



DDP.2.0530.8.2018.mz.1

Nk: 6733 /18

Pan
Rafał Kasprzycki
Radca Prawny
Kancelaria Radców Prawnych i
Adwokatów
Rafał Kasprzycki & Rafał R. Kasprzycki

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury, działając na podstawie art. 13 *ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2017 r. poz. 1123)*, po rozpatrzeniu pisma z dnia 12 lutego 2018 r., przy którym przekazano petycję o objęcie szczególnym nadzorem działań Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) związanych z projektowaniem oraz budową Systemów Zarządzania Ruchem w ramach obecnie nowobudowanych dróg ekspresowych i autostrad, po uzyskaniu wyjaśnień GDDKiA i ich analizie, zawiadamia że obecnie nie ma podstaw do objęcia szczególnym nadzorem działań GDDKiA w ww. obszarze.

UZASADNIENIE

Możliwość stosowania w organizacji ruchu drogowego znaków i tablic o zmiennej treści wynika z obecnie obowiązujących przepisów *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczególnych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U., Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.)*. Przepisy tego rozporządzenia dają organom właściwym do zarządzania ruchem na drogach (w tym przypadku GDDKiA) swobodę przy podejmowaniu decyzji, co do możliwości zastosowania konkretnych rozwiązań przewidzianych w tych przepisach.

Znaki wykorzystujące technologię pryzmową są jednym z rodzajów znaków zmiennej treści. Zgodnie z pkt 1.6 załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia rozróżnia się dwa rodzaje znaków o zmiennej treści: o rysunku nieciągłym (znaki świetlne z zastosowaniem np. diod LED) oraz o rysunku ciągłym (zmiana nadawanego znaku może być realizowana poprzez zmianę położenia elementów ruchomych). Znaki pryzmowe, zaliczane do znaków o rysunku ciągłym, są więc jednym ze sposobów przekazywania informacji, która w zależności od sytuacji może być przedstawiana w różnych wariantach. Właściwości oznakowania działającego w technologii pryzmowej pozwala na jego zastosowanie w różnych sytuacjach.

GDDKiA na przestrzeni ostatnich lat przeprowadziła prace standaryzacyjne dotyczące zasad realizacji wdrożeń w zakresie inteligentnych systemów transportowych (ITS) dla zadań mających na celu uruchomienie i eksploatację Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem (KSZR). Opracowana została architektura funkcjonalna KSZR, która określa funkcjonalność aplikacji ITS wraz z ich wzajemnymi relacjami i przepływami danych.

Na jej podstawie określona została Architektura Fizyczna KSZR, czyli konkretny zestaw spójnie nazwanych, logicznie powiązanych ze sobą jednostek (urządzeń lub aplikacji) nazwanych zgodnie ze standardem eFrame „modułami wdrożeniowymi”.

Wyróżnia ona moduły wdrożeniowe rozproszone - instalowane w pasie drogowym, moduły scentralizowane (oprogramowanie) instalowane np. w centrach zarządzania ruchem, moduły przewoźne i mobilne. Większość modułów wdrożeniowych została dodatkowo podzielona na klasy ze względu na parametry, które mają zostać spełnione.

Następnie opracowany i opublikowany został dokument pn. „Instrukcja rozmieszczenia klas modułów wdrożeniowych w pasie drogowym”. Stanowi on zbiór zasad, zgodnie z którymi możliwe jest określenie w jakich lokalizacjach na sieci drogowej i dla jakich uwarunkowań znajduje zastosowanie poszczególne rozwiązanie (klasa modułów wdrożeniowych).

Przyjęto założenie, że realizacja określonych funkcji KSZR powinna być powiązana z rzeczywistymi potrzebami, tzn. powinna być wdrażana tam gdzie przyniesie istotne korzyści. Dlatego też uwzględniono kryteria dla realizacji poszczególnych klas modułów wdrożeniowych. Zaproponowana w dokumencie struktura w odniesieniu do każdej klasy jest następująca; opis celowości stosowania, założenia do lokalizowania na sieci drogowej, wytyczne dotyczące zasadności stosowania.

Moduł, który związany jest zasadniczo z wykorzystywaniem jako jego elementu znaku lub tablic o zmiennej treści w celu bezpośredniego oddziaływania na ruch drogowy nosi nazwę „Przekazywanie informacji i instrukcji dla kierowców” i posiada poszczególne klasy, w tym klasę dotyczącą zarządzania objazdami.

W celu usystematyzowania sposobu prezentowania informacji na znakach o zmiennej treści opracowany i opublikowany został dokument „Wzorcowe komunikaty na znaki o zmiennej treści”. W dokumencie wyróżnione zostały rodzaje znaków o zmiennej treści wraz z zaleceniami, co do zakresu ich stosowania. Wskazane zostały ogólne zasady formułowania komunikatów dla kierowców oraz szczegółowe - odnoszące się do miejsca stosowania oraz charakteru zdarzenia. Określono jakie znaki graficzne oraz komunikaty tekstowe powinny być stosowane w określonych przypadkach oraz jaki powinien być układ przedstawianej informacji.

Powyższe prace zostały zrealizowane w oparciu o aktualną wiedzę techniczną w zakresie dostępnych rozwiązań oraz z uwzględnieniem dotychczasowych doświadczeń GDDKiA.

Jednocześnie informuję, że aktualnie w ramach projektowania docelowego KSZR w ramach projektu KSZRD na sieci TEN-T Etap 1 dokonywany jest przegląd powyższych dokumentów wzorcowych.

Zgodnie z aktualnymi zapisami dokumentu „Instrukcja rozmieszczenia klas modułów wdrożeniowych w pasie drogowym” wymagania względem klasy C dotyczącej zarządzania objazdami (należącej do modułu wdrożeniowego Przekazywanie informacji i instrukcji dla kierowców) zostały określone w następujący sposób:

Klasa C służy do:

Informowania kierowców za pomocą znaków przeddrogowskazowych i drogowskazowych zawierających elementy pryzmowe (Element A), oznakowania objazdów konwencjonalnymi znakami pionowymi (Element C) oraz z wykorzystaniem tablicy F8 pryzmowej (Element B).

- kierowaniu ruchu na objazdy,
- przedstawia schemat objazdu,
- oznakowania tras objazdów.

Lokalizacja klasy C:

Element A: Pryzmowe znaki przeddrogowskazowe i drogowskazowe lokalizacja zgodnie z obowiązującymi przepisami na ciągu głównym (A,S);

Element B: Schemat objazdu przed pierwszym skrzyżowaniem po opuszczeniu ciągu głównego drogi A lub S; na drodze niższej kategorii niż S przed łącznicą umożliwiającą wjazd na drogę A lub S;

Element C: Oznakowanie tras objazdów (wszystkie skrzyżowania na trasie objazdu).

Wytyczne stosowania klasy C:

Na drogach klasy A i S przed węzłami z drogami klasy G lub wyższej (wraz z oznakowaniem dróg niższych kategorii elementami B i C), tam gdzie jest możliwość poprowadzenia całego objazdu drogami klasy G lub wyższej.

Natomiast zgodnie z zapisami dokumentu pn. „Wzorcowe komunikaty na znaki o zmiennej treści” w ramach modułu przekazywanie informacji i instrukcji dla kierowców wraz z wymaganiami dla bramowych konstrukcji wsporczych:

„Tablice pryzmowe typu E winny być zgodne z obowiązującymi przepisami dotyczącymi oznakowania pionowego. Część tych tablic winna posiadać zmienną treść, tak aby w przypadku zamknięć dróg można było podać zmienione miejscowości kierunkowe.”

Tablice pryzmowe F-8 winny posiadać formę tablic objazdowych F-8 z podaniem konkretnego numeru objazdu, wcześniej wyznaczonego i oznakowanego w terenie specjalnymi znakami pionowymi. Na każdej tablicy pryzmowej F-8 dopuszcza się podanie do 2 objazdów. Znaki winny być indywidualnie opracowane dla danej sieci dróg.

Mając na uwadze przedstawione w poprzednich punktach informacje należy podkreślić, że klasa C (zarządzanie objazdami) zastępuje oznakowanie konwencjonalne, aby w sytuacjach zamknięcia jezdni głównej, lub łącznicy zjazdowej umożliwić przedstawienie kierowcom aktualnych możliwości dojazdu do miejscowości kierunkowych.

Znaki przeddrogowskazowe oraz drogowskazowe są lokalizowane na drogach zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W sytuacji, gdy następuje informacja o objeździe na znakach zmiennej treści w technologii LED, konwencjonalne oznakowanie drogowskazowe prezentowałoby niespójną treść, prowadzącą do dezorientacji kierowców. Znaki pryzmowe stosowane są jako uzupełnienie informacji przekazywanej na znakach zmiennej treści technologii LED w sytuacji wyznaczenia objazdu.

Zastąpienie znaków drogowskazowych i przeddrogowskazowych tablicami VMS jest nieadekwatne do zarządzania objazdami. Jedyną alternatywą jest stosowanie oznakowania konwencjonalnego, które nie daje możliwości czytelnego poprowadzenia kierowców po ustalonych wcześniej trasach objazdowych. Ponadto rozmieszczenie na stałe znaków konwencjonalnych zawierających informacje o objazdach może wprowadzać kierowców w błąd, a ustawianie znaków konwencjonalnych po wystąpieniu zdarzenia wymagałoby zbyt długiego czasu, nieakceptowanego przez podróżnych.

Z uwagi na racjonalność i efektywność stosowania przedmiotowe rozwiązanie zostały przewidziane dla autostrad i dróg ekspresowych tylko tam, gdzie istnieje faktyczna możliwość wyznaczenia objazdu, po drogach o określonej klasie technicznej.

Należy wskazać, że zapewnienie czytelności i spójności organizacji ruchu na drogach przenoszących ruch na poziomie krajowym oraz międzynarodowym ma istotne znaczenie dla zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa oraz efektywności ruchu drogowego. Zdarzenia skutkujące koniecznością wyznaczenia objazdu w największym stopniu oddziałują na ruch drogowy, dlatego wymagają szczególnej uwagi w przyjmowaniu adekwatnych rozwiązań z zakresu organizacji ruchu.

Możliwości techniczne oraz właściwości urządzeń pryzmowych są wystarczające do celów w jakim urządzenia te są instalowane. Przedstawiane treści dotyczą wszystkich sytuacji wymuszających zmianę trasy przez kierujących pojazdami, czyli: zamknięcia jezdni głównej, zamknięcia łącznicy zjazdowej. Przedstawiane na elementach pryzmowych treści wynikają z przeanalizowanych wcześniej możliwości objazdów zamkniętych odcinków dróg. Ponadto forma znaku i jego kolorystyka jest zgodna z typowym oznakowaniem przewidzianym dla dróg publicznych, ułatwiając odbiór komunikatów przez kierowców.

Stanowisko to znajduje potwierdzenie w działalności zarządców dróg w innych krajach, gdzie do tego typu zastosowań używane są również znaki o rysunku ciągłym (np. Wielka Brytania, Niemcy).

Równocześnie uprzejmie wyjaśniam, że GDDKiA na bieżąco analizuje dostępne rozwiązania techniczne w zakresie inteligentnych systemów transportowych i w przypadku uznania ich za efektywne, podejmuje starania, aby możliwe było ich stosowanie. Wynikiem prowadzonych analiz są przedstawiane Ministerstwu.

Racjonalność dotychczas przyjętych przez GDDKiA rozwiązań ITS, w tym ich efektywność ekonomiczna, została potwierdzona w ramach opracowania pn. „Studium wykonalności dla inwestycji Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T”. Studium to stanowiło podstawę do uzyskania dofinansowania z Instrumentu „Łącząc Europę” dla projektu, w ramach którego wprowadzone zostaną kompleksowe rozwiązania ITS na drogach krajowych, leżących w wybranych korytarzach sieci bazowej TEN-T.

Jednocześnie informuję, że w siedzibie GDDKiA odbywają się comiesięczne cykliczne spotkania dotyczące nowych rozwiązań i pomysłów technicznych (informacje zamieszczone są na stronie: www.gddkia.gov.pl, w zakładce: Nowe rozwiązania i pomysły techniczne - cykliczne spotkania w GDDKiA), na których podmioty zewnętrzne mogą zaprezentować swoje nowe rozwiązania i pomysły techniczne. Wobec powyższego prosimy o zachęcenie przedstawicieli podmiotów gospodarczych, którzy się do Państwa zgłaszają do wzięcia udziału i prezentację swoich produktów.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 12 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2017 r. poz. 1123), podmiot właściwy do rozpatrzenia petycji może pozostawić bez rozpatrzenia petycję złożoną w sprawie, która była przedmiotem petycji już rozpatrzonej przez ten podmiot, jeżeli w petycji nie powołano się na nowe fakty lub dowody nieznanne podmiotowi właściwemu do rozpatrzenia petycji. W takim przypadku, podmiot właściwy do rozpatrzenia petycji niezwłocznie informuje podmiot wnoszący petycję o pozostawieniu petycji bez rozpatrzenia i poprzednim sposobie załatwienia petycji. Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2017 r. poz. 1123), sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

DYREKTOR
Departament Drog Publicznych

Jaroslava Waszkiewicz