



W przypadku budowy nowej drogi wymagania podstawowe są sformułowane najczęściej w postaci jednoznacznych nakazów, przy zastosowaniu zwrotu „powinno być” lub zwrotu „należy” albo też z zastosowaniem zwrotu „powinno być nie większe niż” lub „powinno być nie mniejsze niż”. W pierwszym przypadku to oznacza, że minimalne wymagania muszą być bezwzględnie spełnione, a w drugim przypadku, że wyboru należy dokonać z określonego przedziału liczbowego.

W praktyce inwestor dąży do ograniczenia kosztów inwestycji oraz zajętości terenu, co oznacza powszechne stosowanie minimalnych wartości parametrów. Projektant często nie jest w stanie przeforsować swoich rozwiązań, a w przypadku realizacji inwestycji w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego czy „projektuj i buduj” - niewiele ma w tym względzie do powiedzenia. W konsekwencji oddawane do użytkowania drogi mają niezadawalający standard techniczny.

Wyjątki od wymagań określonych dla nowych dróg dopuszcza się przy:

- przebudowie lub remoncie istniejącej drogi, np.: §9 ust. 2, §20 ust. 2, §66 ust. 4, §67 ust. 4, §103 ust. 9, §106 ust. 4, §119 ust. 2, §120 ust. 1, §129 ust. 3, §154,
- trudnych warunkach terenowych lub istniejącym zagospodarowaniu, np.: §7 ust. 2, §14 ust. 5,
- uspokojeniu ruchu, np.: §15 ust. 1, §21 ust. 5, §64 ust. 2,
- etapowaniu budowy, np.: §14 ust. 6, §17 ust. 7, §38 ust. 3.

Projektanci i inwestorzy sygnalizują jednak zbyt małą liczbę wyjątków. Ocena inwestorów czy projektantów wskazująca na trudności spełnienia określonych przepisów może być tylko pomocniczą, a niedecydującą o wprowadzaniu dalszych

wyjątków. Podstawowym kryterium musi być ocena merytoryczna wypracowana na podstawie wiedzy technicznej i wyników badań. A wyjątki można dopuścić, jeżeli spełniają wymagania podstawowe określone w „Warunkach technicznych” w §1 ust. 1, pkt 3.

Projektantom [3, 4] sprawia trudność zapewnienie pochylenia podłużnego nie większego niż 3% na długości 20 m licząc od krawędzi jezdni drogi z pierwszeństwem przejazdu na wlocie podporządkowanym skrzyżowania (§62 ust. 3). Jest to nakaz bezwzględny, niezależny od ukształtowania wysokościowego terenu, intensywności zagospodarowania w otoczeniu skrzyżowania, ukształtowania krzyżujących się dróg, typu skrzyżowania, czy wreszcie zakresu przedsięwzięcia inwestycyjnego (budowa nowego skrzyżowania, rozbudowa czy przebudowa istniejącego). Wymagania tego często nie udaje się spełnić w terenie o urozmaiconym ukształtowaniu wysokościowym oraz przy przebudowie czy rozbudowie skrzyżowania. Przy nieznacznych (<2%) pochyleniach podłużnym i poprzecznym jezdni drogi z pierwszeństwem przejazdu i kącie przecięcia dróg zbliżonym do prostego, nawet przy spadku podłużnym do 5% na wlocie podporządkowanym będzie zapewniona stateczność pojazdu członowego przy skręcie w prawo, a także zatrzymanie tego pojazdu na mokrej nawierzchni. Ale przy niekorzystnej konfiguracji i większych, ale dopuszczalnych wartościach wymienionych parametrów skrzyżowania może się okazać, że przy spadku podłużnym większym niż 3% na wlocie podporządkowanym nie będzie zapewniona stateczność ruchu pojazdu. Zapis §62 ust. 3 sprawia także trudności interpretacyjne w przypadku skrzyżowań z ruchem okrężnym i z sygnalizacją świetlną. Można sformułować wymagania przy uwzględnieniu wszystkich czynników, ale zapis §62 ust. 3 będzie rozbudowany i skomplikowany. A zaleca się uproszczenie „Warunków technicznych”. Gdzie leży złoty środek?

Podobne komplikacje w niektórych przypadkach sprawia spełnienie wymagań dotyczących:

- wartości dopuszczalnych pochyłeń podłużnych zjazdów (§78 i §79),
- wartości dopuszczalnych pochyłeń podłużnych chodników (§45),
- obligatoryjnego stosowania łuków wypukłych i wklęsłych, niezależnie od załomu w przekroju podłużnym.

---

Dotychczasowe doświadczenia stosowania „Warunków technicznych” wskazują na:

- konieczność wyeliminowania oczywistych błędów, niejednoznaczności zapisów i braków zrozumiałości potwierdzonych w praktyce,
- zbyt dużą ich szczegółowość,
- dysproporcję tematyki zamiejskiej i miejskiej oraz zbyt duże ograniczenia w stosowaniu środków uspokojenia ruchu,
- zbyt dużą liczbę rozstrzygnięć uznaniowych w formie: „w zależności od potrzeb można” (np. §27 ust. 1, §28 ust. 1, §119 ust. 1 pkt 2), „określa zarządca drogi” (np. §55 ust. 1), „dopuszcza się, o ile nie spowoduje to pogorszenia stanu brd” (np. §9 ust. 2, §113 ust. 5), „w wypadkach

## Niezbędna nowelizacja przepisów technicznych cz. II

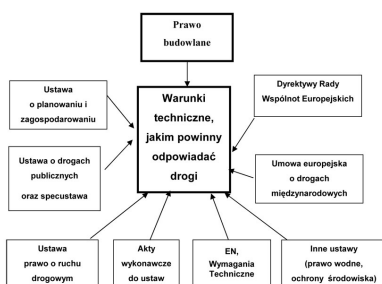
Utworzono: wtorek, 06, październik 2009 10:48 Tadeusz Sandeck

uzasadnionych dopuszcza się” (np. §45 ust. 10, §127 ust. 6), „w szczególnie niebezpiecznych miejscach powinno być” (np. §131 ust. 1), „jeżeli pozwalają na to warunki miejscowe” (np. §20 ust. 1, §26 ust. 1),

- brak pełnej zgodności między zapisami §9, §55 ust. 2 (tablica) i §80 ust. 2 (tablica),
- brak obszarowej definicji skrzyżowania i obszaru oddziaływania skrzyżowania, co wpływa na niejednoznaczność zapisów dotyczących np. lokalizacji zatoki autobusowej za skrzyżowaniem (§119 ust. 1 pkt 2) lub na skrzyżowaniu (§119 ust. 2), czy też lokalizacji zjazdów publicznych (§78 ust. 1, §113 ust. 7, §117 ust. 2, §123 ust. 3),
- §113 ust. 10, który powinien odnosić się jedynie do dróg poza terenem zabudowy,
- brak warunków lokalizowania zjazdów indywidualnych; obecnie jedynym ograniczeniem są wymagania widoczności (§170 ust. 1 oraz załącznik nr 2),
- korupcjogenność zapisu w §55 ust.1 pkt 3 i 4, w którym o zakwalifikowaniu zjazdu jako publicznego czy indywidualnego decyduje zarządca drogi,
- zbyt rygorystyczny zakaz lokalizacji nowej infrastruktury podziemnej pod istniejącą i docelową jezdnią wszystkich klas ulic (§140 ust. 8).

Konieczność podjęcia prac nad nowelizacją „Warunków technicznych” wynika także ze względów prawnych. Względami prawnymi to potrzeba uwzględnienia:

- merytorycznych i kompetencyjnych zmian w ustawach o drogach publicznych, prawie budowlanym, prawie o ruchu drogowym, o ochronie środowiska i prawie o ochronie przyrody, które nastąpiły po wydaniu „Warunków technicznych”,
- skutków wprowadzenia ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, a w szczególności uproszczenie procedur przygotowania i realizacji inwestycji na drogach,
- norm europejskich oraz rekomendowanych Wymagań Technicznych (rys. 2).



W ciągu ostatnich 10 lat „Warunki techniczne” nie ulegały zmianie, ale ustawy związane z drogami publicznymi były nowelizowane. W efekcie pojawiły się braki spójności, a nawet sprzeczności, które niestety będą musiały być zlikwidowane w przepisie niższego rzędu, czyli w „Warunkach technicznych”. Ale nie zastanawiano się nad tym, gdy formułowano zapisy w projektach ustaw, mimo zaleceń GUNB oraz NIK [7]. Mój instytut uczelniany nie miał dostępu do projektu nowelizowanej ustawy o drogach publicznych. Te niezgodności stanowią teraz źródło konfliktów między

# Niezbędna nowelizacja przepisów technicznych cz. II

Utworzono: wtorek, 06, październik 2009 10:48 Tadeusz Sandecki

---

inwestorem, projektantem, organem administracji architektoniczno-budowlanej oraz inspekcją nadzoru budowlanego, co wielokrotnie przyczyniało się do opóźnienia oddania dróg do użytkowania. Z tego chaosu korzystają często inwestorzy prywatni, kosztem dobra publicznego. Dostosowanie „Warunków technicznych” do znowelizowanych ustaw, moim zdaniem, nie będzie łatwe, gdyż to ustawy skomplikowały stosowane pojęcia np.: skrzyżowania, zjazdów drogowych, dostępności drogi i dostępu do drogi.

dr hab. inż. Tadeusz Sandecki  
profesor w Politechnice Warszawskiej  
Transprojekt - Warszawa

*Zagadnienie to było przedstawiane podczas II Ogólnopolskiej Konferencji Naukowo Technicznej „Projektowanie i zarządzanie drogami - zasady, dobre praktyki, efektywność”, SITK O/Kraków, 23-25 września 2009 r., Zakopane.*

## Literatura:

- [1] Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dz. U. Nr 43/1999, poz.430.
- [2] Komentarz do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Część II: Zagadnienia techniczne. GDDKiA, Transprojekt-Warszawa, 2002.
- [3] Mieszkowski P., Frasiak L.: Uwagi do warunków technicznych projektowania dróg. Drogownictwo, 9/2005.
- [4] Gumuła A.: Teoria nie zawsze praktyczna. Magazyn Autostrady, 3/2009.
- [5] Błażejowski K., Jabłoński K.: Projekt nowego systemu przepisów technicznych w drogownictwie. Praca niepublikowana wykonana w 2007 roku w PSWNA na zlecenie IBDiM/GDDKiA.
- [6] Błażejowski K., Jabłoński K.: Propozycja nowego systemu przepisów w drogownictwie. Drogownictwo, 10/2008.
- [7] NIK o zjazdach drogowych i dostępie do dróg publicznych. Polskie Drogi, 6/2009.
- [8] Forum Przygotowania Inwestycji. Rekomendacje i wnioski. Drogownictwo, 8/2009.