



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Warszawa, dnia 18 marca 2013 r.

TRD5PK-0701-17/13
ESOD: ... 22.804/13

p. p. [Podpis]
SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 21.03.13
2222 podpis. [Podpis]

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek
Senatu Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku!

W odpowiedzi na pismo z dnia 5 lutego 2013 r. nr BPS/43-26-1040/13, przekazujące oświadczenie złożone przez senatora Jarosława Obrembskiego w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego informuję, że:

1. Rozbieżności w ocenie sytuacji dokonanej przez NIK w raporcie z marca 2011 r. „Informacja o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce” a dokonywanej przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego między innymi w rocznych sprawozdaniach polegają na:

Roczne sprawozdania KRBRD	Raport NIK
Sprawozdanie obejmuje działania i analizę danych za poprzedni rok oraz rekomendacje na rok następny	Raport NIK obejmuje okres 2000 – 2010.
Podstawą: dane statyczne KGP dot. liczby wypadków oraz zachowań wszystkich uczestników ruchu drogowego – tylko za dany rok	Podstawą: wnioski z kontroli wypełniania obowiązków przez organa administracji publicznej, odpowiedzialne za Brd, przeprowadzonych w ciągu 10 lat.
Infrastruktura: informacja o działaniach podejmowanych na rzecz rozwoju infrastruktury na drogach krajowych (5% wszystkich dróg publicznych w Polsce)	Infrastruktura: ocena stanu infrastruktury na wszystkich drogach publicznych w Polsce
Metodologia: 1) Diagnoza głównych problemów brd wytypowanych na podstawie danych statystycznych Policji za 2010 r. 2) Uwzględnienie wszystkich elementów układu człowiek – droga - pojazd	Metodologia: 1) Ocena funkcjonowania niektórych elementów systemu brd na przestrzeni 10 lat. 2) Nieuwzględnienie czynnika ludzkiego w ocenie zagrożeń brd i możliwości podejmowania działań zaradczych.

Informacja jedynie o działaniach ustawowych członków KRBRD	Ocena efektów wypełniania obowiązków przez organa administracji publicznej, odpowiedzialnych za brd na wszystkich drogach publicznych w Polsce
Sprawozdania roczne są zestawieniem kompleksowym, ukierunkowanym przede wszystkim na problem ustalenia przyczyn i sprawców wypadków drogowych, a w głównej mierze na człowieka – uczestnika ruchu, który jest głównym ich sprawcą	Zgodnie z ustawą o NIK raport odnosi się wyłącznie do kontroli NIK-u, a więc kontroli działalności organów administracji rządowej, samorządowej, państwowych osób prawnych i innych jednostek organizacyjnych w zakresie, w jakim wykorzystują one majątek lub środki państwowe lub komunalne oraz wywiązują się z zobowiązań finansowych na rzecz państwa. Liczby podane w raporcie NIK-u odnoszą się więc wyłącznie do powyższego zakresu przeprowadzonych kontroli. NIK nie bada zachowań uczestników ruchu drogowego, bo to wykracza poza jego kompetencje.

2. Obowiązujące przepisy prawa polskiego nakładają na zarządcę infrastruktury kolejowej obowiązki w zakresie finansowania zadań, o których mowa w art. 28 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn.zm.), tj. między innymi obowiązek utrzymania przejazdów kolejowo - drogowych. Koszty wyżej wymienionych zadań ponoszone są wyłącznie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., pomimo że koszty utrzymania przejazdów kolejowo - drogowych w obszarze krzyżowania się z drogami publicznymi generowane są w głównej mierze przez ruch drogowy.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady (EWG) Nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych (Dz.U. UE L z dnia 28 czerwca 1969 r., z późn. zm.), wydatki, objęte normalizacją, określone w art. 4 ust. 1 pkt d Rozporządzenia nr 1192/69 w ramach kategorii IV normalizacji, podlegają rekompensacie w sposób przewidziany w przepisach tego Rozporządzenia. W związku z powyższym PKP PLK S.A., jako podmiot wprowadzony wprost do Rozporządzenia nr 1192/69 w zakresie listy podmiotów uprawnionych do uzyskania normalizacji, corocznie składa wnioski do Skarbu Państwa, za pośrednictwem ministra właściwego ds. transportu, o przyznanie i wypłacenie rekompensaty z tytułu między innymi utrzymania przejazdów kolejowo - drogowych. W roku 2011 oraz 2012 Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wydało decyzje określające szacunkowe wartości rekompensaty z tytułu utrzymania przejazdów kolejowo - drogowych. Szczegółowe warunki dokonania ich wypłat określa każdorazowo umowa pomiędzy Spółką a Ministrem właściwym ds. transportu.

W aktualizowanym obecnie Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych znajdują się projekty pn. „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I” oraz „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap II” realizowane

w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013. Celem głównym projektów jest poprawa bezpieczeństwa ruchu pociągów i uczestników ruchu drogowego oraz likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych przeszło 350 jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi. Ponadto w wyniku realizacji projektów zostaną odwołane istniejące ograniczenia prędkości, jak również nie będą wprowadzane nowe ograniczenia prędkości na przejazdach objętych projektem, dla których iloczyn ruchu sięga wartości granicznych. Przedmiotem obu wyżej wymienionych projektów jest poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego w obrębie przejazdów kolejowych między innymi poprzez ich przebudowę, zmianę kategorii przejazdu, wymianę nawierzchni drogowej na dojazdach i w obrębie przejazdów oraz zabudowę nowoczesnych urządzeń zabezpieczających i sterujących.

Poniższa tabela ilustruje dane dotyczące zdarzeń na przejazdach kolejowo – drogowych (Według danych Biura Bezpieczeństwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.).

	2005 r.	2006 r.	2007 r.	2008 r.	2009 r.	2010 r.	2011 r.
Wypadki i kolizje	236	256	274	237	259	257	205
Ranni	134	107	106	91	71	46	46
Zabici	43	32	48	38	50	29	32

Ponadto informuję, iż w styczniu 2013 roku doszło do 16 wypadków i kolizji na przejazdach kolejowo - drogowych. Trzy osoby zginęły, a cztery zostały ranne.

Jednocześnie informuję, iż w ramach „Umowy o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej poniesionych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” corocznie przekazywane są zarządcy środki finansowe z budżetu państwa, z których finansowane są również remonty i naprawy bieżące przejazdów kolejowo – drogowych, mające na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa ich użytkowników. Pomimo faktu, iż przedmiotowa dotacja jest corocznie powiększana, zarządca nie jest w stanie w krótkim czasie doprowadzić całej infrastruktury do zadowalającego stanu technicznego, z uwagi na wieloletnie niedofinansowanie infrastruktury kolejowej, które doprowadziło do jej degradacji.

3. Odnosząc się do poziomu szkoleń kandydatów na kierowców, uprzejmie informuję, że wyszkolenie kandydata na kierowcę zależy w przeważającej części od ośrodka szkolenia kierowców, który prowadzi to szkolenie. Mając na uwadze dotychczasowe doświadczenia w szkoleniu kandydatów na kierowców, wprowadzono zmiany w uzyskiwaniu uprawnienia do kierowania pojazdami, które weszły w życie w dniu 19 stycznia 2013 r. na podstawie przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151, z późn. zm.).

Wprowadzone zmiany polegają na konieczności realizacji nowego programu szkolenia kandydatów na kierowców, który uwzględnia szczegółowy zakres niezbędnej wiedzy do kierowania pojazdami. Zmieniono sposób sprawdzenia wiedzy teoretycznej podczas egzaminu państwowego na prawo jazdy. Egzamin ten polega na udzielaniu odpowiedzi na generowane w czasie rzeczywistym pytania, które składają się z scenariuszy, wizualizacji i opisów, i odnoszą się do realnych sytuacji drogowych. W celu uzyskania pozytywnego wyniku z tej części egzaminu osoba egzaminowana

musi wykazać się umiejętnością zastosowania zdobytej wiedzy z zakresu ruchu drogowego.

Dodatkowo należy zauważyć, że wprowadzono obowiązek uczestnictwa co roku przez instruktorów nauki jazdy w 3-dniowych warsztatach doskonalenia zawodowego, które mają służyć m.in. podnoszeniu kwalifikacji w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców. Wzmocniono również nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia kierowców w taki sposób, że starosta ma co najmniej raz w roku przeprowadzić kontrolę każdego ośrodka szkolenia kierowców. Przedsiębiorca jest natomiast obowiązany powiadomić starostę z odpowiednim wyprzedzeniem o czasie i miejscu prowadzonych szkoleń dla kandydatów na kierowców oraz o terminie organizacji egzaminu wewnętrznego dla kandydatów na kierowców.

Mając na uwadze powyższe, należy zauważyć, że minął zbyt krótki czas, by oceniać skutki wprowadzenia nowych przepisów. Wydaje się, że pierwsze efekty przyjętych rozwiązań będą widoczne już w najbliższej przyszłości.

4. Odnosząc się do kwestii prędkości przegnę zauważyć, że prędkość jest kluczowym czynnikiem wpływającym na prawdopodobieństwo i skutki wypadków drogowych. Prawie połowa kierowców w Polsce przekracza dozwolone limity prędkości, a nadmierna bądź niedostosowana do warunków na drodze prędkość jest przyczyną prawie jednej trzeciej wypadków śmiertelnych. Z badań prowadzonych na drogach krajowych dotyczących poziomu respektowania ograniczeń prędkości w Polsce wynika, że lokalne ograniczenia prędkości respektowane są w znikomym zakresie. Ponad 50% kierowców przekracza dopuszczalne limity prędkości, a najgorsza sytuacja panuje na odcinkach przechodzących przez małe i średnie miejscowości, gdzie ponad 85 % kierowców przekracza te limity. Nadmierna bądź niedostosowana do warunków na drodze prędkość była bezpośrednią lub pośrednią przyczyną wypadków, w których w roku 2011 zginęły 1232 osoby (tj. prawie 30 % ofiar śmiertelnych), a 3451 osób było ciężko rannych (27,5 % ogółu ofiar ciężko rannych).

Wypadki związane z nadmierną prędkością cechują się znacznie większą ciężkością – średnia liczba ofiar śmiertelnych przypadających na jeden wypadek w tej grupie jest o ponad 25% od większa liczby zabitych przypadających na jeden wypadek ogółem.

Wyższa prędkość jazdy powoduje: zawężenie i wydłużenie się pola obserwacji, skrócenie czasu na przetworzenie informacji i podjęcie właściwych decyzji przez kierowcę. Wydłuża się także droga hamowania, a więc maleje szansa na uniknięcie zderzenia. W rezultacie duża prędkość jazdy powoduje większe prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku i poważniejszych jego skutków. Jest to spowodowane tym, że w trakcie zderzenia z przeszkodą lub innym pojazdem wyzwala się większa niszcząca energia.

Relację pomiędzy zmianą średniej prędkości, a spowodowaną tym zmianą liczby wypadków doskonale obrazuje upowszechniony i rozwinięty w 2004 r. przez G. Nilssona tzw. „power model”, z którego wynika, że już 5-procentowy wzrost średniej prędkości pojazdu prowadzi do (szacunkowego), 10-procentowego wzrostu liczby wszystkich wypadków oraz do 20-procentowego wzrostu liczby wypadków śmiertelnych.

5. Odnosząc się do kwestii ustawiania znaków drogowych uprzejmie informuję, że zgodnie z przepisami § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729) czynności

organizacyjno-techniczne m.in. takie jak sporządzenie projektu organizacji ruchu, zatwierdzenie organizacji ruchu oraz nadzór i analiza istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa należy do działań z zakresu zarządzania ruchem. Działania te realizuje odpowiednio do kompetencji organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi.

Organy zarządzające ruchem określa art. 10 *ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, z późn. zm.), zgodnie z którym:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) zarządza ruchem na drogach krajowych,
- marszałek województwa zarządza ruchem na drogach wojewódzkich,
- starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych.

Kompetencje wymienionych organów (GDDKiA, marszałka województwa oraz starosty) nie obejmują zarządzania ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu.

Organem zarządzającym ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych – na podstawie przywołanych wyżej przepisów – jest prezydent miasta.

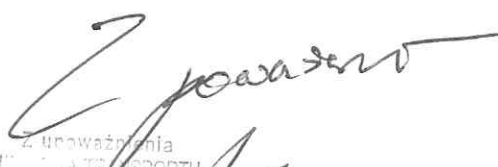
Ponadto, uprzejmie wskazuję, że organ zarządzający ruchem, w myśl przepisów § 6 ust. 1 wyżej wymienionego *rozporządzenia z dnia 23 września 2003 r.*, zatwierdza na podstawie projektu organizacji ruchu sposób umieszczenia znaków i sygnałów drogowych.

Wymagania techniczne i zasady umieszczania na drogach znaków drogowych pionowych, również tych, za pomocą których organ może ograniczyć przejazd pojazdów o wysokości ponad ... m, określają przepisy *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.). W myśl przepisów pkt 3.2.17. załącznika nr 1 do tego rozporządzenia znak B-16 „zakaz wjazdu pojazdów o wysokości ponad ... m” należy umieszczać przed takimi obiektami, jak np. tunele lub wiadukty, oraz przed miejscami, gdzie przebiega linia sieci napowietrznej, jeżeli wysokość obiektu nad jezdnią jest mniejsza od 4,5 m. Na znaku podaje się liczbę o 0,5 m mniejszą od wysokości obiektu nad jezdnią. Z tego wynika, że największą wartością liczbową podaną na znaku może być 3,9 m. Wysokość obiektu mierzy się w obrębie drogi, w miejscu, w którym odległość sklepienia obiektu od jezdni jest najmniejsza.


Znak B-16 należy powtórzyć, umieszczając go nad jezdnią, np. na obiekcie. Powyższe zasady ustalania wartości podanej na znaku stosuje się również przy sklepieniach łukowych, z tym że pomiaru dokonuje się w taki sposób, aby odstęp bezpieczeństwa 0,5 m był zachowany między sklepieniem a górną krawędzią pojazdu jadącego możliwie jak najbliżej ściany obiektu.

W przypadkach gdy jezdnia pod obiektem ma więcej niż dwa pasy ruchu dla jednego kierunku, a sklepienie jest w kształcie łuku, wówczas znaki ograniczające wysokość pojazdu umieszcza się nad każdym pasem z podaniem odpowiedniej wartości. Na znaku umieszczonym przed obiektem podaje się największą z wartości określonych na znakach umieszczonych na obiekcie.

Nawiązując do wskazywanych przez Pana senatora kwestii przejazdu – za znak określający zakaz wjazdu pojazdów o wysokości wskazanej na znaku – różnych pojazdów, których wysokość przekracza wartość podaną na znaku, uprzejmie informuję, że zgodnie z przepisami *ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń* (Dz. U. z 2010 r., Nr 46, poz. 275, z późn. zm.) niezastosowanie się do znaku B-16 stanowi wykroczenie. W przypadku ujawnienia takiego wykroczenia, uprawniony organ kontroli ruchu drogowego może nałożyć grzywnę w drodze mandatu karnego. Wysokość grzywien nakładanych w drodze mandatu karnego określa załącznik do *rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń* (Dz. U. Nr 208, poz. 223, z późn. zm.).



z upoważnienia
MINISTRA TRANSPORTU
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ



Tadeusz Jarmuziewicz
Sekretarz Stanu