



Wysogotowo 2021-07-09

Ministerstwo Infrastruktury

sekretariatDTD@mi.gov.pl

dotyczy: opinii do projektu z 24-06-2021 o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw.

W odpowiedzi na pismo *DDP-1.0210.2.2021* z dnia 26 czerwca 2021 roku Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu (S-KLIR) przedstawia następujące uwagi do przedłożonego projektu:

- w ocenie S-KLIR w art. 4, ust. 10, pkt 10) podpunkt b) powinien brzmieć „posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami transportu lądowego i wodnego;”. Postulujemy usunięcie zapisu dopuszczającego wyjątkowo jednopoziomowe skrzyżowania z drogami publicznymi. W naszej ocenie takie skrzyżowania nie powinny być dopuszczone na drodze ekspresowej tym bardziej, że Ministerstwo (wg nas jak najbardziej słusznie) w podpunkcie a) stwierdza, że niezbędnym do spełnienia warunku ustanowienia drogi drogą ekspresową jest posiadanie przez nią jezdni (liczba mnoga). Pozostawienie wyjątkowości skrzyżowania drogi ekspresowej z drogą publiczną w jednym poziomie oznaczałoby, że akceptowalnym byłoby ustanowienie na dwujezdniowej drodze szybkiego ruchu zwykłego skrzyżowania z drogą krajową (???) wojewódzką (???) niższej kategorii (???). Nawet w przypadku ograniczonej liczby relacji (o czym jednak nie ma nic w regulacjach prawnych) byłoby to rozwiązanie bardzo niebezpieczne. Natomiast realizacja rozwiązań ograniczających zagrożenia (ograniczenie prędkości, sygnalizacja świetlna) stawiają pod znakiem zapytania sens funkcjonowania takiego połączenia w kontekście funkcji drogi ekspresowej,

- w wymienionym wyżej ustępie należałoby dodać, wzorem pkt. 11,) zapisów definiujących, że droga ekspresowa powinna mieć „z wyjątkiem miejsc specjalnych lub sytuacji tymczasowych, oddzielne jezdnie dla obu kierunków ruchu, oddzielone od siebie środkowym pasem dzielącym nieprzeznaczonym do ruchu lub wyjątkowo - w inny sposób”.

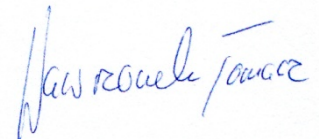
Odnosząc się do art. 24ga trudno zrozumieć intencję punktów 3 i 4. W przypadku punktu 3 dotyczy on dróg krajowych i wojewódzkich leżących poza granicami administracyjnymi miast ze wskazaniem, że są one budowane, przebudowywane lub zostały wybudowane za pomocą lub z udziałem środków unijnych. W punkcie 4 wskazuje się drogi krajowe, które są budowane, przebudowywane, zostały wybudowane bez wykorzystania środków unijnych. Przy takich zapisach rodzi się pytanie: Czy nie byłoby łatwiej zapisać, że dotyczy to po prostu wszystkich dróg krajowych leżących poza granicami administracyjnymi miast oraz tych dróg wojewódzkich leżących poza granicami administracyjnymi miast, które są budowane, przebudowywane, zostały wybudowane za pomocą lub z udziałem środków unijnych?

Swoją drogą S-KLIR stoi na stanowisku, że należałoby poważnie zastanowić się, czy nie należałoby rozszerzyć tego obowiązku także o pozostałe drogi wojewódzkie oraz na miasta nawet jeżeli dyrektywa 2019/1936 PEiR(UE) ogranicza ten obowiązek wyłącznie do tych wymienionych w procedowanych przepisach. Byłaby to logiczna konsekwencja działań ukierunkowanych na BRD oraz niestety wciąż niechlubnego miejsca Polski w rankingach państw UE określających zagrożenie bezpieczeństwa na drogach. Trudno także przyjąć racjonalne wytłumaczenie różnicy w podejściu do kwestii BRD choćby na drogach wojewódzkich. Wydaje się, że fakt źródła finansowania danej drogi nijak ma się do jej jakości w kontekście jej wpływu na bezpieczeństwo. W ocenie Stowarzyszenia ewentualnie należałoby rozszerzyć uprawnienia GDDKiA procedowane w przepisach na innych zarządców dróg.

Reasumując. Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu zdaje sobie sprawę, że obecnie procedowane zmiany przepisów są podyktowane presją czasową, którą narzuciła dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady UE. Tym niemniej jednak wydaje się, że rozwiązania określone dyrektywą powinny być wnikliwie przeanalizowane pod kątem ich stosowania i rzeczywistego wpływu na BRD w Polsce. Szczególnie, że ciągle większość wypadków ma miejsce na drogach samorządowych i to na nich ginie ponad 40% ogółu zabitych na drogach, a jeżeli dodamy drogi wojewódzkie „wyłączone” ze zmieniających przepisów to też proporcje będą jeszcze bardziej niekorzystne dla dróg niższych kategorii. Dlatego też postulujemy, żeby w toku prac przygotować rozwiązania, które mogłyby w przyszłości objąć również inne drogi niż te określone w dyrektywie 2019/1936 PEiR(UE).

Z poważaniem :

Prezes Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu



Tomasz Wawrzonek