

## UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

## Informacja o projekcie:

<b>Tytuł</b>	Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych
<b>Autor</b>	Ministerstwo Infrastruktury
<b>Projekt z dnia</b>	9 listopada 2021 r.

## Informacje o zgłaszającym uwagi:

<b>Urząd</b>	-----
<b>Organizacja samorządowa</b>	Związek Powiatów Polskich
<b>Osoba do kontaktu</b>	Bartłomiej Zydel
<b>e-mail</b>	biuro@zpp.pl
<b>tel.</b>	(22) 656 63 34

## Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	Uwaga ogólna	Proces opiniowania przedmiotowego rozporządzenia ułatwiłoby przedstawienie wytycznych rekomendowanych dotyczących dróg oraz projektu zapowiadanej w Ocenie Skutków Regulacji nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o drogach publicznych.	Jeżeli projektowane rozporządzenie ma wejść w życie dopiero we wrześniu 2022 r., to tym bardziej wydaje się, że jest przestrzeń na kompleksowe opiniowanie powiązanych ze sobą dokumentów.		
2.	Uwaga ogólna	Zmiana podejścia do warunków techniczno-budowlanych, której przejaw stanowi m.in. procedowany projekt, wymaga szerokiej akcji szkoleniowej.	Można powiedzieć, że będziemy mieli do czynienia z rewolucją i znaczącym odejściem od obecnie przyjętego podejścia, a jak powszechnie wiadomo każda rewolucja w przepisach prawa potrzebuje zarówno czasu na „dotarcie się interpretacji”, jak i aktywności szkoleniowych zmierzających do ich ujednoczenia.		
3.	Uwaga ogólna	W projekcie jednostki na poziomie „§” powinny być pogrubione.	Uwaga o charakterze redakcyjnym, ułatwiająca lekturę projektu.		

4.	Uwaga ogólna	W projektowanym rozporządzeniu nie jest jednoznacznie określone, czy pojęcie tunelu i wymagań z tym związanych dotyczy również podziemnych przejść dla pieszych, oraz przejść dla pieszych z ruchem rowerowym. Należy wziąć pod uwagę, że ww. przejścia podziemne mają różne długości – od 10 m wzwyż.	Uwaga o charakterze doprecyzującym.		
5.	§ 4	„Słowniczek” należałoby uzupełnić m.in. o definicje: terenu zabudowanego, terenu zabudowy, przejścia sugerowanego.	Uwaga o charakterze doprecyzującym.		
6.	§ 15 ust. 8	W naszej ocenie w przepisie brakuje dopuszczenia przekroju jednojezdniowego z odcinkowym ruchem wahadłowym.	Uwaga o charakterze doprecyzującym, mająca na celu uelastycznienie projektowanego rozporządzenia.		
7.	§ 27	Uwzględnianie w pasie drogowym dla potrzeb chodnika także pasa buforowego oraz pasa obsługującego, może ograniczyć możliwości zarządców dróg co do projektowania chodników w pasach drogowych, ze względu na ich małe szerokości bądź istniejącego przeszkody, co podraża koszty inwestycji.	W konsekwencji wykonywanie dróg dla pieszych bez poszerzenia pasa drogowego poprzez wykup nieruchomości może okazać się niemożliwe.		
8.	§ 29 ust. 1	1. Szerokość chodnika powinna być nie mniejsza niż 1,75 m – zamiast 1,80 m.  2. Brak wyszczególnienia funkcji tras dla pieszych – mimo tego, że przepis odwołuje się do owych funkcji.	Ad 1. W części miejsc w kraju przyjęto standard nawierzchni chodnika z płyt betonowych o wymiarach 0,25 x 0,25 m – chodzi więc o wielokrotność pojedynczej płytki.  Ad 2. Uwaga o charakterze doprecyzującym.		
9.	§ 36 ust. 1	Projekt w tym zakresie jest niespójny: długość 2 m jest większa niż minimalna szerokość drogi dla	Uwaga o charakterze doprecyzującym.		

		pieszych. Ponadto brakuje informacji co do tego, że strefa oczekiwania może pokrywać się np. z pasem buforowym, dzięki któremu można byłoby osiągnąć minimalną długość strefy oczekiwania.			
10.	§ 37	W przepisie użyto zwrotu „powinny być”, który zazwyczaj jest interpretowany jako „musi być” (choć nie zawsze).	Legislatorzy, w szczególności legislatorzy sejmowi zalecają unikanie słowa „powinno” w tekstach normatywnych.		
11.	§ 42 ust. 4	Sugerujemy rozszerzenie przepisu o treść, według której dopuszcza się szerokość nie mniejszą niż 2 m w przypadku niskiego natężenia ruchu rowerowego i pieszego ( ≤10 osób/h ≤10 rowerzystów/h) lub biorąc pod uwagę liczbę mieszkańców dla małych aglomeracji (do 10 tys. mieszkańców).	Wskazane rozwiązanie umożliwiłoby przekształcenie istniejącego chodnika o szer. 2 m w ścieżkę pieszo-rowerową za pomocą oznakowania pionowego i poziomego.		
12.	§ 48 ust. 2	Należy umożliwić budowę pętli autobusowo-tramwajowych (trolejbusowych) i realizację nawierzchni ułatwiających poruszanie się pojazdów pogotowia technicznego, nadzoru ruchu itp.	Obecny kształt projektowanego przepisu jest zbyt restrykcyjny.		
13.	§ 51 ust. 1	Wnosimy o dopuszczenie projektowania tzw. przystanków wiedeńskich.	Treść rozporządzenia w § 48 ust. 1 dopuszcza torowisko wspólne z jezdnią. W związku z tym zasadne jest umożliwienie projektowania tzw. przystanków wiedeńskich (wyniesiona jezdnia), które zwiększają komfort wsiadania do tramwaju i jednocześnie jest to rozwiązanie poprawiające bezpieczeństwo pieszych. Treść projektu rozporządzenia nie dopuszcza projektowania przystanków wiedeńskich, które		

			obecnie są wykorzystywane i sprawdzają się w praktyce.		
14.	§ 83 ust. 1	Należy doprecyzować rodzaj powierzchni terenu, z której dopływające wody należy zagospodarować za pomocą urządzeń do odwodnienia powierzchniowego.	W naszej ocenie nie mogą to być powierzchnie utwardzone na działkach przyległych do pasa drogowego, gdyż spowodowałyby to konieczność projektowania urządzeń odwadniających o wymiarach zajmujących często znaczną część pasa drogowego.		
15.	§ 87	Przepis określa dla każdej lokalizacji, przy każdej prędkości wymóg stosowania konstrukcji wsporczych spełniających wymagania w zakresie bezpieczeństwa biernego, co jest wątpliwym rozwiązaniem.	Należy zwrócić uwagę na to, czy jest możliwość stosowania dla każdej prędkości ruchu konstrukcji spełniających wymagania w zakresie biernego bezpieczeństwa? Ponadto nie określono dokładnie, o jakich klasach bezpieczeństwa biernego w danej sytuacji drogowej mowa. Równocześnie ze względów wymogów konserwatorskich i estetycznych będzie występował brak produktów spełniających wymagania w zakresie biernego bezpieczeństwa. Jednocześnie stosowanie ww. konstrukcji spowoduje znaczny wzrost kosztów budowy i utrzymania.		