

# Zarząd Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

Poznań, dnia 28 października 2006 r.



Pan dyrektor Maciej Wroński  
Ministerstwo Transportu  
Departament Dróg i Transportu Drogowego  
ul. T.Chałubińskiego 4/6  
00 - 928 Warszawa

L.dz. KLIR/26/06

W odpowiedzi na Wasze pismo znak TD IN-020/3/06 z dnia 16 października b.r., Zarząd Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, przekazuje uwagi do projektu **Ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie innych ustaw** (projekt z dnia 15 października 2006):

Zarząd SKLIR otrzymał projekt 24 października, z prośbą o stanowisko „nie później niż do 23 października br.” W ciągu 4 dni, mimo maksymalnej mobilizacji członków Stowarzyszenia (otrzymano ponad 20 opinii o łącznej objętości ponad 50 stron) nie jest możliwe wypracowanie jednolitego stanowiska odnośnie poszczególnych zapisów.


W tej sytuacji, Zarząd SKLIR sformułował generalne uwagi do projektu, a uwagi szczegółowe przekaze w terminie późniejszym, uzgodnionym z autorami projektu telefonicznie.

- 1) SKLIR wielokrotnie domagało się jednolitych regulacji w zakresie przepisów prawa o ruchu drogowym tak na drogach publicznych, jak i niepublicznych, zwłaszcza, że dla użytkowników dróg nie zawsze jest jasne, czy znajdują się na drodze publicznej czy wewnętrznej, a to z kolei skutkuje problemami w egzekwowaniu przepisów. Proponujemy, by art.1 ust. 2 brzmiał: *„Przepisy ustawy stosuje się również do ruchu odbywającego się na ogólnie dostępnych drogach wewnętrznych”.*
- 2) Zakres zadań zarządzającego ruchem, w szczególności sformułowany w art.10b ust.3 i 4, wyraźnie rozdziela obowiązki zarządzania ruchem i drogami. Projekt nie jest jednak w tym zakresie konsekwentny, bowiem pozostawia jedność obu zarządów na najważniejszych drogach (GDDKiA na drogach krajowych, marszałkowie na drogach wojewódzkich i prezydenci wielkich miast na wszystkich drogach w ich granicach zarządzają zarówno drogami jak i ruchem), co może skutkować wzajemnym wydawaniem sobie poleceń przez te same organy. Z kolei pozbawienie starostów zarządzania ruchem na drogach powiatowych i gminnych skutkuje wydłużeniem procedury wszelkich zmian w organizacji ruchu na tych drogach.

## Zarząd Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

- 3) Zarząd SKLIR popiera ideę wprowadzenia wymogów (uprawnień) dla osób sporządzających projekty organizacji ruchu oraz audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Budzą jednak wątpliwości zbyt ostre naszym zdaniem wymagania oraz biurokratyczne procedury, grożące paraliżem decyzyjnym oraz wyeliminowaniem ze środowiska inżynierów ruchu osób ogromnym doświadczeniem, lecz niespełniających niektórych z kryteriów. W szczególności wątpliwości budzi (dla sporządzających projekty) konieczność łącznego spełnienia wymogu wykształcenia drogowego oraz studiów podyplomowych. Proponujemy by uprawnić do sporządzania projektów osoby z wyższym wykształceniem technicznym, które dodatkowo ukończyły studium podyplomowe inżynierii ruchu **lub** posiadają pięcioletnią praktykę zawodową w zakresie zarządzania **lub** organizacji ruchu. Podobnych kwalifikacji należałoby wymagać od audytorów brd, którzy dodatkowo powinni spełniać wymagania wymienione w art.10e ust.1 pkt. 3, 4, i 5 opiniowanego projektu. Należy również jednoznacznie wyjaśnić, czy posiadanie aktualnego zaświadczenia „o ukończeniu kursu audytora brd” automatycznie zapewni uzyskanie certyfikatu, o którym mowa w punkcie 4 projektu.
- 4) Procedura zatwierdzania projektu organizacji ruchu jest zbyt skomplikowana. Wątpliwości budzi konieczność opiniowania praktycznie wszystkich projektów (nawet tymczasowych – np. na drodze gminnej na czas paru godzin) przez audytora brd oraz zatwierdzanie ich (poza miastami „prezydenckimi”) „w województwie”. Zdaniem Zarządu SKLIR audytowi powinny podlegać wyłącznie „większe” projekty, dla których taki wymóg ustanowi organ te projekty zatwierdzający.
- 5) Kolejne wątpliwości budzi przekazanie nadzoru nad zarządzaniem ruchem i stanem technicznym dróg Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, bowiem instytucja ta dotąd nie zatrudniała fachowców żadnej z ww. dziedzin; nie stawia się też wymogów posiadania jakiegokolwiek wykształcenia w zakresie przedmiotu kontroli; proponowane (na str. 41 uzasadnienia) zasilenie tej instytucji 3 stanowiskami centrali i po jednym w każdym województwie – jest wielokrotnie za mała jak na przewidziany zakres zadań i tworzy potencjalne „wąskie” biurokratyczne gardło. Wnioskujemy, by:
- przewidzieć specjalny organ nadzorczy nad zarządzaniem ruchem, ewentualnie, zmienić nazwę GITD, tak by uwzględniał również kwestię RUCHU, a nie tylko TRANSPORTU, np. Główny Inspektor Transportu i Ruchu Drogowego, przy czym organ nadzorujący zarządzanie ruchem powinien być znacznie większy niż wymienione wyżej 19 stanowisk dla całego kraju;
  - wyegzekwować (z ew. zmianami ustawowymi) nadzór nad stanem dróg od nadzoru budowlanego, którego kompetencje są znacznie bliższe sprawom techniki (np. nawierzchnie), utrzymania dróg, a także bezpieczeństwa, niż GITD.

inż. Tomasz Borowski



**PREZES**