

ANNA KRAWCZYK

Bubel w paski

Dnia 18 stycznia br. przekazano do zaopiniowania dwa projekty rozporządzeń ministra infrastruktury. Pierwszy dotyczy lokalizacji w pasie drogowym urządzeń rejestrujących prędkość, natomiast drugi zmiany rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich rozmieszczania na drogach. Termin zakończenia konsultacji społecznych wyznaczono na 2 lutego.



FOT. STOCK.XCHING (2)

Oba projekty zostały przez środowisko drogowców, łagodnie mówiąc, mocno skrytykowane. Wytknięto szereg błędów merytorycznych (odniesienie do nieistniejących paragrafów) i formalnych (niedoprecyzowanie istotnych kwestii).

Jako członek Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu również zabrałam

głos w tej sprawie. Poniżej przedstawiam zapisy, które bezwzględnie wymagają doprecyzowania bądź zmiany.

Definicja urządzenia rejestrującego

W projektach rozporządzeń próżno szukać definicji „stacjonarnego

urządzenia rejestrującego” i „przenośnego urządzenia rejestrującego”. Nie określono cech, jakie powinny posiadać te urządzenia, aby można je było zaliczyć do jednej lub drugiej grupy. Czy umieszczenie przenośnego urządzenia rejestrującego w stacjonarnej obudowie spowoduje, że stanie się ono stacjonarne?

W projekcie rozporządzenia występują niezgodności z ustawą Prawo o ruchu drogowym. Z samej definicji urządzenia rejestrującego nie wynika, że jest ono związane z ruchem drogowym. Dotychczasowe urządzenia stacjonarne były związane z podłożem na stałe przez fundamenty i według prawa budowlanego stanowiąły obiekty budowlane.

Lokalizacja urządzeń powinna spełniać wymagania ustawy o drogach publicznych – chodzi zwłaszcza o odległość od krawędzi jezdni. Jeśli nawet zarządca drogi wyrazi zgodę na zmniejszenie tej odległości, trzeba jeszcze uwzględnić warunki techniczne, jakim muszą odpowiadać drogi publiczne.

Straż gminna be

Zgodnie z § 1 projektu rozporządzenia nie podlega obowiązkowi ozna-

Czy umieszczenie przenośnego urządzenia rejestrującego w stacjonarnej obudowie spowoduje, że **stanie się ono stacjonarne?**

kowania miejsce lub odcinek drogi, gdzie pomiar prędkości urządzeniem przenośnym dokonywany jest przez policję lub ITD. Gdy jednak pomiaru prędkości zechcą dokonać funkcjonariusze straży gminnej lub miejskiej, są oni zobowiązani to miejsce oznakować. Jaki jest powód dyskredytacji strażników?

Informacja o pomiarze prędkości

Projekt przewiduje, że znak D-51 „automatyczny pomiar prędkości” ma być ustawiony przed urządzeniem rejestrującym w odległości od 50 do 100 m na drogach o dopuszczalnej prędkości 60 km/h, od 100 do 300 m na drogach o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych, od 300 do 500 m na autostradach i drogach ekspresowych. Pomiar prędko-

Krew się w człowieku burzy, gdy styka się z czymś takim. Na cztery strony świata trąbi się o tym, że najczęstszą przyczyną wypadków (blisko 30%) jest nadmierna prędkość i co? Zamiast wspierać wszelkie inicjatywy służące temperowaniu łamiących przepisy kierowców, opracowuje się projekty jak ten poddawany ocenie. Proszę pamiętać, co zapoczątkowało wymyślanie tych „przepisów” – inicjatywa polityczna mająca na celu odcięcie gmin od dochodów z tytułu nałożonych kar. Głównym powodem było wystawianie mandatów „za prędkość” wyłącznie maksymalnej wysokości. Pusty śmiech człowieka

bierze, gdy nie zważając na istnienie taryfikatora mandatów za przekroczenia dopuszczalnej prędkości, które to wykroczenia winny zostać zarejestrowane urządzeniem posiadającym atest urzędu do spraw miar i wag, wypisuje się wierutne bzdury na polityczne zamówienie. Dopiero będą miały używanie kabarety, gdy „toto” przejdzie.

Jestem zdania, że projekt należy odrzucić w całości, bo dyskusja nad jego zawartością będzie przypominać rozważania nad tym, czy niebo jest otoczone płotem, skoro istnieją bramy niebieskie. ■

(podpisano) inżynier ruchu

ści jest dokonywany, gdy samochód znajduje się w odległości 15–20 m od urządzenia rejestrującego. Samochód jadący z prędkością 60 km/h w ciągu sekundy pokonuje odległość 17 m. Ustawienie znaku w odległości 50 m przed urządzeniem może być przy-

czyną gwałtownego hamowania i powstawania na drodze niebezpiecznych sytuacji.

Pojawiła się propozycja, żeby ww. odległości zwiększyć do minimum 100 m na drogach z dopuszczalną prędkością do 60 km/h, a tam, gdzie



można jechać szybciej (z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych), do minimum 200 m. Na autostradach i drogach ekspresowych odległość powinna wynosić przynajmniej 400 m.

Odpowiednia lokalizacja

Wiele kontrowersji wzbudził zapis oddający pełnię władzy w kwestii lokalizacji urządzeń pomiarowych Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego. Zgodnie z pkt. 4 § 4 rozporządzenia występującego z wnioskiem o ustawienie stacjonarnego urządzenia Inspektora nie obowiązują, w odróżnieniu od zarządcy drogi, załączenie projektu organizacji ruchu.

Zarządcy dróg publicznych mogą występować z wnioskiem o wyrażenie zgody na instalację urządzeń je-

dyne jako petenci. Do wniosku muszą dołączyć m.in. analizę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, na odcinku 1 km w obu kierunkach od projektowanej lokalizacji, uwzględniającą przyczyny wypadków drogowych z ostatnich 3 lat.

Nie określono jednoznacznie, w jakim trybie GI będzie rozpatrywał wniosek zarządcy. Czy w razie odmowy zarządca może się jeszcze odwoływać?

W mieście na odcinku 1 km może znajdować się kilka skrzyżowań. Jak w takiej sytuacji przeprowadzić analizę ruchu?

Od lat dyskutuje się o konieczności sporządzania szczegółowych raportów na temat zdarzeń drogowych. Dostępne dokumenty zawierają tylko ogólne informacje. Jako powód wystąpienia kolizji najczęściej podawana jest nadmierna prędkość i kropka. Brakuje analiz przeprowadzonych wspólnie przez przedstawicieli poli-



z § 6 ma zostać zasłonięte. Ciekawe, czy ustawodawca pamiętał o tym, że urządzenie musi być zdejmowane na potrzeby serwisu bądź w celu ponownienia legalizacji? Pojawia się też pytanie, czy sposób, w jaki urządzenia mają być zasłanianie, zostanie szczegółowo opisany? Czy płachty będą

Od lat dyskutuje się o konieczności sporządzania szczegółowych raportów na temat zdarzeń drogowych

cji, zarządcy i inżyniera ruchu. Ten problem również warto by rozwiązać. Dopóki to nie nastąpi, dość łatwo można wyobrazić sobie sytuację, w której wniosek zarządcy drogi zostaje odrzucony z powodów formalnych.

Nie określono jednoznacznie, w jakim trybie GI będzie rozpatrywał wnioski zarządcy. Czy w razie odmowy zarządca może się jeszcze odwoływać?

Nie zostało także jasno powiedziane, kto ma ponieść koszty instalacji i późniejszej eksploatacji urządzeń. Czy zostało to automatycznie scedowane na zarządcę drogi?

Pojawia się i znika

Urządzenie, które czasowo nie będzie rejestrowało wykroczeń, zgodnie

musiały być pomalowane fluorescencyjnymi farbami w żółto-pomarańczowe pasy jak obudowy urządzeń, co nakazuje pkt 9.1 § 3?

O czym zapomniano

Projekty rozporządzeń odnoszą się do karania kierowców praktycznie tylko w przypadku przekroczenia przez nich dozwolonej prędkości. A co jeśli kierujący pojazdem przejedzie na czerwonym świetle lub wykona manewr wyprzedzania przed przejściem dla pieszych? Takie zachowania również zagrażają bezpieczeństwu użytkowników dróg.

Niestety jeszcze wiele innych zapisów opiniowanych projektów budzi kontrowersje. Do tematu zapewne będziemy wracać. ■



FOT. STOCKXCHNG (2)

Tomasz Wawrzonek, kierownik działu inżynierii ruchu w Zarządzie Dróg i Zieleni w Gdańsku

Projekt Rozporządzenia to klasyczny przykład wylania dziecka z kąpielą. Już dawno nie byłam tak rozżalony i pesymistycznie nastawiony jak po przeczytaniu tych przepisów.

Dlaczego w sprawie brd włącza się Inspekcję Transportu Drogowego? Czy jeśli inspektorom się ta misja nie powiedzie, następna w kolejności będzie Poczta Polska, bo tam też noszą mundury?

Przyjrzyjmy się § 4 Rozporządzenia, który moim zdaniem stanowi wręcz idealne podłoże sporów i konfliktów. Według jego zapisów Generalny Inspektor Transportu Drogowego ma występować z wnioskiem o umieszczenie fotoradaru, a zarządca drogi ma go postawić. Brakuje tylko zapisu, kto ma dać na to pieniądze. Co się stanie, gdy GI powie, żeby urządzenie postawić, a zarząd odpowie, że nie ma za co? Czyj wniosek będzie ważniejszy, jeżeli GI będzie chciał postawić maszt w jednym miejscu, a zarząd w innym? Ciekawe czemu to policja, która – jak się zdaje – formalnie odpowiada w Polsce za bezpieczeństwo ruchu drogowego, a poza tym dysponuje odpowiednimi bazami danych i statystykami, nie może się wypowiedzieć na temat lokalizacji masztów?

Oczywiście przepisy nic nie mówią o finansowaniu montowania fotoradarów. Zarząd drogi ma stawiać, a pieniądze z mandatów mają wpływać do Centrum Mandatowego, czyli... do budżetu centralnego. Jestem zagorzałym prze-

ciwnikiem wykorzystywania fotoradarów do łatania dziur w gminnych budżetach, ale nie mogę się oprzeć wrażeniu, że przepisy tylko zmieniają jedną skarbonkę na inną. Skończy się tym, że zarządcy dróg, poza GDDKiA, będą mówić: nie stać nas, zwłaszcza że za kwotę 150 000 zł, czyli koszt zakupu jednego masztu z urządzeniem, można na rzecz poprawy brd sporo zrobić (choćby kupić 15 „suszarek” dla policji).

Na punkcie 4 ustęp 3 § 4 nie sposób zostawić suchej nitki. Jak powinien wyglądać projekt organizacji ruchu, określa Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania

W świetle zmian zapisów ustawy napis „fotoradar” jest błędny, powinno się używać nazwy „urządzenie rejestrujące”. W istocie nie ma potrzeby żadnego z tych napisów umieszczać. Przecież pod symbolem na znaku A18a nie umieszcza się napisu „krowa”

ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem. Zakres elementów podlegających inventaryzacji, jaki wyszczególniono w Rozporządzeniu fotoradarowym, czyni z dokumentu, o którym się tam pisze, bardziej Książkę Drogi niż projekt organizacji ruchu. Rozporządzenie mówi również, kto uzgadnia i opiniuje taki projekt. Czy do wniosku zarządcy można zatem dołączyć nieuzgodniony (ale spełniający warunki rozporządzenia fotoradarowego) projekt i czy to wystarczy do uzyskania zgody? A jeśli projekt uzgodniony przez zarządzającego ruchem nie uzyska akceptacji GI? Czy rzeczywiście trze-

ba aż tak mieszać kompetencje różnych organów?

Podobają mi się zapisy dotyczące odcinkowego pomiaru prędkości. Natomiast bardzo negatywne odczucia budzą zapisy § 9. Szczególnie precyzja, z jaką ma być oznakowane urządzenie rejestrujące. Ciekawe, czy jeżeli urządzenie będzie oklejone pasami o szerokości 24 cm usytuowanymi pod kątem 46°, to jego pomiar będzie ważny? Zapewne znajdą się tacy, dla których nie będzie. Ze swojej praktyki zawodowej mogę przytoczyć przykład sprawy sądowej, podczas której człowiek toczył spór o to, czy obwódka na znaku B-36 była czerwona, czy raczej amarantowa. Zresztą to nie jedyny zapis Rozporządzenia dający pretekst do snucia tego typu dywagacji.

Na koniec coś na temat samego znaku. W świetle zmian zapisów ustawy napis „fotoradar” jest błędny, powinno się używać nazwy „urządzenie rejestrujące”. W istocie nie ma potrzeby żadnego z tych napisów umieszczać. Przecież pod sym-

bolem na znaku A18a nie umieszcza się napisu „krowa”. Czy nie lepiej w przypadku pomiarów odcinkowych zamiast „fotoradar” napisać po prostu „początek”, a na końcu odcinka „koniec”. Podobnie na znakach straży można umieścić napis np. „900 m” ze strzałkami, analogicznie jak na tabliczkach T-2.

Interesujące jest też to, gdzie strażnicy mogą ustawić znak D-51. Skoro na znaku ma znajdować się napis „okresowa kontrola na odcinku...”, to czy ten znak należy umieścić 50–100 m przed odcinkiem (logiczne), czy też przed urządzeniem rejestrującym? ■