

UZASADNIENIE

Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729) stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 10 ust. 12 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137).

Przepisy *ustawy z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. nr 152, poz. 1018) znowelizowały m.in. art. 1 ust. 1 i 2 oraz art. 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137), rozszerzając zastosowanie przepisów tej *ustawy Prawo o ruchu drogowym* również na drogi położone w strefach ruchu i wprowadzając pojęcie strefy ruchu. Ponadto, znowelizowane przepisy art. 10 ust. 2 i 7 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* powierzają obowiązek sprawowania nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach wewnętrznych położonych w strefach ruchu wojewodzie, a zarządzania w ruchem na drogach wewnętrznych w strefie ruchu podmiotowi zarządzającemu tymi drogami.

Wyżej wymienionym zmianom *ustawy Prawo o ruchu drogowym* nie towarzyszyły zmiany *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. Nr 177, poz. 1729), w którym zgodnie z § 1 ust. 1 określono szczególne warunki zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz strefach zamieszkania na podstawie poprzedniego stanu prawnego, przed dniem wejścia w życie przepisów wyżej wymienionej *ustawy z dnia 22 lipca 2010 r.*, tj. dniem 4 września 2010 r. Tym samym od dnia 4 września 2010 r. przepisy *rozporządzenia z dnia 23 września 2003 r.* nie pozwalały na właściwe realizowanie zadań nałożonych przepisami tego *rozporządzenia* w zakresie zarządzania ruchem, jak sprawowania nadzoru nad tym zarządzaniem przez odpowiednie – określone *ustawą Prawo o ruchu drogowym* – organy i podmioty na drogach wewnętrznych położonych w strefie ruchu.

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

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

Ponadto, wprowadzona zmiana brzmienia ust. 1 w § 1 ma charakter redakcyjny dla poprawy czytelności tego przepisu.

Dodanie w § 4 ust. 1a w § 1 pkt 2 projektu *rozporządzenia* wynika z faktu, iż układ geometryczny drogi jest ściśle skorelowany z organizacją ruchu na tej drodze i nie powinien być traktowany rozłącznie. Projektowana zmiana jest konsekwencją brzmienia art. 24j ust. 3 pkt 1 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.), zgodnie z którym przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Warszawa, dnia 7 grudnia 2012 r.

TD-2wt-020(t. 10) - 4/12

ESOD: 43733

wg rozdzielnika

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przesyła w załączeniu projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem wraz z uzasadnieniem i oceną skutków regulacji - do konsultacji.

W związku z powyższym zwracam się do Państwa z uprzejmą prośbą o przedstawienie opinii do przedmiotowego projektu rozporządzenia **w terminie do dnia 31 stycznia 2013 r.** w wersji pisemnej i elektronicznej na adres: twisnicki@transport.gov.pl.

Szczegółowych informacji udziela Wydział Ruchu Drogowego Departamentu Transportu Drogowego, tel. (22) 630-12-73, (22) 522-50-16. Projekt rozporządzenia w wersji elektronicznej zamieszczony jest na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Załącznik: 1 na 7 stronach

Z upoważnienia
MINISTRA TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ

Tadeusz Jarmuziewicz
Sekretarz Stanu

Rozdzielnik:

1. **Klub Inżynierii Ruchu „Klir”**, ul. Leśna 40, 62-081 Przeźmierowo k. Poznania, skr. poczt. nr 20
2. **Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP**, ul. Czackiego 3/5, 00-043 Warszawa
3. **Polski Kongres Drogowy**, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa
4. **Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa**, ul. Gołędzinowska 10, 03-302 Warszawa
5. **Związek Województw RP**, ul. Świętojerska 5/7, 00-236 Warszawa
6. **Wojewoda Dolnośląski**, pl. Powstańców Warszawy 1, 50-951 Wrocław
7. **Wojewoda Kujawsko-Pomorski**, ul. Jagiellońska 3, 85-950 Bydgoszcz
8. **Wojewoda Lubelski**, ul. Spokojna 4, 20-914 Lublin
9. **Wojewoda Lubuski**, ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.
10. **Wojewoda Łódzki**, ul. Piotrkowska 104, 90-926 Łódź
11. **Wojewoda Małopolski**, ul. Basztowa 22, 31-156 Kraków
12. **Wojewoda Mazowiecki**, pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa
13. **Wojewoda Opolski**, ul. Piastowska 14, 45-082 Opole
14. **Wojewoda Podkarpacki**, ul. Grunwaldzka 15, 35-959 Rzeszów
15. **Wojewoda Podlaski**, Mickiewicza 3, 15-213 Białystok
16. **Wojewoda Pomorski**, ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
17. **Wojewoda Śląski**, ul. Jagiellońska 25, 40-032 Katowice
18. **Wojewoda Świętokrzyski**, al. IX Wieków Kielc 3, 25-516 Kielce
19. **Wojewoda Warmińsko-Mazurski**, al. Marsz. J. Piłsudskiego 7/9, 10-575 Olsztyn
20. **Wojewoda Wielkopolski**, al. Niepodległości 16/18, 61-713 Poznań
21. **Wojewoda Zachodniopomorski**, ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin
22. **Konwent Marszałków Rzeczypospolitej Polskich**
23. **Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich**, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków
24. **Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych**, ul. Wiśniowieckiego 136, 33-300 Nowy Sącz
25. **Związek Gmin Wiejskich RP**, ul. Kantaka 4, 61-812 Poznań
26. **Związek Miast Polskich**, ul. Robocza 46a, 61-517 Poznań
27. **Unia Miasteczek Polskich**
28. **Unia Metropolii Polskich**, Pl. Defilad 1, PKiN, p. 1801, 00-901 Warszawa
29. **Związek Powiatów Polskich**, Pl. Defilad 1, skr. Poczta 7, 00-901 Warszawa
30. **Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”**, ul. Warszawska 39/41, bud. A, pok. 7, 61-028 Poznań
31. **Stowarzyszenie Prawo na Drodze**
32. **Krajowa Rada Komendantów Straży Miejskich i Gminnych Rzeczypospolitej Polskiej**
33. **Instytut Transportu Samochodowego**, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa
34. **Instytut Badawczy Dróg i Mostów**, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2012 r.

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

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

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki:

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

2) wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.”,

2) w § 4 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Projekt organizacji ruchu stanowi element projektu budowlanego.”,

3) w § 12:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Niezależnie od kontroli, o której mowa w ust. 3, organ zarządzający ruchem przeprowadza, z zastrzeżeniem ust. 5a, 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.”.

b) dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Jeżeli organizacja ruchu ma charakter czasowy, organ zarządzający ruchem przeprowadza co najmniej jedną kontrolę, w zakresie, o którym mowa w ust. 5, w każdym miesiącu funkcjonowania czasowej organizacji ruchu. W przypadku funkcjonowania czasowej organizacji ruchu w okresie krótszym niż jeden miesiąc organ zarządzający przeprowadza kontrolę co najmniej raz.”.

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 3, który wchodzi w życie w terminie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

W porozumieniu:

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

drogowego, na etapie przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót – uwzględnia się w szczególności oznakowanie pionowe i poziome drogi, na podstawie projektu organizacji ruchu.

Natomiast zmiana brzmienia w § 12 ust. 5 i dodanie ust. 5a w § 1 pkt 3 projektu rozporządzenia ma związek z brzmieniem *Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2008/96/WE, z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej* (Dz. Urz. UE L 319 z dnia 29 listopada 2008 r., str. 59). Przepisy art. 5 ust. 4 wyżej wymienionej *Dyrektywy* stanowią, że państwa członkowskie zapewniają, aby na odcinkach infrastruktury drogowej, które podlegają naprawie i mogą tym samym stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników, umieszczone zostały odpowiednie znaki ostrzegawcze.

Obecny stan prawny, w przypadku organizacji ruchu związanej z robotami prowadzonym w pasie drogowym zobowiązuje odpowiednie organy i jednostki do sporządzania projektów czasowej organizacji zgodnie z wymaganiami *rozporządzenia z dnia 23 września 2003 r. z wykorzystaniem znaków i sygnałów drogowych w sposób określony przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.). Niemniej jednak praktyka wskazuje, iż w miarę postępu prac wykonywanych w pasie drogowym czasowa organizacji ruchu nie odpowiada zmianom wynikającym z zaawansowania prac (ich etapu) i faktycznym prowadzeniem ruchu po odcinku drogi objętym tymi pracami. Wskazują na to wyniki kontroli prowadzonych przez Najwyższą Izbę Kontroli przedstawione w „Informacji o wynikach kontroli działalności zarządzających drogami publicznymi w zakresie zapewniania bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie województw lubelskiego i podkarpackiego” (maj 2010r.). W 11 spośród 12 poddanych badaniom kontrolnym jednostkach stwierdzono nieprawidłowości w stałej lub czasowej organizacji ruchu, stanowiące bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi albo wystąpienia niepowetowanej szkody w mieniu, polegające na braku właściwego oznakowania użytkowanych dróg jak i ich odcinków, na których realizowano roboty drogowe. W pięciu kontrolowanych jednostkach nie podejmowano nawet podstawowych działań związanych z eliminowaniem utrudnień spowodowanych robotami drogowymi oraz zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego w tych miejscach, prace te realizowano tam bowiem bez projektów czasowej organizacji ruchu lub na podstawie projektów niezatwierdzonych. Ponownie w wynikach kontroli prowadzonych przez Najwyższą Izbę Kontroli przedstawionych w „Informacji o wynikach kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce” (luty 2011r.) stwierdzono, że poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w istotnym stopniu zależny jest od właściwej organizacji ruchu, a nadzór ze strony organów zarządzających ruchem nad zarządami dróg i prowadzonymi przez nich działaniami był niewystarczający.

Przepis ust. 5a wprowadzający wymaganie prowadzenia kontroli przez organ zarządzający 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 pozwoli m.in. na ograniczenie wymienionych wyżej niedomagań związanych z funkcjonowaniem czasowych organizacji ruchu na drogach lub ich odcinkach objętych taką

organizacją, zapewni wyższą skuteczność nadzoru realizowanego przez organy zarządzające ruchem i wpłynie pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinkach dróg wykonywane są roboty drogowe.

Projektowane przepisy rozporządzenia wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 3, który wchodzi w życie w terminie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia wejścia w życie. Taki termin wejścia w życie przepisu dotyczącego prowadzenia kontroli czasowej organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi wynika z potrzeby zapewnienia dostatecznego czasu na wprowadzenie niezbędnych zmian w organizacji pracy związanej z wykonywaniem takiej kontroli.

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

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

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na organy zarządzające ruchem oraz sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach, uczestników ruchu drogowego, zarządców dróg, projektantów organizacji ruchu oraz organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego.

2. Konsultacje społeczne

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

- 1) Klubu Inżynierii Ruchu „Klir”,
- 2) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- 3) Polskiego Kongresu Drogowego,
- 4) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa,
- 5) Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
- 6) Wojewody Dolnośląskiego,
- 7) Wojewody Kujawsko-Pomorskiego
- 8) Wojewody Lubelskiego,
- 9) Wojewody Lubuskiego,
- 10) Wojewody Łódzkiego,
- 11) Wojewody Małopolskiego,
- 12) Wojewody Mazowieckiego,
- 13) Wojewody Opolskiego
- 14) Wojewody Podkarpackiego,
- 15) Wojewody Podlaskiego,
- 16) Wojewody Pomorskiego,
- 17) Wojewody Śląskiego,
- 18) Wojewody Świętokrzyskiego,
- 19) Wojewody Warmińsko-Mazurskiego,
- 20) Wojewody Wielkopolskiego,
- 21) Wojewody Zachodniopomorskiego,
- 22) Konwentu Marszałków Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
- 23) Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
- 24) Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych,
- 25) Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej,
- 26) Związku Miast Polskich,
- 27) Unii Miasteczek Polskich,
- 28) Unii Metropolii Polskich,
- 29) Związku Powiatów Polskich,
- 30) Stowarzyszenia na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Droga i Bezpieczeństwo”,
- 31) Stowarzyszenia Prawo na Drodze,
- 32) Krajowej Rady Komendantów Straży Miejskich i Gminnych Rzeczypospolitej Polskiej,
- 33) Instytutu Transportu Samochodowego,
- 34) Instytutu Badawczego Dróg i Mostów

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

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na:

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

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

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

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

b) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

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

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

d) sytuację i rozwój regionalny

Wprowadzenie projektowanych przepisów nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.