

## Opinia Polskiego Kongresu Drogowego

w sprawie konsultowanego projektu *Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków lokalizacji sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące*:

### Uwagi natury ogólnej:

Zbyt krótki okres przewidziany przez Ministerstwo na zaopiniowanie Projektu uniemożliwia przeprowadzenie wnikliwych konsultacji w szerszym gronie specjalistów. Niedobrze się stało, że na jakości proponowanego prawa odbija się podyktowana potrzebą chwili chęć zademonstrowania politycznej woli likwidacji patologii „komercyjnego wykorzystania” fotoradarów, zwłaszcza będących własnością samorządów.

Naszym zdaniem, wolę tę można dodatkowo podkreślić poprzez rozszerzenie definicji urządzeń, których dotyczy rozporządzenie, w celu podkreślenia ich znaczenia dla podnoszenia bezpieczeństwa ruchu i kształtowania pożądanych zachowań użytkowników dróg. Proponujemy takie brzmienie § 3 ust.1:

*Automatyczne urządzenia rejestrujące niebezpieczne zachowania kierowców, są to urządzenia służące do automatycznego pomiaru i rejestracji niebezpiecznych zachowań kierowców na drodze takich jak: jazda z prędkością większą od dopuszczalnego limitu prędkości, wjazd na skrzyżowanie lub przejście dla pieszych przy czerwonym świetle dla pojazdu, jazda po pasie nieprzeznaczonym dla ruchu pojazdów (np. tylko dla autobusów lub rowerów), nieprawidłowe wyprzedzanie (np. przejazd przez linię ciągłą), jazda bez zapiętego pasa bezpieczeństwa, używanie telefonu komórkowego przez kierowcę podczas jazdy itp. Urządzenia te stosowane są jako narzędzie do zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Ich lokalizację....” i dalej jak w tekście.*

Projekt nie zawiera jasno opisanych procedur postępowania i kryteriów podejmowania wymienionych w nim decyzji. Jest to trudne do zaakceptowania gdyż grozi chaosem w sytuacji, gdy – zgodnie z §11 Rozporządzenia – w całości traci moc Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 17 czerwca 2011 r. Tekst rozporządzenia powinien albo rozstrzygać albo odsyłać do innych obowiązujących dokumentów następujące kwestie:

1. Kryteria lokalizacji (poziomu zagrożenia) uzasadniającego umieszczenie urządzenia. Bez definiowania takiego progu każda decyzja o lokalizacji urządzenia rejestrującego będzie podjęta w sposób arbitralny. Oczywiście należy określić odrębne kryteria dla różnych kategorii dróg, gdyż poziom zagrożenia dla dróg krajowych będzie różny od tego dla dróg gminnych. Dlatego poziom zagrożenia, powyżej którego montaż radaru byłby uzasadniony, winien być określony w stosunku do przeciętnego poziomu ryzyka dla sieci dróg danego zarządcy.

2. Jednolite kryteria stosowania „automatycznych urządzeń rejestrujących niebezpieczne zachowania...” powinny być oparte na podstawie wyników obiektywnych badań, np. stosowanych w Programie EuroRAP dla dróg krajowych, na bazie których urządzenia te powinny być na początku lokalizowane na odcinkach o bardzo dużym (czarne) i dużym (czerwone) poziomie ryzyka na drogach.
3. W projekcie rozporządzenia nie wskazano organu opiniującego analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz organu zatwierdzającego zasadność lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących i obudów na te urządzenia. Rozporządzenie nie wskazuje organu (delegującej podstawy prawnej), do którego należy złożyć wniosek o potwierdzenie zasadności lokalizacji urządzenia rejestrującego wraz z wymaganymi załącznikami oraz kolejny wniosek o potwierdzenie zasadności lokalizacji urządzenia. Należy jednoznacznie wskazać rolę zarządu drogi, jako głównego organu zarządzającego brd na sieci dróg im podległych. Policja i GITD powinny tylko opiniować te propozycje i sprawdzać pod kątem przyjętych kryteriów.
4. Brak wskazania kto może sporządzić analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Może to sugerować, że może ją wykonać każdy, podobnie jak projekt organizacji ruchu. Przy braku kryteriów lokalizacji urządzeń sporządzający analizę może kierować się jedynie własną subiektywną opinią. Polska posiada uregulowany status prawny jedynie w kwestii audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, w związku z powyższym zasadnym byłoby nadać im uprawnienia do wykonywania analiz. Jeżeli przyjmujemy, że analizę brd może wykonać każdy inżynier ruchu, to dodatkową ocenę zasadności, na podstawie analizy zagrożeń powinien przeprowadzić lub potwierdzić audytor brd lub inspektor brd (zajmujący się kontrolą brd).

Ponadto uważamy, że termin złożenia wniosku o potwierdzenie zasadności lokalizacji urządzeń wcześniej zainstalowanych określony na 31 marca 2013 roku jest zbyt krótki, biorąc pod uwagę konieczność dołączenia do wniosku analizy brd. Trzeba uwzględnić fakt terminu dostępności danych dotyczących wypadków za rok 2012 (luty 2013) i czas na opracowanie analizy.

#### Uwagi szczegółowe:

1. Rozporządzenie nakładając obowiązek przeprowadzania analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego nie określa kryteriów (poziomów zagrożenia), które mają potwierdzić zasadność lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego. Ponieważ fotoradar jest urządzeniem do wykrywania wykroczeń polegających wyłącznie na przekraczaniu prędkości dopuszczalnej, powinno się zapisać konieczność wykazania bezpośredniego związku między przekraczaniem prędkości a odnotowanymi zdarzeniami drogowymi. Zasady lokalizacji powinny się odnosić także do urządzeń rejestrujących inne zachowania, chyba że w tytule rozporządzenia poda się, że dotyczą one tylko rejestracji przekroczeń dozwolonego limitu prędkości.
2. Analiza brd ma obejmować 3 lata. Jak mają być liczone? Czy mają to być pełne 3 ostatnie lata kalendarzowe (np. 2010 – 2011 – 2012), czy mają to być 3 lata odliczając od daty złożenia

wniosku o analizę (np. w V.2013 r. – wówczas analiza objęłaby okres od VI. 2010 r. do IV. 2013 r.)?

3. Zasadność lokalizacji urządzenia zostaje potwierdzona na 40 miesięcy. Po tym okresie należy przeprowadzić ponowną analizę. Brak określenia kryteriów (parametrów), które muszą ulec zmianie w stosunku do poprzedniej analizy aby lokalizacja urządzenia przestała być zasadna.
4. Podczas ustalania lokalizacji stacjonarnego urządzenia pomiarowego należy oprócz analizy stanu brd uwzględniać informacje dotyczące miejsca projektowanej lokalizacji, które mają uwzględniać warunki widoczności na drodze w odległości 100 m od tego miejsca. Zapisując uwzględnienie warunków widoczności należałoby określić o jaka widoczność chodzi (odrębne przepisy szczegółowo opisują różne rodzaje widoczności). Szczególną uwagę należy zwrócić na widoczność miejsc zmiany limitów prędkości tj. znaku początek obszaru zabudowanego, znak limitu ograniczenia prędkości (po dwóch stronach jezdni, szczególnie w miejscach gdzie będzie prowadzona automatyczna kontrola prędkości) itp.
5. W § 4 w pkt. 1 określono odcinki dróg, na których w szczególności mogą być instalowane automatyczne urządzenia rejestrujące i zaliczono do nich odcinki w remoncie lub przebudowie. Powstaje pytanie czy w stosunku do nich również należy opracowywać analizę i co miałyby ona obejmować. Powinno to być uzasadnienie merytoryczne, wynikające z analizy zagrożeń (wykonane lub potwierdzone przez audytora brd lub inspektora prowadzącego kontrolę brd) .
5. W rozporządzeniu opisano warunki lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia. Powstaje pytanie dlaczego warunki umieszczania stacjonarnych urządzeń rejestrujących są inne niż urządzeń przenośnych stosowanych przez Straż Miejską. W przypadku urządzeń straży miejskiej brak jest jakiegokolwiek weryfikacji zasadności ich funkcjonowania (lokalizowane są bezterminowo). Miejsca te także powinny być wybierane zgodnie z jednolitymi kryteriami, które należy opracować.
6. Zgodnie z § 8 urządzenie rejestrujące ustawia się i programuje aby pomiar nie odbywał się w miejscu znajdującym się przed znakiem D-51. Powyższy zapis nie odnosi się do urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pojeździe albo na statku powietrznym znajdującym się w ruchu. Powstaje pytanie czym kierował się prawodawca narzucając przeprowadzanie analiz i specjalne oznakowanie stacjonarnego urządzenia pomiarowego podczas gdy urządzenie w ruchu pozostaje nieoznakowane i może dokonywać pomiarów w dowolnym miejscu na sieci drogowej. W celu transparentności zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, miejsca (odcinki) prowadzenia mobilnej kontroli prędkości powinny być oznakowane, a informacja o odcinkach na których będą takie działania prowadzone powinny być podawane każdorazowo do publicznej wiadomości (np. na stronie internetowej policji, GITD, Straży Miejskiej)
7. Informacje określone w § 3 ust. 1 pkt 2 powinny być zawarte w analizie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego opisanej w § 3 ust.1 pkt 1, a nie stanowić dodatkowe kryterium dla lokalizacji urządzeń.
8. Jakie działania i jaki organ powinien podjąć w przypadku gdy analiza brd nie zostanie przedłożona w terminie 40 miesięcy? Brak przepisu regulującego postępowanie w przypadku braku zasadności utrzymania dotychczasowej lokalizacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego lub obudowy na to urządzenie. Brak określonych sankcji w przypadku nieusunięcia urządzenia lub obudowy przez jego właściciela.

9. Okres lokalizacji urządzenia rejestrującego określony w rozporządzeniu na 40 miesięcy należy uczynić bardziej czytelnym przyjmując np. 3 lata. Jest on zbieżny z okresem objętym analizą bezpieczeństwa.
10. W §3 ust. 4 należy dodać przed słowami „analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego” słowo „ponownie”.
11. Jaki jest związek decyzji o lokalizacji urządzenia rejestrującego z tym, co pozostaje w gestii inżyniera ruchu, zatwierdzającego projekt organizacji ruchu wskazujący lokalizację takiego urządzenia, wraz z niezbędnym oznakowaniem?

Warszawa, 23 stycznia 2013 r.