

**Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Katowicach**

Katowice, dnia 05 października 2020 r.

O.KA.Z-.3.4241.352.2020.2.tś.5715

Pani

**Małgorzata Rejman**

(pełnomocnik gminy Ciasna)

Collect Consulting S.A

ul. Zbożowa 42B

40-657 Katowice

W związku z wnioskiem z dnia 10 sierpnia 2020 r. (wpływ do GDDKiA dnia 20 sierpnia 2020 r.) uzupełnionym dnia 22 września 2020 r. w sprawie wydania warunków technicznych przebudowy zjazdu publicznego z DK11 (ul. Lubliniecka) w m. Ciasna na drogę dojazdową do stacji paliw PKN Orlen do parametrów skrzyżowania z uwagi na planowane nadanie statusu dróg publicznych istniejącym dwóm drogom wewnętrznym, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, po analizie złożonego planu sytuacyjnego z naniesioną projektowaną siecią dróg gminnych oraz biorąc pod uwagę zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Ciasna uchwalonego uchwałą Rady Gminy Ciasna numer XXIV/167/2012 z dnia 29 czerwca 2020r, wyjaśnia, że projektując układ drogowy skrzyżowania drogi publicznej o symbolu w planie „3KDL” - tereny drogi publicznej ulicy lokalnej z drogą krajową numer 11 klasy „GP” należy stosować przepisy *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. z 2016 r. poz. 124 ze zm.)* – dalej *Rozporządzenie*.

Przechodząc na grunt niniejszej sprawy, powyższe oznacza:

- Należy uwzględnić odległości pomiędzy istniejącymi, a projektowanymi skrzyżowaniami zgodnie z wartościami określonymi w *Rozporządzeniu*. Mając na uwadze przepisy §9 ust 1 pkt 3 *Rozporządzenia* w zakresie stosowania połączeń dróg klasy GP z drogami niższych klas technicznych, z treści których wynika, że droga klasy „GP” powinna mieć powiązania z drogami klasy „Z” (wyjątkowo „L”), a odstępy między skrzyżowaniami na terenie zabudowy nie powinny być mniejsze niż 2000m,

a poza terenem zabudowy 1000m, przy czym dopuszcza się wyjątkowo odstępstwa poza terenem zabudowy nie mniejsze niż 1000m a na terenie zabudowy nie mniejsze, niż 600m, odległości powyższe w odniesieniu do DK11 dla dróg: 1KDL 3KDL (około 360m) nie są zachowane. Dla projektowania drogi publicznej „3KDL” w miejscu istniejącej drogi wewnętrznej niezbędne jest uzyskanie odstępstwa od ww. warunków technicznych.

- Należy skorygować przebieg wlotu ul. Leśnej do DK 11. Istniejący wlot ulicy Leśnej usytuowany jest pod kątem zbliżonym do 60° w odniesieniu do DK, co w przypadku zaprojektowania skrzyżowania (DK11 – „3KDL”) w miejscu oddalonego o ok. 60m zjazdu do stacji paliw stworzyłoby w ciągu DK11 układ dwóch skrzyżowań funkcjonujący jako skrzyżowanie o przesuniętych wlotach. Zaprojektowana korekta sytuacyjna wlotu ulicy Leśnej do DK 11 z przesunięciem osi ulicy Leśnej do projektowanego skrzyżowania, winna zapewniać wykształcenie skrzyżowania czterowłotowego.
- Należy wykonać pomiary ruchu i prognozę ruchu, uwzględniając ruch kołowy generowany zarówno przez istniejące jak i projektowane obiekty budowlane w obszarze objętym projektem. Należy dobrać odpowiednie parametry geometryczne i typ skrzyżowania DK11 z drogą „3KDL”, w tym długości odcinków akumulacji. W oparciu o wykonane pomiary ruchu oraz uwzględniając prognozę, należy wyznaczyć długość pasa dla relacji wyjazdowej z drogi krajowej, nie mniejszą, niż minimalna określona w *Rozporządzeniu*, dla drogi klasy „GP” przy wyznaczonej prędkości miarodajnej.
- Jeżeli funkcję drogi zbiorczej łączącej układ komunikacyjny gminny z DK11 ma pełnić nowoprojektowana w miejscu zjazdu do stacji paliw droga publiczna „3KDL” (w miejscu przewidzianym zapisami planu), należy rozważyć ograniczenie dostępności do drogi krajowej na ciągu ulicy Lipowej (wcześniej Świerkowej), na przykład stosując w miejscu istniejącego skrzyżowanie wyłącznie dla relacji prawoskrętnych.
- Niedopuszczalna jest proponowana lokalizacja zjazdów publicznych na projektowaną drogę wewnętrzną (biegnącą równolegle do DK 11) w odległości około 12-14 metrów od krawędzi DK11 zarówno z ul. Lipowej, jak i drogi „3KDL”. Lokalizacja taka jest niezgodna z obowiązującymi przepisami, (zjazd w obszarze skrzyżowania), zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, wpływa na pogorszenie warunków ruchowych. O ile inwestor zamierza projektować drogę lokalną w lokalizacji ww. drogi wewnętrznej (co wynika w wniosku), to za niedopuszczalne z analogicznych powodów uznajemy tak bliskie lokalizowanie skrzyżowań dróg L/L z drogą klasy GP. Reasumując geometrię wewnętrznego układu drogowego należy przeprojektować, uwzględniając obowiązujące przepisy, w zależności od tego czy projektuje się skrzyżowanie dróg publicznych, czy zjazdy publiczne

każdorazowo ich lokalizacja musi uwzględniać wartości wynikające z przepisów *Rozporządzenia*.

- Należy zlikwidować zjazd z DK11 w miejscu włączenia drogi gruntowej urządzonej wzdłuż granicy terenu leśnego, a obsługę komunikacyjną zapewnić poprzez projektowany układ drogowy.
- Z uwagi na włączenia projektowanego układu dróg gminnych do ul. Lipowej oraz dopuszczone miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego tereny usługowe, należy skorygować przebieg drogi (w stosunku do określonego planem), tak by uzyskać maksymalne możliwe odsunięcie jej wlotów, od krawędzi jezdni drogi krajowej. Możliwe jest również skomunikowanie za pośrednictwem projektowanego układu dróg bez projektowania dodatkowego skrzyżowania.
- Należy projektować niezależny system odwodnienia wewnętrznego układu drogowego gminy, z którego wody nie będą kierowane do systemu odwodnienia drogi krajowej. Należy zapewnić ciągłość odwodnienia drogi krajowej, w razie potrzeby na istniejących rowach projektować przepusty pod zjazdami z rur HDPE SN 12 Ø600mm obustronnie ścięte pod kątem dostosowanym do nachylenia skarp korony zjazdu z brukowaniem wylotu przepustu, dna i skarp rowu narzutem kamiennym.
- Stosownie do potrzeb, uwzględniając projektowaną zabudowę należy przewidzieć wykonanie ciągów pieszych zapewniających dojście do nieruchomości.

Należy przedłożyć do GDDKiA koncepcję planowanych przez Inwestora rozwiązań, uwzględniającą podane wyżej warunki projektowania. Koncepcja powinna zawierać co najmniej:

- profile podłużne dróg w obszarze skrzyżowania,
- analizę widoczności i przejezdności na projektowanych skrzyżowaniach,
- na planie sytuacyjnym należy wyraźnie opisać klasy techniczne dróg, przyjęte prędkości projektowe i miarodajne. Sposób ustalenia prędkości miarodajnej dla drogi krajowej należy wyraźnie opisać w części opisowej koncepcji, uwzględniając charakter terenu przyległego do drogi, organizację ruchu na DK11,
- zwięzłą część opisową,
- w wypadku konieczności zastosowania odstępstwa od obowiązujących przepisów warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie należy szczegółowo uzasadnić konieczność stosowania odstępstwa,
- należy wyjaśnić, tryb uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji.
- w koncepcji należy zawrzeć, proponowane rozwiązania w zakresie organizacji ruchu na drodze krajowej, w tym wykazać ewentualne ograniczenia prędkości wynikające z tej organizacji na przedmiotowym odcinku,

- na planie sytuacyjnym należy wyraźnie zwymiarować elementy geometryczne skrzyżowania przyjęte w oparciu o ustalone klasy techniczne dróg publicznych,
- na planie sytuacyjnym, lub dodatkowym rysunku należy zwymiarować wartości promienia skrętów dla pasów w relacjach skrętnych.

P.O. Z-ca Dyrektora  
Dz. Zarządzania Drogami i Mostami  
mgr inż. Kamil Bułakowski

Otrzymuje:

1. Adresat

Do wiadomości:

1. Z-3 a/a

Administratorem danych osobowych wnioskodawcy jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa, tel. (022) 375 8888, e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl.

W sprawach związanych z przetwarzaniem danych osobowych, można kontaktować się z Inspektorem Ochrony Danych, za pośrednictwem adresu e-mail: iod@gddkia.gov.pl.

Dane osobowe będą przetwarzane w celu przeprowadzenia postępowania administracyjnego i rozpatrzenia wniosku jak również w celu archiwizacji.

Podstawę prawną przetwarzania danych osobowych stanowią przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 256 ze zm.) oraz ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r., poz. 470 ze zm.), ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 164) oraz art. 6 ust. 1 lit. c rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE.

Dane osobowe będą ujawniane innym stronom postępowania i ich pełnomocnikom oraz podmiotom przetwarzającym dane na podstawie zawartych umów.

Dane osobowe będą przechowywane przez okres rozpatrywania sprawy oraz przez okres archiwizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Wnioskodawcy przysługuje prawo dostępu do swoich danych, ich sprostowania, ograniczenia przetwarzania oraz usuwania danych na warunkach określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE.

Wnioskodawca ma prawo w dowolnym momencie wycofać zgodę na przetwarzanie danych kontaktowych tj. numeru telefonu lub adresu poczty elektronicznej. Wycofanie zgody nie wpływa na zgodność z prawem przetwarzania danych, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem.

Osobie, której dane dotyczą przysługuje prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Danych Osobowych.

Podanie danych jest wymogiem ustawowym. Brak podania danych osobowych może skutkować pozostawieniem podania (wniosku) bez rozpoznania na warunkach określonych w kodeksie postępowania administracyjnego. Podanie danych kontaktowych, tj. numeru telefonu oraz adresu poczty elektronicznej jest dobrowolne