



Produkty, rozwiązania techniczne czy systemy muszą być dostosowane do właściwych standardów, uregulowań i przepisów ustawowych. Ten proces dostosowywania również może przebiegać odwrotnie. Chodzi w tym przypadku o aktualizację prawa, a więc ustaw czy rozporządzeń, istniejących regulacji czy funkcjonujących już standardów, odpowiednio do zmieniających się uwarunkowań gospodarczych i oczekiwań społecznych. – W tym procesie też chodzi o dostosowywanie standardów i prawa do rozwijających się technik i technologii. W tej kwestii mamy do czynienia z największymi opóźnieniami – taką opinię w odniesieniu do wdrożeń z zakresu inteligentnych systemów transportowych sformułowała dr inż. Ewa Wolniewicz-Warska z firmy Kapsch.

Ewa Wolniewicz-Warska, w ramach prac Stowarzyszenia ITS Polska, uczestniczyła w analizach przepisów polskiego prawa pod kątem rozwoju ITS i możliwości sprawnego wdrażania do praktyki rozwiązań z tego zakresu. Katalog regulacji wymagających zmian, by stworzyć warunki rozwoju ITS, jest obszerny. Między innymi obejmuje akty zasadnicze w zakresie transportu, w tym ustawy: o drogach publicznych, o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, prawo o ruchu drogowym. Ponadto zmian wymagają ustawy o ochronie danych osobowych, o partnerstwie publiczno-prywatnym i prawo zamówień publicznych oraz właściwe dla branży transportowej resortowe rozporządzenia.

Czy samorządy miejskie wobec istniejącego stanu prawnego są w stanie wykorzystać paletę narzędzi ITS w rozwiązywaniu problemów zatłoczenia komunikacyjnego? Czy zyskają nowe możliwości w tej dziedzinie? W kwietniu tego roku Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju opublikowało pierwszą wersję dokumentu

pt. Krajowa Polityka Miejska. Opisuje on 10 zasadniczych kierunków miejskiej polityki, a jeden z nich dotyczy transportu. - W tym dokumencie wyraźnie wskazywana jest konieczność zmiany przepisów między innymi zawartych w ustawie o drogach publicznych. Postuluje się tam po pierwsze zwiększenie elastyczności w ustalaniu zasad regulujących płatne parkowanie, po drugie - wprowadzenie ram prawnych dla tworzenia strefy niskiej emisji czy wprowadzenia możliwości ustalania opłaty kongestyjnej, czyli opłaty za wjazd do strefy śródmiejskiej, by w ten sposób przeciwdziałać nadmiernemu zagęszczeniu ruchu samochodów indywidualnych - podkreśla Ewa Wolniewicz-Warska, zwracając równocześnie uwagę na stan istniejących zapisów w ustawie o drogach publicznych. Art. 13 pkt 2 określa za co samorządy mogą pobierać opłaty, a więc za przejazdy: przez obiekty mostowe oraz tunelami (powyżej 400 m długości) zlokalizowanymi w ciągach dróg publicznych oraz promami w ciągach dróg publicznych. Należy w tym miejscu przypomnieć, że do czasu nowelizacji ustawy w 2003 roku, istniała w tej regulacji możliwość wprowadzania poboru opłat za wjazd i poruszanie się w strefie śródmiejskiej.

Ponadto nowelizacją w 2003 roku rozbudowano w ustawie o drogach publicznych przepisy dotyczące zasad płatnego parkowania. - Wtedy też wprowadzono dokładne określenie górnych stawek nie biorąc pod uwagę zaistnienia takich sytuacji, na które samorządy muszą odpowiednio reagować. W tej chwili ustawowa stawka za pierwszą godzinę parkowania wynosi 3 zł. Kolejne godziny to progres wyznaczony na poziomie 20%. Czyli 4,20 zł to maksimum jakie miasto może pobrać. Dla Warszawy jest to ogromny problem - zastrzega Ewa Wolniewicz-Warska. Tymczasem od wielu lat mamy przykład Sztokholmu, który rozwiązał komunikacyjne problemy aglomeracji wprowadzając odrębne opłaty za wjazd do centrum (równowartość 20 zł) i za parkowanie pojazdów (120-140 zł). - W ten sposób kierowców, potrzebujących dojechać w mieście w celu załatwienia spraw, dopinguje się do rzeczywiście minimalnego czasu postoju. W polskich miastach inwestowanie w całodienne parkowanie jest nadal opłacalne dla wielu kierowców - zauważa Ewa Wolniewicz-Warska.

Ewa Wolniewicz-Warska zwraca również uwagę, że zapowiedziana przez resort likwidacja bramek opłat na autostradach wymaga korekt w ustawie o drogach publicznych. Art. 13 określa bowiem dokładnie w jakich przypadkach można stosować obowiązkową opłatę elektroniczną. Dotyczą one wyłącznie dużych pojazdów; z tego obowiązku są wyjęte pojazdy osobowe. - Tu przesłankami zmian są potrzeby gospodarcze oraz argumenty ekonomiczne - podkreśla Ewa Wolniewicz-Warska.

Przedmiotem analiz Stowarzyszenia ITS Polska była także ustawa Prawo o ruchu drogowym, a dokładnie przepisy tej regulacji odnoszące się do rejestracji wykroczeń. - W art. 129 są określone kompetencje Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie ujawniania naruszeń przepisów ruchu drogowego. - Zwracaliśmy się do renomowanych kancelarii prawnych o opinię, czy można rzeczywiście kontrolować w sposób zautomatyzowany przy użyciu dostępnych w tej chwili narzędzi technologicznych, czy można zgodnie z prawem kontrolować naruszenia złamania

zakazu wjazdu, złamania zakazu ruchu czy też złamania zakazu jazdy pasem przeznaczonym dla komunikacji publicznej. Opinie tych kancelarii mówiły: nie, nie można. Mamy wymienione w ustawie tylko te przypadki dla których można, a dla pozostałych, nie ujętych w ustawie przypadków, jest to nie możliwe – mówi Ewa Wolniewicz-Warska. Istnieją zatem jedynie dwa przypadki naruszeń, które mogą być ujawniane za pomocą urządzeń rejestrujących, tj. przekroczenie prędkości i złamanie zakazu wjazdu na czerwonym świetle. - Posiadamy więc technologiczne możliwości ujawniania różnych wykroczeń, a nie mamy możliwości prawnych wykorzystania tych możliwości – podkreśla Ewa Wolniewicz-Warska.

Przytaczane problemy prawne wdrożeń ITS są tylko fragmentem prac analitycznych, jakie szerzej zostały przedstawione podczas VII Kongresu Inteligentnych Systemów Transportowych (28-29 maja br., Warszawa). W uchwale wnioskowej tego kongresu podkreślono potrzebę intensyfikacji działań Stowarzyszenia ITS Polska w kierunku potrzebnych zmian legislacyjnych i wypracowania propozycji nowych zapisów kierowanych do Parlamentarnego Zespołu ds. ITS oraz do Ministerstw Infrastruktury i Rozwoju, Gospodarki oraz Spraw Wewnętrznych. Między innymi dość istotną zmianą, o której wspomniano we wnioskach kongresowych, jest wprowadzenie nowej kategorii klasyfikującej projekty organizacji ruchu, co wynika z szybkiego upowszechniania się systemów sterowania ruchem. Obok projektów stałej i czasowej organizacji ruchu powinny być stworzone możliwości podejmowania przez operatora systemu zarządzania ruchem decyzji o dynamicznej organizacji ruchu (postulowana zmiana dotyczy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem; Dz.U. 2003 nr 177 poz.1729).

AS

Patrz: VII Kongres ITS postuluje wzmożenie wysiłków na rzecz inteligentnych wdrożeń w transporcie <http://edroga.pl/inzynieria-ruchu/its/10458-vii-kongres-its-postuluje-wzmozenie-wysilkow-na-rzecz-inteligentnych-wdrozen-w-transporcie>