



MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Warszawa, 16 października 2014 r.

DDA-VI-gk-020-26.20/14-426

NK: 278677/14

Komisja Wspólna Rządu
i Samorządu Terytorialnego

Szanowni Państwo!

Odpowiadając na uwagi zgłoszone przez przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, przedstawiam następujące stanowisko.

Samorząd Województwa Lubuskiego (pismo znak DG.III.8012.50.2014 z dnia 8 października 2014 r.)

Uwaga nr 1. W opinii MliR zasadne jest jednoznaczne powiązanie klas z kategoriami dróg publicznych. Dotychczas drogi wojewódzkie mogły posiadać klasę G, Z lub wyjątkowo GP. Nowe brzmienie § 4 nie zmienia zasadniczo możliwości stosowania ww. klas na drogach wojewódzkich, za wyjątkiem klasy Z, którą ogranicza tylko do przypadku przebudowy drogi. Przyjęcie jako minimalnej klasy G dla dróg kategorii wojewódzkiej wynika przede wszystkim z funkcji, jakie pełnią one w sieci dróg publicznych (uzupełniającej względem dróg krajowych) oraz potrzeby unowocześnienia sieci dróg tej kategorii. Należy również podkreślić, iż zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.) do dróg wojewódzkich zalicza się drogi inne niż drogi krajowe, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa, i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. W tym kontekście trudno zatem znaleźć uzasadnienie dla przyjęcia minimalnej klasy Z przy budowie (rozbudowie) drogi wojewódzkiej. Podstawową funkcją drogi klasy Z jest bowiem zbieranie ruchu z dróg najniższych klas (D i L) oraz łączenie ośrodków na poziomie lokalnym (drogi powiatowe). Nowe brzmienie tegoż paragrafu likwiduje również wątpliwości interpretacyjne związane z użyciem wyrazu „wyjątkowo”, ponieważ do tej pory nie określono kiedy zachodzi sytuacja wyjątkowa. Stąd projektowany ust. 3, w którym jednoznacznie wskazano, że przyjęcie klasy o jeden poziom niższej może nastąpić wyłącznie w przypadku przebudowy drogi. Nie należy się również spodziewać zwiększenia kosztów finansowania, gdyż w dalszym ciągu możliwa będzie przebudowa istniejących dróg na parametrach klasy Z, a zakres budowy nowych lub rozbudowy istniejących dróg na parametrach klasy G lub GP będzie mógł być regulowany poprzez dobór poszczególnych parametrów (np. prędkości projektowej) w ramach przyjętej klasy.

Uwaga nr 2. Zgodnie z obowiązującym § 2 rozporządzenia 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. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.) przepisy tego rozporządzenia stosuje się przy projektowaniu, budowie oraz przebudowie dróg publicznych i związanych z nimi urządzeń budowlanych, a także przy projektowaniu i budowie urządzeń niezwiązanych z drogami publicznymi, sytuowanych w ich pasach drogowych. Wejście w życie ww. nowelizacji nie nakłada zatem obowiązku dostosowania sieci dróg do wskazanych parametrów. Obowiązek taki nastąpi wyłącznie w momencie przystąpienia do budowy (rozbudowy) lub przebudowy konkretnej drogi lub jej odcinka.

Uwaga nr 3. Wskaźnik średniodobowego natężenia ruchu powinien stanowić raczej podstawę do określania przekroju drogi w ramach przyjętej klasy, a nie samej klasy. Natomiast efektywniejszym

wyduje się być w tym przypadku wskaźnik miarodajnego natężenia ruchu oraz przyjęta klasa drogi. Takie rozwiązania zawarto z kolei w projektowanym brzmieniu § 14.

Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego (pismo znak BD-II.8010.4.30.2014 z dnia 8 października 2014 r.)

Uwaga nr 1. W zarządzeniu nr 11 Ministra Infrastruktury z dnia 4 lutego 2008 r. w sprawie wdrożenia wymagań techniczno-obronnych w zakresie przygotowania infrastruktury drogowej na potrzeby obronne państwa (Dz. Urz. MI z 2008 r. Nr 3, poz. 10) określono jedynie minimalne wymagania techniczno-obronne w zakresie przygotowania infrastruktury drogowej na potrzeby obronne państwa. Wymagania te nie mogą stać i nie stoją w sprzeczności zarówno z obowiązującym rozporządzeniem jak i z przedmiotem opiniowanej nowelizacji. Określenie minimalnych wymagań w ww. zarządzeniu nie oznacza obowiązku projektowania dróg na najniższych parametrach. Rozporządzenie wskazuje, jakie parametry należy przyjmować dla dróg wojewódzkich i mogą to być wymagania wyższe niż określone w zarządzeniu.

Uwaga nr 2. Brak jest szczegółowego uzasadnienia na czym polegać miałyby „znaczące zagrożenie występujące na klinowych zakończeniach dodatkowego pasa dla najwyższych granicznych natężeń ruchu”. Jednocześnie należy wskazać, że wartości graniczne SDR w omawianym przypadku oparto na analizie wymagań przyjętych w innych krajach europejskich, w których stosuje się przekrój 2+1. Ponadto rozporządzenie nie uniemożliwia stosowania przekroju 2×2 w ramach wskazanych wartości SDR.

Uwaga nr 3. Uwaga nie związana z merytorycznym zakresem nowelizacji. Nie jest wykluczone jej uwzględnienie w kolejnych nowelizacjach rozporządzenia.

Samorząd Województwa Opolskiego

Uwaga nr 1. W opinii MliR zasadne jest jednoznaczne powiązanie klas z kategoriami dróg publicznych. Dotychczas drogi wojewódzkie mogły posiadać klasę G, Z lub wyjątkowo GP. Nowe brzmienie § 4 nie zmienia zasadniczo możliwości stosowania ww. klas na drogach wojewódzkich, za wyjątkiem klasy Z, którą ogranicza tylko do przypadku przebudowy drogi. Przyjęcie jako minimalnej klasy G dla dróg kategorii wojewódzkiej wynika przede wszystkim z funkcji, jakie pełnią one w sieci dróg publicznych (uzupełniającej względem dróg krajowych) oraz potrzeby unowocześnienia sieci dróg tej kategorii. Należy również podkreślić, iż zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.) do dróg wojewódzkich zalicza się drogi inne niż drogi krajowe, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa, i drogi o znaczeniu obronnym niezaliczone do dróg krajowych. W tym kontekście trudno zatem znaleźć uzasadnienie dla przyjęcia minimalnej klasy Z przy budowie (rozbudowie) drogi wojewódzkiej. Podstawową funkcją drogi klasy Z jest bowiem zbieranie ruchu z dróg najniższych klas (D i L) oraz łączenie ośrodków na poziomie lokalnym (drogi powiatowe). Nowe brzmienie tegoż paragrafu likwiduje również wątpliwości interpretacyjne związane z użyciem wyrazu „wyjątkowo”, ponieważ do tej pory nie określono kiedy zachodzi sytuacja wyjątkowa. Stąd projektowany ust. 3, w którym jednoznacznie wskazano, że przyjęcie klasy o jeden poziom niższej może nastąpić wyłącznie w przypadku przebudowy drogi. Nie należy się również spodziewać zwiększenia kosztów finansowania, gdyż w dalszym ciągu możliwa będzie przebudowa istniejących dróg na parametrach klasy Z, a zakres budowy nowych lub rozbudowy istniejących dróg na parametrach klasy G lub GP będzie mógł być regulowany poprzez dobór poszczególnych parametrów (np. prędkości projektowej) w ramach przyjętej klasy.

Samorząd Województwa Śląskiego (pismo znak OP.0821.00257.2014 z dnia 10 października 2014 r.)

Uwaga nr 1. Definicja SDR, zawarta w projektowanym pkt 16 w § 3, odnosi się do regulacji zawartych w: nowelizowanym § 29, nowelizowanym § 114 ust. 3 oraz obowiązującym § 136 ust. 3. W przypadku tych przepisów nie ma potrzeby uwzględniania struktury rodzajowej ruchu. Natomiast zwroty „struktura rodzajowa pojazdów” w ruchu oraz „struktura rodzajowa ruchu” są pojęciami używanymi zamiennie, choć to drugie pojęcie uwzględnia również pieszych. Natomiast generalnie chodzi o uwzględnienie

w danym wskaźniku natężenia ruchu struktury rodzajowej tego ruchu i co do tego przepisy rozporządzenia są jednoznaczne.

Uwaga nr 2. Podstawowym celem stosowania przekroju 2+1 na drogach publicznych jest zwiększenie możliwości bezpiecznego wyprzedzania. Umożliwienie wyprzedzania na terenach zabudowy byłoby zaprzeczeniem idei stosowania przekroju 2+1. Ponadto przekrój ten zakłada stosowanie do rozdzielania przeciwnych kierunków ruchu drogowej bariery ochronnej, która znacząco ogranicza m. in. możliwości wykonywania relacji skrętnych. Przekrój 2+1 charakteryzuje się również ograniczoną dostępnością do drogi względem terenów przyległych do pasa drogowego. Na terenie miasta możliwe będzie jednak stosowanie dodatkowych pasów ruchu na zasadach ogólnych, określonych w nowelizowanych § 27 i 28, jednak bez możliwości rozdzielania przeciwnych kierunków ruchu za pomocą drogowej bariery ochronnej.

Uwaga nr 3. Uwaga uwzględniona. Zmieniono brzmienie § 151 pkt 2 na: „2) dróg klasy G i Z – od 100 kN do 115 kN w zależności od struktury rodzajowej ruchu”;

Uwaga nr 4. Od 12 lipca 2014 r., tj. po wejściu w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 856), przepisów tegoż rozporządzenia nie stosuje się do remontów dróg. Stąd regulacje w nim zawarte nie powinny odnosić się do remontów.

Uwaga nr 5. Brak jest uzasadnienia do wskazania, że krok pomiaru ma wynosić „maksymalnie 50 m”. Krok ten ma wynosić równo 50 m. Może być natomiast zmniejszony w sytuacji odbioru robót na krótkich odcinkach nawierzchni, których całkowita długość jest mniejsza niż 250 m. Natomiast wartość IRI_{sr} dotyczy uśrednionej wartości pomiarów IRI (co najmniej 5) na danym odcinku pomiarowym drogi, a nie jak wskazano w uwadze, na sumie tych odcinków w odniesieniu do całej długości drogi.

Samorząd Miasta Łodzi (pismo znak DOA-OP-VII.0721.102.2014 z dnia 13 października 2014 r.)

Uwaga nr 1. Nowelizacja § 4 rozporządzenia nie zmniejsza możliwości przypisywania klas drogom poszczególnych kategorii – wręcz przeciwnie katalog ten w dwóch przypadkach ulega rozszerzeniu. Zgodnie z obowiązującymi regulacjami drogi krajowe mogły posiadać jedną z czterech klas, po nowelizacji stan ten nie ulega zmianie. Podobnie w przypadku dróg wojewódzkich (trzy do trzech). W przypadku dróg powiatowych możliwość wzrasta o jedną (tj. z trzech do czterech), a w przypadku dróg gminnych o dwie (z trzech do pięciu).

Uwaga nr 2. Uwaga uwzględniona. Zmieniono numer ustępu.

Uwaga nr 3. Potrzeba uchylecia załączników nr 4 i 5 była sygnalizowana zarówno przez środowisko zarządców dróg, jak i projektantów oraz wykonawców. Nowelizacja wymagań w zakresie konstrukcji nawierzchni jezdni ma na celu przede wszystkim likwidację ograniczeń w stosowaniu na drogach publicznych najnowszych rozwiązań w zakresie projektowania tych konstrukcji, uwzględniając postęp techniczny i technologiczny oraz zmianę podejścia w kwestii regulacji w tym zakresie. Przewiduje ono odejście od regulacji mających charakter normy prawnej (rozporządzenie) na rzecz norm niewiążących w postaci katalogów typowych konstrukcji, podręczników dobrych praktyk, wytycznych itp.

Z poważaniem,

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Dróg i Autostrad


Beata Leszczyńska


Oliw
16.10.2014

3


z up. MINISTER
Zbigniew Rynasiewicz
Sekretarz Stanu

Wyniesiono
17.10.2014

Oliw