



MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

DDA-VI-gk-020-26.13/14-426
NK: 248184/14

STOWARZYSZENIE
KLUB INŻYNIERII RUCHU
62-081 Przeźmierowo, ul. Leśna 40
NIP 777-28-84-652

wpięty 23.09.2014

Warszawa, 16 września 2014 r.

Pan
Tomasz Borowski
Prezes Stowarzyszenia
Klub Inżynierii Ruchu

Szanowny Panie Prezesie!

Odpowiadając na uwagi zgłoszone w ramach konsultacji publicznych do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (pismo nr KLIR/3/06/2014 z dnia 27 czerwca 2014 r.), przedstawiam następujące stanowisko.

Uwaga nr 1. § 4 ust. 2: drogi powiatowe powinny mieć klasę co najmniej L, wojewódzkie - Z, a krajowe G. Z dużym zaniepokojeniem widać chęć podwyższenia klas dla dróg poszczególnych kategorii. W warunkach miejskich stwierdzenie, że droga powiatowa musi być minimum klasy Z jest kompletnie niezrozumiałe. Wprowadzić jakieś logiczne uspokojenie ruchu na ulicy klasy Z jest trudno w kontekście zapisów "czerwonej książki". Moim zdaniem w terenie zabudowanym przy prędkościach 50/60 km/h powinno się minimalizować parametry geometryczne drogi, tak, aby drogi dostosowywać do oczekiwanych prędkości, a nie na odwrót.

UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA

W opinii MliR zasadne jest jednoznaczne powiązanie klas z kategoriami dróg publicznych. Projektowane brzmienie § 4 nie zmienia znacząco obowiązujących przepisów, gdyż dotychczas np. drogi powiatowe mogły posiadać klasę G, Z lub wyjątkowo L. Wątpliwości interpretacyjne budziło słowo „wyjątkowo”, ponieważ nie określono kiedy zachodzi sytuacja wyjątkowa. Stąd projektowany ust. 3, w którym jednoznacznie określono, że przyjęcie klasy o jeden poziom niższej może nastąpić w przypadku przebudowy drogi.

Uwaga nr 2. § 15: Usunięto rozróżnienie szerokości pasa ruchu na terenie zabudowanym i poza nim. Oznacza to, że poza terenem zabudowanym w zasadzie zwiększono szerokość pasa ruchu. Natomiast podwyższenie szerokości pasów na drodze klasy D i L w terenie zabudowanym uważam za absolutnie błędne.

UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA

Nowe brzmienie § 15 ma na celu jednoznaczne określenie szerokości pasa ruchu w zależności od klasy drogi, bez względu na jego przebieg przez teren zabudowy. Jednocześnie, w zależności od uwarunkowań lokalnych, przepis ten daje możliwość zawężenia pasa ruchu (np. przy uspokajaniu ruchu) lub jego poszerzenia (np. na drodze klasy D, po której muszą poruszać się pojazdy wywożące nieczystości stałe).

Uwaga nr 3. § 16 nakazuje bezkrytycznie poszerzać pas ruchu nawet na ulicach klasy D. Efekt jest taki, że ulica, która wije się zygzakami w praktyce ma zamiast 2,5 m szerokość pasa to ma 3,3 m. W efekcie droga zostaje zaprojektowana pod cały jeden przejazd na rok samochodu

ciężarowego. Natomiast nie dostrzega się, że przez ten jeden przejazd codziennie samochody osobowe jadą z prędkością 20km/h większą niż jechałyby na wąskiej jezdni

UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA

Droga powinna być zaprojektowana w taki sposób, aby umożliwiała poruszanie się po niej pojazdów o wymiarach dopuszczonych prawem. Jednocześnie istnieje wiele możliwości projektowania dróg spełniających powyższy warunek i zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego, m. in. poprzez stosowanie odpowiednich rozwiązań uspokajających ruch.

Uwaga nr 4. W § 8a, dopuszczającym możliwość obsługi terenów przyległych do pasa drogowego, powinno znaleźć się zastrzeżenie, że dotyczy to dróg, dla których w § 9 zalecane jest ograniczenie możliwości lokalizacji zjazdów, a nawet dopuszczenie takich rozwiązań tylko wyjątkowo. Ze względu na bardzo łagodny zapis dotyczący dróg klasy Z i ocenę praktycznych możliwości ograniczenia zjazdów z ulic tej klasy, proponuję określić, że możliwości takie dotyczą dróg klasy co najmniej G. Proponuje się nowe brzmienie § 8a:

„§ 8a.1. Obsługa ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi publicznej klasy G lub wyższej, może być realizowana poprzez:

- 1) inne drogi publiczne i drogi wewnętrzne, w tym dojścia i dojazdy do nieruchomości – zlokalizowane poza jej pasem drogowym;
- 2) dodatkowe jezdnie, odpowiadające wymaganiom technicznym drogi, o której mowa w § 4 ust. 2 pkt 4 – zlokalizowane w jej pasie drogowym.

2. Rozwiązania wymienione w ust. 1 powinny mieć zapewnione połączenia z drogą publiczną klasy G lub wyższej poprzez drogi poprzeczne niższych klas, które mogą mieć skrzyżowania z drogą klasy G lub wyższej, zgodnie z warunkami określonymi w § 9.”

UWAGA UWZGLĘDNIONA

Nie jest intencją MliR ograniczanie możliwości stosowania dodatkowej jezdni w zależności od klasy drogi. Decyzja o jej zastosowaniu na drodze danej klasy będzie należała do zarządcy drogi lub projektanta działającego na jego zlecenie. Jednakże do projektowanego § 8a dodano ust. 2 w którym określono, że dodatkową jezdnię służącą obsłudze ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego, stosuje się jedynie w przypadku, gdy w wyniku budowy lub przebudowy drogi nieruchomość przyległa do jej pasa drogowego traci dostęp do drogi publicznej. Zapis ten zawęzi znacznie potencjalne możliwości wykonywania przedmiotowych jezdni. Z kolei w § 9 dodano ust. 3 w którym określono warunki połączenia dodatkowych jezdni z drogami publicznymi. Zgodnie z nim dodatkowa jezdnia może łączyć się z jezdnią główną wyłącznie pośrednio poprzez drogę niższej klasy na skrzyżowaniu lub węźle, nie może łączyć się bezpośrednio z łącznicą lub jezdnią zbierająco-rozprowadzającą i nie podlega ograniczeniom w stosowaniu zjazdów określonym w § 9 ust. 1.

Uwaga nr 5. Sugerujemy, aby przy tak istotnych zmianach w warunkach technicznych dla dróg publicznych, minister właściwy do spraw transportu ogłosił tekst jednolity tego rozporządzenia, uwzględniający wszystkie dotychczasowe zmiany.

UWAGA UWZGLĘDNIONA

Obecnie w MliR trwają prace nad projektem kolejnej nowelizacji rozporządzenia w obszernym zakresie (m. in. część drogi dla pieszych i rowerzystów oraz wymagania dla linii tramwajowych). Wydanie tekstu jednolitego nastąpi po wejściu w życie przedmiotowych zmian.

Uwaga nr 5. §14 Nadal brak ustaleń dotyczących minimalnej liczby pasów ruchu dla jezdni przeznaczonych dla jednego kierunku. O ile dla dróg klasy D i L stosowanie jednego pasa ruchu na jezdni jednokierunkowej jest uzasadnione (małe prędkości, niewielkie natężenia), o tyle w przypadku dróg wyższych klas (G i Z) może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu, zwłaszcza w sytuacji, kiedy część jezdni stanowi pas dla ruchu rowerowego o przeciwnym kierunku jazdy. Ostatnio coraz częściej spotkać można takie rozwiązania na jezdniach ulic jednokierunkowych, które wcześniej miały dwa pasy ruchu (w tym samym kierunku). Uważam, że jednokierunkowe jezdnie dróg klas GP, G i Z powinny posiadać co najmniej dwa pasy ruchu.

Uwaga ta nie dotyczy rozdziału kierunków na dwu-pasowych drogach dwukierunkowych na wlotach na skrzyżowanie.

UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA

Zgodnie z projektowanym § 14 ust. 1 pkt 2 droga klasy GP i niższej powinna mieć co najmniej jedną jezdnię z dwoma pasami ruchu. Przepis ten dotyczy zarówno dróg dwukierunkowych jak i jednokierunkowych. Projektowanie drogi jednokierunkowej o jednym pasie ruchu, w szczególności w warunkach miejskich (np. drogi klasy D lub L), nie znajduje uzasadnienia pod względem bezpieczeństwa użytkowania w przypadku wystąpienia zagrożenia w ruchu drogowym lub pożarowego.

Uwaga nr 6. § 3 pkt 17: drodze o przekroju 2+1 – rozumie się przez to jednojezdniową, dwupasową drogę dwukierunkową z zespołem leżących na przemian dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania;”. Nadal pozostają nie usankcjonowane przekroje 2+1 z pasem środkowym wykorzystywanym do obsługi terenu przyległego. W taki sposób przebudowuje się – jako skrajnie niebezpieczne – ulice o przekroju 1x2 z szerokimi utwardzonymi poboczami zwłaszcza w sytuacji, kiedy nie da się wyeliminować licznych włączeń.

UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA

Opisany w uwadze przekrój drogi 1x2 z serią dodatkowych pasów dla pojazdów skręcających w lewo nie jest tożsamy z przekrojem 2+1, którego dotyczą projektowane regulacje. Stosowanie omawianego przekroju wynika z organizacji ruchu uwzględniającej wymagania zwarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.). Ponadto brak jest uzasadnienia na czym polega „skrajne niebezpieczeństwo” stosowanych w przedmiotowym przekroju drogi rozwiązań. Kwestia wymaga dodatkowych analiz. Niewykłuczone jest uwzględnienie uwagi w kolejnych nowelizacjach.

Uwaga nr 7. Należy bezwzględnie zróżnicować (funkcjonowało w starym normatywie projektowania) wymagania w zakresie spadków podłużnych w zależności od ukształtowania terenu: nizinny, górski itd.


UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA

Uwaga nie związana z zakresem nowelizacji. Niewykłuczone uwzględnienie na etapie tworzenia nowych przepisów techniczno-budowlanych.

Z poważaniem,

z up.

MINISTER


Adam Zdziębło
Sekretarz Stanu