

**II Ogólnopolska Konferencja Naukowo-Techniczna**  
**PROJEKTOWANIE I ZARZĄDZANIE DROGAMI**  
**– ZASADY, DOBRE PRAKTYKI, EFEKTYWNOŚĆ**  
**Zakopane 23-25 września 2009 r**

Na konferencji zostało zaprezentowanych 19 referatów. Komisja wnioskowa z zadowoleniem stwierdza ich wysoki poziom merytoryczny, a poruszone w nich zagadnienia należy uznać za istotne i interesujące z punktu widzenia celów konferencji.

Konferencja była też miejscem wymiany poglądów oraz formalnych i nieformalnych dyskusji na tematy poruszane w referatach.

Wycieczka techniczna była ważnym uzupełnieniem prezentowanych na konferencji zagadnień. Pozwoliła naocznie przekonać się jej uczestnikom o trudnościach w realizacji inwestycji drogowych w terenach górskich, ale jednocześnie pokazała, że po ich rozwiązaniu zgodnie z zasadami wiedzy technicznej powstaje inwestycja, która daje wiele korzyści zarówno kierowcom, jak też okolicznym mieszkańcom.

Komisja wnioskowa po wysłuchaniu prezentacji autorów oraz zapoznaniu się z materiałami konferencyjnymi prezentuje poniżej wnioski z konferencji.

1. Na konferencji zwrócono uwagę na niedostateczną wymianę (w obydwu kierunkach) wiedzy i doświadczeń pomiędzy środowiskiem naukowym a zarządcami dróg, projektantami i wykonawcami inwestycji drogowych. Wymiana ta powinna mieć odzwierciedlenie w powstających przepisach, realizowanych szkoleniach i konferencjach naukowo technicznych.
2. Istnieje silna potrzeba zmiany i ujednoczenia przepisów techniczno - budowlanych w celu ich jednoznacznej interpretacji przez wszystkich uczestników procesu budowlanego. Warunki techniczne powinny odzwierciedlać aktualny stan wiedzy, a zakres ich stosowania powinien być dostosowany do różnych rodzajów inwestycji drogowych (budowy, przebudowy, remonty). Należy rozważyć uwzględnienie w przepisach techniczno – budowlanych dróg o bardzo małym natężeniu ruchu
3. Należy dążyć do uproszczenia i skrócenia procedur administracyjnych poprzedzających realizację inwestycji drogowych. Przepisy powinny umożliwiać realizację całej inwestycji na podstawie jednej zgody (decyzji) wydanej przez jeden organ administracji dla wszystkich robót budowlanych objętych zamierzeniem inwestycyjnym. Prawo powinno umożliwiać inwestorom publicznym przejęcie lub czasowe zajęcie terenów pod realizację społecznie potrzebnych inwestycji, a właścicielom nieruchomości gwarantować należne odszkodowanie.
4. Zwraca się uwagę na potrzebę większej koordynacji działań administracji drogowych różnych szczebli działających na jednym obszarze, tak aby sieć drogowa była optymalna pod kątem interesów transportu drogowego.
5. Przygotowanie i realizacja inwestycji powinna uwzględniać stosunek społeczny do przedsięwzięć drogowych. Szczególny nacisk należy położyć na jak najwcześniejszy i najlepszy kontakt ze społecznościami lokalnym, które często ponoszą największe straty nie widząc oczekiwanych korzyści z inwestycji. W kontaktach tych należy wykorzystywać fachową wiedzę osób i instytucji zajmujących się problemem *public relations*, jak również szerzyć znajomość tej dziedziny wśród inwestorów i projektantów.

6. Będąc na progu wprowadzania technik ITS w naszym kraju, należy zwrócić szczególną uwagę na takie podejście do problemu, które pozwoli na stworzenie w przyszłości spójnego i sprawnego systemu zarządzania ruchem na drogach wszystkich kategorii. Należy korzystać z doświadczeń krajów, w których takie systemy zostały już wdrożone. Nie należy inwestować w technologie, które się nie sprawdziły lub które są obecnie zastępowane przez nowocześniejsze rozwiązania (np. sposób poboru opłat za korzystanie z dróg).
7. Przystępując do budowy nowych fragmentów oraz przebudowy istniejącej sieci drogowej należy kierować się zasadami jej hierarchizacji i strefowania dopuszczalnej prędkości. Biorąc pod uwagę funkcję poszczególnych fragmentów dróg należy wprowadzać elementy uspokojenia ruchu i oznakowanie sięgając po sprawdzone w innych krajach rozwiązania oraz mając na uwadze przywileje dla transportu zbiorowego i rowerzystów.
8. W celu poprawy bezpieczeństwa należy promować wdrażanie nowoczesnego oznakowania dróg oraz stosowania elementów bezpieczeństwa, które pozwolą na redukcję liczby ofiar wypadków.

**Należy podkreślić, że postulaty zawarte w punktach 2. i 3. wymagają natychmiastowego załatwienia przez jednostki odpowiedzialne za stan przepisów administracyjnych i techniczno – budowlanych (Sejm RP, Ministerstwo Infrastruktury). Opóźnienie w załatwieniu postulatów przełoży się bezpośrednio na opóźnienie w przygotowaniu i realizacji inwestycji drogowych.**

Przebieg konferencji oraz wnioski z niej wypływające zostaną rozpowszechnione przez patronów medialnych.

Komisja wnioskowa dziękuje organizatorom, autorom referatów i sponsorom za przygotowanie konferencji, a pozostałym uczestnikom za udział w obradach.

Komisja wnioskowa:

***Stanisław Dobranowski*** – KBPDiM Transprojekt Sp. z o.o.,  
***Paweł Mieszkowski*** – Pracownia Inżynierska KLOTOIDA Sp.j.,  
***Marek Wierzchowski*** – Ministerstwo Infrastruktury,  
***Andrzej Zygmunt*** – Pracownia Inżynierska KLOTOIDA Sp.j.

Przewodniczący Komitetu Organizacyjnego Konferencji  
Wiceprezes ds. drogownictwa Oddziału SITK RP w Krakowie  
mgr inż. Ryszard Żakowski