

Krótko na temat...

bezpieczeństwa infrastruktury drogowej



ZYGMUNT UŹDALEWICZ,
członek honorowy
Stowarzyszenia Klub Inżynierii
Ruchu, reprezentant KLIR
podczas prac parlamentarnych
nad regulacjami dotyczącymi
audytu brd:

Przepisy na temat audytu brd są niewystarczające

– Od paru lat obserwujemy, że w kolejnych nowelizacjach ustawy o drogach publicznych dominują wewnętrzne sprawy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a zaniedbuje się nowelizację przepisów dotyczących 95 proc. pozostałych dróg. Podobnie jest w przypadku audytu brd. Uchwalane właśnie przepisy, nie wpłyną istotnie na poprawę bezpieczeństwa w kraju. Dotyczą one sieci TEN-T, czyli zaledwie 1 proc. dróg publicznych, z czasem 5 proc. Jeszcze na etapie założeń do ustawy proponowaliśmy wprowadzenie zaleceń do stosowania audytu także na drogach samorządowych, ale postulat ten nie został uwzględniony. Zabrakło woli politycznej, by przy tej okazji uregulować sprawę brd w sposób kompleksowy. A przecież drogi i organizacja ruchu mają bezpośredni lub pośredni wpływ na 1/3 wypadków.

To wiąże się z innym problemem – minister do spraw transportu w naszym kraju nie pełni nadzoru merytorycznego nad całą siecią dróg publicznych – nie zaleca wytycznych oraz dobrych praktyk, jak inni ministrowie transportu. Czuje się odpowiedzialny wyłącznie za nadzór nad GDDKiA, czyli nad zarządcą najważniejszych, ale tylko pięciu procent sieci drogowej.

W procedowanych przepisach dotyczących audytu brd zapisano, że na trzech pierwszych etapach powstawania drogi: planowania, koncepcji i projektu budowlanego, funkcje audytorów mają pełnić pracownicy GDDKiA. Dopiero w czwartym etapie wkracza niezależny ekspert. Naszym zdaniem, to zbyt późno, bo opinia audytora sugerująca na przykład przebudowę drogi, jest nierealna do wdrożenia na tym etapie. A wiadomo, że najgorsze są błędy powstałe już w fazie planowania. I w tej fazie najłatwiej jest wymusić na podległych pracownikach – audytorach, akceptację niekoniecznie dobrych rozwiązań. Taki „audyt” funkcjonuje już na podstawie zarządzenia generalnego dyrektora i przepuszcza absurdalne rozwiązania. Ustawa nie wnosi nic nowego, a ważne byłoby np. objęcie audytem dróg istniejących, na których wiele można poprawić niewielkim kosztem.

Prace legislacyjne wywołały publiczną dyskusję i obawy, że powstaje nowy elitarny zawód. Jako KLIR zwracaliśmy uwagę, że to jest tylko część inżynierii ruchu, formalnie nieistniejącej w Polsce jako zawód. Z tego powodu nie ma wymagań dotyczących uprawnień osób zarządzających ruchem i wykonujących projekty organizacji ruchu. A przecież zarządzający ruchem nie tylko zatwierdza rozmieszczenie znaków i sygnalizatorów oraz programy sygnalizacji, ale także geometrię drogi, która jest częścią organizacji ruchu. KLIR od dawna zwraca uwagę, że organizacja ruchu jest częścią projektu wykonawczego, a nie budowlanego. Jeśli stwierdzi się wady geometryczne na etapie, gdy jest już pozwolenie na budowę, to bardzo trudno jest je naprawić znakami. Dlatego apelowaliśmy o uznanie zarządzającego ruchem za budowlanica. Moim zdaniem, powinien nim być inżynier ruchu o wykształceniu drogowym, chociaż inżynieria ruchu jest interdyscyplinarna.

W definicjach inżynierii ruchu zawsze występowało planowanie. Inżynier ruchu powinien być członkiem zespołu autorskiego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Jako KLIR zwracaliśmy uwagę, że audytor powinien również spełniać wymagania dotyczące wiedzy i doświadczenia w planowaniu przestrzennym.

W propozycjach uregulowań dotyczących audytu znalazły się tylko nasze sugestie, że powinien on być zlecany przez inwestora, a nie projektanta oraz że kwestie te są w większości uregulowane w ustawie o drogach publicznych, a nie w Prawie o ruchu drogowym.

Notowała EP