**-projekt-**

**RozporządzeniA Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem**

[[1]](#footnote-1)

**z dnia 23 września 2003 r. (Dz.U. Nr 177, poz. 1729)**

**tj. z dnia 20 lutego 2024 r. (Dz.U. z 2024 r. poz. …)**

Na podstawie art. 10 ust. 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 128, 60, 379 i 777) zarządza się, co następuje:

**§ 2**

1a. Projekt stałej albo zmiennej organizacji ruchu sporządza się i uzyskuje jego zatwierdzenie we właściwych organach przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót budowlanych.

Zmiana 1a

Obecnie przepis nie jest jednoznaczny, powoduje różnicę w interpretacji i w codziennym życiu nie ma żadnego skutku prawnego. Wydział architektury się nie zna, a nie ma powodów wezwania o zatwierdzenie, bo z przepisu wynika tylko konieczność posiadania projektu.

4. Funkcje zarządzającego ruchem w imieniu organu, o których mowa w ust. 2 mogą być scedowane na pracowników jednostki tego organu.

Dodanie 4

W życiu te działania realizują pracownicy urzędów, a kwestia organu w praktyce sprowadza się do całego urzędu, a nie personalnie do osoby wymienionej w ustawie o drogach art. 10. np. Starosty czy Marszałka, więc dobrze by było urzeczywistnić sytuację jaka obecnie obowiązuje w całym kraju.

Zmiany obejmują także zapis w prawie o ruchu drogowym, aby była zbieżność wykonywania tych czynności przez pracowników jednostek w których pracują – nie jest wskazana możliwość pełnomocnictwa poza taką jednostkę.

8) współpracuje w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi organami zarządzającymi ruchem, podmiotami zarządzającymi drogami wewnętrznymi, zarządami dróg i zarządcami infrastruktury kolejowej, Policją oraz innymi jednostkami;

9) udostępnia publicznie projekty stałej organizacji ruchu w ogólnodostępnym formacie danych (np. pdf) na stronie internetowej o ile stałej organizacji ruchu nie publikuje zarząd drogi w formacie ogólnodostępnym lub poprzez elektroniczną ewidencję drogi;

10) dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dodanie 9) i 10)

Punkt ten ma na celu upublicznienia w formacie np. pdf projektów stałej organizacji ruchu. Pozwoli to na korzystanie z projektów przez innych, weryfikację poprawności oznakowania, sprawdzenia czy znaki dobrze są ustawione w mojej okolicy i czy nie są źle zaplanowane. Nadzór w pkt 10 ma podobne upoważnienie więc nie widzę powodów, aby takie reguły obowiązywały również jednostkę która zajmuje się zatwierdzaniem projektów.

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 w sprawach spornych dotyczących istniejącej lub projektowanej organizacji ruchu, biorąc pod uwagę interes ogólnospołeczny oraz konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego mając na uwadze zapewnienia warunków o których mowa w ust. 2 pkt 1b.

Dodanie treści w 2) ma na celu doszczegółowienie, aby mimo polityki regionalnej mieć na uwadze zgodność z przepisami i warunki rozwiązań w terenie dostosowane do pozostałych rejonów w kraju. Obecnie te swojskości powodują, że co powiat to jest inaczej, albo chociaż inaczej niż podstawowe warunki to wskazują,

**§ 4**

3. Projekt organizacji ruchu może przedstawić do zatwierdzenia:

1) zarząd drogi;

2) organ zarządzający ruchem;

2a) podmiot zarządzający drogą wewnętrzną;

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

4) osoba realizująca zamówienie jednostek, o których mowa w pkt 1-3 podając co najmniej dane inwestora w dokumentacji projektowej.

Uzupełnienie w 4) informacji o podaniu danych inwestora, aby można było być wnioskodawcą o zatwierdzenie. Obecnie jest to podzielone w kraju i tylko część jednostek wymaga upoważnienia i opłaty skarbowej do działania w imieniu inwestora. Jest to praktyka przedłużająca proces uzyskania zatwierdzenia, wystarczy wpisać takie dane w projekcie – dane o inwestorze.

**§ 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~~ mapę co najmniej z warstwą sytuacyjną w skali 1:500 lub 1:1000 (w uzasadnionych przypadkach organ zarządzający ruchem może dopuścić skalę 1:2000 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 w części opisowej lub graficznej;

2b) uzasadnienie zastosowania zmiany oznakowania wynikające z rodzaju prowadzonych zmian, sposobu prowadzenia robót, informacji o geometrii lub wypadkowości, jak również ze względu na inne okoliczności wskazujące na potrzeby przedmiotowych zmian (np. natężenie ruchu);

Zmiana 2) i dodanie 2b)

W praktyce stosuje się mapy zasadnicze albo częściej sytuacyjne, rzadziej widok satelitarny z geoportalu. W definicjach map nie ma planu sytuacyjnego, więc rodzi to dodatkowe problemy w urzędzie i komplikuje projekt.

Dodanie 2b)

Każda zmiana w oznakowaniu powinna być uzasadniona. Powód zmian jest istotny ponieważ wpływa na BRD na drodze. Nowe przejście dla pieszych wymaga badań natężenia ruchu, zmiany geometrii albo zmiany programu sygnalizacji świetlnej i musi z czegoś wynikać – teraz nie ma takiego obowiązku. Zmienia się po prostu, bo jest wniosek i trzeba – ale brak analiz takich działań i powodów.

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) imię, nazwisko i podpis projektanta.

Kosmetyczna zmiana w 7) aby podawać też swoje imię jako autora/autorki projektu

**§ 6**

1. Organizację ruchu zatwierdza, na podstawie złożonego projektu organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem albo podmiot zarządzający drogą wewnętrzną 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. W sytuacji zmiany oznakowania niepowodującej konieczności wyznaczenia objazdów należy stosować zasady, o których mowa w ust 2.

Uzupełnienie 3.

Dodatkowy zapis uprości metodykę stosowania pkt 2 i pkt 3 – obecnie jest zawsze problem w rejonie skrzyżowania kto co ma zatwierdzić, a co zaopiniować.

**§ 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 z zastrzeżeniem pkt 3;

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.

2a. Opinię należy wydać wyłącznie z uwagami lub bez uwag nie wskazując na jej pozytywny lub negatywny charakter, a jej treść nie może być jedynym powodem do zastosowania §8 ust. 2 pkt 2 i 3 w procedurze rozpatrzenia wniosku o zatwierdzenie organizacji ruchu.

Istotne jest aby zapoznać się z uwagami do projektu jeśli są, ponieważ opinia nie jest wiążąca, a zatem nie musi być pozytywna albo negatywna. Opinia jednostki opiniującej nie jest wykładnią do zastosowania zatwierdzenia, podobnie pozytywna opinia nie jest automatycznie powodem do uzyskania zatwierdzenia. Zbyt często urzędy nie weryfikując treści opinii automatem stosują odrzucenie, bo przecież któraś opinia jest negatywna – słabe wyszkolenie albo jego brak powoduje takie trywialne problemy.

**§ 8**

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.

3) czas ważności projektu winien wynosi minimum 12 miesięcy, ale nie dłużej jak 44 miesiące, a dla projektów stałej organizacji ruchu obejmujących program sygnalizacji świetlnej nie dłużej jak 18 miesięcy.

Obecnie nie ma reguł na ważność projektu organizacji ruchu, dochodzi do problemów w postaci terminu ważności do 90 dni albo 6 miesięcy. Pewne działania nie mogą być realizowane, bo termin utrudnia życie. Wskazane jest rozważyć wg terminów podanych powyżej.

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;

3) stosując ust. 6 pkt 1 lub 2 dla rozpatrzenia projektu organizacji ruchu należy podać w sposób jak najbardziej szczegółowy uzasadnienie takiego stanowiska uzupełniając o stan faktyczny danymi pozyskanymi w tej materii.

Odrzucenie wymaga poważnego uzasadnienia, aby było wiadomo dlaczego wystąpiła taka sytuacja. Ogólnikowe treści części utrudniają procedury realizacji inwestycji, bo organ lakonicznie opisuje swoje stanowisko.

**§ 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 kilometraż 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;

9) informację czy wystąpiły uwagi w czasie kontroli oznakowania stałej organizacji ruchu do 21 dni;

10) data całkowitego usunięcia niezgodności oznakowania jeśli podano informację w pkt. 9;

W terenie występuje problem podczas wprowadzenia stałej organizacji ruchu. Występują sytuacje, że wprowadza się nieprawidłowo znaki albo tylko częściowo. Mimo braku pozostałego oznakowania kierowca ma obowiązek stosowania się, a organ ma obowiązek zawsze wiedzieć jakie jest oznakowanie w terenie. Zmiana tego przepisu ma na celu usprawnienie tej procedury

**§ 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:

4) znaków oznaczających szlaki turystyczne i dodatkowych znaków szlaków rowerowych oraz do obiektów przyległych związanych z obsługą turystyczną tych miejsc - zadania te realizują zainteresowane organizacje turystyczne lub właściciele terenów do których prowadzą (np. Nadleśnictwo, jednostka samorządu terytorialnego nie będąca zarządcą przyległej drogi, stowarzyszenia);

Uzupełnienie było wymagane ponieważ część punktów turystycznych przy nie swoich drogach nadzoruje urząd albo leśnicy. Zarząd drogi nie ma obowiązku ustawienia takich znaków, ale z analiz wynika że dobrze by było aby się pojawiły.

**§ 12**

1. Jednostka wprowadzająca organizację ruchu zawiadamia organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 2 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

1b. Kontrola oznakowania o której mowa w pkt 3 zakończona wystąpieniem pokontrolnym w którym stwierdza się niezgodność oznakowania z dokumentacją wymaga od strony podjęcia działań naprawczych, a następnie dokonania zawiadomienia zgodnie z pkt 1.

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 21 dni od dnia wprowadzenia organizacji ruchu, przeprowadza kontrolę wykonania zadań technicznych wynikających z realizacji projektu. Niezgodności wynikające z różnicy zastosowanego oznakowania wynikającego z dokumentacji projektowej, a zabudowanego wymagają usunięcia nieprawidłowości przez inwestora i nie stosuje się w tym przypadku zapisu §12 ust 6.

3b) Jeśli kontrola o której mowa w pkt. 3 wskazuje niezgodność oznakowania z dokumentacją projektową należy ewidencjonować dane o których mowa w §9 ust. 2 pkt 9 i 10. Wystąpienie pokontrolne należy realizować do momentu zgodności z dokumentacją stosując pkt 1b i 3, a treść wystąpienia należy pozostawić wraz z zatwierdzeniem jako element stanu faktycznego oznakowania drogi.

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 12 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. Podczas kontroli dokonuje sprawdzenia warunków o których mowa w §3 ust. 2 pkt 1 i w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości realizuje ich usunięcie stosując zapis o którym mowa w §3 ust. 1 pkt 2.

W terenie występuje problem podczas wprowadzenia stałej organizacji ruchu. Występują sytuacje, że wprowadza się nieprawidłowo znaki albo tylko częściowo. Mimo braku pozostałego oznakowania kierowca ma obowiązek stosowania się, a organ ma obowiązek zawsze wiedzieć jakie jest oznakowanie w terenie. Zmiana tego przepisu ma na celu usprawnienie tej procedury

Zakres zmian wprowadza także zasadę obowiązku dokończenia oznakowania wprowadzenia stałej organizacji ruchu przez inwestora. Obecnie jest to ogólnie napisane i mądrale próbują zrzucić prawidłowe oznakowanie na zarząd drogi, który nie ma żadnego interesu w oznakowaniu za kogoś pasa drogowego.

Powyżej jest procedura dodania do projektu wystąpienia pokontrolnego, aby było wiadomo jakie zmiany nie zostały zrealizowane.

Proponuję także mniej kontroli tj. raz w roku na drogach publicznych. Od 2002 są one realizowane co pół roku więc do dzisiaj na drogach powinno być czysto, mało znaków, mało problemów z zarządzaniem prędkością i w ogóle wypadkowość na poziomie kilkudziesięciu śmiertelnych zdarzeń rocznie.

Stałą organizację ruchu wystarczy że się sprawdzi do 3 tygodni od wprowadzenia, część jednostek tego nie realizuje ponieważ 14 dni to za krótko – z powodu braku kadr i zbyt dużego zakresu obowiązków.

1. Obecnie działem administracji rządowej - transport kieruje Minister Infrastruktury i Budownictwa, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz.U. poz. 1907 i 2094). [↑](#footnote-ref-1)