



STOWARZYSZENIE

www.klir.pl

tborowski@onet.pl

KLUB INŻYNIERII RUCHU

Biuro Zarządu - ul. Leśna 40
62-081 Przeźmierowo k/Poznania
skr. poczt. nr 20 • tel/fax 061- 814 25 25

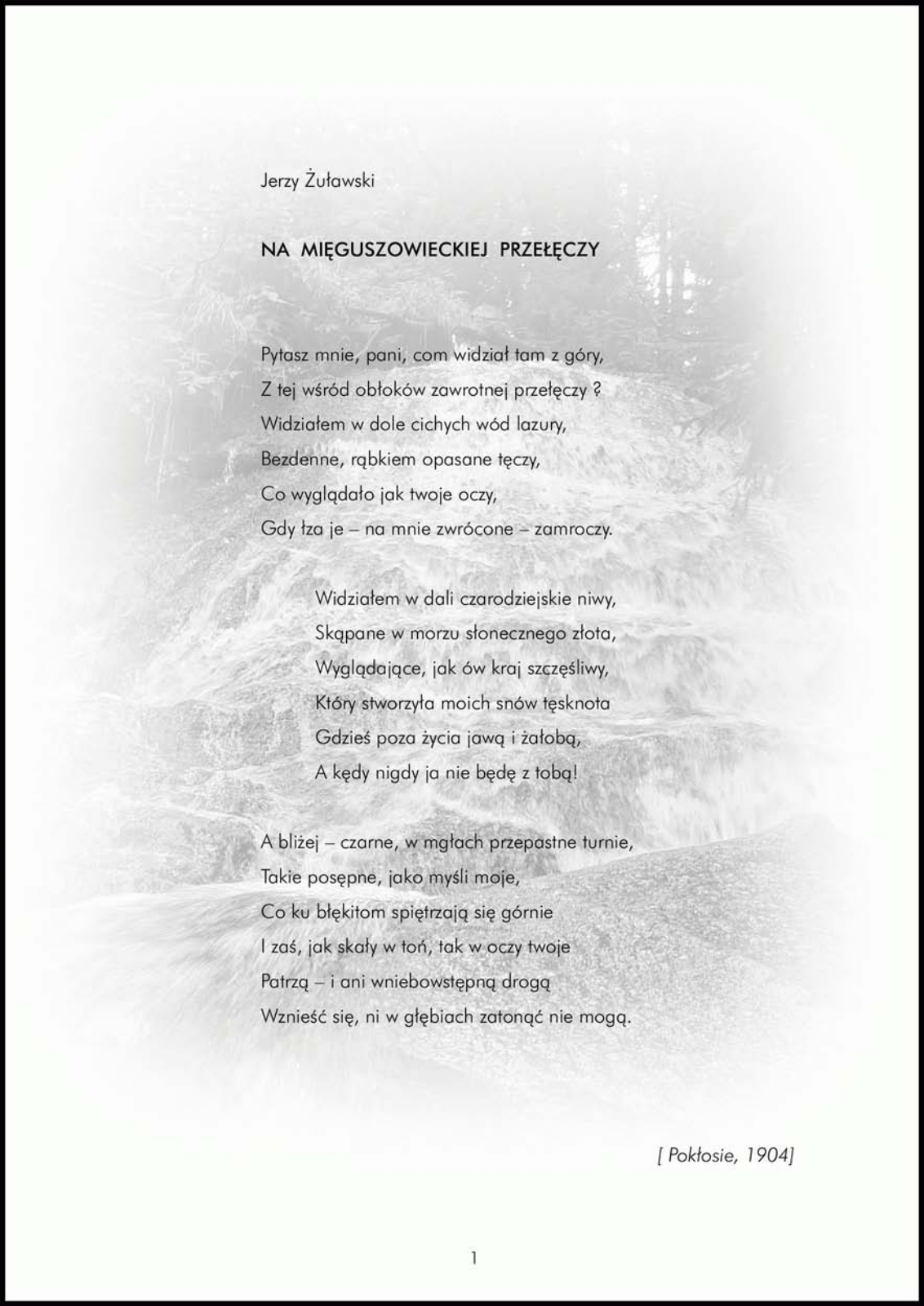
INFORMACJA

Nr 54

Tatry • Polana Zgorzelisko • Marzec 2005







Jerzy Żuławski

NA MIĘGUSZOWIECKIEJ PRZEŁĘCZY

Pytasz mnie, pani, com widział tam z góry,
Z tej wśród obłoków zawrotnej przełęczy ?
Widziałem w dole cichych wód lazury,
Bezdenne, rąbkiem opasane tęczy,
Co wyglądało jak twoje oczy,
Gdy ła je – na mnie zwrócone – zamroczy.

Widziałem w dali czarodziejskie niwy,
Skąpane w morzu słonecznego złota,
Wyglądające, jak ów kraj szczęśliwy,
Który stworzyła moich snów tęsknota
Gdzieś poza życia jawą i żalobą,
A kędy nigdy ja nie będę z tobą!

A bliżej – czarne, w mgłach przepastne turnie,
Takie posępne, jako myśli moje,
Co ku błękitom spiętrzają się górnice
I zaś, jak skały w torń, tak w oczy twoje
Patrzę – i ani wniebowstępną drogą
Wznieść się, ni w głębiach zatonąć nie mogą.

[Pokłosie, 1904]

Oczekiwane zmiany w zarządzaniu ruchem - rewolucja czy kosmetyka?

Mnogość organów zarządzających ruchem i drogami, przy braku spójności tych struktur, tworzy sytuację, w której niełatwo jest funkcjonować tak jednym jak i drugim.

Mój głos w toczącej się dyskusji dotyczy wyłącznie powiatu grodzkiego /w takim mieście pracuję/.

Słyszę już westchnienia tych wszystkich, którym przyszło działać w mniejszych miastach, w których sytuacja, przynajmniej, jest jeszcze o wiele gorsza.

W mieście o statusie powiatu grodzkiego obie funkcje /zarządzanie ruchem i drogami/ pełni prezydent miasta.

Praktycznie realizowane jest to na trzy, znane mi sposoby, z których tylko dwa pierwsze zgodne są z obowiązującym stanem prawnym:

- 1/ obie funkcje wyłącznie w strukturach urzędu miejskiego,
- 2/ zarządzanie drogami odbywa się poprzez utworzoną w tym celu jednostkę a zarządzanie ruchem pozostaje w strukturach urzędu,
- 3/ obie funkcje realizowane są przez zarząd dróg.

Każda z tych opcji ma swoje plusy i minusy i - oczywiście - swoich zwolenników i przeciwników. Wybór optymalnego, dla danego miasta, rozwiązania, wynika - jak sądzę - z indywidualnych doświadczeń oceniającego.

Zarządzanie ruchem

Znowelizowane w 2003r. rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach byłoby pewnym krokiem do przodu w stosunku do poprzedniego, gdyby nie problemy z jego praktyczną realizacją. Owym krokiem do przodu jest umożliwienie organowi zarządzającemu ruchem formułowanie opinii do projektów budowlanych w zakresie geometrii.

- formułowanie opinii na etapie projektu budowlanego jest "musztardą po obiedzie" bowiem zakwestionowanie przyjętych rozwiązań powoduje konieczność powrotu do punktu wyjścia. Ten proces może być powtarzany wielokrotnie, co w zasadniczy sposób wydłuża projektowanie, o realizacji nie wspominając. Być może zasadne byłoby obligatoryjne wprowadzenie obowiązku etapizacji w projektowaniu.

Czy zasadne? I czy rzeczywiście istnieje groźba wydłużania procesu projektowania?

Organ zarządzający ruchem formułuje przecież opinię, której inwestor nie musi uwzględnić. Co w tej "patowej" sytuacji, która powstaje głównie wówczas, kiedy inwestorem jest zarząd dróg? /indywidualni inwestorzy najczęściej tę opinię uwzględniają/. Kto ma podjąć ostateczną decyzję, kiedy oba organy podlegają temu samemu prezydentowi?

- "zagubiła" się po drodze /mimo zapisu § 1.1 pkt1 w/w rozporządzenia/ możliwość opiniowania przez zarządzającego ruchem dostępu do drogi, parametru mającego zasadniczy wpływ na brd.
- co z planowaniem, będącym punktem wyjścia do wszelkich, dalszych działań? Powstałe na tym etapie błędy są już najczęściej nie do naprawienia.

Czy to oznacza, że wszystkie w/w czynności winny znaleźć się w gestii zarządzającego ruchem? Wiązałoby się to z koniecznością zmian tak wielu aktów prawnych, że wydaje się to być niemożliwe do realizacji w dającej się przewidzieć przyszłości. I czym, w przypadku wprowadzenia tych zmian, miałby zajmować się zarząd dróg, sprowadzony praktycznie w swym działaniu do bieżącego utrzymania.

Czy taka **"rewolucja"** jest konieczna? Może jakimś wyjściem z sytuacji byłaby **"kosmetyka"** - skupienie obu zadań w jednym miejscu: urzędzie lub zarządzie dróg? To dość powszechna w wielu miastach sytuacja, funkcjonująca także w GDDKiA.

Moje własne doświadczenia przemawiają za takim rozwiązaniem, w bielskich warunkach /w czasie istnienia WDDM/ sprawdzonym ze znakomitym skutkiem.

Jest jednak pewne "ale", powielenie tego modelu w mieście /MZD/ nie przyniosło już tak dobrych efektów.

Może więc problem nie leży wyłącznie w wadliwych przepisach, może większe, niż można przypuszczać, znaczenie ma wiedza, autorytet, odporność na "naciski" i gotowość do ponoszenia odpowiedzialności za podjęte decyzje zajmujących się tematem osób?

Po wielu latach pracy w organach zarządzających ruchem jestem zdania, że tak: odpowiedni poziom kadry jest warunkiem koniecznym do osiągnięcia oczekiwanych standardów.

Struktury - mój głos w dyskusji

Problemy organizacji struktur zarządzania ruchem na drogach publicznych są stare jak my, najstarsi członkowie KLIR. W latach 70-tych tym problemem zajął się nasz kolega, założyciel KLIR Jacek Dobiecki, proponując w swej książce struktury zarządzania ruchem odpowiadające tamtym potrzebom i obowiązującym wtedy prawem. Kto to pamięta?, ja – gdyż wizyta Jacka z kolegami w Jeleniej Górze zaowocowała powołaniem w 1979 roku przez Wojewodę Jeleniogórskiego przy Wydziale Komunikacji U.W. – Oddziału Inżynierii Ruchu Drogowego, którego zostałem kierownikiem. Od tego czasu zarządzam ruchem (i nie tylko) w mieście Jelenia Góra i kiedyś w województwie jeleniogórskim.

Oddział do 1991 roku był naprawdę zarządzającym ruchem w mieście Jelenia Góra i województwie jeleniogórskim. Zmiany kadrowe w urzędzie i jego reorganizacja w 1991 roku doprowadziły do likwidacji Oddziału Inżynierii Ruchu. Zarządzanie ruchem wraz z kilkoma osobami z Oddziału przejąłem jako Dyrektor Wojewódzkiej Dyrekcji Dróg. Połączono Zarząd drogi z zarządzaniem ruchem. Wyjątkiem w skali kraju było również to, że Wojewódzka Dyrekcja Dróg w Jeleniej Górze przez jakiś czas była również zarządem dla dróg gminnych. W 1999 roku, po reorganizacji państwa, w Jeleniej Górze powołano Miejski Zarząd Dróg i Mostów jako zarząd dróg w mieście z zarządzaniem ruchem. W 2004 roku cofnięto dyrektorowi upoważnienia do zarządzania ruchem przekazując je bezpośrednio Zastępcy Prezydenta Miasta, który teraz podpisuje stosowne dokumenty i decyzje przygotowywane przez MZDiM, który dalej praktycznie wykonuje funkcje zarządzającego ruchem. Stworzono fikcję rozdzielenia zarządu dróg od zarządzającego ruchem

Opisując powyższą historię chcę zwrócić uwagę jak w różnych okresach różni „zarządcy” podchodzili różnie do spraw zarządzania ruchem, jak również na to, co miało wpływ na moje obecne poglądy na temat struktur zarządzania ruchem

Obowiązujące obecnie przepisy tj. Prawo o ruchu drogowym i R.M.I. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem ..., daje samorządom znaczną swobodę interpretowania tych przepisów i dobrowolność w przypisywaniu swoich obowiązków zarządzającego ruchem pracownikom urzędów. Przekazywanie tych obowiązków własnym jednostkom budżetowym jest już dyskusyjne, a według NIK niemożliwe. To jest szczegół, ważniejszą wydaje się sprawa przekazywania zarządzania ruchem pomiędzy poszczególnymi jednostkami zarządzającymi wymienionymi w art. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Proponuję następujące struktury zarządzania ruchem:

1. W miastach, w których ruchem zarządza prezydent tj. według Art. 10 ust. 6 dopisać w ustawie, że robi to przy pomocy specjalistycznej jednostki utworzonej w urzędzie lub zarządzie dróg.

Zasada ta powinna obowiązywać w pozostałych przypadkach tj. dotyczyć Generalnego Dyrektora, Marszałka, Starostę.

2. Ustawowo umożliwić wszystkim zarządzającym ruchem przekazywanie do miast które posiadają odpowiednią kadrę i obowiązki te są w stanie wykonywać (oczywiście dotyczy to sieci ulic w granicach miasta).

Te zabiegi ustawowe nie ujednolicają struktur zarządzania ruchem w skali kraju, a wręcz dopuszczają pewną dobrowolność. Umożliwi to tworzenie własnych, lokalnych struktur dostosowanych do potrzeb i możliwości miasta czy powiatu (finansowych i kadrowych).

Same struktury to za mało żeby skutecznie zarządzać ruchem a na drogach było bezpieczniej. W miastach średnich, małych i powiatach należy położyć nacisk na edukację i uświadomienie władz, że prawidłowe rozwiązania projektowe i oznakowanie, to sprawa projektantów i inżynierów ruchu, a nie ich kierowców, radnych i innych pseudo znawców, którzy wiedzą lepiej, choć czasami zdarza się, że mają rację, ale tylko w szczególności a nie globalnie.

Następna sprawa to kadry. W pięciu powiatach byłego województwa jeleniogórskiego w starostwach zarządzaniem ruchem zajmują się wydziały komunikacji, które nie zatrudniają ani jednego specjalisty od inżynierii ruchu. Czy nie lepiej, gdyby był to zarząd dróg, tam są przynajmniej inżynierowie drogownictwa.

W takim starostwie zatwierdzenie projektu jest formalnością, gdyż zatwierdzający sprawdza czy projekt jest uzgodniony z zarządem drogi.

Podobnie działa policja opiniując projekty bez uwag i najlepiej gdyby wcześniej były zaopiniowane przez zarząd drogi.

Połączenie zarządzania ruchem z zarządem dróg (moim zdaniem) ma więcej plusów niż minusów. Dotyczy to miast średnich i małych.

Zarządzanie ruchem na drogach wojewódzkich w województwie małopolskim

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie zarządza siecią dróg wojewódzkich w województwie małopolskim o łącznej długości 1362,5km.

Drogi wojewódzkie przechodzą przez 42 miasteczka, 18 powiatów, 122 gminy.

Sieć ta ma bardzo duże znaczenie regionalne i ponadregionalne, ponieważ w wielu przypadkach stanowi alternatywę dla dróg krajowych. Duża aglomeracja krakowska, bliskość śląskiej i wiele miejscowości uzdrowiskowych oraz turystycznych, przejścia graniczne na Słowację generują bardzo duży ruch drogowy zarówno ciężarowy jak i samochodów osobowych.

Zgodnie z ustawą kompetencyjną organem zarządzającym ruchem na drogach wojewódzkich jest Marszałek Województwa Małopolskiego, który pozostawił w swojej gestii niezbędne ustawowo zadania realizowane przez Departament Gospodarki i Infrastruktury –Zespół d/s Infrastruktury, a to:

- realizacja zadań związanych z zatwierdzaniem i przekazywaniem zatwierdzonych projektów organizacji ruchu lub zmian tej organizacji,
- prowadzenie ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu lub zmian tej organizacji,
- kontrola i ocena organizacji ruchu na drogach wojewódzkich,
- udział w dopuszczeniach do ruchu ciężarów drogowych obiektów mostowych z punktu widzenia bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego.

Wszystkie pozostałe funkcje zostały przekazane do zarządcy drogi. Zatem w Zarządzie Dróg Wojewódzkich istnieje Zespół Inżynierii ruchu, którego zadania są następujące:

- ustalanie planów zakresu Brd oraz potrzeb finansowych,
- opiniowanie zmian organizacji ruchu,
- opracowywanie projektów docelowych organizacji ruchu, dla których wnioskującym jest ZDW,
- kontrola, analiza i ocena stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- opracowanie szczegółowych analiz dla dróg o szczególnym zagrożeniu i miejsc szczególnie niebezpiecznych,

- opiniowanie projektów rozwoju sieci drogowej i inwestycji drogowych z punktu widzenia organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego
- opiniowanie geometrii drogi w projektach budowlanych
- uzgadnianie zasad korzystania z przystanków komunikacji publicznej zlokalizowanych przy drogach wojewódzkich,
- prowadzenie spraw dotyczących wydawania zezwoleń na wykorzystanie dróg w sposób szczególny
- koordynacja okresowych pomiarów ruchu,
- wnioskowanie, sprawdzanie i opiniowanie projektów sygnalizacji świetlnej,
- nadzór nad realizacją zadań w zakresie wprowadzenia oznakowania poziomego i pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz zgodności istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzoną organizacją ruchu.

Zespół ten liczy 5 osób, podlega naczelnikowi Wydziału Utrzymania Dróg i Mostów w pionie z-cy dyrektora ds. utrzymania.

Kłopoty i trudności, jakie występują w dziedzinie zarządzania ruchem:

- W województwie małopolskim od dłuższego czasu toczy się dyskusja dotycząca celowości funkcjonowania w obszarze drogownictwa dwóch niezależnych organów tj. organu zarządzającego ruchem i zarządcy drogami.

A jest ona między innymi podyktowana wydłużającą się procedurą opiniowania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu na czas budowy, które absolutnie nie powinny opóźniać wejścia w etap realizacji zadania. Być może należałoby przywrócić możliwość stosowania typowych rozwiązań oznakowania robót w pasie drogowym.

- Zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 października 2003 roku nakładająca obowiązek oznakowania przystanków komunikacji publicznej na zarządcę drogi, przy równoczesnym spełnieniu wymagań ustawy o transporcie drogowym nakładającej na przewoźników obowiązek dokonywania wymiany pasażerów w miejscach będących przystankami komunikacji publicznej, oznakowanych stosownie do obowiązujących przepisów. Biorąc pod uwagę fakt, że lokalizacje przystanków często są niepoprawne tj. niezgodne z przepisami 119 pkt. 5 rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, zarządca drogi jest stawiany w sytuacji bardzo trudnej, ponieważ nie stać go na realizację właściwych przystanków, a więc pozbawia pasażerów możliwości korzystania z lokalnego transportu zbiorowego. 37% sieci prowadzi ruch o natężeniu > 400 pojazdów /godz, a więc wymaga budowy zatok autobusowych.

- Większość dróg w Małopolsce powinna mieć ograniczoną nośność spowodowaną nienormatywną nośnością użytkową mostów. Stąd nasuwa się wniosek, że drogami wojewódzkimi mogą poruszać się pojazdy o masie całkowitej < 15 ton, a do wielu miejscowości pojazdy cięższe w ogóle nie mogą dojechać.

Zarządzanie ruchem w sytuacji utrudnień w ruchu powodowanych warunkami zimowymi

I. Utrudnienia w ruchu

Utrudnienia w ruchu to diabelnie mało precyzyjne określenie, ale umówmy się, że mniej więcej podobnie będziemy je rozumieć i że nie będziemy się silić na próbę definiowania „utrudnień w ruchu”, co wymagałoby jak sądzę posłużenia się pojęciem efektywności ruchu, którego jednoznaczne zdefiniowanie też mogłoby nie być proste.

Utrudnienia w ruchu nie są w naszych realiach czymś niezwykłym, można powiedzieć, że są stałym elementem naszej codzienności i występują w ciągu całego roku i to z wielu różnych przyczyn. Utrudnienia występujące zimą nie należą bynajmniej do jedynych i największych. Przekonujemy się o tym na własnej skórze praktycznie przez cały rok w czasie kulminacji wyjazdów i powrotów z wakacji, przed i po letnich weekendach, w okolicy każdych świąt, rano jadąc do pracy i wracając z niej i w ogóle niemal w każdej sytuacji, kiedy temperatura, opady, ciśnienie atmosferyczne czy natężenia ruchu są choćby nieco inne niż przeciętne.

Mimo, że zimą wielkość natężeń ruchu kształtuje się na poziomie jedynie ok. 60 % natężeń letnich to ze względu na swoją specyfikę utrudnienia powodowane warunkami zimowymi zasługują na specjalną uwagę bo należą one do najtrudniejszych. Decyduje o tym fakt, że zimą nierzadko występują jednocześnie ujemne temperatury, opady śniegu lub śniegu z deszczem, silne wiatry i śliskość na drogach. W takiej sytuacji o wiele częściej zawodzą pojazdy i ludzie nimi kierujący. Utrudnione są znacznie możliwości niesienia pomocy czy podejmowania interwencji.

II. Przyczyny trudności w rozwiązywaniu problemu utrudnień w ruchu

Czy utrudnienia w ruchu zimą muszą sprawiać nam tyle utrapień, dlaczego tak trudno jest nam sobie z nimi radzić i czy można ten stan rzeczy zmienić? Odpowiedź na te pytania jest z jednej strony prosta a z drugiej złożona. Żeby można było jej udzielić musimy najpierw określić przyczyny tego stanu rzeczy. O niektórych z nich tych obiektywnych wynikających z aury zimowej była już mowa.

Drugą grupą są przyczyny subiektywne, które w dużym uproszczeniu można by opisać w następujący sposób:

1. Najczęściej podejmujemy działania dopiero wówczas gdy już dzieje się coś złego zamiast wcześniej podejmować czynności prewencyjne.
2. Generalnie nie zarządzamy ruchem a jedynie co najwyżej w sytuacjach kryzysowych Policja usiłuje ręcznie kierować ruchem.

To, że tak jest wynika zarówno z utartego podejścia do problemu zarządzania ruchem, w którym działania organu zarządzającego ruchem sprowadzają się do zatwierdzania sposobu umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu jak i z aktualnego stanu prawnego, ponieważ w art. 18 ust. 2 ustawy o drogach publicznych „zarządzanie ruchem na drogach krajowych” wymienione jest razem z „ochroną zabytków drogownictwa” jako drugorzędne zadanie centralnego organu administracji rządowej w sprawach dróg krajowych jakim jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, a zgodnie z §2 ust. 2 i §10. ust.1 rozporządzenia MI w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem.... „tymczasowe ograniczenia lub zakazy ruchu w przypadku zdarzeń, w których może nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, życia lub zdrowia osób lub wystąpienia szkód materialnych w znacznym rozmiarze mogą jedynie wprowadzić Policja, Żandarmeria Wojskowa lub wojskowe organy porządkowe”.

Organ zarządzający ruchem nie ma w takich sytuacjach nic do powiedzenia ani do roboty. I trzeba sobie uczciwie powiedzieć, że trochę ten stan rzeczy nam odpowiada, trochę nam pasuje. Bo przecież nie jesteśmy już służbą, nie pracujemy 24 godziny na dobę i systematycznie liczba pracowników administracji drogowej (nazywani jesteśmy biurokratami) jest ograniczana.

Czy w związku z tym rola i możliwości działania Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jako organu zarządzającego ruchem na drogach krajowych w sytuacji znaczących utrudnień w ruchu zostały sprowadzone do zera, czy brak zapisów w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem.... o kompetencjach organów zarządzających ruchem do wprowadzania ograniczeń i zakazów, uniemożliwia całkowicie jakiekolwiek działanie w tym zakresie ?

Spróbujmy przeanalizować tę sytuację z punktu widzenia aktualnie obowiązujących przepisów prawa:

Pośród aktów prawnych o zbliżonej tematyce, poruszających m.in. problematykę sytuacji nadzwyczajnych na drogach ani ustawa o ochronie przeciwpożarowej, ani ustawa o Państwowym Ratownictwie Medycznym ani projekt ustawy o krajowym systemie ratowniczym nie dają podstaw organom zarządzającym ruchem do wprowadzenia zakazów lub ograniczeń w ruchu. Także ustawa o stanie klęski żywiołowej, bezpośrednio odnosząca się do kwestii katastrof

naturalnych tj. m. in. „silnych wiatrów, intensywnych opadów atmosferycznych, długotrwałego występowania ekstremalnych temperatur” mówi jedynie o możliwości wprowadzenia stanu klęski żywiołowej w drodze rozporządzenia przez Radę Ministrów. Jest to zbyt czasochłonna droga dla rozwiązania problemu utrudnień w ruchu

Na marginesie warto zauważyć, że szereg organów państwowych wykonuje wiele niezbędnych działań, leżących w zakresie ich kompetencji mimo, że nie zostały one *expressis verbis* zapisane w aktach rangi ustawy czy rozporządzenia. Przykładem mogą być czynności Policji związane z likwidacją skutków wypadków drogowych.

Ustawa o Policji nie określa ich ale biorąc pod uwagę zadania podstawowe wynikające z tej i z innych ustaw realizacja przez Policję zadań w tym zakresie staje się oczywista.

Nie oznacza to bynajmniej, że zamierzam kogokolwiek namawiać do działań leżących poza prawem czy na granicy prawa. Pragnę jedynie zaznaczyć, że ustawodawca nie jest w stanie przewidzieć wszystkich możliwych sytuacji w zakresie zarządzania ruchem i określić wszystkich możliwych sposobów realizacji zadań spoczywających w tym zakresie na poszczególnych organach.

3. Możliwości rozwiązywania problemu utrudnień w warunkach zimowych.

Uważam, że dokładna analiza podstawowych obowiązków i kompetencji organów zarządzających ruchem ujętych w istniejących przepisach wskazuje zapisy, które stanowią mogą podstawę dla opracowania zgodnych z prawem procedur i wykonywania niezbędnych w sytuacji utrudnień w ruchu czynności.

Zacznijmy od tego, że w art. 10 ust. 12 ustawy prawo o ruchu drogowym ustawodawca wymienia trzy priorytety w zakresie zarządzania ruchem. Należą do nich:

- konieczność zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego,
- potrzeba efektywnego wykorzystania dróg publicznych,
- potrzeby społeczności lokalnej.

W § 8 ust. 5 i 6 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem.... ustawodawca wskazuje cele, jakimi powinien kierować się organ zarządzający ruchem. Są to m. in.:

- bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- potrzeby społeczności lokalnej,
- efektywność ruchu.

Można przyjąć, że sytuacja poważnych utrudnień w ruchu spowodowanych ciężkimi warunkami zimowymi, zaspami, śliskością, nawiewanym wiatrem śniegiem, zatorami utworzonymi z setek stojących w poprzek drogi publicznej TIR-ów, jest sytuacją, w której może być zagrożone bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, w której efektywność ruchu spada do zera oraz zagrożone jest zaspokajanie potrzeb społeczności lokalnej.

W sytuacji utrudnień zimowych istnieją więc podstawy do podejmowania przez organ zarządzający ruchem działań mających na celu realizację wskazanych celów

Działania organu zarządzającego ruchem zgodnie z § 2 ust. 1 pkt. g realizowane powinny być m.in. przez „**nadzór i analizę istniejącej organizacji ruchu w zakresie jego bezpieczeństwa i efektywności**”.

Organ zarządzający ruchem, który w wyniku nadzoru i analiz bezpieczeństwa i efektywności istniejącej organizacji ruchu stwierdził np., że. wielokrotnie zimą dochodzi na określonych odcinkach dróg do utrudnień mających negatywny wpływ na bezpieczeństwo i efektywność ruchu zgodnie z § 3 ust.1 pkt 2 powinien **"opracować lub zlecić do opracowania projekty organizacji ruchu uwzględniające wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu"**

Oznacza to ni mniej ni więcej, że organ zarządzający ruchem ma nie tylko prawo ale nawet obowiązek obserwować co się u niego często dzieje zimą i wyciągać z tego wnioski na przyszłość, to znaczy, że powinien dla newralgicznych odcinków swojej sieci dróg na wypadek ciężkiej zimy mieć opracowane projekty czasowej organizacji ruchu uwzględniające zaobserwowane utrudnienia i wprowadzające rozwiązania w postaci niezbędnych ograniczeń, zakazów i objazdów dla tych odcinków.

Dla tych projektów czasowych organizacji ruchu należy oczywiście uzyskać konieczne opinie Policji oraz organów zarządzających ruchem na drogach krzyżujących się lub objętych objazdami oraz należy formalnie je zatwierdzić. W celu dopełnienia obowiązku zachowania 7 dniowego terminu zawiadomienia przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu wynikającego z treści § 12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem.... należałoby jeszcze przed nadejściem zimy formalnie zawiadomić Policję, organy zarządzające ruchem i zarządy innych dróg o możliwym, planowanym wprowadzeniu czasowej organizacji ruchu w sytuacji wystąpienia utrudnień. Dobrze byłoby także w ramach kilkustronnych porozumień uzyskać akceptację i pewność uzyskania pomocy dla tych działań ze strony Policji, innych zarządców dróg i innych organów zarządzających ruchem.

meteorologicznych tak jak się to robi z posypywaniem jezdni solą przed oczekiwanym wystąpieniem śliskości lub w momencie ich pojawienia się.

Oczywiście, że nie da się tego modelu czasowych organizacji ruchu na czas utrudnień w ruchu spowodowanych zimą zrealizować wszędzie i w każdej sytuacji, ale gdyby choć część newralgicznych, najtrudniejszych odcinków dróg krajowych udało się w ten sposób zabezpieczyć byłoby dużo lepiej.

Największy problem stanowić może wprowadzenie tych czasowych organizacji ruchu. Trudno sobie bowiem wyobrazić szybkie ustawienie znaków w sytuacji już istniejących utrudnień w ruchu i trudnych warunków zimowych. Rozwiązaniem tego problemu może być zastosowanie znaków zmiennej treści sterowanych zdalnie z centrum zarządzania ruchem wyposażonego w urządzenia monitorujące najtrudniejsze odcinki dróg. Zastosowanie rozwiązań telematycznych do wprowadzania czasowych organizacji ruchu w sytuacjach kryzysowych wydaje się być dzisiaj nieodzowne, tak jak nieodzowna jest ścisła współpraca w tym zakresie z Policją, która jednakże nie powinna być w sytuacjach utrudnień w ruchu pozostawiana samej sobie. Ale najważniejsze jest prewencyjne podejście do problemów utrudnień zimowych zamiast reagowania kiedy się one już pojawiły. Wydaje się, że wcześniej opracowane, zatwierdzone i przygotowane czasowe organizacje ruchu mogą w dużym stopniu pomóc w rozwiązywaniu tego problemu.

(Referat przygotowany na III Konferencja – Zimowe utrzymanie dróg 9-11 marca 2005 r. Mierki k/Olsztynka)

Co z tym zarządzaniem ruchem ?

(na podstawie wypowiedzi w dyskusji na spotkaniu w Ministerstwie
Infrastruktury 22 lutego 2005 r.)

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, prof. Ryszard Krystek, poprosił zaproszone na spotkanie osoby, o wypowiedzi na temat potrzeb i możliwości zmian w obecnym systemie zarządzania ruchem w Polsce. Pytania zostały podzielone na dwie grupy. Pierwsza dotyczyła tego, co można wdrożyć już teraz – czyli co trzeba zmienić w rozporządzeniu w sprawie zarządzania ruchem, podpisywanym przez Ministra Infrastruktury. Druga grupa dotyczyła głębszych zmian systemowych – wymagających zmian ustawowych, których realizacja jest realna w tej kadencji Rządu, co najwyżej do poziomu projektu zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym i ewentualnie w innych ustawach. Jak gdyby po środku, pomiędzy tymi grupami, zawisło pytanie o celowość rozdzielenia zarządzania ruchem od zarządzania drogami.

Taka kolejność pytania nie była najszcześniejsza, ponieważ jak stwierdziłem po niektórych późniejszych wypowiedziach, z konieczności krótkie glosy w dyskusji, nie zawsze były rozumiane zgodnie z intencją autorów tych wypowiedzi. Dlatego w materiale pisany zmieniałem kolejność poruszanych problemów.

1. Razem czy osobno ?

Ten dylemat będzie jeszcze długo tematem gorących dyskusji oraz podstawowym kluczem każdej reorganizacji. Należy do grupy tematów nierozwiązywalnych, ponieważ każde rozwiązanie ma swoje wady i zalety. Na szczęście nie dotyczy on podstawowych regulacji prawnych dotyczących zarządzania ruchem i zarządzania drogami.

Do 2002 r., we wszystkich normalnych, czyli samorządowych strukturach administracji publicznej, zarządzanie ruchem było oddzielone od zarządzania drogą na podstawie obowiązujących regulacji ustawowych. Nie dość tego, zarządzanie ruchem Sejm RP ustawił jak gdyby wyżej, a na pewno bardziej operatywnie niż zarządzanie drogą. Ponieważ odnoszę wrażenie, że w ferworze dyskusji o najniższym szczeblu wykonawczym, zapomnieliśmy o podstawowych regulacjach prawnych, pozwolę sobie przypomnieć, co mówią ustawy:

- Ustawa o drogach publicznych, uczyniła zarządcą dróg samorządowych, zarząd danego szczebla samorządu terenowego (gminnego, powiatowego, wojewódzkiego). W miastach na prawach powiatu, zarządcą dróg jest zarząd miasta.
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym, powierzyła zarządzanie ruchem na drogach samorządowych, jednoosobowemu organowi samorządu terenowego – staroście powiatu i marszałkowi województwa. W miastach na prawach powiatu, uprawnienia takie ma prezydent miasta.

Od ostatnich wyborów samorządowych, w związku z wprowadzeniem bezpośrednich wyborów, zlikwidowane zostały zarządy gmin, a tym samym w miastach na prawach powiatu, zarówno zarządcą drogi, jak i zarządzającym ruchem, jest prezydent miasta. **Oznacza to jednak, że obecnie, poza nielicznymi wyjątkami (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz ponad 30 miast na prawach powiatu), zarządzanie ruchem jest oddzielone od zarządzania drogami.**

A co ze szczeblem wykonującym fizycznie funkcję zarządzania ? Ustawa o drogach publicznych zezwala na powołanie zarządu drogi, ale nie zmusza do tego. Jeżeli zarządcą drogi nie powoła instytucji zarządu drogi, to sam musi pełnić jego funkcje. Ustawa Prawo o ruchu drogowym w ogóle nie wypowiada się na temat służb zarządzania ruchem, czyli **rozporządzenie w sprawie szczegółowych zasad zarządzania ruchem jest przede wszystkim adresowane do: prezydentów miast na prawach powiatów, starostów i marszałków województw.**

Czy istnieje możliwość jednoznacznego unormowania tych spraw w ustawie ? Niestety nie, bo mamy demokrację i każdy samorząd może sobie „to czarne, duże z trzema nogami”, umieścić gdzie chce, nawet powiesić na ścianie. To samo zastrzeżenie dotyczy tak starannie przygotowanego przez Marka Wierzchowskiego, schematu organizacyjnego służb zarządzania ruchem, bo nikt nie może zabronić samorządom także odkręcenia czy dodania dodatkowej nogi do fortepianu we w łasnym mieszkaniu. O ile oczywiście nie narusza to zasadniczych przepisów ustawowych.

2. Do czego powinniśmy zmierzać ?

Moim zdaniem, w kształtowaniu przepisów regulujących strukturę zarządzania ruchem i służb wykonujących to zarządzania, powinniśmy korzystać ze ścieżki przetartej przez drogowców. To znaczy ustalić na szczeblu ustawy, odpowiedzialność i uprawnienia zarządzającego ruchem, wskazać możliwość powołania służby wykonującej to zarządzanie z zastrzeżeniem, że zarządzający, który nie powoła takiej służby, sam musi pełnić jej obowiązki. Niestety nie wiem, jak nazwać taką służbę, ponieważ zarząd ruchu drogowego już istnieje w Komendzie Głównej Policji.

W rozporządzeniu wydanym na podstawie takiej ustawy, powinny się znaleźć zakresy działania, obowiązki i uprawnienia służby zarządzania ruchem. Schematy organizacyjne mogą być rozpowszechniane tylko jako materiały pomocnicze, podobnie jak to zrobiono ze schematami organizacyjnymi zarządków dróg w miastach.

Gdzie jest miejsce zarządzającego ruchem ? Być może mam na ten temat poglądy spalone, ze względu na mój życiorys zawodowy, ale uważam, że to rozwiązania drogowe powinny być dyktowane przez inżynierów ruchu, a nie na odwrót. Znam oczywiście przykłady, także z osobistego doświadczenia, kiedy to służby zarządzające ruchem psuły rozwiązania geometryczne. Moim zdaniem jest na to tylko jedna rada – obciążyć zarządzającego ruchem za stan bezpieczeństwa na powierzonych mu drogach i wyposażyć w odpowiednie kompetencje oraz uprawnienia. Obecnie niestety, głównie ze względu na możliwość dysponowania środkami finansowymi na drogi, bez względu na przyjętą strukturę organizacyjną, służby zarządzania ruchem działają w cieniu i w uzależnieniu od zarządków dróg, chociaż na przykład w miastach na prawach powiatu, mają jednego wspólnego zarządcę dróg i zarządzającego ruchem – prezydenta miasta.

Zarządzający ruchem powinien też mieć wpływ na kształtowanie przyszłego układu drogowego. Oczywiście mam na myśli prawdziwy wpływ na opracowania urbanistyczne a nie dowcip w złym guście, w wydaniu Sejmu RP, za jaki uważam art. 42 ustawy o drogach publicznych, ustalający zarządzającego ruchem (a dokładnie, decydującego o lokalizacji znaku D-42 „obszar zabudowany”), głównym urbanistą danej miejscowości.

Konsekwencją moich dotychczasowych propozycji, jest **powołanie instytucji uprawnień w zakresie inżynierii ruchu**. Audytorzy nie zastąpią dobrze przygotowanych merytorycznie, kompetentnych i odpowiedzialnych inżynierów ruchu na stanowiskach administracyjnych w zarządzaniu ruchem oraz kompetentnych i posiadających odpowiednią wiedzę, projektantów. Do audytów odwołujemy się tylko w kwestiach spornych lub budzących wątpliwości. Chyba zaczęliśmy kształtowanie kadr nie od tej strony. Na audytorów powinni być wybierani najlepsi inżynierowie ruchu, którzy wykazali się odpowiednimi, pozytywnymi osiągnięciami w swoim zawodzie. A kto zabroni starać się o uprawnienia do przeprowadzania audytów bezpieczeństwa ruchu, najbardziej „kompetentnym” w tych sprawach, czyli specjalistom (w tym również biegłym sądowym) w zakresie ruchu drogowego ? Nigdy nie miałem o tych „fachowcach” dobrego zdania, ale od kilku lat spotykam stopniowo coraz gorszych. Ostatnio odnosząc się do opinii takiego biegłego, wyraziłem nadzieję, że autor tej opinii nie ma prawa jazdy i nie kieruje żadnymi pojazdami na drogach publicznych (nawet rowerem), ponieważ jego nieznamość przepisów o ruchu drogowym jest przerażająca.

I na koniec tej wyliczanki celów, proponuję zastanowić się nad tym, **jaka ustawa powinna regulować sprawy zarządzania ruchem**. Im dłużej żyję i funkcjonuję jako inżynier ruchu, tym więcej mam wątpliwości, że powinna to być ustawa o drogach publicznych. Dobrą okazją i pretekstem może być operacja wyłączenia z tej ustawy przepisów dotyczących egzaminów na prawo jazdy. Wiedza o tym kto i w jakim zakresie zarządza ruchem, jest jeszcze mniej potrzebna uczestnikom ruchu drogowego, niż wiedza o strukturze organizacji szkoleń i egzaminów na uprawnienia do prowadzenia pojazdów.

Dla mnie ideałem przepisów, które może opanować przeciętny „przemierzacz” dróg publicznych jest regularnie aktualizowana i wznawiana nakładem finansowym fundacji królewskiej, cienka książeczka, zawierająca zaledwie kilkadziesiąt przepisów obowiązujących w Zjednoczonym Królestwie, które powinien znać każdy uczestnik ruchu drogowego (także pieszy). Wśród tych kilkudziesięciu punktów, znalazły się także praktyczne informacje na temat drogi hamowania, czy dopuszczalnej zawartości alkoholu we krwi, a nawet rada dla pieszych, żeby przechodząc przez ulice jednokierunkowe, spoglądali także w drugą stronę, ponieważ zdarza się, że na takiej ulicy może być wydzielony pas dla autobusów w kierunku przeciwnym do pozostałego ruchu kołowego.

Prawdopodobnie nie będziemy mieli dość siły przebicia, aby przeforsować oddzielną ustawę o zarządzaniu ruchem, czy o bezpieczeństwie w ruchu drogowym, w tym odpowiedzialności i kompetencji w zakresie brd. Ale czy nie lepiej byłoby przenieść sprawę zarządzania ruchem (jak by nie było na drogach publicznych), do ustawy o drogach publicznych? Oczywiście pod warunkiem, że GDDKiA, jako zarząd zaledwie 5 % dróg publicznych, zostanie pozbawiona jakiegokolwiek wpływu na treść tej ustawy.

3. Co na dzisiaj ?

Obowiązujące rozporządzenie w sprawie zarządzania ruchem, jest najlepsze z wszystkich dotychczasowych aktów prawnych na ten temat, a uwzględniając uwarunkowania prawne wyższego rzędu oraz zewnętrzne, osobiście uważam je za całkiem dobre. Przede wszystkim zwiększyło wpływ zarządzającego na rozwiązania geometryczne dróg i uporządkowało większość procedur. Był to duży skok na przód, ale oczywiście konieczne są dalsze kroki w tym samym kierunku. Moim zdaniem bardzo istotne, a nie kolidujące z innymi przepisami są następujące uzupełnienia:

Określenie współodpowiedzialności projektanta za skutki wprowadzonej organizacji ruchu, w tym za wypadki drogowe wynikające ewidentnie z wprowadzonego oznakowania i sterowania ruchem.

Wynikający z poprzedniego punktu, obowiązek podawania na projekcie danych, umożliwiających identyfikację projektanta i ewentualne postawienie

mu zarzutów, w wypadku ujawnionych w czasie eksploatacji ewidentnych błędów, zwłaszcza powodujących wzrost zagrożenia.

Rozszerzenie i uszczegółowienie regulacji dotyczących procedury uzyskiwania wymaganych opinii, w tym w szczególności dla organizacji ruchu wprowadzanych w trybie awaryjnym i pilnym.

Augustyn Dobiecki

Warszawa

Marek Wierchowski

Lublin

RESTRUKTURYZACJA SYSTEMU ZARZĄDZANIA RUCHEM DROGOWYM W POLSCE

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury – prof. Ryszard Krystek powołał Zespół z udziałem doświadczonych inżynierów ruchu, któremu powierzył prace nad koncepcją restrukturyzacji systemu zarządzania ruchem drogowym w Polsce. W wyniku ożywionych dyskusji prowadzonych podczas seminarium KLIR w listopadzie 2004 r. do udziału w pracach Zespołu zostało zaproszonych m.in. kilku członków Stowarzyszenia.

Pierwsze posiedzenie tego Zespołu zaplanowano na 22 lutego br. przesyłając uczestnikom wstępne tezy do dyskusji:

1.CEL STRATEGICZNY

CELEM STRATEGICZNYM restrukturyzacji jest zatrzymanie procesu stałego obniżania rangi zarządzania ruchem, co ma miejsce głównie w Samorządach miejskich i wojewódzkich; Jedną z dróg może być powołanie na szczeblu resortu odpowiedniej komórki centralnej np. KRAJOWEGO INŻYNIERA RUCHU;

CELE POŚREDNIE, które mogą i powinny zatrzymać obecny proces degradacji to:

- 1) Uzupełnienie „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczególnych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem z dnia 23 września 2003 r.” (ZRD) o:
- rozdzielenie funkcji Zarządcy Ruchu (ZR) od Zarządców Dróg (ZD) na jego terenie,
 - określenie rangi ZR, jego kompetencji i jednolitej dla kraju struktury organizacyjnej;
 - określenie obowiązków i zadań w zakresie zbierania, przetwarzania i przechowywania danych o ruchu – w tym wydawanie wytycznych dla projektantów;
 - określenie zadań związanych z wykonywaniem analiz bezpieczeństwa ruchu i wdrażaniem programu GAMBIT;

- obowiązek prowadzenia ewidencji danych o oznakowaniu, sygnalizacji i ubr. (np. Operacyjne Mapy Oznakowania tzw. OMO);
- uszczegółowienie zapisów o obligatoryjności decyzji ZR (żadna nowa organizacja ruchu czasowa czy stała nie może być wprowadzona przy sprzeciwie ZR);
- wprowadzenie zapisów o Inspekcji Inżynierii Ruchu, określenie jej kompetencji oraz zasad funkcjonowania (kontrola wszystkich wprowadzanych organizacji ruchu – także czasowych, egzekwowanie decyzji ZR, podejmowanie doraźnych decyzji w przypadku awarii);
- wprowadzenie odpowiedzialności projektanta za opracowany projekt oraz zasad weryfikacji, ewidencji i ubezpieczenia projektantów;
- określenie zasad prowadzenia audytu POR;
- wprowadzenie przykładowego schematu Biura Inżyniera Ruchu (wzorem innego aktu MI)

2) Nowelizacja Czerwonej Księgi (CK) ;

3) Nowelizacja „Rozporządzenia...w sprawie znaków i sygnałów drogowych” (RZD);

4) Powołanie jednolitej dla kraju Służby Inżynierii Ruchu, działającej według takiego samego schematu organizacyjnego we wszystkich jednostkach ZR (Miejski, Wojewódzki, Krajowy Inżynier Ruchu);

2. ORGANIZACJA SŁUŻB ZARZĄDZANIA RUCHEM

Jako przyczynek do dalszych prac nad restrukturyzacją systemu ZR przedstawiono poniższy schemat funkcjonalny Służby Inżynierii Ruchu, która powinna być zorganizowana w 3 wzajemnie ze sobą współpracujących pionach :

- „sztabowym” z głównymi zadaniami: zbieranie i przetwarzanie danych, przygotowywanie decyzji strategicznych;
- „dowodzenia” z głównym zadaniem: podejmowanie decyzji i zarządzanie ruchem;
- „kontroli i egzekwowania decyzji” czyli inaczej pionu INSPEKCJI ZARZĄDZANIA RUCHEM;



3.OPINIA ŚRODOWISKOWA

Respondentom ankiety przeprowadzonej przez A. Dobieckiego i M. Wierchowskiego wśród ponad 100 osób zarządzających ruchem w Polsce, zadano kilka pytań związanych z restrukturyzacją służb ZR. Uzyskane w trakcie rozmów odpowiedzi przedstawiają się następująco:

1) Jakie ma być ZARZĄDZANIE RUCHEM – liniowe czy obszarowe ?

odp. Obszarowe – dostosowane do podziału administracyjnego kraju;

2) Czy konieczny jest audyt IR ?;

odp. Nie jest konieczny, ale przydatny. Kto powinien mianować Auditorów w miastach ? Po jakim szkoleniu?

A może zamiast „audytu” powrócić do „Zespołów oceny projektów inwestycyjnych” lub utworzyć „Zespoły Doradcze” przy ZR czyli WOJEWÓDZKICH I MIEJSKICH INŻYNIERACH RUCHU ?

3) Czy konieczne jest przywrócenie szkolenia kadry IR ?

odp. Oczywiście tak i to najszybciej jak się da; cały szereg osób pracujących obecnie w „służbie ZR” nie posiada specjalistycznego wykształcenia i chciałoby nie przerywając pracy uzupełnić swoją wiedzę praktyczną oraz uzyskać odpowiednie dyplomy;

4) Jak w sposób jasny i jednoznaczny ustalić wzajemne relacje i kompetencje podmiotów Zarządzających Ruchem ?

odp. Odpowiednim aktem prawnym;

5) Jaka powinna być forma nadzoru :

- może INSPEKCJA INŻYNIERII RUCHU ?

- może razem z Inspekcją która już funkcjonuje; jako jedna służba odpowiedzialna za : DROGI + RUCH + TRANSPORT;

odp. Obie formy są dobre; najlepiej przyjąć tą, którą da się wcześniej zrealizować?

6) Które akty prawne wymagają uzupełnień ?

odp. Przede wszystkim to, co zostało już rozpoczęte, czyli aktualizacja CK. Ponadto wprowadzenia uzupełnień wymaga RZD i ZRD;

4.AUDYT I UPRAWNIENIA IR

Wobec braku odpowiednich uregulowań prawnych proponuje się wykorzystać status i pozycję STOWARZYSZENIA INŻYNIERII RUCHU "KLIR" , aby rozpocząć w skali kraju prace zmierzające do :

- opracowania i wdrożenia programu organizacji cyklu specjalistycznych szkoleń z zakresu inżynierii ruchu dla projektantów i pracowników służb zarządzania ruchem, zakończonego uzyskaniem odpowiedniego certyfikatu;
- stworzenia krajowego rejestru rzeczoznawców i specjalistów (w tym projektantów i wykonawców) rekomendowanych przez „KLIR” oraz zasad udzielania rekomendacji Stowarzyszenia;
- szkolenia audytorów IR;

Powyższe działania mogą przyspieszyć późniejszy proces nadawania uprawnień branżowych oraz ograniczyć postępującą degradację statusu inżyniera ruchu.

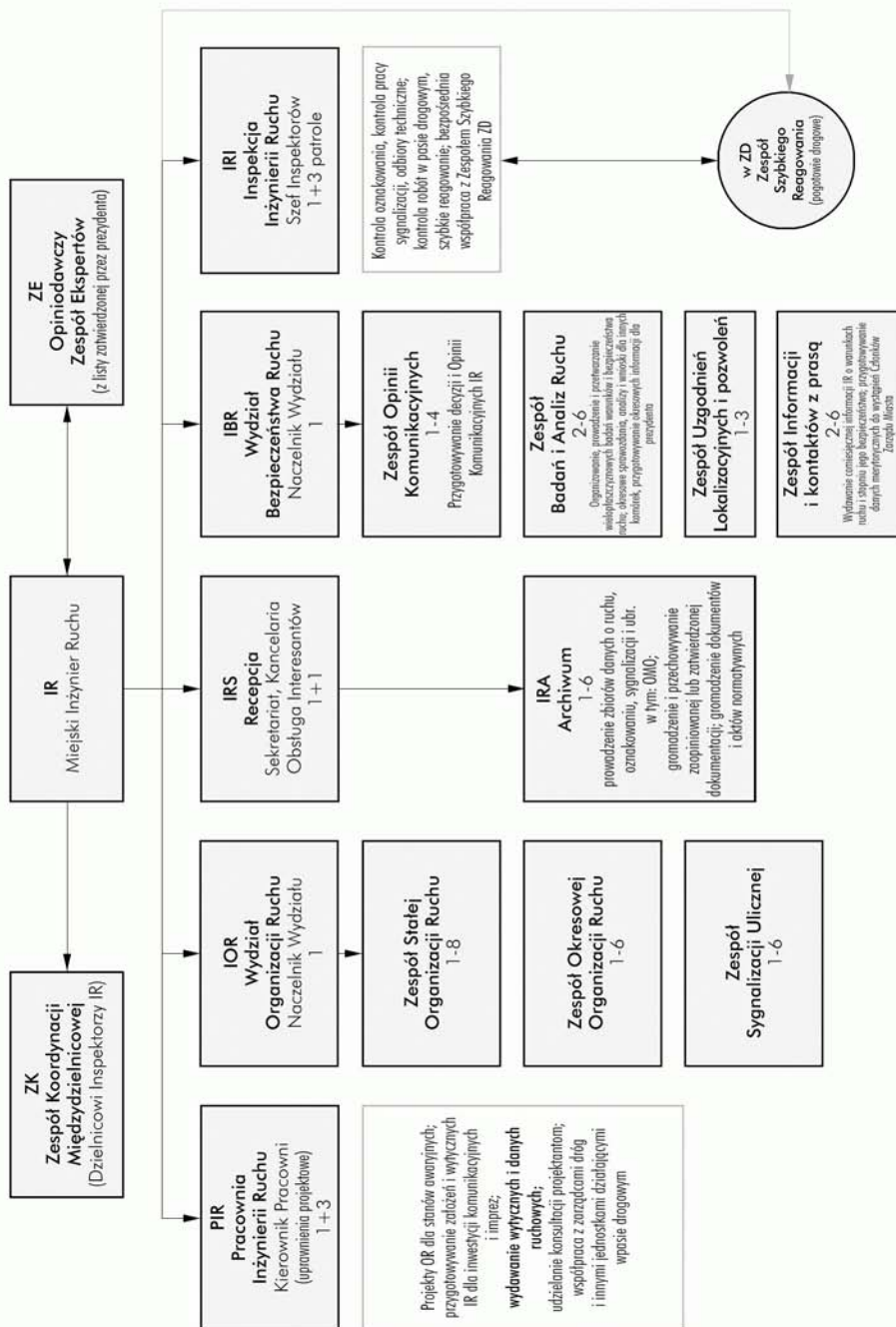
5.DALSZE DZIAŁANIA

Propozycja dalszych działań ZESPOŁU przedstawia się następująco:

- 1) przygotowanie projektu znowelizowanej treści ZRD i przedstawienie jej do konsultacji środowiskowych;
- 2) przygotowanie projektu struktury organizacyjnej służb ZR i uzyskanie opinii prawnej;
- 3) opracowanie zasad szkolenia rzeczoznawców i specjalistów IR;

10 lutego 2005 r.

SCHEMAT ORGANIZACYJNY BIURA MIEJSKIEGO INŻYNIERA RUCHU



WSTĘPNE PODSUMOWANIE **wyników spotkania w Ministerstwie Infrastruktury** **w dniu 22 lutego 2005 r.**

W dniu 22 lutego 2005r. odbyło się pierwsze posiedzenie Zespołu MI d/s koncepcji restrukturyzacji systemu zarządzania ruchem drogowym w Polsce powołanego z inicjatywy Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury prof. Ryszarda Krystka, który otworzył obrady i przekazał zebrany informację o opracowanym projekcie Polityki Transportowej Państwa na lata 2005-2025, programie GAMBIT 2005 oraz o Narodowym Planie Rozwoju NPR 2007-2013.

W dalszej części obrad uczestnicy otrzymali tekst projektu Polityki Transportowej Państwa na lata 2005-2025.

Wprowadzeniem do dyskusji były sprawnie zreferowane, w oparciu o technikę multimedialną, trzy tematy :

- temat nr 1, referowany przez Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy – **Janusza Galasa**, obejmował główne braki Rozporządzenia o zarządzaniu ruchem i propozycje uzupełnień;
- temat nr 2, referowany przez dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury – **Macieja Wrońskiego**, dotyczył organizacji służb zarządzania ruchem oraz możliwości stworzenia odpowiednich struktur w oparciu o aktualnie funkcjonujący system prawny; jednym z istotniejszych wniosków było stwierdzenie, że warto w oparciu o środowisko ZR w Polsce określić ogólne warunki zarządzania ruchem dla potrzeb umieszczenia ich w ustawie Prawo o ruchu drogowym i opracować warunki szczegółowe, które powinny znaleźć się w znowelizowanym rozporządzeniu; ponadto warto przygotować niezbędne propozycje zmian kompetencyjnych obejmujących administrację rządową i samorządy; opinie środowiska przekazane do MI znacznie przyspiesza dalsze prace,
- temat nr 3, referowany przez **Lecha Michalskiego** z Politechniki Gdańskiej, dotyczył audytu w zarządzaniu ruchem i systemu szkolenia kadr dla służb ZR;

We wszystkich trzech tematach poruszano m.in. problem braku uprawnień do projektowania organizacji ruchu, odpowiedniej identyfikacji projektanta opracowującego projekt i określenia jego odpowiedzialności oraz braku możliwości skutecznego egzekwowania postanowień ZR.

Następnie kol. **Zdzisław Dąbczyński** zaprezentował i zreferował zgłoszony dodatkowo temat nr 4 dotyczący m.in. metodologii postępowania w systemie zarządzania ruchem drogowym w Polsce..

Dzięki zdyscyplinowaniu prelegentów możliwe było wykorzystanie znacznej części obrad na dyskusję, która rozpoczęła przedstawiciel GDDK i A – **Jacek Gacparski**, zwracając w wypowiedzi uwagę na konieczność prowadzenia prac nad treścią Rozporządzenia w szerszym gronie specjalistów, wykraczającym poza pracowników MI.

Istotny problem zgłosił kol. **Michał Lesiński** w nawiązaniu do referatu dyr. Wrońskiego - zwrócił uwagę na brak w ustawie Prawo o ruchu drogowym zapisów ogólnych w postaci ścisłych delegacji do aktów wykonawczych.

Nasz kolega **Bogusław Piasecki** wskazał na konieczność umieszczenia w Rozporządzeniu warunków określających, kto jest uprawniony do opracowania projektu organizacji ruchu, skoro brak określenia zawodu inżyniera ruchu oraz na konieczność rozdzielenia funkcji zarządcy drogi od zarządzającego ruchem.

Następnie inż. **Janusz Galas** poinformował zebranych o wynikach kontroli NIK, w tym o zaleceniu rozdzielenia funkcji ZD i ZR. W odpowiedzi **P. Tomasz Radzikowski** z ZDW Olsztyn poinformował również o wynikach kontroli NIK, która nie wykazała nieprawidłowości w jego firmie, gdzie ZD funkcjonuje łącznie z ZR. Świadczy to dobitnie o różnorodnym, niejednolitym podejściu do kluczowego tematu.

Kol. **Ryszard Piasecki** proponował zarządzanie ruchem obszarowe, ale np. z wyłączeniem obwodnic w miastach, należałoby określić parametry dla zarządzania obszarowego i liniowego.

Jednym z ostatnich głosów w dyskusji był głos kol. **Zygmunta Uzdalewicz**a, który poddał w wątpliwość zasadność umieszczenia zapisów o zarządzaniu ruchem w ustawie Prawo o ruchu drogowym, przeznaczonym głównie dla kierujących pojazdami. Stwierdził też, że obszarowe zarządzanie ruchem jest dobre, ale nie wszędzie; w obszarach zurbanizowanych – tak, np. w miastach prezydenckich, ale nie w małych ośrodkach, zwłaszcza przy obecnych brakach kadrowych. Należałoby określić też, kto ma być odpowiedzialny za bezpieczeństwo ruchu na danym terenie, jeśli ZR, to jakie powinny być jego kompetencje.

Kol. **Jerzy Michalski** stwierdził, że rozdzielenie funkcji ZD i ZR spowoduje dodatkowe rozczłonkowanie i tak szczupłych obecnie kadr.

Pierwsze obrady Zespołu podsumował **Minister Ryszard Krystek** m.in. stwierdzeniem, że wiemy już, co chcemy zrobić, ale musimy ustalić jak to zrobić. Konieczne jest wypracowanie odpowiedniej formuły pracy i stworzenie koncepcji obejmującej sprawy doraźne i systemowe.

Wskazana jest szeroka konsultacja w środowisku ZR np. podczas najbliższego

szkolenia KLIR w Zgorzelisku, a następnie wyznaczenie terminu kolejnego posiedzenia Zespołu w kwietniu br. w MI.

Miło mi wspomnieć, że oprócz wymienionych z racji udziału w dyskusji członkach KLIR w posiedzeniu uczestniczyli też : kol. Barbara Błaszczkowska, Jolanta Konopka, Marek Gabzdyl i Jacek Dobiecki.

Spotkanie prowadził i protokółował zdający tą relację .

Zygmunt Uzdalewicz
członek honorowy KLIR
Warszawa

Nawiązując do poprzedniego seminarium KLIR

Jako nieobecny, nie mogłem zabrać głosu w dyskusji na poprzednim seminarium w Dymaczewie i nie wiem czy ktokolwiek poruszył ten problem na bieżąco. Chodzi o zadziwiający wzrost popularności tylko jednego z rozwiązań mających na celu uspokojenie ruchu kołowego, a mianowicie strefy zamieszkania. Przyczyną jest oczywiście przepis, rozszerzający obowiązywanie ustawy Prawo o ruchu drogowym na wszystkie drogi (także niezaliczone do dróg publicznych), które włączono do strefy zamieszkania.

Nie po raz pierwszy, braki w innych przepisach powodują, że odkrywane jest drugie dno (oczywiście to gorsze), w przepisie z założenia słusznym, a nawet (jak w tym wypadku), bardzo nowoczesnym. Administracje osiedli mieszkaniowych skarżą się, że nie mogą sobie poradzić z egzekwowaniem regulaminu wewnętrznego, a policja ani straż miejska nie chce im w tym pomóc. Dochodzi nawet do tak absurdalnych sytuacji, że znak D-40 „strefa zamieszkania”, zawieszona się na bramie zamkniętego podwórka jednego bloku mieszkalnego i sprowadza się policję do rozstrzygania sporów sąsiedzkich pomiędzy tymi, którzy mają samochody i tymi, którzy nie lubią samochodów. Moim zdaniem jest to problem, który może i powinien być rozwiązany na poziomie dozorczy budynku. Mam zresztą na to dowody z własnego doświadczenia.

Przed laty mieszkałem w typowym bloku z połowy lat 70. ub.w., w osiedlu z ciągami pieszo-jezdnymi przebiegającymi bezpośrednio przed klatkami schodowymi. W całym osiedlu samochody (bardziej lub mniej odważnie), parkowały przed klatkami schodowymi. Wyjątkiem był budynek, w którym mieszkałem, ponieważ nasz dozorca był prawdziwym gospodarzem tego budynku. W kilka lat po przeprowadzce stwierdziłem, że samochody parkują również przed budynkiem, w którym przedtem mieszkałem. Okazało się, że zmienił się dozorca.

Być może nie wszędzie jest tak łatwo wprowadzić porządek i nie zawsze znajdują się odpowiedni ludzie. Ale to nie powód, żeby inżynier ruchu zapominał o swoim powołaniu. Uważam, że właśnie nasz zawód, który osobiście traktuję jako powołanie, upoważnia do tego, żeby nie przyznawać racji zleceniodawcy, jeżeli jest to niezgodne ze sztuką. I to bez względu na to, ile zleceniodawca chce zapłacić za ekspertyzę zgodną z jego poglądami.

Oczywiście nie musiało tak być w wypadku bardzo dobrej i głębokiej analizy regulacji prawnych dotyczących pieszego, przeprowadzonej przez Wiesława Bartoszewickiego („Pieszy w świetle ustawy Prawo o ruchu drogowym”). Ale wnioski są bardzo niebezpieczne. A mianowicie:

- Przepis nakazujący kierującym pojazdami, ustępowanie pieszym tylko w sytuacji, gdy oba rodzaje ruchu odbywają się na wspólnej powierzchni (bez wyodrębnionych krawężnikami chodników), a nie dlatego że ustawiono jakiś znak – obowiązuje nie tylko w Polsce, a jego znaczenie jest dużo głębsze niż to się na pierwszy rzut oka wydaje.
- Oznacza to, że nie można oznakowywać jako strefa zamieszkania ulic z wyodrębnionymi chodnikami. Zaliczenie takiej ulicy do strefy zamieszkania powoduje niejednoznaczną sytuację prawną, w której pieszy jest poinformowany o przysługującym mu prawie pierwszeństwa, a kierujący pojazdem nie musi mu ustępować. W razie wypadku potrącenia pieszego w takiej strefie zamieszkania, powinien być oskarżony zarządzający ruchem, a przyszłości (mam nadzieję), również autor projektu.
- Nie można zmienić tego przepisu tak, jak proponuje to autor wymienionego wcześniej referatu, ponieważ kierujący pojazdami też mają swoje prawa i muszą mieć szanse uniknięcia wypadku. Podstawowa zasadą bezpiecznych rozwiązań drogowych i organizacji ruchu jest ich jednoznaczność. Pozostawienie w strefie zamieszkania chodników wyodrębnionych krawężnikami, jest stworzeniem warunków pozornie bezpiecznych. Nie mamy tutaj do czynienia z takimi prędkościami jak na drogach dwujezdniowych z niepełnym wyposażeniem, więc i skutki ewentualnych wypadków będą mniejsze, ale jest to ten sam rodzaj błędu. Pomiędzy tymi dwoma przykładami jest jeszcze jeden, o którym również wielokrotnie wspominałem – przyzwolecie na jazdę rowerem po przejściu dla pieszych, wyznaczonym przez jezdnię. W tym wypadku, w sposób szczególnie przykry, nie daje się kierującemu samochodem najmniejszej szansy na uniknięcie wypadku potrącenia rowerzysty, którego ma prawo nie oczekiwać w tym miejscu. Apeluję do wszystkich członków KLIR o głębokie przemyślenie moich uwag.

A tak na marginesie. W rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych są dwa znaki nakazu (a więc o oddziaływaniu silniejszym niż znak informacyjny), które dziwnym trafem nazywają się: „droga dla pieszych” (pieszych-16) i „koniec drogi dla pieszych” (pieszych-16a). Po co w tej sytuacji wprowadzać jeszcze znak informacyjny ?

Pieszy w ruchu drogowym

Kolejne, 75 już seminarium Stowarzyszenia KLIR, poświęcone było tym razem najmniej chronionym uczestnikom ruchu drogowego, a mianowicie pieszym. Temat szkolenia „Pieszy w ruchu drogowym” nie był wybrany przypadkowo. W wyniku stale rosnącej liczby pojazdów i nagminnego nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego zarówno przez kierujących, jak i przez samych pieszych, pomimo podejmowanych różnego rodzaju działań zapobiegawczych, ginie na naszych drogach ciągle zbyt dużo osób. Potrzebę wymiany doświadczeń w podnoszeniu bezpieczeństwa najmniej chronionych uczestników ruchu drogowego odczuwali zarówno pracownicy GDDKiA, zajmujący się m.in. analizą zdarzeń drogowych z udziałem pieszych na terenach niezabudowanych, jak i inżynierowie, zarządzający ruchem w miastach. Na spotkanie z uczestnikami seminarium przybył także, pomimo licznych obowiązków służbowych, Wiceminister Infrastruktury prof. Ryszard Krostek, któremu inżynieria ruchu drogowego jest bardzo bliska. Jest on m.in. twórcą znanego wszystkim „Zintegrowanego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce – GAMBIT”. Jego obecność na seminarium w Dymaczewie świadczy o randze omawianych tam zagadnień, ale też o docenianiu roli Stowarzyszenia w poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Naszymi gośćmi byli też: reprezentujący Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Marek Jewula, Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad – Tadeusz Łuka (Z-za Dyr. O/Poznań) i Piotr Gołębiowski (w-wa), SITK – Janusz Hora (Prezes O/Poznań) oraz Kazimierz Jamroz – Politechnika Gdańska.

W referatach wygłoszonych zarówno przez członków Stowarzyszenia, jak i przez zaproszonych gości, specjalistów od zagadnień inżynierii ruchu, przedstawione zostało szerokie spektrum problemów z jakimi spotykać się musi na co dzień pieszy użytkownik infrastruktury drogowej. Wytkniętych zostało wiele błędów, poczynając od niespójnych zapisów w aktach prawnych, poprzez niewłaściwe sposoby zagospodarowania i wykorzystania pasa drogowego, na oznakowaniu przejść przez jezdnie kończąc. Ale nie tylko wytykano błędy i złe zachowania uczestników ruchu drogowego. Pokazane zostały także przykłady dobrych rozwiązań, które znajdują coraz szersze zastosowanie. Dyskusja, jaka wywiązała się po wygłoszeniu referatów, potwierdziła trafność zawartych w nich spostrzeżeń.

Jeżeli chodzi o akty prawne, to proponuje się wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym i w rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych w zapisach dotyczących „strefy zamieszkania”, „drogi wyłącznie dla pieszych”, „drogi zamknięte dla ruchu” i „placu”. Za szczególnie niebezpieczne uważa się niewłaściwie sformułowane zasady oznakowania granic strefy zamieszkania, które to oznakowanie dotyczy nie tylko kierujących, ale również pieszych. Wskazane byłoby także rozszerzenie znaczenie znaku D-40 – strefa zamieszkania o zakaz wjazdu do niej pojazdów ciężarowych. Ponadto zbyt ogólne przepisy dotyczące stref zamieszkania powodują, że strefy te wprowadzone są często bez uprzedniego przystosowania pasa drogowego do wspólnego z nich korzystania przez pieszych i kierujących.

O tym, że prawidłowe zagospodarowanie pasa drogowego ma duży wpływ na wzrost bezpieczeństwa pieszych, nie trzeba nikogo przekonywać. Mimo to wielokrotnie spotkać można błędne rozwiązania. Mając na uwadze przez wszystkim ochronę pieszych, wskazuje się na konieczność oddzielenia chodników od ruchliwych jezdni pasami zieleni izolacyjnej wszędzie tam, gdzie jest możliwe, na „uspokojenie”, a nawet znaczne ograniczenie ruchu kołowego na obszarach zabudowanych, szczególnie na terenach osiedli mieszkaniowych i śródmieściach oraz na niedostateczne dostosowanie urządzeń infrastruktury drogowej dla potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo. Wielokrotnie przeszkodą dla pieszych, często nie do pokonania, są też niewłaściwie parkujące na chodnikach samochody. Pojazdy te w wielu przypadkach skutecznie ograniczają widoczność przy przekraczaniu jezdni. Jest to problem, mający coraz większy zasięg ze względu na duży wzrost liczby pojazdów, przy jednoczesnym niedoborze miejsc do parkowania.

Coraz częściej dochodzi do zdarzeń drogowych z udziałem pieszych na wyznaczonych przejściach przez jezdnie, a więc tam, gdzie winien czuć się on w miarę bezpiecznie. Stąd też podejmowane są różnego rodzaju działania mające na celu ograniczenie tego typu zdarzeń, jak np. dodatkowe oznakowanie przejść, zastosowanie na nich sygnalizacji świetlnej lub (i) wprowadzenie na jezdni azyli dla pieszych. Przez wszystkim konieczne jest zawsze przeprowadzenie analizy lokalizacji przejścia. Zła lokalizacja może stać się bowiem przyczyną wzrostu, a nie ograniczenia liczby ofiar wśród pieszych. W sposobie oznakowania przejść dla pieszych stosowane są coraz częściej różnorodne rozwiązania, niejednokrotnie niemal wszystkie naraz, przez co miejsca te przypominają choinkę z błyskotkami, rozpraszając, a nie koncentrując uwagę kierujących. Bywa też, że na tej samej drodze każde przejście oznakowane jest inaczej. Postuluje się zatem ujednolicenie rozwiązań. Nie mniej ważną sprawą jest prawidłowe oświetlenie strefy otaczającej przejście (dojścia), zwłaszcza na terenach niezabudowanych.

Dużą rolę w poprawie bezpieczeństwa pieszego na drodze odgrywa sygnalizacja świetlna.

Wzrost natężenia ruchu kołowego, jaki nastąpił zwłaszcza w ostatnich latach, sprawia, że wielokrotnie jej brak uniemożliwia pieszym przekroczenie jezdni. Stosowania coraz częściej wielofazowa sygnalizacja akomodacyjna pozwala rozdzielić w czasie kolizyjne strumienie kołowe i piesze, bez większego uszczerbku dla kierujących, co było nie do pomyślenia w przypadku cyklicznej sygnalizacji stałoczasowej. Możliwe jest też przydzielenie pieszym dłuższych sygnałów zielonych, o co najczęściej zabiegają. Poprzez odpowiednio zaprogramowaną sygnalizację świetlną można wpłynąć także na „uspokojenie” ruchu kołowego.

Do obowiązujących wszystkich użytkowników dróg przepisów prawa o ruchu drogowym nie stosują się często sami piesi. Robią to świadomie, przekraczając np. jezdnie w miejscach niedozwolonych lub w trakcie wyświetlania dla nich na sygnalizatorze światła czerwonego, lub nieświadomie z braku znajomości tych przepisów. Koniecznym jest zatem wprowadzenie, na szerszą niż obecnie skalę edukacji społeczeństwa w zakresie zachowań na drodze, i to nie tylko w szkołach, ale także ogólnopolskich programach telewizyjnych. Edukacja taka przydałaby się też wielu kierowcom, ignorujących zapisy kodeksu drogowego.

Na zagrożenia ze strony pojazdów narażone są szczególnie dzieci w wieku szkolnym, poruszające się bez opieki osób dorosłych. Zapewnienie dla nich bezpiecznej drogi do szkoły powinno odbywać się już na etapie planowania lokalizacji szkoły. Bardzo często bowiem szkoła i osiedle mieszkaniowe znajdują się po przeciwnych stronach ruchliwej drogi. Jeżeli już to nastąpi należy stworzyć dzieciom w miarę bezpieczną drogę, stosując rozwiązania skutecznie wymuszające na kierowcach ograniczenie prędkości w pobliżu szkoły. Ustawienie tylko znaków pionowych i poziomych przynosi niewielkie efekty.

Poza referatami dotyczącymi pieszych odbyły się tradycyjne warsztaty KLIR, w których ich uczestnicy skoncentrowali się na dwóch bardzo istotnych i aktualnych zagadnieniach, przygotowanych przez kolegów Marka Wierchowskiego i Augustyna Dobieckiego, a mianowicie na odbudowie struktur zarządzania ruchem na sieci drogowej w Polsce oraz na nowelizacji załączników do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

KLIR nie zajął oficjalnego stanowiska w tych sprawach.

Relacja z Seminarium KLIR

25-26 listopada 2004 r., Dymaczewo k/Poznań

opublikowana w nr 1 (73) Bezpiecznych Dróg

Na Mięgoszewickiej Przełęczy	J. Żuławski	1
Oczekiwane zmiany w zarządzaniu ruchem...	U. Chmiel	2
Struktury - mój głos w dyskusji	Cz. Wandzel	4
Zarządzanie ruchem na drogach wojewódzkich...	Z. Schumacher	6
Zarządzanie ruchem w sytuacji utrudnień ...	J. Gacparski	9
Co z tym zarządzaniem ruchem ?	Z. Uzdalewicz	14
Restrukturyzacja systemu zarządzania ruchem...	A. Dobiecki, M. Wierzchowski	19
Wstępne podsumowanie wyników spotkania...	M. Wierzchowski	24
Nawiązując do poprzedniego seminarium KLIR	Z. Uzdalewicz	27
Pieszy w ruchu drogowym	A. Hoffmann	29

NOTATKI

NOTATKI



