do odległości ich stawiania przed fotoradarami to już niekoniecznie. Uważam, że stawianie tablicy informacyjnej zaledwie 50 m przed urządzeniem spowoduje gwałtowne hamowanie kierowców, a co zatem idzie wyższe ryzyko zdarzeń drogowych. W mojej ocenie powinny zostać wydłużone te odległości i tak np. na drogach do 60 km/h mini. 100 m przed urządzeniem, a na drogach powyżej 60 km/h mini. 200 m, co do dróg ekspresowych i autostradach to jest ok.

S.Ł.

4. W sprawie lokalizacji fotoradarów - rozporządzenie w praktyce ceduje na zarządców dróg ponoszenie kosztów instalacji i eksploatacji fotoradarów, dlatego też powinny być unormowania

prawne dotyczące przekazywania części wpływów z mandatów do skromnych budżetów zarządców dróg (podobnie jak w przypadku np. ważenia pojazdów).

5. W sprawie oznakowania fotoradarów - wydaje mi się, że kierowca powinien być wcześniej poinformowany o fotoradarze. Proponuję zwiększenie odległości umieszczenia znaku D-21

- obszar zabudowany 100-200 mb
- obszar niezabudowany 200-400 mb
- drogi ekspresowe i autostrady 400-600 mb.

K.W.

6. Wypowiedź wielowątkowa:

1. Brak definicji legalnej stacjonarnego i przenośnego urządzenia rejestrującego

Wprowadzenie przez ustawodawcę (do polskiego systemu prawnego) definicji legalnej „urządzenia rejestrującego” jest zjawiskiem prawnym długo oczekiwanym przez podmioty ustawowo uprawnione do prowadzenia kontroli ruchu drogowego z użyciem właśnie tych urządzeń. Oczekiwano, że wprowadzona definicja będzie zrozumiała i rozwieje wątpliwości w sferze interpretacyjnej.

I tak też, dnia 31 grudnia 2010 r. powszechnie obowiązuje definicja „urządzenia rejestrującego”, która to została ustanowiona w art. 2 pkt 59 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.). Jej brzmienie jest następujące: „urządzenie rejestrujące – stacjonarne, przenośne albo instalowane w pojeździe albo w statku powietrznym urządzenie ujawniające i zapisujące za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami”

Wydawać by się mogło, że ww. definicja jest jasna, zrozumiała i nie wymaga dodatkowych interpretacji, można by również pokusić się o wykorzystanie w stosunku do niej maksymy „clara non sunt interpretanda” (łac. nie dokonuje się wykładni tego, co jasne),.

Pogląd ten należy jednak obalić, ponieważ wczytując się w treść definicji „urządzenia rejestrującego” pojawia się szereg wątpliwości, które dotyczą przede wszystkim składników definicji. Jak zatem należy rozumieć: „stacjonarne urządzenie rejestrujące” oraz „przenośne urządzenie rejestrujące”? Jakie cechy prawne powinno posiadać urządzenie rejestrujące by posiadać status stacjonarnego bądź przenośnego? W tym miejscu pragnę przytoczyć przykład podmiotów, uprawnionych do kontroli ruchu drogowego przy użyciu urządzenia rejestrującego typu Multanowa 6F. Zgodnie z instrukcją obsługi ww. urządzenie nosi cechy urządzenia przenośnego, jednakże cechy te nadane są w języku technicznym, który zdecydowanie różni się od prawnego. Multanowa 6F, może dokonywać pomiaru prędkości w różnych konfiguracjach, tzn. w obudowie ochronnej stałej, w kontenerze, na trójnogu, w samochodzie oraz na maszcie, a to znaczy że może dokonywać pomiaru ruchomego, z mostu, stacjonarnego, prawostronnego i lewostronnego. Czy po umieszczeniu przenośnego urządzenia rejestrującego (który może być

umieszczony na statywie) w obudowie ochronnej stałej, w kontenerze lub na maszcie, zobligowani będziemy traktować je jako stacjonarne? Pytanie to nasuwa się, ponieważ takie informacje nie wynikają bezpośrednio z projektu rozporządzenia.

Zgodnie z instrukcją obsługi, urządzenie rejestrujące Multanova 6F posiada cechy przenośnego urządzenia w każdym ww. ustawieniu.

Sensownym rozwiązaniem wydaje się zatem wprowadzenie definicji legalnej „stacjonarnego urządzenia rejestrującego” oraz „przenośnego urządzenia rejestrującego” do aktu wykonawczego ustawy Prawo o ruchu drogowym, wydanym zgodnie z art. 129 h ust. 5 tejże ustawy.

W projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 stycznia 2011 r. w sprawie warunków lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących (...) brak jest ww. definicji, co powoduje niejasność treści owego projektu, zatem interpretacja prawna tekstu może być wieloznaczna, a to może doprowadzić do zaistnienia sporu w doktrynie.

2. Niezrozumiałość § 4 ust. 4 pkt 1 projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 stycznia 2011 r.

Zapis § 4 ust. 4 pkt 1 projektu rozporządzenia, dotyczący szczegółowych informacji o projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego, które zarządca dróg musi obligatoryjnie zawrzeć we wniosku skierowanym do Głównego Inspektora w sprawie zainstalowania stacjonarnego urządzenia rejestrującego, budzi wątpliwości.

Po odczytaniu przepisu § 4 ust. 4 projektu rozporządzenia, nasuwa się pytanie: jakie jeszcze informacje należy zamieścić w przedmiotowym wniosku?

3. Błędy formalne:

W tekście projektu rozporządzenia zauważyć można wiele błędnie dokonanych odesłań wewnętrznych, np.

- w § 2 pkt 5 projektu rozporządzenia zamieszczone jest, w definicji legalnej urządzenia rejestrującego, odesłanie do art. 2 pkt 79 ustawy Prawo o ruchu drogowym, a powinien znajdować się zapis: art. 2 pkt 59 ustawy,
- w § 4 ust. 5 pkt. 2 projektu rozporządzenia zamieszczone jest, w części dotyczącej „zastrzeżenia”, odesłanie do § 6 ust. 1 projektu rozporządzenia, który to przepis nie istnieje. Taka sama sytuacja występuje również w § 15 ust. 1 pkt 3 projektu rozporządzenia,
- w § 7 ust. 4 pkt 3 projektu rozporządzenia zamieszczone jest błędne odesłanie do pkt 4, a powinien być zapieszczony pkt 3,
- w § 14 projektu rozporządzenia zamieszczone jest odesłanie do § 7 ust. 1-2, a powinno być odesłanie do § 8 ust. 1-2 projektu rozporządzenia,

Powyższe błędy negatywnie wpływają na poprawność tekstu projektu rozporządzenia, dlatego też należy je poprawić.

5. Czy istnieje możliwość odwołania się od odmowy Głównego Inspektora w sprawie instalacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego?

W projekcie rozporządzenia zaznaczono w rozdziale 6 „Przepisy przejściowe i końcowe”, że rozpatrzenie wniosku przez Głównego Inspektora kończy postępowanie w sprawie.

Zapis § 16 ust. 3 zd. 2 projektu rozporządzenia niesie za sobą pewne wątpliwości, ponieważ nie jest wiadome: w jakim trybie rozpoznawany będzie wniosek zarządcy drogi o instalację stacjonarnego urządzenia rejestrującego oraz w jakiej formie wydawana będzie zgoda bądź odmowa Głównego Inspektora w sprawie.

Uważam, że ww. informacje należy zaznaczyć w akcie wykonawczym wydanym na mocy art. 129 h ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym, a których brakuje w projekcie tego aktu.

6. Podsumowanie

Po analizie tekstu przedmiotowego projektu rozporządzenia, nasuwają się następujące pytania, które mogą budzić wątpliwości, tj:

- jak należy rozumieć: „stacjonarne urządzenie rejestrujące” oraz „przenośne urządzenie rejestrujące”?,
- jakie cechy prawne powinno posiadać urządzenie rejestrujące by posiadać status stacjonarnego bądź przenośnego?,
- czy po umieszczeniu przenośnego urządzenia rejestrującego (który może być umieszczony na statywie) w obudowie ochronnej stałej, w kontenerze lub na maszcie, zobligowani będziemy traktować je jako stacjonarne?,
- jakie jeszcze szczegółowe informacje należy zamieścić we wniosku, o którym mowa § 4 ust. 2 projektu rozporządzenia?,
- w jakim trybie rozpoznawany będzie wniosek zarządcy drogi o instalację stacjonarnego urządzenia rejestrującego?,
- w jakiej formie wydawana będzie zgoda bądź odmowa Głównego Inspektora w sprawie?.

Uwagi dotyczące projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich wykonywania na drogach

1. Tworzenie nowych określeń dla urządzeń rejestrujących jest niezasadne

Wg projektu rozporządzenia, znak D-51 ma dotyczyć „automatycznej kontroli prędkości”, który stosować należy w celu poinformowania kierujących pojazdami o lokalizacji urządzeń działających samoczynnie, kontrolujących i rejestrujących prędkość ruchu pojazdów.

Uważam, że zapis dotyczący urządzeń działających samoczynnie, (...) jest błędny, ponieważ może powodować niespójność aktów prawnych dotyczących urządzeń rejestrujących.

Jeżeli ustawodawca ustanowił definicję legalną „urządzenia rejestrującego”, to niezasadnym jest tworzenie nowych określeń na to urządzenie i przypisywać im dodatkową cechę „działających samoczynnie”. Wydaje się, że wystarczające jest posługiwanie się wyłącznie definicją wynikającą z art. 2 pkt 59 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Uważam również, że znak D-51 powinien brzmieć „Kontrola prędkości”.

2. Brak oznakowania miejsc lub odcinka drogi objętych automatyczną kontrolą prędkości, wykonywaną przez Policję lub Inspekcję Transportu Drogowego za pomocą przenośnych urządzeń rejestrujących

W § 1 projektu rozporządzenia zaznaczono, że nie podlega oznakowaniu miejsce lub odcinek drogi objętej automatyczną kontrolą prędkości, wykonywaną przez Policję lub Inspekcję Transportu Drogowego za pomocą przenośnych urządzeń rejestracyjnych.

Trudno się zgodzić z tym zapisem, ponieważ straże gminne (miejskie), jak również ww. podmioty, przy prowadzeniu kontroli ruchu drogowego z użyciem urządzeń rejestrujących przepisy ruchu drogowego, realizują podobne cele, z celem prewencyjnym na czele. Zwrócić należy również uwagę na realizację podobnych zadań ustawowych dotyczących czuwania nad porządkiem na drogach publicznych. Można pokusić się o stwierdzenie, że doszło w tym miejscu do dyskredytacji straży gminnych (miejskich) w zakresie dokonywanej kontroli oraz pomniejszenie jej roli.

J.W.

7. Wypowiedź wielowątkowa:

1. Treść § 1 p.1 jest zawiła i wynika z niej według mnie, że co do zasady mogą być lokalizowane w pasach drogowych dróg publicznych wyłącznie obudowy wraz z urządzeniem rejestrującym, co wyklucza przemieszczanie jednego urządzenia rejestrującego między kilkoma obudowami, tak jak jest to obecnie praktykowane. Jeśli o to chodziło to OK – do każdej obudowy będzie przypisane urządzenie rejestrujące. Z dalszych zapisów (§ 6) wynika, że jeśli będzie nieczynne, to powinno być zasłonięte, zatem kierowcy będą zawsze wiedzieli, kiedy faktycznie jest czynne. Czy o to chodziło ?
2. Zgodnie z treścią § 4 ust. 1 Główny Inspektor określa lokalizację stacjonarnych urządzeń rejestrujących, które ... będą posadowione na fundamentach i jako obiekty budowlane podlegają rygorom określonym w art. 43 ustawy o drogach publicznych (minimalne odległości od krawędzi jezdni). Nie są to przecież urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą oraz potrzebami ruchu drogowego (art. 40 ust. 2 pkt 2 i 3), więc ich lokalizacja wymaga zgody zarządcy drogi, wydanej w drodze decyzji administracyjnej !!! O tym, że nie są to urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą (administracja drogowa) i potrzebami ruchu drogowego (bez nich też ruch może się odbywać) stanowi treść § 3, precyzującego jednoznacznie cel ich ustawiania. Ponadto nie są to także urządzenia bezpieczeństwa ruchu wyszczególnione w załączniku nr 4 do „czerwonej książki”. Czy zatem treść art. 40 ust. 1 ustawy o drogach publicznych Głównego Inspektora nie obowiązuje ? Jeśli tak, to z czego to wynika ?
3. Z dalszej, obszernej treści § 4 wynika, że ... Głównego Inspektora nie obowiązuje też projekt organizacji ruchu, który obowiązuje zarządcę drogi, w przypadku, gdy wnioskuje on o ustawienie stacjonarnego urządzenia rejestrującego. Wnioskuje stąd, że Główny Inspektor określi lokalizację tych urządzeń ... PALCEM ! Może nie do końca, bo z zestawienia treści ust. 1,2 i 3 § 4 wynika, że zarządca drogi zainstaluje takie urządzenie na wniosek Głównego Inspektora, w miejscu przez niego wskazanym (PALCEM), ale żeby nie miał wątpliwości GDZIE, dostanie jeszcze ... fotografię tego miejsca.
4. Już widzę jak w myśl zapisów § 6 użytkownik stacjonarnego urządzenia rejestrującego zasłoni je, jeśli czasowo nie będzie rejestrowało wykroczeń. W dodatku w porozumieniu z ... właściwym zarządcą drogi. Jak to w praktyce realizować ? Moim zdaniem NIEROZWIĄZYWALNE, jak skup butelek w PRL-u.

5. Czy konieczne jest w § 7 określanie granicznych wartości długości odcinków drogi, na których mogą być rejestrowane odcinkowe pomiary prędkości (ust. 2 pkt 1 i 2) ? Jakiej jest uzasadnienie dla przyjętych wartości 10 i 20 km ?
6. Rozdział 4 jest dla mnie niejasny - § 10 określa konfigurację urządzeń (pomiar co 5 lub co 10 km/h), a § 11 stanowi, że dla potrzeb prowadzonych postępowań nie będą utrwalane obrazy z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości o mniej niż 10 km/h. O jakie postępowania chodzi ? Czy samo ujawnienie przekroczenia i nałożenie mandatu jest już tym „postępowaniem”, czy termin „postępowanie” oznacza postępowanie sądowe, w przypadku odmowy przyjęcia mandatu ?

M.W.

8. *Wypowiedź wielowątkowa:*

§ 7 ust 2 pkt 1

10000m zmienić na 2000m

Uzasadnienie: 10 km w obszarze zabudowanym to w większości miast b. duża odległość. Na tak długim odcinku szczególnie w obszarze zabudowanym może mieć miejsce wiele zdarzeń, na które kierowca powinien zareagować szybko i prawidłowo a nie myśleć cały czas o kontroli prędkości.

§ 8 ust 3

Słowa „dopuszcza się stosowanie” zmienić na „należy ustawić znak”.

Uzasadnienie: kierowca powinien myśleć przede wszystkim o sytuacji na drodze a nie o tym czy jeszcze jest kontrolowany.

§ 15 ust 1

200 m zmienić na 500 m.

Uzasadnienie: 200 m to bardzo mała odległość kierowcy mogą czuć się „zaszczuci”.

2. Uwagi do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury

W sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

§ 1 ust 1

Znak D-51

Skreślić przedział od 50 do 100 m

Uzasadnienie: prędkość jest rejestrowana, gdy samochód znajduje się w odległości ok. 15-20 m od urządzenia rejestrującego. Przy prędkości 60km/h samochód przejeżdża w ciągu 1 sek. około 17 m. Zbyt bliskie ustawienie znaku przed urządzeniem rejestrującym może powodować gwałtowne hamowanie a przez to zdarzenia drogowe polegające na uderzeniu w tył hamującego pojazdu przez pojazd znajdujący się za nim.

*„Okresowa kontrola na odcinku nie mniej niż 100 m” – Zastrzec, że jest to odcinek min 100 m
Celem uniemożliwienia ustawienia fotoradarów w bardzo bliskiej odległości od znaku D-15.*

J.Ż.

9. Zapoznałem się z tematem radary, ta formuła porządkuje niespodzianki "radarowe" więc może być. Jednak po głębszym namyśle trzeba mieć na względzie, iż jest to doskonalenie formy inwigilacji obywateli. Gdzie nie jesteśmy podglądani i to wszystko dla naszego dobra! Metody dochodzenia do kultury jazdy i poprawy bezpieczeństwa są w Europie trochę bardziej subtelne i oddziaływują na wychowanie, uświadamianie, poprawę bezpieczeństwa biernego. Stworzenie bezpiecznego środowiska komunikacyjnego jest ważniejsze niż podnoszenie wymagań drogą restrykcyjną, a więc modernizacja dróg z pierwszoplanowym zadaniem "bezpieczeństwo". Oglądane ostatnio różne projekty, wskazują na brak "kręgosłupa" zawodowego projektantom, najgłupsze pomysły niekompetentnych decydentów są wrysowywane albo, aby taniej, to w gminach.

R.P.

10. Wypowiedź wielowątkowa:

Ustawa z dnia 29 października 2010r o zmianie ustawy „Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw” (Dz. U. Nr 225 poz. 1466), która weszła w życie 31 grudnia 2010r. wprowadza m.in. pojęcie **urządzenia rejestrującego** oraz określa zasady jego stosowania. Teoretycznie powinno to być powodem do zadowolenia, bo brak przepisów doprowadzał do wielu absurdalnych sytuacji /głośne działania straży miejskich czy gminnych mające „ratować” budżety jednostek samorządowych a – niejako przy okazji- pozwalające całkiem dobrze żyć dzierżawcom tych urządzeń/.

Powinno, ale nie jest, bowiem „wylano dziecko z kąpielą”.

Uzasadnienie.

Ustawodawca oddaje „pełnię władzy” w tej kwestii Inspekcji Transportu Drogowego /ITD/, pozbawiając praktycznie zarządców dróg publicznych możliwości działań. Niby nie do końca, mogą przecież wystąpić w roli petenta, wnioskującego do ITD o zgodę na zainstalowanie takiego urządzenia, po uprzednim szerokim uzasadnieniu wniosku.

Budzi to sprzeciw zarządców, spotęgowany dodatkowo treścią **projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących, sposobu ich oznakowania i sposobu dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące oraz w sprawie szczegółowych warunków wykonywania przez strażników gminnych /miejskich/ czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego**, ponieważ:

1. Zgodnie z prawomocnymi wyrokami sądów, orzekających w sprawach będących w kompetencji zarządców dróg, to właśnie „**zarząd dróg jest wyspecjalizowanym organem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo dróg publicznych, a zatem posiada z urzędu informacje pozwalające na podejmowanie decyzji związanych z bezpieczeństwem na drogach**” /wyrok WSA w Warszawie z dnia 16.05.2008r/. W najwyższym stopniu niezrozumiałe jest stanowisko ustawodawcy zakładające, że przeszkolony na kursie pracownik ITD jest bardziej kompetentny od pracownika zarządcy drogi, mającego wyższe wykształcenie kierunkowe, z uprawnieniami, po kursach dla audytorów brd.
2. Zgodnie z treścią § 4 ust.3 i 4 w/w rozporządzenia zarządca drogi, chcący zainstalować urządzenie rejestrujące, zobowiązany jest do przygotowania wniosku, którego zakres języ włoś na głowie. Przykładem jest wymóg sporządzenia „analizy bezpieczeństwa w ruchu drogowym na odcinku 1 km !! w obu kierunkach od projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego, obejmującą ostatnie 3 lata, uwzględniającą przyczyny wypadków drogowych tam występujących”.

Wobec tych oczekiwań, zasadne jest postawienie ustawodawcy następujących pytań:

- szczegółowe dane na temat zdarzeń drogowych są praktycznie nieosiągalne. Od lat, w różnych środowiskach zainteresowanych tematem, toczy się dyskusja o konieczności uszczegółowienia szkieletów zdarzeń drogowych sporządzanych przez policję i zasadach współpracy pomiędzy policją, zarządcą dróg i zarządzającym ruchem. I od lat nic w tej sprawie nie zostało zrobione. **Może więc, zamiast tworzyć „policję bis” ustawodawca zainteresuje się tematem, który od lat czeka na rozwiązanie** /łatwa do przewidzenia jest sytuacja, w której sporządzony przez zarządcę drogi wniosek zostaje odrzucony przez ITD, z powodu zbyt ogólnikowych danych/.
- Czy ustawodawca ma świadomość, że w miastach - na odcinku 1 km w obu kierunkach - znajduje się np. po 5 skrzyżowań i żądana analiza jest bez sensu? /kolejny przepis przystający głównie do potrzeb GDDKiA /.

- Co w sytuacji, kiedy ITD wniosek odrzuci? Istnieje jakaś procedura odwoławcza? Kto - w przypadku odrzucenia wniosku – będzie ponosił odpowiedzialność za bezpieczeństwo?

Na te pytania ustawodawca powinien odpowiedzieć a właściwie powinien był odpowiedzieć przed wprowadzeniem ustawy!

I jeszcze jedno, czy treść ustawy poddana była konsultacji społecznej przed jej wprowadzeniem? A jeśli była, to jakie gremia były uprzejme się nią zachwycić? /oprócz potencjalnych pracowników ITD, ma się rozumieć i może GDDKiA, która ma problem „z głowy”/.

U.C.

Po wnikliwym przeanalizowaniu załączonych projektów nasunęła mi się w zasadzie jedna uwaga do Rozporządzenia w sprawie warunków lokalizacji w pasie drogowym :
W rozdz. 3

Par.8 pkt 4. określa, że nie wymagają oznakowania miejsca(...)służących do ujawniania naruszeń obejmujących **niestosowanie się** przez kierujących pojazdami **do sygnarów świetlnych**.

Moim zdaniem problem może się pojawić w przypadku zastosowania urządzenia, które rejestrują zarówno przekraczanie prędkości dopuszczalnej jak i niestosowanie się do sygnarów świetlnych (prezentowali je np. w Rybniku). Pytanie jest, czy takie urządzenia wymaga oznakowania, czy też nie? (moim zdaniem powinno być oznakowane).
W takim przypadku zapis mógłby brzmieć następująco:

*4. Nie wymagają oznakowania miejsca automatycznej kontroli ruchu drogowego wykonywanej za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących służących **wyłącznie** do ujawniania naruszeń obejmujących niestosowanie się przez kierujących pojazdami do sygnarów świetlnych.*

O literówkach w projekcie nie piszę, bo to pewnie wszyscy poprawiają (w par 2 ust 5 – zamiast 79 powinno być **59**, w par 4 pkt 5 ust. 2 zamiast par.6 ust.1 powinno być **par 7 ust.1**).

Prawdopodobnie to rozporządzenie tego nie załatwi, ale tak przy okazji myślę, że urządzenia rejestrujące, które wymagają współpracy z istniejącymi sterownikami sygnalizacji, powinny posiadać certyfikat, opinię lub coś w tym stylu o możliwości bezpiecznego z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, podłączenia do sterownika. Problem polega na tym, że sygnał do sterowania tych urządzeń „pobierany” jest z sygnału czerwonego, który jest w sterownikach szczególnie nadzorowany.
Ps. A tak w ogóle to jestem przeciw radarom w strażach gminnych.

Z.S.

11. Wypowiedź wielowątkowa:

- I. Projekt dotyczący „urządzeń rejestrujących prędkość jazdy na odcinkach dróg” realizuje ten zapis dosłownie i konsekwentnie pomijając inne szerokie możliwości wykorzystania urządzeń rejestrujących w drogownictwie. Możliwości produkowanych obecnie urządzeń rejestrujących pozwalają na uzyskanie szerokiej informacji o ruchu drogowym. Wartość uzyskanych danych w zarządzaniu, projektowaniu i planowaniu rozbudowy dróg i sieci drogowej oraz w inżynierii ruchu, może wielokrotnie przekroczyć przychody z mandatów. Chodzi tu, bowiem o nietrafioną inwestycję z powodu braku niezbędnych i szczegółowych danych o ruchu na odcinkach i skrzyżowaniach dróg.

Zawężenia rozporządzenia do warunków lokalizacji urządzeń rejestrujących wyłącznie dla potrzeb prewencyjnych i fiskalnych, nie pozwala na instalowanie urządzeń zbierających dane inne niż naruszenia przepisów, jest obecnie niemożliwe. Projektowane przepisy o lokalizacji urządzeń rejestrujących nie przewidują ustawienia i oznakowania stacjonarnej stacji pomiarowej obojętnej dla kierujących pojazdami.

Wylano dziecko z kąpielą. Do wielogodzinnych i wielodniowych pomiarów natężenia i struktury ruchu nadal będzie angażowany człowiek z kajetem i ołówkiem

- II. Projektanci przedstawionych projektów w temacie oznakowania i lokalizacji nie konsultowali się ze sobą o czym świadczą różne zapisy w rozporządzeniu o lokalizacji **„urządzeń rejestrujących prędkość jazdy na odcinkach dróg”** i w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych. Pierwszy projekt w Rozdziale 3 i Rozdziale 5. nie przewiduje oznakowania odcinków miejsc innych niż te, na których Straże gminne (miejskie) obserwują ruch wykorzystując przenośne urządzenia rejestrujące zachowanie kierujących. To samo dotyczy projektu zmiany warunków dla stosowania znaku D-51. Są to skutki niefortunnego tytułu rozporządzenia, w którym znalazły się słowa o **rejestracji prędkości**.
- III. W rozporządzeniu o zmianie warunków dla znaku D-51 z niefortunnym napisem **„Kontrola prędkości”** i również niefortunną nazwą **„Automatyczna kontrola prędkości”**. Dla złagodzenia napisówz tarczą znaku D-51 stosuje się dodatkowe tabliczki umieszczone wraz ze znakiem na początku kontrolowanego odcinka.
- 1) **„Okresowa kontrola na odcinkukm/m”** przypadku, gdy automatyczna kontrola wykonywana będzie przez strażników gminnych (miejskich)
- Art. 129b. 4. Strażnicy gminni (miejscy) mogą dokonywać na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz drogach krajowych w obszarze zabudowanym, z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych, czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego z użyciem przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących w oznakowanym miejscu i określonym czasie, uzgodnionymi z właściwym miejscowo komendantem powiatowym (miejskim) lub Komendantem Stołecznym Policji.*
- 2) **„Kontrola średniej prędkości”** w przypadku, gdy stacjonarne urządzenia rejestrujące ujawniają naruszenia przepisów w zakresie prędkości ruchu.
- Informacji o tych tabliczkach nie ma w projekcie rozporządzenia o lokalizacji urządzeń rejestrujących.
- IV. Rozbieżność między projektami jest w zapisach dotyczących wymagań oznakowania miejsc lokalizacji urządzeń rejestrujących.
- 1) W projekcie o warunkach lokalizacji urządzeń:
- a) **Nie wymagają oznakowania miejsca automatycznej kontroli ruchu drogowego wykonywanej za pomocą za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących służących do ujawniania naruszeń obejmujących niestosowanie się przez kierujących pojazdami do sygnałów świetlnych.**
- b) **Pokrycie stacjonarnych urządzeń rejestrujących lub gdy znajdują się w obudowach ich obudowy fluoroscencyjnymi materiałami odblaskowymi.**
- 2) W rozporządzeniu o zmianie warunków dla znaku D-51;
- a) **Nie podlega oznakowanie miejsce lub odcinek drogi objęty automatyczną kontrolą prędkości wykonywaną przez Policję lub Inspekcję Transportu Drogowego za pomocą przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe albo na statku powietrznym urządzeń rejestrujących.**
- b) **Brak zapisu o pokrywaniu stacjonarnych urządzeń rejestrujących materiałem odblaskowym.**
- V. **Rozdział 6 Przepisy przejściowe końcowe** jest całkowicie odmienny wobec treści zapisanej w **ustawie z dnia 29.X.2010 o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.**

Projekt na bazie „Projektu 18.01.2011r.” zmiany w stosunku do projektu bazowego oznaczono kolorem czerwonym i kursywą.

„ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

Z dnia2011 r.

W sprawie warunków lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących *prędkość jazdy na odcinkach dróg* oraz w sprawie szczegółowych warunków wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego

Na podstawie art. 129h ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.- Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.²⁾ zarządza się, co następuje:

Rozdział 1 Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem zasady, że instalowana i używana jest obudowa wraz z urządzeniem rejestrującym;
- 2) sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem oddziaływania prewencyjnego poprzez zapewnienie odpowiedniej widoczności;
- 3) sposób dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące, z uwzględnieniem progów prędkości dostosowanych do obowiązującego na drodze ograniczenia prędkości, oraz przetwarzania przez te urządzenia zarejestrowanych danych, a także biorąc pod uwagę możliwość błędu kierowcy do 10 km/h włącznie w utrzymaniu dopuszczalnej prędkości;
- 4) szczegółowe warunki wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129b ust. 4, ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, w tym obowiązku oznakowania miejsc prowadzenia kontroli

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;
- 2) Głównym Inspektorze - rozumie się przez to Głównego Inspektora Transportu Drogowego;
- 3) straży - rozumie się przez to straż gminną oraz straż miejską, o której mowa w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. z 1997 Nr 123, poz. 779 z późn. zm.³⁾;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej * transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w: Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925., Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, i 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i poz. 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753 i Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, r. 219, poz. 1443 i Nr 225, poz. 1466.

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 113, poz. 984, z 2003 r. Nr 130, poz. 1190, z 2008 r. Nr 223, poz. 1458, z 2009 r. Nr 97, poz. 803 oraz z 2010 r. Nr 182, poz. 1228.

- 4) strażnikach - rozumie się przez to strażników straży gminnych oraz straży miejskich, o których mowa w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych;”
- 5) urządzeniu rejestrującym – rozumie się *stacjonarne, przenośne albo zainstalowane w pojeździe albo na statku powietrznym urządzenie ujawniające i zapisujące naruszenie przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami zlokalizowane w pasie drogowym określone w art.2 pkt 59.*
- 6) obudowie – rozumie się przez to *obudowę stacjonarną lub przenośną (mobilną) na urządzenie rejestrujące, o którym mowa w punkcie 5, integralną częścią obudowy stacjonarnej może być maszta, na którym ta obudowa będzie umocowana.*
(Straże miejskie mogą używać mobilne obudowy na kółkach, które są do nabycia na rynku urządzeń rejestrujących przenośnych.)

Rozdział 2
Warunki lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych
stacjonarnych urządzeń rejestrujących

§ 3. Stacjonarne urządzenia rejestrujące instalowane są w pasie drogowym dróg publicznych w celu przeciwdziałania wypadkom oraz ograniczania skutków wypadków, a także w celu wdrażania kierujących pojazdami do przestrzegania przepisów ruchu drogowego.

~~§ 4. 1. Lokalizację stacjonarnych urządzeń rejestrujących określa Główny Inspektor.~~

~~2. Zarządca drogi instaluje stacjonarne urządzenia rejestrujące:~~

~~1) na wniosek Głównego Inspektora,~~

~~2) po złożeniu wniosku i uzyskaniu zgody Głównego Inspektora.~~

~~3. W sprawach dotyczących wyznaczenia w pasie drogowym lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego Główny Inspektor uwzględnia:~~

~~1) analizę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, na odcinku 1000 m w obu kierunkach od projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego, obejmującą ostatnie 3 lata uwzględniającą przyczyny wypadków drogowych tam występujących;~~

~~2) dopuszczalną prędkość na drodze w miejscu projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego oraz na odcinku 500 m przed i za projektowaną lokalizacją, a w obszarze zabudowanym odpowiednio 200 m;~~

~~3) analizę rzeczywistych prędkości pojazdów występujących w danym przekroju drogi określającą udział pojazdów poruszających się w różnych przedziałach prędkości, którą przeprowadzono na podstawie badań w miarodajnych przedziałach czasowych.~~

~~4) Dokumentację fotograficzną miejsca projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego przedstawiającą przebieg i otoczenie drogi przed i za tym miejscem;~~

~~5) Kategorię i klasę drogi oraz średnie dobowe natężenie ruchu w miejscu projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego;~~

~~6) istniejące w odległości 500 m od projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego obiekty użyteczności publicznej, w tym w szczególności: szkoły, boiska, obiekty kulturalne, obiekty kultu religijnego oraz przystanki komunikacji publicznej oraz inne położone w dalszej odległości o ile ich specyfika powoduje istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu na drodze~~

~~7) istniejącą w miejscu projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego organizację ruchu oraz istniejącą infrastrukturę inżynieryjno-drogową, w tym w szczególności przejścia i kładki dla pieszych;~~

~~8) warunki widoczności w promieniu 100 m od projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego, w tym w szczególności ukształtowanie terenu, zabudowania oraz elementy architektury i krajobrazu ograniczające widoczność;~~

~~9) już zainstalowane w promieniu 1000 m od projektowanej lokalizacji stacjonarne urządzenia rejestrujące.~~

~~4. Wniosek zarządcy drogi, o którym mowa w ust. 2 zawiera:~~

~~1) szczegółową informację o projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego,~~

~~2) informacje, o których mowa w ust. 3~~

~~3) projekt organizacji ruchu wraz z naniesionymi:~~

~~a) projektowaną lokalizację urządzenia rejestrującego;~~

~~b) obiektami, o których mowa w ust. 3 pkt 7-9;~~

~~e) projektowanym oznakowaniem informacyjnym i urządzenia rejestrującego,~~

~~d) informację o systemie zasilania urządzenia rejestrującego.~~

~~5. Stacjonarne urządzenia rejestrujące mogą być instalowane:~~

~~1) w obszarze zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 1000 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego;~~

~~2) poza obszarem zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 3000 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego;~~

~~z zastrzeżeniem, iż urządzenia te nie mogą być instalowane na odcinkach dróg objętych nadzorem za pomocą urządzeń rejestrujących, o których mowa w § 6 ust. 1.~~

§ 4.1. Główny Inspektor Transportu Drogowego:

- 1) wnioskuję do zarządców dróg publicznych, z wyłączeniem dróg zarządzanych przez Generalnego Dyrektora dróg Krajowych i autostrad, o instalację lub usunięcie urządzenia rejestrującego albo obudowy na to urządzenie (Art.129g ust.2 pkt 3),
- 2) zasięga przed złożeniem wniosku, opinii właściwego komendanta wojewódzkiego Policji i zarządcy drogi w sprawach dotyczących urządzeń rejestrujących naruszenia przepisów ruchu drogowego o dopuszczalnej prędkości oraz innych naruszeń przepisów ruchu drogowego, (Art.129g ust.2 pkt 3),
- 3) wniosek powinien zawierać informacje dotyczące:

a) lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących na odcinkach i skrzyżowaniach drogi,

b) właściwości instalowanych urządzeń, w tym:

- rejestrowanie ruchu zbliżającego się i oddalającego się ruchu drogowego,
- rejestrowania zdarzeń na wielu pasach ruchu,
- prowadzenie statystyk – ilości przejeżdżających samochodów, ilości samochodów przekraczających określoną prędkość,
- system pozwalający na rozpoznawanie tablic rejestracyjnych w nocy i w złych warunkach świetlnych,
- wykorzystanie pętli indukcyjnych w jezdni do pomiaru prędkości i przejazdu na czerwonym świetle
- zdalne sterowanie i obsługa przy wykorzystaniu sieci bezprzewodowej,

c) Wymagane dane techniczne, w tym:

- zakres temperatur (najniższe i najwyższe temperatury),
- sposób zasilania (akumulatory, sieć),
- system pobierania danych (laptop, sieć bezprzewodowa)
- charakterystyka kamery, rozdzielczość, migawka, pojemność dysku

4. Główny Inspektor dokonuje zakupu i naprawy oraz wykonuje czynności związane z bieżącą eksploatacją i obsługą urządzeń rejestrujących, w tym czynności obejmujące import danych zarejestrowanych przez te urządzenia oraz montaż urządzeń w zainstalowanych przez Inspekcję Transportu Drogowego lub zarządcę drogi działającego na wniosek, o którym mowa w ust. 2, a także w przypadku obudów urządzeń rejestracyjnych należących do Policji

(Art.129g ust. 2 pkt 4).

§ 5. 1. Instalacja i eksploatacja stacjonarnych urządzeń rejestrujących na drogach zarządzanych Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych na drogach krajowych należą do Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

- 2.. Na pozostałych drogach publicznych instalacja stacjonarnych urządzeń rejestrujących należy do zarządców tych dróg, należy do Inspekcji Transportu Drogowego lub Policji

(Art.129g ust. 2 pkt 4 oraz Ustawa z dn. 29.X.2010 o zmianie ust. Prawo o ruchu drog.)

§ 6. Wniosek w sprawach, o których mowa w ust.1 pkt. 1 powinien zawierać:

- 1) analizę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, na odcinku 1000 m w obu kierunkach od projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego, obejmującą ostatnie 3 lata uwzględniającą przyczyny wypadków drogowych tam występujących;
- 2) dopuszczalna prędkość na drodze w miejscu projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego oraz na odcinku 500 m przed i za projektowaną lokalizacją, a w obszarze zabudowanym odpowiednio 200 m;
- 3) analizę rzeczywistych prędkości pojazdów występujących w danym przekroju drogi określającą udział pojazdów poruszających się w różnych przedziałach prędkości, którą przeprowadzono na podstawie badań w miarodajnych przedziałach czasowych.
- 4) Dokumentację fotograficzną miejsca projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego przedstawiającą przebieg i otoczenie drogi przed i za tym miejscem,
- 5) Kategorię i klasę drogi oraz średnie dobowe natężenie ruchu w miejscu projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego;
- 6) istniejące w odległości 500 m od projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego obiekty użyteczności publicznej, w tym w szczególności: szkoły, boiska, obiekty kulturalne, obiekty kultu religijnego oraz przystanki komunikacji publicznej oraz inne położone w dalszej odległości o ile ich specyfika powoduje istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu na drodze
- 7) istniejącą w miejscu projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego organizację ruchu w tym w szczególności przejścia i kładki dla pieszych;
- 8) warunki widoczności w promieniu 100 m od projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego, w tym w szczególności ukształtowanie terenu, zabudowania oraz elementy architektury j krajobrazu ograniczające widoczność;
- 9) już zainstalowane w promieniu 1000 m od projektowanej lokalizacji stacjonarne urządzenia rejestrujące.
- 10) charakterystykę skrzyżowań na odcinku albo na początku i końcu odcinka, jeżeli te skrzyżowania stanowią granicę odcinka zdefiniowanego w pkt. 1),
- 11) szczegółową informację o projektowanej lokalizacji urządzenia rejestrującego,
- 12).mapa w skali 1:5 000 lub innej z naniesioną lokalizacją urządzenia rejestrującego oraz z naniesionymi obiektami opisanymi w pkt 6-9,
- 12) projekt organizacji ruchu wraz z lokalizacją i oznakowaniem urządzenia rejestrującego,

13) Sugestie modernizacji w najbliższym okresie odcinka drogi i skrzyżowań

7. Dane dotyczące analiz ruchu wg ust. 6 oraz średnie prędkości, dotyczą każdego kierunku ruchu oddzielnie,

§ 7. 1) Policja może wnioskować do Głównego Inspektora Transportu Drogowego o instalowanie stacjonarnych urządzeń rejestrujących naruszenia przepisów ruchu drogowego.

2). W przypadku instalacji urządzeń rejestrujących przez zarządcę drogi lub Policję obowiązują przepisy § 4 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 4, 5, i 6.

§ 8.1. Stacjonarne urządzenia rejestrujące mogą być instalowane;

1) W obszarze zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 1 000 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego,

2) Poza obszarem zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 3 000 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego, z zastrzeżeniem, że urządzenia nie mogą być instalowane na odcinkach dróg objętych nadzorem za pomocą urządzeń rejestrujących, o których mowa w § 6.

2. Ograniczenia określone w ust. 1 nie mają zastosowania do stacjonarnych urządzeń rejestrujących, które dokonują pomiaru w kierunku innym niż urządzenia w ust. 1

3. Zabronione jest instalowanie w pasie drogowym dróg publicznych przyrządów imitujących urządzenia rejestrujące lub obudów na te urządzenia, których konstrukcja techniczna lub ich wykonanie uniemożliwiają rejestrację wykroczeń

§ 9-§ 6 W okresie czasowego wyłączenia z eksploatacji urządzenia rejestrującego, właściwy zarządca drogi zastrzeżenia urządzenie rejestrujące lub jego obudowę oraz oznakowanie tego urządzenia.

§ 10-§ 7-1. Stacjonarne urządzenia rejestrujące, które ujawniają naruszenia przepisów ruchu drogowego, mogą być instalowane na odcinkach dróg, na których ze względu na dopuszczalne prędkości oraz charakterystykę drogi, dokonywanie pomiaru jest uzasadnione poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, przeciwdziałaniem wypadkom drogowym i potrzebą wpajania kierującym pojazdami przestrzegania przepisów ruchu drogowego, w tym na odcinkach dróg:

- 1) krętych,
- 2) w remoncie lub przebudowie,
- 3) w obszarze zabudowanym.
- 4) na autostradach i drogach ekspresowych,
- 5) w tunelach oraz na mostach

2. Stacjonarne urządzenia rejestrujące naruszenie przepisów ruchu drogowego mogą być instalowane na odcinkach dróg o długości:

- 1) do 10 km w obszarze zabudowanym,
- 2) do 20 km poza obszarem zabudowanym, jeżeli na tych odcinkach nie ma skrzyżowań lub węzłów,

3. Jeżeli długości odcinków są odległością między najbliższymi skrzyżowaniami, wówczas urządzenie rejestrujące mogą być instalowane tak, aby mogły rejestrować naruszenia przepisów ruchu drogowego na skrzyżowaniu i naruszenia dozwolonej prędkości jazdy na odcinkach wlotowych i wylotowych na skrzyżowaniu.

Rozdział 3

Sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów

§ 11. § 8-1. Stacjonarne urządzenie rejestrujące naruszenie *przepisów ruchu drogowego* poprzedza się każdorazowo znakiem informacyjnym D-51 „Automatyczna kontrola prędkości”

2. Zasady umieszczenia znaku D-51 i wymagania techniczne dla tego znaku określa *rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach.*

3. 1) Do urządzeń rejestrujących, o których mowa w § 7 ust. 1, przepisy ust. 1-2 stosuje się odpowiednio. W przypadku odcinka drogi dłuższego od 1 km dopuszcza się stosowanie znaku D-51 z tabliczką „Koniec” umieszczonego na końcu odcinka pomiarowego,

2) Oznakowania, o którym mowa w pkt 1. nie stosuje się, gdy odcinek kończy się na skrzyżowaniu.

4. Nie wymagają oznakowania miejsca automatycznej kontroli ruchu drogowego wykonywanej za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących służących do ujawniania naruszeń obejmujących niestosowanie się przez kierujących pojazdami do sygnałów świetlnych.

§ 12 § 9-1. Stacjonarne urządzenia rejestrujące lub gdy znajdują się w obudowach, ich obudowy, w celu zapewnienia odpowiedniej widoczności, pokrywa się fluorescencyjnymi materiałami odblaskowymi, naprzemiennie barwy pomarańczowej i żółtej, układającymi się w ukośne, ciągłe w miejscach załamania obudowy, pasy o szerokości 0, 25 m pod kątem 45°. Pasy widziane z każdej strony urządzenia winny się wznosić w prawą stronę. W przypadku obudów o wysokości mniejszej niż 1 m *od poziomu pobocza lub chodnika*, poszczególne pasy mają szerokość 0, 15 m.

- ~~2. Do obudów lub stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w § 7 ust. 1 oraz § 8 ust. 4, przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio. Jeżeli obudowa urządzenia rejestrującego jest osadzona na maszcie, to maszt powinien być oznakowany podobnie jak obudowa.~~

Rozdział 4

Sposób dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące

- ~~§ 13 §10.~~ Urządzenia rejestrujące konfigurowane są tak, aby rejestrować naruszenia dopuszczalnej prędkości jazdy o ustawianą w urządzeniu wartość postępującą (próg):
- 3) co 5 km/h w przypadku, gdy dopuszczalna prędkość jazdy wynosi do 70 km/h włącznie,
 - 4) co 10 km/h w pozostałych przypadkach.
- ~~§ 14. §11.~~ Urządzenia rejestrujące, na potrzeby prowadzonych postępowań w sprawach o wykroczenia nie zapisują za pomocą technik utrwalania obrazów naruszeń polegających na przekroczeniu przez kierujących pojazdami dopuszczalnej prędkości jazdy o 10 lub mniej km/h.
- ~~§ 15. Ujawnianie za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych następujących naruszeń przepisów ruchu drogowego:~~
- a) ~~przekraczania dopuszczalnej prędkości,~~
 - b) ~~niestosowanie się do sygnałów świetlnych~~
- ~~- z zastrzeżeniem art. 129b ust. 3 pkt 3, należy do Inspekcji Transportu Drogowego. (ART.129g 1)~~
- ~~§ 12. W zakresie dotyczącym stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w § 7 ust. 1, przepisy § 10 i 11 stosuje się odpowiednio do średnich prędkości jazdy.~~

Rozdział 5

Szczegółowe warunki wykonywania przez strażników czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego z użyciem urządzeń rejestrujących

- ~~§ 16 1. Strażnicy gminni (miejscy) mogą dokonywać na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach krajowych w obszarze zabudowanym z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego z użyciem przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących naruszenia przepisów ruchu drogowego.~~
- ~~2. Zakres, oznakowane miejsce i czas kontroli powinny być uzgodnione z właściwym miejscowo komendantem powiatowym (miejskim) lub Komendantem Stołecznym Policji.~~
 - ~~3. W przypadku używania urządzenia zainstalowanego w pojeździe pojazd nie może znajdować się w ruchu.~~
 - ~~4. Ustawa nie przewiduje korzystania przez staże gminne (miejskie) stacjonarnych urządzeń rejestrujących naruszenie prawa o ruchu drogowym. (ART. 129b 1)~~
- ~~§ 13. Właściwy miejscowo komendant Policji uzgadniając miejsce i czas wykonywania czynności, o których mowa w art. 129 b ust. 4 ustawy, uwzględnia przesłanki określone w § 4 ust. 3. punkty 3, 4, 5, 6, i 8.~~
- ~~§ 16. §14.~~ Do oznakowania miejsca kontroli, o którym mowa w ~~§ 13, § 16. 2~~ przepisy ~~§ 7 § 11,~~ ust. 1-2 stosuje się odpowiednio.
- ~~§ 17 §15. 1.~~ Strażnicy nie mogą dokonywać *kontroli ruchu drogowego w tym* automatycznej kontroli prędkości za pomocą przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących,:
- 1) w obszarze zabudowanym na drodze, na której zlokalizowano stacjonarne urządzenia rejestrujące naruszenia przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości jazdy w odległości mniejszej niż 200 m od niego;
 - 2) poza obszarem zabudowanym na drodze, na której zlokalizowano stacjonarne urządzenia rejestrujące naruszenia przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości jazdy w odległości mniejszej niż 500 m od niego;
 - 3) na odcinkach dróg objętych nadzorem stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w ~~§ 6 ust. 4.~~ **§ 9.**
 - 4) ~~jeżeli pojazd z zainstalowanym urządzeniem rejestrującym jest w ruchu~~
- ~~2. Do urządzeń rejestrujących eksploatowanych przez strażę przepisy § 10 -12 stosuje się odpowiednio.~~

Rozdział 6

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 18. W terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy z dnia 29. X. 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw:

- 1) Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekaże znajdujące się w jego władaniu stacjonarne urządzenie rejestrujące oraz obudowy na te urządzenia Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego. Przekazanie nastąpi w drodze protokółów zdawczo odbiorczych;
- 2) Zarządcy dróg usuną urządzenie oraz obudowy na te urządzenia zainstalowane w pasie dróg publicznych, eksploatowane przez inne podmioty niż Policja, zarządcy dróg, straże gminne (miejskie) oraz Inspekcja Transportu drogowego:

Ustawa z dn. 29.X.2010 o zmianie ust. Prawo o ruchu drog.)

- 3) Komendant Główny Policji, zarządcy dróg z wyłączeniem Generalnego Dyrektora dróg Krajowych i Autostrad oraz komendanci straży gminnych (miejskich) prześlą Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego wykazy stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia zainstalowane w pasie dróg publicznych odpowiednio przez: Policję, zarządców dróg oraz straże gminne (miejskie), zew wskazaniem typu (model) zainstalowanego urządzenia rejestrującego lub obudowy na to urządzenie, szczegółowym określeniem miejsca ich instalacji oraz opisem infrastruktury technicznej towarzyszącej instalacji, a także wyszczególnieniem znajdującego się w ich posiadaniu wyposażenia technicznego niezbędnego do eksploatacji wyżej wymienionych urządzeń obejmującego klucze oraz hasła (kody) dostępu.
- 4) Ustawa wchodzi w życie 30 dni po ogłoszeniu.

Ustawa z dn. 29.X.2010 o zmianie ust. Prawo o ruchu drog.)

~~§ 16 1.~~ Zarządcy dróg w terminie do dnia 31 grudnia 2011 r. wystąpią do Głównego Inspektora z wnioskiem o stwierdzenie zgodności z przepisami rozdziału 2 lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego lub obudowy zainstalowanej w pasie drogowym drogi publicznej przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia:

2. Główny Inspektor rozpatrzy wnioski, o których mowa w ust. 1, w terminie do dnia 31 lipca 2012 r.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy ~~§ 4 ust 4 oraz § 7 ust. 5.~~ Rozpatrzenie wniosku przez Głównego Inspektora kończy postępowanie w sprawie.

~~4. Zarządcy dróg w terminie do dnia 31 grudnia 2012 r. zdemontują wszystkie stacjonarne urządzenia rejestrujące i obudowy zainstalowane w pasie drogowym drogi publicznej przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia:~~

~~5) dla których nie wystąpili w terminie określonym w ust. 1 z wnioskiem o stwierdzenie zgodności ich lokalizacji z przepisami rozdziału 2;~~

~~6) w przypadku stwierdzenia przez Głównego Inspektora niezgodności lokalizacji urządzenia rejestrującego lub obudowy z przepisami rozdziału 2;~~

~~7) określone w § 5;~~

~~8) które nie zostały oznakowane w sposób zgodny z przepisami rozdziału 3.~~

~~5. Eksploatacja po dniu 31 grudnia 2012 r. urządzeń rejestrujących i obudów, które nie spełniają warunków określonych w rozporządzeniu, jest zabroniona.~~

~~§ 19 § 17.~~ Do postępowań w sprawach o wykroczenia ujawnione za pomocą urządzeń rejestrujących przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się dotychczasowe przepisy dotyczące sposobu dokonywania pomiarów przez te urządzenia.

~~§ 20. § 18.~~ Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

W.B.

12. *Uważam, że dodatkowe oznakowywanie pomiarów prędkości jest niepotrzebne. Jeżeli ograniczenie prędkości wprowadzone jest rozsądnie, to sam znak B33 (i pozostałe) informują nas o bezpiecznej prędkości, z którą należy się poruszać i naturalną rzeczą jest, że ktoś może kontrolować przekroczenie prędkości. Przecież ograniczenie do 60 ze znakiem „pomiar prędkości” i bez takiego znaku jest takie same. To samo tyczy się niepotrzebnego zapisu precyzujący wzorek na konstrukcji. Jeżeli już musi być wprowadzone: Sugeruję usunięcie wszystkich dodatkowych napisów w postaci: „kontrola na odcinku...”, „kontrola średniej prędkości” i uproszczenie samego znaku przez pozbycie się co najmniej napisu „fotoradar” (dysponujemy już innymi sposobami pomiaru, nie tylko radar). Te napisy i tak nie będą czytane, przecież już mamy problem ze zbędnymi informacjami na*

drodze, a będziemy czytać następane. W części opisującej znak, sugerowałbym dodać: „...służące do rejestracji wykroczeń.”. Aby uniknięcia nieporozumień przy stosowaniu innych urządzeń, które również służą do rejestracji prędkości, a nie wykroczeń. Nie zgadzam się z zapisami, że lokalizacja urządzeń rejestrujących powinna zostać określana przez GI. Niepotrzebne jest przenoszenie tej decyzji poza Zarządcę drogi. (sprawy finansowania pominę). Uważam za zbędny i bezsensowny zapis dotyczący zasłaniania, usuwania oznakowania dla niewyposażonych konstrukcji. Dodatkowo obarczające tym obowiązkiem Zarządcę drogi? W mojej opinii pozostawiłbym możliwość stosowania „pustych” konstrukcji pomiarowych. Sądzę, że po wprowadzeniu systemu mandatowania wiele miejsc pomiarowych doprowadzi do przestrzegania ograniczeń prędkości i mogą zostać wykorzystane w innych miejscach. Zrównałbym również progi pomiarowe do poziomu 10km/h dla wszystkich prędkości. Taki zapis uprości programowanie, stosowanie, obsługę urządzeń i zapisy ustawy. Stworzenie jednego organu zajmującego się mandatowaniem jest w mojej opinii słuszne, ale działania GI powinny ograniczyć się do egzekwowania przekroczeń prędkości i obsługi urządzeń. Bezwzględnie decyzję o lokalizacji urządzeń pomiaru powinna pozostać na szczeblu lokalnym. GI powinno być petentem w sprawach lokalizacji.

M.S.

13. Przesyłam uwagi do przesłanego projektu MI w sprawie urządzeń rejestrujących. Po zapoznaniu się z nim dochodzę do wniosku, że nie jest ono do końca przemyślane a głównie chodzi o kasę dla nowo tworzonych jednostek - Inspektoratów Głównego Inspektora Transportu Samochodowego. Jadąc gdziekolwiek, będzie trzeba mieć odłożone zaskórniaki na mandaciki i uśmiechać się w rejonach urządzeń rejestrujących gdyż lepiej, aby na zrobionym zdjęciu była osoba uśmiechnięta i zadowolona. Uwagi do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia.....2011r. w sprawie warunków lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących, sposobu ich oznakowania i sposobu dokonywania pomiarów przez urządzenie rejestrujące oraz w sprawie szczegółowych warunków wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego

1. Stacjonarne urządzenie rejestrujące w obudowie nie jest urządzeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego określonym w „Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz. U. 220, poz. 2181).
2. pomimo to, lub gdy znajduje się w obudowach ich obudowy, w celu zapewnienia odpowiedniej widoczności, pokrywa się fluorescencyjnymi materiałami odblaskowymi, naprzemiennie barwy pomarańczowej i żółtej (§ 9 ust.1 projektu)
a więc kolorami zastrzeżonymi do znaków i sygnałów drogowych.
3. musi być ono jednak oznakowane znakami D-51” automatyczna kontrola prędkości”
a to już wymaga zatwierdzenia przez organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi. Projekt rozporządzenia nie określa kto, występuje z wnioskiem o zatwierdzenie projektu do organu zarządzającego ruchem i na jakim etapie (w § 4 ust 1 i 4 projektu rozporządzenia mówi tylko że wniosek do Głównego Inspektora składa zarządca drogi który zawiera: pkt 3 projekt organizacji ruchu wraz elementami zawartymi w pkt a-d.
4. w § 6 projektu zabrakło również organu zarządzającego ruchem.: użytkownik zasłaniający urządzenie rejestrujące lub jego obudowę oraz oznakowanie tego urządzenia musi również powiadomić właściwy organ zarządzający ruchem na danej drodze. Zrobić to też musi w przypadku przywrócenia czynności tego urządzenia,

5. Dlaczego koszty instalacji i utrzymania urządzeń rejestrujących zlokalizowanych na drogach samorządowych mają obciążać budżet samorządowy a kary za wykroczenia zarejestrowane przez te urządzenia wpływać tylko do budżetu państwa. Wpływy z wykroczeń, w przypadku lokalizacji urządzeń rejestrujących na drogach samorządowych powinny zasilać budżety samorządów.

Z powyższego wynika że rozporządzenie nie ma spójności z już istniejącym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U z 2003r. Nr 177 poz.1729).

G.P.

14. Uwagi do projektu rozporządzenia.

1. Czy zarządy dróg będą zadowolone z faktu, że będą musiały zamontować fotoradary zgodnie z zapisem § 4 ust.2. (duże koszty kompletnego stacjonarnego urządzenia)
2. Brak § 6 ust.1 do którego są odwołania w dalszej części projektu rozporządzenia

W.B.

15. *Krew się w człowieku burzy - gdy ma do czynienia z czymś takim. Trąbi się o tym, że kierowcy rozwijający nadmierną prędkość są najczęstszą przyczyną wypadków (blisko 30%) – i co? Zamiast wspierania wszystkich inicjatyw zmierzających do temperowania ludzi łamiących przepisy wypisuje się takie projekty jak ten podlegający opiniowaniu. Proszę pamiętać, co legło u podstaw tych „przepisów” - inicjatywa polityczna mająca na celu odcięcie gminy od dochodów z tego tytułu. Głównym argumentem było stwierdzenie o wyłącznie maksymalnych wysokościach grzywien stosowanych „za prędkość”. Pusty śmiech człowieka ogarnia – bo zamiast ścisłej realizacji obowiązującego taryfikatora mandatów za przekroczenia dopuszczalnej prędkości, które to wykroczenia winny zostać zarejestrowane urządzeniem posiadającym atest „urzędu do spraw miar i wag”, wypisuje się wierutne bzdury pod polityczne zamówienie. Jak „toto” niestety przejdzie zobaczymy, jakie używanie będą miały kabarety. Jestem zdania, że projekt należy odrzucić w całości – bo dyskusja nad tym co tam napisano będzie przypominać rozważania – czy niebo jest otoczone płótem? skoro są Bramy Niebieskie.*

P.J.G.

16. UWAGI DO PROJEKTÓW ROZPORZĄDZEN MI

a. W sprawie warunków lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych

1. Projekt rozporządzenia zawiera niedopuszczalne niezgodności z ustawą Prawo o ruchu drogowym (§2 ust.5), oraz niezgodności wewnętrzne (§4 ust.5).
2. Określone w projekcie rozporządzenia warunki lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, nie uwzględniają innych obowiązujących przepisów (w tym ustawowych), ani nie odwołują się do nich. A mianowicie:
 - Definicja urządzenia rejestrującego (art.2 pkt. 59 ustawy Prawo o ruchu drogowym), nie kwalifikuje go jako środka organizacji ruchu, czy urządzenia związanego z ruchem drogowym.
 - Dotychczasowe urządzenia stacjonarne mają stały fundament, poprzez który są na stałe związane z gruntem. W związku z tym odpowiadają definicji obiektu budowlanego (trwałego, nie tymczasowego), wg prawa budowlanego.
 - W związku z powyższym warunki lokalizacji takich urządzeń powinny spełniać wymagania art.43 ustawy o drogach publicznych (odległość od krawędzi jezdni), a w przypadku uzyskania zgody zarządcy drogi na lokalizację w mniejszej odległości, co najmniej zachowywać odległość określoną w warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, właściwą dla faktycznej klasy funkcjonalnej drogi.

- Jako obiekt budowlany wymaga wykonania projektu budowlanego przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, czego nie uwzględniono w wykazie niezbędnej dokumentacji. Także ewentualne zasilanie urządzenia linią kablową (która jest liniowym obiektem budowlanym), wymaga wykonania projektu budowlanego.

W tej sytuacji należałoby również określić wymagania dotyczące uprawnień urbanistycznych, jakie powinien posiadać Główny Inspektor, któremu nadaje się uprawnienia do określenia lokalizacji obiektu budowlanego.

b. Zmieniające rozporządzenie

1. Ponieważ stacjonarne urządzenia rejestrujące mają być lokalizowane wyłącznie w pasie drogowym dróg publicznych, przy obecnej definicji drogi należy zastrzec, że znak D-51 może być stosowany wyłącznie na drogach publicznych (w odróżnieniu od pozostałych znaków, dla których warunki zostały określone w zmienianym rozporządzeniu).
2. Ponieważ obecnie znak D-51 „automatyczna kontrola prędkości” ma znacznie szersze zastosowanie niż w czasie, kiedy do rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie (obowiązujących) znaków i sygnałów drogowych wprowadzono ten znak, konieczna jest zmiana także tego rozporządzenia, polegająca na:
 - usunięciu napisu „Fotoradar”,
 - uwzględnieniu tabliczek, o których mowa w opiniowanym rozporządzeniu,
 - zmianie symbolu stosowanego obecnie na znaku.
3. Niezrozumiała jest propozycja zastosowania do znaku informacyjnego zasad podobnych jak dla znaku ostrzegawczego. Na początku części 5 zmienianego rozporządzenia określone zostały zasady lokalizacji znaków informacyjnych, z których będzie się wyłamywał jedynie znak D-51.
W związku z tym proponuję przyjęcie takich samych zasad także dla tego znaku:
 - znak ustawiany jest w miejscu pomiaru,
 - a jeżeli istnieje taka potrzeba, to poprzedza się go znakiem z tabliczką podającą odległość do miejsca pomiaru (np. tak jak dla znaków D-7 do D-10).
4. Wymaga to również zmiany symbolu w części 9 „Konstrukcja znaków drogowych pionowych”.

Z.U.

17. W projekcie rozporządzenia są przedstawione szczegółowe wytyczne lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego i dobrze. Obawiam się, że straż gminne i miejskie przejdą na urządzenia mobilne, dla których warunków lokalizacyjnych nie określono. Może właściwe byłoby przyjęcie takich samych warunków lokalizacyjnych dla urządzeń mobilnych jak dla stacjonarnych. Ewentualnie można rozważyć całkowite wyłączenie straży z możliwości używania urządzeń mobilnych.

J.M.

18. Wypowiedź wielowątkowa:

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących, sposobu ich oznakowania i sposobu dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące oraz w sprawie szczegółowych warunków wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego

Rozdział 2

Warunki lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących

- § 4 ust.4 pkt.3

"3) analizę rzeczywistych prędkości pojazdów występujących w danym przekroju drogi określającą udział pojazdów poruszających się w różnych przedziałach prędkości, którą przeprowadzono na podstawie badań w miarodajnych przedziałach czasowych."

uwagi:

miarę prędkości będzie trzeba robić przy pomocy ukrytych lub "zamaskowanych" urządzeń. W większości przypadków, gdy kierowcy zauważą że coś się mierzy to zmniejszają swoją prędkość. Prędkość z pomiarów nie będzie zatem adekwatna do rzeczywistych przekraczanych prędkości

- § 4 ust.5

"5. Stacjonarne urządzenia rejestrujące mogą być instalowane:

1) w obszarze zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 1000 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego,

2) poza obszarem zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 3000 m od innego stacjonarnego urządzenia rejestrującego,

z zastrzeżeniem, iż urządzenia te nie mogą być instalowane na odcinkach dróg objętych nadzorem za pomocą urządzeń rejestrujących, o których mowa w § 6 ust. 1."

uwagi:

chyba błąd - zamiast § 6 ust. 1 winno być § 7 ust. 1

Rozdział 3

Sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia

§ 8. 1. Stacjonarne urządzenia rejestrujące dokonujące pomiaru prędkości jazdy, w celu zapewnienia oddziaływania prewencyjnego, poprzedza się każdorazowo znakiem informacyjnym D-51 „automatyczna kontrola prędkości”.

2. Zasady umieszczania znaku D-51 i wymagania techniczne dla tego znaku określają przepisy o warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych.

3. Do urządzeń rejestrujących, o których mowa w § 7 ust. 1, przepisy ust. 1-2 stosuje się odpowiednio. W przypadku odcinka drogi dłuższego niż 1 000 m dopuszcza się stosowanie znaku D-51 z tabliczką „koniec” umieszczonego na końcu odcinka pomiarowego.

uwagi:

wg mnie zamiast dopuszcza się stosowanie znaku D-51 z tabliczką „koniec” powinno być należy zastosować znak D-51 z tabliczką „koniec” umieszczony na końcu odcinka pomiarowego.

Zastosowanie słowa "dopuszcza" powodować będzie różnorodność w oznakowaniu przez różnych zarządców dróg.

Rozdział 4

Sposób dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące

§ 10. Urządzenia rejestrujące konfigurowane są tak, aby rejestrować naruszenia dopuszczalnej prędkości jazdy o ustawianą w urządzeniu wartość postępującą (próg):

- 1) co 5 km/h w przypadku gdy dopuszczalna prędkość jazdy wynosi do 70 km/h włącznie,
- 2) co 10 km/h w pozostałych przypadkach.

uwagi:

nie wiem czy ten zapis w 1) jest dobry i ma do końca sens bo z założenia § 1 pkt.3 dopuszcza się błąd kierowcy do 10km/h

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

uwagi:

- Brak zapisu o zastosowaniu znaku D-51 z tabliczką T-3a "Koniec"
- Propozycja na odległości znaku D-51 przed stacjonarnym urządzeniem rejestrującym:
 - na drogach o dopuszczalnej prędkości do 60 km/h : od 100m do 150m
 - na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h : od 150m do 300m

M.N.

19. Uwagi do rozporządzenia MI w sprawie warunków lokalizacji w pasie drogowym urządzeń rejestrujących....

Rozporządzenie MI w sprawie warunków lokalizacji w pasie drogowym urządzeń rejestrujących.... odnosi się praktycznie do jednego rodzaju wykroczenia, a mianowicie do przekroczenia dopuszczalnej prędkości przez kierującego pojazdem. Nie jest to, moim zdaniem, jedyne wykroczenie wymagające rejestracji, mającej na celu m.in. pociągnięcie do odpowiedzialności osoby naruszającej przepisy ruchu drogowego. Jest szereg innych wykroczeń stwarzających często dużo większe zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego, aniżeli przekroczenie dopuszczalnej prędkości nawet o kilkanaście kilometrów, jak na przykład:

- wyprzedzanie bezpośrednio przed przejściem dla pieszych (szczególnie niebezpieczne na jezdniach jednokierunkowych o co najmniej dwóch pasach ruchu w sytuacji, kiedy jeden z kierujących zatrzymuje się celem przepuszczenia pieszego),
- przejazd przez skrzyżowanie na czerwonym świetle (mające coraz częściej miejsce z uwagi na brak możliwości stwierdzenia jego zaistnienia),
- omijanie wysepek rozdzielających przeciwne kierunki ruchu z lewej strony (też coraz częściej spotykane),
- przekraczanie podwójnej linii ciągłej (szczególnie niebezpieczne na odcinkach o ograniczonej widoczności).

Rodzi się zatem pytanie, czy nie należałoby rozszerzyć tego rozporządzenia o warunki lokalizacji urządzeń rejestrujących również inne wykroczenia, a w najgorszym wypadku o przygotowanie takowego.

Każdorazowo przed zainstalowaniem urządzenia rejestrującego przekroczenie dopuszczalnej prędkości jazdy należałoby dokonać analizy zasadności wprowadzenia ograniczenia prędkości lub wielkości jej redukcji na danym odcinku drogi. Nie zawsze bowiem przyczyną zdarzenia drogowego jest nadmierna prędkość. Co prawda, w raportach powypadkowych policji jako przyczynę zdarzenia podaje się najczęściej „niedostosowanie prędkości do warunków jazdy”, ale jest to w wielu przypadkach najprostsze wybrnięcie z sytuacji przez piszącego raport. Nieuzasadnione, często asekuracyjne ograniczanie prędkości na drodze niesie bowiem za sobą lekceważenie przez kierujących odpowiednich znaków (B-33) również na odcinkach, gdzie wprowadzenie takiego ograniczenia jest ze wszech miar potrzebne.

A.H.

20. Proponuje odnośnie lokalizacji urządzeń rejestrujących Rozdz. 2 §4.1.7 zwrócić szczególną uwagę na sytuację na następujących odcinkach drogi:

Pasy do wyprzedzenia - szczególnie odcinki zakończenia pasa gdzie kierowca bywa zmuszany przez sytuację na drodze do rozwijania większej od dopuszczalnej prędkości, by zakończyć manewr w bezpieczny sposób. Lokalizacja radaru w takim miejscu może skutkować pogorszeniem bezpieczeństwa - zatrzymywanie się na lewym pasie w celu przepuszczania kolumny wyprzedanej.

W miejscach rozdziálu pasów – na wielo-pasowych rozjazdach, gdzie odbywa się chwilowe zwiększenie prędkości w celu wjechania na właściwy pas.

W miejscach zanikania pasa – j.w.

Należy wprowadzić sztywny zapis o nie stosowaniu urządzeń rejestrujących.

Odnosnie oznakowania znakiem D-51 – oprócz znaku - należy wprowadzić zalecenie stosowania urządzeń wyświetlających dozwoloną i aktualną prędkość pojazdów, dodatkowe komunikaty o przyczynie ograniczenia (np. naprzemiennie „jedziesz 61 km/h”, „6 wypadków”, „potrącenia pieszych”, „ślisko”)

Taka informacja zmienia nastawienie kierowców do ograniczeń prędkości z restrykcyjnego do informacyjno/restrykcyjnego, jest lepiej odbierana.

W.G.

21. No cóż generalnie jak czytam ten projekt Rozporządzenia to mam dziwne uczucie, że wyjdzie jak zawsze. W sumie słuszna kwestia uporządkowania spraw rejestracji prędkości (m.in. odcinkowa kontrola prędkości) została przygotowana w sposób który nijak nie poprawi bezpieczeństwa ruchu drogowego. To, że w sprawy BRD umacza się Inspekcję Transportu Drogowego to jest dla mnie skandal. Chyba jak to się nie uda to następna będzie Poczta Polska (też mają mundury). Jeżeli chodzi o same zapisy Rozporządzenia to §4 jest fantastycznym miejscem na spory i konflikty. Generalny Inspektor ma wnioskować o instalację fotoradarów, a zarząd drogi budować. A kto ma dać na to pieniądze? Skończy się tak, że GI powie zrobić, a zarząd, że nie ma za co. Co wtedy? A jeżeli GI będzie chciał w jednym miejscu, (albo w stu czterech), a zarząd w innym (choćby na odcinku odcinku odcinku 1000 czy 3000 metrów o których mówi się w dalszej części Rozporządzenia) to czyj wniosek jest ważniejszy. Ciekawe dlaczego to nie Policja, która, jak mi się wydaje, formalnie w Polsce odpowiada za bezpieczeństwo ruchu drogowego i posiada odpowiednie bazy danych i statystyki, nie ma określać lokalizacji masztów. Oczywiście przepisy nic nie mówią o finansowaniu ustawienia fotoradarów. Zarząd drogi ma stawiać, a pieniądze mają wpływać do Centrum Mandatowego czyli... budżetu centralnego. Jestem jak najgorętszym przeciwnikiem wykorzystywania fotoradarów do zapełniania dziur budżetów gminnych, ale mam wrażenie, że te całe przepisy w dużym stopniu służą zmianie skarbonki do którego

wpadają profity. Skończy się tym, że zarządcy dróg innych niż GDDKiA będą mówić "nie stać nas" tym bardziej, że za 150 000 czyli koszt jednego masztu z urządzeniem można sporo zrobić dla poprawy brd (choćby kupić 15 "suszarek" dla Policji). I taka to będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na Pkt 3 ust 4 §4 nie powinno się pozostawić suchej nitki. Jak powinien wyglądać projekt organizacji ruchu określa Rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem na drogach i nadzoru nad tym zarządzaniem. W tym kontekście ciekawe w jakim zakresie należy nanosić "infrastrukturę inżynierską - drogową", żeby nie trzeba było tego nazwać inwentaryzacją drogi. Rozporządzenie również określa, kto uzgadnia i opiniuje taki projekt. W związku z tym pytanie. Czy można do wniosku zarządcy dołączyć projekt jak w Rozporządzeniu fotoradarowym nieuzgodniony i to wystarcza do uzyskania zgody? Co jeśli projekt uzgodniony przez zarządzającego ruchem nie uzyska akceptacji GI? Czy trzeba tak strasznie i komicznie mieszać kompetencje różnych organów? Mam również wątpliwości co do zapisów o odległościach urządzeń stacjonarnych w terenie zabudowanym i poza. Nie wiem czy jest sens takich zapisów w kontekście konieczności wykonywania tych wszystkich analiz o jakich mówi się we wcześniejszych paragrafach. Albo jest potrzeba montażu jednego lub kilku albo nie. Podobają mi się za to zapisy dotyczące odcinkowego pomiaru prędkości (choć coś).

Uwielbiam natomiast zapisy §9. Szczególnie dokładność z jaką ma być oblepione to całe urządzenie rejestrujące. Żeby oblepić to całe urządzenie, nie mówiąc już o jego statywie trzeba mieć bardzo delikatne paluszki (ten projekt pisała prawdopodobnie kobieta). Ciekawe czy jeżeli urządzenie będzie oklejone pasami o szerokości 24 cm usytuowanymi pod kątem 46" to taki pomiar będzie ważny? Założę się, że znajdą się tacy, dla których nie będzie, a ze swojej praktyki zawodowej mogę przytoczyć sprawę sądową, gdzie człowiek kłócił się czy obwódka na znaku B-36 była na pewno czerwona czy bardziej amarantowa. To Rozporządzenie daje pretekst do tego typu dywagacji jakby nie można napisać, że ma być w skośne żółto-pomarańczowe pasy. Chyba ich szerokość nie jest taka istotna.

Określenie tych całych progów to jawna kpina, a osoby, choć trochę orientujące się w technice pomiaru dobrze wiedzą, że taki próg zawsze jest z uwagi na dokładność urządzenia. Zamiast pisać bzdety, z których znów będzie się śmiała z nas cała Europa (jak choćby z 50/60 w terenie zabudowanym) podnieśmy limity prędkości. Przecież oficjalne zakomunikowanie, że "możesz jechać spokojnie 10 km/h więcej niż można, bo i tak możemy ci nagwizdać" sprowadza się właśnie do tego. Ręce opadają.

Tak jeszcze w sprawie odległości Jak to jest, że dwa urządzenia stacjonarne mogą stać w odległości co 1000 m (ter. zabudowany), a układ stacjonarne i przenośne 200 m. Gdzie tu sens i logika.

Generalnie o tym do czego sprowadzi się ta cała zadyma fotoradarowa napisać już na początku. Żal człowieka ogarnia.

Jeszcze w sprawie samego znaku. Napis "fotoradar" w świetle zmian zapisów ustawy jest błędny ponieważ powinno być "urządzenie rejestrujące". Oczywiście nie ma co takiego czegoś umieszczać, ale uważam, że nie ma potrzeby żadnego z tych napisów umieszczać. Przecież pod symbolem na znaku A-18a nie umieszcza się napisu "krowa". Choć ciekawostką jest, gdzie tak naprawdę strażnicy mają umieszczać znak D-51. Jeżeli na ich znaku ma być napis "okresowa kontrola na odcinku..." to czy znak ten umieścić należy 50-100 m przed tym odcinkiem (logiczne) czy przed urządzeniem rejestrującym. Ciekawostką jest również sformułowanie "Kontrola średniej prędkości" dla pomiarów odcinkowych. Czy nie lepiej poprostu zamiast napisu "fotoradar" napisać "początek", a na końcu odcinka "koniec". Tak samo na znakach straży można w tym miejscu umieścić napis np. 900 m ze strzałkami analogicznie jak tabliczka T-2.

Już dawno nie byłem tak rozżalony i pesymistycznie nastawiony jak po przeczytaniu tych Rozporządzeń. Boję się, że będzie to klasyczny przykład wylania dziecka z kąpielą.

T.W.

22. Witam. Do projektów rozporządzeń nie wnoszę uwag

J.K.

Opracował sekretarz

Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

Piotr Jan Graczyk