

UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

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

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	-----
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Bartłomiej Zydel
e-mail	biuro@zpp.pl
tel.	(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.	Zgodnie z informacjami zawartymi w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia wszystkie projekty Wytycznych oraz Wytyczne, które zostały już rekomendowane przez ministra wł. ds. transportu są cały czas dostępne na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury pod adresem https://www.gov.pl/web/infrastruktura/o-wzorcach-i-standardach Projekt ustawy podlega obecnie pracom wewnątrz resortu i zostanie skierowany do procesu legislacyjnego w możliwie najszybszym terminie. Zakres zmian w ustawach wynika wprost z rozwiązań przyjętych w projekcie rozporządzenia. Zwracamy uwagę, że w interesie Samorządów powinno być jak najszybsze ogłoszenie rozporządzenia w Dzienniku Ustaw, tak aby wszystkie jednostki prowadzące inwestycje na drogach powiatowych mogły z odpowiednim wyprzedzeniem przygotowywać swoje inwestycje na podstawie nowych przepisów, których termin wejścia w życie jest bezwzględny, bo określony w ustawie.	
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	Resort infrastruktury już wcześniej podejmował działania konsultacyjne systemu wzorców i standardów, w których udział brali licznie i z dużym zaangażowaniem przedstawiciele samorządów, w tym powiatowych. Konsultacje trwały kilka miesięcy i pozwoliły na poznanie stanowisk różnych grup	

			„dotarcie się interpretacji”, jak i aktywności szkoleniowych zmierzających do ich ujednolicenia.	odbiorców nowych wymagań, a w szczególności samorządów. Szczegółowe informacje można znaleźć na stronie internetowej pod adresem https://www.gov.pl/web/infrastruktura/konsultacje-publiczne Jednocześnie resort infrastruktury widzi także potrzebę prowadzenia dodatkowych szkoleń i prowadzi czynności zmierzające do ich realizacji.	
3.	Uwaga ogólna	W projekcie jednostki na poziomie „§” powinny być pogrubione.	Uwaga o charakterze redakcyjnym, ułatwiająca lekturę projektu.	Uwaga o charakterze legislacyjnym, do rozpatrzenia przez Komisję Prawniczą RCL.	
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 doprecyzowującym.	W przepisach nie występuje pojęcie przejścia podziemnego dla pieszych. Występuje natomiast pojęcie tunelu dla pieszych (i/lub rowerów). Tym samym, jeżeli przepisy nie określają inaczej (np. wskazują wprost ich stosowanie wyłącznie do tuneli prowadzących ruch pojazdów innych niż rowery), dotyczą również tuneli dla pieszych.	
5.	§ 4	„Słowniczek” należałoby uzupełnić m.in. o definicje: terenu zabudowanego, terenu zabudowy, przejścia sugerowanego.	Uwaga o charakterze doprecyzowującym.	W projekcie rozporządzenia nie występuje pojęcie terenu zabudowanego. Pojęcie terenu zabudowy występuje wyłącznie w definicji ulicy, wobec czego nie wymaga definiowania zgodnie z zasadami techniki legislacyjnej. Jednocześnie jest tożsame z nomenklaturą stosowaną w przepisach o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Przejście sugerowane jest jednym z urządzeń alternatywnych, służących przekraczaniu drogi. Szczegółowe warunki projektowania, w tym definicja przejścia sugerowanego, zawarte są w Wytycznych projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych (WR-D-41-3), rekomendowanych dostosowania przez ministra Infrastruktury w dniu 2 marca 2021 r.	
6.	§ 15 ust. 8	W naszej ocenie w przepisie brakuje dopuszczenia przekroju jednojezdniowego z odcinkowym ruchem wahadłowym.	Uwaga o charakterze doprecyzowującym, mająca na celu uelastycznienie projektowanego rozporządzenia.	Przekrój z ruchem wahadłowym nie powinien stanowić rozwiązania standardowego, a jedynie ewentualnie rozwiązanie tymczasowe, dostosowane do istniejącego zagospodarowania terenu. Droga publiczna powinna zapewniać płynny ruch pojazdów w kierunku/kierunkach, dla których jest przeznaczona. Należy również wskazać, że przepisy przewidują dwukierunkowy przekrój jednojezdniowy jednopasowy (1/1) z tzw. mijankami.	Podtrzymanie uwagi. Wyjaśnienia resortu są jak najbardziej słuszne, natomiast w skali kraju można wskazać miejsca, w których przekrój jednojezdniowy z odcinkowym ruchem wahadłowym byłby bezpieczniejszy niż dwukierunkowy przekrój jednojezdniowy jednopasowy (1/1) z tzw. mijankami.
7.	§ 27	Uwzględnianie w pasie drogowym dla potrzeb chodnika także pasa buforowego oraz pasa obsługującego, może ograniczyć	W konsekwencji wykonywanie dróg dla pieszych bez poszerzenia pasa drogowego	Przepisy projektu rozporządzenia jedynie wydzielają w przekroju części drogi przeznaczonej dla pieszych pewne strefy, porządkując ich funkcje. Nie stanowią z	

		możliwości zarządców dróg co do projektowania chodników w pasach drogowych, ze względu na ich małe szerokości bądź istniejącego przeszkody, co podraża koszty inwestycji.	poprzez wykup nieruchomości może okazać się niemożliwe.	kolei zmiany, co do zasady projektowania – jeżeli chodnik pełnił inne funkcje, niż prowadzenie ruchu pieszych, zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem musiał być poszerzany. Nie można jednocześnie zgodzić się z argumentem o ryzyku niewykonania infrastruktury dla pieszych ze względów finansowych, jeśli konieczność jej wykonania wynika z natężenia ruchu pieszych i bezpieczeństwa uczestnika ruchu. Budując chodnik (drogę dla pieszych) należy mieć na uwadze, że powinna ona spełniać odpowiednie standardy i gwarantować funkcjonalność i bezpieczeństwo osobom, które po niej się poruszają. Podkreślamy, że w projekcie rozporządzenia przewidziano, jakie rozwiązania należy stosować w tzw. „trudnych warunkach” (zawężenie do 1,00 m z mijankami co 20 m).	
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 doprecyzowującym.	Ad 1. Wymagania określone w rozporządzeniu mają charakter funkcjonalno-techniczny. Szerokość chodnika, wynosząca 1,80 m, wynika z konieczności umożliwienia bezpiecznego wyminięcia się dwóch osób z niepełnosprawnościami poruszających się na wózkach. Standardowa szerokość wózka osoby z niepełnosprawnościami wynosi ok. 0,90 m. Minister nie określa wymagań technicznych i technologicznych. Ad 2. Funkcje tras dla pieszych szczegółowo opisane są w projekcie Wytocznych projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 1: Planowanie tras dla pieszych (WR-D-41-1), które docelowo zostaną rekomendowane do stosowania przez Ministra Infrastruktury na podstawie art. 17 ust. 3 ustawy o drogach publicznych.	Ad 1. Czy w tym zakresie był konsultowany np. Prezes PFRON? Patrząc na „suche” dane można znaleźć wiele modeli węższych wózków – niemniej być może bardzo rzadko wykorzystywanych.
9.	§ 36 ust. 1	Projekt w tym zakresie jest niespójny: długość 2 m jest większa niż minimalna szerokość drogi dla 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.	Uwaga o charakterze doprecyzowującym.	Pas buforowy stanowi część drogi dla pieszych, stąd jeżeli strefa oczekiwania może stanowić część drogi dla pieszych, to może również stanowić część pasa obsługującego. Minimalna szerokość strefy oczekiwania jest szersza niż minimalna szerokość chodnika. Szerokość chodnika nie jest natomiast tożsama z szerokością drogi dla pieszych.	
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.	Uwaga o charakterze legislacyjnym, do rozpatrzenia przez Komisję Prawniczą RCL.	
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.	Szerokość dwukierunkowej drogi dla pieszych musi umożliwiać bezpieczne poruszanie się rowerzystów i pieszych w obu kierunkach. Szerokość wynosząca 2,00 m dopuszczona jest wyłącznie na drodze dla rowerów, pod pewnymi warunkami, po której nie mogą poruszać się piesi. Zaproponowane szerokości były przedmiotem analiz wykonanych na zlecenie	

				resortu infrastruktury i zostały zaakceptowane. Przepisów projektu rozporządzenia nie stosuje się do zmiany organizacji ruchu na drodze.	
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.	Zmieniono brzmienie przepisu na: „2. Torowisko przeznaczone do postoju technicznego lub zawracania tramwaju sytuuje się poza częścią drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów innych niż pojazdy transportu zbiorowego.”	Podtrzymanie uwagi. Dziękujemy za kierunkowe uwzględnienie uwagi, ale prosimy o zmianę sposobu uwzględnienia – gdyż została ona uwzględniona częściowo i w sposób niezbyt fortunny redakcyjnie. Przepis byłby bardziej czytelny na przykład w takim kształcie: „2. Torowisko przeznaczone do postoju technicznego lub zawracania tramwaju sytuuje się poza częścią drogi przeznaczoną do ruchu innych pojazdów, z wyjątkiem drogi przeznaczonej do ruchu pojazdów transportu zbiorowego oraz pojazdów obsługi transportu zbiorowego, w tym pojazdów pogotowia technicznego i nadzoru ruchu.”
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.	Z przepisów rozporządzenia nie wynika zakaz projektowania tzw. „przystanków wiedeńskich”.	Podtrzymanie uwagi. Jeżeli nie stanowi to dla resortu kwestii spornej od strony merytorycznej, to prosilibyśmy o jej uszczegółowienie w przepisach projektowanego rozporządzenia.
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.	Przedmiotowa regulacja dotyczy stanu sprzed podjęcia robót budowlanych. Wody dopływające do pasa drogowego powinny być zagospodarowane w taki sposób i w takim zakresie, w jakim mogłyby mieć negatywny wpływ na drogę. Przedmiotowy przepis nie stanowi nadregulacji względem wymagań art. 234 ustawy – Prawo wodne, zabraniającej odprowadzania wód na grunty sąsiednie.	Podtrzymanie uwagi. W naszej ocenie z przepisu nie wynika, że dotyczy on jedynie stanu sprzed podjęcia robót budowlanych.

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.	Zmieniono brzmienie przepisu na: „§ 87. Na drodze, na której prędkość dopuszczalna wynosi więcej niż 50 km/h, konstrukcja wsporcza urządzenia drogi powinna spełniać warunki w zakresie biernego bezpieczeństwa. W przeciwnym przypadku projektuje się barierę ochronną.” Wyboru klasy dokonuje zarządca drogi lub projektant działający na zlecenie zarządcy drogi.	
-----	------	---	--	--	--