Problemy praktyczne planowania rozwiązań transportowych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego

Lokalizacja urządzeń podziemnej infrastruktury technicznej

- Projektanci planów miejscowych nie posiadają obecnie kompleksowego tzw. „przodka”, pozwalającego, jak kiedyś, na określenie zajętości terenu pod urządzenia podziemne, nie związane z obsługą drogi.

- Przy określaniu zajętości terenu pod sieci magistralne korzysta się z wiedzy specjalistów, opracowujących część uzbrojeniową planu miejscowego.

- Nawiązuje się również kontakty z gestorami sieci i to jest prawidłowe, w obliczu zmieniających się technologii.

Lokalizacja urządzeń podziemnej infrastruktury technicznej

- Wykorzystuje się również normy.

- Dla urządzeń przebiegających w liniach rozgraniczających ulic - korzysta się jeszcze z zapisów zawartych w „Wytycznych projektowania ulic GDDP z 1992 r.”, pomocniczo używa się również bardzo starych „Wytycznych projektowania sieci uzbrojenia podziemnego i nadziemnego na obszarze m. st. Warszawy i WSW”

- Bardzo pożyteczne i ułatwiające pracę byłyby aktualne, kompleksowe wytyczne w tej dziedzinie.

Lokalizacja urządzeń podziemnej infrastruktury technicznej

- Dwa charakterystyczne zapisy w komentarzu do *rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* , oddają stan, panujący na styku droga i uzbrojenie z nią związane – uzbrojenie pozostałe (Rozdział 5 § 140):

- **„Na terenie zabudowy infrastruktura techniczna nie związana z drogą umieszczona w pasie drogowym, szczególnie pod jezdnią lub innymi elementami drogi przeznaczonymi dla pojazdów i pieszych utrudnia określenie jednoznaczne właściciela i jego kompetencje, szczególnie w okresie przebudowy drogi lub infrastruktury.”**

Lokalizacja urządzeń podziemnej infrastruktury technicznej

w okresie przebudowy drogi lub infrastruktury.”

- **„Obecny sposób określania linii rozgraniczających w MPZP szczególnie na terenie zabudowy, w którym nie jest wydzielony odpowiedni pas pod drogę wraz z jej urządzeniami (jezdnią, opaskami, utwardzonymi i gruntowymi poboczami bądź pasami awaryjnymi., pasem dzielącym, chodnikami itp.) i pas pod infrastrukturę techniczną nie związaną z drogą obarczony jest poważną wadą, która ujawnia się nie tylko w okresie użytkowania drogi, ale także w czasie przebudowy drogi lub przebudowy infrastruktury podnosząc w znaczący sposób koszty tych robót”.**

Lokalizacja urządzeń podziemnej infrastruktury technicznej

- Oba komentarze są słuszne, tyle że w odniesieniu do terenów zabudowy brak jest przepisów, pozwalających na oddzielenie infrastruktury związanej z drogą od pozostałej - nie jest pomysłem projektantów systemów transportowych w mpzp taki sposób zapisu, jaki powszechnie występuje. Lokowanie tej „pozostałej” w liniach rozgraniczających ulic powinno być uregulowane w sposób bardziej ścisły i uporządkowany – np udziały w kosztach pozyskania terenu, podział finansowania przebudów i remontów pomiędzy gestorów drogi i infrastruktury nie drogowej.

Rezerwy terenu pod węzły i skrzyżowania

- W przypadku węzła wielopoziomowego lub dużego skrzyżowania jednopoziomowego na ogół dysponujemy jego koncepcją lub projektem z opracowań zewnętrznych i sprawa wyznaczenia rezerwy terenu jest dość prosta. Jeśli nie dysponuje się takim rozwiązaniem, to należy określić ją indywidualnie (robocze rozrysowanie węzła, lub skrzyżowania).

- W przypadku skrzyżowań pozostałych należy określić rezerwę terenu poprzez zaprojektowanie orientacyjnej geometrii skrzyżowania, zgodnie z §7 ust. 4. *rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej*

Rezerwy terenu pod węzły i skrzyżowania

z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

„Rozmiary terenu potrzebnego na węzeł, skrzyżowanie ulicy klasy Z lub ulic wyższych klas z ulicą klasy Z, G lub GP oraz na plac i parking powinny być określone indywidualnie. Na skrzyżowaniu ulicy klasy L lub D z ulicą klasy L lub D, a także na skrzyżowaniu ulicy klasy Z z ulicą klasy L lub D powinny być stosowane narożne ścięcia linii rozgraniczających nie mniejsze niż 5 m x 5 m”, co niestety nie zawsze jest przestrzegane.

Rezerwy terenu pod węzły i skrzyżowania

- Jeżeli występują rozwiązania wariantowe, należy przyjąć wariant rozwiązania wymagający większej zajętości terenu (jak słusznie zaleca w opiniach do mpzp Biuro Drogownictwa i Komunikacji).

- Dość często spotykane w zapisach planów miejscowych sformułowanie „trójkąt widoczności” odnoszone do ścięć narożnych linii rozgraniczających ulic w rejonie skrzyżowania nie jest prawidłowe. Nie należy go stosować i utożsamiać z „polem widoczności” w rozumieniu litery *rozporządzenia*. Należy użyć określenia „narożne ścięcia linii rozgraniczających” zgodnie z §7 ust. 4 *rozporządzenia*.

Rezerwy terenu pod węzły i skrzyżowania

- Pole widoczności, określone w *rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* jest często trudne do uzyskania na terenach zainwestowanych (budynki w rejonie skrzyżowań) oraz na terenach o przewadze własności prywatnej (protesty właścicieli przeciwko poszerzaniu linii rozgraniczających dróg do wielkości spełniających potrzebne parametry).

Trasy rowerowe

- Technicznie i logicznie sformułowanie „drogi rowerowe”, użyte w zarządzenie Prezydenta m. st. Warszawy z dnia 18 listopada 2010 r. oraz załączniku do niego pt. „Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w Warszawie” jest dobre, jednak wywołuje pewne kontrowersje wśród planistów – określenie „droga” związane jest dość jednoznacznie z pojęciem „terenu”, dla którego wyznacza się linie rozgraniczające, w związku z czym dla „drogi rowerowej” należałoby również takowe wyznaczyć, a generalnie trasy rowerowe (ścieżki lub pasy wydzielone) w obszarach zabudowanych mieszczą się w liniach rozgraniczających dróg.

Trasy rowerowe

GP-0151/5523/2010

Zarządzenie nr 5523/2010
Prezydenta miasta stołecznego Warszawy
z dnia 18 listopada 2010 r.
w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju systemu transportu rowerowego na terenie miasta stołecznego Warszawy

Na podstawie art. 30 ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym
(Dz. U. z 2001 r. Nr 142, póz. 1591 z późn. zm.) w związku z uchwałą Rady m.st. Warszawy Nr LXXXII/2746/2006 z 10 października 2006 r. w sprawie studium uwarunkowań kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy oraz uchwałą Nr LVIII/1749/2009 Rady m.st. Warszawy z dnia 9.07.2009 r. w sprawie przyjęcia Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważonego Planu Rozwoju Transportu Publicznego, zarządza się co następuje:

Trasy rowerowe

§ 1

1. Komórki organizacyjne Urzędu m.st. Warszawy, w tym Urzędy Dzielnic oraz jednostki organizacyjne m.st. Warszawy działają na rzecz tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu rowerowego.
2. Prace nad tworzeniem korzystnych warunków dla rozwoju ruchu rowerowego na terenie miasta stołecznego Warszawy planuje i koordynuje Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy.
3. W celu wykonywania zadania wskazanego w ust. 1 oraz zapewnienia właściwej współpracy pomiędzy Biurem Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy a jednostkami, o których mowa w ust. 1 kierownicy tych jednostek powołują spośród osób w nich zatrudnionych Koordynatorów ds. rozwoju transportu rowerowego (zwanych dalej Koordynatorami). O powołaniu Koordynatora kierownik jednostki niezwłocznie zawiadamia Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy.

§ 2

Rozwój systemu transportu rowerowego, w tym systemu roweru publicznego, podmioty wymienione w § 1 ust.1 realizują w szczególności poprzez:

1) budowę dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego,
2) wyznaczanie pasów dla rowerów na jezdniach ulic,
3) przystosowywanie ulic do wspólnego ruchu pieszych, rowerzystów i innych pojazdów,
4) budowę samodzielnych dróg rowerowych, prowadzonych w terenie niezależnie od układu drogowego (poza pasem drogowym),
5) wprowadzanie stref ruchu uspokojonego,
6) zapewnianie miejsc do bezpiecznego parkowania rowerów.

Trasy rowerowe



Załącznik
do Zarządzenia nr 5523/2010
Prezydenta m.st. Warszawy
z dnia 18.11.2010 r.

Warszawa 2009

Trasy rowerowe

- W tekście uchwały ustala się obowiązkowo przebieg tras rowerowych (ścieżki lub pasy rowerowe wydzielone w jezdni), w liniach rozgraniczających dróg zgodnie z ustaleniami „Studium uwarunkowań i kierunków rozwoju zagospodarowania m. st. Warszawy”. Można również ustalić lub dopuścić realizację takowych w liniach rozgraniczających dróg innych, oraz poza nimi, tam gdzie planista uważa to za konieczne.

- Występuje problem ścieżek rowerowych urządzonych, poza obszarami zabudowanymi – np. las, park – jeśli nazwie się to „drogą rowerową”, czy nie zobowiązuje to do wyznaczenia rezerwy terenu pod takie urządzenie,

Trasy rowerowe

z ustaleniem symbolu jego przebiegu w obszarze planu? - ścieżka, trasa lub szlak rowerowy brzmi mniej zobowiązująco w aspekcie pozyskania terenu.

- Sposób zapisu – najczęściej spotykane w planach miejscowych określenie „ścieżki rowerowe” odnosi się do konkretnego urządzenia i nie wyczerpuje zagadnienia w kontekście układu tras rowerowych – nie są ujęte w nim wydzielone pasy rowerowe w jezdniach ulic - w tym lansowane ostatnio tzw. *kontrapasy* – wydzielone pasy rowerowe, o kierunku ruchu przeciwnym do kierunku ruchu samochodowego na drogach jednokierunkowych –

Trasy rowerowe

osobiście proponuję używanie określenia *„przeciwpasy”* – jest to polskie, a poza tym edytor tekstu nie będzie zamieniał *„kontrapasów”* na *„kontrabasy*”, co czyni nagminnie, i jeśli ktoś nie zorientuje się zawczasu, to pójdzie w świat (sam taki artykuł czytałem), nie obejmuje również ciągów pieszo – rowerowych. (vide – Park Traugutta).

- Spójność zapisu w tekście uchwały i rysunku planu – ustala się w tekście przebieg ścieżki rowerowej w liniach rozgraniczających drogi, wprowadza się ją na rysunek planu i tu tkwi problem – przebieg ścieżki rowerowej, zaznaczony graficznie na rysunku planu, przy realizacji

Trasy rowerowe

planu (pozwolenia na budowę) może być traktowany, jako obowiązujący, co do szczegółowego przebiegu, co może niepotrzebnie komplikować i ograniczać możliwości realizacji inwestycji. Należałoby zaproponować inny sposób wprowadzania tego ustalenia na rysunek planu (np zaznaczenie dróg, w których ustala się realizację tras rowerowych) lub z niego zrezygnować.

Szpalery i nasadzenia

Jeśli proponowane są w drogach o niewielkich szerokościach w liniach rozgraniczających (ok.12 – 15 m) - należy przeanalizować, czy nie zablokują możliwości sytuowania urządzeń podziemnej infrastruktury tech- nicznej.