



Poznań, dnia 27 czerwca 2014 r.

**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I
ROZWOJU**

Departament Transportu Drogowego

L.dz. KLIR /3/06/2014

**UWAGI STOWARZYSZENIA KLUB INŻYNIERII RUCHU (S-KLIR)
W SPRAWIE PROJEKTU z dnia 02 czerwca 2014 r.**

„ROZPORZĄDZENIA MINISTRÓW INFRASTRUKTURY I ROZWOJU REGIONALNEGO zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”.

KLIR mając na uwadze złożoność, a w szczególności wzajemne przenikanie się zapisów zawartych we wspomnianym rozporządzeniu z innymi aktami prawa, proponuje zapoznanie się ze spostrzeżeniami naszych Członków wyraźnie wskazującymi na konieczność kompleksowego poprawienia warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie niż poprawianie tych zagadnień w sposób wyrywkowy.

Szkoda, że znów mówimy tylko o liftingu, bo przepisy te powinny zostać kompleksowo przeanalizowane i pozmieniane tam, gdzie są już przeżytkiem. Niestety w nowych zapisach w paragrafie 4.2 z dużym zaniepokojeniem widzę chęć podwyższenia klas dla dróg poszczególnych kategorii. Kompletnie tego nie rozumiem. W warunkach miejskich stwierdzenie, że droga powiatowa musi być minimum klasy Z jest dla mnie kompletnie niezrozumiałe choćby w kontekście szumnie wprowadzanego Narodowego Programu Bezpieczeństwa i dużych słów o poprawie brd, strefach Tempo 30 itd.

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. W związku z tym uważam, że drogi powiatowe powinny mieć klasę co najmniej L, wojewódzkie - Z, a krajowe G.

Z powyższym wiąże się proponowany kształt paragrafu 15, gdzie usunięto rozróżnienie szerokości pasa ruchu na terenie zabudowanym i poza nim. Oznacza to, że poza terenem zabudowanym w zasadzie zwiększono szerokość pasa ruchu co może być zasadne. Nie wiem, niech w tej sprawie wypowiedzą się osoby mające większe doświadczenie z tego typu drogami. Natomiast podwyższenie szerokości pasów na drodze klasy D i L w terenie zabudowanym uważam za absolutnie błędne. Zamiast kształtować drogę przyjazną uspokojeniu ruchu zaraz będziemy stawiać progi i inne tego typu elementy.

W tym kontekście bardzo się dziwię, że nie zrobiono porządku z paragrafem 16 nakazującym 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 (przykład z Gdańska). 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. I to niby ma służyć bezpieczeństwa ruchu drogowego?

Zapisy o przekroju 2+1 są na pewno ważną sprawą. Warto pochwalić też zmianę w paragrafie 38 mówiącą o szerokości pobocza. Długo oczekiwanym zapisem jest zapis z paragrafy 46 dotyczący pasów rowerowych, tym bardziej, że dotychczasowy był szczytem absurdu i zaściankowości.

T.W.

Zmiany w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie uwzględniają możliwość realizacji dróg o nowym przekroju 2+1 oraz dodatkowo upraszczają i porządkują niektóre parametry dróg, nie zmieniając ich w sposób istotny, a równocześnie zapewniając większą swobodę dostosowania tych parametrów do zróżnicowanych potrzeb ruchu drogowego. Mam tylko dwie uwagi do projektu tego rozporządzenia. Obie dotyczą nowego § 8a:

1. W nowym § 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.

2. Bardzo często powtarzającym się błędem jest wiara samorządów w to, że dodatkowe jezdnie wzdłuż dróg wyższych klas zapewnią im obsługę terenu już przez sam fakt ich istnienia. W związku z tym nie zapewniają takich rozwiązań lub rezerw terenowych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, które umożliwiłyby prawidłowe połączenie tych dodatkowych jezdni z jezdniami głównymi. Połączeń takich nie da się rozwiązać w granicach pasa drogowego, bez jego dość znacznego poszerzenia w rejonie skrzyżowania. Znacznie korzystniejsze dla wszystkich jest zagwarantowanie możliwości połączenia takiej dodatkowej jezdni poprzez układ sieci dróg lokalnych. Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie odgrywają kluczową rolę w planowaniu rezerw pod rozwiązania komunikacyjne w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

3. 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.

§ 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.

Z. U.

Ad. §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 jezdnich 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.

Projektowane zmiany w w/w rozporządzeniu, idące w kierunku poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i komfortu jazdy oraz jakości i trwałości konstrukcji nawierzchni drogowych, wyczerpują tylko niewielką część uwag, jakie w środowisku drogowców i inżynierów ruchu pojawiły się na przestrzeni 15 lat jego stosowania. Ponieważ MliR po latach dyskusji nad nowelizacją rozporządzenia wybrało ścieżkę legislacyjną polegającą na wprowadzaniu zmian, a nie na kompleksowym opracowaniu nowego dokumentu, proponuję, aby członkowie KLIR, mający jakiegokolwiek uwagi do treści obecnego rozporządzenia przedstawili je w formie pisemnej i jedno z najbliższych seminariów KLIR można byłoby poświęcić ich omówieniu i wypracowaniu stanowiska naszego środowiska celem wprowadzenia kolejnych zmian w rozporządzeniu.

A.H.

Jestem zdania, że *"...projekt rozporządzenia porządkuje a także doszczegóławia i upraszcza obowiązujące przepisy techniczno-budowlane w wybranych obszarach..."* (jak napisano w uzasadnieniu) to jest to nadal tylko półśrodek. Zmiany te dotyczą wybiórczo kilku kwestii regulowanych przez „warunki techniczne”, podczas gdy rozporządzenie wymaga podejścia kompleksowego. W Polsce, kiedy w 1999 roku ustanawiano warunki techniczne dla dróg publicznych, nie istniało jeszcze projektowanie komputerowe. Dzisiaj więc metodzie takiego projektowania nie odpowiada tryb zapisów rozporządzenia z Dz.U. nr 43. Wymagania w stosunku do konstrukcji nawierzchni powinny być przedmiotem odrębnych przepisów technicznych i nie powinny być łączone z przepisami projektowania geometrycznego. A dlaczego nie można sięgnąć do istniejących opracowań (np. Politechnika Krakowska wykonała pod kątem niezbędnych zmian ekspertyzę zapisów rozporządzenia w sprawie „warunków technicznych”) lub wykonać nowe i napisać te warunki od początku? Niestety zdarza się, że osoby wydające pozwolenia na budowę lub decyzje zrid opierając się na zapisach „warunków technicznych” wymagają stosowania ich bezwarunkowo i dosłownie, co często utrudnia projektowanie.

M. N.

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.

Należy bezwzględnie zróżnicować (funkcjonowało w starym normatywie projektowania) wymagania w zakresie spadków podłużnych w zależności od ukształtowania terenu ; nizinny , górski itd. Ostry zapis sprawia, że są ogromne problemy z przebudową ulic. Okazuje się, że ciąg pieszo jezdny na spadku 10% jest o.k., ale przebudowana ulica z podziałem przestrzeni dla każdego użytkownika z osobna jest "be".

To jest naprawdę bardzo ważne .

U. C.

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu


Tomasz Borowski