

Practical aspects of organizing the reconstruction of a public road caused by a private investment based on example of the realization of a commercial and service facility in Bielsko-Biala

Arleta Pernal ^{1*}, Andrzej Harat ²

¹ *University of Bielsko-Biala, ul. Willowa 2, Bielsko-Biala 43-309, Poland, arletapernal@gmail.com*

² *University of Bielsko-Biala, ul. Willowa 2, Bielsko-Biala 43-309, Poland, aharat@ubb.edu.pl*

* *Corresponding author, arletapernal@gmail.com*

Abstract: The investment process is a complex issue that requires coordination of many activities. The issues that should be taken into account concern both technical issues resulting from the construction of buildings, the selection of design solutions, as well as legal activities related to obtaining decisions and permits for the investment, enabling its realization. All the above elements must be included in the time and budget specified by the investor. Issues related to the proper communication of construction projects are unfortunately quite often ignored or neglected by investors and designers. At the same time, this component of the investment process, may constitute an element carrying additional financial costs while implementing facilities generating significant car traffic. It may involve the need to build a new road system to enable access or to reconstruct the existing one. The implementation of each investment requires a thorough analysis in terms of the impact of the traffic generated by the planned facility on the surrounding road system. A good example that shows the complexity and, at the same time, the importance of the issues discussed is the process of reconstruction of a public road discussed in this work caused by a private investment, based on the example of the construction of a service and commercial facility in Bielsko-Biala.

Keywords: road reconstruction; road construction; art. 16 of the Act of Public Roads; realization of the investment process

Praktyczne aspekty organizacji przebudowy drogi publicznej spowodowanej inwestycją prywatną na przykładzie realizacji obiektu handlowo-usługowego w Bielsku-Białej

Arleta Pernal ^{1*}, Andrzej Harat ²

¹ *Uniwersytet Bielsko-Bialski, ul. Willowa 2, Bielsko-Biala 43-309, Polska, arletapernal@gmail.com*

² *Uniwersytet Bielsko-Bialski, ul. Willowa 2, Bielsko-Biala 43-309, Polska, aharat@ubb.edu.pl*

* *Corresponding author, arletapernal@gmail.com*

Streszczenie: Proces inwestycyjny stanowi złożone zagadnienie, w ramach którego skoordynowanie wymaga realizacja wielu czynności. Zagadnienia, które należy uwzględnić dotyczą zarówno problematyki technicznej wynikającej z samego wznoszenia obiektów budowlanych, doboru rozwiązań projektowych, jak również czynności prawnych związanych z uzyskaniem dla inwestycji decyzji i zezwoleń, umożliwiających jego realizację. Wszystkie powyższe elementy muszą zawrzeć się w określonym przez inwestora czasie oraz budżecie. Kwestie związane z poprawnym skomunikowaniem przedsięwzięć budowlanych są niestety dość często, przez inwestorów oraz projektantów pomijane lub zaniedbywane. Jednocześnie, ta składowa procesu inwestycyjnego, przy realizacji obiektów generujących znaczny ruch samochodowy, może stanowić element niosący za sobą dodatkowe koszty finansowe. Może

się wiązać bowiem z koniecznością budowy nowego układu drogowego, umożliwiającego dojazd lub przebudowę już istniejącego. Realizacja każdej inwestycji, wymaga wnikliwej analizy dokonywanej pod kątem oddziaływania ruchu generowanego przez planowany obiekt na okoliczny układ drogowy. Za dobry przykład, który przedstawia złożoność, a jednocześnie wagę omawianych zagadnień posłużyć może omówiony w niniejszej pracy proces przebudowy drogi publicznej spowodowany inwestycją prywatną na przykładzie realizacji obiektu usługowo-handlowego w Bielsku-Białej.

Słowa kluczowe: przebudowa drogi; budowa drogi; art. 16 ustawy o drogach publicznych; realizacja procesu inwestycyjnego

1. Wstęp

Budownictwo drogowe stanowi szczególny rodzaj budownictwa ogólnego. Jego rozwój nierozzerwalnie wiąże się z historią ludzkości, wzrostem cywilizacyjnym, zmieniającymi się potrzebami komunikacyjnymi ludzi i koniecznością przystosowania do nich otaczającej rzeczywistości. Projektowanie i realizacja inwestycji drogowych są ściśle powiązane z zagospodarowaniem i funkcją terenu bezpośrednio położonego w rejonie planowanych inwestycji drogowych [1]. Dobór prawidłowych rozwiązań projektowych, planowanie i realizacja inwestycji przysparzają zupełnie innych problemów w sytuacji budowy lub rozbudowy dróg znajdujących się w miastach, które stanowią ukształtowaną tkankę przestrzenno-funkcjonalną, przy ograniczonej dostępności terenu do zastosowania najwłaściwszych, a jednocześnie najbardziej praktycznych rozwiązań projektowych. Tymczasem funkcjonalność, sprawność oraz bezpieczeństwo miejskich systemów komunikacji niejednokrotnie stanowią jeden z czynników wyznaczających poziom jakości życia w mieście. Bezpieczna, a zarazem wygodna komunikacja, zapewnia możliwość przemieszczania się ludności w życiu codziennym do miejsc pracy, szkół, przedszkoli i innych ważnych obiektów stanowiących ośrodki życia gospodarczego i społecznego. Projektowanie oraz realizacja inwestycji drogowych wymagają analizy różnych elementów. Realizacja budowy drogi, jako obiektu budowlanego, stanowi niewielką część całego procesu planowania, analizy ruchu i doboru odpowiednich rozwiązań projektowych, które w następstwie mają zapewnić odpowiednie skomunikowanie terenów przyległych, dostosowane do ich charakterystyki, funkcji i specyfiki generowanego ruchu drogowego. W procesie rozbudowy drogi publicznej należy uwzględnić liczne wymogi ekonomiczne i prawne. Co do zasady budowa lub przebudowa dróg publicznych stanowi zadanie publiczne i nie powinna być przerzucana na podmioty prywatne [2]. W pewnych sytuacjach jednak ustawodawca uwzględnia możliwość realizacji tego typu inwestycji na zasadach partnerstwa publiczno-prawnego (art. 3 ust. 5 ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego) [3]. Za istotną korzyść, którą odnieść mogą władze publiczne, jest przyjęcie przez podmiot prywatny roli inwestora projektowanego przedsięwzięcia. System partnerstwa publiczno-prywatnego umożliwia więc realizację projektów mimo braku środków publicznych w chwili zawierania kontraktu [4]. W niniejszej pracy przedstawione zostaną praktyczne aspekty związane z rozbudową skrzyżowania ul. Bystrzańskiej z ul. Przedwiośnie w Bielsku Białej, w związku z realizacją inwestycji nie drogowej, którą stanowiła realizacja budynku usługowo-handlowego.

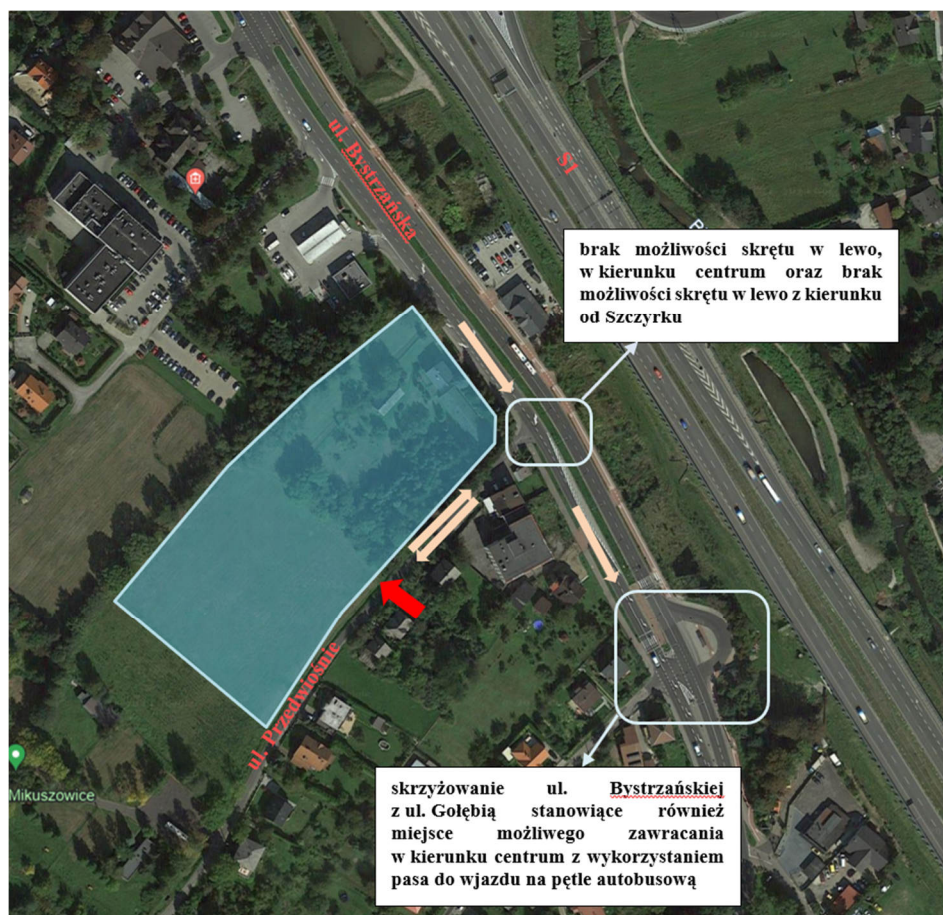
2. Czynności przygotowawcze związane z realizacją inwestycji

Inwestor planujący obiekt handlowo-usługowy na nieruchomościach położonych u zbiegu ulic Bystrzańskiej i Przedwiośnie w Bielsku-Białej w zasadzie począwszy od etapu uzyskania dla tego zamierzenia warunków zabudowy, posiadał informację, że będzie ona wymagała realizacji dodatkowego zakresu prac związanych z przebudową drogi publicznej, z uwagi na swoje położenie.

Ulica Bystrzańska jest jedną z głównych arterii miasta, prowadzącą bardzo duży ruch. Stanowi główną drogę wylotową z centrum w kierunku Szczyrku oraz dojazd do węzła drogowego z drogą S1. Posiada przekrój drogowy dwujezdniowy, po dwa pasy ruchu w każdym kierunku. Natomiast ul. Przedwiośnie to ulica lokalna posiadająca wlot do ul. Bystrzańskiej, ograniczony ruchowo do możliwości wykonania wyłącznie skrętu w prawo. Z uwagi na położenie działki przeznaczonej pod inwestycję w rejonie skrzyżowania, a także na wysokości pasa wyłączenia z pobliskiej stacji paliw, brak było możliwości uzyskania zgody zarządcy drogi na skomunikowanie inwestycji bezpośrednio z ul. Bystrzańskiej. Obowiązujące w okresie opracowywania dokumentacji projektowej warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne (Dz.U. z 2019 r. poz. 1643) wskazywały wyraźnie, że zlokalizowanie zjazdu o charakterze publicznym (zjazd prowadzący do działalności użytkowej, publicznej) nie jest dopuszczalne w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu, a w szczególności: w obszarze skrzyżowania lub węzła oraz na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu (par. 78 ust. 1, par. 113 ust. 7 pkt 1, 5) [5]. Dlatego skomunikowanie inwestycji mogło odbywać się wyłącznie od strony ul. Przedwiośnie. Jednakże parametry techniczne ul. Przedwiośnie tj. szerokość jezdni oraz jej nośność, nie były wystarczające do poprowadzenia ruchu generowanego przez planowaną inwestycję

(w tym obsługi pojazdami ciężarowymi). Dodatkowo komunikacja ograniczona zostałaby wyłącznie do możliwości wjazdu z kierunku od centrum miasta i wyjazdu w kierunku Szczyrku (czyli zgodnie z obowiązującą na skrzyżowaniu ul. Bystrzańskiej i Przedwiośnie organizacją ruchu). Nie była to sytuacja korzystana pod względem atrakcyjności obiektu dla docelowej grupy odbiorców.

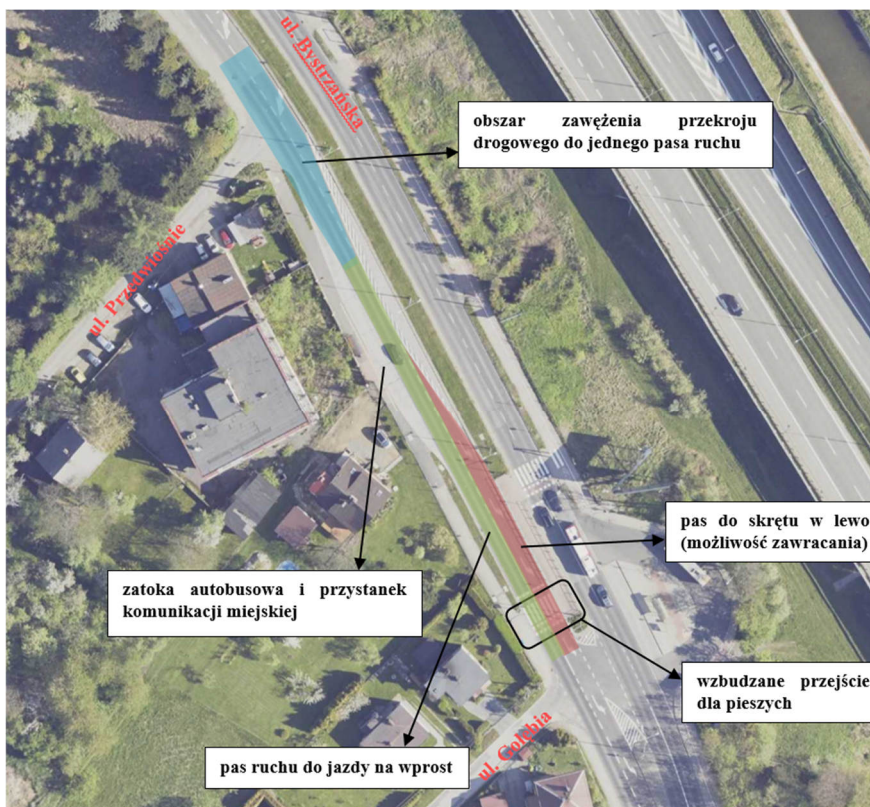
Na rysunku 1 przedstawiono lokalizację inwestycji wraz ze wskazaniem możliwych kierunków ruchu z uwzględnieniem organizacji ruchu występującej na etapie przygotowania inwestycji.



Rysunek 1. Lokalizacja inwestycji z uwzględnieniem organizacji ruchu na etapie przygotowania inwestycji

Również z punktu widzenia zarządcy drogi dopuszczenie takiej sytuacji ruchowej byłoby niebezpieczne. Samochody wyjeżdżające z ul. Przedwiośnie, a kierujące się docelowo do centrum miasta, po wjeździe na pas ruchu w kierunku Szczyrku korzystałyby zapewne z możliwości wykonania manewru zawracania na wysokości skrzyżowania z ul. Gołębią. Aby wykonać taki manewr, musiałyby na stosunkowo krótkim odcinku (ok. 50,0 m) wykonać manewr zmiany pasa ruchu, blokując tym samym pas do jazdy na wprost, który na wysokości wlotu ul. Przedwiośnie jest ograniczony do jednego pasa ruchu. Również na odcinku od ul. Przedwiośnie do ul. Gołębiej znajduje się zlokalizowana na tym kierunku zatoka autobusowa, z której część autobusów komunikacji miejskiej wjeżdża na pętlę autobusową zmieniając swój kierunek ruchu na powrotny do centrum. W tym celu kierowca autobusu musi przejechać przez pas ruchu na wprost na krótkim odcinku. W konsekwencji kierujący pojazdami poruszającymi się przedmiotowym fragmentem drogi, zmuszeni byłiby do zwracania uwagi na wiele elementów w tym samym czasie. Nie ulega wątpliwości, że przyczyniłoby się to do powstawania zatorów oraz zwiększenia ryzyka wystąpienia wielu niebezpiecznych sytuacji na tym odcinku drogi. Dodatkowo ruch na przedmiotowym fragmencie drogi okresowo wstrzymywany jest również przez pieszych poprzez istniejące przejście dla pieszych ze wzbudzaną sygnalizacją świetlną. Dopuszczenie dodatkowego, niemałego generatora ruchu, jakim stałby się obiekt usługowo-handlowy, byłoby sytuacją niekorzystną zarówno z uwagi na zmniejszenie przepustowości na tym odcinku drogi, jak i bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Na rysunku 2 przedstawiono wskazane wyżej elementy kolizyjne mające wpływ na przepustowość i bezpieczeństwo ruchu drogowego w omawianym obszarze.



Rysunek 2. Elementy kolizyjne mające wpływ na przepustowość i bezpieczeństwo ruchu drogowego na etapie przygotowania inwestycji

3. Koncepcja przebudowy skrzyżowania w związku z realizacją przedsięwzięcia inwestycyjnego

Scharakteryzowane wyżej liczne elementy kolizyjne sprawiły, że dla inwestora dużo bardziej korzystną sytuacją byłoby umożliwienie wykonania przez pojazdy wszystkich relacji ruchowych na skrzyżowaniu ul. Bystrzańskiej z ul. Przedwiośnie. Powyższe można uzyskać jedynie poprzez przebudowę istniejącego skrzyżowania. Natomiast z punktu widzenia zarządcy drogi, realizacja takiego rozwiązania wyeliminowałaby wszelkie wyżej opisane, negatywne skutki wprowadzenia dodatkowego ruchu z zamierzenia prywatnego do układu drogowego w istniejącym kształcie. Możliwość budowy skrzyżowania z pełną dostępnością relacji ruchowych wymagało przeprowadzenia szczegółowej analizy ruchu. Na jej podstawie, można byłoby dobrać odpowiednie rozwiązanie projektowe skrzyżowania oraz określić czy zasadna byłaby jego przyszła realizacja w takim kształcie (z dopuszczeniem wszystkich relacji ruchowych).

Inwestor prywatny zlecił opracowanie analizy, która zakładała przebudowę istniejącego skrzyżowania ul. Bystrzańskiej z ul. Przedwiośnie na skrzyżowanie skanalizowane, sterowane sygnalizacją świetlną, z zapewnieniem wszystkich relacji ruchowych. Dla głównego przebiegu potoków ruchu w ciągu ul. Bystrzańskiej przewidziano po dwa pasy do ruchu na wprost dla obu kierunków. Na wlocie południowym ul. Bystrzańskiej zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w lewo w ul. Przedwiośnie, natomiast na wlocie północnym zaprojektowano dodatkowy pas do skrętu w prawo, w ul. Przedwiośnie. Z uwagi na występujące uwarunkowania terenowe tj. istniejący pas wyłączenia ze stacji paliw, przy założeniu niewielkiego natężenia ruchu na tym pasie oraz na zaprojektowanym pasie do skrętu w prawo w ul. Przedwiośnie, dopuszczono możliwość przeplatania się potoków ruchu. Założono również przebudowę ul. Przedwiośnie na odcinku od ul. Bystrzańskiej do zjazdu na teren inwestycji. Obejmowała ona rozbudowę jezdni do szerokości 6,0 m oraz budowę jednostronnego chodnika w celu bezpiecznego poprowadzenia ruchu pieszego w kierunku inwestycji prywatnej. Powyższe determinuje również konieczność przebudowy odcinka istniejącej sieci kanalizacji deszczowej oraz likwidację rowu wzdłuż ul. Przedwiośnie (zapewnienie prawidłowego odwodnienia rozbudowanej jezdni drogi i tarczy skrzyżowania) oraz przebudowę sieci oświetlenia ulicznego w tym rejonie. Na skrzyżowaniu zaprojektowano sygnalizację świetlną. Dla przyjętego skrzyżowania przeprowadzono również analizę przejezdności pojazdu miarodajnego.

Dla takich założeń projektowych wykonano pomiary natężenia ruchu obejmujące wszystkie wloty skrzyżowania, na których wykonywano zliczanie pojazdów z podziałem na strukturę kierunkową i rodzajową ruchu. Dla projektowanego zamierzenia inwestycyjnego przyjęto 2 etapy realizacji: w ramach 1 etapu prac przewidziano budowę

obiektu handlowego wraz z parkingiem o planowanej łącznej liczbie 110 miejsc postojowych. W ramach 2 etapu prac przewidziano budowę obiektu biurowo-usługowego wraz z parkingiem. Natężenie ruchu pojazdów generowane przez planowane obiekty zostało określone przez inwestora, na podstawie innych lokalizacji analogicznych inwestycji, przy uwzględnieniu gabarytów przedsięwzięcia, ilości miejsc postojowych, ilości pracowników i klientów oraz w oparciu o zakładane harmonogramy planowanych dostaw. Pomiary ruchu istniejącego wykonano w godzinach od 6:00 do 18:00. Zostały one dodatkowo zweryfikowane i uzupełnione pomiarami ruchu udostępnionymi przez zarządcę drogi, a do ostatecznych obliczeń i analiz przyjęto najwyższe sumaryczne wartości natężeń ruchu, jako wartości najbardziej niekorzystne. Na podstawie przeprowadzonych analiz wyznaczono godzinę szczytu komunikacyjnego tj. maksymalnego obciążenia ruchem zaprojektowanego skrzyżowania, które zanotowano w okresie od 15:30 do 16:30.

Dla otrzymanych danych ruchowych oraz obliczeniowych wskaźników wzrostu ruchu, została wykonana prognoza ruchu dla dwóch horyzontów czasowych, za które przyjęto 10 i 15 rok od oddania inwestycji prywatnej do użytkowania. W konsekwencji zaprognozowano ruch dla roku 2032 i 2037. Uzyskane wartości posłużyły do analizy warunków ruchu i przepustowości zaprojektowanego skrzyżowania. Stwierdzono, że ruch na przedmiotowym skrzyżowaniu w perspektywie prognozowanego 10-letniego okresu czasu wzrośnie o około 20%, natomiast dla 15-letniego okresu czasu wzrośnie o około 30%. Następnie wykonano analizę obliczeniową warunków ruchu i przepustowości skrzyżowania z sygnalizacją świetlną w oparciu o instrukcję obliczenia przepustowości skrzyżowań z sygnalizacją świetlną (Zarządzenie nr 20 GDDKiA z dnia 23 lipca 2004 r.) [6]. Do obliczeń przyjęto również założenie, iż w analizowanym okresie, skrzyżowanie nie zostanie przebudowane. Na podstawie przeprowadzonych analiz przyjęto dla skrzyżowania korzystniejsze rozwiązanie układu geometrycznego, zapewniające jego poprawne funkcjonowanie i odpowiedni poziom swobody ruchu w perspektywie 10-letniej i 15-letniej.

Dodatkowo opracowana koncepcja obejmowała konieczność uwzględnienia odpowiednich rozwiązań dla elementów wskazanych poniżej.

Przyjęcie takiego ukształtowania geometrii skrzyżowania, aby planowana rozbudowa obejmowała wyłącznie działki drogowe ulicy Bystrzańskiej i Przedwiośnie oraz ewentualnie działki stanowiące własność inwestora, przy jednoczesnym zachowaniu wymaganych przejezdności pojazdów miarodajnych. Powyższe wynikało z faktu konieczności realizacji inwestycji w oparciu o decyzję ustalającą lokalizację celu publicznego i pozwolenie na budowę w trybie podstawowym (bez wykorzystania specustawy). Było to niezbędne z uwagi na realizowaną w tym samym czasie, przez zarządcę drogi, dokumentację projektową, obejmującą swoim zakresem rozbudowę drogi wojewódzkiej 942 ulicy Partyzantów i Bystrzańskiej oraz drogi powiatowej 7479S ul. Bystrzańskiej, w zakresie rozbudowy istniejących ciągów pieszych i rowerowych. Inwestycja ta była procedowana w trybie specustawy drogowej, co wykluczało możliwość skorzystania z tego trybu dla rozbudowy skrzyżowania ul. Bystrzańskiej i ul. Przedwiośnie, związanej z inwestycją prywatną. Brak jest bowiem możliwości objęcia jednej działki dwoma postępowaniami administracyjnymi prowadzonymi w trybie specustawy, jednocześnie. Inwestor prywatny musiałby czekać do czasu zakończenia realizacji przez zarządcę drogi rozbudowy drogi wojewódzkiej 942 i drogi powiatowej 7479S. Powyższe bardzo opóźniłoby możliwość rozbudowy samego skrzyżowania ulic Bystrzańskiej i Przedwiośnie, a tym samym realizację inwestycji prywatnej.

Powiązanie istniejących elementów infrastruktury drogowej w ciągu ul. Bystrzańskiej z projektowanymi w obszarze skrzyżowania (analizę długości pasa włączenia do ruchu ze stacji paliw oraz jego przejście w projektowany pas do skrzyżowania w prawo w ul. Przedwiośnie). Konieczność korekty istniejącego zawężenia jezdni ul. Bystrzańskiej w kierunku południowo-wschodnim oraz powiązania z pasem do lewoskrętu na wysokości skrzyżowania z ul. Gołębią.

Skoordynowania projektowanej na skrzyżowaniu sygnalizacji świetlnej z istniejącą sygnalizacją wzbudzaną na przejściu dla pieszych w rejonie skrzyżowania z ul. Gołębią. Dodatkowo możliwość włączenia projektowanej na skrzyżowaniu sygnalizacji świetlnej do systemu ITS. Jest to Inteligentny system transportowy wspomagający proces zarządzania transportem drogowym, wraz z infrastrukturą drogową, pojazdami i ich użytkownikami, w dużych aglomeracjach i poza nimi. Są zbiorem podsystemów, które zbierają dane, analizują je i przetwarzają, dzięki czemu możliwe jest np. lepsze regulowanie i optymalizowanie ruchu samochodów czy komunikacji publicznej, zwiększenie przepustowości, skrócenia czasu podróży oraz zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Przyjęte rozwiązania, z uwagi na istniejące uwarunkowania terenowe oraz brak możliwości spełnienia wszystkich wymagań projektowych, wymagały dodatkowo uzyskania odstępstwa od przepisów technicznych właściwego Ministra od obowiązującego 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 2019 r., poz. 1643) w zakresie:

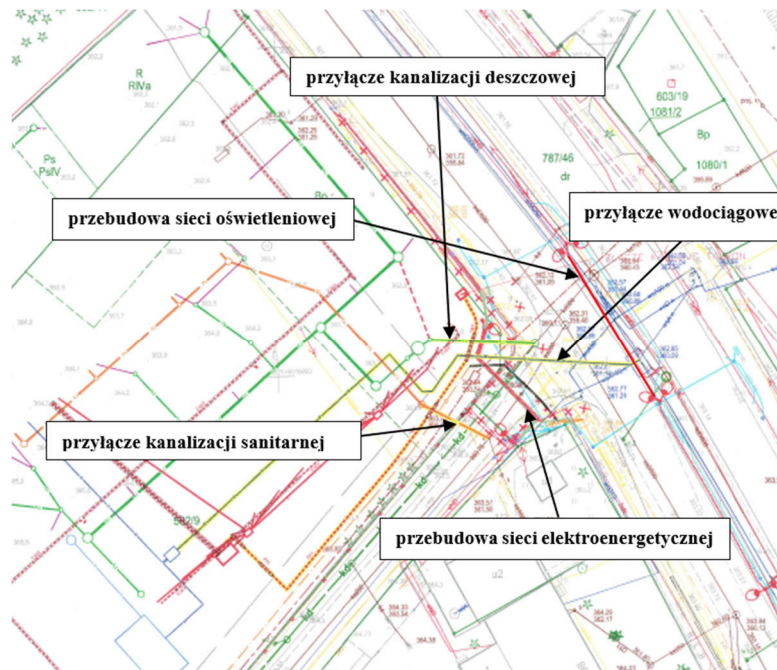
- zmniejszenia odległości określonej warunkami technicznymi zawartymi w par. 127 ust. 5 - odległość przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną od skrzyżowania lub sąsiedniego przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną (zgodnie z w/w zapisami, na ulicy klasy Z nie powinna być ona mniejsza niż 200 m),
- zmniejszenia długości pasa wyłączenia (dla wyjazdu ze stacji paliw) oraz zmniejszenia długości dodatkowego pasa do skrętu w prawo w ul. Przedwiośnie;
- zmniejszenie długości pasa dodatkowego do skrętu w lewo/do zawracania – za przebudowywanym skrzyżowaniem.

Na etapie realizacji branżowej dokumentacji projektowej dla rozbudowy omawianego skrzyżowania problematyczne okazało się również powiązanie przyjętych rozwiązań z wyżej opisaną inwestycją projektowaną przez zarządcę drogi. Dokumentacja projektowa powyżej przedstawionej rozbudowy ul. Bystrzańskiej realizowana była bowiem przez zarządcę drogi dużo wcześniej od zatwierdzenia inwestorowi prywatnemu możliwości wprowadzenia na skrzyżowaniu ulic Bystrzańskiej i Przedwiośnie wszystkich relacji ruchowych, a tym samym nałożenia na niego obowiązku rozbudowy tego skrzyżowania. Pierwotne rozwiązania projektowe zakładały wykonanie przebudowy istniejących zjazdów do działek położonych po północnej stronie ul. Bystrzańskiej. Nie kolidowały one z innymi elementami infrastruktury drogowej znajdującej się w ciągu ul. Bystrzańskiej z uwagi na fakt, że mogły funkcjonować wyłącznie na relacjach prawoskrętnych. W sytuacji rozbudowy skrzyżowania przez inwestora prywatnego, jeden z takich zjazdów znalazł się w obrębie tarczy skrzyżowania, co jest sprzeczne z wymaganiami przepisów techniczno-budowlanych dla dróg publicznych (par. 78 ust. 1, par. 113 ust. 7 pkt 1). Dodatkowo zjazd ten był usytuowany w miejscu, z którego brak było widoczności na projektowaną sygnalizację świetlną, a tym samym możliwość jego bezpiecznego użytkowania (włączenia się do ruchu pojazdu ze zjazdu). Powyższy problem wymagał korekty rozwiązania i przyjęcie takiego, które byłoby zgodne z przepisami technicznymi oraz zapewniał bezpieczną obsługę terenu prywatnego i dodatkowo akceptacji przez właścicieli nieruchomości znajdujących się po północnej stronie ul. Bystrzańskiej. Zaznaczyć należy, że z uwagi na zlokalizowanie w bliskiej odległości problematycznego zjazdu nowej zatoki autobusowej oraz rozmieszczenie sygnalizatorów świetlnych na projektowanym skrzyżowaniu nie było możliwości przeniesienia zjazdu w inne, bezpieczne miejsce. Powyższe powodowało konieczność korekty rozwiązań projektowych zawartych w dokumentacji opracowanej dla rozbudowy drogi wojewódzkiej 942 i powiatowej 7479S. Przyjęcie odpowiedniego rozwiązania stało się tym samym przedmiotem dodatkowych negocjacji pomiędzy zainteresowanymi stronami (zarządcą drogi oraz właścicielami nieruchomości, które obsługiwał kolizyjny zjazd). Ostatecznie wypracowano rozwiązanie satysfakcjonujące właścicieli nieruchomości, jak również niepowodujące zagrożenia w ruchu drogowym w rejonie rozbudowywanego skrzyżowania.

Dodatkowo przeprowadzenie procesu samej rozbudowy skrzyżowania ulic Bystrzańskiej i Przedwiośnie wymagało skoordynowania szeregu prac. Z uwagi na konieczność wykonania przyłączy infrastruktury technicznej do planowanej inwestycji prywatnej (przyłącze wodociągowe, kanalizacji sanitarnej i deszczowej) oraz ich poprowadzenia w obrębie tarczy zaprojektowanego skrzyżowania, zobowiązano inwestora prywatnego do ich wykonania w trakcie trwania robót drogowych związanych z przebudową samego skrzyżowania. Powyższe podyktowane było tym, że z racji dużego ruchu, który prowadzi ul. Bystrzańska, należałoby zminimalizować utrudnienia w ruchu oraz możliwie skrócić czas ich występowania do niezbędnego minimum. Na rysunku 3 przedstawiono planowany przebieg przyłączy do obiektu handlowego, zlokalizowanych w obrębie robót drogowych związanych z rozbudową skrzyżowania ulic Bystrzańskiej i Przedwiośnie.

Wykonanie robót związanych z przebudową infrastruktury teletechnicznej i elektroenergetycznej dla sygnalizacji świetlnej oraz jej późniejsze włączenie do systemu ITS, wymagało nadzoru firmy wykonującej system ITS na terenie miasta. System ten objęty jest bowiem gwarancją powykonawczą. Dodatkowo z uwagi na jego budowę przy udziale środków unijnych, konieczne jest zachowanie tzw. trwałości projektu. Dlatego też nad prawidłowością wykonania wszystkich elementów osprzętu sygnalizacji świetlnej czuwać winny nie tylko osoby wskazane przez zarządcę drogi, ale również przedstawiciel firmy wykonawczej systemu ITS, na której ciąży gwarancja powykonawcza. Nieprawidłowe wykonanie prac lub brak odpowiedniego nadzoru może bowiem grozić jej utraceniem.

Wykonanie wszystkich sieci infrastruktury drogowej, a także pętli indukcyjnych zabudowanych w nawierzchniach, służących szczytywaniu ruchu, wymagało koordynacji prac związanych z ułożeniem warstw nawierzchni bitumicznych, których wykonanie wiąże się z całkowitym wyłączeniem z ruchu poszczególnych jezdni ul. Bystrzańskiej. Projekt zakłada bowiem, na pewnych odcinkach drogi, wykonanie pełnych konstrukcji nawierzchni, natomiast w części zakresu wykonanie wyłącznie warstw bitumicznych wiążących i ścieralnych z zastosowaniem odpowiednich zakładów poszczególnych warstw konstrukcji.



Rysunek 3. Planowany przebieg przyłączy do obiektu handlowego

Co ważne wykonanie wszystkich w/w prac obejmujących poszczególne branże, zostało przeprowadzone przy utrzymaniu ruchu na ul. Beskidzkiej w obu kierunkach. Na drodze tej kategorii i o takim znaczeniu dla systemów transportowych miasta, brak było możliwości nawet czasowego, całkowitego jej wyłączenia z ruchu na czas realizacji prac. Dodatkowo przez cały czas zapewniona była obsługa placu budowy inwestycji prywatnej. Inwestor prywatny realizujący obiekt budowlany na własnych nieruchomościach również nie mógł pozwolić sobie na przestoje w harmonogramie realizacji robót budowlanych. Na rysunkach 4 i 5 przedstawiono stan sprzed zrealizowanej przebudowy. Natomiast na rysunkach 6 i 7 przedstawiono stan po zrealizowanej przebudowie skrzyżowania.



Rysunek 4-5. Skrzyżowanie ul. Bystrzańskiej z ul. Przedwiośnie przed realizacją inwestycji



Rysunek 6-7. Skrzyżowanie ul. Bystrzańskiej z ul. Przedwiośnie po realizacji inwestycji

4. Podsumowanie

Rozwój i realizacja infrastruktury drogowej oraz transportowej nie zawsze będzie stanowić jedynie cel pozostający w interesie publicznym. Niejednokrotnie podmioty prywatne realizujące własne zamierzenia inwestycyjne mogą być zainteresowane możliwością budowy nowych odcinków dróg bądź dostosowania istniejących układów drogowych pod własne zamierzenia i potrzeby komunikacyjne. Istniejące w obrocie prawnym regulacje zawarte w art. 16 ustawy o drogach publicznych oraz kodeksie cywilnym umożliwiają współpracę w powyższej kwestii zarządców dróg oraz inwestorów prywatnych, dając niejednokrotnie stronom podejmującym wzajemne porozumienie w tej kwestii, liczne korzyści, ale też nakładając na nie pewne zobowiązania [7]. Przepisy ustawy nie określają szczegółowych warunków budowy lub przebudowy drogi, realizowanych w ramach inwestycji niedrogowej, lecz statuują obowiązek określenia tych warunków w umowie między zarządcą drogi, a inwestorem inwestycji niedrogowej [8]. Prawną podstawę do zawarcia przez strony stosownego porozumienia w omawianym zakresie stanowi rzecz jasna art. 353 zn. 1 kodeksu cywilnego i sformułowana w jego ramach zasada swobody umów [9]. Przedmiotowe umowy mogą stanowić jeden z czynników, dzięki którym miasta lub gminy mogą się dynamicznie rozwijać, a na ich terenach mogą powstawać osiedla mieszkalne, biurowce, obiekty handlowe, hale magazynowe, centra logistyczne i wiele innych obiektów zlokalizowanych na obszarach nieposiadających dogodnego układu drogowego. Wszystko to odbywa się przy współpracy organów administracji publicznej, jednak z ograniczeniem konieczności finansowania nowych inwestycji drogowych. W całym procesie przygotowania, realizowania i kierowania budowlanym przedsięwzięciem inwestycyjnym, zarówno drogowym jak i niedrogowym, inwestor spotkać się może z licznymi zagadnieniami wymagającymi rozwiązań szczegółowych, a także analiz i podejmowania procesu decyzyjnego. Wszystko to, w obecnych okolicznościach niepewności gospodarczej, zasobowej i materiałowej może stanowić duże zagrożenie dla realizacji przedsięwzięcia budowlanego. Niemniej jednak czynnikiem niezbędnym do osiągnięcia satysfakcjonujących celów jest wzajemne zaangażowanie stron w odpowiednie przygotowanie inwestycji, a także znalezienie optymalnego rozwiązania niebędącego zbyt dużym obciążeniem finansowym dla inwestora prywatnego i jednocześnie gwarantującego uzyskanie założonego celu komunikacyjnego. Pewnego uzupełnienia w tym zakresie wymagają również przepisy ustawy o drogach publicznych. W piśmiennictwie słusznie podkreśla się bowiem, iż obecny model tej ustawy kształtował się w połowie lat 80-tych ubiegłego wieku, w innej rzeczywistości ustrojowej i prawnej [10].

Literatura

1. Saroma W., Zygałło B., Budownictwo. Roboty drogowo-mostowe. Główny Inspektorat Państwowej Inspekcji Pracy. Warszawa 2021.
2. Gawroński T., Budowa lub przebudowa dróg publicznych spowodowana inwestycją niedrogową a obowiązki dewelopera, System Informacji Prawnej Lex, 2022.
3. Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu drogowego (Dz. U. nr 267, poz. 2251).
4. Tomaszewski K., Realizacja inwestycji drogowych we współpracy z podmiotem prywatnym, Przegląd Prawa Publicznego, nr 7-8, 2012, s. 82-93.
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2021 r. poz. 124) – obowiązywało do dnia 20.09.2022 r.
6. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), Metoda obliczania przepustowości skrzyżowań bez sygnalizacji świetlnej, Warszawa 2004.
7. Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. nr 14 poz. 60 z późn. zm.)
8. Rychter Renata, Ustawa o drogach publicznych. Komentarz, System Informacji Prawnej Lex, 2019.
9. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. nr 16, poz. 93 z późn. zm.).
10. Kisilowska H. (red.) Drogi publiczne. Komentarz. Wydawnictwo Wolters Kluwer, 2023.