

Załącznik do pisma KLIR /1/05/2014

1.

Uwagi do projektu z dnia 18.04.2014 " Rozporządzenie MliR zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem "

- w §1 ust.2 pkt. 2 zmiana powinna brzmieć : "2) projekcie organizacji ruchu stałej, zmiennej albo czasowej - rozumie się przez to dokumentację sporządzoną w celu zatwierdzenia organizacji ruchu przez właściwy organ zarządzający ruchem **lub podmiot zarządzający drogą wewnętrzną**"
- zmiana z zapisu §1 ust.2 pkt. 2 precyzuje ogólnie definicję projektu organizacji ruchu . Myślę, że należy szczegółowiej określić definicje projektu organizacji ruchu stałej , zmiennej i czasowej. Definicje powinny zostać wprowadzone do ustawy Prawo o ruchu drogowym.
- Brak konsekwencji w nazewnictwie zgodności z definicjami określonymi w ustawie PORD . Jeżeli zakres zmian ma dotyczyć zgodnie z §1 ust.1 pkt. 1 "zarządzania ruchem na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz strefach ruchu" to w przypadkach dotyczących drogi wewnętrznej powinien być używany zapis **"drogi wewnętrznej objętej strefą zamieszkania albo strefą ruchu"**. Czytając obecne zapisy można odnieść wrażenie że rozporządzenie fragmentami dotyczy wszystkich dróg wewnętrznych.
- Treść projektowanego rozporządzenia ustanawia jedność zarządzania drogami i ruchem w strefie zamieszkania i strefie ruchu znajdujących się na drogach wewnętrznych przez ten sam podmiot , co jest sprzeczne z wynikami kontroli NIK w sprawie łączenia funkcji zarządcy drogi i zarządzającego ruchem.
- Pytanie : kto ma zatwierdzać projekt organizacji dla drogi wewnętrznej objętej strefą zamieszkania albo strefą ruchu w przypadku występowania kilku podmiotów zarządzających tą samą drogą. Przykład - drogi osiedlowe które mają współwłasność użytkowników.

Uwagi do uwzględnienia w rozporządzeniu :

1. Słusznym do wprowadzenia w rozporządzeniu byłby zapis o możliwości prolongaty ważności terminu wprowadzenia projektu organizacji ruchu - z zastrzeżeniem iż Wniosek o prolongatę ważności terminu musi zostać złożony przed upływem tego terminu.
2. Wprowadzenie zapisu o sporządzaniu projektów organizacji przez osoby z odpowiednimi uprawnieniami.

M.N.

2.

Niniejszym kilka uwag do zmiany Rozporządzenia w sprawie zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem:

1) Moim zdaniem niezrozumiałe jest wyłączenie po raz kolejny z rozporządzenia dróg wewnętrznych nie będących w strefie zamieszkania i strefach ruchu. Ruch na tych drogach rządzi się podobnymi prawami jak na tych w strefach, a co więcej od 2010 roku przepisy prawa o ruchu drogowym dotyczą również wszystkich dróg w zakresie znaków i sygnałów na drodze. Dlatego też, jeżeli na takich drogach mają stać znaki i być respektowane to nie widzę uzasadnienia, żeby ich stawianie odbywało się na innych zasadach niż gdzie indziej.

2) Pół żartem, pół serio odniosę się do zapisu z ust. 2 pkt 2 gdzie sformułowanie "projekcie organizacji ruchu" uzupełniono o "stałej, zmiennej i czasowej". Mam nadzieję, że sformułowania np. "znaki drogowe" nie będą teraz uzupełniane o "ostrzegawcze, Informacyjne, zakazu, nakazu itd". Według mnie wszystkie tego typu dodatki nie służą przejrzystości i czytelności przepisów.

3) Chyba jedna z istotniejszych zmian w przepisach czyli zdefiniowanie "podmiotu zarządzającego drogą wewnętrzną". Nie przekonuje mnie argumentacja dotycząca rozdzielenie tego z organem zarządzającym ruchem. Tym niemniej jest to bardziej temat do dyskusji między prawnikami. Muszę jednak zwrócić na daleko idące konsekwencje tego rozdzielania. Stworzenie "podmiotu zarządzającego drogami wewnętrznymi" eliminuje pojęcie "organu zarządzającego ruchem " na drogach wewnętrznych.

Jeden z przykładów konsekwencji tego rozdzielania. Art. 21 Prawa o ruchu drogowym brzmi, że organ zarządzający ruchem na drogach może zmniejszyć lub zwiększyć, za pomocą znaków drogowych, prędkość dopuszczalną pojazdów obowiązującą na obszarze zabudowanym. Bez uzupełnienia tego zapisu o podmiot zarządzający drogą wewnętrzną będzie to oznaczać, że taki podmiot nie może tego robić na drogach wewnętrznych. Trzeba dodać, że jednym ze znaków ograniczających prędkość jest znak D-40 "strefa zamieszkania" czyli obszar, na którym obowiązuje zmienione rozporządzenie. Brak możliwości ograniczania prędkości musi być również uwzględniana w projektach zatwierdzanych przez "podmiot zarządzający drogami wewnętrznymi" np. przy tymczasowych organizacjach ruchu.

4) Za słuszne natomiast moim zdaniem należy uznać zapisy dotyczące realizacji projektu organizacji ruchu przed otrzymaniem pozwolenia na budowę czy ZRID-u (choć chyba wymaga to zmian w prawie budowlanym) oraz zwolnieniem z konieczności opiniowania w policji projektów na drogach wewnętrznych i uproszczonych.

T.W.

3.

Opinia dot. rozporządzenia w spr. zarządzania ruchem

W mojej ocenie zmiany, które zostały wprowadzone w rozporządzeniu powinny uporządkować (poprawić) wprowadzone oznakowanie. O ile samorządy, choćby w minimalnym stopniu, dbały o prawidłowość zastosowanych organizacji ruchu to spółdzielnie, wspólnoty mieszkaniowe czy obiekty handlowe już nie przykładają uwagi co do zasadności i prawidłowości zastosowanego oznakowania na swoim terenie. Wprowadzenie stref ruchu bez nałożenia odpowiedzialności za jej wprowadzenie na właścicielu (zarządcy) terenu nie miało najmniejszego sensu. Oczywiście można tutaj się zastanowić czy wprowadzona organizacja ruchu przez podmiot zarządzający drogą wewnętrzną będzie prawidłowa, moim zdaniem nadal w przepisach brakuje jakiegokolwiek wzmianki na temat osób (wykształcenie, uprawnienie), które projektują czy sprawują nadzór nad zastosowanym oznakowaniem, tutaj ustawodawca nie wprowadził żadnych ograniczeń a przecież chodzi o bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego – to tak na marginesie ;-). Może jednak ta zmiana w przepisach, mówiąca o obowiązku przygotowania projektu organizacji ruchu zmusi "twórców" do zapoznania się z obowiązującymi przepisami, zaś kontrola co najmniej raz w roku oznakowania dróg wewnętrznych wyeliminuje pewne błędy. Ponadto wprowadzenie projektu organizacji ruchu do projektu budowlanego jest dobrym rozwiązaniem, organizacja ruchu musi iść w parze z geometrią drogi i odwrotnie (do tej pory było różnie) - 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.

J.W.

4.

Moja opinia jest taka: ogólnie za, bo ukróci się samowola i bylejakość na drogach wewnętrznych, w strefach ruchu itp. Brakuje mi jednak rzeczy najważniejszej: w dalszym ciągu nie ma określonego terminu, w którym organ ma załatwić sprawę! Teoretycznie jest to domena Kodeksu cywilnego, ale pokaż mi takiego odważnego, który będzie zadzierał z urzędem! Efekt jest taki, że np. termin ekspresowy, to 2,5 do 3 miesięcy – i to nie do załatwienia sprawy, ale do jej zaczęcia! Moje apele do współtwórcy poprzedniej wersji Rozporządzenia zostały skwitowane niejasną odpowiedzią, że sprawa jest poważna (bezpieczeństwo!) i zarządzający ruchem musi mieć czas, by dobrze to przemyśleć. Zgoda, niech myśli, ale pod warunkiem, że ma cezurę czasową i wie, że musi w określonym terminie sprawę załatwić.

Jest więc okazja, by temat co najmniej zgłosić, jeśli nie przepchnąć. Nieśmiało zauważam, że bezpieczeństwo ruchu jest mniejsze, gdy nie ma zatwierdzonego projektu, wg którego można poprawić sytuację np. na skrzyżowaniu, czy w oznakowaniu drogi. I ŻADNE DYRDYMAŁKI W STYLU „MUSIMY MIEĆ CZAS NA ZASTANOWIENIE” MNIE NIE PRZEKONUJĄ. (ten CapsLock to przypadkiem, ale właściwie, to dobrze). Zgłośmy to jako KLIR, apeluję!

J. N.

5.

Mam uwagę odnośnie § 2 ust. 1a.

Proponuję, aby sporządzanie projektów nie dotyczyło robót wykonywanych na zgłoszenie. Konieczność opracowania i zatwierdzenia projektu przed zgłoszeniem w znacznym stopniu wydłuży proces realizacji robót. Ponadto trzeba będzie przeprowadzić dwie procedury przetargowe.

K.W.

6.

Odnosząc się do proponowanych zmian w "rozporządzeniu o zarządzaniu ruchem..." myślę, że jest to trochę sprzątanie rozlanego mleka.

Przepisy w sprawie "stref ruchu" weszły w życie i pokazały, że nie jest to zbyt trafne rozwiązanie, w związku z czym próbuje się je jakoś zebrać w karby. Niestety proponowane zapisy, moim zdaniem przyniosą jeden zasadniczy efekt, masowe znikanie "stref ruchu", bo czynnikiem decydującym będą pieniądze. Właściciele terenów nie będą zainteresowani dodatkowymi nakładami, na oznakowanie, dokumentację a w dalszej perspektywie, na umożliwianie ewentualnych interwencji na swoich gruntach osób trzecich w związku z ich oceną i interpretacją oznakowania. Brakuje mi natomiast przy projektowaniu zmiany rozporządzenia szerszego spojrzenia na problemy z nim związane, zebrania wszelkich uwag i doprecyzowania zapisów wciąż spornych. Takich jak np. kto co może w jakim zakresie (uprawnienia tak w projektowaniu jak i zatwierdzaniu). Często słyszy się opinie, że organy zarządzające ruchem mają zbyt dużą dowolność interpretacyjną. Brakuje wyraźnego wskazania w jakim trybie następuje opiniowanie i zatwierdzanie jedni twierdzą, że w drodze decyzji administracyjnych i tak robią inni, że nie ma takiego uregulowania itd. Pozwoliłoby to usprawnić postępowanie i wskazać ścisłą ścieżkę postępowania przy projektowaniu i zatwierdzaniu, zaczęłyby może obowiązywać terminy, które dziś są fikcją, przez co nieraz umierają dobre pomysły, bo brak chęci urzędnika powoduje, że środki możliwe do uzyskania są upłynniane gdzie indziej. Nieporozumieniem jest również moim zdaniem zapis

§ 3 ust. 3. Niepotrzebnie obciąża on wojewodę kontrolą i oceną bezpieczeństwa na wniosek podmiotu zarządzającego drogą wewnętrzną przy jednoczesnym pozbawieniu możliwości rozstrzygnięcia w sporach. Uważam, że nie jest to organ właściwy do tego i przygotowany do podjęcia się tego zadania, nie chodzi o merytorykę a bardziej o obsady osobowe oraz zakres działania, bo sprawdzi, stwierdzi i co? i nic, a wygodne podmioty mogą masowo wnioskować o sprawdzenie bo uzyskają jakiś tam dokument, że coś robią.

Rozporządzenie powinno dotyczyć wg mnie dróg publicznych i styku dróg wewnętrznych i dróg publicznych, przy władztwie dróg publicznych. Kwestie co i jak na drogach wewnętrznych, które funkcjonują w sferze cywilno-prawnej a nie administracyjno-prawną jak drogi publiczne, powinny być uregulowane odrębnie. Obecnie znowu zaczynamy mieszać dwie gałęzie prawa, administracyjną i cywilną, co spowoduje tylko rozmycie odpowiedzialności, będzie kolejnym przyczynkiem do "wykazywania się" składów orzekających różnych organów odwoławczych i utrudni funkcjonowanie tak organom i podmiotom o których mowa w rozporządzeniu, jak i zwykłym użytkownikom dróg i terenów. Również ocena skutków finansowych jest trochę naciągana. Mówi się, że np. samorząd nie poniesie skutków zmiany przepisów. Ciekawe czy ktoś analizował ile dróg wewnętrznych posiadają samorządy. Moja wiedza wskazuje, że jest to spora ilość i ciągle jest problem z ich finansowaniem i zarządzaniem nimi tym bardziej, że działamy w systemie rocznego budżetowania. Mamy już prawie czerwiec 2014 r. a projekt nakłada obowiązek udokumentowania i wprowadzenia oznakowania do stycznia 2015 r. Pytanie jak to zrobić przy uchwalonych i stosunkowo ciasnych budżetach samorządów? Podsumowując, negatywnie oceniam propozycję zmiany rozporządzenia, uważam, że idzie w złą stronę, zamiast porządkować zwiększa chaos. Przykładem niech będzie wprowadzenie nowej kategorii projektu "zmienny", nie bardzo rozumiem i widzę taką potrzebę, jak dla mnie stała i czasowa są wystarczająco precyzyjne.

Jednakże aby nie być w 100% na nie, widzę też pozytywną kwestię w proponowanych zmianach. Jest to zapis § 2 ust. 1a. Popieram jak najbardziej obowiązek sporządzania projektu stałej organizacji ruchu przed procedurą administracyjną, w ramach "Prawa budowlanego" bądź "Specustawy drogowej". Moim zdaniem pierwszym elementem projektowania powinno być przygotowanie projektu organizacji ruchu, gdyż to właśnie geometria, czyli podstawowy element organizacji ruchu i zapewniający warunki bezpiecznego użytkowania drogi powinna decydować o dalszym projektowaniu drogi. Powinniśmy unikać sytuacji gdzie naciągamy bezpieczeństwo i oznakowanie do gotowych projektów lub wręcz budowli, nie mówiąc o zmianie zasad użytkowania dróg bez poprawy ich parametrów użytkowych, patrz podniesienie prędkości na drogach klasy A i S głosami w sejmie. Z jednej strony popieram ideę sporządzania tanich w realizacji projektów ale z drugiej strony nie można tracić perspektywy zagrożeń z tym związanych. Ale to tylko taki skrajny przykład. Mam nadzieję, że jakiś kamyczek do ogródka wrzuciłem i nie by zaśmiecic ale by coś normalnego spróbować wypracować.

R.S.

7.

UWAGI SZCZEGÓŁOWE

DO PROJEKTU ROPORZĄDZENIA ZMIENIAJĄCEGO ROPORZĄDZENIE W SPRAWIE SZCZEGÓŁOWYCH WARUNKÓW ZARZĄDZANIA RUCHEM NA DROGACH ORAZ WYKONYWANIA NADZORU NAD TYM ZARZĄDZANIEM

Projekt z dn. 18.04.2014

1. Nigdzie nie zostały zdefiniowane pojęcia: organizacja ruchu stała, organizacja ruchu zmienna, organizacja ruchu czasowa, używane w przewidywanych zmianach rozporządzenia.

2. W obecnie obowiązującym rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, §4.ust.2 ma następujące brzmienie: „Zatwierdzona stała organizacja ruchu, związana z budową lub przebudową drogi albo z budową dojazdu do obiektu przy drodze, stanowi integralną część dokumentacji budowy.”

Treść ust.2 w §4 rozporządzenia jest niezgodna z treścią art.3 pkt.13 ustawy Prawo budowlane, którego treść jest następująca: „**Art. 3.** Ilekroć w ustawie jest mowa o: 13) **dokumentacji budowy** – należy przez to rozumieć pozwolenie na budowę wraz z załączonym projektem budowlanym, dziennik budowy, protokoły odbiorów częściowych i końcowych, w miarę potrzeby, rysunki i opisy służące realizacji obiektu, operaty geodezyjne i książkę obmiarów, a w przypadku realizacji obiektów metodą montażu – także dziennik montażu;” Jak widać treść §4.ust.2 obowiązującego rozporządzenia jest niezgodna z treścią art.3 pkt.13 ustawy prawo budowlane i z tego powodu konieczne są zmiany ustawy Prawo budowlane, albo usunięcie lub odpowiednia zmiana treści §4 ust.2 rozporządzenia.

3. W §1 projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, po pkt.6) należy dodać pkt. 6a) o następującej treści: „w §6 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie: 2. Organizację ruchu na skrzyżowaniach dróg publicznych o różnych organach zarządzających ruchem zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii, a w wypadku połączenia drogi wewnętrznej z drogą publiczną, organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi publicznej.”

4. §2 wymienionego na wstępie rozporządzenia powinien otrzymać następujące brzmienie:

„§2. Podmiot zarządzający drogą wewnętrzną objętą strefą zamieszkania albo strefą ruchu, powinien spełnić wymagania określone rozporządzeniem do dnia 1 stycznia 2015 r.”

5. Oddzielne problemy, wykraczające poza zakres rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, wymagające pilnego uregulowania prawnego dotyczą:

- a) Doprowadzenia do zgodności treści rozporządzenia z ustawą Prawo budowlane, przy równoczesnym zagwarantowaniu organizacji ruchu drogowego odpowiedniego miejsca w procesie budowlanym, zgodnie z postulatami wynikającymi z obecnej treści rozporządzenia.
- b) Opracowanie i wprowadzenie szczegółowych warunków umieszczania znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu na drogach wewnętrznych.
- c) Zagwarantowanie możliwości wprowadzenia organizacji ruchu oraz prawnej ochrony dróg dla pieszych nie zaliczonych do żadnej kategorii drogi publicznej poprzez zmianę definicji drogi wewnętrznej (art.8 ust.1 ustawy o drogach publicznych), na następującą: „1. Drogi, parkingi oraz place nie zaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i nie zlokalizowane w pasie drogowym tych dróg, udostępnione do publicznego użytkowania, są drogami wewnętrznymi.”
- d) Jednoznaczne uzależnienie możliwości wprowadzenia strefy ruchu na drodze wewnętrznej od wydzielenia pasa drogowego również dla drogi wewnętrznej, poprzez zmianę definicji strefy ruchu (art.2 pkt 16a), na

następującą: „16a) strefa ruchu – obszar obejmujący co najmniej jedną drogę wewnętrzną, zlokalizowaną w wydzielonym w tym celu pasie drogowym i przeznaczoną do ruchu pojazdów, na który wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi;”

Z.U.

8.

§ 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.

Uwaga !

Termin do, którego powinny być spełnione wymagania powinien być wydłużony min. do **1 stycznia 2016 r.**

E. B.

9.

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

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.

.....

§ 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;

Te kwestie reguluje rozporządzenie w/s warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /Dz.U. 43 ze zmianami/

i dalej

§ 8.5 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.

Każdorazowo należy przeprowadzić dowód, że to zagrożenie występuje. Wobec braku konkretnych kryteriów, ocena „stopnia” zagrożenia jest sprawą indywidualną i niech tak będzie, ale:

Posługujemy się w tych rozważaniach – m. in. - zapisami rozporządzenia w/s warunków technicznych, które sformułowane zostały w oparciu o kryteria bezpieczeństwa. Proponuję, żeby w § 8.5 dopisać pkt 3:

3/ niezgodności projektu z przepisami dotyczącymi warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Zarządca drogi traktuje kwestie geometrii, gęstości włączeń, a szczególnie określania „miejsca i sposobu włączenia do drogi”, mówiąc oględnie, wybiórczo....Niepotrzebnym wysiłkiem jest „okrężne” udowadnianie zagrożenia wynikającego z nieprzestrzegania zapisów warunków technicznych, podczas gdy można by jasno i prosto

W procesie zatwierdzania projektów występuje często taka sytuacja:

Do zatwierdzenia składane są jednocześnie projekty stałej i czasowej organizacji ruchu na budowę czegoś tam – np. zjazdu. Projektu stałej organizacji ruchu nie akceptujemy, ale czasowa organizacja wykonana jest prawidłowo. Co wtedy?

W przypadku odrzucenia projektu stałej organizacji, zatwierdzanie czasowej na tę robotę jest bezprzedmiotowe, ale zapis § 8. ust. 5 i 6 nie uwzględnia takiej ewentualności. Niby sprawa oczywista, ale miałam z tym masę problemów, bo projektant chce wziąć za opracowanie kasę, a płacić tylko za projekt zatwierdzony....

Jedynie, czego nie napisaliście, to określenie wymagań w stosunku do tych, którzy zatwierdzają projekty!!! To jest bardzo istotne, bo nawet jeśli projekt wykona szewc albo piekarz /z całym szacunkiem ../ ktoś jednak to zweryfikuje .

U.Ch.

10.

Przeczytałam projekt nowego rozporządzenia oraz jeszcze raz akt obowiązujący i nasuwają mi się następujące przemyślenia.

1. Moim zdaniem w projekcie nadal brakuje definicji organizacji ruchu: stałej, zmiennej i czasowej. Jest wprowadzenie definicja organizacji ruchu oraz projektu organizacji ruchu, ale nie doprecyzowano w/w pojęć.
2. Zgodnie z § 9 organ zarządzający ruchem ma obowiązek prowadzić ewidencję projektów organizacji ruchu, ale punkt 2 stanowi, że tylko stałych i czasowych (nic nie zmieniono w zapisie § 9), co jest pewnym brakiem konsekwencji, skoro wprowadzono wyraźny podział na organizację ruchu: stałą, czasową i zmienną. Ponadto zmienna organizacja ruchu, zgodnie z projektem rozporządzenia, powinna być opracowana przez wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, to czemu pominięta jest przy ewidencji.
3. Kolejna kwestia to nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wewnętrznych. Obowiązujące przepisy powierzają sprawowanie nadzoru wojewodzie. W nowym rozporządzeniu wojewoda podejmuje działania, na podstawie wniosku zainteresowanego podmiotu złożonego do tego organu. W uzasadnieniu wyjaśniono, że przyjęcie innego rozwiązania powodowałoby wielokrotnie obciążenia tego organu. Dla mnie takie tłumaczenie nie jest zasadne. Dlaczego nie pozwolić służbom wojewody podejmować takie działania w sposób dowolny, jeśli zaistnieje taka potrzeba. Nie jako obowiązek ale dać możliwość działać a nie czekać na zgłoszenie.

4. Nie jest rozwiązany problem dróg wewnętrznych, zarówno w zakresie zarządzania ruchem jak i nadzoru. Ale to raczej kwestia przepisów Prawa o ruchu drogowym. Obowiązujące przepisy stanowią, że prawo o ruchu drogowym owszem obowiązuje na drogach wewnętrznych (ale tylko oznakowanych strefą ruchu lub strefą zamieszkania) lub w zakresie znaków i w zakresie koniecznym dla uniknięcia bezpieczeństwa. Jednocześnie przepisy nie narzucają obowiązku stosowania znaków „strefa ruchu”. Skoro tak, to droga wewnętrzna, na której brak takich znaków nie podlega rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków zarządzania

Jeszcze większy problem jest w przypadku dróg wewnętrznych, które nie mają wydzielonego pasa drogowego. W myśl obowiązujących przepisów takie ciągi nie są drogą. Mamy takie przypadki, na osiedlach mieszkaniowych, że na jednej dużej działce zlokalizowane są budynki, zieleńce i drogi (o parametrach L, D). W interpretacji naszych geodetów i prawników nie można takiego ciągu komunikacyjnego nazwać drogą, ponieważ zgodnie z definicją droga powinna być zlokalizowana w pasie drogowym. A skoro znajduje się na wielkiej działce B lub leśnej, na której są inne obiekty to nie jest to pas drogowy. I nawet gdyby jej zarządca chciał zastosować znaki „strefa ruchu”, to nie może ponieważ strefa musi obejmować co najmniej 1 drogę wewnętrzną. W Kielcach mamy sporo takich przypadków.

Oczywiście należy dążyć do wydzielania pasów drogowych, ale trwa to w czasie i związane jest z kosztami. A wiadomo jak to jest w przypadku spółdzielni, gdzie często nie ma wykwalifikowanej kadry oraz brak środków finansowych na takie cele.

Także w moim odczuciu problem dróg wewnętrznych (w zakresie zarządzania ruchem i nadzoru nad zarządzaniem) nie został rozwiązany ani w Prawie o ruchu drogowym ani w projekcie nowego rozporządzenia.

Dodatkowo określony termin (do 1 stycznia 2015r.) na spełnienie wymagań przez podmioty zarządzające drogami wewnętrznymi wydaje mi się dość krótki. Pół roku na opracowanie projektów organizacji ruchu, wdrożenie ich. To są przecież koszty, które należy przewidzieć przy ustalaniu budżetu, zaplanować takie wydatki. Może być to trudne do zrealizowania dla części podmiotów.

V.K.

