

„Poradnik inżynierii ruchu pionowe”

mniej znaków

Opracował: Mariusz Grzesica



GACAD

BricsCad + GaZnaki

09 VII 2024

Słowo wstępu

Kilka zdań przypomnienia, ponieważ pewne kwestie w inżynierii ruchu pozostają bez zmian. Wynikają z braku doświadczenia, albo pracy „na pamięć” co też w pewnym momencie powoduje problemy, bo się zapomina o podstawach.

Kilka ważnych spraw, codziennych:

Inwentaryzacja

Ustawa Prawo o ruchu drogowym

Kodeks wykroczeń

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych



Konsekwencja prawna

Moim zdaniem pewne decyzje w zakresie oznakowania drogi nie mają sensu, a ich stosowanie nie powoduje konsekwencji prawnej:

- *Stosowanie znaków które nie istnieją, np. B-43 „20” lub znak C-13a/16a*
- *Przeznakowanie znaków w strefach, np. B-36 w strefie D-40*
- *Powielanie znaków w strefie, np. B-33 „20” w strefie D-40*
- *Na zakończeniu drogi dla rowerów na włączeniu się do drogi znak A-7*
- *Stosowanie dziwnych tabliczek o dziwnej treści pod C-13 lub C-16*

Kierowca/użytkownik drogi ma się stosować do znaków i przepisów drogowych, które istnieją i obowiązują – dla wymyślonych nie ma takiej konieczności.

Czynniki analizy oznakowania

W zakresie podejmowania decyzji o sposobie oznakowania drogi biorę pod uwagę dwa następujące elementy/czynniki:

1. *Osoby pod wpływem, przekraczające znacząco prędkość, ewidentnie i brutalnie nie stosujące się do oznakowania drogowego, stwarzające zagrożenie swoją obecnością nie są brane pod uwagę jako punkt odniesienia i powód do zmian oznakowania – to nie jest element statystyk <https://sewik.pl/search>*
2. *Po upewnieniu się, że obowiązujące oznakowanie jest zasadne (prędkość prawidłowo określona i zastosowana, żadnych D-42 w lesie czy na odcinku strefy gospodarczej) realizuję przejazd z prędkością dopuszczoną i zastanawiam się czy przy takiej prędkości z jaką jadę jest konieczność dalszej zmiany oznakowania w zakresie ilości znaków oraz dalszej zmiany prędkości*

W przepisach nie ma specjalnego działu dla powyższych sytuacji, pijanego kierowcę nie można prawidłowo doznakować, a „sztuczne” oznakowanie nie działa.

Podtytuł webinarium: mniej znaków

Skąd takie ? Po co ? Przecież nie da się i stąd w Polsce tyle znaków, a można dokładać kolejne.

Zbyt często w pracy słyszę określenie dużej ilości znaków drogowych oraz uzasadnienia, że przepisy są takie, a nie inne więc trzeba dodawać dużo.

Obecnie w Polsce układ drogowy jest

„ustabilizowany”

– tak można roboczo określić pas drogowy w którym jest istniejące oznakowanie drogowe, urządzenia BRD i sygnalizacja świetlna, ale w ramach ewidencji drogowej zarządca drogi nie posiada

„czasem”

projektów stałej organizacji ruchu.

Mając na uwadze powyższe stwierdzenie ciężko tworzyć nowe projekty stałej organizacji ruchu ponieważ drogi i znaki już istnieją. Niektóre znaki zostają usunięte, inne zmieniają lokalizację a jeszcze inne zostaną zaprojektowane – taka sytuacja raczej kwalifikuje się do określenia jako

„aktualizacja”.

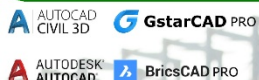


W ramach webinarium można przemyśleć zaistniałą sytuację. Analiza nie będzie obejmować tworzenia nowego oznakowania, ale zostanie ukierunkowana na sposoby likwidacji istniejących znaków – tych nie do końca potrzebnych.

Do analiz są potrzebne informacje i narzędzia.



GA Znaki



Sygnalizacja



Przepustowość



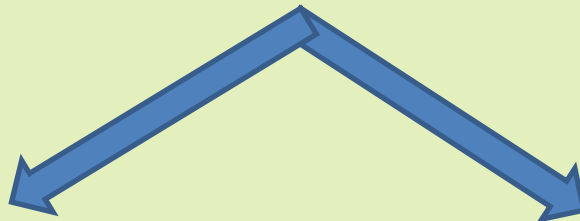
Sytuacja na drogach i przepisy „zawsze” są skomplikowane – taka teoria częściowo jest właściwa/prawidłowa, ale prowadzi do błędnego uproszczenia i pozwala wybrać „drogę na skróty”, aby tylko nie musieć poprawić i zmieniać sytuacji na lepsze.

Ogólnie rzecz mówiąc drogi w Polsce można podzielić na dwie „umowne” grupy:



do 50 km /h

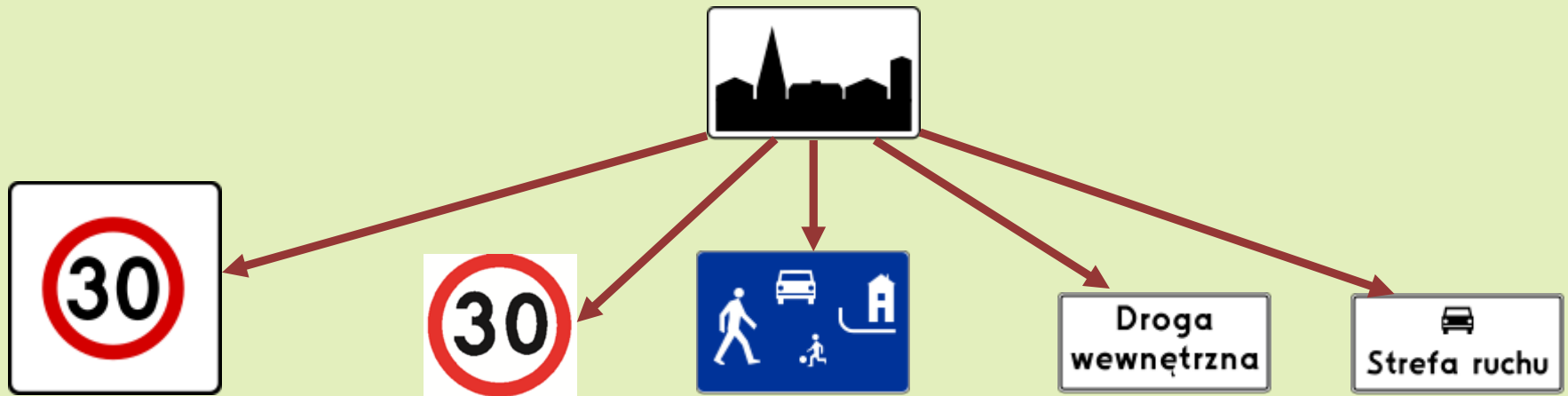
niskie i bezpieczne prędkości
zawierające w układzie drogowym
dalsze strefy niskich prędkości zależnie
od zastosowanego oznakowania



pow. 50 km /h

wysokie i nie zawsze bezpieczne prędkości
w sytuacji znacznego przekroczenia
dopuszczonych prędkości

Problemem w Polsce nie jest prędkość sama w sobie, ale jej znaczące przekraczanie.
Przejazd 95 km/h przez miasto, albo 180 km/h na S1/A4 będzie powodować zagrożenie.



Obszar zabudowany pozwala wewnątrz strefy 50 obejmować inne rodzaje stref lub zmian w zakresie zarządzania prędkością.

- Dla dróg publicznych:

Klasyczne strefy B-43

- Tryb mieszany /drogi publiczne, wewnętrzne/

Ograniczenia prędkości B-33

Strefy zamieszkania D-40

- Dla dróg wewnętrznych

Droga wewnętrzna D-46

Strefa ruchu D-52

Najłatwiej zacząć od czegoś prostego co nie wymaga wielu zabiegów zmiany organizacji ruchu, a przyniesie efekty.



Wygodna i świetna alternatywa dla oznakowania dróg osiedlowych, najczęściej dróg bez przejazdu nie prowadzących tranzytu i bez potrzeby przenoszenia ruchu stref gospodarczych.

Te elementy pozostają bez oznakowania:

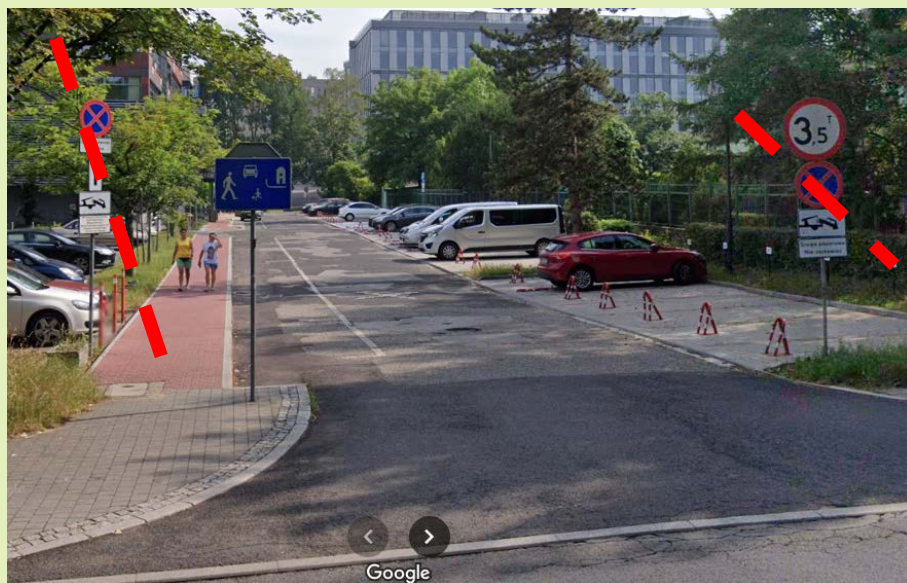
Skrzyżowania

Drogi dla pieszych

Przejścia dla pieszych

Elementy uspokojenia ruchu

Miejsca postojowe gdzie nie można parkować



<https://www.google.pl/maps/>

Definicja znaku drogowego jest prosta:



Na skrzyżowaniach dróg w strefie zamieszkania pierwszeństwo nie powinno być określone znakami, z wyjątkiem skrzyżowań, na których ze względu na ograniczoną widoczność należy oznakować wlot znakiem B-20. W takim przypadku na drodze z pierwszeństwem stosuje się znaki A-6a–A-6e.

Tutaj jest zapis, że nie powinno się stosować oznakowania dla określenia pierwszeństwa i każdy się stosuje, w zakresie D-43 jakoś wiele osób ma wątpliwości.

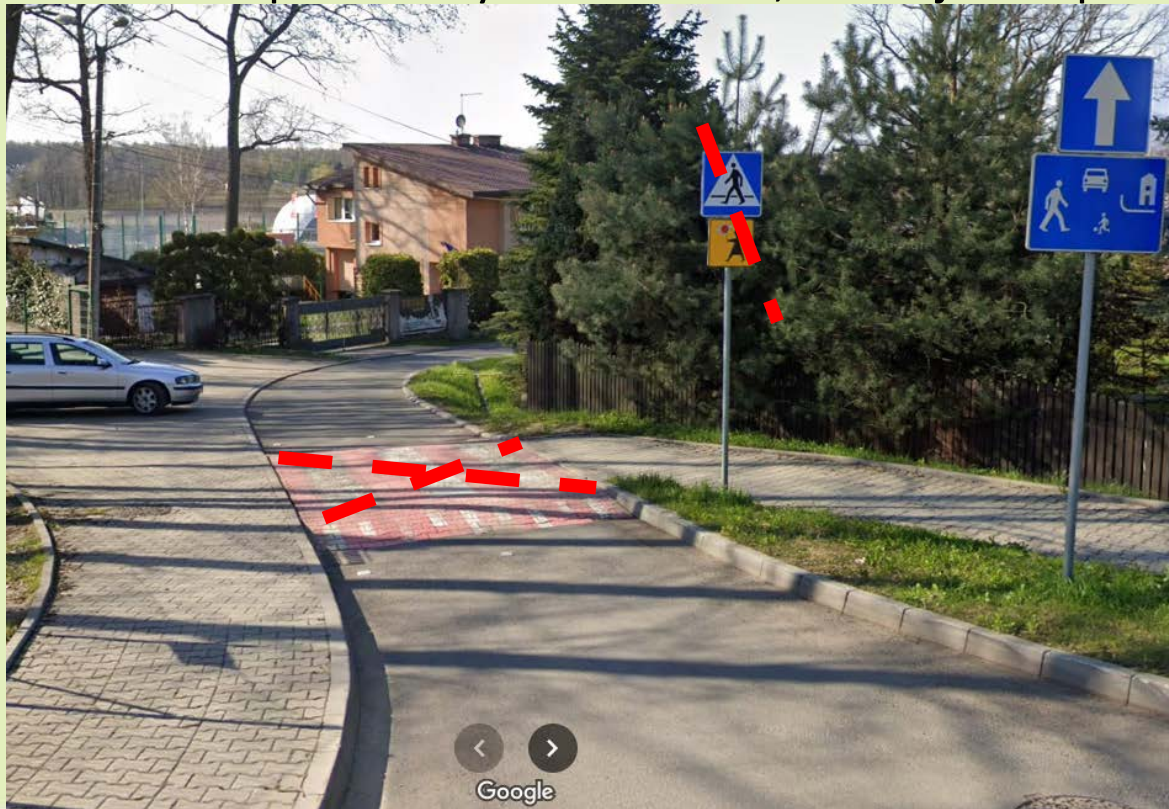
Zestaw zasad w strefie:

- ❖ pierwszeństwo pieszych przed pojazdami
- ❖ ograniczenie prędkości do 20 km/h
- ❖ parkowanie tylko w miejscach wyznaczonych

Stosowanie dodatkowych znaków nie wynikających z przepisów jest nieprawidłowe:

- Zbędne wydatki publicznych pieniędzy
- Stosowanie znaków, które nie są potrzebne, bo system działa

Tłumaczenie, że kierowca nie zna przepisów i trzeba mu dodać znaków, aby się stosował jest akceptacją jego nieznanomości przepisów i wspieraniem go w tej niewiedzy – nie można akceptować złych zachowań, to nie jest w porządku.



Co zatem spotkamy w strefie zamieszkania ? Czy całkiem nic ?



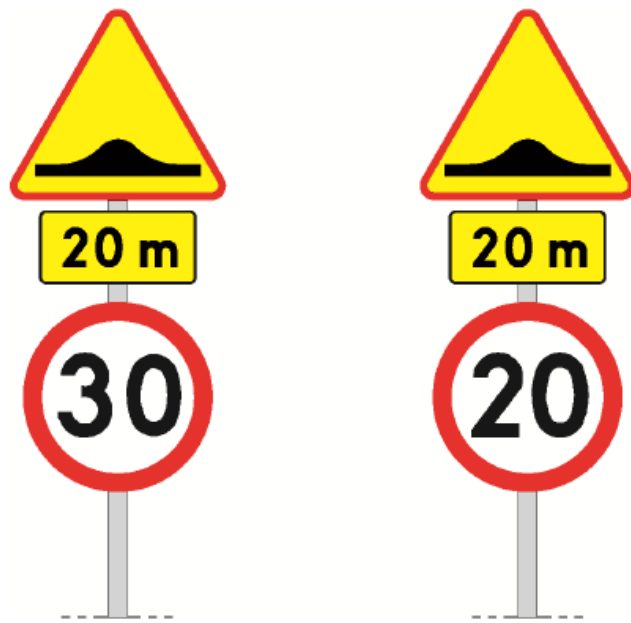
Mimo wszelkich starań coś można spotkać w zakresie oznakowania:

- Linie P-25 przed progami
- Linie P-7b przed zawężeniami jedno i obustronnymi
- Linie P-14 na skrzyżowaniach
- Znaki D-18 wskazujące początek i koniec miejsca do parkowania z T-30 i T-3a

B-33, zwykle 30, czasem 20

Oznakowanie progu jest rozwiązaniem pośredni dla uzyskania miejsca istotnego zmniejszenia prędkości przejazdu bez konieczności stosowania strefy.

Rys. 8.1.8. Oznakowanie pionowe progu zwalniającego:



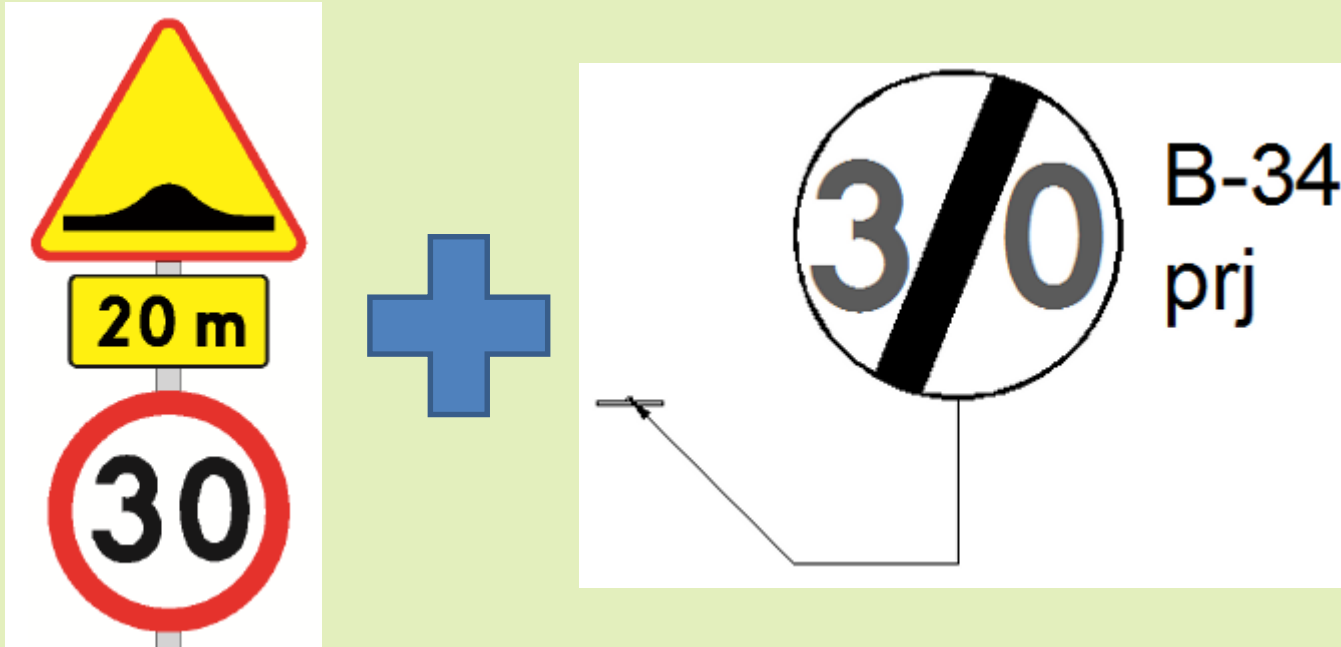
a) dla U-16a, U-16b i U-16c

b) dla U-16d

Oznakowanie progu traktuję jako elegancji wyjątek stosowania tabliczki T-1 dla oznakowania niebezpieczeństwa w odległości mniejszej niż zalecana odległość 50 m.

Wzorzec w prosty sposób określa metodę oznakowania dla wybranego rodzaju progu.

Czy progi można mniej oznakować ?



Mimo pogłosek, że próg sam w sobie jest elementem w pasie drogi, który nie wymaga dodatkowego oznakowania końca ograniczenia prędkości, to jak na razie w przepisach ta pogłoska nie została zapisana.

Za progiem trzeba odwołać ograniczenie wskazane znakiem B-33 stosując znak B-34 chyba, że jest skrzyżowanie albo inny znak zmieniający zasadnie prędkość

Czy progi można mniej oznakować ?

Alternatywa dla progu:



Spełnione są warunki – sytuacja wymaga prawidłowego przekazania kierowcy wszelkich informacji z jaką się spotyka.

Ma informację, że będzie próg. Jest informacja w jakiej odległości od znaku.

Posiada informację o konieczności ograniczenia prędkości do wartości wskazanej na znaku i dla jakiego odcinka taka prędkość obowiązuje.

Wartość w takiej sytuacji na tabliczce należy podawać zachowując warunek pełnych dziesiątek.

Drugi elementem „prostym” w pasie drogowym jest strefa 30 lub 40 lub 50



W przepisach nie ma strefy 20



<https://www.google.pl/maps/>

Definicja strefy 30 lub 40 lub 50



Znak B-43 „strefa ograniczonej prędkości” (rys. 3.2.44.1) stosuje się w celu ograniczenia prędkości w strefach o dużym natężeniu ruchu pojazdów i pieszych oraz dużej liczbie skrzyżowań. Znaki te stosuje się także w centralnych częściach miasta w okolicach centrów handlowych. Strefa ograniczonej prędkości powinna obejmować ulice o jednorodnym charakterze nieprowadzące ruchu tranzytowego.

W zależności od warunków drogowych, natężenia ruchu pojazdów i pieszych w strefach oznaczonych znakiem B-43 stosuje się ograniczenie prędkości do **30, 40 lub 50 km/h**.

W strefie ograniczonej prędkości **nie** powinno się **stosować znaków określających pierwszeństwo** na skrzyżowaniach. Zaleca się stosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego takich jak progi zwalniające oraz stosowanie organizacji ruchu wymuszającej powolną jazdę (zmiana kierunku jazdy, miejscowe przewężenie). W strefach o dopuszczalnej prędkości 30 km/h lub mniejszej, urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi.

Drugi elementem prostym w pasie drogowym jest strefa 30 lub 40 lub 50



Wygodna i świetna alternatywa dla oznakowania dróg osiedlowych, nie tylko dróg bez przejazdu, ale nie prowadzących tranzytu i bez potrzeby przenoszenia ruchu stref gospodarczych.

Te elementy pozostają bez oznakowania:

Skrzyżowania

Drogi dla pieszych

Przejścia dla pieszych

Elementy uspokojenia ruchu



Jeśli w strefie jest wyróżniająca się relacja z pierwszeństwem i zachodzi konieczność zastosowania znaków D-1 to sygnał, że **strefa 30 nie nadaje się** i wbrew przepisom.

Strefa 30 lub 40



Wspomniano na początku spotkania, że kierowca zna przepisy i się do nich stosuje.

Oznakowanie A-5 z tablicą przypominającą o prostych zasadach jest zbędna.

Istotne jest, aby wszędzie i zawsze stosowano strefę 30 bez oznakowania pierwszeństwa.



Co zatem spotkamy w strefie 30/40 ? Czy całkiem nic ?



Mimo wszelkich starań coś można spotkać w zakresie oznakowania:

- Linie P-25 przed progami
- Linie P-7b przed zawężeniami jedno i obustronnymi
- Linie P-14 na skrzyżowaniach
- Znaki B-36 wskazujące miejsca zakazujące zatrzymania się
- D-6 w miejscach intensywnego ruchu pieszych, ponieważ klasyczna reguła wynikająca z art. 13 ustawy prawo o ruchu drogowym świetnie sprawdza się, ale dla miejsc gdzie ruch jest widoczny i istotny można/trzeba stosować D-6.

Poniżej sposób wskazano sposób oznakowania połączeń z drogami wewnętrznymi lub strefą ruchu

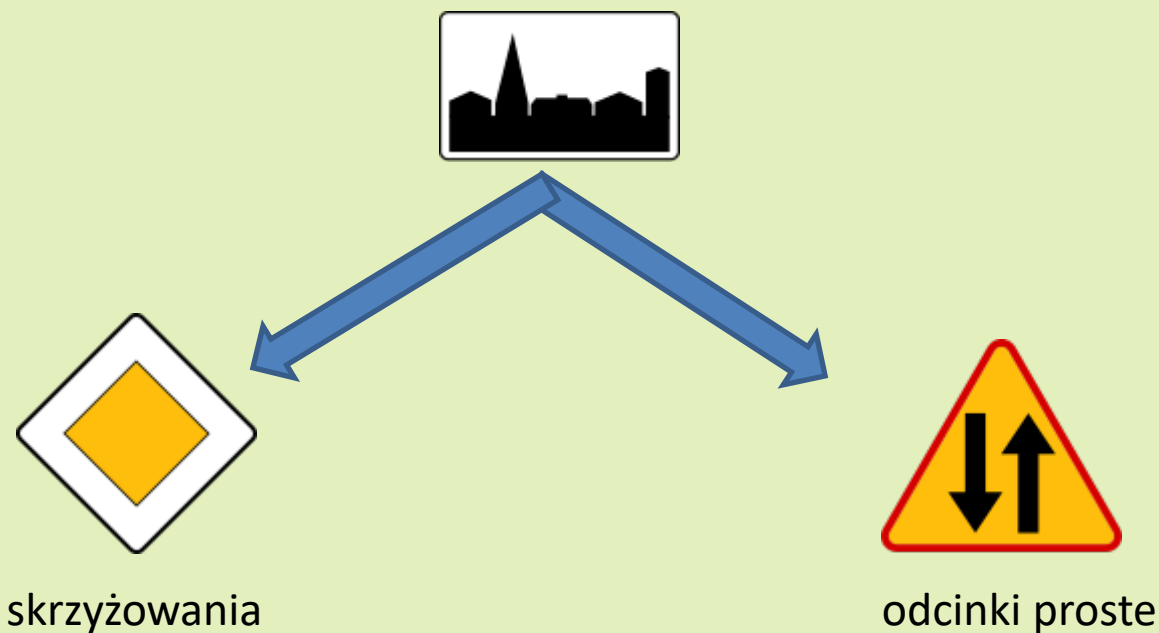


Najpopularniejsza sprawa to oznakowanie typu:



Czy takie odcinki dróg można poddać redukcji ilości oznakowania ?

Oczywiście, że tak, a nawet jest to wskazane.





skrzyżowania

Gdyby tak skorygować zasadę w ustawie prawo o ruchu drogowym ?

Art. 49

1.Zabrania się zatrzymania pojazdu:

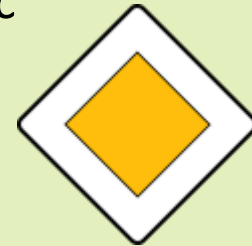
1) na przejeździe kolejowym, na przejeździe tramwajowym, na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejazdu lub skrzyżowania;

Art. 49

1.Zabrania się zatrzymania pojazdu:

1) na przejeździe kolejowym, na przejeździe tramwajowym, na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejazdu lub skrzyżowania **oraz do znaku D-1 od skrzyżowania w obszarze zabudowanym;**

W rejonie skrzyżowań w obszarze zabudowanym można się spodziewać klasycznego oznakowania:



Kierowca znając przepisy i stosując się do nich pamięta regułę:

Art. 25 ustawy prawo o ruchu drogowym

1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo - także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do pojazdu szynowego, który ma pierwszeństwo w stosunku do innych pojazdów, bez względu na to, z której strony nadjeżdża.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się również w razie przecinania się kierunków ruchu poza skrzyżowaniem.

4. Kierującemu pojazdem zabrania się:

- 1) wjeżdżania na skrzyżowanie, jeżeli na skrzyżowaniu lub za nim nie ma miejsca do kontynuowania jazdy;
- 2) rozdzielania kolumny pieszych.

W rejonie skrzyżowań można z uwagi na obowiązujące przepisy ruchu drogowego oraz konsekwencje wynikające z kodeksu wykroczeń zaplanować **likwidację**, albo **nie stosowanie** następujących znaków:

Grupa podstawowa



Grupa tablic dodatkowych, m. in:



Grupa podstawowa



Z definicji znaku D-6 oraz A-16

Jeżeli przejście zostało wyznaczone na drodze, na której dopuszczalna prędkość pojazdów jest większa od 60 km/h, lub na odcinku międzywęzłowym, to należy dodatkowo stosować znaki A-16 według zasad podanych w punkcie 2.2.18.

Znaki A-16 umieszcza się przed przejściem dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej na drodze, na której prędkość wynosi powyżej 60 km/h, a przy innej prędkości – przed przejściami bez sygnalizacji świetlnej wyznaczonymi pomiędzy skrzyżowaniami.



Art. 13 ustawy prawo o ruchu drogowym

1. Pieszy wchodzący na jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko albo przechodzący przez te części drogi jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz korzystać z przejścia dla pieszych.

1a. Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju.

2. Przechodzenie przez jezdnię lub drogę dla rowerów poza przejściem dla pieszych jest dozwolone na przejściu sugerowanym albo poza przejściem sugerowanym jeżeli odległość od przejścia dla pieszych przekracza **100 m**. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż **100 m** od wyznaczonego przejścia dla pieszych, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu.



Art. 26 ustawa prawo o ruchu drogowym

2. Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pieszemu przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża – *na wlotach podporządkowanych można ograniczać liczbę przejść dla pieszych*

Stosowanie oznakowania dla pieszych w miejscach zasadnych i potrzebnych jest dobrym kierunkiem poprawy BRD.

Stosowanie ich wszędzie gdzie tylko czasem ktoś przejdzie przez drogę powoduje skutek odwrotny do zamierzonego.

Najlepsza metoda oznakowania sugerowanego przejścia:



Grupa podstawowa



Art. 24 ustawy prawo o ruchu drogowym

7. Zabrania się wyprzedzania pojazdu silnikowego jadącego po jezdni:

- 1) przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia;
- 2) **na zakręcie oznaczonym znakami ostrzegawczymi;**
- 3) na skrzyżowaniu, z wyjątkiem skrzyżowania o ruchu okrężnym lub na którym ruch jest kierowany.

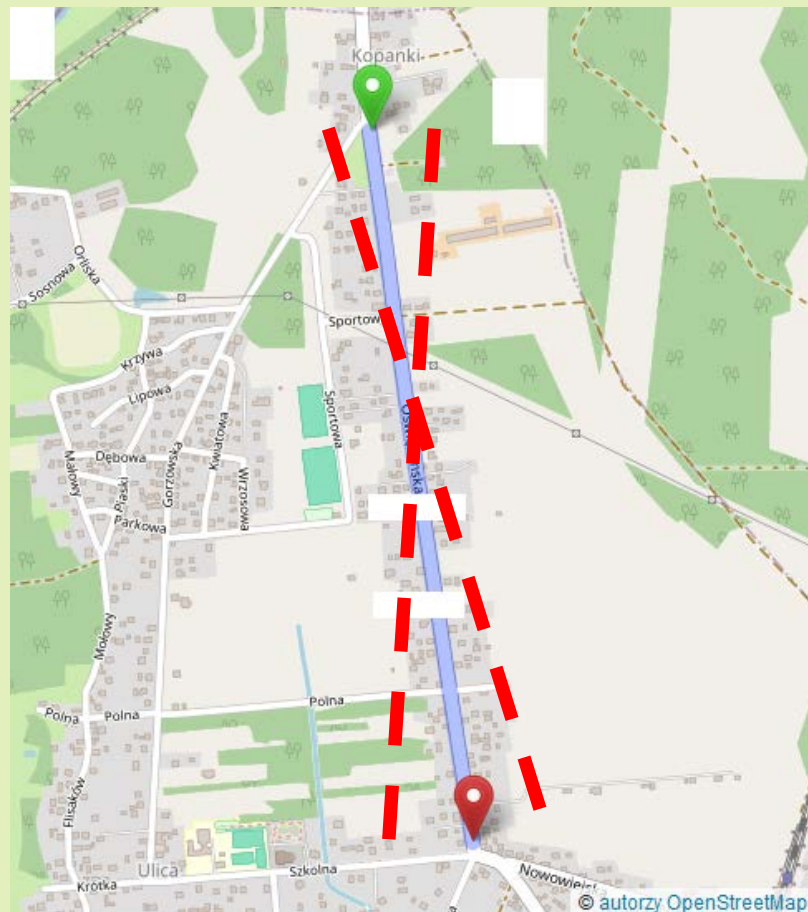
Grupa podstawowa



Z definicji znaku drogowego:

Znak B-33 w zasadzie powinien być poprzedzony znakami ostrzegawczymi podającymi przyczynę ograniczenia prędkości, np. roboty na drodze, niebezpieczny zakręt, śliska jezdnia, inne niebezpieczeństwo itp.

Nie stosuje się znaków B-33, jeżeli kierujący w jednoznaczny, niebudzący wątpliwości sposób może ocenić geometrię drogi oraz jej stan techniczny.



Grupa podstawowa

Oprócz definicji znaku drogowego mamy także dostępne informacje w ustawie prawo o ruchu drogowym w wielu miejscach przypominające nam o ostrożności.

Ta ustawa tyle wskazuje miejsc i sytuacji, gdzie kierowca ma zachować szczególną ostrożność, że jest to dobry powód na uzasadnienie likwidacji wybranych znaków drogowych.



Art. 2

22) szczególna ostrożność - ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie;

Art. 3

1. Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga - szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.

Grupa znaków informacyjnych

Mając na uwadze zasadę „mniej znaków” w trakcie analizy zasadności lokalizacji kolejnego sugeruję przeanalizować sprawę z innej strony:

Czy brak tego wybranego znaku drogowego znacząco wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego ?

Stacje paliw mają duże pylony reklamowe.

Hotele wyróżniają się ogrodzeniem, albo zjazdem (lub pylon).

Stacje ładowania są najczęściej elementem nawigacji.

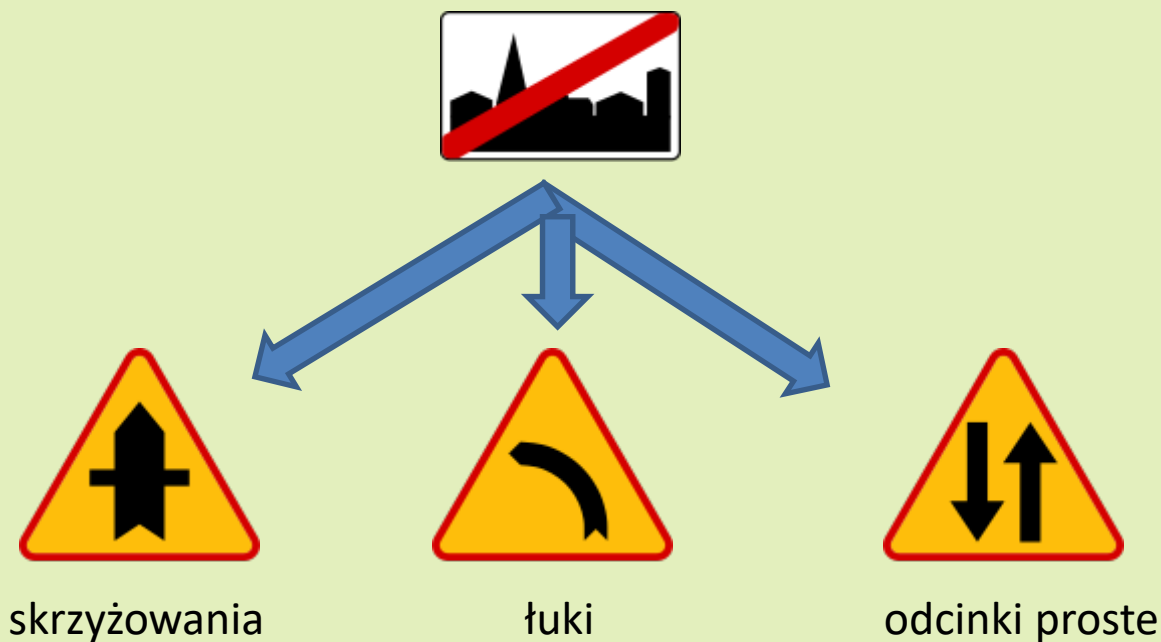
				
D-23 „stacja paliwowa”	D-23a „stacja paliwowa tylko z gazem do napędu pojazdów”	D-23b „stacja paliwowa z punktem ładowania pojazdów elektrycznych” ^[8]	D-23c „punkt ładowania pojazdów elektrycznych” ^[8]	D-24 „telefon”
				
D-25 „poczta”	D-26 „stacja obsługi technicznej”	D-26a „wulkanizacja”	D-27 „bufet lub kawiarnia”	D-28 „restauracja”
				
D-29 „hotel (motel)”	D-30 „obozowisko (kemping)”	D-31 „obozowisko (kemping) wyposażone w podłączenia	D-32 „pole biwakowe”	D-33 „schronisko młodzieżowe”

Kolejna najpopularniejsza sprawa to oznakowanie typu:



Czy takie odcinki dróg można poddać redukcji ilości oznakowania ?

Oczywiście, że tak, a nawet jest to wskazane.



Odcinki poza obszarem zabudowanym charakteryzują się prędkością maksymalną:

Zazwyczaj 90 km/ h

Coraz częściej 100 km/h

W wybranych miejscach:

120 km/h

140 km/h

Problemy by były mniejsze gdyby kierowca stosował się do tych wartości i ich nie przekraczał.

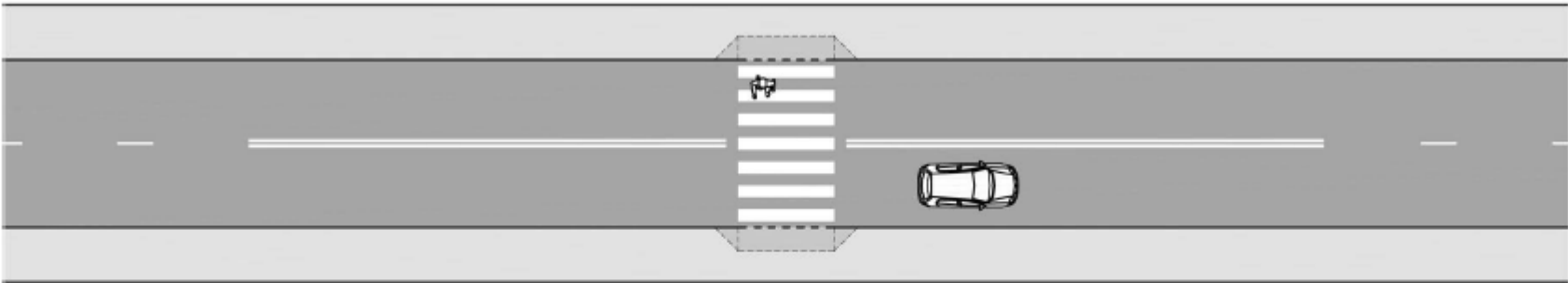
Czy w takiej sytuacji jest konieczność stosowania ograniczeń ?

Czasem trzeba, szczególnie przy przejściach dla pieszych poza obszarem zabudowanym:

10.4.1. Przejścia dla pieszych zwykłe

Karta 10.4.1

PRZEJŚCIE ZWYKŁE



Zakres stosowania w zależności od prędkości dopuszczalnej

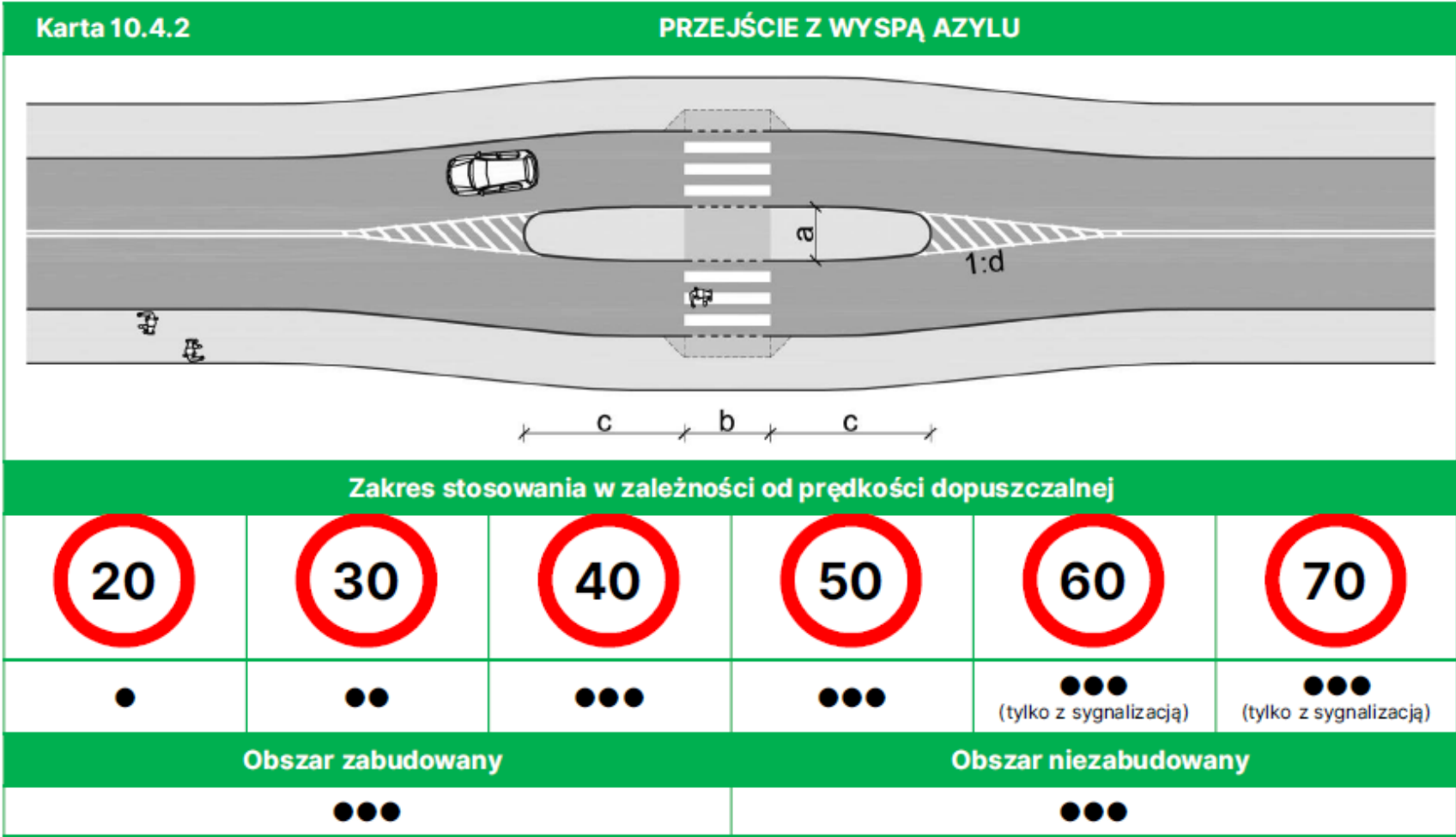
					
				 (tylko z sygnalizacją)	 (tylko z sygnalizacją)
Obszar zabudowany			Obszar niezabudowany		
					

Parametry i stosownie

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>

Czasem trzeba, szczególnie przy przejściach dla pieszych poza obszarem zabudowanym:

10.4.2. Przejścia dla pieszych z wyspą azylu



<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>

Przejścia dla pieszych muszą mieć prędkość dopuszczalną do 50 km/h.
Dla dwóch lub więcej pasów tylko z sygnalizacją świetlną, a zatem są zawsze jakieś rozwiązania takiej sytuacji:

- Likwidacja przejścia dla pieszych
- Zabudowa sygnalizacji świetlnej
- Wykonanie podziemnego przejścia albo kładki nad jezdnią



Błędem jest stosowanie lamp błyskowych nad znakiem D-6 w celu manipulacji dla stosowanych sygnałów świetlnych – to nie jest sygnalizacja świetlna!

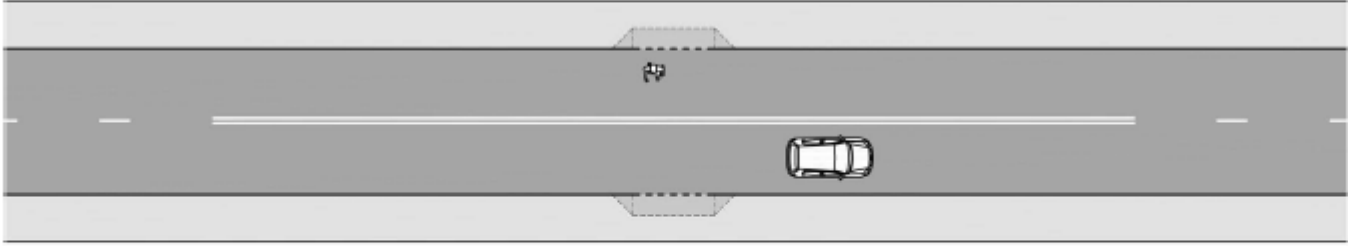


Przejścia sugerowane także mają swoje wytyczne określone:

11.3.1. Przejścia sugerowane zwykłe

Karta 11.3.1

PRZEJŚCIE SUGEROWANE ZWYKŁE



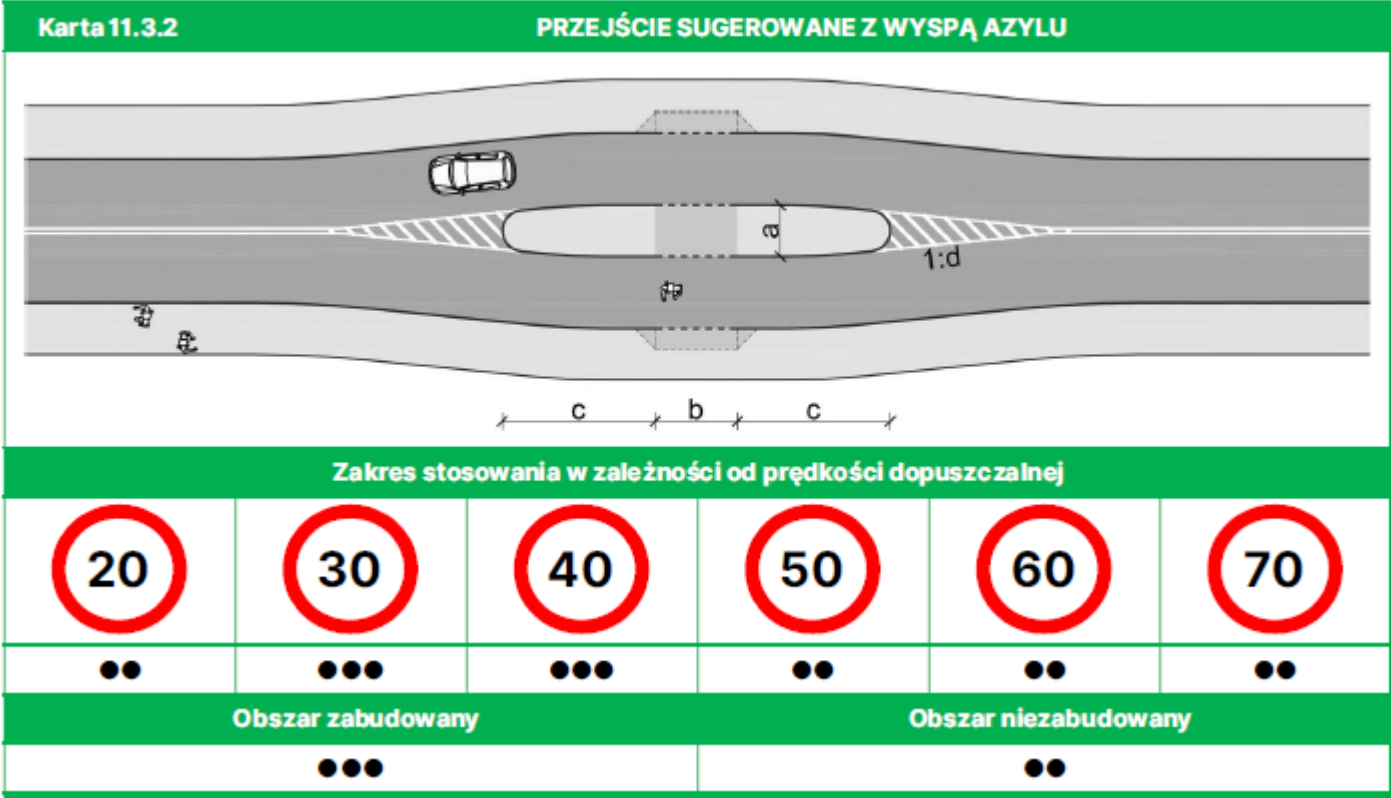
Zakres stosowania w zależności od prędkości dopuszczalnej

					
••	•••	••	••	••	••
Obszar zabudowany			Obszar niezabudowany		
•••			••		

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>

Przejścia sugerowane także mają swoje wytyczne określone:

11.3.2. Przejścia sugerowane z wyspą azylu



<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>

Czy znak ostrzegawczy powoduje konsekwencję zastosowania znaku ograniczenia prędkości ?

Przecież jest przepis wskazujący, że przed znakiem B-33 trzeba ustawiać oznakowanie ostrzegawcze wskazujące uzasadnienie znaku prędkości.

Tak, przepis taki jest, ale nie oznacza, że to działanie jest w obie strony.

Każdy znak B-33 powinien mieć znak ostrzegawczy przed, ale nie każdy znak ostrzegawczy musi mieć w zestawie znak ograniczenia prędkości.

W terenie istnieją i są prawidłowo oznakowane skrzyżowania ze znakiem



a obowiązująca prędkość na skrzyżowaniu może być:

100 km/h

90 km/h

80 km/h

70 km/h

60 km/h

50 km/h

Przy dobrej widoczności oraz rzetelnej informacji o natężeniach ruchu można podejmować racjonalne decyzje czy zmieniać prędkość. Sztuczne stopniowanie prędkości nie sprawdza się, kierowca nie mając zaufania do rozwiązań w mniejszym stopniu stosuje się do nich – stąd przyczyna wypadków.

Problemy codzienne w pasie drogowym:

Brak danych o wypadkowości.



Dane można pozyskać z policji. Od razu można stosować informacje z serwisu

<https://sewik.pl/search>

na śląsku można korzystać z serwisu: <https://aawsd.slaska.policja.gov.pl>

Dostęp otrzymuje się na wniosek:

<https://slaska.policja.gov.pl/kat/ruch-drogowy/statystyki-zdarzen-dro/77653,Stan-bezpieczenstwa-na-drogach-woj-slaskiego.html>

Zarządca drogi powinien wykorzystać Formularze danych, które początkiem roku wysyła do GDDKiA. W tych formularzach jest możliwość poddania danych o wypadkowości za poprzedni rok – w policji można łatwo uzasadnić konieczność takich danych, a jednocześnie będzie się posiadało bieżące i coroczne dane w tym zakresie.

Problemy codzienne w pasie drogowym:

Natężenie ruchu



W zakresie skrzyżowań z drogami kolejowymi jest prościej, bo badanie jest wykonane w okresie co 5 lat – zazwyczaj.

(Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie Dz.U. z 2015 r. poz. 1744)

W zakresie drogi publicznej jest problem:

Ustawa o drogach publicznych:

Art. 20 Do zarządcy drogi należy w szczególności:

15) dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego;

szukać ze świecą kto realizuje je regularnie/okresowo oprócz GDDKiA/DW

<https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-20202021>

wnioski

Z dzisiejszego spotkania można wywnioskować, że analiza zasadności jest potrzebna:

- ❖ Nie stosujemy oznakowania dla osób wykraczających poza definicję normalnego użytkownika drogi, ponieważ nie ma narzędzi dla projektowania do przeciwdziałania ich zachowaniu
- ❖ Nie stosujemy automatu do znaków drogowych
- ❖ Nie działamy na zapas

Jeśli nie trzeba projektować malowania lub ustawiać kolejnych słupków ze znakami to projekt też jest prawidłowy i nie można mu zarzucić niezgodności z przepisami. Projekt bez malowania z małą ilością znaków pionowych to też projekt.

Dziękuję za uwagę

Koniec

W kolejnych spotkaniach planowane jest:

- Dwa spotkania w sierpniu 06.08 Aktualizacja stałej organizacji ruchu w mieście oraz 27.08 Egzamin jak to może wyglądać
- Od września po dwa spotkania do miesiąca
- 10.09.2024 Miejsca zdarzeń drogowych – zmiany na lepsze
- 24.09.2024 Metodyka pracy / problemów

Bieżące informacje o terminach i tematach spotkań:

<https://www.gacad.pl/szkolenia/webinarium-gacad>

Źródła materiałów: geoportal2.gov.pl, bip.pl, openstreetmap.org, google.pl/maps

Jeśli czegoś nie ma to zawsze możesz zgłosić swój temat 😊

