



Wysogotowo 2024-03-15

**Ministerstwo Infrastruktury**

Ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

[kancelaria@mi.gov.pl](mailto:kancelaria@mi.gov.pl)

L.dz. KLIR/01/03/24

**dotyczy: opinii do projektu rozporządzenia w sprawie oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego (pismo DDP-1.0210.2.2023)**

W odpowiedzi na pismo DDP-1.0210.2.2023 (???) z dnia 7 marca 2024 roku Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu (S-KLIR) z przykrością informuje, że zmuszone jest negatywnie zaopiniować procedowany projekt.

Głównym zarzutem jaki musimy wskazać w uzasadnieniu jest niespotykana wręcz niekonsekwencja (chaos) jaka towarzyszy przedstawionej propozycji. Czytając zapisy rozporządzenia oraz uzasadnienia do niego ma się nieodparte wrażenie jakby te dwa elementy były kompletnie ze sobą niespójne i redagowane w całkowitym oderwaniu jedno od drugiego. Nawet jeżeli uzasadnienie zawiera, wydawać by się mogło, rozsądne argumentacje to zapisów, z których one powinny wynikać, nie ma w samym akcie rozporządzenia (!!!), a to on będzie prawem.

Co więcej zapisy w rozporządzeniu są wręcz przeciwstawne temu o czym mówi uzasadnienie. Najbardziej rażącym przykładem na potwierdzenie tej tezy są zapisy ujęte w §2.1 rozporządzenia czyli zakres dróg objęty koniecznością wykonania oceny ryzyka. Z zapisów rozporządzenia wynika de facto, że taka konieczność występuje zasadniczo wobec wszystkich dróg publicznych. Tak też niewątpliwie będzie odczytywana przez zarządców dróg. Uzasadnienie wskazuje, że będzie to dotyczyło wyłącznie dróg krajowych w zakresie zarządzania przez GDDKiA, dróg krajowych na terenie miast na prawach powiatu w zakresie w którym leżą one na sieci TEN-T oraz dróg wojewódzkich poza miastami i jednocześnie zrealizowanych ze środków UE i jednocześnie nie posiadających zjazdów.

Oczywiście można dokonać szczegółowej analizy podstawy prawnej określonej w rozporządzeniu, który da podstawę do wyciągnięcia wniosku, że zapis rozporządzenia dotyczy faktycznie wyłącznie tych dróg. Mianowicie podstawą rozporządzenia jest art. 24mb ustawy o drogach publicznych (UoDP), który odwołuje się do art. 24ma UoDP, który odwołuje się z kolei do art. 24ga UoDP, gdzie są wskazane drogi objęte dyrektywą Parlamentu Europejskiego (PE). Pytanie jest tylko czy faktycznie był aż taki duży problem zapisać to jednoznacznie w rozporządzeniu w celu jego ucytelnienia i zminimalizowania wątpliwości zarządców dróg? Wydaje się, że nie tak powinno się tworzyć jasne i przejrzyste prawo.

W kwestiach szczegółowych chcemy zwrócić uwagę na jeszcze kilka zapisów, które budzą bardzo poważne wątpliwości. Niezrozumiałym jest, że wśród elementów będących podstawą podziału na segmenty odcinków dróg (§5 i 6) nie znalazł się taki czynnik jak „**stan techniczny**”. Mimo środków zainwestowanych w poprawę stanu technicznego infrastruktury drogowej ten stan jest zróżnicowany, a chyba nikt zajmujący się bezpieczeństwem ruchu drogowego nie ma wątpliwości, że jest to element bezwzględnie wpływający na ryzyko powstania wypadku.

Dodatkowo pragniemy zwrócić uwagę na rażąco brak konsekwencji w rozporządzeniu dotyczący parametrów drogi i jej otoczenia w zakresie wpływu na ocenę ryzyka w metodzie proaktywnej (§6.3). O ile w przypadku autostrad i dróg ekspresowych wśród takich czynników wskazano systemy zarządzania ruchem w tym ITS to w przypadku dróg pozostałych nie uwzględniono ... **sygnalizacji świetlnej** (!!!). Nawiasem mówiąc jeżeli w przypadku tych drugich dróg wskazuje się wśród tych czynników oznakowanie poziome i pionowe to rodzi się pytanie czy w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oznakowanie takie nie ma znaczenia dla oceny ryzyka? Może lepiej byłoby po prostu w obu przypadkach wskazać „elementy organizacji ruchu drogowego”. Pozwoliłoby to objąć oceną np. bariery zabezpieczające itd., co do których chyba nie może być wątpliwości, że mają znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Mamy nadzieję, że zgłoszone przez S-KLIR uwagi zostaną uwzględnione, ponieważ w naszej ocenie pozwoli to na poprawę przygotowywanego aktu prawnego. Szczególną uwagę zwracamy na konieczność wprowadzenia możliwie przejrzystych zapisów dotyczących zakresu rozporządzenia tak żeby później nie było po stronie zarządców dróg wątpliwości i nerwowości.

Jednocześnie z przykrością informujemy, że z uwagi na rażąco krótki czas jaki Ministerstwo dało na przygotowania opinii nie byliśmy w stanie szczegółowo przeanalizować załączników do rozporządzenia. Z tego też powodu w tym zakresie S-KLIR się nie wypowiada. Jesteśmy przekonani, że w równym stopniu Ministerstwu i naszemu Stowarzyszeniu zależy na tworzeniu jak najlepszego prawa. Niestety tygodniowy czas konsultacji raczej temu nie służy,

z poważaniem

*Prezes Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu*



**Tomasz Wawrzonek**