

Stanowisko Stowarzyszenia KLIR do założeń wprowadzenia przepisów dyrektywy 2008/96/WE

Utworzono: piątek, 02, lipiec 2010 11:20 KLIR



Członkowie Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu podczas seminarium w Rybniku (24 czerwca br.) dyskutowali nad przedstawionymi do zaopiniowania założeniami do projektu (z 18 maja br.) ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, umożliwiającymi wprowadzenie w Polsce przepisów dyrektywy parlamentu Europejskiego i Rady UE 2008/96/WE z 29 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Najwięcej uwag zgłoszono do procedury prowadzenia audytu brd. Proponowane w założeniach zapisy uznano za niewystarczające.

Wnioski z dyskusji członków Stowarzyszenia KLIR:

1. Wprowadzenie audytu w warunkach polskich jest zmianą dalece niewystarczającą, nie reguluje kompleksowo problemu poprawy bezpieczeństwa ruchu na naszych drogach, jakim jest m.in. brak jakichkolwiek wymagań względem osób zajmujących się zarządzaniem ruchem na drogach, w tym osób sporządzających i zatwierdzających projekty organizacji ruchu.
2. Projekt stałej organizacji ruchu, jako opracowanie ściśle powiązane z projektem drogowym (zależność w obie strony), powinien być składnikiem projektu budowlanego, na podstawie którego wydawane jest pozwolenie na budowę. Zdarza się, że opracowana na etapie projektu wykonawczego organizacja ruchu, wymusza dokonanie istotnych korekt we wcześniej zatwierdzonym rozwiązaniu drogowym.
3. Nie należy ograniczać audytu do transeuropejskiej sieci drogowej, ale objąć nim także inne drogi, szczególnie charakteryzujące się dużym obciążeniem

Stanowisko Stowarzyszenia KLIR do założeń wprowadzenia przepisów dyrektywy 2008/96/WE

Utworzono: piątek, 02, lipiec 2010 11:20 KLIR

- ruchem lub koncentracją wypadków. Mając na uwadze ograniczone w początkowym okresie możliwości oceny projektów proponuje się wprowadzić w nowej ustawie zapisy ustalające terminy wprowadzania audytu dla pozostałych dróg. Tym samym, rozszerzając zakres obowiązkowego audytu nie byłoby potrzeby kolejnego nowelizowania ustaw. Podobnie należy postąpić ustalając zasady gromadzenia danych o wypadkach.
4. Audyt brd powinien być opracowany przez audytora lub zespół niezależny od wszystkich stron procesu przygotowania inwestycji, także innych jednostek inwestora lub wykonawcy. Audyt wykonywany być powinien na zlecenie inwestora, a nie jednostki projektowej, jak się proponuje w założeniach. Również koszty opracowania audytu powinien ponosić zleceniodawca.
 5. Potwierdzeniem ukończenia szkolenia (wykreślić słowo „wstępnego” lub zastąpić słowem „podstawowego”) w zakresie audytu brd, zakończonego wykonaniem pracy końcowej i egzaminem (co jest praktykowane obecnie na kursach prowadzonych na Politechnice Krakowskiej), powinien być certyfikat kompetencji zawodowych, uznawany bez potrzeby zdawania kolejnego egzaminu przez wyznaczoną przez ministra komisję kwalifikacyjną (egzamin na uczelni powinien spełniać wymogi egzaminu państwowego).
 6. Osobom, które do czasu wejścia ustawy ukończyły z wynikiem pozytywnym prowadzone na Politechnice Krakowskiej szkolenie w zakresie audytu brd, powinno się umożliwić wpisanie na listę audytorów bez dodatkowych wymagań.
 7. Należy rozważyć, czy wymagany staż nie powinien uwzględniać pracy także przy planowaniu dróg (generalnie proces planowania był dotąd pomijany w procedurach bezpieczeństwa).
 8. W rozporządzeniach wykonawczych należy wprowadzić ograniczenia terminowe dla przeprowadzenia audytu, tak, by przewlekanie audytu (z winy inwestora lub audytora) nie powodowało problemów dla projektantów i wykonawców.
 9. Proponowane terminy kontroli bezpieczeństwa należy dostosować do terminów kontroli zawartych w §12 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury (...) w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (...) oraz wyraźnie określić, że kontrole bezpieczeństwa na odcinkach objętych tymczasową organizacją ruchu prowadzi zarząd drogi.
 10. Zwraca się uwagę, że obowiązkowy audyt proponuje się wprowadzić drogą kolejnej nowelizacji trzech ustaw, w tym prawa o ruchu drogowym, ze swej natury dotyczącego użytkowników dróg, których nie musi interesować procedura sprawdzania, czy droga jest bezpieczna. Naszym zdaniem należy rozważyć, czy w ustawie, oprócz ewentualnego stwierdzenia, że droga powinna być bezpieczna, reszty zagadnień nie odesłać do specjalnego rozporządzenia.

„Zarządzanie bezpieczeństwem i ruchem drogowym na drogach gminnych, powiatowych i krajowych” – tym tytułowym zagadnieniom poświęcone było seminarium Stowarzyszenia KLIR, które odbyło się w Rybniku w dniach 23-26 czerwca 2010 r.

Stanowisko Stowarzyszenia KLIR do założeń wprowadzenia przepisów dyrektywy 2008/96/WE

Utworzono: piątek, 02, lipiec 2010 11:20 KLIR

Patrz: [KLIR w Rybniku](#)