

Warszawa, dnia 07.11.2006 r.

**Ministerstwo Transportu
Departament Dróg i Transportu Drogowego**

L dz.1100/PKD/06

dotyczy: projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie
innych ustaw

W oparciu o uwagi nadesłane przez członków Polskiego Kongresu Drogowego w załączeniu przesyłam stanowisko Polskiego Kongresu Drogowego do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Na podstawie stanowisk przedłożonych przez członków reprezentujących zarządy dróg proponujemy rozważyć poniżej przedstawione zagadnienia problemowe i wnosimy o wprowadzenie odpowiednich zmian w Projekcie Ustawy w poniżej przedstawianych kwestiach.

Zwracamy uwagę na przekazanie w kompetencje Marszałka zarządzania ruchem i zatwierdzania projektów organizacji ruchu dotyczących dróg powiatowych, jako na działanie, które może utrudnić proces inwestycyjny.

1) Poniżej przedstawiono uzasadnienie prezentowane przez Krajową Radę Zarządców Dróg Powiatowych.

- ⌘ W pasie dróg powiatowych wykonuje się wiele niewielkich robót (często 1 dzień): budowa i naprawa zjazdów, wykonanie przyłączy itp. Wymagają one projektów tymczasowej organizacji ruchu. Na drogach powiatowych odbywa się niewielki ruch. Po zmianie przepisów wszystkie projekty będzie zatwierdzał Marszałek po uprzednim zaopiniowaniu przez audytora. Taka procedura wydłuży czas i koszt realizacji prac. Jednocześnie zasadne jest zatwierdzanie przez Marszałka projektów stałej organizacji ruchu.
- ⌘ Przekazanie Marszałkowi uprawnień zarządzania ruchem nie pokrywa się z kompetencjami zarządcy drogi. Forma nakazowa w realizacji zarządzania ruchem przez Marszałka winna być połączona z finansowaniem.

- ⌘ Na wprowadzenie tych przepisów winny być wydzielone środki finansowe potrzebne np.: na przeszkolenie odpowiedniej ilości audytorów.
- ⌘ Likwidacja stanowisk w powiecie nie przyniesie znaczących oszczędności finansowych. Dotychczas sprawami zajmuje się Zarząd Dróg albo Wydział Komunikacji, gdzie zwykle nie jest wydzielone odrębne do tych zadań stanowisko, natomiast przesunięcie do Urzędu Marszałka spraw związanych z zarządzaniem ruchem spowoduje konieczność stworzenia odpowiedniej ilości nowych stanowisk.

Jednocześnie Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych pozytywnie ocenia zmianę w zakresie wprowadzenia standardów utrzymania dróg powiązanego z systemem finansowania dróg powiatowych.

2) Stanowisko Pana Grzegorza Stacha, Wiceprezesa Zarządu PKD, które zostało przyjęte przez Przewodniczącego Komitetu IV PKD w całości do przedłożenia Prezesowi PKD w brzmieniu niezmienionym:

- ⌘ Wbrew twierdzeniom z uzasadnienia do projektu, zmiana kompetencji w zakresie zarządzania drogami publicznymi nie przyniesie oszczędności poprzez likwidację dotychczasowych etatów (Art 1 przedstawionego projektu, Rozdział 1 a w sprawie Zarządzania ruchem na drogach). Istniejące jednostki w urzędach marszałkowskich są nieprzygotowane do tego, by przejąć zarządzanie nad drogami powiatowymi i gminnymi. Związane jest to przede wszystkim z niedostateczną liczbą pracowników wobec planowanych zmian. Ponadto scentralizowanie zarządzania drogami spowoduje zwiększenie kosztów funkcjonowania jednostek zarządzających z powodu wzrostu wydatków na podróże służbowe związane z zarządzaniem drogą.
- ⌘ Uzasadnienie do projektu wskazuje na konieczność doprecyzowania luk w prawie. Tymczasem, w ocenie PKD projekt tworzy nowe luki poprzez niedookreślenie nowych pojęć, którymi się posługuje. Dotyczy to między innymi nieprecyzyjnych terminów z art. 1 ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie innych ustaw, tj. „wyższe wykształcenie w dziedzinie drogownictwa”, (art. 10 d planowanych zmian w prawie o ruchu drogowym) „praktyka zawodowa w zakresie zarządzania ruchem na drogach” (art. 10 e planowanych zmian w prawie o ruchu drogowym). Wątpliwości budzi weryfikacja projektantów na podstawie dyplomu ukończenia studiów, a jeśli tak, to czy będą to tylko inżynierowie wykształceni w zakresie budowy dróg. Dodatkowo należy zastanowić się, na podstawie jakich dokumentów będzie weryfikowana praktyka zawodowa.
- ⌘ Szereg niejasności wprowadza równoległe obowiązywanie nowelizacji Prawa o ruchu drogowym oraz dotychczasowego Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz U z 2003 r. Nr 177, poz. 1729). W sytuacji takiego dualizmu należy rozważyć kilka kwestii: Czy będą wymagane opinie zarządzających ruchem na drogach krzyżujących się z drogą, dla której sporządzany jest projekt? Czy

będą wymagane opinie zarządu drogi, jeżeli nie jest on jednostką składającą projekt? Czy będzie wymagana opinia właściwego komendanta Policji? Co oznacza sformułowanie „pozytywna opinia” i czy projektant będzie musiał uwzględnić wszystkie uwagi audytora?

- ⌘ Nowa funkcja audytora i jego miejsce w procesie inwestycyjnym wydaje się być nie do końca sprecyzowana. Należy w taki sposób określić rolę i miejsce audytora w procesie inwestycyjnym, by stanowił on istotną pomoc dla inwestora. Zasadne jest określanie założeń do projektu organizacji ruchu już na etapie koncepcji tak, by audytor mógł ingerować w rozwiązania geometryczne na początku procesu projektowego. Zachodzi bowiem obawa, że jego uwagi do projektu organizacji ruchu mogą powodować zmiany geometrii, które w końcowej fazie projektowania są niemożliwe do wprowadzenia, bądź w znaczący sposób mogą wydłużyć czas realizacji zadania. Należy rozważyć, czy będzie wymagana opinia audytora w przypadku, gdy osoba zatwierdzająca projekt będzie posiadała uprawnienia audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- ⌘ W celu uproszczenia procedur administracyjnych w sprawach związanych z zarządzaniem ruchem na drogach należy rozważyć powrót do „typowych projektów oznakowania miejsca robót”. W chwili obecnej dochodzi do absurdalnych sytuacji, kiedy to wykonanie, np. zjazdu do posesji trwa krócej niż uzyskanie wymaganych opinii i zatwierdzenie projektu czasowej organizacji ruchu.

3) Stanowisko Pana Artura Fojud, Wiceprezesa PKD wypracowane po konsultacjach w środowisku branżowym w Wielkopolsce wśród członków PKD:

W opinii członków Polskiego Kongresu Drogowego reprezentujących środowisko wielkopolskie, którzy zgłosili uwagi i spostrzeżenia do Projektu Ustawy, należy wprowadzić spójny zapis, uprawniający do przygotowania projektów organizacji ruchu przez inżynierów budownictwa o specjalności drogowej uprawnionych do pełnienia samodzielnych funkcji w budownictwie i będących członkami Samorządu Zawodowego (Izby Inżynierów Budownictwa).

Zapis taki pozwoli na zapewnienie właściwej jakości opracowań i wyeliminuje osoby przypadkowe, niebędące aktywnymi zawodowo, a spełniające pozostałe kryteria. Brak takiego zapisu pozwoli niedoświadczonemu absolwentowi uczelni wyższej, który ukończył studia podyplomowe wymagane, ale nie odbył jeszcze praktyki zawodowej na realizację projektów organizacji ruchu, natomiast eliminuje czasowo z grona uprawnionych do realizacji takich projektów, uprawnionych Projektantów, którzy np. ze względu na brak możliwości odbycia właściwych studiów podyplomowych (czas, dostępność oferty uczelni), nie będą mogli takich projektów realizować mimo przygotowania zawodowego. Jest to znaczące ograniczanie kompetencji Projektanta.

W związku z powyższym proponuje się, aby rozważyć przyjęcie **brzmienia artykułu 10d** w sposób następujący:

Art. 10d. 1. Projekt organizacji ruchu może sporządzić osoba posiadająca:

- 1) *uprawnienia do pełnienia samodzielnych funkcji w budownictwie w zakresie drogownictwa,*
- 2) *ukończone z wynikiem pozytywnym podyplomowe studia w zakresie inżynierii ruchu, lub*
- 3) *uprawnienia audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, lub*
- 4) *która udokumentuje doświadczenie zawodowe w inżynierii ruchu poprzez przedłożenie listu referencyjnego, że opracowała co najmniej 3 projekty organizacji ruchu, które uzyskały zatwierdzenie właściwego organu w okresie trzech ostatnich lat.*

W odniesieniu do zapisów **Art. 10e.1**. Proponuje się wnieść następujące brzmienie:

Audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest osoba, która:

- 1) *posiada wyższe wykształcenie w dziedzinie drogownictwa;*
- 2) *posiada 5 letnią wymaganą praktykę zawodową w zakresie zarządzania ruchem drogowym lub 5 letnią wymaganą praktykę przy sporządzaniu projektów organizacji ruchu od uzyskania uprawnień do pełnienia samodzielnych funkcji w budownictwie.*
- 3) *nie była karana za przestępstwo umyślne;*
- 4) *została wpisana na listę audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego.*

Wpis na listę audytorów BRD powinien potwierdzać posiadanie właściwego certyfikatu, więc nie ma potrzeby powtarzania wymogu. Ponadto należy zabronić przeprowadzania audytów BRD przez audytorów, którzy czynnie uczestniczą w zarządzaniu ruchem drogowym lub reprezentują organ lub jednostkę zarządzającą ruchem drogowym, gdyż prowadzi to do stworzenia sytuacji braku obiektywnego zajęcia stanowiska i może być przyczyną zjawisk korupcyjnych. Nie powinno się wiązać kompetencji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie prowadzenia listy audytorów BRD. GDDKiA jako jeden ze szczebli zarządzania nie może być specjalnie uprawniany i wyróżniany. Kompetencje te należy powierzyć innemu niezależnemu organowi reprezentującemu środowisko zawodowe. Proponuje się powierzenie tej kompetencji Polskiemu Kongresowi Drogowemu jako Stowarzyszeniu uznanemu i reprezentującemu całe środowisko drogowe w Polsce.

Przedstawione powyżej argumenty grup członków Polskiego Kongresu Drogowego zasadniczo pokrywają się ze sobą, jednak zbyt krótki czas zaproponowany na wyrażenie opinii nie pozwala PKD na zaprezentowanie ujednoczonego stanowiska. Krótkie terminy, jakie proponuje Ministerstwo nie pozwalają również na szersze konsultacje, jakie w tak ważnej sprawie dla drogownictwa uważamy za niezbędne.

W imieniu członków Polskiego Kongresu Drogowego składamy deklarację i wolę współpracy nad tworzonymi projektami zmian w prawie w dziedzinach istotnych dla drogownictwa.

Opracował:

Artur Fojud – wiceprezes Zarządu PKD