

ZARZĄDZANIE RUCHEM DROGOWYM

Komentarz

Jonatan Hasiewicz

KOMENTARZE PRAKTYCZNE

ZARZĄDZANIE RUCHEM DROGOWYM

Komentarz

Jonatan Hasiewicz

KOMENTARZE PRAKTYCZNE

Zamów książkę w księgarni internetowej

proinfo.pl
księgarnia internetowa

Stan prawny na 1 kwietnia 2020 r.

Recenzent

Prof. dr hab. Ryszard Stefański

Wydawca

Monika Pawłowska

Redaktor prowadzący

Adam Choiński

Opracowanie redakcyjne

Violet Design Wioletta Kowalska

Projekt okładek serii

Wojtek Kwiecień-Janikowski, Przemek Dębowski

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przystługających im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

prawolubni

SZANUJMY PRAWO I WŁASNOŚĆ
Więcej na www.legalnakultura.pl
POLSKA IZBA KSIĄŻKI

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2020

ISBN 978-83-8187-681-0

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 22 535 82 19

e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

Pracę tę dedykuję
wspaniałej Żonie i kochanemu Synkowi

Wprowadzenie

Zasady zarządzania ruchem na drogach w całości opierają się na regulacji art. 10 p.r.d. W przepisie tym wymienia się poszczególne organy zarządzające ruchem na drogach publicznych określonych kategorii (gminna, powiatowa, wojewódzka, krajowa) oraz podmioty zarządzające drogami wewnętrznymi.

W art. 10 ust. 12 p.r.d. wskazano, że minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając w szczególności konieczność zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego, potrzebę efektywnego wykorzystania dróg publicznych oraz potrzeby społeczności lokalnej, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem. Warunki te zostały określone w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem. Trzon zarządzania ruchem na drogach stanowi zatem art. 10 p.r.d. wespół ze wskazanym rozporządzeniem.

Do chwili wydania niniejszego komentarza nikt w Polsce nie podjął się szczegółowego skomentowania przepisów rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, obowiązujących w Polsce nieprzerwanie od 29.10.2003 r. Zmiany, które weszły w życie 1.07.2016 r., miały charakter drobnych zmian redakcyjnych związanych z wprowadzeniem do tego rozporządzenia pojęcia strefy ruchu oraz podmiotu zarządzającego drogą wewnętrzną.

Powodem braku podjęcia takich działań jest specyfika zarządzania ruchem na drogach i organizacji ruchu drogowego. Wynika ona głównie z następujących powodów:

- w procedurze zmiany organizacji ruchu nie stosuje się przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego,
- komentowane rozporządzenie konstruuje specyficzną *sui generis* procedurę uzgadniania zmian w organizacji ruchu (opiniowania i zatwierdzania organizacji ruchu),

- zatwierdzenie organizacji ruchu jest bliżej niezdefiniowanym aktem w prawie administracyjnym, czego nie rozjaśnia uchwała NSA (7) z 26.06.2014 r., I OPS 14/13¹, ani orzecznictwo sądów administracyjnych,
- istnieje niezrozumiałe dla przeciętnego odbiorcy rozbieżności kompetencji w systemie zarządzania ruchem na drogach na organ zarządzający ruchem na drodze i zarządcę drogi publicznej,
- jednostki i podmioty spoza kręgu organów administracji publicznej inicjują wiele zmian w organizacji ruchu, pomimo że różnie interpretowana jest możliwość późniejszego wprowadzania tych zmian na drodze,
- sądy administracyjne w sposób sprzeczny i niejednolity traktują zatwierdzenia organizacji ruchu w przypadku skarg składanych na te akty (rozbieżności w orzecznictwie),
- sądy administracyjne w sposób niekonsekwentny oceniają istnienie interesu prawnego do skarżenia zatwierdzanych organizacji ruchu (rozbieżności w orzecznictwie),
- organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach nie wiedzą, w jakim trybie i w jaki sposób nadzór ten sprawować, ze względu na lakoniczne i nieprecyzyjne sformułowania przepisów komentowanego rozporządzenia w tym zakresie,
- projektanci zmian w organizacji ruchu są różnie traktowani przez poszczególne organy zarządzające ruchem na drodze podczas rozpatrywania składanych przez nich projektów organizacji ruchu,
- brak jednoznacznego wskazania w przepisach komentowanego rozporządzenia zakresu odpowiedzialności za zatwierdzanie, wprowadzanie i projektowanie organizacji ruchu.

Powyżej omówiona problematyka generuje olbrzymie rozbieżności na poziomie interpretacji przepisów komentowanego rozporządzenia przez projektantów organizacji ruchu, zarządców dróg, Policję, straże miejskie (gminne), organy zarządzające ruchem na drogach i organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach.

Z kolei sądy administracyjne i sądy karne mające najczęściej do czynienia z zatwierdzanymi organizacjami ruchu dochodzą do odmiennych wniosków, czego skutkiem są rozstrzygnięcia niejednokrotnie całkowicie niespójne z treścią komentowanego rozporządzenia i Prawa o ruchu drogowym. Wynika to głównie z tego powodu, że sąd rozpoznający daną sprawę karną lub administracyjną niejednokrotnie nie rozróżnia pojęcia zarządu drogą od pojęcia zarządzania ruchem na drodze (przemieszanie pojęć). W społeczeństwie tkwi także istotne, lecz całkowicie błędne przeświadczenie co do tego, że do projektowania zmian w organizacji ruchu są wymagane szczególne uprawnienia. Przeświadczenie to, niemające żadnych podstaw prawnych, pokutuje częstokroć w nietrafionych zarzutach stawianych poszczególnym uczestnikom systemu zarządzania ruchem na

¹ LEX nr 1476996.

drogach przez organy ścigania (prokuratura, Policja) w sprawach o ustalenie osób odpowiedzialnych za niewłaściwe zatwierdzenie i utrzymanie organizacji ruchu drogowego.

Sąd administracyjny lub karny spogląda na sprawę zatwierdzenia organizacji ruchu jedynie z płaszczyzny literalnie obowiązujących przepisów. Prokuratura bierze pod uwagę przepisy, ale także zachowania poszczególnych uczestników ruchu drogowego, a następnie ocenia ich zgodność z istniejącymi rozwiązaniami na drodze. Natomiast organ zarządzający ruchem na drodze przy zatwierdzaniu organizacji ruchu może brać pod uwagę opinie zarządców dróg i Policji. Często jednak względy praktyczne decydują o kształcie zatwierdzenia organizacji ruchu, nawet wbrew odmiennemu stanowisku zarządcy drogi i Policji. Z kolei ostatni w łańcuchu projektant organizacji ruchu kieruje się wyznaczonym mu przez zamawiającego celem i funkcjonalnością przedstawianych rozwiązań.

Tylko osoba znająca każde stadium funkcjonowania systemu zarządzania ruchem na drogach może skutecznie podjąć się adekwatnego zinterpretowania pojęć zawartych w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

Autor niniejszego komentarza każdego roku osobiście projektuje 150–250 zmian w organizacji ruchu na drogach w Polsce. W swojej 15-letniej praktyce występował w wielu rolach: projektanta organizacji ruchu, podmiotu obsługującego zarządców dróg, Policję i organy zarządzające ruchem na drogach. Występuje również w roli profesjonalnego pełnomocnika przed sądami administracyjnymi w sprawach z zakresu organizacji ruchu drogowego i obrońcy lub pełnomocnika pokrzywdzonych przed sądami karnymi w sprawach o wyrocznia i przestępstwa w ruchu drogowym. Autor prowadzi także każdego roku 50–70 szkoleń dla projektantów organizacji ruchu, pracowników zarządców dróg, Policji, organów zarządzających ruchem na drogach i organów sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach. Daje to możliwość zetknięcia się z rzeczywistymi problemami generowanymi przez regulacje rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

Do rąk Państwa trafia zatem pierwsze wydanie komentarza do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach i sprawowania nadzoru nad tym zarządzaniem.

Niniejsze opracowanie składa się z dwóch zasadniczych części:

- 1) z komentarza do wyżej wymienionego rozporządzenia – każdy jego paragraf został rozbity na poszczególne ustępy i punkty, a następnie szczegółowo omówiony;
- 2) z działu „Pytania i odpowiedzi”, zawierającego odpowiedzi na najczęściej stawiane praktyczne pytania dotyczące zarządzania ruchem na drogach; w udzielanych odpowiedziach przewidziano także odniesienia do poszczególnych fragmentów części pierwszej komentarza.

Opracowanie zawiera wiele schematów i tabel objaśniających rozumienie istotnych pojęć pojawiających się w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

Przygotowane zostały też specjalne wzory druków (pism), odpowiadające działaniom podejmowanym przez zarządców dróg, Policję i organ zarządzający ruchem na drodze.

Komentarz został tak skonstruowany, że przy danym omawianym przepisie pojawia się adekwatne orzecznictwo sądowe, niezbędny schemat albo tabela oraz gotowy do zastosowania wzór druku (pisma).

Należy zaznaczyć, że ze względu na brak fachowej literatury w zakresie prawnych aspektów zarządzania ruchem na drogach autor posiłkował się wydaną w grudniu 2016 r. pozycją swojego autorstwa pod tytułem *System zarządzania ruchem na drogach w Polsce*². W niektórych miejscach – gdy było to konieczne – sięgano do jeszcze starszych opracowań w tym zakresie, z lat 2012³ i 2005⁴.

W kontekście konieczności skomentowania przepisów rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem sięgano do:

- orzecznictwa wojewódzkich sądów administracyjnych,
- orzecznictwa Naczelnego Sądu Administracyjnego,
- orzecznictwa sądów karnych,
- orzecznictwa Sądu Najwyższego,
- wystąpień pokontrolnych i stanowisk pisemnych wojewodów sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych, gminnych, na terenach miast na prawach powiatu i na drogach wewnętrznych położonych w strefie zamieszkania i strefie ruchu,
- wystąpień pokontrolnych i stanowisk pisemnych ministra właściwego do spraw transportu sprawującego nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych,
- wystąpień pokontrolnych i stanowisk pisemnych Najwyższej Izby Kontroli.

Skorzystano także z pisemnych interpretacji ministra właściwego do spraw transportu, gdyż to on jako podmiot z art. 10 ust. 12 p.r.d. otrzymał delegację ustawową do wydania rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

² J. Hasiewicz, *System zarządzania ruchem na drogach w Polsce*, Warszawa 2016.

³ J. Hasiewicz, *Organizacja ruchu drogowego w Polsce. Zagadnienia administracyjnoprawne*, Warszawa 2012.

⁴ L. Murat, *Normatywny charakter organizowania ruchu drogowego w Polsce i USA*, Rzeszów 2005.

Co prawda minister właściwy do spraw transportu⁵ nie ma uprawnień do stosowania powszechnie obowiązującej wykładni prawa (brak możliwości dokonywania interpretacji legalnej), lecz może on przedstawić własny pogląd prawny w odniesieniu do danej kwestii. Pogląd ten nie może być uznany za wiążący w danej sprawie administracyjnej, lecz obrazuje pewną intencję ministra właściwego do spraw transportu oraz nakreśla lub wskazuje sposób rozumienia określonych pojęć.

W niektórych miejscach – w odniesieniu do dróg krajowych położonych poza miastami na prawach powiatu – skorzystano także z pisemnych interpretacji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, będącego centralnym organem administracji rządowej.

Niniejszy komentarz okaże się cenną pomocą dla projektantów organizacji ruchu, zarządców dróg, organów zarządzających ruchem na drodze, organów sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach, Policji, straży miejskich (gminnych), Inspekcji Transportu Drogowego, adwokatów, radców prawnych, prokuratorów, sądów karnych i sądów administracyjnych.

Komentarz przygotowano według stanu prawnego na 1.04.2020 r.

Jonatan Hasiewicz

⁵ W dacie stanu prawnego niniejszego komentarza jest to Minister Infrastruktury.

Powyższy sposób interpretacji tych regulacji pokrywa się ze stanowiskiem Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa¹⁶⁴.



Zob.: komentarz do § 2 ust. 1a r.s.w.z.r.

III. § 4 ust. 3 [Inicjatorzy zmian w organizacji ruchu]

Paragraf 4 ust. 3 r.s.w.z.r. określa katalog podmiotów uprawnionych do przedstawienia do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu. Należy zwrócić uwagę, że katalog ten stanowi pewne powielenie regulacji § 2 ust. 1 pkt 1 lit. b w zw. z § 2 ust. 3 r.s.w.z.r.

Pojawiające się w § 4 ust. 3 pkt 1, 2, 2a jednostki – zarząd drogi, organ zarządzający ruchem na drodze, podmiot zarządzający drogą wewnętrzną – są określone w § 2 ust. 2 i 3 r.s.w.z.r., strukturalnie powiązanych z § 2 ust. 1 pkt 1 lit. b r.s.w.z.r. Niemniej katalog podmiotów uprawnionych do przedstawienia do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu z § 4 ust. 3 r.s.w.z.r. **jest węższy** niż katalog z § 2 ust. 2 i 3 r.s.w.z.r. **Katalog szerszy** z § 2 ust. 2 i 3 w związku z § 2 ust. 1 pkt 1 lit. b r.s.w.z.r. przewiduje możliwość przedstawienia do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu „przez jednostki inne”.

W rzeczywistości tym samym krąg podmiotów mogących przedstawić do zatwierdzenia projekt organizacji ruchu jest nieograniczony, gdyż rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem nie definiuje, co należy rozumieć pod pojęciem jednostek innych (por. § 2 ust. 3 r.s.w.z.r.).

Niektóre sądy administracyjne błędzą w tych dezorientacyjnych dwóch odrębnych katalogach osób uprawnionych do przedstawienia do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu. Można powiedzieć nawet, że powstały dwie rozbieżne linie orzecznicze w tym zakresie. Jedne sądy administracyjne uznają, że obywatel nie ma możliwości złożenia wniosku o zmianę organizacji ruchu i projektu zmiany organizacji ruchu¹⁶⁵. Inne z kolei uważają zupełnie odmiennie, że każdy podmiot ma prawo wnioskować o zmiany w organizacji ruchu, także w drodze przedstawionego do zatwierdzenia projektu zmiany organizacji ruchu¹⁶⁶.

¹⁶⁴ Pisemna interpretacja Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa z 19.09.2016 r., DTD.2.4401.261.2016. TW.1 (NK: 139043/16), niepubl.

¹⁶⁵ Wyrok WSA w Kielcach z 24.10.2012 r., II SA/Ke 467/12, LEX nr 1234952; wyrok WSA w Kielcach z 4.02.2015 r., II SA/Ke 935/14, LEX nr 1661529.

¹⁶⁶ Wyrok WSA w Warszawie z 20.06.2018 r., VII SAB/Wa 10/18, LEX nr 2575361; wyrok WSA w Gdańsku z 21.02.2019 r., III SA/Gd 803/18, LEX nr 2628748; wyrok WSA w Łodzi z 14.02.2018 r., III SA/Łd 670/17, LEX nr 2465759.

Historyczno-celowościowa wykładnia przepisów obecnie obowiązującego rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem wskazuje, że założeniem było umożliwienie przedstawiania projektów do zatwierdzenia każdej zainteresowanej w zmianie organizacji ruchu jednostce (osobie).

Po pierwsze, w § 4 ust. 3 pkt 3 r.s.w.z.r. znajduje się niezdefiniowane nigdzie indziej w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem pojęcie inwestora. Komentowane rozporządzenie wskazuje wprost, że inwestor może przedstawić projekt do zatwierdzenia.

Pojęcie inwestora znajduje się w art. 17 pkt 1 pr. bud. Nie jest ono w przepisie tym zdefiniowane, niemniej słowo to narzuca automatyczne konotacje z jednostką, która chce zrealizować dane zamierzenie inwestycyjne. Zdefiniowania inwestora podjęło się orzecznictwo sądów administracyjnych.

Na przykład Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z 8.11.2017 r., II OSK 2870/16¹⁶⁷, wskazuje: „Choć samo pojęcie inwestora nie zostało wprost zdefiniowane w p.b. to nie powinno nasuwać większych wątpliwości – literalnie, a także wg słownika języka polskiego to **osoba fizyczna** lub **prawna** dokonująca inwestycji (czyli nakładów gospodarczych, których celem jest stworzenie nowych lub powiększenie istniejących obiektów majątku trwałego)”.

Podobnie tę sprawę ocenia Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie w wyroku z 7.11.2017 r., II SA/Kr 1059/17¹⁶⁸: „Przepisy p.b. nie zawierają definicji legalnej terminu «inwestor», niemniej w pewnym uproszczeniu można stwierdzić, że inwestor w rozumieniu przepisów p.b. to podmiot, który działa z **zamiarem realizacji pewnej inwestycji**, dąży do jej powstania. Inwestor przede wszystkim inicjuje działalność budowlaną, czyli podejmuje działania niezbędne do realizacji inwestycji, organizuje budowę oraz finansuje przedsięwzięcie lub organizuje na ten cel odpowiednie środki. To on decyduje, co ma być budowane, w jakim miejscu, jakie jest przeznaczenie obiektu, w jakiej technologii obiekt ma być wykonany. Inwestor jest zatem siłą napędową całej inwestycji”.

Tym samym staje się oczywiste, że dany obywatel – będący osobą fizyczną noszącą się z zamiarem realizacji danego przedsięwzięcia budowlanego – jest w świetle § 4 ust. 3 pkt 3 r.s.w.z.r. podmiotem uprawnionym do przedstawienia do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu. Podobnie wygląda sytuacja w przypadku osób prawnych.

¹⁶⁷ LEX nr 2407140.

¹⁶⁸ LEX nr 2409624.

Do przedsięwzięć inwestycyjnych realizowanych przez inwestora będącego osobą fizyczną mogą zaliczać się różne zadania: budowa zjazdu do posesji, przebudowa zjazdu do posesji, budowa miejsc postojowych przed własną nieruchomością, lokalizacja słupków blokujących U-12c przed własną nieruchomością, lokalizacja lustra drogowego U-18a/b na wysokości zjazdu do posesji i in.

Inwestorem z § 4 ust. 3 pkt 3 r.s.w.z.r. może okazać się także inwestor inwestycji niedrogowej, który dokonuje przebudowy drogi publicznej na skutek realizacji inwestycji niedrogowej sąsiadującej z drogą publiczną. Inwestor inwestycji niedrogowej został zdefiniowany w art. 16 ust. 1 i 2 u.d.p. Inwestor taki – po zawarciu stosownej umowy z zarządcą drogi publicznej – zgodnie z treścią zawartej umowy dokonuje w określonym zakresie przebudowy układu komunikacyjnego, geometrii dróg publicznych i zmian w organizacji ruchu w rejonie realizowanej inwestycji. Inwestycją tą może być budowa centrum handlowego, budowa obiektu przemysłowego, budowa osiedla mieszkaniowego, budowa stacji paliw itp. Tym samym krąg podmiotów mogących stać się inwestorem jest niezwykle szeroki.

Po drugie, historycznie w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach z 10.10.2000 r. w § 3 ust. 1 pkt 5 wskazywano, że projekt organizacji ruchu mogła sporządzić „inna zainteresowana osoba”, a następnie mogła go złożyć zgodnie z § 3 ust. 5 r.w.z.r.d. do organu zarządzającego ruchem celem zatwierdzenia.

Przy zmianie przepisów rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach i wprowadzeniu obecnego rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem usunięto z § 3 (przekształconego obecnie na § 4) punkt dotyczący „innej zainteresowanej osoby” i jednocześnie stworzono kategorię „jednostek innych” w § 2 ust. 3 r.s.w.z.r., które zostały uprawnione zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 1 lit. a i b r.s.w.z.r. do sporządzenia i przedstawienia do zatwierdzenia projektu organizacji ruchu.

Tym samym w rzeczywistości brak ograniczeń w zakresie jednostek mogących przedstawić projekt do zatwierdzenia nie uległ zmianie (każdy może to uczynić), niemniej wizualnie doszło do korekty katalogu z § 4 ust. 3 r.s.w.z.r.

Po trzecie, należy wskazać, że nadrzędnym zadaniem organu zarządzającego ruchem na drodze jest zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Sam fakt przedstawienia projektu do zatwierdzenia do organu zarządzającego ruchem na drodze nie oznacza, że projekt ten zostanie zatwierdzony. Organ zarządzający ruchem na drodze posiada stosowne mechanizmy określone w § 8 ust. 5 i 6 r.s.w.z.r. w przypadku uznania, że złożony wniosek o zmianę organizacji ruchu lub przedstawiony projekt organizacji ruchu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, jest niezgodny z przepisami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów

drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach, niezgodny z założeniami polityki transportowej, niezgodny z potrzebami społeczności lokalnej lub nieefektywny. Złożenie projektu organizacji ruchu do zatwierdzenia przez jednostkę niepowiązaną funkcjonalnie z danym organem administracji publicznej nie oznacza automatycznie, że dochodzi do zakwestionowania władztwa administracyjnego organu zarządzającego ruchem na drodze na podległych mu drogach¹⁶⁹.

Regulacje § 4 ust. 3 pkt 3 przewidują także, że projekt do zatwierdzenia może przedstawić „jednostka, o której mowa w § 11 pkt 1–6”. Zgodnie z tą regulacją projekt organizacji ruchu może przedstawić:

- kolejowa jednostka organizacyjna (zarządca kolei) w zakresie oznakowania przejazdów kolejowych – § 11 pkt 1 r.s.w.z.r.,
- wykonawca robót drogowych na potrzeby realizacji robót drogowych lub organizator imprezy w pasie drogi publicznej w związku z organizacją imprezy – § 11 pkt 2 r.s.w.z.r.,
- przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą przy drodze w zakresie znaków informacyjnych prowadzących do obiektu o charakterze usługowym – § 11 pkt 3 r.s.w.z.r.,
- organizacje turystyczne w zakresie znaków szlaków turystycznych i dodatkowych znaków szlaków rowerowych – § 11 pkt 4 r.s.w.z.r.,
- jednostki wykonujące przewozy tramwajowe w zakresie znaków dodatkowych dla kierujących tramwajami – § 11 pkt 5 r.s.w.z.r.,
- jednostki, z których prowadzą wyjazdy pojazdów uprzywilejowanych (straż pożarna, karetka pogotowia, Policja i in.) w zakresie urządzeń i znaków związanych z funkcjonowaniem tych wyjazdów – § 11 pkt 6 r.s.w.z.r.

Opis szczególnych przypadków z § 11 r.s.w.z.r. nie ma związku z zawężeniem katalogu jednostek mogących przedstawić projekt do zatwierdzenia (w kontekście § 4 ust. 3 i § 2 ust. 2 i 3 r.s.w.z.r.), lecz z faktem, że w przypadku projektów **stałej** organizacji ruchu oznaczonych w § 11 pkt 1–6 r.s.w.z.r. następuje odstępstwo od ogólnej reguły wyrażonej w § 11 zdanie pierwsze r.s.w.z.r., dotyczącej obligatoryjnego obowiązku wprowadzania i utrzymywania **stałej** organizacji ruchu na koszt zarządcy drogi publicznej.



Zob.: komentarz do § 11 r.s.w.z.r.

Regulacje § 4 ust. 3 pkt 4 r.s.w.z.r. wskazują także, że projekt może przedstawić do zatwierdzenia „osoba realizująca zamówienie jednostek, o których mowa w pkt 1–3”. Należy rozumieć to w ten sposób, że wybrana osoba fizyczna, biuro projektowe, firma

¹⁶⁹ Zgodnie z uchwałą NSA (7) z 26.06.2014 r., I OPS 14/13, LEX nr 1476996, zarządzanie ruchem drogowym należy rozumieć jako „regulację sposobu poruszania się po drogach, sprawowanie władztwa nad organizacją ruchu drogowego realizowanego poprzez wydawanie określonych dyrektyw i poleceń w przewidzianej prawnie formie przez właściwy organ”.

drogowa lub inna wybrana jednostka może działać w charakterze „upoważnionego” podmiotu prowadzącego procedurę zmiany organizacji ruchu na podstawie sporządzonego projektu organizacji ruchu. Przedmiotowego upoważnienia nie należy mylić z pełnomocnictwem administracyjnym w rozumieniu Kodeksu postępowania administracyjnego¹⁷⁰.



Zob.: komentarz do § 2 r.s.w.z.r.

§ 5. [Projekt organizacji ruchu. Elementy składowe dokumentacji]

1. Projekt organizacji ruchu powinien zawierać:

- 1) plan orientacyjny w skali od 1 : 10 000 do 1 : 25 000 z zaznaczeniem drogi lub dróg, których projekt dotyczy;
- 2) plan sytuacyjny w skali 1 : 500 lub 1 : 1 000 (w uzasadnionych przypadkach organ zarządzający ruchem może dopuścić skalę 1 : 2 000 lub szkic bez skali) zawierający:
 - a) lokalizację istniejących, projektowanych oraz usuwanych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacyjnych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu; dla projektów zmian stałej organizacji ruchu dopuszcza się zaznaczenie lokalizacji tylko znaków i urządzeń dla nowej organizacji ruchu,
 - b) parametry geometrii drogi;
- 3) program sygnalizacji i obliczenia przepustowości drogi – w przypadku projektu zawierającego sygnalizację świetlną;
- 4) zasady dokonywania zmian oraz sposób ich rejestracji – w przypadku projektu zawierającego znaki świetlne lub znaki o zmiennej treści oraz w przypadku projektu dotyczącego zmiennej organizacji ruchu lub zawierającego inne zmienne elementów mające wpływ na ruch drogowy;
- 5) opis techniczny zawierający charakterystykę drogi i ruchu na drodze, a w przypadku organizacji ruchu związanej z robotami prowadzonymi w pasie drogowym – opis występujących zagrożeń lub utrudnień; przy robotach prowadzonych w dwóch lub więcej etapach opis powinien zawierać zakres planowanych robót dla każdego etapu i stan pasa drogowego po zrealizowaniu etapu robót;
- 6) przewidywany termin wprowadzenia czasowej organizacji ruchu oraz termin wprowadzenia nowej stałej organizacji ruchu lub przywrócenia poprzedniej stałej organizacji ruchu – w przypadku projektu dotyczącego wykonywania robót na drodze;
- 7) nazwisko i podpis projektanta.

¹⁷⁰ Pisemne wytyczne Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (Departament Zarządu Siecią Dróg) z 8.02.2019 r., DZS.WZR.ZIR.4083.1.2019, wystosowane do dyrektorów wszystkich oddziałów GDDKiA na terenie całej Polski.

Komentarz w przystępny sposób opisuje skomplikowane procedury związane z:

- projektowaniem, opiniowaniem, zatwierdzaniem i wprowadzaniem organizacji ruchu,
- nadzorem nad zarządzaniem ruchem na drogach oraz
- sądową kontrolą organizacji ruchu drogowego.

Omówiono w nim również zagadnienia dotyczące wykroczeń i wypadków w ruchu drogowym.

Autor przedstawia wskazówki umożliwiające sprawne zarządzanie ruchem na drogach publicznych oraz odpowiada na pytania zgłaszane w ciągu ostatnich lat przez projektantów organizacji ruchu, zarządców dróg, Policję i organy administracji publicznej.

Ponadto publikacja zawiera wzory pism i druków oraz liczne tabele i schematy, które będą dużym ułatwieniem w praktyce stosowania komentowanych przepisów.

Książka jest przeznaczona dla zarządców dróg publicznych, organów zarządzających ruchem na drogach, projektantów organizacji ruchu, inżynierów ruchu drogowego i drogownictwa, wykonawców robót drogowych, wnioskodawców w sprawach zmian w organizacji ruchu, organizatorów imprez na drogach publicznych, a także funkcjonariuszy straży gminnych i miejskich oraz Policji. Ze względu na rozbudowaną analizę orzecznictwa może okazać się również bardzo pomocna dla sądów administracyjnych i karnych, rozpatrujących sprawy związane z szeroko rozumianą organizacją ruchu drogowego.

Jonatan Hasiewicz – doktor nauk prawnych, radca prawny, inżynier ruchu drogowego; specjalizuje się w tematyce bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego, prawie inwestycji drogowych, prawie i postępowaniu administracyjnym; projektant zmian w czasowej i stałej organizacji ruchu; autor opinii prawnych dotyczących prawidłowości projektowania, opiniowania, zatwierdzania i wprowadzania organizacji ruchu oraz zgodności organizacji ruchu z obowiązującymi przepisami, przygotowywanych dla zarządców dróg wewnętrznych i publicznych oraz organów zarządzających ruchem na drogach; prowadzi wykłady i szkolenia z zakresu prawa administracyjnego, prawa o ruchu drogowym, prawa budowlanego, ustawy o drogach publicznych, zarządzania ruchem na drogach, organizacji ruchu drogowego oraz zezwoleń na realizację inwestycji drogowych (ZRID); obrońca i pełnomocnik pokrzywdzonych w sądach karnych w sprawach o wykroczenia i w sprawach o przestępstwa w ruchu drogowym (wypadki drogowe).



ZAMÓWIENIA:

INFOLINIA 801 04 45 45
ZAMOWIENIA@WOLTERSKLUWER.PL
WWW.PROFINFO.PL