

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2015 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem
na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem**

Na podstawie art. 10 ust. 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu 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) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 1:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki:

 - 1) zarządzania ruchem na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu, a zwłaszcza działania w zakresie sporządzania, opiniowania, zatwierdzania projektów organizacji ruchu i wprowadzania organizacji ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - 2) wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.”,
 - b) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) projekcie organizacji ruchu stałej, zmiennej albo czasowej – rozumie się przez to dokumentację sporządzoną w celu zatwierdzenia organizacji ruchu przez właściwy organ zarządzający ruchem albo właściwy podmiot zarządzający drogą wewnętrzną.”;
- 2) w § 2:
 - a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej - transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. 2014 r., poz. 1257).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611 oraz z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970 oraz z 2015 r. poz. 211, 541 i 591.

„1a. Projekt stałej albo zmiennej organizacji ruchu sporządza się przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót budowlanych.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Działania, o których mowa w ust. 1, realizują, odpowiednio do kompetencji, organ zarządzający ruchem, podmiot zarządzający drogą wewnętrzną, zarząd drogi, organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem, Policja, Żandarmeria Wojskowa lub wojskowe organy porządkowe.”;

3) w § 3:

a) w ust. 1:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zatwierdza organizacje ruchu na podstawie złożonych projektów organizacji ruchu;”,

– pkt 7 i 8 otrzymują brzmienie:

„7) prowadzi kontrolę prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu;

8) współpracuje w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi organami zarządzającymi ruchem, podmiotami zarządzającymi drogami wewnętrznymi, zarządami dróg i zarządcami infrastruktury kolejowej, Policją oraz innymi jednostkami.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Podmiot zarządzający drogą wewnętrzną:

1) rozpatruje projekty organizacji ruchu oraz wnioski dotyczące zmian organizacji ruchu;

2) opracowuje lub zleca do opracowania projekty organizacji ruchu uwzględniające wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz organizacji i bezpieczeństwa ruchu;

3) zatwierdza organizacje ruchu na podstawie złożonych projektów organizacji ruchu;

4) przekazuje zatwierdzone organizacje ruchu do realizacji;

5) przechowuje projekty organizacji ruchu;

6) prowadzi kontrolę prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu;

7) współpracuje w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi podmiotami zarządzającymi drogą wewnętrzną, organami zarządzającymi ruchem, zarządami dróg i zarządcami infrastruktury kolejowej, Policją oraz innymi jednostkami.”,

c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku drogi wewnętrznej objętej strefą zamieszkania albo strefą ruchu organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem podejmuje działania, na podstawie wniosku zainteresowanego podmiotu złożonego do tego organu, w zakresie określonym w ust. 2 pkt 1.”;

4) w § 4:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem albo podmiot zarządzający drogą wewnętrzną.”,

b) w ust. 3 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) podmiot zarządzający drogą wewnętrzną;”;

5) w § 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Organ zarządzający ruchem albo podmiot zarządzający drogą wewnętrzną, w przypadku robót związanych z utrzymaniem drogi niewymagających całkowitego zamknięcia jezdni dla ruchu pojazdów samochodowych, które wymagają zmian w organizacji ruchu wyłącznie w czasie wykonywania czynności, może dopuścić wprowadzanie zmian w organizacji ruchu na podstawie projektu uproszczonego zawierającego:

1) opis techniczny zawierający charakterystykę robót;

2) powtarzalny schemat umieszczenia na drodze znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu;

3) sposób rozmieszczenia i oznakowania pojazdów zabezpieczających lub wykonujących roboty lub czynności wykonywane na drodze, w szczególności dotyczy to robót lub czynności przesuwających się wzdłuż drogi.”;

6) w § 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organizację ruchu zatwierdza, na podstawie złożonego projektu organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem albo podmiot zarządzający drogą wewnętrzną właściwy dla danej drogi.”;

7) w § 7 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Opinia Policji nie jest wymagana w przypadku:

1) projektu organizacji ruchu obejmującego wyłącznie drogi gminne;

2) projektu uproszczonego, o którym mowa w § 5 ust. 2;

3) projektu organizacji ruchu na drodze wewnętrznej.”;

8) w § 8:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku, o którym mowa w § 5 ust. 2, organ zarządzający ruchem albo podmiot zarządzający drogą wewnętrzną określa zakres stosowania zatwierdzonej organizacji ruchu; w szczególności dotyczy to odcinków dróg i czasu trwania robót.”,

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Organ zarządzający ruchem albo podmiot zarządzający drogą wewnętrzną określa termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu.”;

9) po § 12 dodaje się § 12a w brzmieniu:

„§ 12a. W przypadku drogi wewnętrznej podmiot zarządzający drogą wewnętrzną objętą strefą zamieszkania albo strefą ruchu przeprowadza co najmniej raz na 12 miesięcy kontrolę, o której mowa w § 12 ust. 5.”.

§ 2. Podmiot zarządzający drogą wewnętrzną objętą strefą zamieszkania albo strefą ruchu przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia powinien spełnić wymagania określone rozporządzeniem do dnia 30 czerwca 2016 r.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

W porozumieniu:

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH**

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

Za zgodność pod względem
prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym
Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
Anna Kubik
(Radca prawny)

UZASADNIENIE

Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie 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) stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 10 ust. 12 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.).

Przepisy *ustawy z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. nr 152, poz. 1018) znowelizowały m.in. art. 1 ust. 1 i 2 oraz art. 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym*, rozszerzając zastosowanie przepisów tej ustawy *Prawo o ruchu drogowym* również na drogi położone w strefach ruchu i wprowadzając pojęcie strefy ruchu. Ponadto, znowelizowane przepisy art. 10 ust. 2 i 7 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* powierzają obowiązek sprawowania nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach wewnętrznych położonych w strefach ruchu wojewodzie, a zarządzania w ruchem na drogach wewnętrznych w strefie ruchu podmiotowi zarządzającemu tymi drogami. Wyżej wymienionym zmianom *ustawy Prawo o ruchu drogowym* nie towarzyszyły zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, w którym zgodnie z § 1 ust. 1 określono szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz strefach zamieszkania na podstawie poprzedniego stanu prawnego, przed dniem wejścia w życie przepisów wyżej wymienionej *ustawy z dnia 22 lipca 2010 r.*, tj. dniem 4 września 2010 r. Tym samym od dnia 4 września 2010 r. przepisy rozporządzenia z dnia 23 września 2003 r. nie pozwalały na właściwe realizowanie zadań nałożonych przepisami tego rozporządzenia w zakresie zarządzania ruchem, jak sprawowania nadzoru nad tym zarządzaniem przez odpowiednie – określone *ustawą Prawo o ruchu drogowym* – organy i podmioty na drogach wewnętrznych położonych w strefie ruchu.

Istotne jest również wskazanie, że zgodnie z art. 8 ust. 2 *ustawy z dnia 21 marca 1995 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.) zarządzanie drogami wewnętrznymi należy do zarządcy terenu, na którym zlokalizowana jest droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu. Natomiast w myśl przepisów art. 10 ust. 7 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami – którym może być zarządca terenu albo jego właściciel – więc nie można uznać, że jest organem zarządzającym ruchem. Wobec faktu, że nowelizowane rozporządzenie z dnia 23

września 2003 r. odnosi się do organu zarządzającego przepisy projektu rozporządzenia zostały rozszerzone o czynności jakie powinien wykonywać podmiot zarządzający drogami wewnętrznymi.

Projektowane przepisy rozporządzenia dodają strefę ruchu w przepisach ust. 1 § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem i tym same drogi wewnętrzne położone zarówno w strefach zamieszkania, jak i w strefach ruchu zostaną objęte wymaganiami w zakresie zarządzania ruchem określonymi w wyżej wymienionych przepisach. Przyjęte rozwiązanie zapewni procedurę postępowania:

- przy opracowywaniu i wdrażaniu projektów organizacji ruchu dla strefy ruchu przez organy zarządzające ruchem na drogach wewnętrznych (w myśl przepisów art. 10 ust. 7 ustawy Prawo o ruchu drogowym – podmioty zarządzające drogami wewnętrznymi);
- wojewody w sprawowaniu nadzoru nad zarządzaniem na drogach wewnętrznych położonych w strefach ruchu.

Wprowadzona zmiana ust. 1 w § 1 ma charakter redakcyjny dla poprawy czytelności tego przepisu. Ponadto, zmianą w ust. 2 pkt 2 doprecyzowano definicję projektu organizacji ruchu, uzupełniając na podstawie dotychczasowych przepisów rozporządzenia (m.in. § 4 ust 2, § 5 ust. 1 pkt 2 lit. a, § 5 ust. 1 pkt 4 i 6, § 9 ust. 3 i 4), że organizacja ruchu może mieć charakter stały, zmienny albo czasowy.

Dodanie w § 2 ust. 1a w § 1 pkt 2 projektu rozporządzenia wynika z faktu, iż układ geometryczny drogi jest ściśle skorelowany z organizacją ruchu na tej drodze i nie powinien być traktowany rozłącznie. Projektowana zmiana jest konsekwencją brzmienia art. 24j ust. 3 pkt 1 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych*, zgodnie z którym przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, na etapie przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót – uwzględnia się w szczególności oznakowanie pionowe i poziome drogi, na podstawie projektu organizacji ruchu.

W nowym brzmieniu ust. 2 w § 2 rozporządzenia został uwzględniony podmiot zarządzający drogą wewnętrzną ze względu, iż zarządza ruchem na drodze wewnętrznej, ale nie jest organem zarządzającym ruchem. Z tego samego powodu projekt rozporządzenia zmienia w § 3 ust. 1 brzmienie pkt 8, dodając do treści tego przepisu podmioty zarządzające drogą wewnętrzną. Przepisami § 3 ust. 1a (§ 1 pkt 3 lit. b projektu), § 4 ust. 1 (§ 1 pkt 4 lit. a

projektu), § 4 ust. 3 pkt 2a (§ 1 pkt 4 lit. b projektu), § 5 ust. 2 (§ 1 pkt 5 projektu), § 6 ust. 1 (§ 1 pkt 6 projektu), § 8 ust. 4 i 7 (§ 1 pkt 8 lit. a i b projektu), § 12a ust. 1 (§ 1 pkt 9 projektu) rozporządzenia zostały określone czynności jakie powinien wykonywać podmiot zarządzający drogami wewnętrznymi oraz jego uprawnienia. W zmianie zawartej w § 1 pkt 3 lit. a w zakresie § 3 ust. 1 pkt 7 projektu rozporządzenia, zamiast wyrażenia „sygnalizacji świetlnej”, zastosowano wyrażenie „urządzenia sygnalizacji świetlnej” zawarte w rozporządzeniu w § 11 i § 12 ust. 5 i 6. W celu ujednoczenia pojęć zastosowanych w przepisach projektu wprowadzono zmiany w § 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia (§ 1 pkt 3 lit. a pierwsze tire projektu rozporządzenia) i § 6 ust. 1 rozporządzenia (§ 1 pkt 6 projektu rozporządzenia).

W przypadku zmiany zawartej § 1 pkt 3 lit. c projektu dodano przepis ust. 3 w § 3 rozporządzenia określający zakres nadzoru przez organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem (wojewodę) na drodze wewnętrznej objętej strefą zamieszkania albo strefą ruchu w celu uszczegółowienia zadań tego organu. Przyjęto taki zakres ze względu na fakt, iż zgodnie z uzasadnieniem projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2816) – uchwalonej jako *ustawa z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* – zadanie sprawowania nadzoru zostało powierzone wojewodzie dodatkowo, oprócz wprowadzenia kary grzywny dodanym art. 85a w *ustawie z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń* (Dz. U. z 2013 r. poz. 482).

Należy przy tym wskazać, iż wprowadzanie stref zamieszkania albo stref ruchu dotyczy dróg wewnętrznych położonych m.in. na terenach spółdzielni mieszkaniowych, wspólnot mieszkaniowych oraz różnych centrów handlowo-usługowych. Dla przykładu na terenie województwa śląskiego dotyczyłoby to, według danych GUS z lat 2010 i 2012, około 1900 podmiotów (spółdzielni, centrów handlowo-usługowych), które mogłyby ustanowić na podległym terenie jedną z tych stref. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, że wojewoda przed zmianą przepisów *ustawą z dnia 22 lipca 2010 r.* sprawował już nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych i tak np. dla województwa śląskiego obejmował on drogi, na których ruchem zarządzali: marszałek województwa i 36 starostów (obejmujących 167 gmin).

Ponadto, istotne jest iż, przyjęcie rozwiązania, które zobowiązywało wojewodę jako organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wewnętrznych do podejmowania działań w zakresie innym niż na wniosek zainteresowanego podmiotu, zwiększałoby wielokrotnie obciążenie tego organu.

Natomiast w przypadku zmiany zawartej w § 1 pkt 7 projektu uzupełniono przepisy rozporządzenia w § 7 ust. 3, iż projekt organizacji ruchu na drodze wewnętrznej nie podlega opiniowaniu przez Policję podobnie jak projekt organizacji ruchu obejmujący wyłącznie drogi gminne.

Projektowane przepisy § 2 rozporządzenia stanowią, że podmiot zarządzający drogą wewnętrzną objętą strefą zamieszkania albo strefą ruchu przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia powinien spełnić wymagania określone rozporządzeniem do dnia 30 czerwca 2016 r. Taki termin został określony w rozporządzeniu z uwagi na potrzebę zapewnienia podmiotom zarządzającym drogą wewnętrzną, jako zarządzającym ruchem na tych drogach, niezbędnego okresu czasu na sporządzenie i zatwierdzenie projektów organizacji ruchu dla zarządzanych przez nich dróg, bądź ewentualne uzupełnienie już posiadanych zatwierdzonych organizacji do wymagań wynikających z przepisów nowelizowanego rozporządzenia.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na organy zarządzające ruchem, podmioty zarządzające drogą wewnętrzną objętą strefą zamieszkania albo strefą ruchu, organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach, uczestników ruchu drogowego, zarządców dróg, projektantów organizacji ruchu oraz organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego.

2. Konsultacje społeczne

Projektowane rozporządzenie zostało przekazane w ramach konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

- 1) Klubu Inżynierii Ruchu „Klir”,
- 2) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- 3) Polskiego Kongresu Drogowego,
- 4) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
- 5) Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
- 6) Wojewody Dolnośląskiego,
- 7) Wojewody Kujawsko-Pomorskiego
- 8) Wojewody Lubelskiego,
- 9) Wojewody Lubuskiego,
- 10) Wojewody Łódzkiego,
- 11) Wojewody Małopolskiego,
- 12) Wojewody Mazowieckiego,
- 13) Wojewody Opolskiego
- 14) Wojewody Podkarpackiego,
- 15) Wojewody Podlaskiego,
- 16) Wojewody Pomorskiego,
- 17) Wojewody Śląskiego,
- 18) Wojewody Świętokrzyskiego,
- 19) Wojewody Warmińsko-Mazurskiego,
- 20) Wojewody Wielkopolskiego,
- 21) Wojewody Zachodniopomorskiego,
- 22) Konwentu Marszałków Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
- 23) Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
- 24) Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych,

- 25) Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej,
- 26) Związku Miast Polskich,
- 27) Unii Miasteczek Polskich,
- 28) Unii Metropolii Polskich,
- 29) Związku Powiatów Polskich,
- 30) Stowarzyszenia na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”,
- 31) Stowarzyszenia Prawo na Drodze,
- 32) Krajowej Rady Komendantów Straży Miejskich i Gminnych Rzeczypospolitej Polskiej,
- 33) Instytutu Transportu Samochodowego,
- 34) Instytutu Badawczego Dróg i Mostów

oraz zamieszczone na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych zostały zgłoszone następujące uwagi i wnioski przez następujące podmioty:

– Klub Inżynierii Ruchu „Klir”:

Klub Inżynierii Ruchu w przedstawionej opinii zaproponował w odniesieniu do ust. 1a w § 4 brzmienie: "1a. Projekt stałej organizacji ruchu o której mowa w ust. 2 stanowi element projektu budowlanego.", nie przedstawiając merytorycznego uzasadnienia dla proponowanej zmiany.

W odniesieniu do zapisów proponowanych w ust. 5 oraz 5a w § 12 projektu rozporządzenia opiniujący zasugerował rozdzielenie zobowiązań kontrolnych spadających na zarządzającego ruchem i zarządcę drogi, gdzie ten pierwszy, przy zachowaniu wszelkich uprawnień nadzorczych, ma mieć obowiązki kontrolne w odniesieniu do czasowych organizacji ruchu. Ponadto, opiniujący zwrócił uwagę na konieczność wprowadzenia stosownych zmian w przepisach powiązanych np. w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego oraz uzupełnienia uzasadnienia projektu rozporządzenia o skutki finansowe, nie tylko projektów organizacji ruchu w strefach ruchu, ale i wymaganego wzmocnienia kontroli na wszystkich drogach.

Projektodawca przepisów, mając na względzie zastrzeżenia podnoszone przez opiniującego, a w szczególności skutków finansowych wzmoczonych kontroli, zmienił brzmienie ust. 1a w

§ 4, umieszczając ten przepis w § 2 oraz usunął z projektu proponowane przepisy ust. 5 i 5a w § 12 rozporządzenia.

– Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP:

Opiniujący nie wniósł uwag do przepisów projektu rozporządzenia.

– Polski Kongres Drogowy:

Polski Kongres Drogowy potwierdził celowość i zasadność wydania rozporządzenia, wskazując jednocześnie na potrzebę doprecyzowania projektowanych przepisów. Pierwszą z wniesionych wątpliwości jest, iż pominięto w projekcie rozporządzenia – § 1 ust. 1 – całkowicie drogi wewnętrzne, obejmując rozporządzeniem jedynie strefę ruchu.

W odniesieniu do tej kwestii należy wskazać, że zmiana zawarta w ust. 1 § 1 wynika z obecnego zakresu ustawy Prawo o ruchu drogowego określonego w art. 1 i dla zapewnienia zgodności tych przepisów przyjęto brzmienie ust. 1 w § 1 rozporządzenia.

Kolejną wątpliwością opiniującego jest czy zawartość projektu budowlanego uregulowana w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego może zostać uzupełniona przepisami projektowanego rozporządzenia – w ust. 1a § 4 – wydawanego na podstawie ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Projektodawca uznając zasadność powyższej uwagi opiniującego zmienił brzmienie projektowanego przepisu ust. 1a w § 4, zgodnie z którym projekt organizacji ruchu sporządza się przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót oraz umieścił go w § 2 zmienianego rozporządzenia.

Następna uwaga opiniującego dotyczyła projektowanych przepisów ust. 5a w § 12 rozporządzenia w zakresie jego umiejscowienia jako 3a zamiast ust. 5a oraz prawdopodobnej niemożliwości realizacji tego obowiązku przez organ zarządzający ruchem w odniesieniu do każdej czasowej organizacji ruchu. Wobec faktu, iż projektodawca usunął przepisy zmieniane przepisy ust. 5 i 5a z projektu rozporządzenia, uwaga opiniującego staje się bezprzedmiotowa.

– Związek Województw RP:

Województwo mazowieckie w przedstawionej opinii wniosło o nadanie proponowanego przez opiniującego brzmienia dla ust. 1a i ust. 2 w § 4, nie przedstawiając jednocześnie merytorycznego uzasadnienia tej propozycji. W odniesieniu do tej uwagi należy wskazać, że zostało zmienione brzmienie ust. 1a w § 4 oraz przesunięto ten przepis do § 2 zmienianego

rozporządzenia, a zmiana ust. 2 wykracza poza zakres zmian niniejszego rozporządzenia i projektodawca z tego względu oraz z uwagi na potrzebę przeprowadzenia jej szerszej konsultacji nie może jej ująć w projekcie rozporządzenia.

Ponadto, opiniujący wniósł w swojej opinii propozycje zmian wielu innych przepisów (pkt 3 w ust. 3 § 4, ust. 3 w § 6, ust. 2 w § 7, ust. 2 w § 8, pkt 2 w ust. 1 § 10, pkt 4 w § 11, ust. 4 i 6 w § 12), które wykraczają poza zakres projektowanego rozporządzenia oraz wskazał na aspekt zwiększenia wydatków budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego w związku ze zmianą ust. 5 i 5a w § 12 rozporządzenia. Ze względu na potrzebę przeprowadzenia szerokich konsultacji w zakresie wyżej wymienionych zmian zgłoszonych przez opiniującego wykraczających poza zakres niniejszego rozporządzenia nie mogą one zostać ujęte w tym projekcie rozporządzenia.

Województwo łódzkie w przedłożonej opinii zaopiniowało negatywnie projekt rozporządzenia odnosząc się tylko do kwestii kontroli czasowych organizacji ruchu, wskazując na ich dużą ilość, a także utrudnienia w realizacji kontroli oraz zaproponowało wprowadzenie kontroli czasowych organizacji ruchu przy inwestycjach długoterminowych.

Projektodawca mając na względzie również uwagi tego opiniującego usunął przepisy zmieniające przepisy ust. 5 i 5a z projektu rozporządzenia, odnoszące się do kontroli czasowej organizacji ruchu.

Województwo lubelskie zgłosiło uwagi, że dodanie ust. 1a w § 4 wymagać będzie wprowadzenia zmian w przepisach wynikających z ustawy Prawo budowlane, a zmiany w § 12 (ust. 5 i ust. 5a) wymagają praktycznych możliwości realizacji kontroli czasowych organizacji ruchu i mają wpływ na sektor finansów publicznych oraz funkcjonowanie przedsiębiorstw wykonujących prace w pasie drogowym, jak i spowolnienie rozwoju regionalnego. Projektodawca uznając zasadność powyższej uwagi opiniującego zmienił brzmienie projektowanego przepisu ust. 1a w § 4, zgodnie z którym projekt organizacji ruchu sporządza się przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót, aby nie naruszało innych przepisów, w tym wydanych na podstawie ustawy Prawo budowlane oraz umieścił ten przepis w § 2 zmienianego rozporządzenia. Ponadto, projektodawca przepisów mając na względzie podnoszone skutki finansowe wzmoczonych kontroli czasowych organizacji ruchu oraz inne ich negatywne oddziaływanie podnoszone przez opiniującego usunął z projektu proponowane przepisy ust. 5 i 5a w § 12 rozporządzenia.

Województwo zachodniopomorskie zgłosiło uwagi do treści przepisów ust. 1a w § 4 oraz ust. 5a w § 12, wskazując przede wszystkim problemy w realizacji kontroli czasowych organizacji ruchu, jak i koszty jakie by powstawały w związku z ich wprowadzeniem dla jednostek samorządu terytorialnego oraz proponując zlikwidowanie przepisów § 1 pkt 3 projektu rozporządzenia (ust. 5 i 5a w § 12). W związku z tymi uwagami również tego opiniującego zostały usunięte z projektu proponowane przepisy ust. 5 i 5a w § 12 rozporządzenia.

Województwo podlaskie w przedłożonej opinii zgłosiło tylko uwagę do dodawanego, przepisami niniejszego projektu, ust. 5a w § 12 rozporządzenia, proponując jego usunięcie lub zmianę z uwagi na niemożliwość jego realizacji. Ze względu na uwagę również tego opiniującego zostały usunięte z projektu proponowane przepisy ust. 5 i 5a w § 12 rozporządzenia.

Województwo śląskie zgłosiło uwagi do treści przepisów ust. 1a w § 4 oraz czasowej kontroli organizacji ruchu, wprowadzanej ust. 5 i 5a w § 12 rozporządzenia, wskazując na problemy z realizacją takiej kontroli, jak i skutki finansowe wynikające z ich prowadzenia.

W związku z tymi uwagami opiniującego zostały usunięte z projektu proponowane przepisy ust. 5 i 5a w § 12 rozporządzenia.

– Wojewodę Dolnośląskiego:

Opiniujący zaproponował zmianę zawartą w projekcie treści ust. 1a w § 4 na: "1a. Zatwierdzony projekt organizacji ruchu dołącza się do projektu budowlanego.", uzasadniając wymaganiem wynikającym z art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późn. zm.), o dołączaniu do wniosku o pozwolenie na budowę innych dokumentów wymaganych przepisami szczególnymi. W odniesieniu do tej uwagi należy wskazać, że brzmienie ust. 1a w § 4 zostało zmienione przy uwzględnieniu również tej uwagi opiniującego oraz przepis ten został umieszczony w § 2 zmienianego rozporządzenia.

– Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego:

Wojewoda Kujawsko-Pomorski nie wniósł zastrzeżeń do przepisów projektu rozporządzenia, ale w przedstawionej opinii zaproponował rozpatrzenie zmiany ust. 2 w § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem w zakresie umieszczenia katalogu naruszeń prawa upoważniający organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem do zmiany organizacji ruchu. Opiniujący nie zaproponował brzmienia

przepisów w tym zakresie w swojej opinii. Ze względu na potrzebę przeprowadzenia szerokich konsultacji w zakresie wyżej wymienionej kwestii podniesionej przez opiniującego wykraczającej poza zakres niniejszego rozporządzenia nie mogą one zostać ujęte w tym projekcie rozporządzenia.

– Wojewodę Lubuskiego:

Wojewoda Lubuski wniósł uwagę, że proponowany przepis ust. 1a w § 4 nie jest zgodny z art. 34 ust. 3 ustawy Prawo budowlane oraz rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, bowiem nie stanowi elementu projektu budowlanego. Projektodawca uznając zasadność powyższej uwagi opiniującego zmienił brzmienie projektowanego przepisu ust. 1a w § 4, zgodnie z którym projekt organizacji ruchu sporządza się przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót oraz umieścił ten przepis w § 2 zmienianego rozporządzenia.

– Wojewodę Lubelskiego:

Wojewoda Lubelski wniósł uwagi do przepisów projektu rozporządzenia w zakresie pkt 1 w ust. 1 § 1 rozporządzenia, iż jego treść jest zbyt obszerna i zaproponował korektę jego brzmienia na "zarządzanie ruchem na drogach publicznych i drogach wewnętrznych będących w strefach ruchu lub zamieszkania. Projektodawca pozostaje przy dotychczasowym brzmieniu tego przepisu projektu, z uwagi na to, że jest analogiczne – określające obszar stosowania przepisów – jak w art. 1 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

– Wojewodę Łódzkiego:

Wojewoda Łódzki nie wniósł uwag do przepisów projektu rozporządzenia.

– Wojewodę Małopolskiego:

Wojewoda Małopolski w swojej opinii wniósł uwagę do zawartej w projekcie treści ust. 1a w § 4 jako – w ocenie opiniującego – wykraczającej poza upoważnienie ustawowe określone przepisami art. 10 ust. 12 ustawy Prawo o ruchu drogowym..

– Wojewodę Mazowieckiego:

Wojewoda Mazowiecki w przedstawionej opinii wskazał wątpliwości odnoszące się do dodawanych przepisów ust. 1a w § 4 rozporządzenia w powiązaniu z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane i przepisami ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Projektodawca mając na względzie podniesione wątpliwości zmienił brzmienie ust. 1a w § 4 oraz umieścił ten przepis w § 2 zmienianego rozporządzenia.

– Wojewodę Opolskiego:

Wojewoda Opolski nie wniósł uwag do przepisów projektu rozporządzenia.

– Wojewodę Podkarpackiego:

Wojewoda Podkarpacki w przedstawionej opinii pozytywnie odniósł się do zmiany wprowadzanych przepisami projektu rozporządzenia, podnosząc jednocześnie potrzebę zabezpieczenia środków finansowych na realizację kontroli czasowych organizacji ruchu (zmiana w § 1 pkt 3 projektu w zakresie ust. 5 i 5a w § 12 rozporządzenia) i wskazując konieczność uzupełnienia Oceny Skutków Regulacji zawartej w projekcie. W odniesieniu do podniesionego zastrzeżenia opiniującego należy wskazać, że zostały usunięte z projektu proponowane przepisy ust. 5 i 5a w § 12 rozporządzenia.

– Wojewodę Pomorskiego:

Wojewoda Pomorski poinformował, iż pozytywnie opiniuje proponowane zmiany przepisów przedmiotowego rozporządzenia.

– Wojewodę Śląskiego:

Wojewoda Śląski przedstawił stanowisko do projektowanych przepisów i wskazał m.in. wątpliwości odnoszące się do dodawanych przepisów ust. 1a w § 4 rozporządzenia w zakresie nie uwzględnienia na etapie rozpatrywania projektu budowlanego udziału jednostki realizującej zadania organu zarządzającego ruchem. Projektodawca, mając na względzie również podniesione w stanowisku wojewody wątpliwości, zmienił brzmienie ust. 1a w § 4 oraz umieścił ten przepis w § 2 zmienianego rozporządzenia.

– Wojewodę Świętokrzyskiego:

Wojewoda Świętokrzyski nie wniósł uwag do przepisów projektu rozporządzenia.

– Wojewodę Warmińsko-Mazurskiego:

Wojewoda Warmińsko-Mazurski nie wniósł uwag do przepisów projektu rozporządzenia.

– Wojewodę Zachodniopomorskiego:

Wojewoda Zachodniopomorski zgłosił uwagi do przepisów projektu rozporządzenia w zakresie, zmiany zawartej w § 1 pkt 3 projektu rozporządzenia, iż pożądanym wydaje się nałożenie na organy zarządzające ruchem obowiązku przeprowadzania kontroli przywrócenia obowiązującej organizacji ruchu w terminie 7 dni od zakończenia funkcjonowania czasowej organizacji ruchu oraz zmiany przepisów nie ujętych w projekcie (ust. 2 w § 6, ust. 3 w § 7 i ust. 7 w § 8). W odniesieniu do zgłoszonych uwag projektodawca wskazuje, że wobec

usunięcia z projektu pkt3 w § 1 (ust. 5 i 5a w § 12 rozporządzenia) zgłoszona w tym zakresie uwaga staje się bezprzedmiotowa, a zmiana innych przepisów wykraczających poza zakres przedmiotowego rozporządzenia nie może zostać uwzględniona z uwagi na potrzebę przeprowadzenia szerokich konsultacji w zakresie wyżej wymienionych zmian zgłoszonych przez opiniującego.

– Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych:

Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych wniosła uwagę dotyczącą ograniczenia ilości kontroli przez starostę na drogach gminnych do co najmniej jednej na 12 miesięcy w przepisach ust. 5 § 12. Ze względu na to, że proponowana zmiana wykracza poza zakres projektu rozporządzenia i w ocenie projektodawcy zasadne jest przeprowadzenie szerokich konsultacji zmiany zgłoszonej przez opiniującego, nie może ona zostać ujęta w tym projekcie rozporządzenia.

– Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”:

Opiniujący nie wniósł zastrzeżeń do projektu rozporządzenia, określając zmiany przepisów jako w pełni uzasadnione i konieczna.

– Instytut Transportu Samochodowego:

Instytut Transportu Samochodowego nie zgłosił uwag do przepisów projektu rozporządzenia.

– Instytut Badawczy Dróg i Mostów:

Opiniujący nie wniósł uwag do przepisów projektu rozporządzenia.

– Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie”:

Federacja w przekazanym stanowisku nie głosiła uwag do przepisów projektu rozporządzenia.

Natomiast podczas kolejnych konsultacji społecznych projektu rozporządzenia zostały zgłoszone następujące uwagi i wnioski przez poniżej wymienione podmioty:

– Klub Inżynierii Ruchu „Klir”:

1. Opiniujący wskazał, że konsekwentnie zmiany proponowane w projekcie rozporządzenia dzielą drogi wewnętrzne na te będące w strefach zamieszkania i w strefach ruchu i te poza strefami. W ocenie opiniującego taki podział powoduje obniżenie jakości organizacji ruchu na drogach znajdujących się poza strefami.

Stanowisko MliR:

Przepisy nie przewidują obowiązku ustalania stref ruchu oraz umieszczania znaków na drogach wewnętrznych. Decyzję o umieszczeniu znaków na drodze wewnętrznej oraz ustaleniu strefy ruchu podejmuje podmiot zarządzający drogami wewnętrznymi. Organizacja ruchu zarówno na drodze wewnętrznej, jak również w strefie ruchu powinna spełniać wymagania wynikające z przepisów 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. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.). Wobec powyższego projektodawca wskazuje, że jakość organizacji ruchu bez względu na to, czy została ustalona strefa ruchu, czy też nie, powinna pozostać na takim samym poziomie.

2. Stowarzyszenie KLIR negatywnie ocenia uzupełnienie w § 1 ust. 2 pkt 2 i wskazuje, że taki zapis wymaga uzupełnienia definicji organizacji ruchu stałej, zmiennej i czasowej. Brak tych definicji będzie budził wątpliwości interpretacyjne.

Stanowisko MIiR:

Projektodawca wskazuje, że nie wprowadza nowych określeń, zarówno stała, zmienna, jak i czasowa organizacja ruchu funkcjonuje w aktualnym brzmieniu przepisów rozporządzenia i nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.

3. Brzmienie § 1 ust. 2 pkt 2 powinno być następujące: "projekcie organizacji ruchu stałej, zmiennej albo czasowej - rozumie się przez to dokumentację sporządzoną w celu zatwierdzenia organizacji ruchu przez właściwy organ zarządzający ruchem lub podmiot zarządzający drogą wewnętrzną.

Stanowisko MIiR:

Uwaga uwzględniona.

4. Po pkt 6 należy dodać pkt 6a o treści "w § 6 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie: 2. Organizację ruchu na skrzyżowaniu dróg o różnych organach zarządzających ruchem zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii, a w przypadku połączenia drogi wewnętrznej z drogą publiczną, organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi publicznej.

Stanowisko MIiR:

Uwaga nieuwzględniona, w ocenie projektodawcy obowiązujące przepisy w wystarczającym stopniu regulują kwestię podniesioną przez opiniującego. Przecięcie drogi wewnętrznej z drogą publiczną nie stanowi skrzyżowania, a za oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu,

związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, odpowiada zarządca drogi publicznej (art. 8 ust. 4 ustawy o drogach publicznych).

5. Opiniujący proponuje następujące brzmienie przepisów: „§ 12a. W przypadku drogi wewnętrznej podmiot zarządzający drogą wewnętrzną objętą strefą zamieszkania albo strefą ruchu przeprowadza co najmniej raz na 12 miesięcy kontrolę, o której mowa w § 12 ust. 5.”. § 2. Podmiot zarządzający drogą wewnętrzną objętą strefą zamieszkania albo strefą ruchu powinien spełnić wymagania określone rozporządzeniem do dnia 1 stycznia 2015 r.

Stanowisko MliR:

Uwaga uwzględniona w zakresie propozycji brzmienia § 12a, a w § 2 został zmieniony w zakresie dostosowania terminu spełnienia wymagań przepisów rozporządzenia.

6. Stowarzyszenie dostrzega próbę ograniczenia wprowadzanych zmian wyłącznie do poziomu rozporządzenia. W ocenie opiniującego powoduje to brak kompletności zapisów i chaosu na etapie przygotowywania i wdrażania projektu organizacji ruchu.

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, zmiany wprowadzone do projektu rozporządzenia są wystarczające i nie generują potrzeby zmian w innych aktach prawnych.

– Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa:

Stanowisko OIGD nie zawierało uwag do projektu rozporządzenia.

– Związek Województw RP:

I. Uwagi Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie

1. Opiniujący proponuje w § 1 ust. 2 pkt 2 zastąpić wyrażenie „podmiot zarządzający drogą wewnętrzną” wyrażeniem „właściwy podmiot zarządzający drogą wewnętrzną”

Stanowisko MliR:

Uwaga uwzględniona.

2. Opiniujący w § 3 ust. 1a pkt 5 proponuje wprowadzić obowiązek ewidencjonowania projektów organizacji ruchu przez podmiot zarządzający drogą wewnętrzną.

Stanowisko MliR:

W ocenie projektodawcy posiadanie przez podmiot zarządzający drogą wewnętrzną aktualnego projektu organizacji ruchu jest wystarczające i nie ma potrzeby prowadzenia dodatkowo ewidencji projektów organizacji ruchu.

3. Uwaga dotyczy nowego brzmienia § 3 ust. 1 pkt 8 zastąpienia wyrażenia "drogą wewnętrzną" wyrażeniem "drogami wewnętrznymi".

Stanowisko MliR:

Uwaga uwzględniona.

4. W § 4 ust. 3 pkt 3 proponuje się umożliwić wnioskodawcy niebędącemu inwestorem przedkładać do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu.

Stanowisko MliR:

W ocenie projektodawcy w przypadku uzasadnionej potrzeby zmiany organizacji ruchu wystarczającym jest złożenie wniosku o dokonanie zmian w organizacji ruchu.

5. W związku ze zmianą brzmienia § 2 ust. 1a opiniujący proponuje zmianę brzmienia § 4 ust. 2.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektowanych przepisów, a ponadto w ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie.

6. Opiniujący proponuje uzupełnienie ust. 1a w § 3 o czynności wynikające z § 8-10 i § 12.

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona

7. W § 7 ust. 2 projektu rozporządzenia należy dodać pkt 6 w następującym brzmieniu: "organu zarządzającego ruchem na drodze publicznej, do której włącza się droga wewnętrzna, w zakresie projektu obejmującego drogę wewnętrzną"

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, gdyż w ocenie projektodawcy nie ma uzasadnienia dla sporządzenia takiej opinii z uwagi, że organizacja ruchu na drodze wewnętrznej pozostaje poza kompetencjami tego organu zarządzającego ruchem na drodze publicznej.

8. Uwaga opiniującego dotyczy braku definicji poszczególnych rodzajów organizacji ruchu (stałej, zmiennej i czasowej).

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, projektodawca wskazuje, że nie wprowadza nowych określeń, zarówno stała, zmienna, jak i czasowa organizacja ruchu funkcjonuje w aktualnym brzmieniu przepisów rozporządzenia i nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.

9. Uwaga dotyczy terminów, w jakich organ zarządzający ruchem powinien załatwiać sprawy dotyczące organizacji ruchu.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektowanych przepisów, a ponadto w ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie.

10. Uwaga dotyczy błędnie zapisanej daty rozporządzenia w uzasadnieniu do projektu.

Stanowisko MliR:

Uwaga uwzględniona.

11. Opiniujący zgłasza potrzebę wprowadzenia zmian do przepisów § 12 w pkt 3a dotyczącego obowiązkowej kontroli czasowej organizacji ruchu.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektowanych przepisów, a ponadto w ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie.

II. Uwagi Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego

1. Opiniujący sugeruje wykreślenie z § 1 ust. 1 pkt 1 wyrażenie "sporządzania, opiniowania, zatwierdzania projektów organizacji ruchu".

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, w ocenie projektodawcy rozporządzenie określa również warunki dla sporządzania, opiniowania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu.

2. Opiniujący proponuje wykreślić zapis o zmianie § 1 ust. 2 pkt 2 zmienianego rozporządzenia w związku z brakiem określenia, w jaki sposób rozumieć stałą, zmienną i czasową organizację ruchu.

Stanowisko MliR:

Projektodawca wskazuje, że nie wprowadza nowych określeń, zarówno stała, zmienna, jak i czasowa organizacja ruchu funkcjonuje w aktualnym brzmieniu przepisów rozporządzenia i nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.

3. Opiniujący w § 1 pkt 1 proponuje wykreślić zapis dodający w § 2 ust. 1a.

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, w ocenie projektodawcy lokalizacja przedmiotowego przepisu jest właściwa.

4. Opiniujący proponuje wykreślenie zapisu ograniczającego możliwość sprawowania nadzoru przez organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem tylko na podstawie wniosku zainteresowanego podmiotu.

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, projektodawca celowo, z uwagi na ilość dróg wewnętrznych, ograniczył sprawowanie nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach wewnętrznych tylko do działań podejmowanych na podstawie wniosku zainteresowanego podmiotu.

5. Opiniujący proponuje wykreślić § 1 pkt 9

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, projektowany przepis ma na celu zapewnienie kontroli prawidłowości zastosowania wykonania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6. Uwaga dotyczy wykreślenia § 2 projektu rozporządzenia, w związku z faktem, iż gdyż rozporządzenie zmieniające nie określa wymagań stawianych podmiotom zarządzającym drogą wewnętrzną.

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, w ocenie projektodawcy rozporządzenie określa wymagania zarówno dla organu zarządzającego ruchem, jak również podmiotu zarządzającego drogą wewnętrzną.

III. Uwagi Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie

1. Opiniujący wskazuje, że projekt zakłada wykonywanie projektu czasowej organizacji ruchu na etapie projektu budowlanego co oznacza okres przed wydaniem warunków "zrid". Taka sytuacja zdaniem opiniującego może znacznie ograniczyć organizację inwestycji.

Stanowisko MliR:

Projektowany przepis odnosi się do stałej organizacji ruchu i nie dotyczy czasowej organizacji ruchu na czas prowadzonych robót.

2. Opiniujący kwestionuje zwolnienie projektów organizacji ruchu dla dróg wewnętrznych z obowiązku uzyskania opinii Policji.

Stanowisko MliR:

W ocenie projektodawcy z uwagi na ilość dróg wewnętrznych, charakter odbywającego się na nich ruchu, kategorię tych dróg oraz różnorodność podmiotów zarządzających tymi drogami nie wydaje się zasadne opiniowanie tych projektów przez Policję.

IV. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego

1. Uwaga dotyczy uzupełnienia § 5 ust. 2 pkt 1 o podmiot zarządzający drogą wewnętrzną.

Stanowisko MliR:

Uwaga uwzględniona.

2. Uwaga dotyczy braku zapisu kto zatwierdza organizację ruchu na połączeniu drogi publicznej i drogi wewnętrznej.

Stanowisko MliR:

W ocenie projektodawcy kompetencje w zakresie zatwierdzania projektu organizacji ruchu zostały podzielone. Organ zarządzający ruchem zatwierdza organizację ruchu na drogach publicznych natomiast podmiot zarządzający drogą wewnętrzną zatwierdza organizację ruchu na drodze wewnętrznej. Wynika to częściowo z przepisów ustawy o drogach publicznych które zobowiązują zarządcę drogi publicznej do oznakowania połączeń dróg publicznych z drogami wewnętrznymi.

3. Opiniujący wskazuje na brak możliwości dokonywania czynności, o których mowa w § 8 ust. 2.

Stanowisko MliR:

Projektodawca wskazuje, że w przypadku dróg wewnętrznych projekt organizacji ruchu przygotowywany jest przez podmiot zarządzający drogą wewnętrzną, dlatego też brak jest uzasadnienia do wprowadzenia przepisu wskazanego przez opiniującego.

4. Opiniujący wskazuje, że droga wewnętrzna nie jest zaliczona do żadnej z kategorii dróg publicznej i zaproponował zmianę przepisu § 8 ust. 3 pkt .

Stanowisko MliR:

W ocenie projektodawcy przepis dotyczy skrzyżowania dróg, a zatem nie ma zastosowania do dróg wewnętrznych.

V. Uwagi Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Opiniujący proponuje zastąpienie w § 2 ust. 1a wyrażenia "sporządza się" na wyrażenie "zatwierdza się" lub "sporządza się i zatwierdza".

Stanowisko MliR:

W ocenie projektodawcy nie jest zasadne korygowanie brzmienia wyżej wymienionych przepisów, gdyż projekt organizacji sporządzany na tym etapie jest niezbędny dla przeprowadzenia audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, poza tym podlega =jeszcze wielokrotnym zmianom i nie jest możliwe jednoznaczne określenie terminu wprowadzenia tej organizacji.

– Wojewodę Dolnośląskiego:

Wojewoda wskazał, że istnieje potrzeba wprowadzenia regulacji prawnych umożliwiających skuteczne przymuszanie organów zarządzających ruchem oraz zarządców dróg do realizacji zaleceń odpowiedniego organu nadzoru nad zarządzaniem ruchem i organów zarządzających ruchem, a także innych obowiązków wynikających z przepisów nowelizowanego rozporządzenia (...).

Stanowisko MliR:

Podnoszona przez opiniującego kwestia sankcji za niewywiązywanie się z obowiązku organu zarządzającego ruchem wykracza poza zakres ustawowego upoważnienia do wydania przedmiotowego rozporządzenia.

– Wojewodę Lubelskiego:

Stanowisko Wojewody Lubelskiego nie zawierało uwag do projektu rozporządzenia.

– Wojewodę Lubuskiego:

Stanowisko Wojewody Lubuskiego nie zawierało uwag do projektu rozporządzenia.

– Wojewodę Łódzkiego:

Stanowisko Wojewody Łódzkiego nie zawierało uwag do projektu rozporządzenia.

– Wojewodę Małopolskiego:

1. Odwołując się do zapisu § 1 ust. 2 pkt 2 tutejszy Wydział stoi na stanowisku, że poszerzenie katalogu zatwierdzonych organizacji ruchu o „zmienną organizację ruchu”, nie znajduje uzasadnienia. Zauważyć należy, że zmienna organizacja ruchu jest tylko rozwinięciem stałej lub czasowej organizacji ruchu, bowiem obowiązywać ma w określonych rygorach czasowych. To, że zmienna organizacja ruchu ma odzwierciedlać ustawienie znaków drogowych o zmiennej treści, nie zmienia charakteru jej obowiązywania. Dodać również należy, że znaki drogowe o zmiennej treści zostały już uwzględnione w obowiązującym rozporządzeniu i ich „wpisanie” do projektu organizacji ruchu nie budziło do tej pory żadnych zastrzeżeń. Proponuje się w § 1 ust. 2 pkt 2 usunąć przecinek i wyraz „zmiennej”.

Stanowisko MliR:

Zmiana pkt 2 w ust. 2 § 1 wynika z faktu, iż w większości przypadków projekty dla organizacji ruchu w strefach ruchu będą zatwierdzane przez podmiot zarządzający drogą

wewnętrzna. Ponadto, w celu uszczegółowienia przepisu projektodawca wskazał, że projekt organizacji ruchu dotyczy organizacji stałej, zmiennej i czasowej.

2. Proponowany zapis § 2 ust. 1a, zdaniem opiniującego, również nie znajduje uzasadnienia. Stwierdza się, że obowiązujące rozporządzenie określa obowiązki właściwych organów w zakresie zarządzania ruchem drogowym i nadzoru nad tym zarządzaniem, a nie dotyczy obowiązków uczestników procesu budowlanego. Z punktu widzenia organu zarządzającego ruchem czy organu sprawującego nadzór nad tym zarządzaniem, opracowany a niezatwierdzony (z uwagi na brak obowiązku) projekt organizacji ruchu nie ma dla tych organów żadnego merytorycznego znaczenia. Proponuje się zatem wyżej wymieniony zapis usunąć.

Stanowisko MliR:

Projektodawca nie podziela poglądu opiniującego, że obowiązujące rozporządzenie określa tylko obowiązki organów w zakresie zarządzania ruchem i sprawowania nadzoru nad zarządzaniem ruchem. Przepisy rozporządzenia mają znaczenie zarówno dla organów zarządzających i sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem, jak i dla podmiotów prywatnych (np. inwestorów). Stanowczo należy sprzeciwić się stwierdzeniu, że "z punktu widzenia organu zarządzającego ruchem czy organu sprawującego nadzór nad tym zarządzaniem, opracowany a niezatwierdzony (z uwagi na brak obowiązku) projekt organizacji ruchu nie ma dla tych organów żadnego merytorycznego znaczenia", bowiem w ocenie projektodawcy zarówno organ, jak również projektant, który wykonuje projekt drogi powinien posiadać wiedzę na temat proponowanej organizacji ruchu.

3. Zauważyć należy, że proponowany obowiązek opracowania projektów organizacji ruchu, wynikający z zapisu § 4 ust.1, dotyczy jedynie dróg nowo wybudowanych lub istniejących, na których dokonano zmiany organizacji ruchu. Nie uwzględnia on z kolei dróg, na których umieszczono znaki drogowe, przed wejściem w życie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 lipca 1999 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dz. U. z 1999 r. nr 66 poz. 748), a samorządy nie wprowadzały żadnych zmian w organizacji ruchu. Podnieść w tym miejscu należy, że podobną uwagę wniosła również Najwyższa Izba Kontroli w Informacji o wynikach kontroli organizacji ruchu na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich z 20 marca 2014 r. Wobec powyższego, tutejszy Wydział proponuje zapis § 4 ust. 1 o następującej treści:

Podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na drodze publicznej lub jej zmiany jest zatwierdzenie projektu organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem.

Ponadto wskazanym jest dodanie w § 4 ust. 1a o treści:

Podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu w strefie ruchu lub jej zmiany jest zatwierdzenie projektu organizacji ruchu przez podmiot zarządzający drogą wewnętrzną.

W związku z powyższymi propozycjami zasadnym wydaje się dodanie przepisu przejściowego, zgodnie z którym samorzady w terminie np. roku od dnia wejścia w życie znowelizowanego rozporządzenia miałyby obowiązek uzupełnienia projektów organizacji ruchu dla dróg, do tej pory nimi nieobjętymi.

Stanowisko MliR:

Obowiązek posiadania projektów organizacji ruchu dla dróg, na których umieszczono znaki drogowe, przed wejściem w życie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 lipca 1999 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dz. U. z 1999 r. nr 66 poz. 748) wynika z innych aktów prawnych.

Ponadto, ustawodawca wskazuje, że projektowane przepisy § 2 przewidują okres niezbędny do spełnienia obowiązku przez podmioty zarządzające drogami wewnętrznym w strefie ruchu.

4. Proponuje się w § 5 ust. 1 pkt 1 dodać zapis o treści:

Organ zarządzający ruchem może dopuścić przedłożenie planu orientacyjnego w skali innej niż określone w pkt 1, pod warunkiem zachowania jego czytelności, przy założeniu, że projektowana organizacja ruchu odnosi się do odcinka drogi dłuższego niż 5 km.

Dopuszczenie proponowanego zapisu spowoduje zachowanie czytelności planu orientacyjnego, przy jednoczesnej oszczędności zużycia papieru i dogodniejszego przechowywania.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektowanych przepisów, a ponadto w ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie.

5. Uwzględniając rozwój systemów teleinformatycznych, a także obowiązki podmiotów realizujących zadania publiczne, wynikające z ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (tekst jednolity: Dz. U z 2013 r. poz. 235 z późn. zm.), zdaniem opiniującego zasadnym jest rozszerzenie § 5 o ust. 1a o treści:

Dopuszcza się przedłożenie do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu, lub jego części, w postaci dokumentu elektronicznego, zgodnego z zasadami zawartymi w ustawie

o informatyzacji działalności podmiotów realizujących działania publiczne. Przedłożony do zatwierdzenia projekt organizacji ruchu, lub jego część, musi odpowiadać zapisom ust. 1.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektowanych zmian, a ponadto w ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie.

6. Należy poszerzyć zapisy § 6, wskazując jednoznacznie na organ odpowiedzialny za strefę zamieszkania. Proponuje się dodać w § 6 ust. 2a:

Organizację ruchu w strefie zamieszkania ustanowionej na drogach publicznych i innych drogach zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla kategorii dróg publicznych objętych tą strefą.

Zdaniem opiniującego należy również uwzględnić sytuacje, że mogą powstać strefy ruchu ustanowione na drogach wewnętrznych, będących w zarządzie więcej niż jednego zarządcy. Zatwierdzenie projektu organizacji ruchu dla strefy ruchu, zgodnie z proponowanymi zmianami, należy do zarządcy drogi wewnętrznej. W przypadku kooperacji kilku zarządców dróg wewnętrznych należy dążyć do wskazania jednego odpowiedzialnego podmiotu. Wskazanie takie zdecydowanie ułatwi organowi nadzorującemu zarządzanie ruchem drogowym podejmowanie działań obligujące podległe jednostki do właściwego stosowania przepisów prawa. Wobec powyższego proponuje się dodać zapis ust. 2b w § 6, o treści:

W przypadku współpracy dwóch lub więcej zarządców dróg wewnętrznych, w celu utworzenia jednej wspólnej strefy ruchu lub strefy zamieszkania, w przedstawionym do zatwierdzenia projekcie organizacji ruchu określa się organ odpowiedzialny za tą organizację ruchu.

Ponadto, w celu wyeliminowania sytuacji, gdy dwie strefy ruchu sąsiadują ze sobą, a łączące je jezdnie są wyłączone z tych stref (co stwarzałoby niebezpieczne sytuacje), wskazanym byłoby dodanie zapisu w § 6 ust. 2c, o treści:

Nie zezwala się na lokalizowanie obok siebie dwóch lub więcej stref ruchu, w których łączące je jezdnie nie zostały objęte strefą ruchu.

Jednocześnie wnosi się o wprowadzenie do rozporządzenia przepisów dotyczących sankcji wobec organów, wskazanych w § 2 ust. 2 za niewywiązywanie się ze swoich obowiązków. Zauważyć należy, że zarówno obowiązujące, jak i nowelizowane rozporządzenie nie reguluje tej kwestii. Przykładowo: zarządca drogi nie stosuje się do wyników kontroli, przeprowadzonych przez organy zarządzające ruchem w trybie § 12 ust. 3 i 5 rozporządzenia, albo organ nadzoru, korzystając ze swoich uprawnień wynikających z § 10 ust. 10 ustawy z

dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym nakazuje zmianę organizacji ruchu, a organ zarządzający ruchem drogowym lub zarządca drogi takiego nakazu nie wykonuje.

Stanowisko MliR:

Projektowane przepisy odnoszą się zarówno do dróg publicznych, stref zamieszkania, jak i stref ruchu i nie wymagają dodatkowego uszczegółowienia.

Podnoszona przez opiniującego kwestia sankcji za niewywiązywanie się z obowiązku organu zarządzającego ruchem wykracza poza zakres ustawowego upoważnienia do wydania przedmiotowego rozporządzenia.

– Wojewodę Mazowieckiego:

1. Opiniujący proponuje zmienić brzmienie w § 1 pkt 1 lit. a projektowanego rozporządzenia na następujące:

zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz wewnętrznych położonych w strefach ruchu lub strefach zamieszkania, a zwłaszcza działania w zakresie sporządzania, opiniowania, zatwierdzania projektów organizacji ruchu i wprowadzania organizacji ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Stanowisko MliR:

Odnosząc się do uwagi pierwszej, projektodawca wskazuje, że nie widzi potrzeby takiej zmiany redakcji projektowanych przepisów.

2. projekcie organizacji ruchu stałej, zmiennej albo czasowej – rozumie się przez to dokumentację sporządzoną w celu zatwierdzenia organizacji ruchu przez właściwy organ zarządzający ruchem albo podmiot zarządzający drogą wewnętrzną.”;

Stanowisko MliR:

Uwaga uwzględniona.

Stanowisko MliR:

Odnosząc się do 3 uwagi opiniującego, projektodawca wskazuje, że w § 3 dodano ust. 3 w brzmieniu: "W przypadku drogi wewnętrznej objętej strefą zamieszkania albo strefą ruchu organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem podejmuje działania, na podstawie wniosku zainteresowanego podmiotu złożonego do tego organu, w zakresie określonym w § 3 ust. 2 pkt 1".

Ponadto, ustawodawca wskazuje, że projektowane przepisy § 2 przewidują okres niezbędny do spełnienia obowiązku przez podmioty zarządzające drogami wewnętrznymi w strefie ruchu.

4. Opiniujący zgłosił również propozycję rozważenia zasadności zdefiniowania określenia "zmienna organizacja ruchu".

Stanowisko MliR:

Projektodawca wskazuje, że określenie "zmienna organizacja ruchu" funkcjonuje w aktualnym brzmieniu przepisów rozporządzenia.

5. Opiniujący podnosi również kwestię uregulowania w przepisach prawa zapisu nakładającego na organ zarządzający ruchem obowiązek powiadamiania służby przed rozpoczęciem prac o miejscu rozpoczęcia prac oraz oznakowania dróg pożarowych.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektu.

– Wojewodę Podlaskiego:

1. Stosownie do przepisów art. 10 ust. 2 pkt 5 z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn.zm.) wojewoda sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wewnętrznych położonych w strefach ruchu lub strefach zamieszkania, dlatego też w celu usprawnienia wykonywania tego nadzoru proponuje się wprowadzenie w projekcie rozporządzenia dodatkowego przepisu zobowiązującego podmioty zarządzające ruchem na drogach wewnętrznych do zgłaszania do wojewody wykazu dróg wewnętrznych, które zostały objęte strefą zamieszkania albo strefą ruchu oraz określenie terminu przekazywania informacji w tym zakresie po wprowadzeniu oznakowania strefy ruchu lub strefy zamieszkania, albowiem zapewniłoby to możliwość ustalenia stanu ilościowego wprowadzonych stref zamieszkania oraz stref ruchu na drogach wewnętrznych położonych na terenie województwa, co jest to istotne ze względu na prawidłowe wypełnianie przez wojewodę obowiązku sprawowania nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach wewnętrznych położonych w strefach ruchu lub strefach zamieszkania;

Stanowisko MliR:

Zgłoszona uwaga wykracza poza zakres projektowanych przepisów, ponadto mając na uwadze skutki proponowanego przepisu wydaje się zasadne poddanie go szerszym konsultacjom publicznym.

2. W odniesieniu do pkt 1 lit b projektu rozporządzenia dotyczącego nadania następującego brzmienia w ust. 2 pkt 2 rozporządzenia: „, 2) projekcie organizacji ruchu stałej, zmiennej albo czasowej – rozumie się przez to dokumentację sporządzoną w celu zatwierdzenia organizacji ruchu przez właściwy organ zarządzający ruchem”; wnioskuje się o doprecyzowanie określenia „zmienna organizacja ruchu”;

Stanowisko MliR:

Zmiana pkt 2 w ust. 2 § 1 wynika z faktu, iż w większości przypadków projekty dla organizacji ruchu w strefach ruchu będą zatwierdzane przez podmiot zarządzający drogą wewnętrzną. Ponadto, w celu uszczegółowienia przepisu projektodawca wskazał, że projekt organizacji ruchu dotyczy organizacji stałej, zmiennej i czasowej.

Jednocześnie należy wskazać, że określenie "zmienna organizacja ruchu" funkcjonuje w aktualnym brzmieniu przepisów rozporządzenia i nie wymaga dodatkowego wyjaśnienia.

3. Mając na uwadze fakt, iż oznakowanie niezgodnie z przepisami dróg wewnętrznych zagrożone jest karą grzywny na podstawie art. 85a ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2013 r. poz. 482), jak też przewidując możliwość wpływu do wojewody, szczególnie po wejściu w życie proponowanych przepisów, dużej liczby wniosków o dokonanie oceny w zakresie określonym w § 3 ust. 2 pkt 1 zmienianego rozporządzenia - wnioskuje się o dodanie przepisu dającego wojewodzie uprawnienie do zasięgnięcia opinii Policji w odniesieniu do oceny organizacji ruchu. Możliwość skorzystania z opinii Policji stanowić będzie profesjonalną pomoc w działaniach związanych z oceną zgodności organizacji ruchu z obowiązującymi przepisami oraz zapewnieniem bezpieczeństwa na drogach wewnętrznych objętych strefą zamieszkania lub strefą ruchu;

Stanowisko MliR:

Zgłoszona uwaga wykracza poza zakres projektowanych przepisów, ponadto mając na uwadze skutki proponowanego przepisu wydaje się zasadne poddanie go szerszym konsultacjom publicznym.

4. Jak wynika z proponowanego brzmienia przepisu § 3 ust.3 zmienianego rozporządzenia, wojewoda jako organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem na drodze wewnętrznej objętej strefą zamieszkania lub strefą ruchu – na podstawie wniosku zainteresowanego podmiotu zobowiązany jest do podjęcia działań określonych w § 3 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia tj. do dokonania oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. W związku z faktem, że w obowiązujących przepisach brak jest ustalonej jednoznacznej definicji tego pojęcia proponuje się zastąpienie

zapisu „zainteresowanego podmiotu” na zapis „podmiotu zarządzającego drogą wewnętrzną”, albowiem przy proponowanym brzmieniu ust. 3 w § 3 zmienianego rozporządzenia wojewoda będzie miał dodatkowy obowiązek weryfikowania każdego złożonego wniosku w celu ustalenia, czy „zainteresowany podmiot” jest podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku, w szczególności niejasne jest czy podmiot zainteresowany powinien wykazać, że posiada interes faktyczny czy też interes prawny w dokonaniu oceny przez wojewodę organizacji ruchu.

Stanowisko MliR:

W ocenie projektodawcy nie wydaje się zasadne dodatkowe doprecyzowanie projektowanego przepisu. Przepis jednoznacznie odnosi się do podmiotu zarządzającego drogą wewnętrzną.

– Wojewodę Pomorskiego:

1. Odnosząc się do proponowanych zmian w § 1 Rozporządzenia z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, wnoszę następujące uwagi. Proponowane zmiany do Rozporządzenia wprowadzają nowe pojęcie – „projekt zmiennej organizacji ruchu”. Odniesienie do zmiennej organizacji ruchu znajduje się w § 5 Rozporządzenia, tj. projekt organizacji ruchu powinien zawierać zasady dokonywania zmian oraz sposób ich rejestracji – w przypadku projektu zawierającego znaki świetlne lub znaki o zmiennej treści oraz w przypadku projektu dotyczącego zmiennej organizacji ruchu lub zawierającego inne zmienne elementy mające wpływ na ruch drogowy. Wątpliwości organu budzi fakt kwalifikacji zmiennej organizacji ruchu, w tym także w odniesieniu do obowiązku (lub jego braku) kontroli wprowadzonych zmian w organizacji ruchu. Zdaniem organu, zmienny projekt organizacji ruchu jest tożsamy ze stałą zmianą organizacji ruchu, której elementem jest zastosowanie znaków o zmiennej treści (lub innych zmiennych elementów). W konsekwencji, wprowadzenie tego rodzaju zmian będzie tożsame z wprowadzeniem zmian o charakterze stałym, co będzie nakładało na jednostkę zarządzającą ruchem obowiązek kontroli w terminie 14 dni od wprowadzenia zmian - § 12 ust. 3 Rozporządzenia. Zasadnym jest dokładne wskazanie definicji projektu zmiennej organizacji ruchu, tak aby zapisy nie budziły wątpliwości interpretacyjnych.

Stanowisko MliR:

Projektodawca wskazuje, że nie wprowadza nowego pojęcia zmiennej organizacji ruchu, gdyż określenie to funkcjonuje w aktualnym brzmieniu przepisów rozporządzenia. W ocenie

projektodawcy, z uwagi na fakt iż zmienna organizacja ruchu jest elementem stałej organizacji ruchu, nie występuje potrzeba zmiany przepisów w przedmiotowym zakresie. Ponadto, projektodawca podkreśla, że kontrole zmiennej organizacji ruchu przeprowadza się tak, jak wynika to z przepisów dla stałej organizacji ruchu m.in. § 12 ust. 3.

2. Odnosząc się do proponowanych zmian w § 3 Rozporządzenia z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, wnoszę następujące uwagi. Zasadnym wydaje się, aby rozszerzyć zakres kompetencji organu sprawującego nadzór nad zarządzaniem ruchem, w szczególności poprzez umieszczenie katalogu przesłanek upoważniających organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem do nakazania zmiany organizacji ruchu. Pożądanym jest rozważenie możliwości wprowadzenia skutecznych narzędzi nadzoru, a w szczególności wobec organów zarządzających ruchem, które w sposób istotny naruszają przepisy związane z organizacją ruchu drogowego. Obecne brzmienie Rozporządzenia z dnia 23 września 2003r. wskazuje, że organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem dokonuje oceny organizacji ruchu (w określonym zakresie), a także rozstrzyga w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu. Ponadto, zgodnie z art. 10 ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym /t.j. z 2012r. poz. 1137/, organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach mogą nakazać zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego. Nie wskazano jednak na sytuację, kiedy organ nadzoru może nakazać zmianę organizacji ruchu ze względu na stwierdzone rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym (istniejącym oznakowaniem), a stanem wynikającym z zatwierdzonego projektu. Doświadczenie i praktyka związana ze sprawowaniem przez wojewodę nadzoru nad organizacją ruchu drogowego, a w konsekwencji przeprowadzane kontrole wykazują, że opisane powyżej rozbieżności występują z nadmierną częstotliwością. Potwierdzeniem tego stanowiska jest także kontrola przeprowadzona przez Najwyższą Izbę Kontroli w Warszawie (w której udział brali także wojewodowie), a której wyniki zostały opisane w Informacji o wynikach kontroli z dnia 20 marca 2014r. – „w przypadku dróg, odcinków dróg i lokalizacji wybranych do szczegółowego badania, kontrole wykazały wiele niezgodności w zakresie oznakowania faktycznie znajdującego się na drogach, w porównaniu do wynikającego z zatwierdzonych organizacji ruchu”. W konsekwencji powyższego, należy zgodzić się z uwagami Wojewody Kujawsko – Pomorskiego, który proponuje rozszerzenie zmiany ust. 2 w § 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r.

Wyrażam przekonanie, że obecne brzmienie Rozporządzenia, a także ustawy Prawo o ruchu drogowym, mimo że precyzyjnie wskazuje organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem, nie daje dostatecznych narzędzi do należytego sprawowania nadzoru. Głównym czynnikiem jest brak możliwości sankcjonowania tych organów zarządzających ruchem, które nie wypełniają swoich ustawowych obowiązków lub też obowiązki te wykonują bez należytej staranności (w konsekwencji stwierdzane są niezgodności w zakresie oznakowania faktycznie znajdującego się na drogach, w porównaniu do wynikającego z zatwierdzonych organizacji ruchu). Jedną z przyczyn występowania takiego stanu rzeczy jest decentralizacja podmiotów odpowiedzialnych za stanowanie organizacji ruchu oraz ich realizację. Zarządcą dróg gminnych jest wójt (który jest także dysponentem środków finansowych związanych z pełnieniem funkcji zarządcy drogi), natomiast organem stanowiącym organizację ruchu jest starosta. Powyższe rodzi szereg problemów w zakresie zgodności stanowanej organizacji ruchu ze stanem faktycznym, ale także odpowiedzialności za wynikające rozbieżności. Wójt dokonując zmiany w organizacji ruchu obligatoryjnie musi uzyskać zatwierdzenie starosty – dopiero takim działaniem upoważnia się wójta do dokonania zmiany w organizacji ruchu. Jednocześnie wójt będzie jedynym organem władnym do dokonania faktycznych zmian w organizacji ruchu – stanowania oznakowania, przebudowy drogi z zastosowaniem elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego itp. W konsekwencji, organ nadzoru wskaże na nieprawidłowości organowi zarządzającemu ruchem (staroście), a ten z kolei będzie żądał ich usunięcia przez zarządcę drogi. Brak skutecznych narzędzi umożliwiających sprawowanie nadzoru nad organizacją ruchu drogowego powoduje, że występują naruszenia organizacji ruchu względem przepisów prawa.

Wskazane wyżej wyjaśnienia odnoszą się do sytuacji w których wprowadzono organizację ruchu, a niezgodności wynikają z zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. Niemniej jednak, dotychczasowe doświadczenia pracowników odpowiedzialnych za przeprowadzanie kontroli w jednostkach zarządzających ruchem, a także wyniki kontroli na zlecenie Najwyższej Izby Kontroli w Warszawie wykazują, że nie wszystkie odcinki dróg objęte są projektami organizacji ruchu. Występują sytuacje, kiedy braki w projektach organizacji ruchu przekraczają 50% wszystkich dróg podległych danej jednostce. Ponownie należy wskazać, że organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem nie mają wystarczających i skutecznych środków prawnych umożliwiających „żądanie” sporządzenia projektu organizacji ruchu lub też dostosowania istniejącego oznakowania do zatwierzonego projektu. Kwestia ta została także wskazana w § 12 ust. 6 Rozporządzenia, tj. w razie stwierdzenia nieprawidłowości

organ zarządzający ruchem może żądać od jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie w szczególności: (...). Ustawodawca posłużył się tutaj sformułowaniem „żądania”, nie wskazując jednakże środków prawnych w przypadku braku podjęcia żądanych działań. Z przedstawioną sytuacją kontrolujący spotykają się podczas przeprowadzania czynności kontrolnych w jednostkach samorządu terytorialnego – kontrola wykazuje szereg nieprawidłowości w przedmiocie niezgodności wprowadzonej organizacji ruchu względem zatwierdzonego projektu, natomiast podmiot kontrolowany (starosta) w wyjaśnieniach jako przyczynę wskazuje na brak działań ze strony zarządcy drogi (wójta), któremu uwagi dotyczące rozbieżności były wcześniej zgłaszane.

Intencją wprowadzania dodatkowych narzędzi, w tym także sankcjonujących działalność jednostek samorządu terytorialnego, które naruszają przepisy związane z organizacją ruchu drogowego, nie jest obligatoryjne karanie organów zarządzających ruchem, ale wprowadzenie skutecznych narzędzi sprawowania nadzoru. Jako przykład pragnę wskazać nadzór wojewody nad terminowością prowadzenia postępowań administracyjnych, określonych w zapisach art. 51 ust. 2 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym /Dz. U. z 2012r. poz. 647 – tj./ który stanowi, że w przypadku niewydania przez właściwy organ decyzji w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego w terminie 65 dni od dnia złożenia wniosku o wydanie takiej decyzji, organ wyższego stopnia wymierza temu organowi, w drodze postanowienia, na które przysługuje zażalenie, karę pieniężną w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki. Wpływy z kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa. Zgodnie natomiast z ust. 2a art. 51 w/w. ustawy organem wyższego stopnia w sprawach określonych w ust. 2 jest wojewoda. Wprowadzone ustawą zapisy przyznają wojewodzie szerokie uprawnienia dotyczące badania terminowości wydawania decyzji w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego. Sądzę, że zasadnym jest rozważenie wprowadzenia podobnych rozwiązań dla skutecznego i efektywnego pełnienia funkcji organu nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach. Możliwość nakładania kar finansowych związana byłaby ze sprawowaniem nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach, docelowo w odniesieniu do wąskiego katalogu nieprawidłowości, tj. niesporządzenia projektu organizacji ruchu lub wykazania wielokrotnych rozbieżności pomiędzy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu, a stanem faktycznym (istniejącym oznakowaniem). Nie ulega wątpliwości fakt, że zastosowanie w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości mają przepisy ustawy z dnia 20 maja 1971r. Kodeks wykroczeń, a w szczególności art. 85 ustawy. Wskazać jednak należy, że skoro

kompetencje nadzorcze nad organizacją ruchu drogowego wynikają z mocy ustawy Prawo o ruchu drogowym, organy nadzoru powinny posiadać szerokie uprawnienia dotyczące „żądania” określonych działań, a w konsekwencji narzędzi ich egzekwowania. Potwierdzeniem powyższego jest interpretacja „nadzoru” ujęta w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 8 marca 2012r. (sygn.. akt I OSK 368/11) – (...) użycie w przepisach art. 10 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym oraz w § 2 ust. 1 pkt 1 lit. h Rozporządzenia określenia nadzór nie powinno pozostać bez wpływu na kwalifikację badanej czynności. Określając granicę między nadzorem a kontrolą, stwierdzić należy, że ta ostatnia jest funkcją, która polega na sprawdzaniu i ocenianiu określonej działalności lub określonego stanu, bez ingerowania w wewnętrzną działalność (kontrola samoistna). Kontrola inna, niż samoistna, jest elementem kierowania, nadzoru (patrz: P. Chmielnicki, Akty nadzoru nad działalnością samorządu terytorialnego w Polsce, LexisNexis 2006, s. 17). Nadzór natomiast tworzą działania polegające na ingerencji w zachowanie podmiotów, w zakresie, w jakim podmioty te są piastunami tzw. imperium (patrz: P. Chmielnicki za M. Szewczykiem, op.cit., s. 19). Najważniejsze cechy nadzoru są wskazywane w innych definicjach przytaczanych w doktrynie i orzecznictwie. Według B. Dolnickiego, nadzór to możliwość władczego wkroczenia w działalność organu nadzorowanego w celu jej korygowania. Działalność nadzorcza ma na celu zabezpieczenie przestrzegania prawa, jest wykonywana ex post i jest połączona z możliwością uchylania kontrolowanych aktów (patrz: G. Jyż (w:) A. Szewc, G. Jyż, A. Pławecki, Ustawa o samorządzie gminnym. Komentarz, ABC 2010, s. 666). W innym ujęciu, przez nadzór należy rozumieć określone procedury, dające odpowiednim organom państwowym, wyposażonym w stosowne kompetencje, prawo ustalania stanu faktycznego, jak też korygowania działalności organu kontrolowanego (wyrok TK z dnia 5 października 1994 r., sygn. akt W 1/94, OTK 1994, Nr 2, poz. 47). Naczelny Sąd Administracyjny podkreśla możliwość władczego wkroczenia w działalność organu nadzorowanego – niezbędne jest jednak posiadanie narzędzi, które umożliwią korygowanie działalności organu nadzorowanego. Zdaniem organu, prowadzenie spraw związanych ze sprawowaniem nadzoru nad organizacją ruchu drogowego powinno odbywać się na płaszczyźnie tego organu – korzystanie z uprawnień wynikających z Kodeksu wykroczeń powoduje wszczęcie kolejnego postępowania, które nie jest pożądane ze względu na przedmiot sprawy, tj. zapewnienia organizacji ruchu zgodnej z przepisami, a także bezpieczeństwem ruchu drogowego. W konsekwencji, organ nadzoru nad zarządzaniem ruchem będzie posiadał możliwość podejmowania skutecznych działań w krótkim okresie czasu, co jest uzasadnione materią

sprawy, tj. zapewnieniem bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom ruchu drogowego. Pomijając powyższe, wskazanie sposobu nadzoru, tj. dokumentów „nakazujących” zmianę organizacji ruchu, a także dalszego toku postępowania podlegałoby kognicji organów odwoławczych, co w rezultacie zapewniłoby możliwość odwołania się jednostek od postanowień organu sprawującego nadzór.

Wskazać należy na literalne brzmienie § 3 ust. 2 pkt. 2 Rozporządzenia z dnia 23 września 2003r., tj. organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem rozstrzyga w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu, biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego. Zapis ten należy odnieść do art. 10 ust. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym który stanowi, że organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach mogą nakazać zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego. Wątpliwości budzi zastosowanie w § 3 ust. 2 pkt. 2 Rozporządzenia zwrotu „oraz” – (...) biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego), podczas gdy ustawa wskazuje na możliwość nakazania zmiany organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego. W konsekwencji powyższego, zasadnym jest zastąpienie wyrażenia „oraz” w Rozporządzeniu na wyrażenie „lub” – proponowany zapis § 3 ust. 2 pkt. 2 Rozporządzenia przedstawiałby się następująco: (...) rozstrzyga w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu, biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego. Wprowadzenie wnioskowanych zmian spowoduje tożsamość zapisów Rozporządzenia względem ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, w ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie.

3. Odnosząc się do proponowanych zmian w § 12 Rozporządzenia z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, wnoszę następujące uwagi. Zgodnie z proponowanymi zmianami, zasadnym wydaje się dokonanie dalszych zmian w § 12 Rozporządzenia. Zgodnie z zapisami § 12 ust. 3, organ zarządzający ruchem, w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu (o charakterze stałym), przeprowadza kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu, natomiast zgodnie z § 12 ust. 5, organ

zarządzający ruchem przeprowadza co najmniej raz na 6 miesięcy kontrolę prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach jemu podległych. Nie wskazano natomiast, w jaki sposób jednostka winna dokumentować ten fakt. Zgodnie z przyjętą definicją, „kontrola” to zespół (szereg) podejmowanych przez odpowiednie podmioty na podstawie przepisów prawa czynności, których celem jest zweryfikowanie stanu zastanego ze stanem postulowanym (odpowiadającym wzorcowi ustanowionemu w przepisach prawa) oraz wyciągnięcie stosownych wniosków, które znajdują swój wyraz w wynikach kontroli. Doświadczenie wskazuje, że jednostki przyjmują różne formy przeprowadzania kontroli. Nie ulega wątpliwości fakt, że wojewoda jako organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach dokonuje także kontroli jednostki względem wywiązywania się z zapisów §12 ust. 3 i 5 Rozporządzenia. Istotnym jest w szczególności w odniesieniu do kontroli przeprowadzanych co najmniej raz na 6 miesięcy, aby przyjęty został jednakowy tryb dokumentowania przeprowadzonych kontroli, tj. wskazanie dokumentu zawierającego wynik kontroli. W sytuacji, kiedy organ zarządzający ruchem przedkłada dokument, w którym znajduje się tylko i wyłącznie informacja, że taka kontrola została przeprowadzona, organy sprawujące nadzór nie mają możliwości zweryfikowania, czy faktycznie kontrolą objęto wszystkie drogi podległe jednostce.

Odnosząc się do poruszanej kwestii, rozważyć należy częstotliwość przeprowadzania kontroli o których mowa w § 12 ust. 5 Rozporządzenia z dnia 23 września 2003r., tj. przeprowadzania co najmniej raz na 6 miesięcy kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uzasadniając propozycję zmiany zapisów Rozporządzenia, pragnę wskazać na wypełnianie tego obowiązku przez Marszałka Województwa Pomorskiego. Biorąc pod uwagę fakt, że łączna długość dróg wojewódzkich wynosi ponad 1700 kilometrów, natomiast sprawami związanymi z organizacją ruchu drogowego zajmują się 3 osoby, rzetelna realizacja zadań kontrolnych wynikających z zapisów § 12 ust. 5 wymaga zaangażowania jednej osoby, tylko i wyłącznie do realizacji tego zadania (nie ulega wątpliwości, że pracownicy zajmują się wszystkimi sprawami związanymi z organizacją ruchu drogowego, a nie tylko i wyłącznie kontrolą organizacji ruchu). Sytuacja związana z niedostateczną obsadą kadrową występuje także w powiatach, gdzie sprawy związane z zarządzaniem ruchem zostały niejednokrotnie

przypisane dwóm, a nawet jednej osobie. Wyrażam przekonanie, że wnioskowana zmiana nie wpłynie negatywnie na prowadzenie spraw związanych z zarządzaniem ruchem na drogach, pod warunkiem rzetelnego prowadzenia spraw przez jednostki. Biorąc powyższe pod uwagę, zasadnym jest zmiana zapisów Rozporządzenia odnosząca się do konieczności przeprowadzania co najmniej raz na 6 miesięcy kontroli (§ 12 ust. 5), na obowiązek przeprowadzania omawianych kontroli co najmniej raz w roku.

Stanowisko MiR:

Uwaga nieuwzględniona, w ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie.

4. Odnosząc się do proponowanych zmian w Rozporządzeniu z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, wnoszę dodatkowe uwagi i wnioski. Zasadnym jest aby w projektowanych zmianach do Rozporządzenia z dnia 23 września 2003r. dodać zapisy obligujące organy zarządzające ruchem do stworzenia projektów organizacji ruchu obejmujących każdą podległą drogę. Uzasadnione jest wprowadzenie przepisów, które w określonym terminie obligowałyby jednostki do stworzenia oraz zatwierdzenia projektów organizacji ruchu dla wszystkich podległych jednostce dróg. Z uwagi na dużą skalę omawianego problemu, przepisy winny wskazywać okres kilkuletni (np. 2-3 lata) na stworzenie zaległych projektów organizacji ruchu. Wobec powyższego, celowym jest rozszerzenie zapisów § 2 Rozporządzenia zmieniającego Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem o konieczność sporządzenia np. do dnia 1 stycznia 2016r. projektów organizacji ruchu dla wszystkich dróg, względem których jednostka pełni funkcję organu zarządzającego ruchem. Obecny brak precyzyjnych zapisów obligujących jednostkę do posiadania zatwierdzonych projektów organizacji ruchu powoduje, że brak zatwierdzonych projektów organizacji ruchu uniemożliwia sprawowanie należytego oraz pożądanego nadzoru nad ruchem drogowym, a także przeprowadzania kontroli o których mowa w § 12 ust. 5 Rozporządzenia. Zgodnie z § 12 ust. 6 Rozporządzenia, w razie stwierdzenia nieprawidłowości organ zarządzający ruchem może zażądać od jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie w szczególności: (...) umieszczenia znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu w miejscach zgodnych z zatwierdzoną organizacją ruchu – brak omawianej dokumentacji może prowadzić do nieskutecznego sprawowania nadzoru nad organizacją ruchu drogowego.

Reasumując, wyrażam przekonanie, że przedłożone uwagi do projektu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem przyczynią się do skuteczniejszego prowadzenia spraw związanych z zarządzaniem ruchem na drogach, zarówno przez organy zarządzające ruchem, jak i organy sprawujące nadzór nad tym zarządzaniem. Rozumiejąc, że część zmian winna zostać także uregulowana w ustawie Prawo o ruchu drogowym, przedkładam uwagi oraz opinie celem rozważenia zasadności proponowanych zmian. Jestem przekonany, że niezbędne jest podjęcie dalszych działań na rzecz wprowadzenia niezbędnych zmian, tak aby zapewnić nie tylko zgodność istniejących oraz wprowadzanych zmian w organizacji ruchu z przepisami, ale także zapewniających najwyższy poziom bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników ruchu drogowego.

Stanowisko MiIR:

Uwaga nieuwzględniona, w ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie.

– Wojewodę Śląskiego:

Przyjęta obecnie w projekcie zmian rozporządzenia zasada podejmowania przez wojewodów czynności nadzorczych na drogach wewnętrznych wyłącznie na wniosek stanowi urealnienie możliwości wywiązywania się jednostek nadzoru z realizacji powierzonych w tym zakresie obowiązków. Powyższe wydaje się mieć szczególne znaczenie w przypadku województwa śląskiego gdzie działaniami nadzorczymi wojewody na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego objęta jest sieć dróg publicznych, której długość przekracza 23 000 km. Mając na uwadze skalę i ciężkość zdarzeń drogowych jak i znacznie większe prawdopodobieństwo ich występowania na drogach publicznych, projektowane rozwiązanie pozwoli na adekwatny do występującego ryzyka podział sił i środków w ramach realizowanego nadzoru.

Ponadto, odnosząc się do kwestii realizacji nadzoru w obrębie dróg wewnętrznych zasadne jest zwrócenie uwagi na towarzyszące podejmowanym działaniom problemy z dostępem do danych, które mogą skutkować brakiem możliwości przekazania dokonanych ocen organizacji ruchu właściwej jednostce zarządzającej ruchem. Prowadzone obserwacje i analizy zagadnień związanych z zarządzaniem ruchem i drogą wskazują, na brak zdefiniowania zarówno w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2012 poz. 1137 z późn. zm.) jak również w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2013 poz. 260 z późn. zm.) podstawowego pojęcia jakim jest „podmiot

zarządzający drogą wewnętrzną”. Ustawa o drogach publicznych w treści art. 8. ust 2 wskazuje jedynie, poprzez określenie obowiązku zarządzania drogą, na zarządcę terenu, na którym położona jest przedmiotowa droga wewnętrzna, a w przypadku jego braku na właścicielu terenu. Należy wskazać, że przepisy ustawy o drogach publicznych nie definiują również pojęcia „zarządcy terenu”. Można się zatem spodziewać, iż już na etapie wykluczania istnienia zarządcy terenu (do którego w pierwszej kolejności należy obowiązek zarządzania drogą i ruchem, a o którym informacje może posiadać prawdopodobnie właściciel terenu), nastąpi problem z ustaleniem komu właściwie należy przekazać wykonaną przez organ nadzoru ocenę organizacji ruchu.

Na uwagę zasługują również problemy z:

- jednoznacznym ustaleniem położenia znaku („strefa ruchu” ; „strefa zamieszkania”) w odniesieniu do niewidocznej w terenie granicy nieruchomości (działki),
- dostępem do danych o własności gruntów (w tym aktualnych adresów właścicieli),
- drogą stanowiącą współwłasność kilkudziesięciu osób przy jednoczesnym braku zarządcy (przykład sprawy przedstawiono w załączniku nr 1),
- lokalizacją znaku „strefa ruchu” lub „strefa zamieszkania” na innej działce niż droga, której dotyczy, co w terenie silnie zurbanizowanym nie jest wcale sytuacją wyjątkową (przykład w załączniku nr 2).

Podsumowując zgłoszony problem pragnę zauważyć, iż najbardziej problematyczny aspekt projektowanego rozwiązania położony jest w obszarze niezwiązanym bezpośrednio z nadzorem nad zarządzaniem ruchem, jednak może on znacząco oddziaływać na efektywność prowadzonych działań.

Wobec powyższego uzasadniona wydaje się konieczności, uwzględnienia podczas prowadzonych prac legislacyjnych rozwiązań umożliwiających przede wszystkim skuteczną identyfikację zarządzających ruchem na drogach wewnętrznych.

Stanowisko MliR:

Uwaga nie podlega analizie z uwagi na fakt, iż wykracza poza zakres zmian dokonywanych w projekcie. Ponadto, Opiniujący nie przedstawił propozycji niezbędnych zmian w przepisach.

Projektodawca wskazuje jednak, że ustalenie granicy działek dokonuje się na wniosek, który kieruje się do właściwego ze względu na położenie nieruchomości organu samorządu terytorialnego. Czynności ustalania przebiegu granic wykonuje geodeta. Przy ustalaniu

przebiegu granic bierze się pod uwagę znaki i ślady graniczne, mapy i inne dokumenty oraz punkty osnowy geodezyjnej.

– Wojewodę Świętokrzyskiego:

1. Projekt rozporządzenia wprowadza określenie w § 1, pkt 1 ppkt 2 „zmienna organizacja ruchu” – zasadne jest by powyższa zmiana uwzględniona została również w § 9, ust. 2 pkt 4 aktualnie obowiązującego 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).

Stanowisko MliR:

Projektodawca wskazuje, że nie wprowadza nowego określenia "zmienna organizacja ruchu", gdyż określenie funkcjonuje w aktualnym brzmieniu przepisów rozporządzenia. W ocenie projektodawcy, z uwagi na fakt iż zmienna organizacja ruchu jest elementem stałej organizacji ruchu, nie występuje potrzeba zmiany § 9, ust. 2 pkt 4 rozporządzenia.

2. Należy dostosować zapisy rozporządzeń wykonawczych wydanych na podstawie ustawy „Prawo budowlane” do zapisów § 4 ust. 2 ww. rozporządzenia.

Stanowisko MliR:

Uwaga nie podlega analizie z uwagi na fakt, iż wykracza poza zakres zmian dokonywanych w projekcie.

3. Zasadne jest by w § 7 rozporządzenia wprowadzić zapis dotyczący konieczności opiniowania projektów organizacji ruchu dla dróg gminnych i wewnętrznych przez Policję.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektowanych zmian, a ponadto w ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie.

4. W chwili obecnej żaden z organów samorządowych nie posiada bazy/ewidencji dróg wewnętrznych. Nałożenie na wojewodę w ww. projekcie rozporządzenia zadań dotyczących dróg wewnętrznych pociąga za sobą konieczność zatrudnienia dodatkowych, wyspecjalizowanych pracowników – znających zasady projektowania organizacji ruchu, którzy mogliby realizować ww. zadania (tworzenie i aktualizowanie bazy dróg wewnętrznych, sprawowanie nadzoru m. in. poprzez przeprowadzanie kontroli oraz rozpatrywanie skarg i wniosków składanych do wojewody, rozstrzyganie w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu).

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, Opiniujący nie przedstawił propozycji niezbędnych zmian w przepisach.

5. Projekt rozporządzenia powinien określić ostateczny termin opracowania przez zarządców dróg projektów organizacji ruchu dla wszystkich dróg publicznych oraz wewnętrznych – analogicznie do określenia w zakresie znaków poziomych do 31 grudnia 2008 r. i znaków pionowych do 31 grudnia 2010 r. – rozporządzenie 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. Projekty te powinny być zatwierdzone przez właściwy organ zarządzający ruchem a organizacja wprowadzona w życie.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektowanych zmian. W ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie.

– Wojewodę Warmińsko-Mazurskiego:

Stanowisko Wojewody Warmińsko-Mazurskiego nie zawierało uwag do projektu rozporządzenia.

– Wojewodę Zachodniopomorskiego:

1. § 1 pkt 1 lit. b projektu rozporządzenia wprowadza pojęcia trzech rodzajów organizacji ruchu tj. organizacji ruchu stałej, zmiennej albo czasowej. W przypadku wyodrębnienia organizacji ruchu o charakterze zmiennym, należałoby zmienić także § 9 ust. 2 pkt 4 obowiązującego rozporządzenia, zgodnie z którym do ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu wpisuje się charakter organizacji ruchu (stała, czasowa). Należy mieć również na uwadze, że zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem i proponowanymi zmianami, organizacja ruchu o charakterze zmiennym nie podlegałaby kontroli, o której mowa w § 12 ust. 3 obowiązującego rozporządzenia.

Stanowisko MliR:

Projektodawca wskazuje, że nie wprowadza nowego pojęcia zmiennej organizacji ruchu, gdyż określenie to funkcjonuje w aktualnym brzmieniu przepisów rozporządzenia. W ocenie projektodawcy, z uwagi na fakt iż zmienna organizacja ruchu jest elementem stałej organizacji ruchu, nie występuje potrzeba zmiany § 9, ust. 2 pkt 4 rozporządzenia. Ponadto,

projektodawca podkreśla, że kontrole zmiennej organizacji ruchu przeprowadza się tak, jak wynika to z przepisów m.in. z § 12 ust. 3 dla stałej organizacji ruchu.

2. Odnośnie § 1 pkt 3 lit. b projektu rozporządzenia, uważa się za zasadne, aby podmioty zarządzające drogami wewnętrznymi zobowiązać do prowadzenia ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu. W przypadku kontroli podmiotu zarządzającego drogami wewnętrznymi, ewidencja projektów umożliwi kontrolującemu orientację w obowiązującej zatwierdzonej organizacji ruchu, ponieważ w przypadku zmian wcześniej zatwierdzonej organizacji ruchu, zmiany te zostaną zapisane w ewidencji.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektowanych zmian. W ocenie projektodawcy posiadanie przez podmiot zarządzający drogą wewnętrzną aktualnego projektu organizacji ruchu jest wystarczające i nie ma potrzeby prowadzenia dodatkowo ewidencji projektów organizacji ruchu.

3. W związku z § 1 pkt 7 ww. projektu rozporządzenia proponuje się wprowadzenie obowiązku dołączenia opinii Policji do projektu organizacji ruchu obejmującego wyłącznie drogi gminne, projektu uproszczonego oraz projektu organizacji ruchu na drodze wewnętrznej. Wynika to z faktu, że organy porządku publicznego (Policja, Straż Miejska) są uprawnione do egzekwowania przepisów Prawa o ruchu drogowym na drogach publicznych, w tym także na drogach gminnych oraz w strefach zamieszkania i w strefach ruchu.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektowanych zmian, a ponadto w ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie.

4. Uwzględniając, że zmienione rozporządzenie określać będzie szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu, a zwłaszcza działania w zakresie sporządzania, opiniowania, zatwierdzania projektów organizacji ruchu, zasadne jest uregulowanie kwestii, kto i na jakiej podstawie prawnej powinien zatwierdzać oraz opiniować organizację ruchu na połączeniu drogi publicznej z drogą wewnętrzną. Obowiązujący przepis § 6 ust. 2 rozporządzenia określa jedynie zasadę zatwierdzania organizacji ruchu na skrzyżowaniu dróg o różnych organach zarządzających ruchem (w takim przypadku organizację ruchu zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii). Przepisu tego nie można odnieść do połączenia drogi publicznej z drogą wewnętrzną, ponieważ połączenie to nie jest skrzyżowaniem (w

rozumieniu przepisu art. 2 pkt 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym), a droga wewnętrzna nie jest drogą publiczną i nie posiada kategorii (art. 8 ust. 1 ustawy o drogach publicznych).

Stanowisko MliR:

W ocenie projektodawcy obowiązujące przepisy w wystarczającym stopniu regulują kwestię podniesioną przez opiniującego. Przecięcie drogi wewnętrznej z drogą publiczną nie stanowi skrzyżowania, a za oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, odpowiada zarządca drogi publicznej (art. 8 ust. 4 ustawy o drogach publicznych).

– Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich:

1. § 1 ust. 2 pkt 2 – jeżeli rozróżnia się pojęcia organ zarządzający ruchem i podmiot zarządzający drogą wewnętrzną, to dla jednoznaczności proponujemy dodać „(...) albo właściwy podmiot zarządzający drogą wewnętrzną”.

Stanowisko MliR:

Uwaga uwzględniona.

2. § 2 ust. 1a – z proponowanego zapisu nie wynika czy projekt organizacji ruchu ma przejść całą procedurę zatwierdzającą, wraz z uzyskaniem niezbędnych opinii i ostatecznie zostać zatwierdzony. Jeżeli projekt na tym etapie będzie wymagał zatwierdzenia, to wątpliwości budzi data ważności tego zatwierdzenia. Zgodnie z § 5 rozporządzenia projekt organizacji ruchu powinien zawierać m.in. przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu – w przypadku projektu dotyczącego wykonywania robót na drodze. Projektant powinien więc określić przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu, co na tym etapie jest wręcz niemożliwe. Ponadto, jak wynika z § 8 ust. 7 rozporządzenia, organ zarządzający ruchem określa termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu. Pozostaje zatem dookreślenie jak długo będzie ważna tak zatwierdzona organizacja ruchu, gdy na tym etapie trudno określić termin realizacji inwestycji.

Biorąc pod uwagę dynamiczne zmiany w organizacji ruchu na całej sieci dróg, projekt stałej organizacji ruchu bardzo szybko stanie się nieaktualny i będzie wymagał wprowadzenia zmian. Wówczas projekt taki będzie musiał ponownie przejść procedurę zatwierdzania. Jeśli stanie się częścią dokumentacji, np. pozwolenia na budowę, to ma to oznaczać, że nie można w nim nic zmienić?

W uzasadnieniu do projektu wskazano, że zmiany rozporządzenia są potrzebne, by audytor mógł poddać weryfikacji również organizację ruchu. Jeżeli projekt będzie zatwierdzony to każde wprowadzenie zmiany będzie wymagało nowej procedury zatwierdzenia. W przypadku, gdy projekt nie będzie zatwierdzony to organ zarządzający ruchem może w zatwierdzonej organizacji ruchu wprowadzić zmiany, z którymi z kolei nie musi zgodzić się audytor.

Zauważyć należy, że nadal w obowiązujących przepisach brak jest określenia wymagań dla osób sporządzających projekt organizacji ruchu. W chwili obecnej może go sporządzić każdy i podpisać się pod nim, bez jakiejkolwiek odpowiedzialności.

Na marginesie zaznaczamy, że omawiany przepis zobowiązuje do sporządzenia m.in. projektu zmiennej organizacji ruchu przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonania robót. Powyższe powinno obowiązywać jedynie w przypadku takiej zmiennej organizacji ruchu, która będzie elementem stałej organizacji ruchu, tj. organizacji ruchu, która będzie obowiązywać po zakończeniu inwestycji, budowy lub robót budowlanych, a nie organizacji ruchu związanej z czasowym zabezpieczeniem prowadzonych robót.

Stanowisko MIiR:

Uwaga nieuwzględniona, w ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie.

3. § 3 ust. 1 pkt 8 – proponujemy nowe brzmienie, tj.: „współpracuje w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi organami zarządzającymi ruchem, podmiotami zarządzającymi drogami wewnętrznymi, zarządami dróg i zarządcami infrastruktury kolejowej, Policją oraz innymi jednostkami”.

Stanowisko MIiR:

Uwaga uwzględniona.

4. § 3 ust. 1a – naszym zdaniem ust. 1a nie powinien być dodany w § 3, który dotyczy „organu zarządzającego ruchem” czyli tak naprawdę wszystkich organów zarządzających ruchem, w tym podmiotu zarządzającego drogą wewnętrzną, który jest organem zarządzającym ruchem na drogach wewnętrznych w strefie ruchu i strefie zamieszkania. W przeciwnym razie należy uzupełnić zadania, czynności i uprawnienia podmiotu zarządzającego drogami wewnętrznymi, jako organu zarządzającego ruchem wynikające z § 8, § 10 oraz § 12 rozporządzenia.

Stanowisko MliR:

W ocenie projektodawcy nie można postawić znaku równości pomiędzy organem zarządzającym ruchem, a podmiotem zarządzającym drogą wewnętrzną, dlatego też w projekcie rozporządzenia dodano § 3 ust. 1a, który określa czynności dla podmiotu zarządzającego drogą wewnętrzną.

5. § 3 ust. 1a pkt 3 – naszym zdaniem przyznanie podmiotowi zarządzającemu drogą wewnętrzną uprawnień do zatwierdzania organizacji ruchu na podstawie projektów bez opinii Policji może pociągać za sobą bezmyślne oznakowanie pionowe dróg wewnętrznych.

Stanowisko MliR:

Przepisy nie przewidują obowiązku ustalania stref ruchu oraz umieszczania znaków na drogach wewnętrznych. Decyzję o umieszczeniu znaków na drodze wewnętrznej oraz ustaleniu strefy ruchu podejmuje podmiot zarządzający drogami wewnętrznymi. Organizacja ruchu zarówno na drodze wewnętrznej, jak również w strefie ruchu powinna spełniać wymagania wynikające z przepisów 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. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.).

6. § 3 ust. 1a pkt 5 – proponujemy dodać „(...) i prowadzi ich ewidencję”, podobnie jak jest to w przypadku organu zarządzającego ruchem na drogach publicznych.

Stanowisko MliR:

W ocenie projektodawcy posiadanie przez podmiot zarządzający drogą wewnętrzną aktualnego projektu organizacji ruchu jest wystarczające i nie ma potrzeby prowadzenia dodatkowo ewidencji projektów organizacji ruchu.

7. W uzasadnieniu do projektu rozporządzenia (str. 6) pojawił się błąd. W pierwszym zdaniu jest: „rozporządzenie z dnia 23 września 2013 r.”, a powinno być: „rozporządzenie z dnia 23 września 2003 r.”.

Stanowisko MliR:

Uwaga uwzględniona.

Jednocześnie opiniujący proponuje wprowadzenie dodatkowych zmian w treści omawianego rozporządzenia, a mianowicie:

1. § 3 – proponujemy dodać ust. 3 w brzmieniu: „Organ zarządzający ruchem może upoważnić pracowników wskazanej przez siebie jednostki organizacyjnej, do załatwiania spraw w jego imieniu, w ustalonym zakresie”.

Prawo o ruchu drogowym, w art. 10 ust. 3-8, określa organy zarządzające ruchem na drogach w zależności od ich kategorii. Tymczasem rozporządzenie nakłada na zarządzającego ruchem obowiązki, wynikające m.in. z § 12 ust. 3. W praktyce obowiązki te nie są wykonywane osobiście przez organ zarządzający ruchem, ale przez wyznaczonego urzędnika, specjalizującego się w zakresie inżynierii ruchu. W ustawach oraz rozporządzeniach brakuje przepisów, które sankcjonowałyby powyższe przekazywanie kompetencji.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektowanych zmian.

2. § 4 ust. 2 – proponujemy nowe brzmienie, tj.: „Zatwierdzona stała, zmienna oraz czasowa organizacja ruchu związana z realizacją inwestycji, budową lub wykonywanymi robotami jest elementem dokumentacji inwestycji, budowy lub prowadzonych robót”.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektowanych zmian.

3. § 4 ust. 3 pkt 3 – proponujemy rozszerzyć punkt o wnioskodawcę, który nie musi być inwestorem, a widzi potrzebę dokonania zmiany organizacji ruchu.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektowanych zmian. W ocenie projektodawcy wnioskodawca może wnioskować o zmianę organizacji na podstawie obowiązujących przepisów i nie wymaga się przy tym projektu organizacji ruchu.

4. § 6 – proponujemy dodać ust. 4 w brzmieniu: „Czasową organizację ruchu, związaną z remontem lub przebudową drogi, zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla tej drogi”.

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, § 6 ust. 1 projektowanych przepisów dotyczy stałej, zmiennej i czasowej organizacji ruchu.

5. § 7 ust. 2 – proponujemy dodać pkt 6 w brzmieniu: „organu zarządzającego ruchem na drodze publicznej, do której włącza się droga wewnętrzna, w zakresie projektu obejmującego drogę wewnętrzną”.

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, projektodawca nie widzi potrzeby opiniowania projektów organizacji ruchu dróg wewnętrznych przez organ zarządzający ruchem na drodze publicznej. W ocenie projektodawcy wystarczającym będzie, jeżeli organ zarządzający ruchem na drodze publicznej przewidzi w projekcie organizacji ruchu dla drogi publicznej oznakowanie

połączenia dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, a zarządca drogi publicznej dokona odpowiednich czynności technicznych z tym związanych.

6. § 7 ust. 2 pkt 5 - proponujemy nowe brzmienie, tj.: „organu zarządzającego ruchem, w zakresie którego kompetencji zmieniono oznakowanie, w przypadkach o których mowa w § 6 ust. 2, 3 i 4”. Powyższa zmiana sprawi, że podział kompetencji poszczególnych organów przy zatwierdzaniu projektów czasowej zmiany organizacji ruchu będzie bardziej jednoznaczny.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektowanych zmian.

7. § 10 ust. 1 pkt 2 – naszym zdaniem należy doprecyzować pojęcie „urządzenia”, którego awaria uzasadnia wprowadzenie zmiany organizacji ruchu w tzw. „trybie awaryjnym”. Interpretacja tych zapisów często jest nieracjonalna – jako „urządzenia” nie są traktowane elementy drogi takie jak jezdnia, pobocze, chodnik, rów itp.

Stanowisko MliR:

Uwaga wykracza poza zakres projektowanych zmian.

8. § 12 – proponujemy dodać pkt 3a dotyczący obowiązkowej kontroli czasowej organizacji ruchu, przez organ zarządzający ruchem. Organ ten powinien dokonywać kontroli zgodności wprowadzonej organizacji ruchu z zatwierdzoną, jej funkcjonowania i utrzymania oznakowania wynikającego z czasowej organizacji ruchu – w przypadku, gdyby miała ona funkcjonować powyżej kilku dni np.: minimum 5 dni.

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, w ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie.

9. Naszym zdaniem zasadne byłoby wprowadzenie słowniczka pojęć stosowanych w rozporządzeniu; brak w nim definicji poszczególnych rodzajów organizacji ruchu (stałej, zmiennej i czasowej). Wątpliwości może budzić różnica pomiędzy zmienną a czasową organizacją ruchu. Ponadto w praktyce występują sytuacje, gdy organy zarządzające ruchem zatwierdzają podobne projekty jako stałe lub jako czasowe, np. w przypadku wprowadzania ograniczeń tonażu. Dodatkowo pojawia się wątpliwości czy wprowadzenie „projektu zmiennej organizacji ruchu” jest konieczne. Czy przypadkiem pojęcia stałej i czasowej organizacji ruchu nie wyczerpują już problemu (fakt występowania znaków zmiennej treści nie powinien prowadzić do tworzenia nowej kategorii projektów, tym bardziej, że kwestia ta nie znajduje odniesienia w obowiązujących przepisach).

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, w ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie. Ponadto, projektodawca wskazuje, że nie wprowadza nowego pojęcia zmiennej organizacji ruchu, gdyż określenie to funkcjonuje w aktualnym brzmieniu przepisów rozporządzenia.

10. W rozporządzeniu nie są zostały określone terminy w jakich organy zarządzające ruchem powinny załatwiać sprawy zatwierdzenia projektów organizacji ruchu oraz terminy wydania opinii do projektów stałej, zmiennej lub czasowej organizacji ruchu. Proponujemy dodanie w § 3 rozporządzenia 30-dniowego terminu na rozpatrywanie projektów organizacji ruchu oraz wniosków dotyczących zmiany organizacji ruchu i zatwierdzania organizacji ruchu na podstawie złożonych projektów oraz 14-dniowego terminu (w § 7 rozporządzenia) na wydanie opinii wymaganych zgodnie z ust. 2, po upływie którego, jej brak byłby traktowany jako wydanie opinii bez uwag.

Stanowisko MliR:

Uwaga nieuwzględniona, w ocenie projektodawcy uwaga wymaga przeprowadzenia szerszych konsultacji w przedmiotowym zakresie.

– Krajową Radę Zarządów Dróg Powiatowych:

Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych przekazała stanowisko bez uwag do projektu rozporządzenia.

– Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”:

Stanowisko stowarzyszenia nie zawierało uwag do projektu rozporządzenia.

– Instytut Badawczy Dróg i Mostów:

1. W projekcie rozporządzenia określa się, że warunki zarządzania ruchem dotyczą m.in. stref zamieszkania oraz stref ruchu; zapis taki spowoduje obniżenie jakości organizacji ruchu na pozostałych drogach, bowiem drogi te nie zostały wymienione w rozporządzeniu, w zakresie wymogu spełnienia warunków zarządzania ruchem.

Stanowisko MliR:

Przepisy nie przewidują obowiązku ustalania stref ruchu oraz umieszczania znaków na drogach wewnętrznych. Decyzję o umieszczeniu znaków na drodze wewnętrznej oraz

ustaleniu strefy ruchu podejmuje podmiot zarządzający drogami wewnętrznymi. Organizacja ruchu zarówno na drodze wewnętrznej, jak również w strefie ruchu powinna spełniać wymagania wynikające z przepisów 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. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.). Wobec powyższego projektodawca wskazuje, że jakość organizacji ruchu bez względu na to, czy została ustalona strefa ruchu, czy też nie, powinna pozostać na takim samym poziomie.

2. Należy określić kto zatwierdza organizację ruchu na skrzyżowaniu dróg publicznych z uwzględnieniem kategorii drogi oraz w przypadku połączenia drogi publicznej z drogą wewnętrzną.

Stanowisko MliR:

W ocenie projektodawcy obowiązujące przepisy w wystarczającym stopniu regulują kwestię podniesioną przez opiniującego. Przecięcie drogi wewnętrznej z drogą publiczną nie stanowi skrzyżowania, a za oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, odpowiada zarządca drogi publicznej (art. 8 ust. 4 ustawy o drogach publicznych). A zatem oznakowanie połączenia drogi publicznej z drogą wewnętrzną powinno być ujęte w projekcie organizacji ruchu dla drogi publicznej.

Uwagi szczególne:

1. § 1 ust. 2 pkt 2 należy podać definicję organizacji ruchu stałej, zmiennej i czasowej. Brak tych definicji będzie budził wątpliwości interpretacyjne.

Stanowisko MliR:

Projektodawca wskazuje, że nie wprowadza nowych określeń, zarówno stała, zmienna, jak i czasowa organizacja ruchu funkcjonuje w aktualnym brzmieniu przepisów rozporządzenia i nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.

2. § 1 ust. 2 pkt 2: po wyrażeniu ruchu należy dodać wyrażenie "albo podmiot zarządzający drogą wewnętrzną", jako konsekwencja uwagi ogólnej.

Stanowisko MliR:

Uwaga została uwzględniona.

– Instytut Transportu Samochodowego:

Stanowisko Instytutu nie zawierało uwag do projektu rozporządzenia.

– Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie”:
Federacja w przekazanym stanowisku nie zgłosiła merytorycznych uwag do projektowanych przepisów.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wdrożenie przepisów rozporządzenia nie będzie skutkowało dodatkowymi wydatkami dla budżetu państwa. Obciążenia finansowe będą dotyczyły podmiotów zarządzających drogami wewnętrznymi – właściwych zarządców (właścicieli) terenu, na którym usytuowane są drogi wewnętrzne jako organów zarządzających tymi drogami, jedynie w przypadku gdy organ ten podejmie decyzję o wprowadzeniu strefy ruchu. Decyzja o wprowadzeniu strefy ruchu na drogach wewnętrznych pozostaje suwerenną decyzją podmiotu zarządzającego drogami wewnętrznymi niezależnie od projektowanych przepisów rozporządzenia.

Wysokość wydatków na sporządzenie projektu organizacji ruchu w strefie ruchu, zgodnie z wymaganiami przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, zależy od wielu czynników m.in., wielkości strefy ruchu, stopnia skomplikowania projektu i jest ustalana indywidualnie. W przypadku strefy ruchu ustanowionej na drogach wewnętrznych przez spółdzielnię/wspólnotę mieszkaniową koszt projektu organizacji ruchu dla tej strefy może wynieść np. około 500 zł, a w przypadku strefy ruchu ustanowionej na drogach wewnętrznych centrum handlowego, zarządzanych przez podmiot np. około 3000 zł.

Podmiotem zarządzającym drogami wewnętrznymi, które zostaną objęte wprowadzoną strefą ruchu może być również jednostka samorządu terytorialnego.

Zmiana przepisów rozporządzenia zawarta w ust. 1a § 2 nie będzie skutkowało dodatkowymi wydatkami z budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, bowiem stanowi uzupełnienie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zawartych w ust. 3 art. 24j, zgodnie z którymi projekt organizacji ruchu jest wymagany przy

przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo zgłoszeniem wykonywania robót.

b) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

c) konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

d) sytuację i rozwój regionalny

Wprowadzenie projektowanych przepisów nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.