

## NOTATKA SŁUŻBOWA

W dniu 06.05.2021 roku został złożony w KPP w Miechowie po raz trzeci projekt stałej organizacji ruchu **JPIR 5321/2A/6/2021** dla zadania: „Likwidacja istniejącego oznakowania dotyczącego przebiegu ruchu tranzytowego przez centrum miejscowości Miechów, oraz ograniczenie wjazdu pojazdów ciężkich do centrum z DK7 i DW 783” Projekt złożyło Starostwo Powiatowe w Miechowie, które jest organem zarządzającym ruchem na drogach powiatowych i gminnych w powiecie miechowskim. Zgodnie z zapisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem Dz.U. 2003 Nr 177, poz. 1729 t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 784. Organ zarządzający ruchem może w uzasadnionych przypadkach zażądać:

- 1) dołączenia do projektu:
  - a) profilu podłużnego lub przekroju poprzecznego drogi,
  - b) danych o istniejącym lub prognozowanym natężeniu ruchu, z uwzględnieniem struktury kierunkowej na skrzyżowaniach i struktury rodzajowej;
- 2) złożenia dodatkowych egzemplarzy projektu.

Nie wynika z rozporządzenia aby Organ zarządzający mógł wnioskować o wydanie kolejnej opinii do złożonego do zatwierdzenia projektu który takie opinie już zawiera. Firma wykonująca projekt złożyła dwukrotnie do zaopiniowania projekt stałej organizacji ruchu i zostały wydane opinie do projektów z uwagami w dniu 15.12.2021 roku, oraz w dniu 05.03.2021. Ponadto odbyło się spotkanie robocze w siedzibie Zarządu Dróg Powiatowych gdzie I Zastępca Komendanta Powiatowego Policji w Miechowie dokonał ustaleń z Dyrektorem ZDP w obecności projektanta dotyczących wprowadzenia stałej organizacji ruchu. Na spotkaniu nie było przedstawiciela Starostwa Powiatowego w Miechowie, oraz przedstawiciela Gminy Miechów. Z opinii Komendanta Powiatowego w Miechowie z dnia 05.03.2021 roku wynika że należy uwzględnić firmy znajdujące się na ulicach objętych zakazem lub stworzyć alternatywne drogi dojazdu, aby nie dyskryminować żadnej firmy czy instytucji. Żadna instytucja nie znalazła idealnego rozwiązania na wyłączenie znajdujące się pod znakami zakazu pomimo że zatrudniają sztab inżynierów i prawników. Na tym etapie czyli zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu to organ zarządzający ruchem może wnosić swoje uwagi do projektu, nakazać wprowadzić poprawki zgodnie z uwagami KPP lub zatwierdzić projekt w całości, części lub go odrzucić. W związku z tym, że to Gmina i Starostwo mają pełną wiedzę jakie działalności gospodarcze są prowadzone i jakie zgody były wydawane po ich stronie leży ustalenie ostatecznej formy odwołania pod znakami tonażu na co najwyraźniej nie mają pomysłu.

Po sprawdzeniu złożonego ponownie projektu nadal nasuwa się wiele wątpliwości:

1. Nie został ujednolicony tonaż pojazdów na ul. Kolejowej. Od strony ul. Sienkiewicza znajduje się informacja wyrażona znakiem F-5 z piktogramem znaku B-18 10 ton, natomiast od strony Komorowa występuje znak B-18 15 ton. Nadal kierowca jest wprowadzany w błąd takim rozwiązaniem. Z jednego kierunku proponuje się znaki B-5 a z drugiego kierunku obowiązują znaki B-

18. Ponadto na rys. 9 zamieszczono wpis o treści „ Projektowane znaki B-5 w ciągu ul. Sienkiewicza oraz znak F-6 na ul. Kolejowej zostały usunięte na wniosek KPP podczas spotkania w siedzibie ZDP w Miechowie z dn. 19.03.2021 r (zgodnie z uwagą nr 3 opinii KPP w Miechowie znak JAPIR-5321/2A/2021 z dn. 05.03.2021” O ile pamiętam taki zapis znalazł się w opinii KPP natomiast nikt nie składał tego typu wniosku na spotkaniu. Policja nie ma potrzeby składać wniosków o usuwanie znaków z projektu do którego wydano opinie z uwagami a jedną z nich było usunięcie tych znaków.
2. Na rysunku nr 8 zaprojektowano znak B-5 z tabliczką T-0 „nie dotyczy pojazdów posiadających zezwolenie zarządcy drogi, dojazdu do okręgowej stacji kontroli pojazdów, stacji paliw BP oraz służb miejskich”. A co z innymi firmami które również prowadzą działalność na ul. Sienkiewicza oraz ul. Kolejowej. Zarówno zarządca drogi jak i zlecający wykonanie projektu stałej organizacji ruchu jak również Starosta który zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych powinni opracować takie rozwiązanie, które pozwoli wszystkim prowadzącym działalności gospodarczą bez ich dyskryminacji dojechać do swoich firm lub wyznaczyć drogi alternatywne.
3. Na rys. 5 zaprojektowano znak B-5 18ton z tabliczką T-0 „ nie dotyczy pojazdów posiadających zezwolenie zarządcy drogi, służb miejskich, dojazdu do auto ren ogum i stacji paliw Orlen”. Nie uwzględniono innych firm co może stanowić element dyskryminacji, oraz nie wskazano dróg alternatywnych. Jedynie zarządca drogi posiada odpowiednią wiedzę i to on powinien wspólnie z projektantem opracować projekt spełniający wymagania określone wszystkimi zawiłymi przepisami prawa, tym bardziej że dysponuje liczną obsadą kadrową składającą się z inżynierów, których my nie posiadamy.

**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY W SPRAWIE SZCZEGÓŁOWYCH WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZNAKÓW I SYGNAŁÓW DROGOWYCH ORAZ URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO I WARUNKÓW ICH UMIESZCZANIA NA DROGACH**

**z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz.U. Nr 220, poz. 2181)**

**tj. z dnia 9 września 2019 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311)**

Znaki zakazu odnoszące się do kierunku jazdy oraz zabraniające wjazdu pojazdów o określonych wymiarach, masie lub naciskach osi nie dotyczą kierujących pojazdami szynowymi poruszającymi się po wyznaczonych dla nich trasach. Oznacza to, że pod znakami wskazującymi odmienny sposób jazdy niż wynikający z przebiegu trasy pojazdu szynowego nie trzeba umieszczać tabliczki z napisem wyłączającym pojazdy szynowe.

Jeżeli znaki zakazu wprowadza się ze względu na duże natężenie ruchu pojazdów, to należy ustalić, czy ich obowiązywanie nie powinno ograniczać się np. do godzin szczytu, pory doby lub innego okresu charakterystycznego dla warunków lokalnych.

Zakazy wyrażone znakami mogą być też ograniczone do niektórych uczestników ruchu. Wyjątków takich nie można stosować do znaków: B-13, od B-14 do B-17, B-20, B-29, B-31, B-32, B-37, B-38, B-41 i B-43. Informacje precyzujące znaczenie znaku zakazu, w szczególności informujące, jakich pojazdów znak dotyczy, np. podające ich rodzaj lub masę, należy umieszczać na tabliczce pod znakiem lub na tarczy znaku.

Napisy określające okres obowiązywania znaku zakazu w ciągu doby podaje się w pełnych godzinach, przy czym należy stosować napis wymieniający okres (okresy) obowiązywania zakazu, np. w godz. 7-10 i 15-19, nie zaś, kiedy nie obowiązuje.

Napisy na tabliczkach, w zależności od długości tekstu, powinny mieć wysokość 72 lub 42 mm, przy czym napis powinien być tak skomponowany, aby szerokość tabliczki nie była większa od średnicy znaku.

**Jeżeli istnieje potrzeba wyłączenia z zakazu pewnych uczestników ruchu lub rodzajów pojazdów, to należy stosować zwrot "Nie dotyczy..".**

**Napisy powinny konkretnie określać rodzaj pojazdów lub uczestników ruchu. Nie dopuszcza się stosowania sformułowań ogólnikowych, np. "Nie dotyczy ruchu lokalnego".**

Według mnie jeżeli Zarządzający ruchem ma nadal wątpliwości, o czym może świadczyć złożenie projektu do kolejnego opiniowania przez KPP Rozporządzenie daje mu następujące możliwości:

#### § 8

1. W celu szczegółowego rozpatrzenia wniesionych opinii lub wątpliwości związanych z projektem organ zarządzający ruchem może:

- 1) powołać komisję, w której skład wchodzi, w szczególności, przedstawiciel Policji oraz przedstawiciel zarządu drogi;
- 2) zasięgnąć opinii rzeczoznawcy, audytora lub biegłego w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na jego bezpieczeństwo;
- 3) zasięgnąć opinii rzeczoznawcy lub biegłego w zakresie wpływu planowanej organizacji ruchu na środowisko, w szczególności w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

2. Po rozpatrzeniu złożonego projektu organizacji ruchu organ zarządzający ruchem może:

- 1) zatwierdzić organizację ruchu w całości lub w części:
  - a) bez zmian,
  - b) po wprowadzeniu zmian lub wpisaniu uwag dotyczących wdrożenia organizacji ruchu;
- 2) odesłać projekt w celu wprowadzenia poprawek;
- 3) odrzucić projekt.

To nie Policja podejmuje ostateczną decyzję o zatwierdzeniu projektu. Taka odpowiedzialność spoczywa w całości na organie zarządzającym ruchem. Policja swoje opinie do projektu już wydała.

Okazuje się, że zarówno projektujący jak i zlecający wykonanie projektu oczekują, że to Policja weźmie odpowiedzialność za niedopracowany projekt i będzie ponosiła w późniejszym okresie po jego wprowadzeniu konsekwencje niejasnego oznakowania, którego wprowadzenie nie pozwoli zgodnie z prawem na wyciąganie konsekwencji w stosunku do kierujących, którzy nie będą stosowali się do oznakowania. Największym problem jest dyskryminowanie przedsiębiorców, którym nie daje się żadnej alternatywnej drogi dojazdu do ich firm. Takich dróg ani innych rozwiązań nie wskazuje się w projekcie po wprowadzeniu ograniczeń. Zlecający wykonanie projektu Zarząd Dróg Powiatowych w Michowie najwyraźniej nie określił projektantowi jakie ma wymagania i jakich oczekuje rozwiązań. Projekt dotyczy wszystkich kategorii dróg, a więc powinien być opracowany przy udziale wszystkich zainteresowanych, aby spełniał wszystkie wymagania na każdej kategorii drogi.

Policja w zakresie swoich ustawowych obowiązków nie ma projektowania i podpisywania projektantom rozwiązań, które będą prawidłowe. Projektant odpłatnie wykonując projekty organizacji ruchu powinien proponować rozwiązania zgodne z prawem i wyeliminować wszystkie błędy w oznakowaniu. Policja nie jest od doradzania, proponowania, czy sugerowania. Wykonanie projektu spoczywa w całości na innych instytucjach lub firmach, osobach, które posiadają umiejętności i odpowiednią wiedzę do projektowania.

**Policja jedynie wydaje opinie zgodnie Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem Dz.U. 2003 Nr 177, poz. 1729 t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 784 § 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;

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.

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.

Sporządził:  
asp. szt. Arkadiusz Kopeć

ZASTĘPCA NACZELNIKA  
Wydziału Prewencji i Ruchu Drogowego  
KPP w Miechowie, woj. małopolskie

asp. szt. Dariusz Olesiak

*Dariusz Olesiak*

0406 2021