

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2014 r.

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

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

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

1) w § 1:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki:

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

2) wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.”,

b) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

2) w § 2:

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

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej - transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. 2013 r., poz. 1391).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611 oraz z 2014 r. poz. 312 i 486.

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

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

3) w § 3:

a) w ust. 1 pkt 8 otrzymuje brzmienie:

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

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

„1a. Podmiot zarządzający drogą wewnętrzną wykonuje czynności:

- 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 projektów;
- 4) przekazuje zatwierdzone organizacje ruchu do realizacji;
- 5) przechowuje projekty organizacji ruchu;
- 6) prowadzi kontrolę prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu;
- 7) współpracuje w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi podmiotami zarządzającymi drogą wewnętrzną, organami zarządzającymi ruchem, zarządami dróg i zarządcami infrastruktury kolejowej, Policją oraz innymi jednostkami.”,

c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku drogi wewnętrznej objętej strefą zamieszkania albo strefą ruchu organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem podejmuje działania, na podstawie

wniosku zainteresowanego podmiotu złożonego do tego organu, w zakresie określonym w § 3 ust. 2 pkt 1.”;

4) w § 4:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

„2a) podmiot zarządzający drogą wewnętrzną;”;

5) w § 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

6) w § 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

7) w § 7 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Opinia Policji nie jest wymagana w przypadku:

1) projektu organizacji ruchu obejmującego wyłącznie drogi gminne;

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

3) projektu organizacji ruchu na drodze wewnętrznej.”;

8) w § 8:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

§ 2. Podmiot zarządzający drogą wewnętrzną objętą strefą zamieszkania albo strefą ruchu przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia powinien spełnić wymagania określone rozporządzeniem do dnia 1 stycznia 2015 r.

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

MINISTER

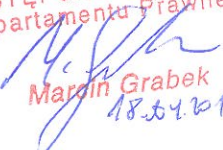
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

W porozumieniu:

MINISTER SPRAW

WEWNĘTRZNYCH

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

Za zgodność pod
względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego

Marcin Grabek
18.04.2014

UZASADNIENIE

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

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

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

Istotne jest również wskazanie, że zgodnie z art. 8 ust. 2 *ustawy z dnia 21 marca 1995 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.) zarządzanie drogami wewnętrznymi należy do zarządcy terenu, na którym zlokalizowana jest droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu. Natomiast w myśl przepisów art. 10 ust. 7 ustawy Prawo o ruchu drogowym zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami – którym może być zarządca terenu albo jego właściciel – więc nie można uznać, że jest

organem zarządzającym ruchem. Wobec faktu, że nowelizowane rozporządzenie z dnia 23 września 2013 r. odnosi się do organu zarządzającego przepisy projektu rozporządzenia zostały rozszerzone o czynności jakie powinien wykonywać podmiot zarządzający drogami wewnętrznymi.

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

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

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

Dodanie w § 2 ust. 1a w § 1 pkt 2 projektu rozporządzenia wynika z faktu, iż układ geometryczny drogi jest ściśle skorelowany z organizacją ruchu na tej drodze i nie powinien być traktowany rozłącznie. Projektowana zmiana jest konsekwencją brzmienia art. 24j ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260 i 843), zgodnie z którym przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, na etapie przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót – uwzględnia się w szczególności oznakowanie pionowe i poziome drogi, na podstawie projektu organizacji ruchu.

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

drogą wewnętrzną. Przepisami § 3 ust. 1a (§ 1 pkt 3 lit. b projektu), § 4 ust. 1 (§ 1 pkt 4 lit. a projektu), § 4 ust. 3 pkt 2a (§ 1 pkt 4 lit. b projektu), § 5 ust. 2 (§ 1 pkt 5 projektu), § 6 ust. 1 (§ 1 pkt 6 projektu), § 8 ust. 4 i 7 (§ 1 pkt 8 lit. a i b projektu), § 12a ust. 1 (§ 1 pkt 9 projektu) rozporządzenia zostały określone czynności jakie powinien wykonywać podmiot zarządzający drogami wewnętrznymi oraz jego uprawnienia.

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

Należy przy tym wskazać, iż wprowadzanie stref zamieszkania albo stref ruchu dotyczy dróg wewnętrznych położonych m.in. na terenach spółdzielni mieszkaniowych, wspólnot mieszkaniowych oraz różnych centrów handlowo-usługowych. Dla przykładu na terenie województwa śląskiego dotyczyłoby to, według danych GUS z lat 2010 i 2012, około 1900 podmiotów (spółdzielni, centrów handlowo-usługowych), które mogłyby ustanowić na podległym terenie jedną z tych stref. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, że wojewoda przed zmianą przepisów *ustawą z dnia 22 lipca 2010 r.* sprawował już nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach publicznych i tak np. dla województwa śląskiego obejmował on drogi, na których ruchem zarządzali: marszałek województwa i 36 starostów (obejmujących 167 gmin). Ponadto, istotne jest iż, przyjęcie rozwiązania, które zobowiązywało wojewodę jako organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wewnętrznych do podejmowania działań w zakresie innym niż na wniosek zainteresowanego podmiotu, zwiększałoby wielokrotnie obciążenie tego organu.

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

Projektowane przepisy § 2 rozporządzenia stanowią, że podmiot zarządzający drogą wewnętrzną objętą strefą zamieszkania albo strefą ruchu przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia powinien spełnić wymagania określone rozporządzeniem do dnia 1 stycznia 2015 r. Taki termin został określony w rozporządzeniu z uwagi na potrzebę zapewnienia podmiotom zarządzającym drogą wewnętrzną, jako zarządzającym ruchem na tych drogach, niezbędnego okresu czasu na sporządzenie i zatwierdzenie projektów organizacji ruchu dla zarządzanych przez nich dróg, bądź ewentualne uzupełnienie już posiadanych zatwierdzonych organizacji do wymagań wynikających z przepisów nowelizowanego rozporządzenia.

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

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

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

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

2. Konsultacje społeczne

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

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

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

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

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych, w terminie od 17 grudnia 2012 r. do dnia 31 stycznia 2013 r. (projektu przekazanego pismem TD-2wt-020(t.10)–4/12 z dnia 17 grudnia 2012 r.), zostały zgłoszone następujące uwagi i wnioski przez następujące podmioty:

– Klub Inżynierii Ruchu „Klir”:

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

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

Projektodawca przepisów, mając na względzie zastrzeżenia podnoszone przez opiniującego, a w szczególności skutków finansowych wzmoczonych kontroli, zmienił brzmienie ust. 1a w § 4, umieszczając ten przepis w § 2 oraz usunął z projektu proponowane przepisy ust. 5 i 5a w § 12 rozporządzenia.

– Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP:

Opiniujący nie wniósł uwag do przepisów projektu rozporządzenia.

– Polski Kongres Drogowy:

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

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

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

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

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

– Związek Województw RP:

Województwo mazowieckie w przedstawionej opinii wniosło o nadanie proponowanego przez opiniującego brzmienia dla ust. 1a i ust. 2 w § 4, nie przedstawiając jednocześnie

merytorycznego uzasadnienia tej propozycji. W odniesieniu do tej uwagi należy wskazać, że zostało zmienione brzmienie ust. 1a w § 4 oraz przesunięto ten przepis do § 2 zmienianego rozporządzenia, a zmiana ust. 2 wykracza poza zakres zmian niniejszego rozporządzenia i projektodawca z tego względu oraz z uwagi na potrzebę przeprowadzenia jej szerszej konsultacji nie może jej ująć w projekcie rozporządzenia.

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

Województwo łódzkie w przedłożonej opinii zaopiniowało negatywnie projekt rozporządzenia odnosząc się tylko do kwestii kontroli czasowych organizacji ruchu, wskazując na ich dużą ilość, a także utrudnienia w realizacji kontroli oraz zaproponowało wprowadzenie kontroli czasowych organizacji ruchu przy inwestycjach długoterminowych. Projektodawca mając na względzie również uwagi tego opiniującego usunął przepisy zmieniane przepisy ust. 5 i 5a z projektu rozporządzenia, odnoszące się do kontroli czasowej organizacji ruchu.

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

podnoszone przez opiniującego usunął z projektu proponowane przepisy ust. 5 i 5a w § 12 rozporządzenia.

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

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

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

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

-- Wojewodę Dolnośląskiego:

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

– Wojewodę Kujawsko-Pomorskiego:

Wojewoda Kujawsko-Pomorski nie wniósł zastrzeżeń do przepisów projektu rozporządzenia, ale w przedstawionej opinii zaproponował rozpatrzenie zmiany ust. 2 w § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem w zakresie

umieszczenia katalogu naruszeń prawa upoważniający organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem do zmiany organizacji ruchu. Opiniujący nie zaproponował brzmienia przepisów w tym zakresie w swojej opinii. Ze względu na potrzebę przeprowadzenia szerokich konsultacji w zakresie wyżej wymienionej kwestii podniesionej przez opiniującego wykraczającej poza zakres niniejszego rozporządzenia nie mogą one zostać ujęte w tym projekcie rozporządzenia.

– Wojewodę Lubuskiego:

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

– Wojewodę Lubelskiego:

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

– Wojewodę Łódzkiego:

Wojewoda Łódzki nie wniósł uwag do przepisów projektu rozporządzenia.

– Wojewodę Małopolskiego:

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

– Wojewodę Mazowieckiego:

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

szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Projektodawca mając na względzie podniesione wątpliwości zmienił brzmienie ust. 1a w § 4 oraz umieścił ten przepis w § 2 zmienianego rozporządzenia.

– Wojewodę Opolskiego:

Wojewoda Opolski nie wniósł uwag do przepisów projektu rozporządzenia.

– Wojewodę Podkarpackiego:

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

– Wojewodę Pomorskiego:

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

– Wojewodę Śląskiego:

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

– Wojewodę Świętokrzyskiego:

Wojewoda Świętokrzyski nie wniósł uwag do przepisów projektu rozporządzenia.

– Wojewodę Warmińsko-Mazurskiego:

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

– Wojewodę Zachodniopomorskiego:

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

ust. 7 w § 8). W odniesieniu do zgłoszonych uwag projektodawca wskazuje, że wobec usunięcia z projektu pkt3 w § 1 (ust. 5 i 5a w § 12 rozporządzenia) zgłoszona w tym zakresie uwaga staje się bezprzedmiotowa, a zmiana innych przepisów wykraczających poza zakres przedmiotowego rozporządzenia nie może zostać uwzględniona z uwagi na potrzebę przeprowadzenia szerokich konsultacji w zakresie wyżej wymienionych zmian zgłoszonych przez opiniującego.

– Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych:

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

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

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

– Instytut Transportu Samochodowego:

Instytut Transportu Samochodowego nie zgłosił uwag do przepisów projektu rozporządzenia.

– Instytut Badawczy Dróg i Mostów:

Opiniujący nie wniósł uwag do przepisów projektu rozporządzenia.

– Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie”:

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

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 zarządzających ruchem na drogach wewnętrznych, jedynie w przypadku gdy podmiot ten podejmie decyzję o wprowadzeniu strefy ruchu. Decyzja o wprowadzeniu strefy ruchu na drogach wewnętrznych pozostaje suwerenną decyzją podmiotu zarządzającego drogami wewnętrznymi niezależnie od projektowanych przepisów rozporządzenia.

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

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

Zmiana przepisów rozporządzenia zawarta w ust. 1a § 2 nie będzie skutkować dodatkowymi wydatkami z budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, bowiem stanowi uzupełnienie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych zawartych w ust. 3 art. 24j, zgodnie z którymi projekt organizacji ruchu jest wymagany przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo zgłoszeniem wykonywania robót.

b) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

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

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

d) sytuację i rozwój regionalny

Wprowadzenie projektowanych przepisów nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.