



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 25 lutego 2020 r.

Znak sprawy: DTD-2.4401.41.2020

**Szanowny Pan
Tomasz Wawrzonek
Prezes
Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu**

Szanowny Panie Prezesie,

w odpowiedzi na pismo z dnia 3 grudnia 2020 r. składam serdeczne podziękowania za zainteresowanie sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz deklarację współpracy w tym obszarze. Nawiązując do przesłanych postulatów przedstawiam następującą informację.

Na wstępie pragnę zaznaczyć, że podzielam opinię wyrażoną w pkt 1 w zakresie zwiększenia wymagań wobec projektantów organizacji ruchu. Mając na względzie, iż organizacja ruchu drogowego stanowi istotny element wpływający na stan bezpieczeństwa na drogach, zasadnym jest podniesienie wymagań również w stosunku do osób opiniujących i zatwierdzających projekty organizacji ruchu drogowego. Przedstawione propozycje zasługują na poparcie, natomiast wskazać należy, że w resorcie infrastruktury obecnie nie są planowane prace w zakresie wdrożenia zmian prawnych w przedmiotowym obszarze. Co więcej ewentualne rozpoczęcie prac w tym zakresie wymaga przeprowadzenia szerokich wstępnych konsultacji ze stowarzyszeniami oraz podmiotami prowadzącymi działalność w zakresie zarządzania ruchem oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem a także ekspertami inżynierii ruchu.

Odnosząc się do postulatu przedstawionego w pkt 2 informuję, że aktualnie obowiązujące przepisy w zakresie zasad stosowania fizycznych elementów uspokojenia ruchu dają możliwość stosowania także innych metod uspokojenia ruchu pod warunkiem, że będą one skuteczne. Każda z tych metod powinna być dostosowana m.in. do warunków terenowych i struktury rodzajowej pojazdów oraz granicznej prędkości przejazdu.

Natomiast podkreślić należy, że w resorcie infrastruktury trwają aktualnie prace zmierzające do opracowania nowej struktury wymagań technicznych w budownictwie drogowym. Głównym założeniem podejmowanych prac jest odejście od systemu obligatoryjnych przepisów prawa na rzecz norm nieobligatoryjnych, prezentujących aktualną i sprawdzoną wiedzę, których zastosowanie zagwarantuje spełnienie ramowych wymagań funkcjonalnotechnicznych określonych prawem. Wymagania obligatoryjne określone będą w formie przepisów techniczno-budowlanych, normy zaś przyjmą postać wytycznych i katalogów typowych rozwiązań rekomendowanych przez ministra właściwego ds. transportu. W pierwszym etapie opracowywania nowej struktury wymagań technicznych w drogownictwie powstaną m.in. wytyczne projektowania odcinków dróg zamieszkiwych, skrzyżowań i węzłów drogowych, a także wytyczne projektowania infrastruktury przeznaczonej do ruchu pieszych i rowerów. W drugim etapie przewidziano konieczność opracowania wytycznych projektowania ulic oraz wytycznych uspokajania ruchu na drogach. Przy opracowywaniu ostatnich z wymienionych wytycznych z pewnością uwzględnione zostaną doświadczenia ze wspomnianego we wniosku projektu puławskiego.

niepodlega

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Jednocześnie wskazać należy, że w zakresie działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy również zwrócić uwagę na funkcjonowanie Funduszu Dróg Samorządowych, który został powołany *ustawą z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych* (Dz.U. z 2018 r., poz. 2161 z późn. zm.) Środki Funduszu przekazywane są na dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych, dofinansowanie budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, finansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym. Wysokość dofinansowania ze środków Funduszu na zadania powiatowe i gminne jest uzależniona od dochodów danej jednostki samorządu terytorialnego, im niższy dochód własny jednostek samorządu terytorialnego, tym większa wartość dofinansowania, przy czym maksymalne dofinansowanie może wynieść aż do 80% kosztów realizacji zadania. Zgodnie z art. 24 ust. 1 pkt 1 i 3 *ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych*, podczas oceny wniosków o dofinansowanie bierze się pod uwagę kryteria poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i podnoszenia standardów technicznych dróg powiatowych i dróg gminnych oraz zachowanie jednorodności sieci dróg powiatowych i dróg gminnych pod względem spełniania tych standardów.

Jednocześnie w odniesieniu do sieci dróg krajowych wskazać należy, iż resort infrastruktury nie ustaje w staraniach mających na celu zwiększenie środków na utrzymanie we właściwym standardzie istniejącej sieci dróg krajowych. W ramach dostępnych środków budżetu państwa stale podnoszona jest jakość już istniejących odcinków dróg krajowych. Realizowane są także kompleksowe przebudowy i rozbudowy odcinków dróg, dzięki czemu zwiększa się ich przepustowość, zmniejsza czas podróży, poprawia jej komfort, a przede wszystkim poprawia się bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Oprócz kompleksowych inwestycji polegających na przebudowie i rozbudowie dróg krajowych realizowane są również punktowe zadania poprawiające bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego w jednym miejscu takie jak: przebudowa skrzyżowań, dobudowa lewoskrętów, budowa rond, chodników, ścieżek rowerowych i zatok autobusowych czy doświetlanie przejść dla pieszych, budowa kładek, montaż znaków aktywnych. Zabiegi te znacząco podnoszą zarówno komfort podróży jak i przede wszystkim poziom bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, nie tylko kierowców, ale i niechronionych uczestników ruchu drogowego: pieszych i rowerzystów.

Niezależnie od powyższego, szczególną wagę przywiązuje się do zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego na drogach należących do transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T. Zgodnie z art. 24n *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2018 r., poz. 2068 z późn. zm.), zarządzanie bezpieczeństwem dróg w transeuropejskiej sieci drogowej polega na: przeprowadzaniu oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego i audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dokonywaniu klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej. Dodatkowo wskazać należy, że audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego może dokonać jedynie audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego, który posiada certyfikat wydany przez ministra właściwego do spraw transportu, na podstawie art. 24n *ustawy o drogach publicznych*. Przepis ten określa wymagania stawiane kandydatom na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego m.in. w zakresie wymaganego doświadczenia zawodowego i wykształcenia. Wymagane jest również ukończenie szkolenia dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego program określa *rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 września 2012 r. w sprawie szkoleń oraz wzoru certyfikatu dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego* (Dz. U. poz. 1079). Szkolenie na audytora nie może trwać krócej niż 120 godzin i jest zakończone egzaminem.

Odnosząc się natomiast do punktu nr 3 uprzejmie informuję, że trwają prace analityczno-legislacyjne dotyczące możliwości wdrożenia regulacji prawnych mających na celu zwiększenie skuteczności funkcjonowania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym w zakresie egzekucji naruszeń przepisów ruchu drogowego. Prowadzone działania mają na celu wypracowanie skutecznych rozwiązań prawnych wpływających na poprawę efektywności zadań realizowanych w tym zakresie przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD).

W uzupełnieniu do powyższej informacji wskazać należy, że do 2023 roku planowana jest rozbudowa systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym w ramach projektu pn. „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” realizowanego przez Główny

Inspektorat Transportu Drogowego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Nowy projekt ma objąć swoim zasięgiem wszystkie kategorie dróg publicznych. W ramach realizacji projektu przewidziano zakup 358 nowych urządzeń rejestrujących, w tym 100 urządzeń, które zostaną zainstalowane w nowych lokalizacjach. GITD przedstawiło wykaz lokalizacji 26 nowych urządzeń do punktowego pomiaru prędkości, które (poza drogami krajowymi) zainstalowane zostaną także na drogach wojewódzkich – 8 urządzeń oraz powiatowych – 5 urządzeń.

Ponadto uprzejmie informuję, że Główny Inspektorat Transportu Drogowego podejmuje działania mające na celu nawiązanie współpracy z samorządami, czego efektem było zawarcie w 2016 r. umowy z Miastem Stołecznym Warszawa dotyczącej użyczenia 24 stacjonarnych urządzeń rejestrujących. Natomiast w 2019 r. przedłużono porozumienie o użytkowaniu wskazanych urządzeń. Natomiast w 2017 r. zawarto umowę z Zarządem Dróg Wojewódzkich w Gdańsku na eksploatację przez GITD stacjonarnego urządzenia rejestrującego średnią prędkość na określonym odcinku drogi, zakupionego ze środków samorządu terytorialnego. Dodatkowo Główny Inspektorat Transportu Drogowego przejął do eksploatacji 1 urządzenie do punktowego pomiaru prędkości w lokalizacji Sułkowice, na podstawie porozumienia zawartego z Gminą Sułkowice.

W odniesieniu do kwestii uprawnień straży gminnych (miejskim) do używania fotoradarów, informuję, że problematyka działań z zakresu kontroli ruchu drogowego, wykonywanych również przez strażników gminnych (miejskich) dotyczy obszaru ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego. Należy zaznaczyć, że zgodnie z art. 29 ust. 1 pkt 1 *ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej* (Dz.U. 2019 poz. 945, z późn. zm.), sprawy ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego objęte zostały działem sprawy wewnętrzne. Mając na uwadze powyższe wskazać należy, że kwestia rozszerzenia uprawnień straży gminnych i miejskich w przedmiocie kontroli ruchu drogowego pozostają we właściwości resortu spraw wewnętrznych i administracji.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Rafał Weber

Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów (sygn. BPRM.218.4.19.2019.IG)

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	173448.742437.562883
Nazwa dokumentu	Odpowiedź do Prezesa Stowarzyszenia KLIR.pdf
Tytuł dokumentu	Odpowiedź do Prezesa Stowarzyszenia KLIR
Sygnatura dokumentu	DTD-2.4401.41.2020
Data dokumentu	2020-02-25
Skrót dokumentu	D2228FE55EA31C8D3074308B85A5A0E954992079
Wersja dokumentu	1.9
Data podpisu	2020-02-25 19:32:45
Podpisane przez	Rafał Weber Sekretarz Stanu

EZD 3.92.3.3.16643

Data wydruku: 2020-02-27

Autor wydruku: Wiktorzak Emilia (Specjalista)

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Departament Transportu Drogowego
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 WARSZAWA

OPLATA POBRANA
TAXE PERÇUE-POLOGNE
Umowa z Poczta Polska SA
NR429900/W



wpłacono : 5.02.2020r.

STOWARZYSZENIE
KLUB INŻYNIERII RUCHU
62-081 Przeźmierowo, ul. Leśna 40

NIP 777-28-84-652

DTD-2.4401.41.2020



44199 2020-02-27 00

Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu
Wysogotowo Kamienna 7
62-081 Przeźmierowo