

WR-D-22-1		Wytyczne projektowania odcinków dróg zamiejskich. Część 1: Wymagania podstawowe	
Autor uwagi	Jednostka red.	Treść uwagi	Odniesienie się do uwagi
GDDKiA O/Kraków		Wątpliwości budzą przyjęte standardowe wartości prędkości do projektowania, które, w przypadku dróg klasy S i GP, są większe od dopuszczalnych prędkości na tych drogach, a dla dróg klasy G prędkość 100 km/h dotyczy tylko dróg dwujezdniowych. Stwierdzenie: „W przypadku klas S, GP i G standardowa prędkość do projektowania jest o 10 km/h wyższa od typowej prędkości dopuszczalnej na danej drodze, w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu.” jest kontrowersyjne. Czy na drogach klasy Z i niższych prędkość do projektowania niższa niż prędkość dopuszczalna nie prowadzi do zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu? Stwierdzenie: „W przypadku terenów zurbanizowanych, gdzie prędkość dopuszczalna samochodów osobowych na drodze ekspresowej wynosi 80 km/h,(...)” jest błędne. (<i>Dopuszczalna prędkość 80 km/h na drodze ekspresowej dotyczy pojazdów innych niż pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony</i>) Dla krętości drogi proponuje się określenie minimalnego odcinka lub minimalnej liczby łuków poziomych, dla których można wyznaczać wartość krętości drogi. Celowym byłoby przedstawienie przykładu obliczania krętości drogi.	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA Przyjęta klasyfikacja dróg i prędkości do projektowania są zgodne z projektem rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Prędkości do projektowania odzwierciedlają hierarchię funkcjonalną dróg: ważniejsze drogi uzyskują wyższy standard projektowania a mniej ważne niższy. To nie jest stwierdzenie ale warunek. Uwaga została uwzględniona częściowo – zdanie zostało inaczej sformułowane. Z zasady w wytycznych nie stosuje się przykładów obliczeniowych.
JCh+WK	4	Wnioskujemy o uwzględnienie hierarchizacji funkcjonalnej sieci drogowej przewidującej podział dróg na funkcje: tranzytową, rozprowadzającą i dojazdową zgodnie z opracowaną w 2008 r. na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury publikacją pt. <u>"Zasady uspokajania ruchu na drogach za pomocą fizycznych środków technicznych"</u>. Hierarchizacja ta została opisana w uwagach do WR-D-11-1.	NIEUWZGLĘDNIONA Przyjęta klasyfikacja dróg i prędkości do projektowania są zgodne z projektem rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Dodatkowa klasyfikacja dróg jest opisana w zeszycie WR-D-11. Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe.
JCh+WK	5	Poważnym problemem w Polsce jest brak strefowania prędkości na drogach rozprowadzających i tranzytowych przechodzących przez miejscowości. Dotyczy to również dróg krajowych i wojewódzkich. Jak podają autorzy publikacji "Zasady uspokajania ruchu..." na str. 29, w miejscowościach o zabudowie liniowej lub promienistej można wyróżnić następujące strefy zagospodarowania wzdłuż drogi: • "Strefa centralna – strefa koncentracji życia społecznego i skupisko celów podróży mieszkańców; ta część miejscowości charakteryzuje się zwartą zabudową, nasileniem poprzecznego ruchu pieszego i rowerowego, znaczną liczbą przecięć poprzecznych, z dużą liczbą obiektów publicznych i komercyjnych: szkoły, obiekty handlowe i usługowe, punkty gastronomiczne, kościoły, poczty itp. Zalecana prędkość wynosi tam 30 km/h i powinna być sankcjonowana odpowiednimi środkami uspokojenia ruchu. • Strefa otaczająca – część miejscowości o zabudowie zwartej, bezpośrednio przylegająca do strefy centralnej; ta część miejscowości charakteryzuje się znacznym ruchem pieszych wzdłuż drogi prowadzącej do strefy centralnej (...). Zalecana prędkość wynosi tam 50 km/h i powinna być sankcjonowana odpowiednimi środkami uspokojenia ruchu. • Strefa peryferyjna – część miejscowości o rozproszonym charakterze zabudowy, charakteryzująca się małym ruchem pieszym (...). Na zewnętrznym obwodzie tej strefy powinno nastąpić przejście z prędkości 70km/h do prędkości 50 km/h przy wjeździe na	CZĘŚCIOWO UWZGLĘDNIONA Przyjęta klasyfikacja dróg i prędkości do projektowania są zgodne z projektem rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Tom WR-D-22-1 dotyczy odcinków dróg zamiejskich, natomiast uwagi dotyczą głównie przejść dróg przez miejscowości, czyli ulic. Temat strefowania prędkości będzie uwzględniony w „Wytycznych projektowania ulic”, tom WR-D-24-1. Temat przejść dróg tranzytowych przez małe miejscowości będzie uwzględniony w nowym tomie WR-D-22-5 „Uspokojenie ruchu na drogach zamiejskich”.

		obszar zabudowany. Zalecana prędkość wynosi tam 50 km/h i powinna być sankcjonowana odpowiednimi środkami organizacji ruchu i w razie potrzeby środkami uspokojenia ruchu". Strefowanie prędkości w małej miejscowości zostało przedstawione na poniższym schemacie (zamieszczonym na str. 30 publikacji "Zasady uspokajania ruchu..."). Autorzy publikacji podają następujące uzasadnienie uspokojenia ruchu na drogach przebiegających przez małe miejscowości: "W Polsce nadmierna prędkość jest najczęstszą przyczyną wypadków śmiertelnych: ponad 30% wszystkich wypadków śmiertelnych jest spowodowanych przez kierowców pojazdów poruszających się z nadmierną prędkością. Oznacza to, że w Polsce każdego roku ponad 1600 osób ginie w wypadkach drogowych, których bezpośrednią przyczyną jest nadmierna prędkość. Do tego 72% wypadków ma miejsce na terenie zabudowanym: 54% w miastach i 18% na drogach przebiegających przez małe miejscowości – właśnie na terenach miejskich oraz na odcinkach dróg przechodzących przez niewielkie miejscowości przekroczenia prędkości są najczęstsze. Pomimo ograniczenia prędkości do 50 km/h średnia prędkość pojazdów w miastach wynosi około 65 km/h, a na odcinkach dróg przechodzących przez niewielkie miejscowości jest to prędkość około 76 km/h. Takie prędkości stanowią śmiertelne zagrożenie zwłaszcza dla pieszych i rowerzystów. Odwołując się do przedstawionego wcześniej przykładu, kierowca samochodu przejeżdżającego przez niewielką miejscowość już po hamowaniu potrąci pieszego przy prędkości około 50 km/h, co jest typową sytuacją na polskich drogach. Prawdopodobieństwo, że pieszy zginie w tym wypadku wynosi 90%, a jeżeli uda mu się przeżyć najprawdopodobniej przez resztę życia nie odzyska pełnej sprawności". Przykład: W miejscu, gdzie główna droga przechodzi przez miejscowość Loon w gminie Assen (Holandia) [link do Google Street View], zaczyna się strefa 30 km/h obowiązująca na całym obszarze miejscowości, a rowerzyści jadący po drodze rowerowej włączają się do ruchu na jezdni. Wszystkie skrzyżowania na ok. kilometrowym odcinku są wyniesione (pomimo tego, że po tej drodze przebiega też linia autobusowa) i są to skrzyżowania równorzędne. W tej miejscowości nie ma natomiast wyznaczonych przejść dla pieszych ani nawet osobnych chodników, jednak mała szerokość pasa drogowego nie przeszkodziła w zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tak zaprojektowane drogi przechodzące przez miejscowości są niespotykane w Polsce. Zwykle są one projektowane głównie pod kątem szybkiego przejazdu samochodem, a rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów stosuje się co najwyżej punktowo. W celu skutecznego wdrożenia strefowania prędkości wskazane jest określenie w wytycznych kryteriów, przy których na drodze przechodzącej przez teren zabudowany należy stosować prędkość projektową 30 km/h oraz środki uspokojenia ruchu (np. w zależności od gęstości zjazdów, ruchu poprzecznego pieszych, szerokości pasa drogowego czy bliskości zabudowań). Zasadnym kryterium, a przy tym łatwym w weryfikacji, wydaje się przyjęcie dostępnej do zagospodarowania szerokości pasa drogowego wynoszącej mniej niż 12 m na określonym odcinku (np. 500 m). Na tak wąskiej drodze zabudowania z reguły znajdują się na tyle blisko jezdni, że dopuszczalna prędkość wyższa niż 30 km/h skutkowałaby nadmiernym hałasem, uciążliwym dla mieszkańców. Jednocześnie pas drogowy o szerokości 12 m daje możliwość segregacji ruchu pieszego, rowerowego i	
--	--	--	--

		zmotoryzowanego poprzez zastosowanie infrastruktury o minimalnych umożliwiających to wymiarach: pasów ruchu o szerokości 2,8 m, pasów ruchu dla rowerów o szerokości 1,7 m i chodników o szerokości 1,5 m. Obecność infrastruktury rowerowej po obu stronach jezdni poprawia również bezpieczeństwo pieszych – osoba zamierzająca przejść przez jezdnię musi najpierw wejść na pas rowerowy lub drogę dla rowerów, dzięki czemu szybciej poruszający się kierowcy mają więcej czasu na reakcję. Niemniej, również na szerszych drogach może być zasadne obniżenie prędkości projektowej, np. ze względu na natężenie poprzecznego ruchu pieszych lub dużą dostępność z obszarów mieszkalnych (liczbę zjazdów). Kolejnym krokiem po umieszczeniu odpowiednich zapisów w wytycznych powinna być nowelizacja rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach w celu dopuszczenia stosowania (sinusoidalnych) progów zwalniających na drogach krajowych i wojewódzkich przechodzących przez miejscowości (tak jak na odcinku drogi wojewódzkiej nr 824 w "Miasteczku Holenderskim" w Puławach) oraz rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w celu dopuszczenia prędkości projektowej 30 km/h na drogach klasy G i Z przechodzących przez miejscowości.	
--	--	--	--