

SKRÓTY:

„PTB” - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518)

„WT” - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.)

"UoDP" - Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320)

"UPoRD" - Ustawa z 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251)

Uwagi do projektu zmiany rozporządzenia:

1.

§ 4 pkt 5

"jezdnia dodatkowa – jezdnię niebędącą jezdnią główną, jezdnią zbierająco rozprowadzającą ani jezdnią manewrową;"

Ad.

Brakuje wskazania, że jezdnia dodatkowa będzie niższej klasy niż jezdnia główna lub wyjątkowo jezdnie tej samej klasy – jeśli jezdnia główna klasy "D", ale obie znajdować się będą w pasie drogi tej samej kategorii np. gminnej.

Dzięki temu możnaby zastąpić wadliwy i skomplikowany zapis z § 15 ust. 7:

"Na drodze klasy A, S, GP, G lub Z dopuszcza się zaprojektowanie jezdni dodatkowej, spełniającej warunki określone dla jezdni drogi klasy D, L lub Z"

, który dotychczas eliminuje dodatkową jezdnię obok jezdni głównej dla klasy niższej niż "Z".

2.

§ 4 pkt 20a:

„20a) skrzyżowanie – skrzyżowanie w rozumieniu przepisów "UoDP"

czyli za Art. 4 pkt 9 UoDP

Art. 4 pkt 9 UoDP: "**skrzyżowanie – część drogi publicznej będącą połączeniem dróg publicznych albo jezdni jednej drogi publicznej w jednym poziomie**".

Ad.

W tej definicji wskazano wątpliwą tezę, z której wynika, że np. **zakręt może stanowić skrzyżowanie**.

Ponadto jeśli w pasie drogi publicznej mogłyby się znajdować: **jezdnia główna i dodatkowa połączona zjazdem, to wyklucza to występowanie skrzyżowania**.

Analogicznie **połączenie ze strefą zamieszkania również nie może stanowić skrzyżowania** ze względu na Art. 17 ust. 1 pkt 1 UpoRD.

Oba te przypadki wykluczają więc oznakowanie takich połączeń jako skrzyżowanie z

podporządkowanym wlotem lub skrzyżowanie równorzędne, ze względu na jedynie manewr włączenia do ruchu, **a więc nie występuje tu podporządkowanie wlotu – funkcjonalnie występowałby jako zjazd.**

Warto byłoby więc w definicji skrzyżowania wyraźnie wpisać, że skrzyżowanie nie dotyczy relacji włączenia do ruchu, co powinno uprościć definicję, jednocześnie usunąć ryzyko wykluczających się interpretacji.

Ponadto bardziej sprecyzowana jest definicja "obszaru skrzyżowania – wspólną część łączących się dróg wraz z wlotami i wylotami", z którym niespójna jest obecna definicja skrzyżowania. Więc wnioski j.w.

3.

„§ 9 ust. 1a. Projektując drogę, w odpowiednim zakresie uwzględnia się ryzyka i oddziaływania wynikające ze zmiany klimatu, w szczególności związane z ulewnymi deszczami, powodzią, suszami, falami upałów, bardzo silnym wiatrem lub osuwiskami.”

Ad.

Zapis zbyt ogólny, którego interpretacja może być nadużywana.

4.

"§ 16 w ust. 2 w zdaniu pierwszym wyrazy „strefę bez przeszkód” zastępuje się wyrazami „strefy bez przeszkód, które na siebie nie zachodzą”;

Ad.

W zależności od prędkości a zwłaszcza promienia łuku zakrętu, pojedyncza strefa bez przeszkód stanowi kłopot, a co dopiero podwójna – znaczne zwiększanie zajętości terenu.

5.

"§ 17 ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Szerokość pasa ruchu na łuku kołowym w planie powinna umożliwiać przejazd pojazdu miarodajnego. **W przypadku jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu szerokości tych pasów na łuku kołowym w planie powinny umożliwiać przejeżdżanie obok siebie pojazdów miarodajnych z zachowaniem bezpiecznej odległości między tymi pojazdami.**”

Ad.

Po co stosować zapis tak ogólny, że nie daje konkretnego wskazania o jaką wartość może chodzić.

Skoro jest to szczegółowo opisane w WiS-ie, to po co komplikować rozporządzenie.

6.

§ 23 ust. 4 zdanie drugie otrzymuje brzmienie: „Dopuszcza się inne rozwiązania w miejscu pobocza, pod warunkiem że jezdnia ulicy zostanie ograniczona wyniesionym krawężnikiem, a ruch pieszych będzie odbywał się po drodze dla pieszych lub drodze dla pieszych i rowerów albo na ulicy będzie obowiązywał zakaz ruchu pieszych.”

Ad.

Brak wskazania od jakiej wysokości będzie "wyniesiony krawężnik" – może warto wskazać

np. 5cm.

Co prawda w § 42 ust 2 pkt 1 wskazano różnicę nie większą niż 0,05 m, ale dotyczy ona jedynie "wyniesionego otoczenia".

7.

§ 26 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W trudnych warunkach dopuszcza się zaprojektowanie w strefie bez przeszkód drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, **jeżeli poziom ryzyka wystąpienia negatywnych skutków ciężkich wypadków i kolizji drogowych związanych z niekontrolowanym zjechaniem pojazdu z jezdni jest niski.**”

Ad.

Niejasny zapis, ponieważ brak kryteriów jego oceny: "jeżeli poziom ryzyka wystąpienia negatywnych skutków ciężkich wypadków i kolizji drogowych związanych z niekontrolowanym zjechaniem pojazdu z jezdni jest niski."

Proponuje się usunięcie całego ww. członu.

8.

§ 37 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Na drodze zamiejskiej dopuszcza się nieoświetlenie przejścia dla pieszych lub urządzenia alternatywnego, jeżeli poziom ryzyka wystąpienia wypadków z udziałem pieszych w miejscu przejścia dla pieszych lub urządzenia alternatywnego jest bardzo niski.”

Ad.

Ze względu na szczegółowe zapisy w pkt. 6.8 WR-D-72-1, proponuje się dopisanie:

„Urządzenia alternatywne oświetla się standardowym oświetleniem drogowym. Dopuszcza się niestosowanie rozwiązania dedykowanego.”

9.

§ 45: b) w ust. 4 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Dopuszcza się występowanie uskoków nie większych niż 0,01 m.”

Ad.

Co z odwodnieniem np. ściek z prefabrykowanej kostki brukowej. Skoro tak ważne jest sprawne odwodnienie, to należy zwiększyć uskok. Byłoby to korzystne również ze względów bezpieczeństwa, by uspokoić ruch rowerowy na wjeździe na przejazd dla rowerzystów.

10.

§ 50 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) drodze zamiejskiej klasy GP, G lub Z o jednej jezdni głównej, na której prędkość do projektowania wynosi nie mniej niż 80 km/h, lub o dwóch jezdniach głównych;”;

Ad.

Brakuje zapisu, że "Zaleca się stosowanie zatok przystanowych zwłaszcza poza obszarem/terenem zabudowanym na drogach wszystkich klas". Dzięki temu drogi gminne

otrzymałyby taką szansę zwłaszcza, że zazwyczaj natężenie ruchu jest na nich najniższe.

11.

§ 78 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W skrajni drogi dla rowerów oraz skrajni drogi dla pieszych i rowerów dopuszcza się usytuowanie podpórek lub poręczy dla kierujących rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, a także punktowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego mających wysokość nie większą niż 0,90 m.”;

Ad.

Proponuje się obowiązek jaskrawej barwy takich rozwiązań np biało czerwone z elementami odblaskowymi, skoro mają naruszać skrajnię.

12.

§ 83 ust. 6. "Zwieńczenia studzienek włączonych i inspekcyjnych oraz wpustów ściekowych sytuowane w trudnych warunkach w jezdni projektuje się poza pasem przejazdu kół pojazdów, przy czym na ulicy klasy D dopuszcza się ich zaprojektowanie w pasie przejazdu kół pojazdów.”;

Ad.

Powinna pozostać jeszcze klasa "L", ze względu, że w warunkach miejskich, drogi gminne mają zazwyczaj bardzo wąskie pasy drogowe, co ogranicza swobodę lokalizacji.

DODATKOWO:

1.

§ 2 ust. 3. Jeżeli spełnione są podstawowe warunki określone w dziale II, dopuszcza się niestosowanie przepisów działu III rozdziałów 1–9, które:

pkt 2) nie mogą zostać spełnione w przypadkach: a) ulic w strefach zamieszkania lub w strefach ograniczonej prędkości, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym

Ad.

Zapis niejasny.

Czy należy dopuszczać niestosowanie przepisów działu III rozdziałów 1-9 PTB, które „nie mogą zostać spełnione”, dla dodatkowych elementów przekroju drogi np. dodatkowo droga dla rowerów (nie jest konieczna w strefie ograniczonej prędkości do 30km/h), ale o zawężonych szerokościach poniżej określonych w PTB?

Czy zawężone elementy przekroju drogi np. droga dla rowerów, poniżej wymogów określonych w PTB, dalej będzie stanowić drogę dla rowerów, którą należy oznakować znakami C-13 i P-23 zgodnie z § 10 PTB?

Jakie są granice zawężania szerokości elementów przekroju drogi, by spełniały warunki określone w dziale II PTB, które opisane zostały jedynie ogólnie?

Należałoby uściślić zapis § 2 ust. 3 pkt 2 lit a, by ograniczyć dowolność swobodnej interpretacji.

2.

§ 26 ust. 1. Droga, na której prędkość dopuszczalna wynosi więcej niż 50 km/h, **powinna mieć strefę bez przeszkód. Jeżeli nie można zaprojektować strefy bez przeszkód, projektuje się barierę ochronną.**

Ad.

Bardzo problematyczny do spełnienia zapis.

Pierwotnie w "WT" określono minimalne szerokości pasów drogowych. Następnie usunięto minimalne zapisy wymuszając dobieranie potrzebnej szerokości pasów drogowych.

W obecnych "PTB" wyliczane szerokości bez przeszkód znacznie przekraczają szerokości istniejących pasów drogowych, co w przypadku np. poszerzania jezdni, poszerzanie poboczy gruntowych, budowy zjazdów, przebudów na odcinkach zasadzonych niedawno drzew w wymaganych odległościach zgodnie z "WT", itd., skutkowałoby drastycznymi i kosztownymi zmianami.

W związku z powyższym postuluje się zmniejszenie wymagań, zwłaszcza dla dróg najniższych kategorii i tych dróg, które dotychczas spełniały wymogi "WT".

3.

§ 34. 1. Do przekraczania drogi przez pieszych projektuje się przejście dla pieszych, urządzenia alternatywne, tunel lub wiadukt dla pieszych albo pieszych i rowerów.

2. Przejście dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej projektuje się na dwukierunkowej jezdni albo jednokierunkowej jezdni z jednym pasem ruchu, na których prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h.

Ad.

Następuje drastyczna deprecjacja znaku ograniczenia prędkości aż do 50 km/h przed przejściami dla pieszych poza obszarem zabudowanym.

Należałoby rozważyć podniesienie limitu predkości np. do 70 km/h.

Opracował:

mgr inż. Mikołaj Ziomek