



STOWARZYSZENIE
www.klir.pl
t.borowski@onet.pl

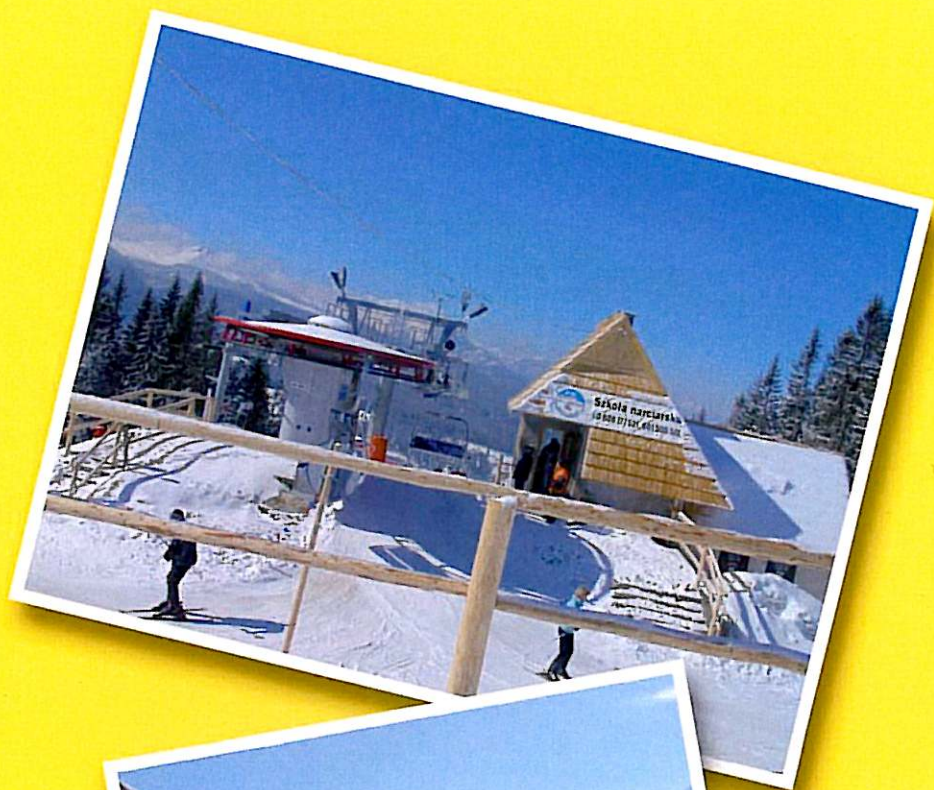
KLUB INŻYNIERII RUCHU

Biuro Zarządu - ul. Leśna 40
62-081 Przeźmierowo k/Poznania
skr. poczt. nr 20 • tel/fax 061- 814 25 25

INFORMACJA

NR **57**

Tatry • Polana Zgorzelisko • Marzec 2006



ZAŁĄCZNIK DO "ANALIZY STRUKTURY ZARZĄDZANIA RUCHEM"

Załącznik zawiera nadesłane propozycje, uwagi i opinie:

- Aleksandra Deskura, (A.D.) - 6.11.2005 r.
- Tomasza Borowskiego, (T.B.) - 6.11.2005 r.
- Wiesława Bartoszewickiego, (W.B.) - 5.12.2005 r.
- Gabrieli Piotrewicz, (G.P.) - 5.01.2006 r., uwagi G.P. podano w skrócie, szerzej G.P. napisała w oddzielnym załączniku
- Zbigniewa Łatoszka, (Z.L.) - 9.01.2006 r.
- Urszuli Chmiel, (U.Ch.) - 2.02.2006 r.

PROPOZYCJA NOWELIZACJI "ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY Z DNIA 23 WRZEŚNIA 2003 ROKU W SPRAWIE SZCZEGÓŁOWYCH WARUNKÓW ZARZĄDZANIA RUCHEM NA DROGACH ORAZ WYKONYWANIA NADZORU NAD TYM ZARZĄDZENIEM" (Dz.U. nr 177 poz. 1779)

WSTĘP

W przedstawionej propozycji nowelizacji "Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem" wykorzystano "PROJEKT" rozporządzenia mgr inż. Marka Wierchowskiego, reprezentującego Ministerstwo Infrastruktury, Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, opublikowany w referacie pod tytułem "Struktura zarządzania ruchem". Tekst "PROJEKTU" wydano w zbiorze referatów na XV Zjazd Drogowców Miejskich w Toruniu 27 - 29 września 2005 roku.

W ramach podano oryginalną treść paragrafów, ustępów i punktów "Rozporządzenia" wg Dz.U. nr 177, poz 1729 a poniżej treść proponowaną ienia Wierchowskiego, będzie to ujawnione dopiskiem: [wg Projektu M.W.] ernym przeniesieniu, lub: [wg Projektu z zm. W.M.] w przypadku wprowadzenia / stosunkui do projektu M.W.

Propozycja nowelizacji została w dniu 2 grudnia 2005 roku rozesłana pocztą elektroniczną do wszystkich członków Stowarzyszenia z prośbą o przeanalizowanie, skorygowanie ewentualnych błędów, uzupełnienia spraw pominiętych, itp. Uwagi wniosło 6 osób łącznie z autorem, który wniósł autopoprawki.

W przedstawionym tekście zamieszczono wszystkie propozycje i uwagi nadesłane przez wymienione w nagłówku osoby. Uwagi wyróżniono kursywą i opatrzone inicjałami lub nazwiskiem autora.

**PROPOZYCJA NOWELIZACJI "ROZPORZĄDZENIE MINISTRA
TRANSPORTU I BUDOWNICTWA W SPRAWIE SZCZEGÓŁOWYCH
WARUNKÓW ZARZĄDZANIA RUCHEM NA DROGACH ORAZ
WYKONYWANIA NADZORU NAD TYM ZARZĄDZENIEM".**

"ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY Z DNIA 23 WRZEŚNIA
2003 ROKU W SPRAWIE SZCZEGÓŁOWYCH WARUNKÓW
ZARZĄDZANIA RUCHEM NA DROGACH ORAZ WYKONYWANIA
NADZORU NAD TYM ZARZĄDZENIEM"

(Dz.U. z 2003r. Nr 177 poz. 1729.)

Na podstawie art. 10 ust. 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2003r. Nr 58, poz. 515, z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1.

1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania, a zwłaszcza działania w zakresie wprowadzenia oznakowania pionowego, poziomego, sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

1) organizacji ruchu - rozumie się przez to mające wpływ na ruch drogowy:

- a. geometrię drogi i zakres dostępu do drogi,
- b. sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu.
- c. zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów;

2) projekcie organizacji ruchu - rozumie się przez to dokumentację sporządzoną w celu zatwierdzenia organizacji ruchu przez właściwy organ zarządzający ruchem.

**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I BUDOWNICTWA
SPRAWIE SZCZEGÓŁOWYCH WARUNKÓW ZARZĄDZANIA RUCHEM NA
DROGACH ORAZ WYKONYWANIA NADZORU NAD TYM
ZARZĄDZENIEM**

(Dz.U. z 2003r. Nr 177 poz. 1729.)

Na podstawie art. 10 ust. 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2003r. Nr 58, poz. 515, z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1 [zmieniony]

1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach publicznych **i na ogólnie dostępnych drogach wewnętrznych**, a zwłaszcza działania w zakresie wprowadzania oznakowania pionowego, poziomego, sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem. [wg. Projektu M.W. z zm. W.B.]

(U.Ch.): Nie widzę prawnych możliwości "przełożenia" tego zapisu na rzeczywiste działania. Jakim sposobem zmuszę zarządcę drogi wewnętrznej do jakichkolwiek czynności? Musi się znaleźć stosowny zapis, dający taką możliwość ale nie bardzo wiem gdzie - w "Prawie o ruchu drogowym"? Prawie budowlanym? (chyba tak). Póki co - skreślić.

(W.B.) Jest propozycja zmiany art. 10 w ustawie Prawo o ruchu drogowym w "Analizie struktury zarządzania ruchem" - oddzielny dokument.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

1) organizacji ruchu - rozumie się przez to, mające wpływ na ruch drogowy:

a. geometrię drogi, zakres dostępu do drogi **i lokalizację naziemnych obiektów w pasie drogowym**, [wg Projektu M.W. z zm. W.B.]

b. sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu,

c. zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów.

2) projekcie organizacji ruchu - rozumie się przez to dokumentację sporządzoną w celu zatwierdzenia organizacji ruchu przez właściwy organ zarządzający ruchem.

§ 2.

1. Działania w zakresie zarządzania ruchem realizowane są przez:
 - 1) podejmowanie czynności organizacyjno-technicznych, w szczególności:
 - a. sporządzanie projektów organizacji ruchu,
 - b. przedstawianie projektów organizacji ruchu do zatwierdzenia,
 - c. rozpatrywanie projektów organizacji ruchu,
 - d. zatwierdzanie organizacji ruchu
 - e. przekazywanie zatwierdzonej organizacji ruchu do realizacji,
 - f. nadzór nad zgodnością istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzoną organizacją ruchu,
 - g. nadzór i analizę istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności,
 - h. nadzór nad zarządzaniem ruchem;
 - 2) obsługę systemów sterowania ruchem, sterowanie ruchem za pomocą znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów.
 - 3) wprowadzenie tymczasowych zakazów lub ograniczeń w ruchu w przypadku zdarzeń, w wyniku których może nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Działania, o których mowa w ust. 1, realizują odpowiednio do kompetencji, organ zarządzający ruchem, zarząd drogi, organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem, Policja, Żandarmeria Wojskowa lub wojskowe organy porządkowe.
3. Działania, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i b, mogą być realizowane przez jednostki inne niż w ust 2.

§ 2 [zmieniony]

1. Działania w zakresie zarządzania ruchem realizowane są przez:

1) podejmowanie czynności organizacyjno-technicznych, w szczególności:

- a. sporządzanie projektów organizacji ruchu,
- b. przedstawianie projektów organizacji ruchu do zatwierdzenia,
- c. rozpatrywanie projektów organizacji ruchu,
- d. zatwierdzanie organizacji ruchu
- e. przekazywanie zatwierdzonej organizacji ruchu do realizacji,
- f. nadzór nad zgodnością istniejącej organizacji ruchu z zatwierdzoną organizacją ruchu,
- g. nadzór i analizę istniejącej organizacji ruchu w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności,
- h. nadzór nad zarządzaniem ruchem,
- i. **[dodany] gromadzenie i przechowywanie danych o zdarzeniach drogowych i warunkach ruchu. [wg Projektu M.W.]**

(Uwagi G.P.): Należy dokonać zmian zbierania danych o zdarzeniach drogowych. Konieczne jest porozumienie między Ministrem Transportu i Budownictwa, Komendą Główną Policji oraz organami zarządzającymi ruchem w samorządach w zakresie udostępniania danych z kart wypadków drogowych. Szczegóły w Uwagach G.P. - oddzielny załącznik.

(U.Ch.): Zgoda, ale:

- obecnie gromadzenie... itd. jest wyłącznie "gromadzeniem" bo analiz żadnych nie da się wykonać. Policja przekazuje wyłącznie suchą statystykę z "sewika". Konieczne działania w tym kierunku bo dziś, chcąc mieć choćby kopie kart wypadkowych, trzeba mieć zgodę KGP i podpisać jakąś umowę.

- obowiązek gromadzenia danych o ruchu jest dziś po stronie zarządcy drogi (ustawa o drogach publicznych). Przeniesienie tego do organów zarządzających ruchem to konieczna kasa, zmiany w budżecie - konieczne vacatio legis!!!

- 2) obsługę systemów sterowania ruchem, sterowanie ruchem za pomocą znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów.
 - 3) wprowadzenie tymczasowych zakazów lub ograniczeń w ruchu w przypadku zdarzeń, w wyniku których może nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Działania, o których mowa w ust. 1, realizują odpowiednio do kompetencji, organ zarządzający ruchem, zarząd drogi, organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem, Policji, Żandarmeria ojskowa lub wojskowe organy porządkowe.
3. Działania, o których mowa w ust. 1 pkt. 1 lit. a i b mogą być realizowane przez jednostki inne niż wymienione w ust. 2

§ 3.

1. Organ zarządzający ruchem w szczególności:

- 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 organizację ruchu na podstawie złożonych projektów;
- 4) przekazuje zatwierdzone organizacje ruchu do realizacji;
- 5) przechowuje projekty organizacji ruchu i prowadzi ich ewidencję;
- 6) opiniuje geometrię drogi w projektach budowlanych
- 7) prowadzi kontrolę prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych sygnalizacji świetlnej oraz 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, zarządami dróg i kolei, Policją oraz innymi jednostkami.

2. Organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem:

1) dokonuje oceny realizacji ruchu w zakresie:

a. zgodności z obowiązującymi przepisami,

b. bezpieczeństwa ruchu drogowego;

2) rozstrzyga w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu, biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

§ 3. [zmieniony]

1. Organ zarządzający ruchem w szczególności:

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 organizację ruchu na podstawie złożonych projektów;

4) przekazuje zatwierdzone organizacje ruchu do realizacji;

5) przechowuje projekty organizacji ruchu i prowadzi ich ewidencję;

6) zatwierdza *uzgadnia* geometrię drogi w projektach budowlanych; [wg Projektu M.W. z zm. W.B.] [warsztaty KLIR]

(G.P.) proponuje zachować pkt 6. w dotychczasowym zapisie.

Proponuję pozostawić wersję "z ramki". Jest dobra. Komentarz U.Ch.

(A.D.): Wychwycone nieścisłości: opiniować można tylko projekty, a nie gotowe (czyt. uchwalone przez Rady Gmin) miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;

- "plan zagospodarowania przestrzennego" sporządza się dla całego województwa, a taki raczej nie dotyczy zagadnień organizacji ruchu; gminy uchwalają miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;

- rozporządzeniem nie można zmieniać Ustawy; a organy "opiniujące plany miejscowe" definiuje Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

- są prawnicy, którzy uważają, że wręcz nie wolno regulować zagadnień organizacji ruchu w planach miejscowych - ja się z tym nie zgadzam (uzasadnienie - to byłby zbyt długi wywód), ale mam podejście merytoryczne (z tych samych pobudek propozycja opiniowania projektów planów miejscowych przez zarządzającego ruchem jest moim zdaniem słuszną); ale jak wiadomo względy merytoryczne są niczym wobec litery prawa.

(G.P.) potwierdza wniosek o skreślenie punktu 6a

6b) [dodany] opiniuje lokalizację urządzeń infrastruktury podziemnej i nadziemnej w pasie drogowym, [wg Projektu M.W.]

(G.P.) Uzgadnianie lokalizacji urządzeń podziemnych i koordynację robót w tym zakresie pozostawiamy w zarządach drogowych jako ich zadania statutowe w oparciu o ustawę o drogach publicznych - przecież tam pracują drogowcy ze znajomością inżynierii ruchu.

7) Prowadzi kontrolę prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu przy udziale zarządcy drogi. [T. Borowski]

(T.B.) Jest to bardzo ważny element, gdyż jak pokazuje życie kontrole bez udziału strony zainteresowanej bywają tendencyjne.

7b) [dodany] koordynuje wprowadzenie zmian w organizacji ruchu przez różne jednostki, [wg Projektu M.W.]

(U.Ch.): skreślić, to jest zadanie zarządcy drogi. Organ zarządzający ruchem nie ma takich możliwości, rozmawiałam o tym z M.W. i przyznał mi rację - obiecał skreślić. Pamiętasz "raban", jaki wywołał ten zapis w Łodzi?

7c) [dodany] Nadzoruje wdrażanie projektów organizacji ruchu. [wg Projektu M.W.] [warsztaty KLIR]

(U.Ch.): Co mnie obchodzą "jednostki..." można nadzorować jedynie wykonywaną przez nich realizację zmian w organizacji ruchu. Robi to zarządca drogi na podstawie, zatwierdzonego uprzednio przez organ zarządzający ruchem, projektu.

8) Współpracuje w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi organami zarządzającymi ruchem, zarządcami dróg i kolei, Policją oraz innymi jednostkami.

9) [dodany] gromadzi przechowuje dane o ruchu i zdarzeniach drogowych oraz prowadzi analizy dla potrzeb zmian w organizacji ruchu i poprawy warunków i bezpieczeństwa ruchu. [wg Projektu M.W.]

(U.Ch.): Komentarz jak w §1 pkt 1j.

10) [dodany] Współpracuje z jednostkami realizującymi Krajowy Program Bezpieczeństwa Drogowego GAMBIT, a w szczególności z Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. [wg Projektu M.W.]

(T.B.): Proponuje się skreślić dodany pkt 10, dlaczego tylko z tymi jednostkami? A może wymienić wszystkie?

(U.Ch.): Zgoda, ale GAMBIT trzeba upowszechnić.

11) [dodany] zatwierdza organizację ruchu w ramach nadzoru nad drogami wewnętrznymi ogólnie dostępnymi, dotyczy to zarządu ruchu na szczeblu powiatu i miasta na prawach powiatu. [wg Projektu M.W. z dużymi zm. W.B.]

11) [dodany] Pełni nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wewnętrznych ogólnie dostępnych, (dotyczy to zarządu ruchu na szczeblu powiatu i miasta na prawach powiatu), [Z. Latoszek]

2. Organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem:

1) dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie:

a. zgodności z obowiązującymi przepisami,

b. bezpieczeństwa ruchu drogowego;

2) rozstrzyga o sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu, biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

3) [dodany] min. co 3 miesiące przeprowadza kontrolę stałej organizacji na drogach wewnętrznych ogólnodostępnych. [Z. Latoszek]

(W.B.): Dodany punkt 3 powinien być ulokowany w §12 jako dodany przed pkt 5a.

§ 4.

1. Podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzenia organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem.
2. Zatwierdzona stała organizacja ruchu, związana z budową lub przebudową drogi albo z budową dojazdu do obiektu przy drodze, stanowi integralną część dokumentacji budowy.
3. Projekt organizacji ruchu może przedstawić do zatwierdzenia:
 - 1) zarząd drogi;
 - 2) organ zarządzający ruchem;
 - 3) inwestor lub jednostka, o której mowa w §11 pkt 1-6;
 - 4) osoba realizująca zamówienie jednostek, o których mowa w pkt 1-3.

§ 4. [zmieniony]

1. Podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest **projekt organizacji ruchu zatwierdzony do realizacji** przez organ zarządzający ruchem, z **ważną klauzulą zatwierdzenia, oraz protokół przekazania pasa drogowego do eksploatacji podpisany przez organ zarządzający ruchem.** [wg Projektu M.W].

(uszczegółowienie zapisu i jednoznaczne rozszerzenie o wymóg przekazania pasa drogowego do eksploatacji z udziałem organu zarządzającego ruchem; w dotychczasowej praktyce ten, kto ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu jest często pomijany) [komentarz wg Projektu M.W]

(U.Ch.): Ja pozostawiłabym obecny zapis. Jeśli projekt został zatwierdzony przez ovr to zarząd drogi sprawdza przed oddaniem do ruchu, czy oznakowanie jest zgodne z projektem. To wszystko. Proponowany przez Marka udział ovr w przekazaniu pasa drogowego do eksploatacji „kłóci się” z treścią §12.1 pkt 3 /w ciągu 14 dni.

(W.B.): Obowiązek przekazania **pasa drogowego do eksploatacji** nie wynika z przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, lecz ustawy Prawo budowlane. W Prawie budowlanym ma zastosowanie termin „**oddanie obiektu budowlanego do użytku**”. Czy **przekazanie pasa drogowego do eksploatacji**, jest równoznaczne z oddaniem drogi do użytkowania, czyli do ruchu pojazdów? Jeżeli tak to czy organ zarządzający ruchem może podpisać protokół przekazania drogi do ruchu przed wdrożeniem projektu organizacji ruchu? Jeżeli nie to, na czym **polega eksploatacja pasa drogowego?**].

[wstawiony komentarz Z. Latoszka]: (W przypadkach szczególnych zarządzający ruchem może przekazać pas drogowy do eksploatacji na warunkach tymczasowej organizacji ruchu, która wynika z potrzeb realizacji obiektu. Oznacza to, że obiekt drogowy będący w budowie nie jest przekazywany Zamawiającemu, a stanowi w dalszym ciągu „własność” Wykonawcy i Wykonawca jest odpowiedzialny za wdrożenie i utrzymanie org. ruchu oraz utrzymanie drogi – nie rozpoczyna to również biegu okresu gwarancyjnego wykonanego fragmentu drogi, który jest eksploatowany z konieczności utrzymania ruchu, a jednocześnie umożliwienia dalszej realizacji inwestycji.)

[Komentarz W.B: cd: Nie wyjaśnione jest również, kto komu przekazuje pas drogowy. A może chodzi tu o prawo dysponowania nieruchomością (gruntem pod pas drogowy) na cele budowlane zgodnie z art. 33 ust 2pkt. 3 Prawa budowlanego? Temat ten był przedmiotem dyskusji na warsztatach KLIR, lecz nie został do końca wyjaśniony.

[G.P.] odnośnie treści ust. 1 proponuje poniższy zapis]:

„Przekazanie pasa drogowego wykonawcy lub inwestorowi możliwe będzie tylko w przypadku przedstawienia zatwierdzonego projektu organizacji ruchu z ważną klauzulą zatwierdzenia organu zarządzającego ruchem”.

[G.P.: Propozycja podpisywania protokołu przekazania pasa drogowego przez organy zarządzające ruchem wprowadzą dodatkową biurokrację i wydłużają termin wejścia na obiekt np. w jednostkach samorządowych zarządzających na drogach powiatowych [i wojewódzkich - również poza miejskich - gdzie są Oddziały – Rejony Zarządów Drogowych w terenie.]

[W.B. 9.12.05 odnośnie ust. 1 wg wersji [M.W.]: Być może tu chodzi o „**zezwoleń zarządcy drogi na zajęcie pasa drogowego**”, o którym mowa w Ustawie o drogach publicznych w art. 38 - 40. Dotyczy to robót w pasie drogowym lub umieszczenia w pasie drogowym **obiektów lub urządzeń nie związanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego**. Jest to przypadek szczególny nie mający związku z użytkowaniem (eksploatacją) drogi zgodnie z jej przeznaczeniem, który powinien być przedmiotem oddzielnego ustępu.

Do pozwolenia na budowę wymagane jest „**oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane**”, które składa inwestor; (Prawo budowlane art.33, ust. 2 pkt 2), budowa drogi wraz z wdrożeniem organizacji ruchu jest zadaniem inwestora. **Decyzja o pozwoleniu na budowę jest jedynym dokumentem wymaganym do wdrożenia projektowanej organizacji ruchu (patrz ust 2).**]

[W.B.: W opisaney powyżej sytuacji proponuję następującą treść ust. 1 i dodanych ust. 1a i 1b oraz ust. 2]:

„1 Podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu, nie związanej z robotami w pasie drogowym lub związanej z robotami nie wymagającymi pozwolenia na budowę, jest projekt organizacji ruchu zatwierdzony do realizacji przez organ zarządzający ruchem.

1a. Jeżeli roboty w pasie drogowym, o których mowa w ust. 1 dotyczą obiektów nie związanych gospodarką drogową, wymagana jest decyzja administracyjna właściwego zarządcy drogi o zezwoleniu na lokalizację obiektu oraz o zezwoleniu na zajęcie pasa drogowego w czasie prowadzenia robót.

1b. Zatwierdzone projekty stałej i czasowej organizacji ruchu, związane z robotami w pasie drogowym, wymagającymi decyzji o pozwoleniu na budowę, realizowane są wraz z obiektem budowlanym zgodnie z przepisami ustawy Prawa Budowlane. [W.B. 9.XII.05]

2. Zatwierdzony projekt stałej organizacji ruchu związanej z budową lub przebudową drogi albo z budową zjazdu do obiektu przy drodze, stanowi integralną część dokumentacji budowy.”

[Uwaga W.B. Do dokumentacji budowy należy m.in. decyzja o pozwoleniu na budowę wraz załączonym projektem budowlanym, (patrz [komentarz do § 8, ust 7). Marek Wierchowski, któremu wysłałem powyższą propozycję treści ust. 1 i 2 do oceny, w odpowiedzi zgodził się ze mną.]

3 Projekt organizacji ruchu może przedstawić **właściwemu organowi zarządzającemu ruchem** do zatwierdzenia: [zm. W.B.]

1) zarząd drogi;

2) organ **zarządzający ruchem właściwy dla innych dróg, niż organ, któremu przedstawia się projekt w wypadku, gdy zachodzi konieczność zmiany organizacji ruchu poza granicami obszaru zarządzania lub w tym samym obszarze na drogach nie zarządzanych przez siebie**; [zm. W.B. (patrz przypadek zapisany w ust 3 § 6)]

3) inwestor lub jednostka, o której mowa w § 11 pkt 1-6;

3a) [Dodany] w szczególnie uzasadnionych przypadkach lokalizowania w pasie drogowym obiektów lub urządzeń nie związanych z gospodarką drogową lub obsługą ruchu, innych niż wymienione w § 11 pkt 1-6, właściciel tych obiektów lub urządzeń. [W.B. 9.XII.05]

4) osoba **realizująca zamówienie organu zarządzania ruchem oraz jednostek, o których mowa w punktach 1 – 3a.** [zm. W.B.]

[U.Chmiel: Jak wyżej, nigdy nie było żadnych problemów z interpretacją, realizacją itd. Po co to zmieniać?]

§ 5.

1. Projekt organizacji ruchu powinien zawierać:

1) plan orientacyjny w skali od 1:10.000 do 1:25.000 z zaznaczeniem drogi lub dróg, których projekt dotyczy;

2) plan sytuacyjny w skali 1:500 lub 1:1.000 (w uzasadnionych przypadkach organ zarządzający ruchem może dopuścić skalę 1:2.000 lub szkic bez skali) zawierający:

a) lokalizację istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacyjnych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu; dla projektów zmian stałej organizacji ruchu dopuszcza się zaznaczenie lokalizacji tylko znaków i urządzeń dla nowej organizacji ruchu,

b) parametry geometrii drogi;

3) program sygnalizacji i obliczenia przepustowości drogi - w przypadku projektu zawierającego sygnalizację świetlną;

4) 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 elementów mające wpływ na ruch drogowy;

5) opis techniczny zawierający charakterystykę drogi i ruchu na drodze, a w przypadku organizacji ruchu związanej z robotami prowadzonymi w pasie drogowym - opis występujących zagrożeń lub utrudnień; przy robotach prowadzonych w dwóch lub więcej etapach opis powinien zawierać zakres planowanych robót dla każdego etapu i stan pasa drogowego po zrealizowaniu etapu robót;

6) 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;

7) nazwisko i podpis projektanta.

2. 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, organ zarządzający ruchem może dopuścić wprowadzanie zmian 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 i czynności przesuwających się wzdłuż drogi.

§ 5. [zmieniony]

1. Projekt organizacji ruchu powinien zawierać:

1) plan orientacyjny w skali od 1:10.000 do 1:25.000 z zaznaczeniem drogi lub dróg, których projekt dotyczy;

2) plan sytuacyjny na mapie zasadniczej w skali 1:500 lub 1:1.000 (w uzasadnionych przypadkach organ zarządzający ruchem może dopuścić skalę 1:2.000 lub szkic bez skali) zawierający: [wg Projektu M.W.]

a) lokalizację istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacyjnych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu; [skreślenie wg Projektu M.W.]

b) parametry geometrii drogi;

3) program sygnalizacji i obliczenia przepustowości drogi - w przypadku projektu zawierającego sygnalizację świetlną;

4) 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 elementów mające wpływ na ruch drogowy;

5) opis techniczny zawierający charakterystykę drogi i ruchu na drodze, a w przypadku organizacji ruchu związanej z robotami prowadzonymi w pasie drogowym - opis występujących zagrożeń lub utrudnień. [skreślenie T. Borowski]

[Zakres ten ustala zarząd drogi w decyzji administracyjnej. Jest to wymóg niekonieczny przy projektowaniu organizacji ruchu] .[T. Borowski]

5a)[Dodany] Uzasadnienie efektywności projektowanej organizacji. [zm. W.B.]

[Uzasadnienie jest wymagane w § 8 ust. 6 pkt 2 analizowanego rozporządzenia. Uzasadnienie powinno być sporządzone zgodnie z określonymi kryteriami. Stwierdzenie nieefektywności projektu nie może nastąpić bez uzasadnienia, lecz po stwierdzeniu, że projekt nie spełnia zdefiniowanych wcześniej kryteriów.]

[U. Chmiel: Skreślić. Jak uzasadnić efektywność połówkowego zwężenia jezdni w związku z robotami? Kto je będzie definiował? Na jakim etapie? Czy Wy sobie to wyobrażacie, bo ja nie. To jest rola projektanta!!!! Realizując ten /CHORY/ pomysł czynicie z niego ustawiacza znaków! To on ma wykonać konieczne analizy i dokonać wyboru.]

[W.B.: Źródło choroby znajduje się w § 8 ust. 6 pkt 2 rozporządzenia na podstawie tego punktu zarządzający ruchem stwierdzi nieefektywność projektowanej organizacji ruchu. Na jakiej podstawie? Jeżeli jest mowa o efektywności to trzeba ją zdefiniować – określić czynniki i wskaźniki. Czynnikiem jest tu realizacja zdefiniowanego celu, dla którego zlecono projekt a miernikiem są dane wskaźniki charakteryzujące warunki ruchu (np. wskaźnik zwiększenia lub zmniejszenia prędkości ruchu, jeżeli zmiana prędkości jest celem projektu, oszczędności czasu dla uprzywilejowanej relacji ruchu na skrzyżowaniu, itp.). Jeżeli celu i wskaźników efektywności dla zleconej organizacji ruchu nie da się określić, to zarządzający ruchem nie ma podstaw do oceny efektywności i nie może korzystać z zapisu w § 8 ust. 6 pkt 2 i nie będzie oceniał efektywności zwężenia jezdni.

A może ten zapis jest zbędny?]

6) 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;

7) nazwę i adres jednostki projektowej oraz nazwisko i podpis projektanta. [wg Projektu M.W.z zm.]

[U. Chmiel: Wystarczy nazwisko i podpis projektanta, każdy przecież może projekt zrobić i nie musi reprezentować żadnej firmy.]

[W.B.: Więc firmy też mogą, jak projektant nie ma firmy to po prostu jej nie poda.]

2. 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 na drodze, organ zarządzający ruchem może dopuścić wprowadzanie zmian organizacji ruchu na podstawie projektu uproszczonego zawierającego: [wg Projektu M.W.]

1) opis techniczny zawierający charakterystykę robót; **informacje o istniejącym natężeniu ruchu, planowanych utrudnieniach w ruchu itp.**, [wg Projektu M.W.]

[U. Chmiel: Pozostawić stary zapis, wszyscy rozumieli, o co chodzi.]

- 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 i czynności przesuwających się wzdłuż drogi.

§ 6.

1. Organizację ruchu zatwierdza, na podstawie projektu organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi.
2. Organizację ruchu na skrzyżowaniu dróg o różnych organach zarządzających ruchem zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii.
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 drogi, na której wprowadzono ograniczenia.

§ 6. [zmieniony]

1. Organizację ruchu zatwierdza, na podstawie projektu organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi.
2. Organizację ruchu na skrzyżowaniu dróg o różnych organach zarządzających ruchem zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii **po uzyskaniu opinii zarządzającego ruchem na drogach niższej kategorii.** [T. Borowski]
3. W przypadku zamknięcia drogi dla ruchu lub wprowadzenia na drodze ograniczenia ruchu powodującego konieczność wprowadzenia **zmian w stałej organizacji ruchu lub prowadzenia objazdów czasowych na drogach różnej kategorii w tym samym obszarze administracyjnym,** organizację ruchu zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi lub dróg o wyższej kategorii **po uzyskaniu opinii zarządzających ruchem na pozostałych drogach.** [zm. W.B.] [T. Borowski]

4. [Dodany] W przypadku zamknięcia drogi dla ruchu lub wprowadzenia na drodze ograniczenia ruchu powodującego konieczność wprowadzenia zmian w stałej organizacji ruchu lub prowadzenia objazdów na drogach różnej kategorii położonych w różnych obszarach administracyjnych, organizację ruchu zatwierdzają organy zarządzające ruchem właściwe dla dróg o wyższej kategorii w każdym obszarze administracyjnym po uzyskaniu opinii zarządzających ruchem na pozostałych drogach. niższej kategorii. [zm. W.B.] [T. Borowski]

[W.B.: Redakcja alternatywna ust. 4]:

4. [Dodany] W przypadku zamknięcia drogi dla ruchu lub wprowadzenia na drodze ograniczenia ruchu powodującego konieczność wprowadzenia zmian w stałej organizacji ruchu lub prowadzenia objazdów na drogach różnej kategorii położonych w różnych obszarach administracyjnych, organizację ruchu zatwierdza organ zarządzający ruchem na drodze, której dotyczy zasadnicza część projektu po uzyskaniu opinii zarządzających ruchem na pozostałych drogach.

[W.B.: Nieprawidłową byłaby sytuacja by organ zarządzający ruchem na drodze powiatowej zatwierdzał organizację ruchu na drodze wojewódzkiej lub krajowej. Zarówno w rozporządzeniu jak i w „PROJEKCIE M.W.” rozporządzenia pominięte są sytuacje zmiany organizacji ruchu obejmujące drogi położone po obu stronach granic różnych obszarów administracyjnych lub na granicy kompetencji różnych organów zarządzających ruchem lub drogami.]

5. [Dodany] Organ zarządzający ruchem zatwierdza organizację ruchu niezwłocznie lub w czasie określonym w KPA. [wg Projektu M.W z zm. W.B.]

[G,R] proponuje pozostawić zapis, jaki był w poprzednim rozporządzeniu o treści „zatwierdza projekt organizacji ruchu właściwie kompetencyjnie organ. zarządzający ruchem w terminie do 30 dni.,”

[U. Chmiel: Oprócz ostatniego punktu, wszystko pozostawić w poprzedniej formie. Nie widzę uzasadnienia dla mieszania ludziom w głowach,]

§ 7.

1. Projekt organizacji ruchu przedstawia się do zatwierdzenia co najmniej w dwóch egzemplarzach.
2. Do przedstawionego do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu powinny być dołączone opinie:
 - 1) komendanta wojewódzkiego Policji - w przypadku projektu obejmującego drogę krajową lub wojewódzką, z zastrzeżeniem pkt 3;
 - 2) komendanta powiatowego Policji - w przypadku projektu obejmującego drogę powiatową, z zastrzeżeniem pkt 3;
 - 3) komendanta miejskiego Policji - w przypadku projektu obejmującego drogę położoną w mieście na prawach powiatu lub w mieście stołecznym Warszawie, z wyjątkiem autostrady i drogi ekspresowej;
 - 4) zarządu drogi, jeżeli nie jest on jednostką składającą projekt;
 - 5) organu zarządzającego ruchem na drodze krzyżującej się lub objętej objazdem, w przypadkach, o których mowa w § 6 ust. 2 i 3.
3. Opinia Policji nie jest wymagana w przypadku projektu organizacji ruchu obejmującego wyłącznie drogi gminne oraz w przypadku projektu uproszczonego, o którym mowa w § 5 ust. 2.
4. Organ zarządzający ruchem może w uzasadnionych przypadkach zażądać:
 - 1) dołączenia do projektu:
 - a) profilu podłużnego lub przekroju poprzecznego drogi,
 - b) danych o istniejącym lub prognozowanym natężeniu ruchu, z uwzględnieniem struktury kierunkowej na skrzyżowaniach i struktury rodzajowej;
 - 2) złożenia dodatkowych egzemplarzy projektu.
5. Przepis ust. 4 pkt 2 stosuje się w szczególności w sytuacji, gdy projekt:
 - 1) dotyczy dróg zarządzanych przez odrębne zarządy drogi;
 - 2) dotyczy dróg zarządzanych przez odrębne organy zarządzające ruchem.

§ 7. [zmieniony]

1. Projekt organizacji ruchu przedstawia się do zatwierdzenia co najmniej w dwóch egzemplarzach.

2. Do przedstawionego do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu powinny być dołączone opinie:

1) *właściwych komendantów Policji [T. Borowski]*

2) *[skreślono, T. Borowski]*

3) *[skreślono, T. Borowski]*

4) zarządu drogi, jeżeli nie jest on jednostką składającą projekt;

4a) *[dodany] zarządów dróg krzyżujących się lub objętych zmianą organizacji ruchu w przypadkach, o których jest mowa w § 6 ust. 2, 3, i 4. [zm. W.B.]*

5) *organów zarządzających ruchem na drogach krzyżujących się lub objętych zmianą organizacji ruchu, w przypadkach, o których mowa w § 6 ust. 2, 3 i 4. [zm. W.B.]*

[Treść punktów 4a i 5 dostosowano do treści § 6 ustępów 2, 3, i 4, W.B.]

[U. Chmiel: Po cholere! Komentarz jw.]

3. Opinia Policji nie jest wymagana w przypadku projektu organizacji ruchu obejmującego wyłącznie drogi gminne i wewnętrzne, oraz w przypadku projektu uproszczonego, o którym mowa w § 5 ust. 2. Nie dotyczy to projektu organizacji ruchu w strefach zamieszkania i osiedlach mieszkaniowych (na terenach zabudowanych) na drogach wewnętrznych ogólnie dostępnych o publicznym charakterze ruchu." [zm. W.B.]

Alternatywna treść ust. 3 wg [Z.L]:

3. Opinia Policji nie jest wymagana w przypadku projektu organizacji ruchu obejmującego wyłącznie drogi gminne i wewnętrzne *ogólnodostępne*, oraz w przypadku projektu uproszczonego, o którym mowa w § 5 ust. 2. Nie dotyczy to projektu organizacji ruchu w strefach zamieszkania i osiedlach mieszkaniowych (na terenach zabudowanych) na drogach ogólnie dostępnych o publicznym charakterze ruchu." [zm. W.B.]

[Nie rozumiem, dlaczego drogi w strefach zamieszkania i osiedlach mieszkaniowych mają mieć podwyższony wymóg w stos. do dróg gminnych. Z. Lotoszek]

[U. Chmiel: Nie wiem, po co zapis „nie dotyczy”... Pkt ten określa wyjątki, jeśli się o nich nie mówi to znaczy, że całej reszty dotyczy.]

[W.B.: Wyjątek nie dotyczy dróg w strefach zamieszkania i w osiedlach mieszkaniowych, których nie można traktować jak dróg w terenie niezabudowanym. Bo czym, oprócz właściciela, różni się ulica publiczna od niepublicznej? W strefach zamieszkania mogą występować jednocześnie drogi publiczne i niepubliczne]

4. Organ zarządzający ruchem **lub opiniujący organizację ruchu** może w uzasadnionych przypadkach zażądać:, [zm. W.B.]

[U. Chmiel: Pkt.4 pozostawić w poprzedniej wersji.]

1) dołączenia do projektu:

a) profilu podłużnego drogi, [wg Projektu M.W]

a¹) [dodany] **przekroju poprzecznego drogi**, [wg Projektu M.W]

b) danych o istniejącym lub prognozowanym natężeniu ruchu, z uwzględnieniem struktury kierunkowej na skrzyżowaniach i struktury rodzajowej;

2) złożenia dodatkowych egzemplarzy projektu.

5. Przepis ust. 4 pkt 2 stosuje się w szczególności w sytuacji, gdy projekt:

1) dotyczy dróg zarządzanych przez odrębne zarządy drogi;

2) dotyczy dróg zarządzanych przez odrębne organy zarządzające ruchem.

§ 8.

1. W celu szczegółowego rozpatrzenia wniesionych opinii lub wątpliwości związanych z projektem organ zarządzający ruchem może:

1) powołać komisję, w której skład wchodzi, w szczególności, przedstawiciel Policji oraz przedstawiciel zarządu drogi;

1. W celu szczegółowego rozpatrzenia wniesionych opinii lub wątpliwości związanych z projektem organ zarządzający ruchem może:

- 1) powołać komisję, w której skład wchodzi, w szczególności, przedstawiciel Policji oraz przedstawiciel zarządu drogi
- 2) zasięgnąć opinii rzeczoznawcy, audytora lub biegłego w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na jego bezpieczeństwo;
- 3) zasięgnąć opinii rzeczoznawcy lub biegłego w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na środowisko, w szczególności w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

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

- 1) zatwierdzić organizację ruchu w całości lub w części:
 - a) bez zmian,
 - b) po wprowadzeniu zmian lub wpisaniu uwag dotyczących wdrożenia organizacji ruchu;
- 2) odesłać projekt w celu wprowadzenia poprawek;
- 3) odrzucić projekt.

3. W przypadku, o którym mowa w § 6 ust. 2, organ zarządzający ruchem określa:

- 1) obszar, na którym została zatwierdzona organizacja ruchu, z ewentualnym określeniem lokalizacji znaków drogowych, na drodze niższej kategorii, które są niezbędne dla organizacji ruchu na skrzyżowaniu;
- 2) znaki drogowe, urządzenia sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczane na skrzyżowaniu i utrzymywane przez zarząd drogi właściwy dla drogi wyższej kategorii.

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

5. Organ zarządzający ruchem odrzuca projekt organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia:

- 1) że projektowana organizacja ruchu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego;
 - 2) niezgodności projektu z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.
6. Organ zarządzający ruchem może odrzucić projekt organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia:
- 1) niezgodności projektowanej organizacji ruchu z założeniami polityki transportowej lub potrzebami społeczności lokalnej;
 - 2) nieefektywności projektowanej organizacji ruchu.
7. Organ zarządzający ruchem określa termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu.
8. Organ zarządzający ruchem po zatwierdzeniu organizacji ruchu przesyła jeden egzemplarz projektu organizacji ruchu jednostce przedstawiającej projekt do zatwierdzenia.

§ 8. [zmieniony]

1. W celu szczegółowego rozpatrzenia wniesionych opinii lub wątpliwości związanych z projektem organ zarządzający ruchem może:

1) powołać komisję, w której skład wchodzi, w szczególności, **przedstawiciele zainteresowanych organów zarządzania ruchem, Policji oraz zarządców dróg**; [wg Projektu M.W. z zm. W.B.]

[U.Chmiel: Czytając te propozycje czuję się jak kretyńka-blondynka. Z treści całego rozporządzenia wynika, w sposób oczywisty, że trzeba zaprosić wszystkich zainteresowanych: pięciu zarządzających ruchem, siedem zarządców dróg, i dwie, w porywach trzy policje.]

2) zasięgnąć opinii rzeczoznawcy **lub biegłego lub osobę posiadającą doświadczenie zawodowe i specjalność zawodową wyuczoną z zakresu inżynierii ruchu** [T. Borowski]

[T. Borowski: Proponuje się wykreślić audytora, gdyż nie ma w innych aktach prawnych takiego zobowiązania.].

[G.P. pyta się: "kto będzie ponosił koszty opracowania opinii audytora lub biegłego (inwestor, projektant, organ zarządzający ruchem?) powinno to być określone."]

3) zasięgnąć opinii rzeczoznawcy lub biegłego w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na środowisko, w szczególności w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza, **dotyczy przypadków określonych w Ustawie o ochronie środowiska.** [T. Borowski]

[skreślono wg Projektu M.W.]

[U.Chmiel: jak wyżej. To co, że nie ma audytora w żadnych aktach prawnych? Kilka innych propozycji w tym rozporządzeniu wymaga zmian w istniejących ustawach to i tę można uwzględnić.]

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

1) zatwierdzić organizację ruchu w całości lub w części:

a) bez zmian,

b) po wprowadzeniu zmian lub wpisaniu uwag dotyczących wdrożenia organizacji ruchu;

2) odesłać projekt w celu wprowadzenia poprawek **uzasadniając podjętą decyzję;** [T. Borowski]

3) odrzucić projekt **uzasadniając podjętą decyzję.** [T. Borowski].

[U.Chmiel: Kocham Tomeczka ale tu przegiął!. Konieczność uzasadnienia jest tak oczywista, że aż żenujące jest o tym pisać. Dostał ktoś kiedyś odmowę bez uzasadnienia???

3. W przypadku, o którym mowa w § 6 ust. 2, organ zarządzający ruchem **na drodze wyższej kategorii** określa: [zm. W.B.]

[W.B.: Wstęp do ust. 3, w brzmieniu pierwotnym rozporządzania, budzi wątpliwości. Powoływanie organu zarządzającego ruchem w przypadku odwołania do ust. 2 w § 6. jest nieprecyzyjne, gdyż dotyczy to skrzyżowania, na którym może być więcej niż dwóch zarządzających ruchem. Nie jest jasne czy czynności, o których mowa w § 8 ust. 3 dotyczą organu przedstawiającego projekt do zatwierdzenia wg § 4, czy organu zatwierdzającego organizację ruchu.]

1) **obszar, który powinna obejmować przedłożona do zatwierdzenia organizacja ruchu** (wytyczne do projektu organizacji ruchu), [zm. W.B.]

[W.B.: Punkt 1, w pierwotnym brzmieniu, określa zadania projektanta. Obszar organizacji powinien być zdefiniowany w projekcie. W projekcie, również powinny być zlokalizowane znaki drogowe zgodnie z § 5,

zanim organizacja ruchu „została zatwierdzona”. Jeżeli zarządzający ruchem ma określić w organizacji ruchu, która już została zatwierdzona (nie jest jasne czy czynność ta ma być wykonana przed zatwierdzeniem czy po zatwierdzeniu), inny obszar i inna lokalizacja znaków drogowych niż w przedstawionym projekcie, to będzie to już inny projekt. W tej sytuacji projekt złożony i zatwierdzony (lub przed zatwierdzeniem), powinien być odesłany w celu wniesienia zmian.
Należy rozważyć czy ust. 3 nie powinien być skreślony.]

[G.P.] Proponuje skreślenie pktu 1. wnioskuje by Minister Transportu i Budownictwa określił obszar skrzyżowania w czerwonej książce.

[U. Chmiel: Może zostać skreślony.]

2) znaki drogowe, urządzenia sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczane na skrzyżowaniu i utrzymywane przez zarząd drogi właściwy dla drogi wyższej kategorii.

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

5. Organ zarządzający ruchem odrzuca projekt organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia:

1) że projektowana organizacja ruchu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego;

2) niezgodności projektu z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6. Organ zarządzający ruchem może odrzucić projekt organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia:

1) niezgodności projektowanej organizacji ruchu z założeniami polityki transportowej lub potrzebami społeczności lokalnej;

2) nieefektywności projektowanej organizacji ruchu wg zdefiniowanych kryteriów oceny. [zm. W.B.]

[U.Chmiel: Kto ma to definiować i na jakim etapie? Zostawić w obecnej formie.]

[W.B.: patrz komentarz do § 5 ust. 6 (dodany) na temat oceny efektywności.]

7. Organ zarządzający ruchem określa termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu; termin ten nie powinien przekraczać: dla projektów stałej organizacji ruchu - 18 miesięcy, dla projektów czasowej organizacji ruchu - 6 miesięcy. [wg Projektu M.W.]

[U.Chmiel: Zgoda.]

[W.B: Ust 7 dotyczy **tylko** projektów organizacji ruchu na drogach istniejących i nie związanych przebudową wymagającą **decyzji o pozwoleniu na budowę lub decyzji o zatwierdzenie projektu budowlanego**.

Jest to nawiązanie do treści § 4 ust. 2, nawiązującego do ustawy Prawo Budowlane art. 3 pkt 13, który definiuje określenie "dokumentacja budowy". Do dokumentacji budowy należy między innymi pozwolenie na budowę z załączonym projektem budowlanym. Art. 37, ust. 1 określa termin wygaśnięcia pozwolenia na budowę – 2 lata od dnia uprawomocnienia się decyzji, jeżeli budowa nie została rozpoczęta lub po przerwaniu budowy na czas dłuższy niż 2 lata.

Proponuję wprowadzenie ustępu 7a dodanego:]

7a [Dodany-wariant] Ust. 7 nie dotyczy projektów organizacji ruchu stanowiących załącznik do dokumentacji budowy. W tym przypadku obowiązują przepisy ustawy Prawo budowlane. [W.B 9.XII.05]

[U.Chmiel: Zgoda.]

8. Organ zarządzający ruchem po zatwierdzeniu organizacji ruchu przekazuje jeden egzemplarz projektu organizacji ruchu jednostce przedstawiającej projekt do zatwierdzenia. [wg Projektu M.W.]

§ 9.

1. Organ zarządzający ruchem prowadzi ewidencję projektów zatwierdzonych organizacji ruchu.

2. Do ewidencji wpisuje się:

- 1) numer kolejny projektu;
- 2) numer drogi i jej kilometrą lub nazwę ulicy;
- 3) jednostkę składającą projekt organizacji ruchu;
- 4) charakter organizacji ruchu (stała, czasowa);

- 5) datę zatwierdzenia projektu;
 - 6) termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu;
 - 7) rzeczywisty termin wprowadzenia nowej lub zmiany istniejącej organizacji ruchu;
 - 8) przewidywany termin przywrócenia poprzedniej organizacji ruchu - w przypadku czasowych zmian organizacji ruchu.
3. W przypadku zmiany stałej organizacji ruchu projekt poprzedniej organizacji ruchu przechowuje się nie krócej niż 2 lata od daty wprowadzenia nowej organizacji ruchu.
4. Projekty czasowych zmian organizacji ruchu przechowuje się nie krócej niż przez 2 lata od daty przywrócenia stałej organizacji ruchu.

§ 9 pozostaje w pierwotnym brzmieniu, nie wnosi się żadnych zmian.

[U. Chmiel: Nie mogę uwierzyć, bez zmian???

§10.

1. Tymczasowe ograniczenia lub zakazy ruchu mogą wprowadzić:
 - 1) Policja, Żandarmeria Wojskowa lub wojskowe organy porządkowe - w przypadku zdarzeń, w wyniku których może nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, życia lub zdrowia osób lub możliwość wystąpienia szkód materialnych w znacznym rozmiarze;
 - 2) zarząd drogi lub właściwe służby - w nagłym przypadku awarii urządzenia w pasie drogowym lub w jego pobliżu, w wyniku której nastąpiło zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub możliwość wystąpienia szkód materialnych.
2. Wprowadzając tymczasowe ograniczenia lub zakazy, należy:
 - 1) wyznaczyć niezbędne objazdy;
 - 2) bezzwłocznie powiadomić właściwy organ (organy) zarządzający ruchem oraz zarząd (zarządy) drogi, przedstawiając:

- a) szkic sytuacyjny z zaznaczeniem na nim odcinka drogi o ograniczonym lub zamkniętym ruchu,
 - b) zmienioną organizację ruchu,
 - c) przewidywany termin przywrócenia stanu pierwotnego.
3. Organ zarządzający ruchem w przypadkach, o których mowa w ust. 1, może:
- 1) przyjąć przedstawioną organizację ruchu;
 - 2) zażądać wprowadzenia zmian lub usunięcia wprowadzonej organizacji ruchu;
 - 3) wyznaczyć termin przywrócenia pierwotnej organizacji ruchu.
4. Sygnalizacja świetlna może być sterowana ręcznie przez:
- 1) Policję, Żandarmerię Wojskową lub wojskowe organy porządkowe - w przypadku awarii sygnalizacji świetlnej, występowania zatorów na drodze lub konieczności zabezpieczenia przejazdu kolumny pojazdów uprzywilejowanych;
 - 2) zarząd drogi lub upoważnioną przez niego jednostkę - w przypadku awarii sygnalizacji świetlnej lub konieczności konserwacji sygnalizatorów.

§ 10. [zmieniony]

1. Tymczasowe ograniczenia lub zakazy ruchu mogą wprowadzić **bez wcześniejszego uzgodnienia z organem zarządzającym ruchem**: [zm. W.B.]

- 1) Policja, Żandarmeria Wojskowa lub wojskowe organy porządkowe - w przypadku zdarzeń, w wyniku których może nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, życia lub zdrowia osób lub możliwość wystąpienia szkód materialnych w znacznym rozmiarze;
- 2) zarząd drogi lub właściwe służby - w nagłym przypadku awarii urządzenia w pasie drogowym lub w jego pobliżu, w wyniku której nastąpiło zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub możliwość wystąpienia szkód materialnych.

2. Wprowadzając tymczasowe ograniczenia lub zakazy, należy:
- 1) wyznaczyć niezbędne objazdy;
 - 2) bezzwłocznie powiadomić właściwy organ (organy) zarządzający ruchem oraz zarząd (zarządy) drogi, przedstawiając:
 - a) szkic sytuacyjny z zaznaczeniem na nim odcinka drogi o ograniczonym lub zamkniętym ruchu,
 - b) zmienioną organizację ruchu,
 - c) przewidywany termin przywrócenia stanu pierwotnego.
3. Organ zarządzający ruchem w przypadkach, o których mowa w ust. 1, może:
- 1) zatwierdzić przedstawioną organizację ruchu; [zm. W.B.]
 - 2) zażądać wprowadzenia zmian lub usunięcia wprowadzonej organizacji ruchu;
 - 3) wyznaczyć termin przywrócenia pierwotnej organizacji ruchu.
4. Sygnalizacja świetlna może być sterowana ręcznie przez:
- 1) Policję, Żandarmerię Wojskową lub wojskowe organy porządkowe - w przypadku awarii sygnalizacji świetlnej, występowania zatorów na drodze lub konieczności zabezpieczenia przejazdu kolumny pojazdów uprzywilejowanych;
 - 2) zarząd drogi lub upoważnioną przez niego jednostkę - w przypadku awarii sygnalizacji świetlnej lub konieczności konserwacji sygnalizatorów.

§ 11.

Organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje na własny koszt zarząd drogi. Nie dotyczy to umieszczania i utrzymania:

- 1) znaków drogowych pionowych B-32 "stój" z napisem "Rogatka uszkodzona" lub "Sygnalizacja uszkodzona", G-2 "sieć pod napięciem", G-3 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym", G-4 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym", a także urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz urządzeń sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej umieszczanych na przejazdach kolejowych - zadania te realizują właściwe kolejowe jednostki organizacyjne;
- 2) znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu umieszczanych w związku z robotami lub czynnościami na drodze albo przy drodze - zadania te realizują jednostki organizacyjne prowadzące prace;
- 3) znaków informacyjnych oznaczających obiekty mające charakter obiektów usługowych, w których jest prowadzona działalność gospodarcza, umieszczanych na wniosek zainteresowanych przedsiębiorców - zadania te realizują przedsiębiorcy prowadzący tę działalność; przepis stosuje się odpowiednio do znaków informujących o stacjach radiowych;
- 4) znaków oznaczających szlaki turystyczne i dodatkowych znaków szlaków rowerowych - zadania te realizują zainteresowane organizacje turystyczne;
- 5) dodatkowych znaków dla kierujących tramwajami - zadania te realizują jednostki wykonujące przewozy tramwajowe;
- 6) urządzeń sygnalizacji świetlnej i urządzeń sygnalizacji dźwiękowej umieszczanych w miejscach wyjazdów pojazdów uprzywilejowanych, funkcjonujących niezależnie od innych sygnalizacji świetlnych - zadania te realizują jednostki, do których prowadzą wyjazdy.

§ 11 [Zmieniony]

Organizację ruchu, w szczególności zadania techniczne polegające na umieszczaniu i utrzymaniu znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu, realizuje na własny koszt zarząd drogi. Nie dotyczy to umieszczania i utrzymania:

- 1) znaków drogowych pionowych B-32 "stój" z napisem "Rogatka uszkodzona" lub "Sygnalizacja uszkodzona", G-2 "sieć pod napięciem", G-3 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym", G-4 "krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym", a także urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz urządzeń sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej umieszczanych na przejazdach kolejowych - zadania te realizują właściwe kolejowe jednostki organizacyjne;
- 2) znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu umieszczanych w związku z robotami lub czynnościami na drodze albo przy drodze - zadania te realizują jednostki organizacyjne prowadzące prace;
- 3) znaków informacyjnych oznaczających obiekty mające charakter obiektów usługowych lub handlowych, w których jest prowadzona działalność gospodarcza, umieszczanych na wniosek zainteresowanych przedsiębiorców - zadania te realizują przedsiębiorcy prowadzący tę działalność; przepis stosuje się odpowiednio do znaków informujących o stacjach radiowych; [T. Borowski]
- 4) znaków oznaczających szlaki turystyczne i dodatkowych znaków szlaków rowerowych - zadania te realizują zainteresowane organizacje turystyczne;
- 5) dodatkowych znaków dla kierujących tramwajami - zadania te realizują jednostki wykonujące przewozy tramwajowe;
- 6) urządzeń sygnalizacji świetlnej i urządzeń sygnalizacji dźwiękowej umieszczanych w miejscach wyjazdów pojazdów uprzywilejowanych, funkcjonujących niezależnie od innych sygnalizacji świetlnych - zadania te realizują jednostki, do których prowadzą wyjazdy.

§ 12.

1. Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

2. W przypadku, o którym mowa w § 5 ust. 2, jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o planowanym rozpoczęciu prac, podając datę, czas i miejsce ich wykonywania, co najmniej na 24 godziny przed ich rozpoczęciem. Organizacja ruchu może być wprowadzona pod warunkiem braku sprzeciwu ze strony organu zarządzającego ruchem.

3. Jeżeli organizacja ruchu ma charakter stały, organ zarządzający ruchem, w terminie do 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, przeprowadza kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu.

4. Jeżeli w terminie, o którym mowa w § 8 ust. 7, brak jest zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, organ zarządzający ruchem informuje zarząd drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

5. Niezależnie od kontroli, o której mowa w ust. 3, 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.

6. W razie stwierdzenia nieprawidłowości organ zarządzający ruchem może żądać od jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie w szczególności:

- 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.

§ 12. [Zmieniony]

1. Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu. **Organizacja ruchu może być wprowadzona pod warunkiem braku sprzeciwu ze strony organu zarządzającego ruchem, z zastrzeżeniem § 10 ust. 1.** [wg Projektu M.W. z zm. W.B.]

[U. Chmiel: Ta zmiana jest bez sensu, przecież to jest oczywiste!!!]

2. W przypadku, o którym mowa w § 5 ust. 2, jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o planowanym rozpoczęciu prac, podając datę, czas i miejsce ich wykonywania, co najmniej na 24 48 godzin przed ich rozpoczęciem. Organizacja ruchu może być wprowadzona pod warunkiem braku sprzeciwu ze strony organu zarządzającego ruchem. [wg Projektu M.W.]

[G.P. Odnośnie ust. 1 ust., 2: „W jakiej formie wydawana ma być akceptacja lub brak sprzeciwu organu zarządzającego ruchem, jednostce wprowadzającej organizację ruchu.? Gdzie ma prawo złożyć odwołanie taka jednostka w przypadku sprzeciwu ze strony organu zarządzającego ruchem?"]

3. Jeżeli organizacja ruchu ma charakter stały, organ zarządzający ruchem, **w terminie nieprzekraczającym 14 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, przeprowadza kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu przy udziale jednostki wprowadzającej organizację ruchu.** [wg Projektu M.W.] [T. Borowski]

4. Jeżeli w terminie, o którym mowa w § 8 ust. 7, brak jest zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, organ zarządzający ruchem informuje zarząd drogi o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

5. Niezależnie od kontroli, o której mowa w ust. 3, 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.

[W.B.: Tu należy wstawić ust. Dodany (przenieść pkt 3 dodany z ust. 2 w § 3 wg propozycji Z.L., jako ust. 5a1 o treści: „**5a1. Minimum co 24 miesiące organ zarządzający ruchem przeprowadza kontrolę stałej organizacji ruchu na drogach wewnętrznych ogólnodostępnych**”. [Z. Latoszek]

5a². [Dodany] W przypadku czasowych organizacji ruchu organ zarządzający ruchem przeprowadzi kontrolę stanu technicznego oznakowania i jego zgodności z projektem organizacji ruchu w trakcie jego funkcjonowania, nie rzadziej, niż co 7 dni.[wg Projektu M.W.

[G.P.: Odnośnie ust. 3 i ust. 5a wyraża wątpliwości, co do możliwości zrealizowania powyższych wymagań przez zarządy ruchu.

„Dlatego też proszę nie wprowadzać dla organów zarządzających ruchem tak drastycznych terminów w rozporządzeniu, gdyż są one tylko pożywką dla różnych kontroli wewnętrznych w tym także NIK i zamiast czas ten przeznaczać na analizy bezpieczeństwa ruchu sprawdzanie projektów organizacji czy też kontrole w terenie - zarządzający ruchem musi udzielać wyjaśnień jednostkom kontrolującym.” Szczegóły w Uwagach G.P. – oddzielny załącznik.]

[U. Chmiel: Dobrze, tylko skąd organ zarządzający ruchem wie, że została wprowadzona czasowa organizacja ruchu? Nikt o tym nie informuje, chociaż taki zapis jest umieszczony w piśmie zatwierdzającym. Należy w ustawie o drogach publicznych, przy zapisach o konieczności uzyskiwania zezwolenia na zajęcie pasa drogowego zobowiązać zarządcę drogi do przesyłania kopii decyzji organowi zarządzającemu ruchem.]

6. W razie stwierdzenia nieprawidłowości **w trakcie kontroli, o których mowa w ust. 5 i 6**, organ zarządzający ruchem może żądać od jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie w szczególności: [zm. W.B.]

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, **wyznaczając termin usunięcia tych nieprawidłowości**. [wg Projektu M.W. z zm.]

7. [Dodany] **Organ zarządzający ruchem zawiadamia zarządcę drogi o nieprawidłowościach, których mowa w ust. 6 i o wyznaczonym terminie usunięcia tych nieprawidłowości**. [wg Projektu M.W. z zm. W.B.]

8. [Dodany] **W przypadku nie wywiązania się przez jednostkę odpowiedzialną za utrzymanie organizacji ruchu z wyznaczonego wg ust. 7 terminu usunięcia nieprawidłowości, organ zawiadamia właściwy zarząd drogi, który w trybie natychmiastowym usuwa występujące nieprawidłowości, obciążając kosztami jednostkę odpowiedzialną za utrzymanie organizacji ruchu**. [wg Projektu M.W.]

[U. Chmiel: 8. skreślić, 9 pozostawić.]

§ 13.

Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dz. U. Nr 90, poz. 1006).

§ 13. [zmieniony]

Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury 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). [wg Projektu M.W.]

§ 14.

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

Minister Infrastruktury:

§ 14 [zmieniony]

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

Minister Transportu i Budownictwa

[U. Chmiel: To jest niemożliwe, musi być sensowny czas na czynności, Minister których pisałam wcześniej.] [W.B.: w § 2 ust. 1. pkt i (dodanym) dotyczącym danych o zdarzeniach drogowych]

Wiesław Bartoszewicki

Poznań, luty 2006 r.

**Uwagi do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 2005r.**

[Komentarze Wiesława Bartoszewickiego]

[Uwaga ogólna. Przedstawiona opinia dotyczy tekstu rozporządzenia napisanego przez Marka Wierchowskiego -redakcja 2, rozesłanego 16 czerwca 2005 r., numeracja ustępów i punktów dotyczy tego tekstu W.B.]

ad. § 1 rozporządzenia i § 3 ust. 1 pkt 15 i 16

Aby zarządzający ruchem mógł wprowadzać i zatwierdzać znaki na drogach wewnętrznych a służby Policji mogły egzekwować od kierowców przestrzeganie przepisów ruchu na takich drogach, należy wprowadzić zmiany do art. 1 – przepisów ogólnych – ustawy – Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 roku. W chwili obecnej ustawa reguluje zasady ruchu na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania. Nie dotyczy więc dróg niepublicznych wewnętrznych a przecieź, strefy zamieszkania mogą być stosowane również na drogach niepublicznych . Więc w prawie o ruchu drogowym tak jak w rozporządzeniu o zarządzaniu ruchem na drogach, powinno być wpisane w art. 1 że ustawa reguluje zasady ruchu na drogach publicznych oraz wewnętrznych a nie w strefach zamieszkania, lub też reguluje zasady ruchu na drogach.

[Komentarz: Autorka potwierdza konieczność zmian w ustawie „ Prawo o ruchu drogowym”, prawdopodobnie nie otworzyła plików wysłanych do wszystkich w dniu 2.12.2005 r.: „Analiza struktury zarządzania ruchem.doc.”W.B.]

ad. § 2 ust. 1 pkt. 1 ppkt. h oraz § 3 ust. 1 pkt.2

Aby zarządzający ruchem mógł zbierać dane o zdarzeniach drogowych musi być podpisane porozumienie pomiędzy Ministrem Infrastruktury, Komendą Główną Policji oraz organami zarządzającymi ruchem w jednostkach samorządowych w zakresie udostępniania danych z kart wypadków drogowych. Należy również wprowadzić zmiany do karty wypadku drogowego. W tej karcie wypadku policjant będący na miejscu powinien określić szczegółową lokalizację tegoż wypadku na drodze, jej otoczenie oraz poprawność i czytelność oznakowania, stan techniczny nawierzchni i urządzeń bezpieczeństwa itp. Powinna być również opracowana w komendach wojewódzkich Policji wspólna jednolita - baza wypadków i zdarzeń drogowych do której miałyby dostęp organy zarządzające ruchem jak i zarządy drogowe. Z obecnej bazy wypadków drogowych wynika nagminnie że głównym sprawcą wypadku czy zdarzenia jest zawsze kierowca lub pojazd - a nie stan drogi i jej otoczenie pomimo to, policja domaga się wprowadzenia w takich miejscach ograniczeń prędkości (której potem nie egzekwuje).

ad. § 3 ust. 1 pkt.6

[Dotyczy wydawania poleceń jednostkom wprowadzającym organizację ruchu, w mojej wersji ten punkt nie występuje. W.B.]

W jakiej formie mają być wydawane polecenia jednostkom wprowadzającym organizację ruchu ? (ustne, na piśmie – decyzja?, postanowienie ? do kogo składa się odwołanie ?) – przecież zatwierdzenie projektu nie ma znamion decyzji. Ponadto, dlaczego organ zarządzający ruchem ma sprawować nadzór nad jednostkami wprowadzającymi tymczasową organizację ruchu. Odpowiedzialnym za utrzymanie oznakowania w czasie prowadzonych robót wg zatwierdzonego projektu - jest kierownik budowy- a do kontroli budowy upoważniony jest nadzór budowlany. Ponadto, zarząd drogi wydaje decyzję za zajęcie pasa drogowego- podczas prowadzonych robót -w oparciu o zatwierdzony przez organ zarządzający ruchem projekt organizacji ruchu i jako gospodarz tych dróg powinien egzekwować oznakowanie strefy robót zawarte w zatwierdzonym projekcie. [Punkt 6 nie jest uwzględniony w mojej wersji nowelizacji W.B.]

pkt.8 [w oryginale pkt 6 W.B.]

proponuję pozostawić dotychczasowy zapis „ opiniuje „ geometrię drogi [„wniosek zgodny z opinią A. Deskura i warsztatami KLIR”].

pkt. 11

[dodany, w mojej wersji pkt 6b (dodany) W.B.]

uzgadnianie lokalizacji urządzeń podziemnych i koordynację robót w tym zakresie pozostawmy w zarządach drogowych jako ich zadania statutowe w oparciu o ustawę o drogach publicznych - przecież tam też pracują drogowcy ze znajomością inżynierii ruchu.

ad § 4 ust. 1

proponuje aby wprowadzić zapis: **Przekazanie pasa drogowego wykonawcy lub inwestorowi możliwe będzie tylko w przypadku przedstawienia zatwierdzonego projektu organizacji ruchu z ważną klauzulą zatwierdzenia organu zarządzającego ruchem** [podkreślenie W.B.] . Propozycja podpisywania protokołu przekazania pasa drogowego przez organy zarządzające ruchem wprowadzą dodatkową biurokrację i wydłużają termin wejścia na obiekt np. w jednostkach samorządowych zarządzających na drogach powiatowych i wojewódzkich - również poza miejskich -gdzie są Oddziały – Rejony Zarządów Drogowych w terenie.

ust. 3

[dodany, w mojej wersji pominięty jako przedwczesny, dotyczy wymagań kwalifikacyjnych projektantów, W.B.]

przepis ten należałoby wprowadzić jak najszybciej ! – może nawet zmianą - pismem Ministra Transportu i Budownictwa z zaleceniem bezwzględnego stosowania przez organy zarządzające ruchem

ad § 6 ust. 4 [dodany, w mojej wersji ust. 5 W.B.]

proponuje pozostawić zapis jaki był w poprzednim rozporządzeniu o treści „zatwierdza projekt organizacji ruchu właściwie kompetencyjnie organ zarządzający ruchem w terminie do 30 dni”

ad § 8 ust. 1 pkt.2

kto będzie ponosił koszty opracowania opinii audytora lub biegłego (inwestor, projektant, organ zarządzający ruchem ?) powinno to być określone

ust. 3 pkt. 1

rozporządzenie Ministra Infrastruktury (czerwona książka) powinna określać definicję obszaru skrzyżowania (jest tylko w załączniku nr 3 dotyczącym sygnalizacji świetlnej) oraz znaki drogowe niezbędne dla organizacji ruchu na skrzyżowaniu ? W przypadku różnych zarządów drogowych na jednym skrzyżowaniu dochodzi do różnych interpretacji tego zapisu przez organy zarządzające ruchem - zwłaszcza w zakresie kompetencyjności utrzymania znaków drogowych niezbędnych dla organizacji ruchu w obrębie skrzyżowania .

ad § 12 ust. 1 i ust. 2

W jakiej formie wydawana ma być akceptacja lub brak sprzeciwu organu zarządzającego ruchem, jednostce wprowadzającej organizację ruchu? Gdzie ma prawo złożyć odwołanie taka jednostka w przypadku sprzeciwu ze strony organu zarządzającego ruchem ?

ust. 3 i ust. 4 pkt 7 [Dotyczy ust. 3 w oryginale i ust. 3 dodanego i 7 dodanego w tekście M. Wierchowskiego, w moim tekście ust. 6 (po korekcie numeracji 5a) dodanego W.B.]

przepis bardzo dobry dla organów zarządzających ruchem w granicach administracyjnych miast prezydenckich, gdzie są niewielkie odległości do pokonania aby przeprowadzić kontrolę zgodności wprowadzonej organizacji ruchu z zatwierdzonym projektem oraz kontroli tymczasowego oznakowania podczas prowadzonych robót .

Dla zarządzających ruchem na drogach np. wojewódzkich (89 odcinków dróg) i 1 708 km długości w tym przebiegających przez ciągły uliczne 50 miast, miast i gmin jest niemożliwy do akceptacji termin „ jednak nie rzadziej niż co 7 dni) przeprowadzania kontroli stanu technicznego oznakowania w czasie prowadzonych robót, ze względu na czas oraz koszty związane z dojazdem do miejsca prowadzonych robót (niejednokrotnie odległości do pokonania tylko w jedną stronę wynoszą do 100 km. Dlatego też, zatwierdzając projekt organizacji ruchu na czas robót wpisuję klauzulę „ tymczasowe oznakowanie należy ustawić pod nadzorem przedstawiciela Zarządu Dróg Wojewódzkich – Rejonu Dróg w ”

Wiem, że występuje w tym przypadku luka prawna dotycząca możliwości przekazania uprawnień organu zarządzającego ruchem do zarządu drogowego, co kwestionują kontrole NIK, chociaż organy te pracują na rzecz marszałka województwa i poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach kategorii wojewódzkich.

Przeprowadzane są natomiast kontrole oznakowania przez przedstawiciela organu zarządzającego ruchem (2 razy w roku) oraz odbiór organizacji o charakterze stałym lecz nie zawsze w terminie nie przekraczającym 14 dni . Dlatego też proszę nie wprowadzać dla organów zarządzających ruchem tak drastycznych terminów w rozporządzeniu, gdyż są one tylko pożywką dla różnych kontroli wewnętrznych w tym także NIK i zamiast czas ten przeznaczać na analizy bezpieczeństwa ruchu sprawdzanie projektów organizacji czy też kontrole w terenie - zarządzający ruchem musi udzielać wyjaśnień jednostkom kontrolującym.

Serdecznie pozdrawiam i życzę wszystkiego najlepszego w
Nowym Roku i przepraszam za uwagi przekazane tak
późno.

Gabriela Piotrewicz

Urząd Marszałkowski

*Województwa Kujawsko – Pomorskiego
w Toruniu*

tel. służb. (056) 62 18 412

ANALIZA STRUKTURY ZARZĄDZANIA RUCHEM

Tekst z uwagami: Zbigniewa Latoszka nadesłanymi 9.01.2006 r, i
Gabrieli Piotrewicz nadesłanymi 5.01.2006 r..

1 WSTĘP

Mgr inż. Marek Wierzchowski, reprezentujący Ministerstwo Infrastruktury, Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w referacie pod tytułem „Struktura zarządzania ruchem” zaproponował zmiany w „Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem” (Dz.U. nr 177 poz. 1779). Zmiany są przedstawione jako „PROJEKT” rozporządzenia. Tekst „PROJEKTU” wydano w zbiorze referatów na XV Zjazd Drogowców Miejskich w Toruniu 27 – 29 Września 2005 r.

Autor „PROJEKTU” zaprasza do lektury tekstu i oczekuje na uwagi na jego temat.

„PROJEKT” mgr inż. Marka 01.2006 Wierzchowskiego stał się przyczyną bliższego zapoznania się ze strukturą zarządzania drogami i zarządzania ruchem na drogach oraz analizowanym „Rozporządzeniem”. Po wczytaniu się w „Rozporządzenie” doszedłem do wniosku, że zakres zmian powinien być znacznie większy niż w „PROJEKCIE”. Wobec z różnicy poglądów w stosunku do niektórych pozycji zapisów wg „PROJEKTU”, uznałem, że bardziej przejrzyste będzie napisanie własnej wersji rozporządzenia, niż wypisywanie uwag do tekstu inż. Wierzchowskiego. Propozycje nowej treści rozporządzenia przedstawiłem w oddzielnym opracowaniu pod tytułem:

„PROPOZYCJA NOWELIZACJI ROZPORZĄDZENIA”

Stanowiącym oddzielne opracowanie. Również oddzielne opracowanie stanowią uwagi do projektu rozporządzenia.

ADMINISTRACJA DROGOWA I ZARZĄDZANIE RUCHEM - STAN OBECNY



2 ANALIZA STRUKTURY ZARZĄDZANIA RUCHEM

2.1 Problem dróg wewnętrznych - w tym w strefach zamieszkania:

„Rozporządzenie” będące przedmiotem „PROJEKTU” oraz niniejszej analizy zostało sporządzone na podstawie art. 10 ust. 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2003 r. Nr 58 poz. 515 z późn. zm.).

Struktura zarządzania ruchem w ustawie „Prawo o ruchu drogowym” wiąże się ze strukturą zarządzania drogami publicznymi wg „Ustawy o drogach publicznych”. Poza strukturą administracji drogowej i strukturą zarządzania ruchem znajdują się drogi wewnętrzne, czyli drogi nie zaliczone do żadnej kategorii dróg publicznych. Obecną strukturę administracji drogowej i zarządzania ruchem przedstawiono w załączonej tablicy nr 1.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym”, w Dziale I. Przepisy ogólne, w czytelny zapisie w art. 1, ust. 1 podporządkowuje **wszystkie drogi w strefie zamieszkania wszystkim zasadom wymienionym w cytowanym artykule**. Użycie określenia „Wszystkie drogi” i „wszystkie zasady” wyjaśniono w dalszym tekście.

Natomiast na drogach niepublicznych poza **strefami zamieszkania**, ustawie podlegają tylko te drogi, **na których występują zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu**.

Treść art. 1 w ustawie „Prawo o ruchu drogowym” podano poniżej:

„Art. 1. 1. Ustawa reguluje zasady ruchu **na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania**, warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu, wymagania w stosunku do osób kierujących pojazdami i innych uczestników ruchu oraz **zasady kontroli ruchu drogowego**.”

2. Przepisy ustawy stosuje się również do ruchu odbywającego się **poza drogami publicznymi**, jeżeli jest to konieczne **dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników tego ruchu**.”

Podkreślono tutaj, że na wszystkich drogach w strefie zamieszkania obowiązują wszystkie zasady wymagane przepisami ustawy „Prawo ruchu drogowym”. Zasady te dotyczą wszystkich uczestników ruchu i organów sprawujących kontrolę tego ruchu.

Ustawa przewiduje kontrolę nie tylko nad uczestnikami ruchu, ale również kontrolę nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych, w strefach zamieszkania i na drogach niepublicznych określonych w art. 1 ust. 2 z całym katalogiem działań związanych z zarządzaniem ruchem.

W ustępach 1 i 2 art. 1 ustawy „Prawo od ruchu drogowym” nie ma **żadnego zastrzeżenia dotyczącego ograniczenia zasad i miejsca kontroli ruchu drogowego** (np. dopisku w ust. 1 i 2 o treści „z zastrzeżeniem art. 10 ust. 7”). Podobnego zastrzeżenia nie ma również w delegacji do ministra w art. 10 ust. 12, pkt 1, w którym jest mowa o **uwzględnieniu w szczególności „konieczności zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego”**, a art. 1, ust. 2 wykazuje, że ustawa obejmuje również ruch na drogach niepublicznych w określonych okolicznościach. W cytowanym na wstępie rozporządzeniu Minister Infrastruktury tego zalecenia nie zrealizował.

Czy można sprawować kontrolę ruchu, nie kontrolując jednocześnie „działania w zakresie wprowadzania oznakowania pionowego, poziomego, sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem” na drodze publicznej? Trudno to sobie wyobrazić. A na drodze niepublicznej? A właśnie taką sytuację stworzył ustawodawca wyłączając nadzór (kontrolę) nad organizacją ruchu w strefach zamieszkania i na drogach wewnętrznych, na których występuje możliwość **„zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu”**. Ustawodawca, podzielił ruch na „publiczny” i „niepubliczny”. Za tym podziałem kryje się potrzeba zdefiniowania pojęć **„bezpieczeństwa ruchu drogowego publicznego” i „bezpieczeństwa ruchu drogowego niepublicznego**. I tylko dla tego, że droga została wybudowana i jest utrzymywana za pieniądze niepubliczne, **uczestnik ruchu i jego bezpieczeństwo stały się również niepubliczne**.

[Opinia Gabrieli Piotrewicz dotycząca art. 1 w ustawie Prawo o ruchu drogowym]:

Aby zarządzający ruchem mógł wprowadzać i zatwierdzać znaki na drogach wewnętrznych a służby Policji mogły egzekwować od kierowców przestrzeganie przepisów ruchu na takich drogach, należy wprowadzić zmiany do art. 1 – przepisów ogólnych – ustawy – Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 roku. W chwili obecnej ustawa reguluje zasady ruchu na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania.

Nie dotyczy więc dróg niepublicznych wewnętrznych a przecież, strefy zamieszkania mogą być stosowane również na drogach niepublicznych. Więc w prawie o ruchu drogowym tak jak w rozporządzeniu o zarządzaniu ruchem na drogach, powinno być wpisane w art., 1 że ustawa reguluje zasady ruchu na drogach publicznych oraz wewnętrznych a nie w strefach zamieszkania, lub też reguluje zasady ruchu na drogach.

Dla konfrontacji z art. 1 ustawy „Prawo o ruchu drogowym”, przytoczono poniżej obowiązujący art. 10 tej ustawy, wyróżniono ramkami lub wytłuszczonymi czcionkami istotne, w niniejszej analizie, pozycje

„Art. 10. 1. Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych.

2. Wojewoda sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu i w mieście stołecznym Warszawie.

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zarządza ruchem na drogach krajowych, z zastrzeżeniem ust. 6.

4. Marszałek województwa zarządza ruchem na drogach wojewódzkich, z zastrzeżeniem ust. 6.

5. Starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych, z zastrzeżeniem ust. 6.

6. Prezydent miasta zarządza ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych.

7. Zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym ogólnodostępnych, należy do podmiotów zarządzających tymi drogami. [Z. Latoszek]

[Uwaga W.B.: ten rozdział jest tekstem oryginalnym wyciągniętym z ustawy Uwaga powinna być wniesiona do tekstu nowelizowanego poniżej.]

8. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może powierzyć zadania w zakresie zarządzania ruchem na drogach krajowych marszałkowi województwa.

9. Drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi są drogi publiczne określone zgodnie z przepisami o drogach publicznych.

10. Organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach mogą nakazać zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

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

12. Minister właściwy do, spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając w szczególności:

- 1) konieczność zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego,
- 2) potrzebę efektywnego wykorzystania dróg publicznych,
- 3) potrzeby społeczności lokalnej,

określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem."

Ilustracją obowiązującego systemu zarządzania drogami ruchem jest tablica nr 1.

Wyluczając nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wewnętrznych,

ustawodawca wyklucza występowanie „ważnego interesu społecznego”(art. 10 ust. 10) poza drogami publicznymi, nawet w obszarze zabudowanym - w strefach zamieszkania i osiedlach mieszkaniowych. Również w akcie niższego rzędu tj. w analizowanym „Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem”, sporządzonym na podstawie art. 10 ust. 12, ustawy nie można się doszukać „zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego” i uwzględnienia „potrzeb społeczności lokalnej.”

Jest to poważny błąd spowodowany przeniesieniem do ustawy „Prawo o ruchu drogowym”, podziału dróg z „Ustawy o drogach publicznych” wg kryteriów własnościowych i źródeł finansowania a nie wg kryteriów charakteru i natężenia ruchu. Ruch drogowy nie powinien być klasyfikowany wg kryteriów własnościowych pojazdów i dróg. Dla pełnej informacji przytoczono poniżej zapis w „Ustawie o drogach publicznych” dotyczący dróg wewnętrznych:

Wyciąg z „Ustawy o drogach publicznych”:

„Art. 8. 1. Drogi nie zaliczone do żadnej kategorii dróg publicznych, w szczególności drogi w osiedlach mieszkaniowych, dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych, dojazdowe do obiektów użytkowanych przez przedsiębiorców, place przed dworcami kolejowymi, autobusowymi i portami oraz pętle autobusowe, są drogami wewnętrznymi.

2. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie, ochrona i oznakowanie dróg wewnętrznych oraz zarządzanie nimi należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku - do właściciela tego terenu.

3. Finansowanie zadań, o których mowa w ust. 2, należy do zarządcy terenu, na którym jest zlokalizowana droga, a w przypadku jego braku - do właściciela tego terenu.

4. Oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń należy do zarządcy drogi publicznej.”

Z „Ustawy o drogach publicznych” wynika, że zarządca lub właściciel drogi wewnętrznej (niepublicznej) ma obowiązek oznakowania i instalowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu.. Ale czy naprawdę nikt nie ma obowiązku sprawdzić czy te działania są wystarczające i prawidłowe **„dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu”** zgodnie z art.1 ust. 2 ustawy „Prawo o ruchu drogowym”? Odpowiedź, że tak, byłaby nieprawdziwa.

Niezależnie od opisanych powyżej problemów z drogami wewnętrznymi, w obowiązujących obecnie przepisach brak jest uregulowań następujących sytuacji:

1. Wskazania, kto ocenia czy drogi w projektowanej strefie zamieszkania spełniają kryteria celowości takiej organizacji ruchu.
2. Wskazania, kto zatwierdza projekt organizacji ruchu w strefie zamieszkania obejmującej obszar, w którym oprócz sieci dróg niepublicznych, znajduje się jedną drogą publiczną. Czy zarząd ruchu, właściwy dla tej jednej drogi, może zatwierdzić organizację ruchu w całym jednorodnym obszarze, tylko na jednej drodze?
3. Wskazania, kto stwierdza występowanie **„zagrożenia bezpieczeństwa uczestników tego ruchu”** na drogach wewnętrznych i na jakich drogach, na których odbywa się ruch pojazdów i pieszych nie występuje to zagrożenie. [autokorekta W.B.]

[Na 3 pytanie, odpowiedź można znaleźć w orzecznictwie sądów i w opiniach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Zespół ds. Współpracy ze Strażami Gminnymi (Miejskimi): „STRAŻE GMINNE (MIEJSKIE) - zbiór opinii prawnych”. Warszawa, grudzień 2004 r. **„zagrożenia bezpieczeństwa uczestników tego ruchu” może występować na drogach wewnętrznych ogólnie dostępnych /powszechnie dostępnych, dostępnych dla ruchu pojazdów/..** Opinie można odnaleźć na stronie internetowej www.mswia.gov.pl/ftp/pdf/straze_gminne_zbioropinii_prawnych.pdf Na ten temat napisano również w artykule: „Place i drogi dojazdowe przed hotelami- zasady ruchu poza drogami publicznymi” Adam JASIŃSKI, specjalista w Zarządzie Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. www.hotelarze.pl/hot/drogi-wewnetrzne.php]

Wiadomo, że strefy zamieszkania w aglomeracjach miejskich znajdują się na terenach dużych spółdzielni mieszkaniowych często o liczbie mieszkańców powyżej 10 000 z bogatą siecią dróg wewnętrznych. Organizację ruchu projektuje i wdraża w „spółdzielczej” strefie zamieszkania, („miasteczko” o 10 000 lub więcej mieszkańców), samodzielnie kierownik (zarządca) osiedla. Zgodnie z dzisiejszym stanem prawnym nie ma obowiązku uzgadniać z kimkolwiek lub występować do kogokolwiek o opiniowanie projektu organizacji ruchu. Również nikt nie ma obowiązku nadzorować organizacji ruchu drogach wewnętrznych nawet w strefie zamieszkania.

Prawidłowym rozwiązaniem ustawowym byłaby podana poniżej zmiany treści niektórych zapisów w art. 10 ustawy „Prawo o ruchu drogowym”:

Art. 10 [projekt autora niniejszych „Uwag” - W.B.]

1. Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych
2. Wojewoda sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych, gminnych, w strefach zamieszkania oraz na drogach publicznych i w strefach zamieszkania położonych w miastach na prawach powiatu i w mieście stołecznym Warszawie.

[Propozycja treści ust. 2 wg. Z. Latoszka]:

2. Wojewoda sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych, gminnych, oraz na drogach publicznych **(strefa zamieszkania jest drogą publiczną oznaczoną znakiem D-40 i odwołaną D-41)** [Z. Latoszek] położonych w miastach na prawach powiatu i w mieście stołecznym Warszawie.

[Uwaga W. Bartoszewickiego: strefy zamieszkania wprowadza się zarówno na drogach publicznych jak i wewnętrznych, są przypadki, że strefa zamieszkania obejmuje jednocześnie drogi gminne i wewnętrzne. Znak D-40 nie zmienia automatycznie drogi wewnętrznej na drogę publiczną.]

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zarządza ruchem na drogach krajowych, z zastrzeżeniem ust. 6.
4. Marszałek województwa zarządza ruchem na drogach wojewódzkich, z zastrzeżeniem ust. 6.

5. Starosta:

1) zarządza ruchem na drogach powiatowych, gminnych, zarządza i **sprawuje nadzór na drogach wewnętrznych ogólnie dostępnych**, z zastrzeżeniem ust. 6

2)

(absolutnie nie – np. nie może sprawować nadzoru nad ruchem na drogach wewnętrznych nie dostępnych do użytku publicznego lotnisk, bo specyfika tego ruchu jest zupełnie odmienna i podlega również przepisom ustawy prawa lotniczego i nie przypuszczam, aby „Starosta” miał odpowiednie kwalifikacje.) [Z. Latoszek]

6. Prezydent miasta:

1) zarządza ruchem na drogach publicznych (**strefa zamieszkania jest drogą publiczną oznaczoną znakiem D-40 i odwołaną 97 D-41**) i **sprawuje nadzór na drogach wewnętrznych ogólnie dostępnych**, położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych.

2). Uzasadnienie jak w pktcie 5 [Z.Latoszek]

[Uwaga W. Bartoszewickiego: Jak wyżej. Istotą proponowanych zapisów jest objęcie zarządem ruchu w miastach wszystkich ulic ogólnodostępnych w obszarach zabudowanych, przez starostę lub prezydenta bez względu na formę własności. Chodzi o to by ruchem na ulicy np. spółdzielczej o takim samym standardzie i ruchu jak sąsiednia ulica gminna, nie rządził kierownik osiedla o wykształceniu ekonomicznym. Lecz profesjonalista z zarządu ruchu w mieście lub w powiecie.]

7. Zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych poza strefą zamieszkania i poza drogami, o których mowa w art.1 ust.2, należy do podmiotów zarządzających tymi drogami.

[Propozycja treści ust. 7 wg. Z. Latoszka]:

7. Zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym ogólnodostępnych, należy do podmiotów zarządzających tymi drogami. [Z. Latoszek]

[Uwaga W. Bartoszewickiego: taki zapis byłby sprzeczny ideą zmiany rozporządzenia, w takiej redakcji osłabia oddziaływanie przepisów Prawa o ruchu drogowym na drogi wewnętrzne.]

8. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może powierzyć zadania w zakresie zarządzania ruchem na drogach krajowych marszałkowi województwa.

9. Drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi są drogi publiczne określone zgodnie z przepisami o drogach publicznych.

10. Organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach mogą nakazać zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

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

12. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając w szczególności:

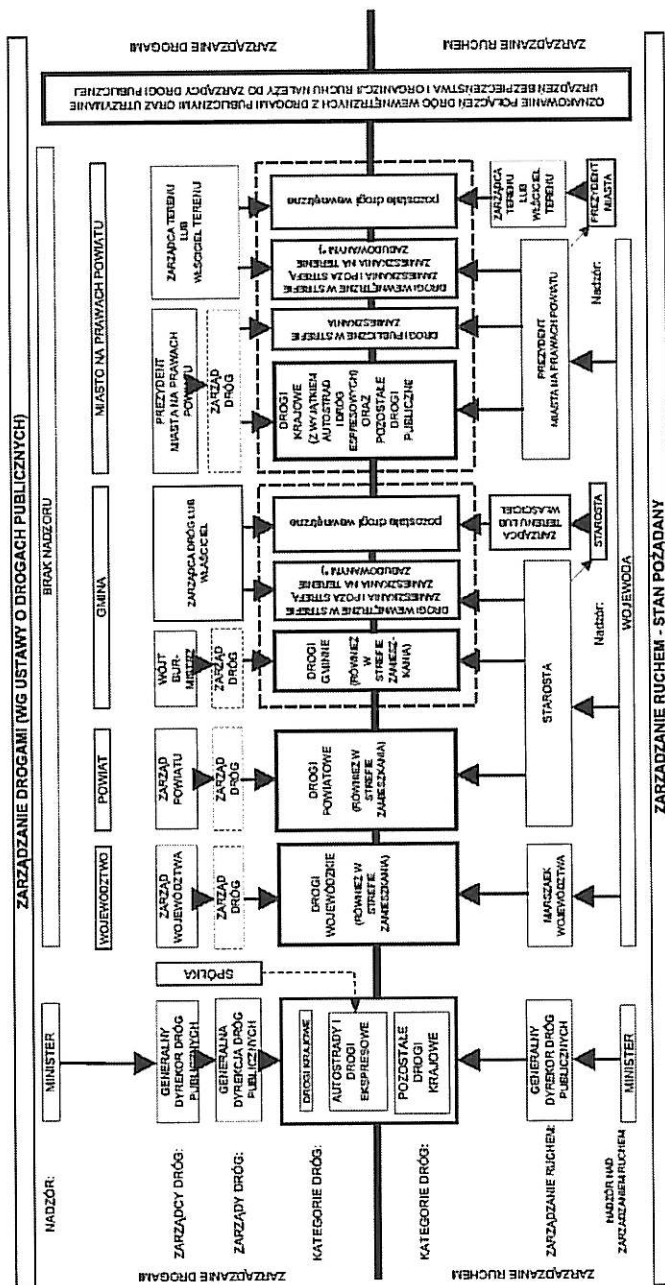
- 1) konieczność zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego,
- 2) potrzebę efektywnego wykorzystania dróg publicznych [skreślono „publicznych”],
- 3) potrzeby społeczności lokalnej,

Określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.”

Proponowaną strukturę ilustruje tablica nr 2.

Tablica nr 2

**ADMINISTRACJA DROGOWA I ZARZĄDZANIE RUCHEM
PROPONOWANE ZMIANY W ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA RUCHEM**



2) Dniem wprowadzenia nowa strafa zamieszkania do których stosuje się przepisy ustawy "Prawo o ruchu ulicznym" zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy. (Drogi o publicznym charakterze ruchu)

Należy zdefiniować drogi niepubliczne, na których ruch spełnia kryteria, wg których należy stosować zapis ust. 2 w art. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym" o treści:

„2. Przepisy ustawy stosuje się również do ruchu odbywającego się poza drogami publicznymi, jeżeli jest to konieczne dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników tego ruchu.”

Nie ulega wątpliwości, że na pewno, są to drogi w osiedlach mieszkaniowych objętych strefą zamieszkania jak i nie objętych tą strefą, inne osiedla lub obszary spełniające warunki do oznakowanie ich znakami D-42 („obszar zabudowany”) i D-43 („koniec obszaru zabudowanego”). Mogą to być dojazdy do uczęszczanych licznie obiektów handlowych, usługowych lub rekreacyjnych i inne wymienione w art. 8 „Ustawy o drogach publicznych”. A także drogi w trudnym terenie z ograniczoną widocznością.

Gdyby były wątpliwości, co do dróg niepublicznych z ruchem o charakterze publicznym, to powinny je rozwiązać przepisy prawa budowlanego wprowadzające pojęcie zjazdów publicznych na drogi wewnętrzne. Przytoczone poniżej rozporządzenie sporządzone na podstawie prawa budowlanego jest przykładem niedostosowania przepisów „Prawa o ruchu drogowym” do rzeczywistości. Do wymienionych powyżej obszarów obsługiwanych drogami wewnętrznymi mają zastosowanie przepisy mówiące o zjazdach publicznych na drogi wewnętrzne.

Dlaczego więc „Prawo o ruchu drogowym” miałoby się odcinać od odpowiedzialności z bezpieczeństwo uczestników ruchu na tych drogach?

„Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz. U. Z 1999 R. Nr 43, Poz. 430 na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, Dz. U. Nr 89 z zm.) Wyciąg;

„§ 3. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

12) zjeździe - rozumie się przez to część drogi na połączaniu z drogą nie będącą drogą publiczną lub na połączaniu drogi z dojazdem do nieruchomości przy drodze; zjazd nie jest skrzyżowaniem

§ 55. 1. W celu określenia wymagań technicznych i użytkowych wprowadza się następujący podział skrzyżowań i zjazdów:

3) zjazd publiczny - określony przez zarządcę drogi jako zjazd, co najmniej do jednego obiektu, w którym jest prowadzona działalność gospodarcza, a w szczególności do stacji paliw, obiektu gastronomicznego, hotelowego, przemysłowego, handlowego lub magazynowego,

4) zjazd indywidualny - określony przez zarządcę drogi jako zjazd do jednego lub kilku obiektów użytkowanych indywidualnie."

Zarządzanie ruchem na pozostałych drogach niepublicznych (drogach wewnętrznych w zakładach zamkniętych, poligonach, lasach, gospodarstwach rolnych itp.), na których ruch nie ma charakteru ruchu publicznego, może pozostać w gestii zarządców terenu lub właścicieli. Jednakże organizacja ruchu na tych drogach powinna być pod nadzorem starosty lub prezydenta miasta na prawach powiatu.

Zmiana ustawy „Prawo o ruchu drogowym” jest konieczna. Ale zanim to nastąpi warto próbować „przemycić” do „**Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem**” zapisy łagodzące niekonsekwencje i oczywiste błędy ustawodawcy.

Czyni to autor „PROJEKTU” rozporządzenia mgr inż. Marek Wierzchowski, proponując rozszerzanie jego zakresu na drogi wewnętrzne. Jest to słuszne, nawet bez zmiany zapisów w ustawie „Prawo o ruchu drogowym”. Uwzględniając powyższe rozważania, można przyjąć, że rozszerzenie rozporządzenia jest zgodne z zaleceniami ustawy w art. 10 ust. 12 pkt 1 i 3 gdyż uwzględnia:

- zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego, w tym na drogach niepublicznych (realizując również zapis ust. 2 w art. 1 ustawy),

- potrzeby społeczności lokalnej w osiedlach i strefach zamieszkania

Należy podkreślić, że w ustawie „Prawo o ruchu drogowym” (w przeciwieństwie do „Ustawy o drogach publicznych”, w art. 8 na temat zarządzania drogami wewnętrznymi) **nie ma żadnego zapisu dotyczącego zarządzania ruchem na drogach wewnętrznych (niepublicznych) poza strefami zamieszkania.** Może to upoważniać do stwierdzenia, że zgodnie z art. 1, ust 2. ustawa obejmuje również drogi wewnętrzne, a wyłączenie dróg wewnętrznych w strefie zamieszkania należy traktować jako wypadek przy pracy.

2.2 Podsumowanie analizy zarządzania ruchem

Przyjmując w dobrej wierze, że intencją ustawodawcy nie było tworzenie w „Prawie o ruchu drogowym” podziałów ruchu na publiczny i niepubliczny, co znajduje swój wyraz w:

- ustępie 1 art. pierwszego nie ma zapisu wyłączającego drogi wewnętrzne spod oddziaływania ustawy,
- ustępie 2 tego artykułu jest mowa o ochronie uczestników ruchu przed zagrożeniami na drogach niepublicznych, przez stosowanie na nich zasad ruchu jak na drogach publicznych, ***Należy w sposób bardzo jednoznaczny sprecyzować, że na drogach wewnętrznych ogólnodostępnych obowiązują te same przepisy „Prawa o ruchu drogowym”, co na drogach publicznych.*** [Z. Latoszek]
- delegacji do ministra właściwego do spraw transportu w art. 12 dotyczącej określenia w drodze rozporządzenia, szczegółowych warunków zarządzania ruchem na oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem na drogach bez ograniczeń ze względu na kategorie dróg lub na ich własność,
- w tym samym, art. 12 w zakresie rozporządzenia jest zalecenie o konieczności zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego bez względu na kategorię drogi i stosunki własnościowe, oraz uwzględnienia potrzeb społeczności lokalnej bez wyróżnienia czy dotyczy to skupisk miejskich czy osadnictwa rozproszonego na obszarach nieurbanizowanych,

zatem można uznać, że znowelizowane rozporządzenie o zarządzaniu ruchem i wykonywaniu nadzoru nad tym ruchem może i powinno dotyczyć wszystkich dróg ogólnie dostępnych, na których odbywa się ruch pojazdów, bez względu na to, kto jest właścicielem drogi, i to bez oczekiwania na korekty błędów w ustawie.

Wiesław Bartoszewicki

Poznań, luty 2006 r.

Wyciąg z opracowania:

„Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań” - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad' Załącznik do zarządzenia Nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 8 listopada 2005 r.

Opracowanie jest dostępne na stronie internetowej GDDKiA:

<http://www.gddkia.gov.pl>

Załączony wyciąg jest częścią rozdziału 12 zawierającego tematy:

12. ORGANIZACJA I BEZPIECZENSTWO RUCHU DROGOWEGO

12.1. Stadium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STES) Etap I.

12.2. Stadium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STES) Etap II

12.2.1. Studium organizacji ruchu,

12.2.1.1. Cel

12.2.1.2. Dane wyjściowe

12.2.1.3. Zawartość

12.2.2. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego

12.2.2.1. Cel

12.2.2.2. Dane wyjściowe:

12.2.2.3. Zawartość

12.2.3. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego

12.2.3.1. Definicja i cel

12.2.3.2. Dane wyjściowe

12.2.3.3. Zawartość

12.3. Koncepcja Programowa (KP) lub Projekt Wstępny Autostrady (PWA)

12.3.1. Koncepcja organizacji ruchu

- 12.3.1.1. Cel
- 12.3.1.2. Dane wyjściowe
- 12.3.1.3. Zawartość
- 12.3.2. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego
 - 12.3.2.1. Cel
 - 12.3.2.2. Dane wyjściowe
 - 12.3.2.3. Zawartość
- 12.3.3. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego
 - 12.3.3.1. Definicja i cel
 - 12.3.3.2. Niezbędne dane źródłowe
 - 12.3.3.3. Zawartość
- 12.4. Projekt Budowlany**
 - 12.4.1. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego
 - 12.4.1.1. Cel
 - 12.4.1.2. Dane wyjściowe
 - 12.4.1.3. Zawartość
 - 12.4.2. Projekt organizacji ruchu**
 - 12.4.2.1. Cel
 - 12.4.2.2. Dane wyjściowe
 - 12.4.2.3. Zawartość
 - 12.4.3. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego
 - 12.4.3.1. Definicja i cel
 - 12.4.3.2. Dane wyjściowe
 - 12.4.3.3. Zawartość

Organizacja ruchu jest przedmiotem analiz na wszystkich stadiach przygotowania zadań w różnym zakresie. Wyciąg obejmuje tylko rozdział **12.4.2.** czyli zakres projektu organizacji ruchu do projektu budowlanego. Nie wiem czy opisany zakres projektu dotyczy wszystkich projektów organizacji ruchu pionie GDDKiA, czy tylko związanych z budową drogi.

Uważam, że przy w nowelizacji rozporządzenia dotyczącego zarządzania ruchem, nie można pominąć zarządzenia nr 30 Dyrektora GDDKiA, mając na uwadze jego rangę i zakres stosowania. Opracowanie „Stadia i skład dokumentacji w fazie przygotowania zadań” zostało opracowane na okres obowiązywania ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych. Przedmiotowa ustawa ma obowiązywać do końca 2007 roku. Ale wymagania w stosunku do projektów mogą utrwalić się na dłuższy okres.

Wiesław Bartoszewicki, Poznań 3 marca 2006 r.

WYCIĄG

12.4.2. Projekt organizacji ruchu

Organizacja ruchu nie powinna być wprowadzona później niż 24 miesiące od daty jej zatwierdzenia za wyjątkiem organizacji ruchu zawierającej sygnalizację świetlną, która nie powinna być wprowadzona później niż 18 miesięcy od daty jej zatwierdzenia. W zatwierdzeniu organizacji ruchu zawierającej sygnalizację świetlną powinny znaleźć się warunki o tym, że po upływie 30 dni od wprowadzenia należy dokonać kontroli funkcjonowania sygnalizacji oraz, że po upływie najpóźniej 30 miesięcy od wprowadzenia należy sprawdzić i zweryfikować program sygnalizacji i jej funkcjonowania a w razie konieczności należy dokonać niezbędnych korekt. Wszelkie zmiany w stosunku do zatwierdzonej organizacji ruchu podlegają odrębnemu zatwierdzeniu przez organ zarządzający ruchem.

12.4.2.1. Cel

Uzyskanie zatwierdzenia przez właściwy dla danej drogi organ zarządzający ruchem organizacji ruchu, stanowiącej zgodnie z zapisami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem a także prawa budowlanego integralną część dokumentacji budowy.

12.4.2.2. Dane wyjściowe

- zaktualizowane dane o ruchu istniejącym i prognozowanym,
- koncepcja organizacji ruchu zatwierdzona przez KOPI/ZOPI
- projekt budowlany,
- analiza lub raport audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- lokalizacja obiektów, budowli i innych elementów zagospodarowania otoczenia drogi mogących mieć wpływ na generowanie ruchu, widoczność lub bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- precyzyjna lokalizacja urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu, ochrony środowiska oraz elementów wyposażenia drogi, infrastruktury technicznej w pasie drogowym nie związanych z drogą, mających wpływ na widoczność i bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- lokalizacja urządzeń komunikacji publicznej w otoczeniu projektowanej drogi.

12.4.2.3. Zawartość

Część opisowa

a. Opis techniczny:

- nazwa, lokalizacja i zakres zadania inwestycyjnego (pikietaż początku i końca projektowanego odcinka drogi),
- nazwa inwestora i projektanta,
- formalno-prawne podstawy opracowania,
- charakterystyka techniczna i funkcjonalna drogi,
- charakterystyka projektowanej geometrii drogi i obiektów inżynierskich,
- charakterystyka istniejącego i prognozowanego ruchu,
- zastosowane w projekcie rozwiązania wynikające z analiz lub audytu bezpieczeństwa
- ruchu drogowego,

- charakterystyka planowanej organizacji ruchu, a dla projektu przebudowy drogi także charakterystyka istniejącej organizacji ruchu, opis i uzasadnienie wprowadzanych zmian,
- charakterystyka ruchowa projektowanej organizacji ruchu (natężenia, struktura kierunkowa i rodzajowa ruchu, przepustowość),
- typy, rodzaje oraz parametry techniczne i funkcjonalne oznakowania pionowego, oznakowania poziomego, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń brd
- charakterystyka projektowanego sterowania ruchem
- znaki i tablice o zmiennej treści (typy, rodzaje, parametry techniczno-funkcjonalne, treści przekazów, sposoby zmian treści przekazów, zastosowane czujniki inicjujące zmiany treści przekazów i algorytmy dokonywania zmian)
- obliczenia sprawdzenia wpływu lokalizacji, typów i rodzaju konstrukcji urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska, elementów wyposażenia drogi oraz infrastruktury technicznej w pasie drogowym, nie związanych z drogą na widoczność i bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- obliczenia przepustowości dla dróg oraz skrzyżowań/węzłów ze szczególnym uwzględnieniem rond i skrzyżowań z wyspą centralną, sprawdzenie przepustowości i prawidłowości zastosowanych rozwiązań przy pomocy programu symulacji ruchu, wg założeń określonych przez KOPOR,
- obliczenia związane z ustalaniem programów wyświetlanych na urządzeniach sterowania ruchem.
- oświadczenie projektanta o zgodności projektu z aktualnymi przepisami w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń brd i warunków ich umieszczania na drogach oraz z warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne,

c. Dla projektu zawierającego sygnalizację świetlną:

- opis techniczny zawierający informacje na temat sposobu sterowania ruchem i pracy sygnalizacji zawierający rodzaje sygnalizatorów, wymagania funkcjonalne dla urządzeń sterujących, wymagania funkcjonalne dla urządzeń nadających sygnały i dla detektorów, wymagania funkcjonalne dla urządzeń pomocniczych,

- plan sytuacyjny w skali nie mniejszej niż 1:500 z organizacją ruchu i rozmieszczeniem sygnalizatorów
- dane o ruchu stanowiące podstawę opracowania projektu sygnalizacji tj. natężenia oraz struktura rodzajowa i kierunkowa ruchu,
- schemat podstawowych faz ruchu,
- minimalne czasy międzyzielone dla strumieni kolizyjnych,
- wykaz grup kolizyjnych i nadzorowanych,
- program sygnalizacji wraz z harmonogramem ich pracy,
- określenie minimalnych i maksymalnych wartości sygnałów zielonych w sygnalizacji akomodacyjnej,
- obliczenia przepustowości,
- plany sygnalizacji i wykresy koordynacji, jeżeli projekt dotyczy sygnalizacji skoordynowanej,
- dodatkowo w przypadku zastosowania sygnalizacji akomodacyjnej lub acyklicznej projekt musi zawierać algorytm sterowania, określenie minimalnych maksymalnych wartości sygnałów zielonych w grupach poddanych akomodacji oraz określenie zależności grup akomodowanych od detektorów ruchu.

d. Zasady dokonywania zmian oraz sposób ich rejestracji – dla projektu zawierającego znaki świetlne lub znaki o zmiennej treści oraz dla projektu zmiennej organizacji ruchu lub zawierającego inne zmienne elementy, mające wpływ na ruch drogowy,

e. Przewidywany termin wprowadzenia nowej organizacji ruchu (nie później niż) 24 miesiące od daty jej zatwierdzenia a przypadku projektu sygnalizacji świetlnej nie później niż 18 miesięcy od daty jej zatwierdzenia.

f. Imiona, nazwiska, numery uprawnień oraz podpisy projektanta i weryfikatora projektu.

g. Załączniki w postaci opinii i uzgodnień wymaganych aktualnymi przepisami

h. Ustosunkowanie się projektanta na piśmie do uwag i wniosków zawartych w opiniach i uzgodnieniach.

Część rysunkowa:

a. plan orientacyjny w skali 1:10.000 (dopuszcza się skale 1:25000) z zaznaczeniem dróg, których dotyczy oraz granic administracyjnych powiatów i województw

b. kartogramy rozkładu ruchu na skrzyżowaniach/węzłach,

c. plan sytuacyjny w skali 1:1000 lub 1:500 (1:500 zalecany dla wszystkich skrzyżowań/węzłów a obligatoryjny dla skrzyżowań/węzłów z sygnalizacją), zawierający:

- szczegółowe parametry geometryczne drogi, ze szczególnym uwzględnieniem geometrii skrzyżowań i łącznic węzłów,
- parametry geometryczne zjazdów publicznych i indywidualnych oraz miejsc obsługi podróżnych,
- lokalizację i pikietaż istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych pionowych, w tym znaków kierunku i miejscowości,
- lokalizację znaków poziomych,
- lokalizację sygnalizatorów drogowych,
- lokalizację urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- lokalizację obiektów, budowli i innych elementów zagospodarowania otoczenia drogi mogących mieć wpływ na generowanie ruchu, widoczność lub bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- lokalizację urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu, ochrony środowiska,
- elementów wyposażenia drogi oraz infrastruktury technicznej w pasie drogowym nie związanych z drogą, mogących mieć wpływ na widoczność i bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- rysunki sprawdzające widoczność w trójkątach widoczności na skrzyżowaniach, ze szczególnym uwzględnieniem widoczności na rondach,
- rysunki sprawdzające widoczność na wyprzedzanie i zatrzymanie z uwagi na lokalizację obiektów, budowli i innych elementów zagospodarowania i otoczenia drogi,
- rysunki sprawdzające wpływ lokalizacji i rodzaju konstrukcji urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska, elementów wyposażenia drogi oraz elementów infrastruktury technicznej znajdujących się w

pasie drogowym, nie związanych z droga na widoczność i bezpieczeństwo ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem widoczności i bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i łącznicach węzłów,

- rysunki sprawdzające przejezdność skrzyżowań, ze szczególnym uwzględnieniem przejezdności rond tak)ę przez pojazdy nienormatywne.

Uwaga! Ewentualne zmniejszenie zakresu lub stopnia szczegółowości opracowania wymaga uzyskania pisemnej zgody zamawiającego projekt i organu zatwierdzającego organizację ruchu.

12.4.3. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego

12.4.3.1. Definicja i cel

Analogicznie jak dla STEŚ Etap II

12.4.3.2. Dane wyjściowe

Analogicznie jak dla STEŚ Etap II

12.4.3.3. Zawartość

Analogicznie jak dla STEŚ Etap II

Biuletyn nr 57

Marzec 2006

Tatry – Polana Zgorzelisko

Całość biuletynu opracował Wiesław Bartoszewicki z
Pracowni Inżynierii Komunikacyjnej – Poznań

1. Propozycja nowelizacji w "Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem" 1
2. Uwagi do rozporządzenia Ministra Infrastruktury 37
3. Analiza struktury zarządzania ruchem 42
4. "Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań" - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - Załącznik do zarządzenia Nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia * listopada 2005 r. 58



