

Wysogotowo, dnia 3 grudzień 2019r.
L.dz. **KLIR/02/12/19**

Pan Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

Szanowny Panie Premierze

20 października 2019 roku Polską wstrząsnęła informacja o tragicznym wypadku jaki miał miejsce na ulicy Sokratesa w Warszawie. Śmierć ojca rodziny, który zginął na przejściu dla pieszych pod kołami rozpędzonego samochodu poruszyła opinię publiczną w całym kraju. W tych okolicznościach Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu z pełnym zrozumieniem i akceptacją przyjęło zapowiedzianą przez Pana Premiera politykę zera tolerancji dla piractwa drogowego i dla faktu, że w bieżącej kadencji bezpieczeństwo ruchu drogowego ma stać się jednym z filarów polityki transportowej Państwa. Tym bardziej, że tego typu sytuacje jak w Warszawie na polskich drogach i ulicach dzieją się niemal codziennie, a paradoksem naszej rzeczywistości drogowej jest to, że do najbardziej niebezpiecznych miejsc dla niechronionych uczestników ruchu drogowego należą dedykowane ich bezpieczeństwu przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe.

Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu w swojej 30-letniej historii cały czas stara się działać na rzecz realizacji w Polsce bezpiecznego dla jego użytkowników systemu drogowego, który pozwoliłby nam na osiągnięcie poziomu BRD równego najbardziej zaawansowanym pod tym względem krajom Europy Zachodniej czy Skandynawii. Wielokrotnie opiniowaliśmy akty prawne tworzone przez właściwe Ministerstwa. Poprzez samokształcenie i przekazywanie wiedzy osobom zajmującym się zarządzaniem drogami, zarządzaniem ruchem czy projektowaniem staramy się wpływać na przenoszenie najlepszych teorii i doświadczeń na praktyczne zastosowanie na drogach będących w administracji polskich samorządów. W styczniu 2016 roku wraz z innymi stowarzyszeniami z branży drogowej byliśmy sygnatariuszem Białej Księgi Drogownictwa, w której wskazywaliśmy na potrzeby zmian dotyczących m.in. systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Z przykrością muszę stwierdzić, że do chwili obecnej nie znalazły one odzwierciedlenia w przepisach z których odpowiedzialni za zarządzanie drogami i ruchem muszą korzystać każdego dnia. Dlatego też pozwalam sobie przedstawić kilka z postulatów jakie Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu prezentowało blisko cztery lata temu i które pozostają aktualne również dziś.

1.) Zwiększenie wymagań wobec projektantów organizacji ruchu.

Szanowny Panie Premierze w naszej codzienności, jest wiele profesji, które mają bezpośrednie przełożenie na nasze zdrowie i życie. Praktycznie w każdej z nich mamy pewność, że osoby, które je wykonują przeszły niezbędną edukację i szkolenia, które pozwalają realizować je w sposób taki, żeby nam pomóc, a nie zaszkodzić. Do tego zostały przygotowane. Idąc do lekarza mamy pewność, że przyjmie nas osoba, która ukończyła właściwe studia i

praktyki, wsiadając do samolotu mamy pewność, że pilotować będzie człowiek który ukończył niezbędne kursy, ma szkolenia i certyfikaty. Natomiast każdorazowo kiedy Pan czy inny obywatel naszego kraju wsiada do samochodu nie może mieć pewności, że organizacja ruchu, która ma mu pozwolić bezpiecznie skorzystać z drogi i dotrzeć do domu czy do pracy projektował ktoś, kto się na tym zna. Dlaczego? Bo nikt przed takim kimś takiego wymogu nie postawił, żaden obowiązujący w Polsce przepis nie mówi, że osoba, która podejmuje się tego typu projektowania musi mieć wiedzę, wykształcenie czy doświadczenie w tym kierunku. Podkreślę jeszcze raz, że dotyczy to przestrzeni w której każdego roku ginie ok. 3000 osób. Natomiast w obecnej sytuacji prawnej na projektancie nie ciąży żadna odpowiedzialność za jakość dostarczanej przez niego dokumentacji. Mając powyższe na uwadze, w imieniu naszego Stowarzyszenia, a myślę, że w imieniu całego środowiska inżynierów ruchu apelujemy do Pana Premiera o podjęcie działań mających na celu uregulowanie tej sytuacji i przygotowanie regulacji prawnych idących w kierunku stworzenia uprawnień do projektowania w zakresie inżynierii ruchu. Biorąc pod uwagę, że udało się unormować podobne kwestie w zakresie audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego jestem przekonany, że także w odniesieniu do projektantów inżynierii ruchu jest to możliwe.

2.) Zliberalizowanie zasad stosowania fizycznych elementów uspakajania ruchu

W 2006 roku ówczesne Ministerstwo Transportu pod kierownictwem Pana Ministra Jerzego Polaczka rozpoczęło prace nad nowatorskim w Polsce projektem tzw. Miasteczka Holenderskiego w Puławach. Wykorzystując środki i wiedzę doradców rządowych z Holandii, przy wsparciu rodzimych ekspertów z dziedziny inżynierii ruchu zaprojektowano i wdrożono unikatowe w skali kraju obszarowe rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Po 10 latach funkcjonowania można śmiało stwierdzić, że rozwiązania te się sprawdzają! Dla inżynierów ruchu w Polsce była to wielka nadzieja na zmianę obowiązujących w Polsce przepisów określonych w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Przepisów, które już w momencie ich wprowadzania były uważane przez nasze środowisko za anachroniczne i nie przystające do potrzeb. Niestety do dnia dzisiejszego takich zmian się nie doczekaliśmy. Niektórzy zarządcy dróg nie czekając na nie zaczęli wdrażać zmiany bazujące na doświadczeniach z Puław. Efekt? Nawet 60% zmniejszenie liczby osób zabitych w wypadkach drogowych!!! Szanowny Panie Premierze taką poprawę uzyskano wyłącznie poprzez niskokosztowe działania oparte o drobne zmiany infrastrukturalne bazujące na strefach Tempo 30. Muszę dodać, że to co najbardziej bulwersuje środowisko, które mam przyjemność reprezentować, to fakt, że na półkach Ministerstwa leży gotowy materiał przygotowany przez polskich ekspertów m.in. autorów sukcesu z Puław. Dokument, który jest odpowiedzią na wiele bolączek związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego i mógłby być świetnym narzędziem w rękach inżynierów ruchu od kilku lat nie może opuścić ścian Ministerstwa Infrastruktury. Mam przekonanie graniczące z pewnością, że, gdyby był on dostępny i wykorzystywany w codziennej pracy zarządców dróg czy ruchu udałoby się uniknąć w przyszłości wielu takich tragedii jak ta z Warszawy.

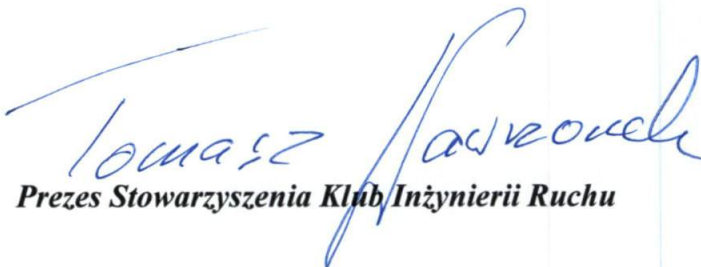
3.) System automatycznej kontroli wykroczeń drogowych

W 2016 roku zostało zabrane samorządom prawo do korzystania z fotorejestratorów wykroczeń. Prawie cztery lata od tej daty większość ekspertów z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego nie ma wątpliwości, że odbiło się to fatalnie na poziomie bezpieczeństwa na drogach leżących poza siecią dróg krajowych. Wielu członków Stowarzyszenia zatrudnionych w jednostkach samorządu lokalnego przekazuje nam informacje o tragediach w miejscach, gdzie przed zmianą przepisów stały fotoradary. Trzeba także podkreślić, że na sieci dróg szczególnie tych o wyżej klasie technicznej: głównych, głównych przyspieszonych, fotoradar był często jedynym rozwiązaniem technicznym, które mogło skutecznie wspierać Policję w procesie zapewniania bezpieczeństwa. Jest to przecież bardzo istotne mając na uwadze, że trudno od funkcjonariuszy Policji wymagać obecności przez cały czas i w każdym miejscu, gdzie takie zagrożenie istnieje. Nie da się ukryć, że obecnie wielu zarządców dróg i zarządzających ruchem na drogach samorządowych czuje się osamotnionych w walce o bezpieczne na nich, tym

bardziej, że trudno nie odnieść wrażenia, że Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD) koncentruje się w swoich działaniach na sieci dróg krajowych, a ostatnie raporty Najwyższej Izby Kontroli dowodzą, że i tak ma w tym zakresie ogrom zadań. Chcę podkreślić, że absolutnie widzimy konieczność uporządkowania kwestii wpływów środków finansowych z mandatów generowanych przez fotorejestratory i późniejszej redystrybucji tych środków. Tym niemniej jako Stowarzyszenie jesteśmy zdania, że cel, który przyświecał zabranii samorządom fotoradarów, czyli ukrócenie patologicznego traktowania ich jako formy ratowania budżetów gminnych, skończył się klasycznym „wylaniem dziecka z kąpielą”.

Szanowny Panie Premierze w niniejszym piśmie przedstawiam tylko trzy z dłuższej listy działań, które powinny być ujęte w systemowym programie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Świadomie nie poruszam problemu regulacji prawnej w stosunku do pieszych na przejściach dla pieszych, wysokości mandatów, kwestii parkowania czy innych bolączek polskiej codzienności drogowej. Są one powszechnie znane, wielokrotnie zgłaszane i oczywiste. Jako Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu mamy głęboką nadzieję, że nie zabraknie Panu Premierowi determinacji w walce z piractwem drogowym i działaniami na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Nasze Stowarzyszenie deklaruje współpracę w każdej formie w jakiej może być przydatna nasza wiedza i doświadczenie. Podobnie jak było do tej pory będziemy merytorycznie i w duchu tworzenia jak najlepszego prawa opiniować akty prawne przygotowywane przez podległe Panu Ministerstwa. Chcemy także wyjść z inicjatywą zmian i w ten sposób włączyć się w proces kreowania legislacyjnej strony systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jesteśmy w trakcie przygotowywania zmian w Prawie o Ruchu Drogowym skupiających się na różnych aspektach dotyczących ruchu pieszego. Mam nadzieję, że będziemy mogli liczyć w tym zakresie na poparcie Pana Premiera, a wspólnym wysiłkiem wszystkich podmiotów zaangażowanych w działania na rzecz BRD osiągniemy efekt oczekiwany przez nas wszystkich – zero wypadków śmiertelnych na drogach i ulicach w Polsce.

Szanowny Panie Premierze z uwagi na wagę problemu pozwalamy sobie sformułować ten list w konwencji listu otwartego i przekazać do wiadomości mediom i instytucjom, których praca i działalność jest ukierunkowana na kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego.


Prezes Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

1. Parlamentarny Zespół ds. BRD - Sejm RP
2. Ministerstwo Infrastruktury
3. Komenda Główna Policji
4. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
5. Polska Izba Inżynierów Budownictwa
6. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
7. Instytut Transportu Samochodowego
8. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa
9. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP
10. Polski Kongres Drogowy
11. BRD24.pl
12. Magazyn Autostrady
13. Media-Pro