



Poznań, dnia 31 stycznia 2016 r.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

L.dz. KLIR/01/01/16

STANOWISKO ZARZĄDU STOWARZYSZENIA KLUB INŻYNIERII RUCHU (KLIR)

W sprawie projektu rozporządzenia, z dnia 14 grudnia 2015 r., zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Ministra Infrastruktury i Budownictwa

Stowarzyszenie KLIR na podstawie: opinii, uwag i propozycji swoich Członków i Sympatyków ze szczególnym uwzględnieniem: Aleksandra Deskura (AD) we współpracy z pracownikami Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Poznaniu, Andrzeja Hoffmanna (AH), Tomasza Wawrzonka (TW), przedstawia poszczególne stanowiska w sprawie wymienionego projektu. Przyjęto następujące reguły prezentacji naszych poglądów – uwagi o charakterze ogólnym oraz szczegółowe odniesienia do cytowanych poszczególnych fragmentów projektu zapisano *kursywą w kolorze niebieskim*.

- 1. Uwaga ogólna: W wielu przypadkach brak odniesień do możliwości odstępstw w przypadku przebudowy – postuluje się zastosowanie generalnego zapisu w tym zakresie. (AD)*
- 2. Uwaga ogólna: Przy okazji daleko idących zmian w przepisach technicznych należy zwrócić uwagę na problem uporządkowania nazewnictwa i ujednolicenia pojęć - np.: w Prawie o Ruchu Drogowym mamy „drogi dla rowerów” i „drogi dla pieszych” stąd też może należałoby zauważyć że pojęcie "droga", to PRZESTRZEŃ, pas TERENU (wyznaczony liniami rozgraniczenia lub oznakowaniem), a ścieżka rowerowa to, podobnie jak jezdnia, czy chodnik - infrastruktura, czyli CZĘŚĆ drogi o określonych rozporządzeniem parametrach..*
- 3. W załączniku nr 1, mimo argumentów podanych w uzasadnieniu, w schematach skrajni należałoby dodać rysunek skrajni dla torowisk tramwajowych, zwłaszcza, że sposób jej wyznaczania zapisany w §54 ust. 44 jest mało czytelny. (AD).*

Uwagi szczegółowe:

„3) w § 7:

a) uchyla się ust. 2,”

Uchylenie w §7 ustępu. 2 jest niezwykle groźne:

- *uniemożliwi realizację obowiązujących planów miejscowych, w których ustalono przeznaczenie pod drogi publiczne, przyjmując węższe pasy drogowe, a dla których nie podjęto uchwał o nadaniu kategorii (zaliczeniu do dróg publicznych),*
- *szerokość 10 m, na drodze klasy D jest zbyt duża w przypadku stosowania najprostszyc form uspokojenia ruchu, a zwłaszcza w strefach zamieszkania*
- *szerokości 20, 25 i 30m dla jednojezdniowych ulic klas odpowiednio Z, G i GP, o ile nie występują w pasach drogowych zadrzewienia, torowisko tramwajowe, względnie infrastruktura wymagająca „stref ochronnych”, są zdecydowanie za duże. Nawet przy „pełnym” wyposażeniu drogi w elementy infrastruktury transportowej: np. dla ulicy G lub GP z 7m jezdnią, dwoma ścieżkami rowerowymi szerokości po 2.0m i dwoma chodnikami szerokości po 1,5m, przy zachowaniu złagodzonych w §44 wzajemnych odstępów tj. 1,0m od jezdni i 0,5m między chodnikiem i ścieżką, a także pozostawieniem 0,5m między chodnikiem i granicą pasa drogowego, wystarczy $7,0 + 2 \times 1,0 + 2 \times 2,0 + 2 \times 0,5 + 2 \times 1,5 + 2 \times 0,5 = 18$ m, zamiast wymaganych 25 lub 30!*

Jak wyliczono, mniejsze szerokości dla ulic jednojezdniowych są w praktyce standardem. Podane w uzasadnieniu (str. 37-38) stwierdzenie, że „W przypadku braku możliwości osiągnięcia normatywnej szerokości pasa drogowego (..) należy zakwalifikować zadanie jako przebudowa” w odniesieniu do dróg planowanych czy projektowanych, wydaje się kuriozalne, ale jeżeli jest poprawne prawnie, to należałoby je umieścić je dosłownie w §7 i ew. 8.

Wymaganie normatywnych szerokości dla ulic jednojezdniowych rodzi znaczące skutki finansowe, prowokujące do obniżania klas dróg (wbrew ich rzeczywistej roli), a nawet do zaniechania ich realizacji. Zwraca się uwagę, że w metryce projektu zmiany rozporządzenia w dziale dotyczącym skutków finansowych nowelizacji w ogóle nie podniesiono tego aspektu. Wymaganie zbyt szerokich pasów drogowych w miastach, pomijając negatywne efekty urbanistyczne oraz straty czasu uczestników ruchu – głównie pieszych przy przekraczaniu takich ulic, pogłębi tendencję do odstępowania od planowania dróg publicznych z powodów finansowych wynikających z art.36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Prowadzi to do ograniczania planowania nowej infrastruktury drogowej do dróg wewnętrznych, które nie posiadają innych wymogów, niż pożarowe. W efekcie nie będą rezerwowane korytarze dla przyszłych dróg publicznych (zwłaszcza wyższych klas), a to z kolei spowoduje albo ich brak w sieci, albo konieczność ich zawężania – i koło się zamyka.

Należy albo pozostawić dotychczasowy ust 2 w §7, albo zmienić jego treść na wytuuszczony wyżej cytat z uzasadnienia. Ponadto należałoby rozważyć w ust.1 zmniejszenie szerokości ulic jednojezdniowych do 8m dla klasy D, 10m dla klasy L, 15 m dla klasy Z, 20m dla klas G i GP. Ponadto należałoby wprowadzić przepis, zezwalający na węższe pasy drogowe w przypadkach, gdy teren pod drogę publiczną ustalono w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.(AD)

Konieczność zwiększenia szerokości pasów drogowych przez Projektodawcę jest konsekwencją wprowadzenia do projektu rozporządzenia zapisu o zakazie lokalizacji w jezdni infrastruktury podziemnej. Dlatego w jednej z moich uwag jest dopuszczenie lokalizacji sieci uzbrojenia w jezdni również dla ulic klasy Z, co pozwalałoby na pozostawienie obecnego zapisu dla tej klasy drogi (§140). (AH)

„w § 9:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dopuszcza się przyjęcie mniejszych odstępów między skrzyżowaniami, niż określone w ust. 1 pkt 3-5, w przypadkach uzasadnionych ukształtowaniem istniejącej sieci drogowej, jeżeli nie spowoduje to pogorszenia stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- 1) przy przebudowie drogi;
- 2) przy rozbudowie drogi – wyłącznie, jeśli droga krzyżująca się z drogą rozbudowywaną stanowi jedyne połączenie z siecią dróg publicznych.”,

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Skrzyżowań i zjazdów nie lokalizuje się na łącznicach, a także na jezdniach zbierająco-rozprowadzających, o których mowa w § 91, bez względu na klasę drogi.”;

Zmiany w §9 nadal nie uwzględniają specyfiki ulic klasy Z w terenie zabudowy jednorodzinnej. Przy standardowej głębokości działek mieszkaniowych 30 – 40m, lokalizując skrzyżowania co 70-90m można wyeliminować wszystkie zjazdy z ulic zbiorczych. Jeżeli trzeba zachować co najmniej 150m, skutkuje to, albo wyznaczaniem zjazdów na drodze klasy Z, albo koniecznością wyznaczania ulicy równoległej, co jest bardzo kosztowne i urbanistycznie niepoprawne ze względu na liczne działki z granicami przyległymi do dwóch dróg. Z kolei planowanie w ulicach klasy Z jezdni dodatkowych wydaje się grubą przesadą.

Wprowadzony zapis „(...) przy rozbudowie drogi – wyłącznie, jeśli droga krzyżująca się z rozbudowywaną stanowi jedyne połączenie z siecią dróg publicznych”, w praktyce uniemożliwia rozbudowę wspomnianych ulic klasy Z w terenach zabudowy jednorodzinnej (np. o ścieżkę rowerową), gdzie zazwyczaj ulice klasy L i D tworzą układ „kratownicowy” i żadna z nich nie jest „jedynym połączeniem”.

Ponieważ w rozporządzeniu brak definicji łącznic i jezdni zbierająco – rozprowadzających, a równocześnie węzeł definiuje się, jako krzyżowanie się lub połączenie dróg na różnych poziomach, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy, w warunkach miejskich dochodzi do sporów, w przypadku, gdy powiązanie między dwoma drogami przebiegającymi na różnych poziomach realizowane jest przez jezdnie dodatkowe (w rozumieniu §8a rozporządzenia). Bywa, że taka jezdnia lub jej część traktowana jest jako łącznica lub jezdnia zbierająco – rozprowadzająca, a wtedy nie można na niej stosować skrzyżowań i zjazdów, co jest sprzeczne z przeznaczeniem takiej jezdni wg §8a.

Generalnie w §9 należy uwzględnić specyfikę terenów zabudowanych.

Ponadto, nie dopuszczono do zachowania istniejących zjazdów i skrzyżowań przy przebudowie dróg (por. uwaga ogólna nr 1). (AD)

10) w dziale III:

a) rozdział 8 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 8

Część drogi przeznaczona do ruchu pieszych i rowerów

„§ 43. 1. W pasie drogowym należy przewidzieć miejsce na część drogi przeznaczoną do ruchu pieszych i rowerów, uwzględniając przede wszystkim potrzebę zapewnienia ciągłości tras, po których odbywa lub może odbywać się ruch tego rodzaju, a także potrzeby osób niepełnosprawnych.

§ 43 – zgodnie z ust. 1 w pasie drogowym (domyślnie: w każdym) należy przewidzieć m.in. miejsce do ruchu rowerów, przez co rozumie się (zgodnie z ust. 2) ścieżkę rowerową, ścieżkę pieszo-rowerową lub pas ruchu dla rowerów. Przy czym (zgodnie z ust. 5), na drogach klasy L lub D na terenie zabudowy nie projektuje się ścieżek rowerowych lub pieszo-rowerowych, natomiast (zgodnie z ust. 7) można stosować pasy ruchu dla rowerów.

W przypadku dróg klasy L i D może zaistnieć sprzeczność między ust. 7, dopuszczającym pasy ruchu dla rowerów (co zapewne było intencją prawodawcy), a ust. 1 i 2 nakazującym na drogach tej klasy stosować pasy ruchu dla rowerów (wobec wykluczenia w ust. 5 innych form i braku zwolnienia z nakazu z ust. 1).

Należy skorygować ust.1, wskazując, że ruch pieszy i rowerowy może odbywać się również po jezdni, poboczu, a w strefie zamieszkania także po wspólnej powierzchni (tzw. pieszo – jezdni) (AD)

§ 43. 1. Zapis mówiący o konieczności zapewnienia w pasie drogowym miejsca do ruchu pieszych i rowerów powinna być zawężony o pasy drogowe dróg klasy A i S. (TW)

„2. Przez część drogi przeznaczoną do ruchu:

- 1) pieszych – rozumie się chodnik lub ścieżkę pieszo-rowerową;
- 2) rowerów – rozumienie się ścieżkę rowerową, ścieżkę pieszo-rowerową lub pas ruchu dla rowerów

– które projektuje się oddzielając ruch pieszych i rowerów od ruchu innych pojazdów.

3. W pasie drogowym drogi publicznej nie projektuje się dróg rowerowych, o których mowa w ustawie o drogach publicznych.

4. Ścieżkę pieszo-rowerową można stosować w przypadku, gdy oddzielenie ruchu pieszych od ruchu rowerów na drodze nie jest możliwe, ze względu na warunki terenowe i ruchowe:

- 1) poza terenem zabudowy;
- 2) na terenie zabudowy, gdy istniejące i prognozowane natężenie ruchu pieszych i rowerów nie przekracza łącznie 120 osób i pojazdów na godzinę.”

W §43 ust.4 zapisano: „Ścieżkę pieszo-rowerową można stosować w przypadku, gdy (...) istniejące i prognozowane natężenie ruchu pieszych i rowerów nie przekracza łącznie 120 osób i pojazdów na godzinę.” Zgodnie z zapisami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych (...): „wspólne użytkowanie drogi przez rowerzystów i pieszych może być stosowane, jeżeli natężenie ruchu pieszego nie przekracza 450 osób/h, a natężenie rowerów nie przekracza 50 rowerów/h lub też ruch pieszy jest nie większy niż 50 osób/h, a ruch rowerowy – nie przekracza 250 rowerów/h” –Znak C-13/C-16. **Wydaje się, że zapisy obu rozporządzeń powinny zostać ujednoczone.**

„6. Na drodze oznakowanej jako strefa zamieszkania nie projektuje się ścieżek rowerowych i ścieżek pieszo-rowerowych, a chodnik projektuje się w poziomie jezdni.”

W §43 ust.6 użyto sformułowania „na drodze oznakowanej, jako strefa zamieszkania (...) chodnik projektuje się w poziomie jezdni” Z kolei w §44 ust.3 pkt 3 lit. c napisano: „chodnik (...), z wyłączeniem stref zamieszkania”. Zgodnie z Prawem o ruchu drogowym w strefie zamieszkania „pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem”, a więc nie powinno się jakiegokolwiek elementu zagospodarowania pasa drogowego nazywać „chodnikiem”, czy „jezdnią”, ani kształtować drogi w jakikolwiek sposób sugerujący, że występują tam chodniki, czy jezdnie, a wręcz przeciwnie, realizować coraz popularniejsze rozwiązania typu „woonerf” czy „shared space”, w szczególności na obszarach rewitalizowanych. Należy wprowadzić termin np. „pieszo-jezdnia”, definiując ją jako wspólną przestrzeń dla wszystkich użytkowników drogi w strefie zamieszkania i konsekwentnie odnosić się do tego terminu. Zwraca się uwagę, że rozporządzenie w ogóle nie reguluje nawet minimalnych parametrów dla tego typu zagospodarowania pasa drogowego. (AD)

Skreślić słowa „a chodniki projektuje się w poziomie jezdni” i w to miejsce dopisać „i chodników”./ (AH)

„5. Na drogach klasy L i D na terenie zabudowy, z zastrzeżeniem ust. 7, nie projektuje się ścieżek rowerowych i ścieżek pieszo-rowerowych.”

...

„7. Na drogach klasy G, Z, L i D na terenie zabudowy można stosować pasy ruchu dla rowerów, które stanowią część jezdni.”

Treść §43 ust. 5 i 7 nie uwzględnia szeregu sytuacji, w których ścieżka rowerowa lub pieszo – rowerowa znajduje uzasadnienie także w ulicach klasy L lub D. Są to m.in. następujące ulice:

- *na których występuje intensywny ruch autobusowy,*
- *na których występuje intensywny ruch ciężarowy,*
- *stanowiące ciągi o charakterze rekreacyjnym lub doprowadzające do takich terenów,*
- *na których planowane ścieżki doprowadzają do terenów oświaty oraz kościołów,*
- *na których ścieżka ułatwi orientację rowerzystów – dotyczy to krótkich odcinków łącznikowych między ścieżkami w drogach układu podstawowego i wymienionymi wyżej (potrzebę ciągłości tras rowerowych dostrzeżono w uzasadnieniu – dlaczego nie miałyby to dotyczyć fragmentów dróg klasy L i D?).*

Zwraca się uwagę, że na ulicach klasy L lub D poprzednia nowelizacja, m.in. ze względów bezpieczeństwa i uspakajania ruchu, zmniejszyła szerokość jezdni, dlatego w szczególności należy dopuścić ścieżki rowerowe i - pieszo - rowerowe tam, gdzie nastąpiło poszerzenie pasa ruchu ponad standardową szerokość (tj. na ulicach z intensywnym ruchem autobusowym lub ciężarowym). Trzeba zaznaczyć, że sieć dróg w strefach przemysłowych w dużym stopniu oparta jest o drogi klasy L i bardzo często obsługuje ponad standardową liczbę pojazdów ciężarowych, jednocześnie stanowiąc atrakcyjny dojazd pracowników rowerem. Ograniczenie możliwej infrastruktury rowerowej może przynieść skutek odwrotny od zamierzonego i zniechęcić do używania roweru jako środka transportu. Jednocześnie trzeba zaznaczyć, że w tego typu sytuacjach uspakajanie ruchu drogowego jest z natury bardzo ograniczone.

Dopuszczone w pkt 7 pasy dla rowerów szerokość jezdni zwiększają, co może prowokować do wzrostu prędkości ruchu samochodowego i zagrożeń, szczególnie niepożądanych na odcinkach wymienionych wyżej. Pasy dla rowerów są zawsze niekorzystne dla funkcjonowania transportu autobusowego / trolejbusowego, gdy pojazd wjeżdżając na przystanek zmuszony jest przepuścić rowerzystę. Czasem oznacza to ciągłą jazdę w tempie rowerzysty. Na ulicach L i D należy uwzględnić możliwość lokalizowania ścieżek rowerowych lub pieszo – rowerowych w wymienionych wyżej przypadkach i nie stosować pasów ruchu dla rowerów.

Odnosnie użytego w uzasadnieniu zdanie „Z sygnałów otrzymywanych od zarządców dróg publicznych wynika, że bardzo często organy wykonawcze jednostek samorządu terytorialnego wymuszają na nich budowę ścieżek rowerowych w miejscach, gdzie ruch rowerów jest znikomy”, zwraca się uwagę, że:

- *cytowane zdanie jest wyrazem sporej arogancji w traktowaniu samorządów przez wspomnianych zarządców dróg (w domyśle GDDKiA – p. niżej), jak i autora uzasadnienia;*
- *większość dróg publicznych jest samorządowa, a więc to zarządca drogi wymuszałby cokolwiek na sobie samym, ewentualnie na podległej sobie jednostce - problem może więc dotyczyć tylko konfliktów na linii GDDKiA – samorzady;*
- *dróg – także rowerowych – nie buduje się tam, gdzie „jest” znaczący ruch drogowy, ale gdzie – po zrealizowaniu inwestycji - ruch „będzie”; inaczej nie zbudowano by żadnej nowej drogi;*
- *wobec znikomego udziału rowerzystów w tzw. podziale zadań przewozowych, budowa infrastruktury rowerowej w Polsce spełnia również rolę promocji ruchu rowerowego. (AD + TW)*

„8. Przy przebudowie dróg klasy Z, L i D na terenie zabudowy dopuszcza się zaprojektowanie wspólnych pasów ruchu dla rowerów i autobusów, jednak na możliwie jak najkrótszych odcinkach.”

§ 43. 8. Proponujemy usunąć sformułowanie „jednak na możliwie jak najkrótszych odcinkach”. Zapis ten jest bardzo lakoniczny, a co za tym idzie nie będzie miał praktycznego odniesienia. Uważamy, że to zarządzający ruchem powinien określać na jakim odcinku może być wspólny pas dla rowerów i autobusów. (TW)

„§ 44. 1. Chodnik, ścieżka rowerowa i ścieżka pieszo-rowerowa powinny mieć inną niż jezdnia konstrukcję nawierzchni i być od niej oddzielone fizycznie za pomocą pasa terenu, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Chodnik, ścieżkę rowerową i ścieżkę pieszo-rowerową sytuuje się za rowem, drogą barierą ochronną lub urządzeniem ochrony przed hałasem. W przypadku braku tych urządzeń chodnik, ścieżkę rowerową i ścieżkę pieszo-rowerową sytuuje się w możliwie największej odległości od krawędzi jezdni, wynikającej z szerokości pasa drogowego, jednak nie mniejszej niż:

- 1) na drogach klasy A i S – 10,0 m;
- 2) poza terenem zabudowy:
 - a) na drogach klasy GP i G – 3,0 m,
 - b) na drodze klasy Z – 2,5 m,
 - c) na drogach klasy L i D – 1,0 m;
- 3) na terenie zabudowy:
 - a) na drogach klasy GP i G – 1,0 m,
 - b) ścieżkę rowerową i ścieżkę pieszo-rowerową na drodze klasy Z – 0,7 m,
 - c) chodnik na drogach klasy Z, L i D, z wyłączeniem stref zamieszkania – 0,5 m.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, chodnik, ścieżkę rowerową i ścieżkę pieszo-rowerową projektuje się w taki sposób, aby zapewnić całkowity brak dostępności

pieszych i rowerzystów do jezdni głównych, z wyjątkiem drogi klasy S, przy której usytuowano przystanek komunikacyjny.

4. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt 3 lit. b i c, nawierzchnię pasa terenu pomiędzy krawężnikiem a chodnikiem, ścieżką rowerową i ścieżką pieszo-rowerową wykonuje się z materiałów odznaczających się fakturą lub kolorem od nawierzchni chodnika, ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej oraz wynosi się ponad poziom jezdni na wysokość nie mniejszą niż 0,10 m i nie większą niż 0,15 m.”

§44 ust.4 „W przypadkach, o których mowa (...), nawierzchnię pasa terenu pomiędzy krawężnikiem a chodnikiem, ścieżką rowerową i ścieżką pieszo-rowerową (...) wynosi się ponad poziom jezdni na wysokość nie mniejszą niż 0,10 m i nie większą niż 0,15 m”.

Ze względu na odwodnienie pasa drogowego dostosowanie się do ww. warunku może nastroczać problemy techniczne.

W rozporządzeniu podano „nie mniejszą niż” szerokość pasa terenu pomiędzy jezdnią i chodnikiem, jest również mowa, że odległość ta ma być możliwie największa. Oznacza to, że by uzyskać zapisany w rozporządzeniu przedział rzędnych dla chodnika i ścieżki rowerowej w stosunku do poziomu jezdni, przy uwzględnieniu krawężnika wyniesionego na 12 cm, dla odwodnienia chodnika / ścieżek należałoby zaprojektować odwrócony spadek i dodatkowe wpusty przy granicy pasa drogowego. (AD)

§ 44. 1,2,4. Stoimy na stanowisku, że obligatoryjne oddzielanie fizyczne chodnika za pomocą pasa terenu na drogach klas Z, L i D na terenie zbudowanym jest absolutnie nieuzasadnione. Proponowane w projekcie rozporządzenia sformułowanie „pas terenu” będzie kompletnie nie intuicyjnym rozwiązaniem jednocześnie generującym potencjalnie bardzo duże problemy natury formalnej. Zgodnie z § 43 ust. 2 pkt 1 pas terenu nie będzie częścią drogi przeznaczoną dla pieszych. Trudno sobie wyobrazić, że nawet wykonując go w sposób określony w § 44 ust. 4 nie będzie on jako taka część postrzegana przez pieszych. W związku z tym nie trudno wyobrazić sobie kontrowersje np. w momencie potrącenia pieszego przez pojazd na tym pasie terenu. Trzeba zaznaczyć, że zarówno pieszy, jak też pojazd nie będą upoważnieni do korzystania z tej przestrzeni. Kto w takich przypadkach będzie winny? Podobnych wątpliwości można domniemywać choćby w kwestiach parkingowych. W przypadku parkowania na chodniku zgodnego z przepisami pojazd musi parkować na chodniku bezpośrednio przy jezdni, ale na chodniku, a nie na „pasie terenu”. Oznacza to, że wbrew, jak się wydaje, intencji autorów tych zmian odsuwa się parkujące pojazdy o 0,5 m od krawężnika. W związku z powyższym wnioskujemy o likwidację tej regulacji i powrotu do poprzednich szerokości chodnika z ewentualnym zaznaczeniem, że jego wewnętrzna część powinna wyglądać jak określono w projekcie. (TW)

„7. Ścieżka rowerowa może przylegać bezpośrednio do chodnika pod warunkiem obniżenia poziomu jej nawierzchni względem poziomu nawierzchni chodnika o co najmniej 0,03 m do maksymalnie 0,05 m oraz zastosowania pomiędzy nimi poziomego ogranicznika lub nawierzchni twardej o szerokości co najmniej 0,20 m i skosie nie mniejszym niż 1:4 i nie większym niż 1:1,5.”

§ 44. 7. Zgadza się z zapisem dotyczącym zasadności oddzielania chodnika od ścieżki rowerowej natomiast uważamy, że zapisy w projekcie rozporządzenia są w tym zakresie zbyt szczegółowe. Naszym zdaniem np. 20 cm pas z kostki kamiennej w kolorze kontrastowym od jezdni i chodnika przy jednym z nich poziomie jest również skutecznym ogranicznikiem jak wymienione w projekcie. Uważamy, że sposób rozdzielania powinien być elementem standardów jakie każdy zarządca drogi może sobie sformułować. (TW)

8. Pasy ruchu dla rowerów powinny mieć taką samą konstrukcję nawierzchni jak jezdnie i być oddzielone od sąsiednich pasów ruchu za pomocą oznakowania poziomego, separatorów lub wyspy dzielącej.

§44 ust. 8. Jeżeli pas ruchu dla rowerów oddzieli się od jezdni samochodowej wyspą dzielącą to nie będzie już pasem, ale ścieżką rowerową. (AD)

„§ 45. 1. Szerokość części drogi przeznaczonej do ruchu pieszych i rowerów powinna wynikać z istniejącej i prognozowanej struktury ilościowej i rodzajowej ruchu pieszych i rowerów, z zastrzeżeniem ust. 2–4.

2. Minimalna szerokość części drogi przeznaczonej do ruchu pieszych i rowerów, do której nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża, wynosi:

- 1) chodnika – 1,5 m;
- 2) ścieżki rowerowej:
 - a) jednokierunkowej – 1,5 m,
 - b) dwukierunkowej – 2,0 m;”

W §45 ust 2, podano minimalną szerokość chodnika 1,5m i usunięto dotychczas dopuszczone zmniejszenia szerokości przy przebudowie do 1,25m i miejscowe zmniejszenia do 1,0m. Należy przywrócić te dopuszczenia, zwłaszcza w przypadku przebudowy dróg. (AD)

Usunąć oba podpunkty 2a i 2b, a zamiast tego w p.2 podać szerokość – 2 m.

Ścieżki rowerowe powinny być, w przeciwieństwie do pasów rowerowych, dwukierunkowe, co obecnie potwierdzają zachowania rowerzystów. Nie akceptują oni często kilkusetmetrowej jazdy w kierunku przeciwnym do wyznaczonego celu podróży. Ponadto, oznakowanie ścieżek jako jednokierunkowych znakami C-13 i nierzucającymi się w oczy piktogramami na nawierzchni przez większość osób nie mówi w sposób jednoznaczny o nakazanym kierunku ruchu. (AH)

„4. Szerokość pasa ruchu dla rowerów nie może być mniejsza niż 1,5 m i większa niż 2,0 m, przy czym dopuszcza się jej zwiększenie w obrębie skrzyżowania do maksymalnie 3,0 m.”

§ 45. 2,4. Na temat szerokości chodników podtrzymujemy stanowisko zawarte w odniesieniu do § 44. Natomiast w przypadku ścieżek pieszo – rowerowych uważamy, że powinno się przyjąć ich minimalną szerokość na 2,5 m, natomiast nie widzimy uzasadnienia dla ograniczania szerokości pasa rowerowego tym bardziej, że wprowadzono zapisy, że pas ruchu dla rowerów może być oddzielony separatorami, a nawet wyspą dzielącą. Przynajmniej w takich przypadkach nie widzimy uzasadnienia dla ograniczania szerokości pasa do 2,0 m, co w przypadku dużej liczby rowerzystów, a takie są strategiczne cele wielu miast będzie ograniczać komfort, a nawet bezpieczeństwo przemieszczania się na takich pasach. (TW)

„6. W skrajni nie umieszcza się jakichkolwiek obiektów i urządzeń, w tym słupów oświetleniowych, znaków i sygnałów drogowych wraz z ich konstrukcjami wsporczymi. Ograniczenie to nie dotyczy urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci: słupków blokujących, umieszczonych pojedynczo lub w linii prostopadłej do osi chodnika, ścieżki rowerowej lub ścieżki pieszo-rowerowej, progów zwalniających oraz separatorów ruchu.”

Dopuszczyć możliwość sytuowania słupów oświetleniowych w chodniku bezpośrednio przy jego krawędzi w przypadku przebudowy drogi (ulicy) lub sieci oświetleniowej.

Niewystarczająca szerokość pasów drogowych, jak i gęsta infrastruktura podziemna często nie pozwala na lokalizowanie słupów poza chodnikiem. Bywa też, że w ramach przebudowy sieci oświetlenia na słupach zastępuje oprawy mocowane do budynków. (AH)

„§ 45a. 1. Załamanie krawędzi ścieżki rowerowej i pieszo-rowerowej w planie wyokrągła się łukiem o promieniu zbliżonym do 20 m, jednak nie mniejszym niż 4 m.

2. W miejscu połączenia ścieżki rowerowej lub ścieżki pieszo-rowerowej z jezdnią jej krawędź wyokrągła się łukiem o promieniu zbliżonym do 20 m, jednak nie mniejszym niż 10 m, a na przejeździe dla rowerzystów łukiem o promieniu nie mniejszym niż 2 m.”

W §45a w ust. 2 wymóg 2m promienia łuku przy przejeździe dla rowerzystów, wymusza „esowanie” ścieżki zlokalizowanej zgodnie z §44 ust.3 pkt 3, tj. w odległości 0,7 lub 1,0m od krawędzi jezdni. (AD)

§ 45b. 1. Pochylenie podłużne:

§45b nie uwzględnia specyfiki dróg na terenach górskich, gdzie dopuszczone pochylenia jezdni znacząco przekraczają dopuszczone pochylenia dla chodnika. Trudno na każdej uliczce w górskiej miejscowości stosować windy, dźwigi, pochylnie czy schody. W tej sytuacji chodnika się nie wykonuje i piesi muszą poruszać się po jezdni, ewentualnie po wspólnej przestrzeni w strefie zamieszkania. Nie jest to bezpieczne. (AD)

§ 45b. 1 Uważamy, że należy przeanalizować, czy z punktu widzenia osób starszych, osób z wózkami dziecięcymi, czy inwalidów bardziej korzystne jest zwiększenie dopuszczalnego pochylenia podłużnego np. do 8% z zapewnieniem odpowiednich poręczy lub innych urządzeń zapewniających możliwość przemieszczania się, czy zmuszanie tych osób do korzystania ze schodów terenowych. Uważamy także, że zapis o miejscowym zwiększaniu pochylenia do 15% jest tak lakoniczny, że w równie efektywne byłoby ustanowienie 15% jako maksymalnego dopuszczalnego. (TW)

- 1) chodnika i ścieżki pieszo-rowerowej – nie może przekraczać 6%;
- 2) ścieżki rowerowej – nie może przekraczać 6%, przy czym dopuszcza się jego miejscowe zwiększenie do maksymalnie 15%.

Określić dopuszczalną długość zwiększenia maksymalnego pochylenia do 15%. Nie powinna ona przekraczać długości pochylni.

Słowo „miejscowe” jest często nad-interpretowane, podobnie jak dotychczas dopuszczone „miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika”. (AH)

„4. Pochylenie poprzeczne chodnika, ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej nie może być mniejsze niż 1% i większe niż 2% oraz powinno zapewniać sprawny odpływ wody. Na ścieżkach rowerowych dopuszcza się zwiększenie pochylenia poprzecznego do 3%.”

Pozostawić obecny zapis maksymalnej wielkości pochylenia poprzecznego chodnika (3%).

Zwiększenie pochylenia jest uzasadnione rodzajem nawierzchni (np. kamiennej, stosowanej w strefie staromiejskiej), a także koniecznością dowiązania się do zróżnicowanych wysokościowo wejść do przyległych obiektów. (AH)

c) rozdział 10 otrzymuje brzmienie: „Rozdział 10

Torowisko tramwajowe

§ 49 i rozdział 10 (m.in. definicja torowiska wydzielonego z jezdni i wspólnego z jezdnią oraz dalsze przepisy) – nie uwzględniają specyfiki stosowanego obecnie rozwiązania w postaci torowiska (lub jezdni) tramwajowo-autobusowego, czy jezdni tylko dla autobusów (szybki transport autobusowy), którą można traktować analogicznie jak torowisko tramwajowe.

Należy wszędzie, gdzie jest mowa o wydzielonym torowisku tramwajowym, dodać „lub torowisku tramwajowo – autobusowym” względnie „lub jezdni przeznaczonej wyłącznie dla transportu zbiorowego”. Warto również sparametryzować skrajnię dla takiego torowiska, czy jezdni. (AD)

„§ 51a.

8. Dopuszcza się przyjęcie innych wartości, niż określone w ust. 1–3, za zgodą zarządcy torowiska tramwajowego, po uzgodnieniu z operatorem taboru na danej sieci, jeżeli nie wpłynie to na pogorszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. „

Nic dodać, nic ująć. Zapis oczekiwany od wielu lat. Obecnie produkowany tabor tramwajowy swoimi rozwiązaniami zapewnia dużo większe bezpieczeństwo w ruchu drogowym, co daje możliwość zastosowania w wyjątkowych sytuacjach ostrzejszych parametrów technicznych przy projektowaniu torowiska. To, z kolei, pozwoli obsłużyć transportem szynowym, dzielnice miast, do których przy obecnych warunkach technicznych tramwaj nie mógł być doprowadzony. (AH)

„§ 54. 1. Nad drogą zachowuje się wolną przestrzeń, zwaną dalej „skrajnią drogi”, o wymiarach określonych w ust. 3-5 oraz w załączniku nr 1. Na skrajnię drogi, w zależności od przyjętego przekroju, składają się skrajnie określone dla:

- 1) jezdni wraz z pasem awaryjnym, poboczem i opaską – zwana dalej „skrajnią jezdni”;
- 2) chodnika – zwana dalej „skrajnią chodnika”;
- 3) ścieżki rowerowej – zwana dalej „skrajnią ścieżki rowerowej”;
- 4) ścieżki pieszo-rowerowej – zwana dalej „skrajnią ścieżki pieszo-rowerowej”;
- 5) torowiska tramwajowego – zwana dalej „tramwajową skrajnią budowli”.

§54 ust.1 „Na skrajnię drogi, w zależności od przyjętego przekroju, składają się skrajnie określone dla: jezdni wraz z pasem awaryjnym, poboczem i opaską zwaną dalej „skrajnią jezdni.” W zapisie tym należałoby dodać pas rowerowy zwłaszcza, że w §45 ust.5 przy ustaleniu skrajni dla pasów rowerowych powołano się na ten ustęp. (AD)

„3. Wysokości poszczególnych skrajni, o których mowa w załączniku nr 1, nie mogą być mniejsze niż:

- 1) 4,70 m – w przypadku skrajni jezdni na drogach klasy A, S i GP;
- 2) 4,60 m – w przypadku skrajni jezdni na drogach klasy G i Z;
- 3) 4,50 m – w przypadku skrajni jezdni na drogach klasy L i D;
- 4) 2,50 m – w przypadku skrajni chodnika, ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej.”

Pozostawić obecny zapis dopuszczający na obszarach zabudowanych za zgodą zarządcy drogi zmniejszenie wysokości skrajni drogi klasy L lub D do 3,50 m lub zrównać ten wymiar z wymiarem dotyczącym wysokości skrajni dla pojazdów uprzywilejowanych (3,20 m).

Występują sytuacje (na ogół w centrach miast), kiedy optymalnym rozwiązaniem wyeliminowania kolizji krzyżujących się ze sobą dużych strumieni pojazdów i pieszych oraz rowerzystów jest ich segregacja pionowa. Do niedawna odbywało się to poprzez budowę obniżonych tuneli dla pieszych i rowerzystów, co słusznie zostało zaniechane, jako rozwiązanie niehumanitarne. Jednym z przykładów bezkolizyjnego przecinania się jezdnii z ciągiem pieszo-rowerowym, pozostawionym w poziomie terenu, jest wybudowany kilka lat temu przejazd w Sopocie pod ul. Boh. Monte Cassino. Takich rozwiązań planuje się więcej. (AH)

§ 55 2. Zakres stosowania skrzyżowań, węzłów i przejazdów drogowych na drogach poszczególnych klas, z zastrzeżeniem § 58, określa tabela:

Klasa drogi	A	S	GP	G	Z	L	D
A	W	W	W, P	P, (W)	P	P	P
S	W	W	W, P	W, (P)	P, (Sp)	P	P
GP	W, P	W, P	W, Sc, Sr, (P)	Sc, Sr, (W), (P)	Sc, Sr, (Sp), (W)	Sc, Sr, Sp	(Sp)
G	P, (W)	W, (P)	Sc, Sr, (W), (P)	Sc, Sr, Sz, (W)	Sc, Sr, Sz, (W)	Sc, Sr, Sz	Sr, Sz, Sp
Z	P	P, (Sp)	Sc, Sr, (Sp), (W)	Sc, Sr, Sz, (W)	Sc, Sr, Sz, (W)	Sc, Sr, Sz	Sc, Sr, Sz
L	P	P	Sc, Sr, Sp	Sc, Sr, Sz	Sc, Sr, Sz	Sr, Sz	Sr, Sz
D	P	P	(Sp)	Sr, Sz, Sp	Sc, Sr, Sz	Sr, Sz	Sr, Sz

§ 55 – tabela w ust. 2 (zakres stosowania skrzyżowań itd.) nie uwzględnia specyfiki ulic dwujezdniowych na obszarach miejskich – nie dopuszcza występujących w praktyce, przy gęstej miejskiej sieci ulicznej, skrzyżowań na prawe skrzyty ulic klasy L z dwujezdniową ulicą klasy G. (AD)

„w § 66:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo na skrzyżowaniu stosuje się na wlocie z pierwszeństwem przejazdu:

- 1) drogi klasy S – wyłącznie na skrzyżowaniu znajdującym się na początku lub na końcu tej drogi;
- 2) drogi klasy GP.

2. Na drogach niższych klas, niż wymienione w ust. 1, dopuszcza się stosowanie dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo na wlocie z pierwszeństwem przejazdu.”,

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo na wlocie drogi podporządkowanej może być stosowany wyłącznie na skrzyżowaniu wyposażonym w sygnalizację świetlną.”;

§ 66. 1,2,5. Nasze wątpliwości budzi ograniczenie możliwości projektowania pasów dla lewoskrętów na wlotach podporządkowanych. Zapis eliminujący takie rozwiązanie w wielu wypadkach wymusi budowę sygnalizacji nawet w miejscach, gdzie nie ma ona uzasadnienia, a tylko poprzez odpowiednią geometrię można byłoby zapewnić odpowiedni poziom przepustowości. Musimy zaznaczyć, że eliminuje to również takie miejsca, gdzie bezpieczeństwo ruchu drogowego można byłoby zapewnić poprzez fizyczne środki uspokojenia ruchu np. wyniesione tarcze skrzyżowań. Co więcej przyjęte rozwiązanie ogranicza funkcjonalnie możliwość kształtowania organizacji ruchu na wlotach rond turbinowych. (TW)

„w § 67:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w prawo może być stosowany tylko na wlocie drogi z pierwszeństwem przejazdu; nie dotyczy to skrzyżowania z sygnalizacją świetlną oraz typu rondo.”,

§ 67. 1. Analogicznie jak większość zapisów dotyczących § 66 (TW)

„w § 75 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1”

§ 75. 1. Postuluje się zwiększenie maksymalnej średnicy wyspy środkowej w przypadku mini rond do 10 m co ujednolici zestawienie średnicy wysp. Jednocześnie pozwoli w szerszym stopniu stosować ronda z przejezdną wyspą szczególnie na drogach L i D w terenie zabudowanym po których sporadycznie przejeżdżają pojazdy większe (służby komunalne, zaopatrzenie czy nawet komunikacja publiczna). W sytuacji, gdy małe rondo jest niemożliwe z powodów terenowych, nie ma możliwości wyniesienia tarczy skrzyżowania mini rondo jest najskuteczniejszym sposobem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. (TW)

„§ 76. 3. Różnica poziomów pomiędzy wyniesioną wyspą kanalizującą ruch na skrzyżowaniu a nawierzchnią jezdni powinna mieścić się w przedziale od 0,10 do 0,15 m.”

§ 76. 3. Nie widzimy uzasadnienia dla określania różnicy poziomów pomiędzy jezdnią i wyspą kanalizującą na wyspach, gdzie nie ma przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych jeżeli w § 76 ust. 2 stanowi się, że wyspa kanalizująca ruch może być wyniesiona lub niewyniesiona. Musimy zaznaczyć, że w praktyce są stosowane obecnie wyspy o kilkucentymetrowej różnicy poziomów co z jednej strony minimalizuje przejeżdżanie przez nie pojazdów w normalnym ruchu drogowym, a z drugiej umożliwia sporadyczny przejazd pojazdów ciężkich w tym ponadgabarytowych. (TW)

„§ 78.

5) połączenie zjazdu z drogą wykonane zgodnie z § 113 ust. 1, 3-5, 9 i 10.”

Warunki dla zjazdów publicznych określone w §78 pkt. 5) „połączenie zjazdu z drogą wykonane zgodnie z § 113 ust. 1, 3-5, 9 i 10” dotyczą także zjazdów do urządzeń obsługi miejsca widokowego, kultu lub pamięci. Równocześnie w §121 ust.1 zapisano: „Zjazd z drogi do urządzeń obsługi miejsca widokowego, kultu lub pamięci narodowej powinien spełniać wymagania określone w § 77 i 78.”.

Równocześnie w § 113 ust.9 nakazuje się: „Połączenie obiektu i urządzenia obsługi uczestników ruchu do dwujezdniowych dróg klasy GP i dróg niższych klas powinno być wyposażone w dodatkowe pasy ruchu (...)”. Tymczasem, na terenie zabudowanym dwujezdniowa ulica klasy Z, L w układzie alejowym, nie powinna podlegać takim wymogom. Zgodnie z §55ust. 3 pkt 1, ze zjazdem publicznym będziemy mieć do czynienia już w przypadku nieruchomości lokalowej, w której prowadzona jest działalność gospodarcza np. biuro rachunkowe, mała gastronomia, niewielki sklep.

Przy nowej definicji zjazdu publicznego zjazdy publiczne mogą generować zdecydowanie mniejszy ruch niż obiekty i urządzenia obsługi ruchu, dlatego stosowanie się do wyżej zacytowanych zapisów może być zbyt ostrym warunkiem.

Należy również rozważyć czy obecny zapis § 113 ust.9, także w odniesieniu do obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu nie należałoby ograniczyć do dróg klasy G wzwyż. (AD)

„§ 79. Zjazd indywidualny, o którym mowa w § 55 ust. 3 pkt 2, powinien spełniać następujące wymagania:

...

3) pochylenie podłużne zjazdu dostosowane do ukształtowania elementów drogi, które ten zjazd przecina, jednak nie większe niż 5,0%.”

Dopisać „dopuszcza się zwiększenie pochylenia do 15% przy połączeniu z jezdnią ulicy (zastosowanie rampy zjazdowej). Wysokość krawężników na styku z jezdnią nie może przekraczać 0,04 m. Krawężniki wystające ponad poziom jezdni powinny posiadać fazowaną krawędź.”

Stosując krótką rampę na zjeździe indywidualnym unika się podłużnego falowania nawierzchni chodnika, usytuowanego przy jezdni, co w sposób najbardziej drastyczny ma często miejsce na odcinkach sąsiadujących z jednorodziną zabudową szeregową. (AH)

w § 119:

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Na dwupasowej drodze dwukierunkowej klasy G, Z, L i D o miarodajnym natężeniu ruchu powyżej 400 P/h, po której prowadzony jest regularny autobusowy publiczny transport zbiorowy, wykonuje się zatoki autobusowe.”,

Zapis nie uwzględnia przypadku, w którym jeden z pasów ruchu lub jego fragment na jezdni jest przeznaczony dla ruchu autobusów (tzw. bus-pas na drodze dla innych pojazdów jednokierunkowej lub służy dla autobusów przed skrzyżowaniem - nie jest to zatoka).

Nie uwzględniono również przypadku wjazdu autobusu / trolejbusu na zintegrowany przystanek autobusowo-tramwajowy, co może dotyczyć także dróg z natężeniem >400 P/h

Wymóg wykonania zatok autobusowych w określonych sytuacjach także na drogach klasy L i D stoi w sprzeczności z rolą tych ulic oraz możliwością wykorzystania przystanków na jezdni jako elementów spowalniających ruch.

Po słowach „regularny autobusowy” należałoby dodać: lub trolejbusowy” .

Uważam, że to zbytne usztywnienie: zatoki (lub bus-pasy, bus - służ, jeżeli mają być wymagane, to od dróg klasy Z wzwyż, a dla pozostałych klas powinny być dopuszczone, niezależnie od natężenia ruchu autobusowego -nawet na ulicy klasy L (na D ruch autobusów- raczej nie występuje) - np. na końcowym przystanku linii, gdzie nie ma pętli, a autobus "czeka" nawet półgodziny - zatoka będzie niezbędna). Proponuję treść ustępu:

„5 Na dwupasowej drodze dwukierunkowej klasy G, Z, po której prowadzony jest regularny autobusowy lub trolejbusowy publiczny transport zbiorowy, na przystankach wykonuje się zatoki, służy albo pasy dla autobusów lub trolejbusów" (AD)

„§ 120 otrzymuje brzmienie:

„§ 120 2. Przystanek komunikacyjny lokalizuje się w miejscu zapewniającym bezpieczeństwo uczestników ruchu. Przystanki obsługujące autobusowy lub trolejbusowy publiczny transport zbiorowy lokalizuje się przy zatokach, o których mowa w § 119.”

Zapisy nie uwzględniają lokalizacji przystanku przy krawędzi jezdni – dla tras autobusowych prowadzonych ulicami o natężeniu ruchu poniżej 400P/h i braku zatoki. (AD)

„14. Na całej długości użytkowej krawędzi peronu umieszcza się:

- 1) żółty pas ostrzegawczy o szerokości 0,1 m – licząc od krawędzi peronu;
- 2) pas ostrzegawczy o szerokości 0,4 m oraz o wyraźnie odznaczających się kolorze i fakturze nawierzchni – w odległości 0,6 m od krawędzi peronu.”

§ 120. 14. Stoimy na stanowisku, że określenie zasad oznakowywania przystanków pod kątem osób niewidzących lub niedowidzących jest bardzo ważne. Natomiast uważamy, że zapisy projektu są zbyt szczegółowe. Musimy zaznaczyć, że są miasta, które wypracowały standardy kształtowania infrastruktury pod kątem osób niepełnosprawnych. Dlatego też uważamy, że powinny pozostać zapisy mówiące o zasadzie (np. z podaniem przedziału dotyczącego poszczególnych wymiarów), natomiast sprawy techniczne pozostawiające poszczególnym zarządom dróg. Przykładowo trudno zrozumieć zapis

mówiący o 40 cm pasie ostrzegawczym podczas, gdy na rynku są produkty o wymiarach 0,25;0,3 czy 0,5 które funkcjonalnie odpowiadają zaproponowanej zasadzie. (TW)

„16. Na torowisku wydzielonym z jezdni, w przypadku, gdy perony zlokalizowane są naprzeciwko siebie, lokalizuje się ogrodzenie uniemożliwiające przechodzenie przez tory.”;

§ 120. 16. W świetle zasad kształtowania przyjaznej przestrzeni publicznej nie widzimy uzasadnienia dla obligatoryjnego stosowania ogrodzeń w przypadku przystanków położonych naprzeciwko siebie. W chwili obecnej dąży się do eliminowania z przestrzeni publicznej elementów obcych, coraz częściej, zgodnie z trendami zachodnioeuropejskimi powstają przestrzenie wspólne także z ruchem tramwajowym. Decyzja o wprowadzaniu ewentualnych wygrodzeń powinna pozostać w gestii organów zarządzających ruchem. (TW)

„§ 127. 4. Na terenie zabudowy kolizyjne przejścia dla pieszych i kolizyjne przejazdy dla rowerzystów:

- 1) bez sygnalizacji świetlnej, na drogach klasy GP, G i Z – nie mogą być sytuowane częściej niż co 100 m;
- 2) z sygnalizacją świetlną, nie mogą być sytuowane w odległości od sąsiedniej sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu, przejściu dla pieszych lub przejeździe dla rowerzystów, mniejszej niż:
 - a) na drodze klasy GP – 600 m,
 - b) na drodze klasy G – 400 m, a przy jej przebudowie 200 m,
 - c) na drodze klasy Z – 200 m, a przy jej przebudowie 100 m;
- 3) jeżeli stanowią dojście do przystanku komunikacyjnego obsługującego tramwajowy lub tramwajowy i inny transport zbiorowy, wyposażonego w peron o długości co najmniej 50 m – mogą być usytuowane zarówno na początku jak i na końcu peronu.

§ 127 – w ust. 4 pkt 3 dopuszczono przejścia dla pieszych na początku i końcu przystanku tylko przy długości peronu, co najmniej 50 m stoi w sprzeczności z długością powszechnie stosowanych pojedynczych przystanków tramwajowych, wynikającą z długości taboru w danym mieście / na danej linii – standardowo ok. 30-32 m, a najdłuższe pojazdy do 45 m. Zasadna byłaby rezygnacja z parametru długości peronu. (AD)

§ 127. 4. Na drogach klasy Z w terenie zabudowanym powinny zostać zniesione limity minimalnych odległości pomiędzy przejściami dla pieszych. Przejścia dla pieszych powinny być wykonywane w miejscach realnie odpowiadających potrzebom ruchu pieszego, a nie sztucznie kanalizowanych zapisami rozporządzenia. Ulice klasy Z bardzo często stanowią element sieci ulicznej szczególnie intensywnie zagospodarowanej w różnego rodzaju generatory ruchu pieszego. (TW)

„6. Szerokość kolizyjnego przejścia dla pieszych powinna wynikać z istniejącej i prognozowanej struktury ilościowej i rodzajowej ruchu pieszych, jednak nie może być mniejsza niż 4 m i większa niż 16 m. Dopuszcza się zmniejszenie szerokości kolizyjnego przejścia dla pieszych do minimalnie 2,5 m, gdy bezpośrednio obok niego zlokalizowany jest przejazd dla rowerzystów.”

§ 127. 6. Zapis dotyczący ograniczenia stosowania przejścia o szerokości 2,5 m wyłącznie do sąsiedztwa przejazdu rowerowego jest sprzeczny z zapisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych. Musimy zaznaczyć, że obowiązujące zapisy wprowadzone ostatnią nowelą

wymienionego rozporządzenia zostały bardzo przychylnie przyjęte przez środowisko drogowców i nie widzimy uzasadnienia dla ich ograniczania. (TW)

„8. Kolizyjne przejście dla pieszych i kolizyjny przejazd dla rowerzystów wyposaża się obligatoryjnie w wyspę, o której mowa w § 35:

- 1) na jednojezdniowej drodze dwukierunkowej pomiędzy skrzyżowaniami oraz na skrzyżowaniu bez wyspy kanalizującej ruch:
 - a) jeżeli liczba pasów ruchu przekracza 2,

Rozszerzyć o zapis „lub 3 w przypadku przebudowy skrzyżowania”.

Przy przebudowie ulicy nie zawsze istnieje możliwość wydzielenia w obrębie skrzyżowania dodatkowego pasa ruchu, na ogół dla pojazdów skręcających w lewo, z jednoczesnym wprowadzeniem wyspy oddzielającej przeciwne kierunki ruchu na tym samym wlocie. (AH)

Nie jest jasne, czy pas lub pasy rowerowe wliczane są do powyższego warunku.

Przy uspokojeniu ruchu należałoby też zapisać możliwość stosowania przewężeń jezdni jako alternatywy dla wysp (azyli) oraz płytowych progów zwalniających. (AD)

„9. Szerokość pasa dzielącego, wyspy dzielącej lub wyspy kanalizującej ruch na skrzyżowaniu, stanowiąca strefę oczekiwania przed przejściem dla pieszych lub przejazdem dla rowerzystów, nie może być mniejsza niż 2,0 m.

§ 127. 9. Proponujemy rozważyć możliwość zmniejszenia do 1,5 m szerokości wyspy dzielącej lub kanalizującej ruch na której umieszczone zostało by wyłącznie przejście dla pieszych przy prędkości dopuszczalnej do 60 km/h. W naszej ocenie rozwiązanie takie jest mimo wszystko dużo bardziej efektywne niż brak wyspy dzielącej. Natomiast w praktyce zarządcy dróg bardzo często stoją przed dylematem dotyczącym realizacji wysp w określonej obecnymi przepisami 2,0 m szerokości. Dotyczy to, stanowiących bardzo duży udział w sieci, dróg klasy Z, których szerokość jezdni wynosi 7,0 m, a co za tym idzie budowa wyspy oznacza konieczność poszerzenia jezdni. Z uwagi na występujące problemy (infrastruktura podziemna, drzewa itp.) bardzo często rezygnuje się z ich realizacji, bo w odróżnieniu od braku wyspy zrobienie jej o szerokości 1,5 m co pozwoliłoby umiejscowić ją w istniejących krawężnikach, jest niezgodne z przepisami. W naszej ocenie zmiana tego przepisu mogłaby spowodować znaczące zwiększenie się liczby wysp, co wpłynęłoby niewątpliwie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. (TW)

w § 132. 3a w brzmieniu: „3a. Droga klasy A i S powinna być ogrodzona obustronnie na całej długości w sposób uniemożliwiający przedostanie się ludzi i zwierząt.”;

W §132 ust.3a należy dodać: „z wyjątkiem dojeżdżać do przystanku komunikacyjnego przy drodze klasy S” (analogicznie jak w §44 ust.3: „W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, chodnik, ścieżkę rowerową i ścieżkę pieszo-rowerową projektuje się w taki sposób, aby zapewnić całkowity brak dostępności pieszych i rowerzystów do jezdni głównych, z wyjątkiem drogi klasy S, przy której usytuowano przystanek komunikacyjny.” (AD)

w § 140: a) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Nowa infrastruktura podziemna nie może być sytuowana pod istniejącą i docelową jezdnią drogi. W przypadku braku możliwości umieszczenia nowej infrastruktury poza jezdnią w liniach rozgraniczających drogi klasy L i D na terenie zabudowy dopuszcza się jej usytuowanie pod jezdnią pod warunkiem zlokalizowania zwieńczeń studni w osiach pasów ruchu.”,

Rozszerzyć zapis o drogi klasy Z. Usytuowanie nowej infrastruktury podziemnej poza jezdnią także ulic klasy Z w kilkunastometrowej szerokości pasach drogowych jest w wielu przypadkach niemożliwe ze względu na ilość przewodów, niektórych o magistralnym znaczeniu, znajdujących się pod ziemią. Bywa, że ze względu na dużą ilość tych sieci, ich właściciele zmuszeni są do wyrażania zgody na stosowanie mniejszych odległości pomiędzy poszczególnymi przewodami. Wpływ na usytuowanie ma infrastruktury też znajdująca się blisko jezdni zabudowa. (AH)

W §140 dopuszczenie infrastruktury podziemnej pod jezdniami tylko na ulicach L i D i to tylko pod warunkiem zlokalizowania zwieńczeń studni w osiach pasów ruchu nie uwzględnia specyfiki wąskich ulic na terenach zabudowanych, gdzie – w przypadku występowania równocześnie kanalizacji deszczowej i sanitarnej czasem jest konieczne usytuowanie ich pod jezdnią – także ulic wyższych klas. Wobec częstych załamania osi pasów ruchu (np. na poszerzeniach i przy wysepkach dzielących) nowe wymogi zmuszałoby do „wyginania” także przewodów kanalizacyjnych. (AD).

**Za Zarząd Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu
Tomasz Borowski Prezes S-KLIR**