



Poznań, dnia 28 listopada 2006 r.

Pan Dyrektor Maciej Wroński
Ministerstwo Transportu
Departament Dróg i Transportu Drogowego
ul. T.Chałubińskiego 4/6
00 - 928 Warszawa

L.dz. KLIR/29/06

W odpowiedzi na Wasze pismo znak TD IN-020/3/06 z dnia 16 października b.r., oraz w nawiązaniu do naszego pisma nr KLIR/26/06 z dnia 28-10-2006 r, Zarząd Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, przekazuje **szczegółowe uwagi do projektu Ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie innych ustaw**” (dotyczy projektu z dnia 15 października 2006):

STANOWISKO ZARZĄDU KLIR DO PROJEKTU Z DNIA 15 PAŹDZIERNIKA 2006 R. „USTAWY O ZMIANIE USTAWY - PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ O ZMIANIE INNYCH USTAW – wybrane cytaty z projektu ustawy czcionką Courier”

Kursywą - w kolorze czerwonym podano sugerowane przez Zarząd KLIR zmiany.

Kursywą - w kolorze niebieskim podano uwagi i komentarze napisane przez członków KLIR jak i osoby spoza KLIR bez sprecyzowanych propozycji zapisów zmian.

Uwaga! Poniższa, postulowana, zmiana dotyczy obowiązującej ustawy - a nie projektu z 15-10-2006 r.

Art. 1 ust. 2. „Przepisy ustawy stosuje się również do ruchu odbywającego się **na ogólnie dostępnych drogach wewnętrznych.**”

PROPOZYCJE ZMIAN DO PROJEKTU USTAWY PRAWO O RUCHU DROGOWYM.....

Art. 2 pkt 7a punkt dodany po punkcie 7:

„7a) pas ruchu specjalnego przeznaczenia – wyznaczona znakami część jezdni, przeznaczona do użytkowania tylko przez pojazdy określonego rodzaju (np. autobusy komunikacji publicznej, pojazdy uprzywilejowane, rowery), o szerokości wystarczającej do ruchu jednego rzędu pojazdów, dla których został przeznaczony. Mogą na nim znajdować się urządzenia uniemożliwiające pojazdom innego rodzaju korzystanie z tego pasa”

Art. 2 pkt 14a punkt dodany po punkcie 14:

„14a) uspokojenie ruchu kołowego – zespół środków prawnych zgodnych z przepisami niniejszej ustawy, wspomaganych przez odpowiednie środki techniczne i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, których celem jest zmuszenie kierujących pojazdami do zwiększenia ostrożności w czasie jazdy, a w szczególności do zmniejszenia prędkości.”

Art. 2 pkt 16 propozycja zmiany:

„16) strefa zamieszkania - obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, **a granice strefy (wjazdy i wyjazdy oraz wejścia i wyjścia)** oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi;”

Art. 2: pkt 24a)

„24a) zarządzanie ruchem - całokształt działań organizacyjno-technicznych związanych z kierowaniem i sterowaniem ruchem drogowym realizowanych w celu zorganizowania bezpiecznego, efektywnego minimalizującego uciążliwość dla środowiska naturalnego i społeczności lokalnych,„

*Nie wiem, czy ktoś przewidział konsekwencje zapisów dotyczących minimalizacji uciążliwości środowiska naturalnego i społeczności lokalnych. Spowoduje to lawinę protestów zarówno ekologów, jak i Pana "Zenka" i Pani "Krysi". Każdy projekt będzie mógł zostać podważony, a zarządy dróg nie odgonią się od tego, że TIR-y przejeżdżają pod moim oknem, a ja mam przystanek autobusowy. **Dlatego uważam, że ten zapis należy usunąć z definicji.***

Art. 2 pkt 24b) propozycje zmian:

24b) organizacja ruchu - sposób kierowania i sterowania ruchem drogowym poprzez:

- a) **właściwy** dobór parametrów geometrycznych drogi i określenie ich wzajemnych relacji,
- b) ukształtowanie elementów drogi, **elementów jej** wyposażenia **drogi** oraz **elementów** otoczenia **drogi znajdujących się w pasie drogowym**, mających wpływ na widoczność i bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- c) umieszczenie odpowiednich znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz określenie zasad i sposobu działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów mających wpływ na ruch drogowy.

Art. 2 pkt 24c) propozycja zmiany:

24c) projekt organizacji ruchu - dokumentacja techniczna, przedstawiająca graficznie drogę wraz z opisem parametrów technicznych oraz ~~opisem zastosowanych środków organizacji ruchu określających sposób kierowania i sterowania ruchem;~~ **organizacją ruchu”;**

Art. 2 pkt 44a) czterokołowiec - pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu osób lub ładunków, z wyłączeniem samochodu osobowego, ciężarowego i motocykla, którego masa własna nie przekracza 550 kg. Określenie obejmuje także czterokołowiec lekki, którego masa własna nie przekracza 350 kg, a maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza 45km/h;”

Definicja „czterokołowca” budzi wątpliwości w porównaniu z definicją samochodu osobowego (pkt. 40) i definicją samochodu ciężarowego (pkt. 42). Wszystkie te pojazdy są przeznaczone do przewozu osób i ładunków lub bagażu z tym, że czterokołowiec nie jest przeznaczony „konstrukcyjnie”, (czyli musi być przystosowany do tych funkcji przez użytkownika?). Czy lekki samochód o masie poniżej 550 kg (bez względu na przeznaczenie konstrukcyjne) staje się czterokołowcem? Czyż pojazd czterokołowy, który jest przeznaczony do przewozu osób i ładunków lub bagażu bez ograniczonej ładowności i prędkości jazdy, który spełnia kryteria definicji wg punktów 40 i 44 w ust. 2 nie jest samochodem? Czy jest samochodem, który nie jest samochodem?

Art 2 pkt 46) propozycja zmiany:

46) motorower - pojazd **samochodowy** dwu lub trójkołowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³ lub silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h;”

Art. 2 pkt 47a) punkt dodany po punkcie 47:

47a) wózek rowerowy – rower wielośladowy konstrukcyjnie przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy”.

Art. 8 ust. 5. propozycja zmiany:

5. Kartę parkingową osobie, o której mowa w ust. 1, wydaje się na podstawie, wydanego przez zespół do spraw orzekania o niepełnosprawności, orzeczenia o zaliczeniu do znacznego, umiarkowanego, lub lekkiego stopnia niepełnosprawności, o przyczynie niepełnosprawności lub na podstawie orzeczenia wydanego przez organy rentowe równoważnego na mocy przepisów szczególnych z orzeczeniami o niepełnosprawności, **przy czym niepełnosprawność winna dotyczyć utrudnień w samodzielnym przemieszczaniu się.**”;-

Propozycja zmiany w tytule rozdziału – powód propozycja KLIR włączenia zarządzania na drogach wewnętrznych ogólnie dostępnych (np.: Strefy Zamieszkania):

„Rozdział 1a

Zarządzanie ruchem na drogach **publicznych**

Art. 10a.ust. 1. propozycja zmiany:

„1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zarządza ruchem na drogach krajowych **z zastrzeżeniem ust. 3;**

Art. 10a.ust. 2. propozycja zmiany:

„2. Marszałek województwa zarządza ruchem na pozostałych drogach publicznych **oraz ogólnie dostępnych drogach wewnętrznych** z zastrzeżeniem ust. 3.

Czy możliwe jest przekazywanie kompetencji niżej ? Czy marszałek jest w stanie sprawnie realizować swoje obowiązki na terenie całego województwa ? Potrzeba tu rozbudowanych służb w urzędach marszałkowskich.

Czyli na drogach powiatowych i gminnych będzie zarządzał Marszałek? Jeśli Marszałek nie upoważni Starosty (o ile może) to powiększy Mu się wielokrotnie sieć, którą zarządza.

Art. 10a.ust. 3. propozycja zmiany:

„3. Prezydent miasta zarządza ruchem na drogach publicznych **oraz ogólnie dostępnych drogach wewnętrznych** ~~położonych w miastach na prawach powiatu,~~ z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych.

(komentarze do Art. 10a.ust. 1 - 3) Co ze starostami??? A tak prywatnie, już widzę czas oczekiwania na zatwierdzenie byle bzdury w Urzędzie Marszałkowskim, po uprzednim odczekaniu swojego w KWP. Uważam, że należy ten szczebel pozostawić bo w przeciwnym razie nastąpi totalny krach wynikający z wydłużenia czasu realizacji czegokolwiek. Uzasadnienie o spodziewanych oszczędnościach jest bzdurne bo to, co się zabierze z powiatów, dołoży się w Urzędach Marszałkowskich (gdzie zarabia się więcej) i w ITD.

Art. 10a.ust. 4. w świetle proponowanych zmian w art. 10a. Ust. 1 - 3 propozycja wykreślenia ust. 4.

Art. 10b. Ust. 1 pkt 1) realizuje czynności organizacyjno-techniczne związane z organizacją ruchu, a w szczególności **wydaje warunki**, rozpatruje i zatwierdza projekty organizacji ruchu;

Co to znaczy : „organizacyjno-techniczne” ? Ustawia znaki ? Ten człon trzeba usunąć i wtedy będzie jaśniej.

propozycja wprowadzenia ustępu 1a o brzmieniu:

„1a. Zarządca ruchem, o którym mowa w Art. 10a ust. 2 i 3 może wykonywać swoje obowiązki i czynności przy pomocy jednostki organizacyjnej będącej zarządem ruchu, utworzonej odpowiednio przez sejmik województwa lub radę miasta. Jeżeli jednostka taka nie została utworzona, zadanie zarządzającego ruchem wykonuje Marszałek województwa lub Prezydent Miasta na prawach powiatu.”

Oraz wprowadzenia ustępu 1b o brzmieniu:

„1b. Zarządca ruchem może upoważnić pracowników odpowiednio: urzędu marszałkowskiego, urzędu miasta (gminy) albo pracowników jednostki organizacyjnej będącej zarządem ruchu, do załatwienia spraw w jego imieniu, w ustalonym zakresie.”

Art. 10b. Ust. 1 pkt 2) kontroluje i analizuje istniejącą organizację ruchu w zakresie zgodności z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu oraz pod kątem bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności;

Co wynika z zapisu : „kontroluje i analizuje” w przypadku tymczasowej organizacji ruchu – też opracowuje lub zleca opracowanie korekt w oparciu o „wnioski z przeprowadzonych kontroli i analiz” ?(jak w punkcie 3 jak poniżej). W razie stwierdzenia zagrożenia musi w takich przypadkach działać niezwłocznie np. zlecając usunięcie nieprawidłowości zarządowi drogi na koszt jednostki zajmującej pas drogowy.

Art. 10b. Ust. 1 pkt 4) wprowadza tymczasowe zakazy lub ograniczenia w ruchu w przypadku zdarzeń, w wyniku których może nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, życia lub zdrowia osób oraz wystąpienie szkód materialnych w znacznym rozmiarze.

W jaki sposób wprowadza to fizycznie ? Poprzez zarząd drogi ?

Art. 10b. Ust. 2 pkt 2. propozycja zmiany:

„2. ~~zarządy~~ zarządcy dróg - w przypadku awarii urządzenia lub obiektu w pasie drogowym lub w jego pobliżu, **lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego”**.

Art. 10b. ust. 3 Organ zarządzający ruchem może wyznaczając termin wykonania żądać od zarządcy drogi:

- 1) wymiany zniszczonych lub uszkodzonych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu;
- 2) naprawy wadliwie działających urządzeń sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej;
- 3) umieszczenia znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu w miejscach zgodnych z zatwierdzoną organizacją ruchu.

4. W razie niewykonania działań, o których mowa w ust. 3 pkt 1-3, organ zarządzający ruchem realizuje je na zasadach określonych dla wykonania zastępczego, o którym mowa w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Marszałek ze Swoimi standardami oznakowania może doprowadzić do bankructwa Zarządy Dróg powiatowych i gminnych.

Jaką formę ma mieć żądanie? Decyzji, od której można się odwołać, czy też decyzji ze skutkiem natychmiastowego wykonania? Należy nadmienić, że są zarządcy prywatni i mogą żądać od organu decyzji, na którą mają wpływ. W tym miejscu chciałbym powiedzieć, że należy gdzieś napisać w tej ustawie lub rozporządzeniu, jakim rodzajem postępowania administracyjnego jest zatwierdzenie projektu organizacji ruchu? Według mnie postępowanie jest dwuinstancyjne, a organem odwoławczym jest organ sprawujący nadzór nad zarządcą ruchu. Ale nie można w kwestii organizacji ruchu wydawać decyzji (niektórzy prawnicy w zarządach tak interpretują), bo takie mają zastosowanie do spraw indywidualnych. Ponadto o każdym

zatwierdzeniu należałoby informować wszystkich zainteresowanych i ewentualnie rozpatrywać ich odwołania. Więc wydaje mi się, że powinno się określić w tym miejscu, czym jest zatwierdzenie i jaki rodzi skutki formalno-prawne.

Tak samo powinien mieć możliwość żądania powyższego bezpośrednio w stosunku do podmiotów wykonujących roboty w pasie drogowym, a egzekucją jego żądań powinien zająć się zarząd drogi. To bardzo ważne – musi mieć możliwość bezpośredniej reakcji na nieprawidłowości w trosce o brd.

W proponowanej formie zapisy nie dające możliwości obrony zarządcom dróg, np. w przypadku gdy organ zarządzający ruchem nakaze wykonać sygnalizację świetlną ze względu na stopień zagrożenia w przeciagu 2 miesięcy. Wykonanie zastępcze będzie wymagało zgody zarządu drogi na wejście w pas drogowy – i powstaje sytuacja patowa.

Ust. 4 może być przepisem „martwym” w przypadku połączenia funkcji organu zarządzającego i zarządcy drogi co w praktyce jest bardzo często realizowane. Rozwiązaniem byłby ustawowy zapis uniemożliwiający łączenie w/w funkcji.

Jak to sobie ustawodawca /z przeproszeniem/ wyobraża? W moim przypadku funkcje zarządu drogi i zarządzającego ruchem pełni prezydent. Sam przeciw sobie będzie wszczynał postępowanie egzekucyjne? Czy tam na górze wiedzą, jakie struktury funkcjonują na dole? Zapomnieli o miastach prezydenckich / tylko w nich funkcjonuje taki układ./ Ponadto istnieje ryzyko, że gminy lub miasta, nie będące miastami prezydenckimi, mogą pójść z torbami /brak realizacji zadań nawet bardzo potrzebnych wynika najczęściej z braku kasy, która cudownie się nie rozmnoży/. Urząd Marszałkowski dysponuje wielką forsą unijną na poprawę Brd to może pozwolić sobie na rozmach, pozostali niekoniecznie

Ten zapis jest nieprecyzyjny i niezrozumiały. Bardziej konkretnie.

Art.10b ust. 5.pkt 2) propozycje zmian:

„2) zarządcami ~~i zarządcami~~ dróg publicznych oraz ~~niepublicznych~~ **ogólnie dostępnych dróg wewnętrznych, w szczególności dróg w osiedlach mieszkaniowych, dojazdów do obiektów publicznych generujących duży ruch pojazdów, placów przed dworcami kolejowymi, autobusowymi, portami i lotniskami.**”

Art. 10c, ust. 2 propozycja zmiany:

2. Projekt organizacji ruchu na skrzyżowaniu dróg, dla których właściwe są różne organy zarządzające ruchem, zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii **powiadamiając o tym organy zarządzające ruchem na drogach niższej kategorii.**

Art. 10c.ust. 3 propozycja zmiany:

3. W przypadku zamknięcia drogi dla ruchu lub wprowadzenia na drodze ograniczenia ruchu powodującego konieczność prowadzenia objazdów drogami różnej kategorii, czasową organizację ruchu zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla **tej** drogi, na której wprowadzono ograniczenia **uzgadniając to z pozostałymi organami zarządzającymi ruchem i powiadamiając właściwe zarządy dróg.**

Art. 10d. 1. propozycje zmian:

1. Projekt organizacji ruchu może sporządzić osoba ~~posiadająca~~ **spełniająca jeden z poniższych wymogów:**

1) ma wyższe wykształcenie ~~w dziedzinie drogownictwa~~ **o specjalności drogowej;**

2) ma ukończone z wynikiem pozytywnym podyplomowe studia w zakresie inżynierii ruchu;

3) ma 5-letnią praktykę zawodową w zakresie zarządzania ruchem drogowym oraz ukończone z wynikiem pozytywnym policealne studium zawodowe w zakresie inżynierii ruchu, lub technikum drogowe.

~~3) uprawnienia audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.~~

W nowych art.10d ust. 1 i art.10e ust. 1 (wymogi dla sporządzających projekt organizacji ruchu i dla audytorów brd) nie jest jasne, czy trzeba mieć wszystkie kwalifikacje (wykształcenie drogowe, studium podyplomowe i uprawnienia audytora w pierwszym przypadku, a w drugim także 5-letnią praktykę, niekaralność, certyfikat i wpis do rejestru) łącznie, czy wystarczy jedno z nich. **Jeżeli wszystkie łącznie, to wymagania są zdecydowanie zbyt ostre, przy czym projekty organizacji ruchu mogłyby wykonywać wyłącznie audytorzy(!). Od audytorów nie wymaga się studium podyplomowego w zakresie inżynierii ruchu, ale 5-letniego stażu w zarządzaniu ruchem (kto weryfikowałby, która praca dotyczy -wylącznie? - „zarządzania**

ruchem”). **Jeżeli wystarczy jedna z kwalifikacji, to wymogi dla audytorów (np. wpis do rejestru) byłyby absurdalne.** Należałoby dla obu kategorii uprawnień stawiać **łącznie** warunki:

- wykształcenie drogowe;
- studium podyplomowe inżynierii ruchu lub (zamiennie) 5-letni staż w zarządzaniu ruchem;

a dla audytorów brd dodatkowo (także łącznie):

- niekaralność;
- certyfikat audytorski
- wpis do rejestru;

Wprowadzenie punktu 4, pozwoli na szybkie wykonywanie projektów tymczasowych i małych projektów docelowych organizacji ruchu w lokalnych aglomeracjach. Wylimuje również proceder jedynie „firmowania” projektów przez osoby posiadające wykształcenie wyższe w dziedzinie drogownictwa a nie mające żadnej praktyki i dodatkowej aktualizowanej wiedzy w kierunku inżynierii ruchu.

Dodatkowo proponuję wzorem uprawnień drogowych wprowadzenie uprawnień o tytule:

„Posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnych funkcji: kierowania, nadzorowania i kontrolowania, w zakresie inżynierii ruchu drogowego – o powszechnie znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych.”

Nazwa uprawnień może być rozszerzona, natomiast zasady uzyskania takich uprawnień byłyby podobne jak do robót drogowych, z uwzględnieniem zarówno wykształcenia wyższego i średniego technicznego, oraz obwarowane odpowiednim stażem pracy w kierunku inżynierii ruchu. Pozwoli to w przeciągu paru lat na wzmocnienie techniczną kadrą fachową Zarządy Dróg (duże i małe lokalne), oraz zmobilizuje istniejącą kadrę do podnoszenia kwalifikacji, uczenia się nowych technologii z zakresu inżynierii ruchu i ich wprowadzania. Reasumując, chodzi o to, aby osoby, które odpowiadają za ruch i zarządzanie drogami, oraz decydują o jego organizacji, były osobami kompetentnymi a nie z przypadku.

Ile osób ma skończone podyplomowe studia w zakresie inżynierii ruchu jeżeli ma to być wymóg obowiązkowy. Tak drastyczne ograniczenie osób mogących sporządzać projekty spowoduje wzrost kosztów realizacji inwestycji, w tym drogowych oraz spowoduje wydłużenie czasu ich realizacji. Czy każda osoba posiadająca wyższe wykształcenie w dziedzinie drogownictwa ma kwalifikacje niezbędne do sporządzenia prawidłowego projektu organizacji ruchu, np. świeżo upieczony absolwent uczelni. Przepis pomija tymczasem grupę osób mających wymagane doświadczenie, ale nie mających wykształcenia wyższego. Dlatego zasadnym byłby zapis w pkt 1) analogiczny jak dla audytora: **posiada 5-letnią wymaganą praktykę zawodową w zakresie zarządzania ruchem drogowym.**

Zakres udziału projektanta organizacji ruchu w procesie realizacji inwestycji drogowych jest bardzo rozległy. Od analiz wariantów i wskazania wariantu najkorzystniejszego na etapie studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowego poprzez koncepcję programową do projektu budowlanego z projektem oznakowania drogi. (Patrz rozporządzenie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad nr 30 z dnia 8 listopada 2005 r. w sprawie stadiów i składu dokumentacji projektowej dróg i mostów.) Biorąc powyższe pod uwagę, warunki stawiane projektantowi w ust 1 powinny być akceptowane i pożądane jest by były spełnione.

Chyba dość duży „rozstrzał” pomiędzy umiejętnościami przedstawicieli w/w grup zawodowych (szczególnie pomiędzy pkt 1 a pkt 3). Wydaje się celowe podniesienie poprzeczki dla pkt 1 i pkt 2 – dodanie konieczności posiadania uprawnień projektowych.

Wyrażam wątpliwości, co do realności zapewnienia dostatecznej liczby osób spełniających wymagania dla sporządzania, sprawdzania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu przed 1 stycznia 2008 r.

Bez uprawnień? A co z przynależnością do izb?

Co to znaczy : „w dziedzinie drogownictwa” ? raczej :..”o **specjalności drogowej**”, ponadto dodać wyraz :...”**lub**”

Projekt zmian słusznie ogranicza krąg osób uprawnionych do sporządzenia projektu organizacji ruchu. Nie mniej osoba posiadająca wyższe wykształcenie w dziedzinie drogownictwa (Art. 10d. 1.1)), zwłaszcza nie mająca uprawnień projektowych w tej dziedzinie, może nie mieć wystarczającej wiedzy potrzebnej do sporządzenia takiego projektu, często bardzo skomplikowanego. Mając m.in. to na uwadze, Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu zabiega o utworzenie zawodu inżyniera ruchu drogowego, którym niekoniecznie musiałaby być osoba mająca wyższe wykształcenie w dziedzinie drogownictwa. Jednocześnie wskazuje się na konieczność opracowania procedur nadawania uprawnień (jak w każdym zawodzie budowlanym) do sporządzenia projektu organizacji ruchu.

Art. 10d. 2. propozycja zmian:

„2. Projekt organizacji ruchu może przedstawić do zatwierdzenia, ~~po uzyskaniu pozytywnej opinii audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego~~:

- 1) ~~zarząd~~ zarządca drogi **lub podmiot wykonujący projekt na zlecenie zarządcy drogi** – bezpłatnie;
- 2) organ zarządzający ruchem **lub podmiot wykonujący projekt na jego zlecenie** – bezpłatnie;
- 3) inny zainteresowany **jego zatwierdzeniem** podmiot – za opłatą stanowiącą przychód organu zarządzającego ruchem.

To znaczki skarbowe już nie wystarczą? Jeśli inna opłata, to może z konkretnym przeznaczeniem.

Zgodnie z planowanymi zmianami w opłacie skarbowej od 2007 r. mają być zniesione opłaty za podania i załączniki do podań.

1. Propozycja nie uwzględnia sytuacji, kiedy projektant – realizując zamówienie publiczne – działa na zlecenie zarządu drogi lub samego zarządzającego ruchem. W takiej sytuacji projektant winien być zwolniony z obowiązku wnoszenia opłaty – w przeciwnym razie będzie zmuszony do szukania pośrednictwa zleceniodawcy w występowaniu o zatwierdzenie projektu – co znowu będzie przedłużało okres uzyskiwania zatwierdzenia.

2. Należy określić termin sfinalizowania czynności zatwierdzania projektu organizacji ruchu – podobnie jak jest to w przypadku uzgodnień określonych w prawie budowlanym (nie musi to być jednak 14 dni, ale np. 30 dni). Zapis taki przyczyni się do znacznego przyspieszenia procesu projektowania, przedłużanego nieraz przez organy opiniujące (obecnie) i zatwierdzające projekt - bez winy projektanta (umowne terminy realizacji projektu !!!)

3. Z proponowanych zapisów wynika, że to „zainteresowany podmiot” ma uzyskiwać opinię audytora brd – a więc to on powinien płacić audytorowi za usługę – czy nie należy tu zapisać, że uregulowanie takich kwestii nastąpi w drodze rozporządzenia odpowiedniego ministra?

Jaką? To jest kolejny podatek, bo Radni ustalą, że jest to 500 zł za każdą drogę. Moim zdaniem ten zapis powinien być wyrażony w jednoznacznej opłacie skarbowej.

Opłata „po uważaniu”? lub „co łaska”? Projekt projektowi nierówny.

Art. 10d. 3. propozycja zmian:

„3. Organ zarządzający ruchem (w tym upoważniona przez ten organ osoba) ma prawo wymagać dla projektów organizacji ruchu uzyskania przez składającego projekt pozytywnej opinii audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, z wyjątkiem projektu, dla którego uzyskano pozytywną opinię, o której mowa w ust.8.”

Każdy projekt organizacji ruchu? Nawet dla czasowego jednostronnego zawężenia jezdni? Raczej nie jest to wykonalne i mało uzasadnione. Osoba zatwierdzająca projekt też nie będzie już przysłowiowym „szewcem” (wg ust.4 poniżej) – po co więc po drodze w każdym przypadku audytor?

Gdzie się podziela Policja, która w całym układzie odgrywa olbrzymią rolę jako egzekutor porządku i bezpieczeństwa na drogach.

Każda zmiana oznakowania np. oznakowanie wycinki drzew lub oznakowanie informacyjne dotyczące obiektów przydrożnych – znaki typu D-21 ... D-34a wymaga opracowania projektu organizacji ruchu. Czy każdy projekt wymaga opinii audytora? Biorąc pod uwagę ilość projektów sporządzanych m. in. w związku z robotami na drogach ilość audytorów obecnie przeszkolonych może okazać się niewystarczająca.

To jest jakiś żart. Ilu jest audytorów w Polsce? Kto nim jest? To doprowadzi do sytuacji, że tylko przedstawiciele GDDKiA będą robili projekty lub dawali pieczątki na projekty, a już praca w GDDKiA będzie drugorzędną i drugorzędnym dochodem. Nie mamy w Polsce jeszcze tylu audytorów, aby nakazywać taki przepis!!!!!!

Art. 10d. ust. 4 Projekt organizacji ruchu rozpatruje w imieniu organu zarządzającego ruchem upoważniona przez ten organ osoba spełniająca wymagania określone w ust. 1.

Czy to jest zadanie audytora zgodnie z obowiązującym podejściem do funkcji jakie powinien spełniać audytor?

Czyli opiniować może każdy – tylko zatwierdzający musi spełniać ust. 1.

Czy przed wejściem Ustawy w życie będzie przeszkolona odpowiednia grupa specjalistów?

Uważam, że tu konieczne są uprawnienia, jakiś staż pracy. Nawet inżynier, prosto po studiach, niewiele umie.

1. Obecnie powszechna jest praktyka delegowania uprawnień do zarządzania ruchem na drogach – do jednostek podległych organowi zarządzającemu ruchem, w tym szczególnie do zarządów dróg. Moim zdaniem należy wyraźnie zabronić tego typu praktyk, jako że wówczas organ opiniujący (zarząd drogi) jest równocześnie de facto organem zarządzającym ruchem !

2. Z proponowanych zapisów wynika, że zarządzanie ruchem nie będzie realizowane na poziomie powiatu (za wyjątkiem powiatów grodzkich – prezydent miasta). Czy nie byłoby zasadne umożliwić delegowanie uprawnień ALE W UZASADNIONYCH PRZYPADKACH (np. odpowiedni poziom kadry) do starosty – co byłoby uściśleniem zapisu w ust. 4 ?

Art. 10d. ust. 5

5. Po rozpatrzeniu złożonego projektu organizacji ruchu organ zarządzający ruchem może:

Art. 10d. ust. 6

6. Organ zarządzający ruchem odrzuca projekt w przypadku stwierdzenia:

Czy sytuacje z ust 5 i 6 mogą mieć miejsce pomimo pozytywnej opinii audytora bezpieczeństwa ruchu?

Art. 10d.ust. 6 pkt 2) niezgodności projektu z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, z zastrzeżeniem ust. 8.

Czy takie przepisy są? Czy „czerwona książkę” można uznać za taki przepis?

Zapisy ust. 2 drugiego winny znaleźć się w pkt 7. czyli określającym kiedy organ zarządzający ruchem może odrzucić projekt, ale nie musi. Nieprawidłowa odległość ustawienia znaków jest niezgodnością projektu z przepisami, może być jednak poprawiona przez organ zarządzający ruchem i projekt może zostać zatwierdzony po wprowadzeniu zmian wg ust. 5 pkt 1b.

Ust.3, pkt 1 i ust.6 pty 1 i 2 niezręczna sytuacja, sprzeczność? Audytor, którego ważność przepisy (art. 10 e) wynoszą na czołowe miejsce, ma dużo uprawnień, może być projektantem i audytorem jednocześnie (!?), podpisuje wszystkie projekty - praktycznie nie ponosi odpowiedzialności (np. nie grozi mu utrata pracy). Zatem, albo odpowiedzialność merytoryczną przypisać w całości projektantowi, sprawdzającemu i audytorowi (podobnie jak w budownictwie), i skreślić pkty 1 i 2 albo umocować mocniej prawnie upoważnioną przez organ zarządzający ruchem osobę rozpatrującą projekt poprzez zapis stwierdzający wyższość kompetencji merytorycznej i formalnej tej osoby nad wyżej wymienionymi wraz z zapisem chroniącym tą osobę przed ewentualnymi naciskami pracodawcy, albo audytorów przypisać do organów zarządzających ruchem.

Art. 10d.ust. 7 propozycja skreślenia ust. 7.

Czy sporządzający projekt OR ma badać zgodność z założeniami polityki i potrzebami społecznymi? Ma to stwierdzać na podstawie jakich dokumentów?

Polityki transportowej kraju czy wsi?

ŚWIETNE – w zasadzie nie będzie można ograniczać dostępności – a wręcz jest furtka do żądania jej zwiększania

To od razu można odrzucić wszystkie projekty organizacji ruchu na drogach wyższych klas – choćby ze względu na jazdy.

Co oznacza brak efektywności organizacji ruchu. Jakim kryterium je mierzyć: przepustowością, ekonomią, zużyciem paliwa, poziomem hałasu? Taki zapis spowoduje, że zarządzający drogą pod tym hasłem będzie mógł odrzucić każdy projekt.

Język polski umarł.

To jest powód, dla którego można odrzucić każdy projekt.

Kto i na podstawie jakich kryteriów ma określać efektywność projektowanej organizacji ruchu? Czy każdy urzędnik? Nawet nie audytor?!

Co to znaczy? Sformułowanie w punkcie 2) bardzo nieprecyzyjne, dające możliwość dowolnego interpretowania ze strony organu zarządzającego ruchem, a tym samym stanowiące swego rodzaju wytrych do manipulowania projektantami... Jakie więc są kryteria tej nieefektywności organizacji ruchu???

*Zapis dotyczący „efektywności organizacji ruchu” powinien być objaśniony. Kryteria efektywności powinny być zdefiniowane, w przeciwnym przypadku przepis będzie martwy lub oprostowany. **Wobec braku definicji efektywności należy go skreślić.***

Art. 10d.ust. 8 Organ zarządzający ruchem może zatwierdzić projekt organizacji ruchu zawierający nowe, niesprawdzone w krajowej praktyce, rozwiązania techniczne, nieznajdujące podstaw w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz dotyczących warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, pod warunkiem uzyskania pozytywnej opinii wydanej przez jednostki badawczo-rozwojowe wskazane w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.

Ten zapis może spowodować znaczne problemy związane z liczbą stosowanych rozwiązań i pogłębi problem braku jednorodności stosowanych elementów organizacji ruchu w ramach tej samej drogi. Najpierw powinny zostać stworzone dobre praktyki w skali kraju, a później można dopuścić do eksperymentów na drodze. Moim zdaniem zapis ten może być interpretowany tak, że przyszły audytor powinien pracować przez 5 lat w jednostce zarządzającej ruchem. Ograniczy to znacznie możliwości zdobywania uprawnień audytora. W nawiązaniu do poprzednich zapisów (art. 10 d, ust. 1) można stwierdzić, że powstają nowe uprawnienia do jednoczesnego projektowania i sprawdzania projektów organizacji ruchu.

Czy liczba jednostek opiniujących jest wystarczająca? Czy opinia wydawana dla zarządu dróg będzie udzielana bezpłatnie? Przepis niekonsekwentny w świetle zapisów ust 2.

W takich przypadkach z kolei konieczna jest opinia audytora brd i trzeba to precyzyjnie zapisać!

Proponuje się dodatkowy ustęp 9 w Art. 10d o brzmieniu:

„9. Organem odwoławczym od decyzji organów zarządzających ruchem wymienionych w Art. 10a pozostaje minister właściwy do spraw transportu.”

Propozycja podsumowująca - Art. 10e powinien w całości zostać objęty odrębnym rozporządzeniem regulującym sprawy audytu i audytorów BRD w procesie projektowania i zatwierdzania organizacji ruchu; zbyt wiele jest tutaj niejasności i nieścisłości.

Art. 10f. ust. 1 Nadzór nad zarządzaniem ruchem sprawuje:

- 1) Główny Inspektor Transportu Drogowego w imieniu ministra właściwego do spraw transportu – na drogach krajowych, z wyłączeniem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu;

A może pora na ustanowienie i umocowanie Krajowego Inżyniera Ruchu, powoływanego przez ministra właściwego do spraw transportu. Nie wykluczam tu możliwości jego działania w strukturach GITD – może jako zastępcy Głównego Inspektora.

*Do nadzoru nad zarządzaniem ruchem w imieniu ministra właściwego do spraw transportu – na drogach krajowych, z wyłączeniem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu (Art. 10f. 1.1)) **powinien być**, moim zdaniem, utworzony we właściwym ministerstwie odrębny pion na czele z **Krajowym (Głównym) Inżynierem Ruchu Drogowego**.*

propozycja zmiany:

- 2) Wojewoda – na pozostałych drogach, **w tym na drogach wewnętrznych ogólnie dostępnych, o których mowa w art. 10b ust. 5 pkt 2.**

Jak fizycznie wojewoda ma sprawować nadzór nad marszałkiem i prezydentem miasta na prawach powiatu ?

Art. 10f. ust. 2 Organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach:

- 1) dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie:
 - a) zgodności z obowiązującymi przepisami,
 - b) bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) może nakazać organowi zarządzającemu ruchem w drodze zarządzenia zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego;

To będzie „klucz-wytrych” dobry na każdą okazję. Zapisy są zbyt ogólne i będą powodować problemy.

Art. 10f. ust. 2 pkt 2 propozycja zmiany:

- 2) może nakazać organowi zarządzającemu ruchem w drodze zarządzenia zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego, **albo ze względu na niespełnianie wymogów zgodności organizacji ruchu z obowiązującymi w tym zakresie normami prawnymi;**

Zmiana odnosi się do dróg, na których ruchem zarządza zarządca drogi.

propozycja dopisania pkt 4:

„4) Nadzór nad zarządzaniem ruchem sprawuje osoba spełniająca wymagania określone w art. 10d, ust.1”.

Art. 10f. ust. 2 pkt 3) może wprowadzić w drodze rozporządzenia zakaz lub ograniczenie w ruchu drogowym ze względu na konieczność zapewnienia porządku, bezpieczeństwa publicznego lub bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Czy Główny Inspektor Transportu Drogowego i wojewoda posiadają uprawnienia do wydawania rozporządzeń?

Ten zapis jest nieprecyzyjny i niezrozumiały. Bardziej konkretnie

Art. 10g. ust. 1 Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa ruchu w okresie zwiększonego natężenia ruchu pojazdów osobowych lub konieczność ochrony dróg przed zniszczeniem, może wprowadzić, w drodze rozporządzenia, okresowe ograniczenia ruchu pojazdów na drogach lub zakaz ruchu niektórych rodzajów pojazdów.

Brak zapisów związanych z ochroną środowiska – zapis ten powinien uwzględniać zapisy ustawy Prawo Ochrony Środowiska, która mówi, że jednym ze sposobów ochrony środowiska przed emisjami (np. hałasem) jest m.in. właściwa organizacja ruchu – art. 173, pkt 2.

Art. 10g. ust. 2 propozycja zmiany:

2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego oraz potrzebę efektywnego wykorzystania dróg ~~publicznych~~ określi, w drodze rozporządzenia:

propozycja dopisania pkt 5:

5) szczegółowe procedury związane z wykonywaniem audytu bezpieczeństwa ruchu dla inwestycji drogowych oraz jednostkę akredytacyjną właściwą do certyfikacji audytorów brd.

Propozycja zmian w art. 20 w ustawie Prawo o ruchu drogowym: należy zmienić ustęp 1 oraz skreślić całkowicie ustęp 1a :

Art. 20. 1. Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym ~~w godzinach 5:00-23:00~~ wynosi 50 km/h, z zastrzeżeniem ust. 2.

~~1a. Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 23:00-5:00 wynosi 60 km/h, z zastrzeżeniem ust. 2.~~

Art. 39a (dodano przecinki)

Art. 39a. W autobusie niewyposażonym w pasy bezpieczeństwa, podczas jazdy poza obszarem zabudowanym, dziecko w wieku do lat 12 przewozi się wyłącznie na miejscu siedzącym.;

Art. 40.ust. 1. a), b) i c) w art. 40:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący motocyklem lub motorowerem oraz osoba przewożona takimi pojazdami są obowiązani używać w czasie jazdy hełmów ochronnych i kamizelek odblaskowych odpowiadających właściwym warunkom technicznym.”;

b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Kierujący czterokołowcem oraz pasażerowie przewożeni tym pojazdem powinni używać hełmów ochronnych odpowiadających właściwym warunkom technicznym.”

c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

~~„3. Kierujący rowerem oraz osoba przewożona takim pojazdem, o ile nie ukończyli 18 lat, są obowiązani używać w czasie jazdy hełmów ochronnych odpowiadającym właściwym warunkom technicznym.”;~~

propozycje zmian Art. 40.ust. 3: zmiana treści:

„3. Wprowadza się obowiązek używania hełmów ochronnych przez kierujących rowerem oraz osoby przewożone rowerem o ile nie ukończyły 18 lat.”

Art. 51. ust.1, otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem jest obowiązany używać świateł mijania podczas jazdy w warunkach normalnej przejrzystości powietrza.”;

Jazda przez cały rok na światłach mijania.

„ZŁOTA CZCIONKA DLA AUTORA” Cóż za karkołomny zapis obowiązku używania świateł mijania przez całą dobę!!!? A jakich świateł używać w innych niż normalne warunki przejrzystości powietrza? Nie tylko w przypadku mgły, ale też zadymienia, smogu, itp.? Konia z rzędem temu prostemu użytkownikowi drogi, który zrozumie wprost, że ma obowiązek używania świateł mijania przez całą dobę!

Zapis wygląda rzeczywiście dziwnie ale jest logiczny – doba nie ma tu nic do rzeczy, gdyby zapisać „przez całą dobę” w nocy nie można byłoby używać świateł drogowych .

Art. 64. ust. 4 zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego, z zastrzeżeniem ust. 5 wydają:

1) starosta właściwy ze względu na siedzibę podmiotu występującego o zezwolenie - dotyczy zezwolenia, o którym mowa w ust. 2 pkt 1-3, 5

Czyli zarządzający ruchem może nie wiedzieć że starosta wydał zgodę na przejazd

Skoro starosta nie jest już organem zarządzającym ruchem (p. art. 10a) nie powinien wydawać zezwoleń, to winno należeć do kompetencji marszałka jako organu zarządzającego ruchem na pozostałych drogach.

Art. 64a ust 4. Koszty związane z:

- 1) wyznaczeniem tras przejazdu - ustala organ właściwy do wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego;
- 2) przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdów nienormatywnych, z wyjątkiem kosztów dostaw, usług i robót wskazanych w zezwoleniu na przejazd pojazdem nienormatywnym, wykonywanych przez dokonującego przejazdu pojazdem nienormatywnym lub na jego rzecz przez odpowiednie podmioty - ustala właściwy zarządca drogi.

Przecież znaczną część powyższych zapisów reguluje ustawa o drogach publicznych. Zostawmy to w stanie dotychczas niezmienionym.

Art. 64b. ust. 6. Od przekazywanych opłat prowizję otrzymują:

- 1) urzędy powiatowe - od opłat przekazywanych na rzecz innych jednostek samorządu terytorialnego;

Urzędy miejskie w miastach prezydenckich?

UWAGI DO ZMIAN W USTAWIE O DROGACH PUBLICZNYCH

„**Art. 22a. 1** Zewnętrzny nadzór w zakresie stanu technicznego dróg publicznych prowadzi Główny Inspektor Transportu Drogowego.

Droga jako obiekt budowlany podlega kontroli nadzoru budowlanego na podstawie ustawy Prawo budowlane. Art. 22a dubluje kompetencje organów nadzoru i kontroli. Stanu dróg nie poprawia się ilością kontroli (nadzór budowlany, NIK, Policja, organ zarządzający ruchem – a teraz dodatkowo ITD) lecz zapewnieniem wystarczających środków na utrzymanie dróg.

*Z oddzieleniem nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu drogowego od nadzoru nad stanem technicznym dróg wiąże się wprowadzenie odpowiednich zmian w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (**Art.22a**) oraz w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (proponowana zmiana **Art. 54a 1**)*

Mając na uwadze zakres kompetencji i możliwości nadzoru nad stanem technicznym dróg publicznych, obiektów inżynierskich oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego zasadne byłoby przeniesienie wymienionych w ust. 1 uprawnień na organ zarządzający ruchem dla danej drogi.

Art. 22a. ust. 2. W ramach prowadzonego nadzoru Główny Inspektor Transportu Drogowego:

- 1) prowadzi kontrolę:
 - a) stanu technicznego dróg publicznych, obiektów inżynierskich i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,

W jaki sposób? Kim i czym ?

Art. 22a. ust. 2 pkt 2) wnioskuje do właściwego zarządcy drogi publicznej o niezwłoczne podjęcie odpowiednich działań organizacyjno-technicznych w celu usunięcia stwierdzonych w wyniku kontroli nieprawidłowości;

I co z tego wynika ? jakie jest przełożenie na służby marszałka, bądź prezydenta miasta na prawach powiatu? W jakich przypadkach?

Art. 22a. ust. 7) w art. 41:

- a) uchyla się ust. 1-3;
- b) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Dopuszczalne naciski osi dla dróg, o których mowa w ust. 4-6 określa załącznik nr 3 do ustawy.”;

Powyższe przepisy jak również art. 64 ust. 2 pkt 3 nie określają, na których drogach wojewódzkich jest dopuszczony ruch pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi 10,5 t.

Art. 43a (dodany) propozycja zmian:

„**Art. 43a.** Minister właściwy do spraw transportu mając na uwadze funkcje drogi ~~publicznej~~ w zależności od jej kategorii, konieczność zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jego efektywność, określi w drodze rozporządzenia standardy utrzymania dróg ~~publicznych~~.”

A w niektórych przypadkach powinno być: ochrony środowiska

Art. 96 ust. 3 propozycja zmian:

3. Kierować rowerem wieloosobowym lub przewozić na rowerze **albo motorowerze** inną osobę może osoba, która ukończyła 17 lat, a kierować po jezdni wózkami inwalidzkimi poruszonymi siłą mięśni kierującego – osoba która ukończyła 13 lat

UWAGI DO ZMIAN W USTAWIE PRAWO BUDOWLANE

Art. 3. W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz.U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016 z późn. zm.¹) w art. 33 w ust. 2 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

Poważna sprawa – ale generalnie to jest dobry kierunek

„5) zatwierdzone projekty organizacji ruchu – w przypadku robót budowlanych związanych z drogami publicznymi, z obiektami i urządzeniami służącymi do utrzymania tych dróg, z usytuowanymi w granicach pasa drogowego sieciami uzbrojenia terenu niezwiązanymi z użytkowaniem drogi, a w odniesieniu do dróg ekspresowych i autostrad – wraz z obiektami i urządzeniami obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek.”.

Czyli bez projektu OR nie będzie można nawet wszcząć postępowania w sprawie decyzji o PB.

Prawo Budowlane Art. 33, ust. 2 pkt 5 propozycja zmiany:

„5) zatwierdzone projekty organizacji ruchu – w przypadku robót budowlanych związanych z drogami **publicznymi**, z obiektami i urządzeniami służącymi do utrzymania tych dróg, z usytuowanymi w granicach pasa drogowego sieciami uzbrojenia terenu niezwiązanymi z użytkowaniem drogi, a w odniesieniu do dróg ekspresowych i autostrad – wraz z obiektami i urządzeniami obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek.”.

Proponuje się wykreślić z treści dodanego w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane w art. 33 w ust. 2 pkt 5 słowo „publicznymi” i wówczas pkt 5 otrzymałby brzmienie jak wyżej:

UWAGA DO USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM

Art. 6. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088, z późn. zm.²) art. 54a otrzymuje brzmienie:

Z oddzieleniem nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu drogowego od nadzoru nad stanem technicznym dróg wiąże się wprowadzenie odpowiednich zmian w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Art.22a) oraz w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (proponowana zmiana Art. 54a 1))

UWAGI DO UZASADNIENIA

Przedłożony projekt ustawy zmieniający przepisy szeregu ustaw: Prawa o ruchu drogowym, Ustawy o drogach publicznych, Prawa Budowlanego i Ustawy o dozorcze technicznym ma na celu wprowadzenie nowych rozwiązań służących:

- poprawie bezpieczeństwa ruchu i transportu drogowego,
- uproszczeniu procedur administracyjnych w sprawach związanych z ruchem drogowym i transportem,

Rzeczywiście same uproszczenia:

1. dodatkowo projekt OR w Projekcie Budowlanym
2. Audyt
3. Zatwierdzanie OR na DG i DP u Marszałka

(art. 1 pkt 4 projektu dodający rozdział 1a Prawa o ruchu drogowym)

Przyjęcie tego wariantu wychodziłoby naprzeciw postulatom formułowanym zarówno przez środowiska akademickie, eksperckie, jak też osób zawodowo związanych z zarządzaniem ruchem.

Może i akademickie, bo powyższe nic nie ma wspólnego z praktyką.

² Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 141, poz. 1184, Nr 155, poz. 1297, Nr 163, poz. 1362, Nr 172, poz. 1440 i Nr 180, poz. 1494 i 1497.

Przyjęcie tego wariantu wymaga odpowiedniego vacatio legis (1 stycznia 2008 r.) w celu umożliwienia prawidłowego przekazania dotychczasowych kompetencji. Zaproponowana zmiana przyniesie znaczne oszczędności w skali całego kraju, gdyż umożliwi likwidację stanowisk pracy związanych z zarządzaniem ruchem w powiatach.

No tak, taniej nie znaczy lepiej. A ludzie będą jeździć do marszałka z pierdołą. A co tam ludzie, urzędnik się liczy i "oszczędności", a tak naprawdę wydatki tylko przeniesione z etapu pracownika na bilety, bądź paliwo petenta. BRAWO! ZMIANA TA CORAZ BARDZIEJ UTWIERDZA MNIE W SKANDALICZNYM PODEJŚCIU do zarządzania.

A czemu nie zapisano, że pracownikami zarządów dróg mają być ludzie posiadający certyfikat audytora? Może jeszcze bardziej należy napędzić kasę tym szkolącym, bo audytorów nadal nie mamy, a rocznie szkolimy 15-30 osób.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

Wdrożenie proponowanych rozwiązań spowoduje:

- Projektowana ustawa będzie miała wpływ na wydatki samorządu terytorialnego z uwagi zmianę kompetencji w zakresie zarządzania ruchem. Wydatki będą zmniejszone z uwagi na likwidację stanowisk pracy związanych z zarządzaniem ruchem w powiatach. Ministerstwo Transportu nie posiada informacji o wymiarze etatów obsadzanych w tym zakresie w powiatach.

Ale wydatki będą zwiększone w województwach z uwagi na przejęcie części kompetencji powiatów, uzasadnienie o tym nie wspomina. Marszałek naszego województwa do zarządzania ruchem w miejsce dotychczasowych 8 % „dostanie” 80 % sieci drogowej. Taka zmiana znacznie wpłynie na wydatki województwa (kadra, sprzęt).

3) W OCENIE SKUTKÓW REGULACJI w części **Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego** (str 41)

Wdrożenie proponowanych rozwiązań spowoduje:

Projektowana ustawa będzie miała wpływ na wydatki samorządu terytorialnego z uwagi zmianę kompetencji w zakresie zarządzania ruchem. Wydatki będą zmniejszone z uwagi na likwidację stanowisk pracy związanych z zarządzaniem ruchem w powiatach. Ministerstwo Transportu nie posiada informacji o wymiarze.

Treść zbędna, albo naiwna.

Modelem do pisania ustawy o ruchu nie powinny być drogi krajowe, ale przeciętne miasto wojewódzkie, w którym wachlarz problemów z dziedziny inżynierii ruchu w ciągu roku jest większy niż na wszystkich drogach krajowych w całym kraju.

Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

- Projektowana ustawa będzie miała wpływ na wydatki samorządu terytorialnego z uwagi zmianę kompetencji w zakresie zarządzania ruchem. Wydatki będą zmniejszone z uwagi na likwidację stanowisk pracy związanych z zarządzaniem ruchem w powiatach. Ministerstwo Transportu nie posiada informacji o wymiarze etatów obsadzanych w tym zakresie w powiatach.

A Marszałek obsłuży te dodatkowe kilometry (wielokrotnie więcej niż miał dotychczas!) bez dodatkowych ludzi? (pewnie tak, bo nie będzie wystarczająco tych spełniających ust.1)

Prezes Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

.....
Tomasz Borowski

Rozdzielnik:

1. Komisja Infrastruktury Sejmu RP.
2. Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego.
3. Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych.
4. Unia Metropolii Polskich.
- ~~5. Związek Powiatów Polskich.~~
6. Polski Kongres Drogowy.
7. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP.
8. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa.
9. Polska Izba Inżynierów Budownictwa.