



INFORMACJA

NR **6**

czerwiec 1990

Nie wiesz jak rozemnać się w podstawowych przepisach po tych wszystkich zmianach ?

ZWRÓĆ SIĘ DO NAS

Tylko u nas !!!

Tylko u nas !!!

KLUB INŻYNIERII RUCIM

oferuje aktualne teksty jednolite ustawa:

- * Prawo o ruchu drogowym
- * *O drogach publicznych*

opracowane z uwzględnieniem wszystkich dotychczasowych zmian z ustawą o podziale kompetencji włącznie.

Cena - jedynie 30 tys. zł za egzemplarz.

Zamówienia:

MARTEX
ul. Konduktorska 3a/87
00-775 Warszawa

Informacje:

tel. 21-85-84
Pani Marta Pietrzak

PRZYPOMINAMY

PRZYPOMINAMY

PRZYPOMINAMY

PRZYPOMINAMY

O konieczności zadeklarowania dalszej współpracy
z Klubem Inżynierii Ruchu

pisemnie na nowy adres:

M A R T E X
ul. Konduktorska 3a/87
00-775 W a r s z a w a

lub telefonicznie:

21-85-84 (Warszawa)
Pani Maria Pietrzak

PRZYPOMINAMY

PRZYPOMINAMY

PRZYPOMINAMY

PRZYPOMINAMY

OSZKOWANIE TRAS Z PIERWSZEŃSTWEM PRZEJAZDU

W miastach pierwszeństwo przejazdu należy nadawać ulicom i ich ciągom stanowiącym:

- przedłużenia dróg krajowych
- istotne połączenia wojewódzkie
- połączenia międzydzielnicowe
- trasy komunikacji zbiorowej

Trasa posiadająca pierwszeństwo powinna swoimi cechami geometrycznymi wyróżniać się z ulic krzyżujących się z nią oraz należy dążyć aby nie zmieniała ona kierunku na skrzyżowaniu.

Gdy występuje skrzyżowanie dwóch dróg z pierwszeństwem przejazdu należy na jednej z nich pierwszeństwo utrzymać, a drugą podporządkować (po uprzednim odwołaniu pierwszeństwa przejazdu - rys. 1).

Gdy w ciągu trasy z pierwszeństwem występuje skrzyżowanie, na którym ruch pojazdów odbywa się wokół wyspy, należy wybrać jeden z poniższych sposobów oznakowania wlotów:

- tylko znaki C-12 (ruch okrężny) - wówczas obowiązuje pierwszeństwo z prawej strony (pierwszeństwo mają pojazdy wjeżdżające na skrzyżowanie - rys. 2)
- łącznie ze znakami C-12 na wszystkich wlotach stosowanie znaków A-7 lub B-20 (pierwszeństwo posiadają pojazdy opuszczające skrzyżowanie - rys. 3).
- znaki D-1 na wlotach jednego ciągu i A-7 lub B-20 na pozostałych co oznacza pierwszeństwo dla jednej z tras - rys. 4 i 5

W dwóch pierwszych przypadkach należy wcześniej odwołać pierwszeństwo na wszystkich wlotach przy pomocy znaków D-2, w trzecim tylko na wlocie tracącym pierwszeństwo. Przy odwołaniu należy zawsze podać (pod znakiem D-2) na rzecz jakiej zanady odwołuje się pierwszeństwo - rys. 8 i 9.

Do oznakowania tras z pierwszeństwem przejazdu na obszarach zabudowanych stosuje się znaki D-1 o dwóch rozmiarach:

- podstawowy tzw. duży (długość boku wynosi 600 mm)
- o zmniejszonych wymiarach tzw. mały (długość boku wynosi 400 mm)

Znaki D-1 stosuje się także na skrzyżowaniach, na których następuje zmiana kierunku pierwszeństwa (tzw. pierwszeństwo "łamane" - rys. 6 i 7) bez względu na rodzaj obszaru, a także na pojedynczych skrzyżowaniach nie leżących w ciągu trasy z pierwszeństwem przejazdu. Pod znakami D-1 trzeba wówczas umieścić tab-

liczki H-15a (rys. 10), które podają przebieg trasy z pierwszeństwem przejazdu przez skrzyżowanie. Znaki A-7 lub B-20 umieszczone na wlotach podporządkowanych uzupełnione są tabliczkami H-15b. Do oznakowania skrzyżowań z pierwszeństwem "łamanym" stosuje się tylko "duże" znaki D-1.

Znaki duże stosuje się także na początku trasy z pierwszeństwem i umieszczać je należy zawsze przed pierwszym skrzyżowaniem na takiej trasie. Przed kolejnymi skrzyżowaniami stosuje się "małe" znaki D-1. Znaków tych można nie stosować jeśli odległość między skrzyżowaniami wynosi do 50 m.

Znaki D-1 należy umieszczać po obu stronach wlotu drogi poprzecznej - także na skrzyżowaniach "teowych" (trzyramiennych).
Odległość znaków D-1 od skrzyżowania:

przy $v \leq 60$ km/godz	do 50 m
przy $v > 60$ km/godz	60 - 100 m

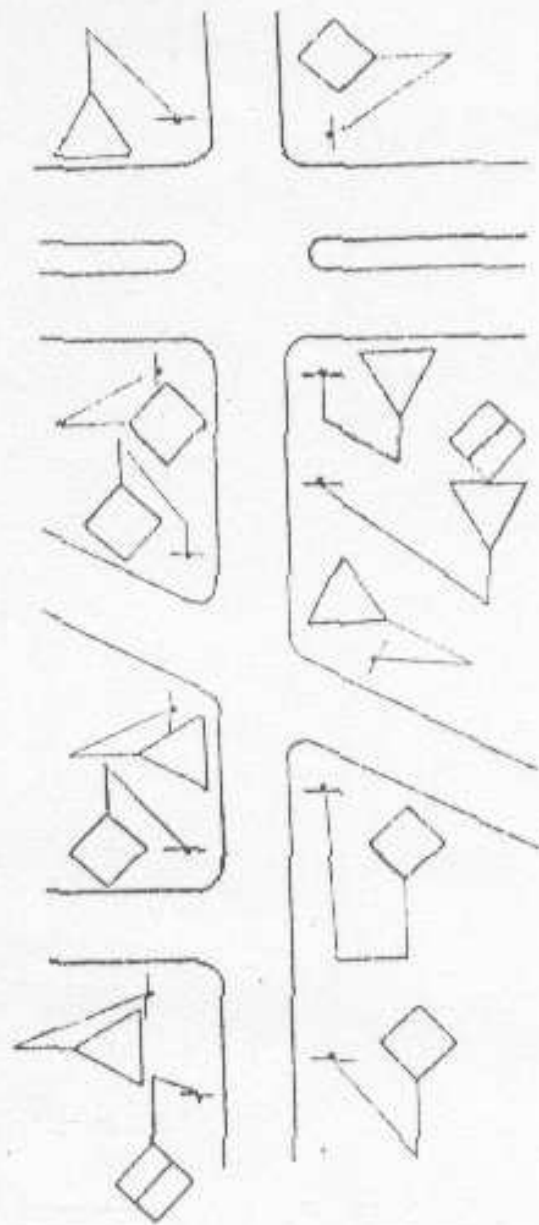
Znaki D-1 nie mogą być ustawione w terenie przed umieszczeniem na wlotach podporządkowanych znaków A-7 lub B-20.

Koniec trasy, która posiadała pierwszeństwo przejazdu oznakowuje się znakami D-2, które należy umieszczać:

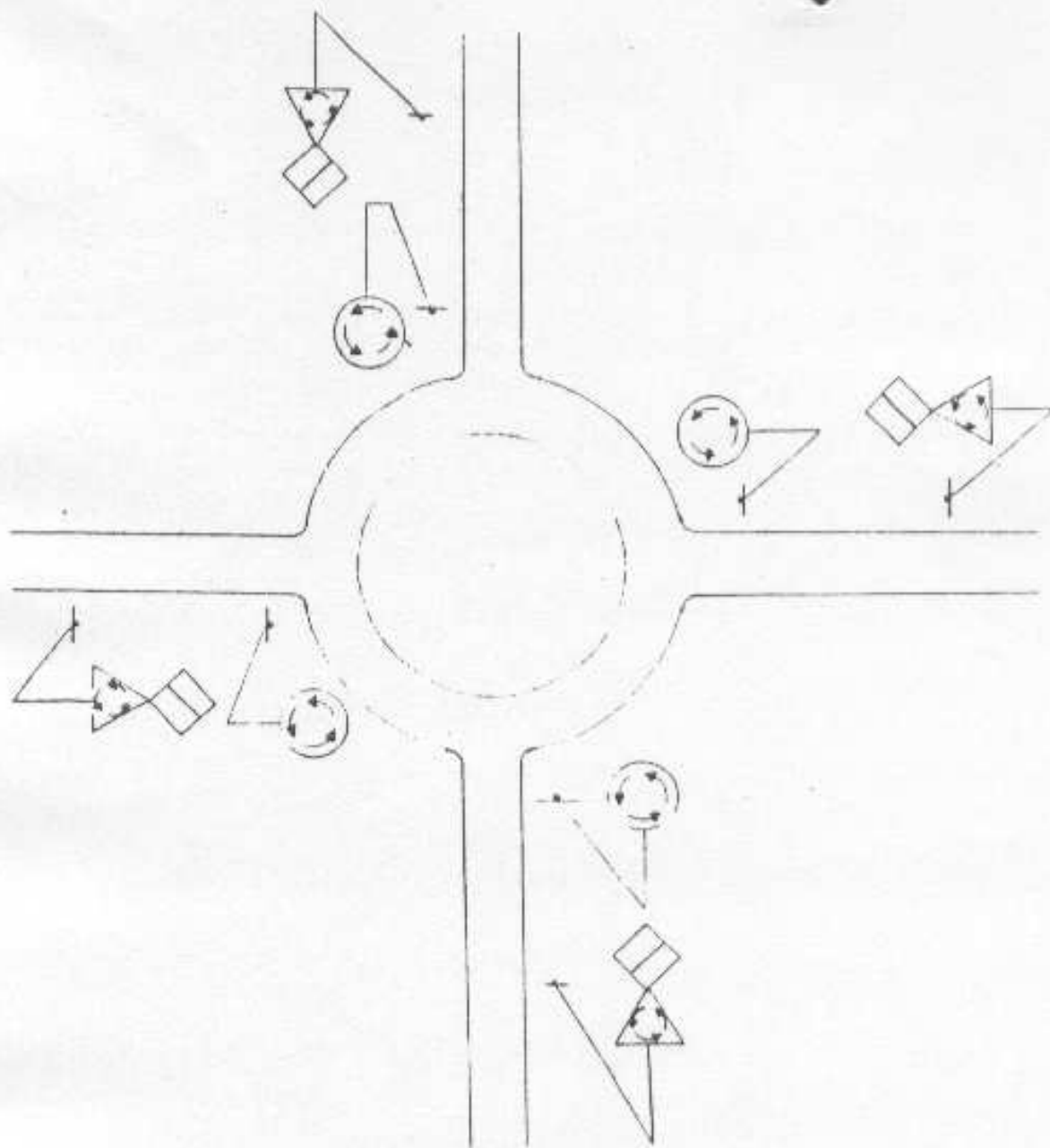
- za ostatnim skrzyżowaniem w obszarze zabudowanym
- przed skrzyżowaniem z inną drogą z pierwszeństwem przejazdu, na której pierwszeństwo zostało utrzymane
- za każdym pojedynczym skrzyżowaniem z pierwszeństwem "łamanym" nie leżącym w ciągu trasy posiadającej pierwszeństwo w obszarze zabudowanym
- za każdym skrzyżowaniem z pierwszeństwem "łamanym" poza obszarem zabudowanym
- przed skrzyżowaniem, na którym ruch odbywa się wokół wyspy z wyjątkiem sytuacji, gdy utrzymane jest pierwszeństwo wzdłuż danej drogi.

Znak D-2 umieszcza się w obszarze zabudowanym w odległości nie mniejszej niż 50 m od skrzyżowania.

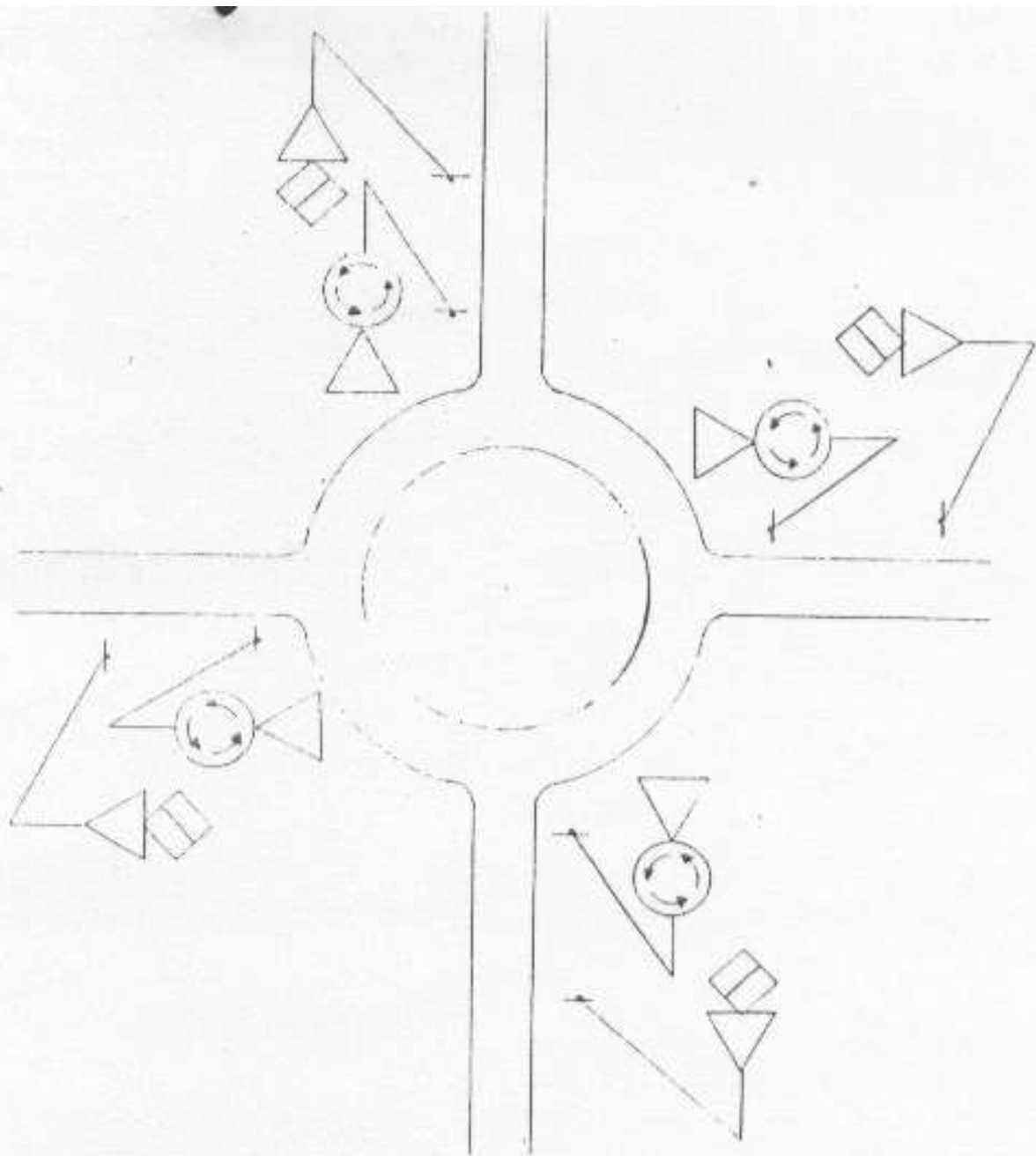
Michał Lewiński



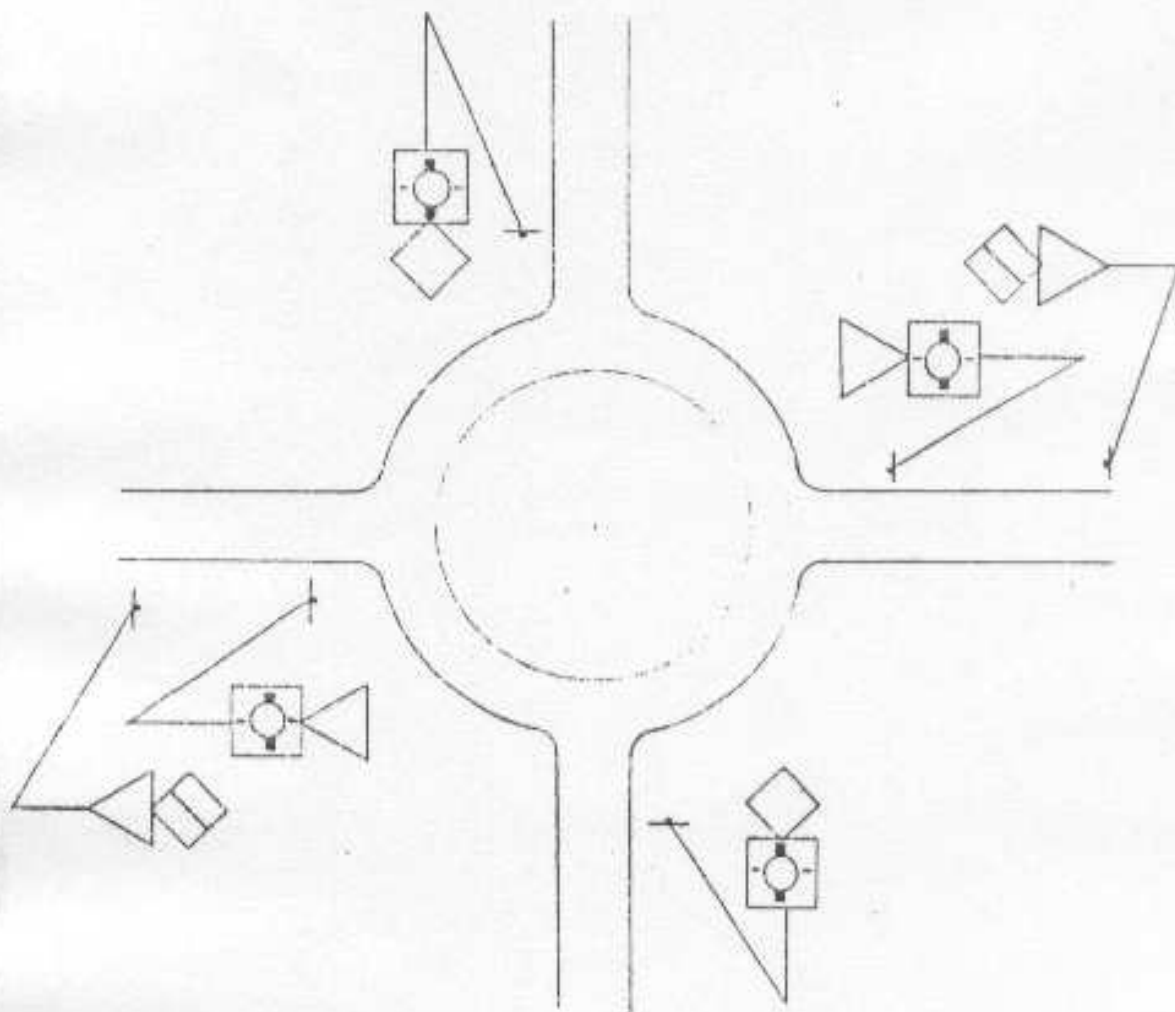
Rys. 1. Pierwszeństwo przejazdu i jego odwołanie na trasie



Rys. 2. Odwołanie pierwszeństwa przejazdu na rzecz ruchu okrężnego (równorzędnego)

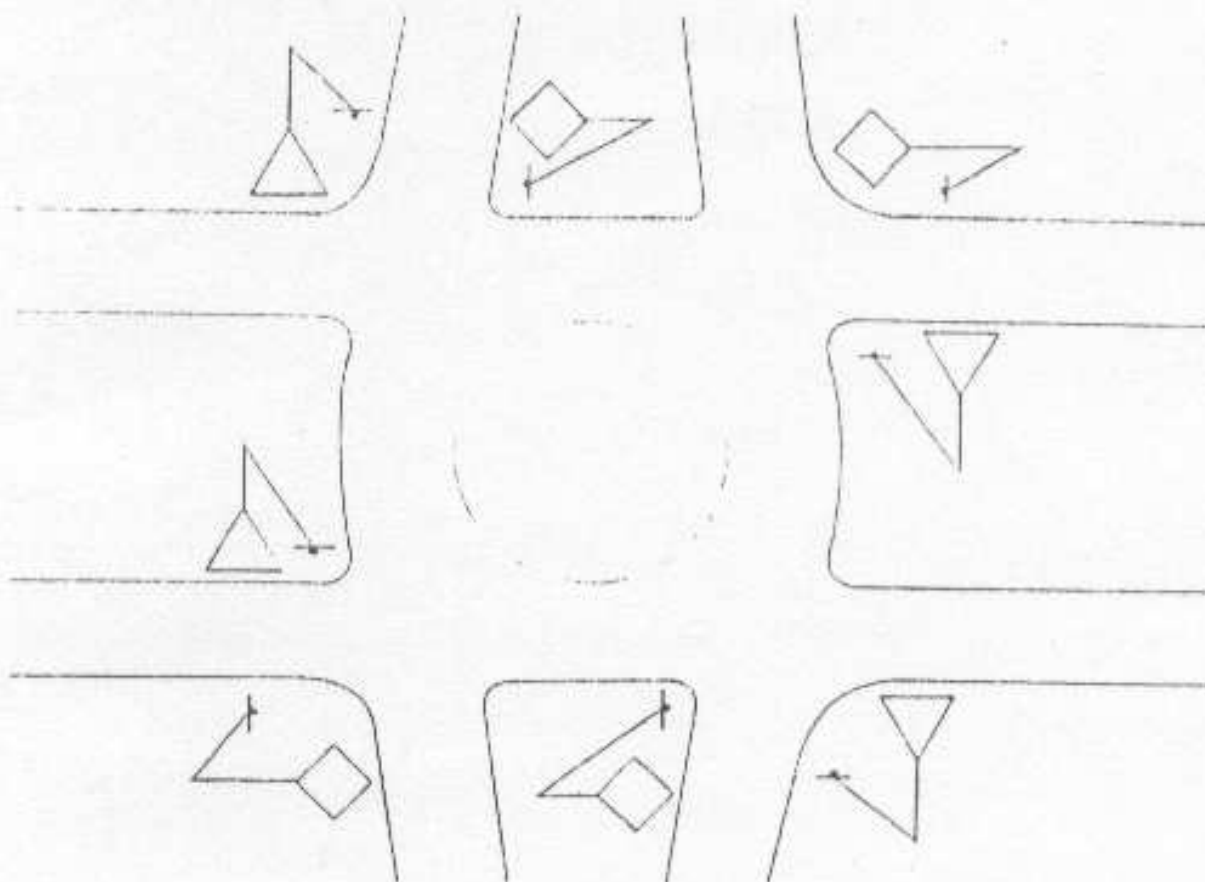


Rys. 3. Odwołanie pierwszeństwa przejazdu na rzecz ruchu
 okrężnego z podporządkowaniem wlotów (pierwszeństwo
 mają pojazdy na okrężowaniu)



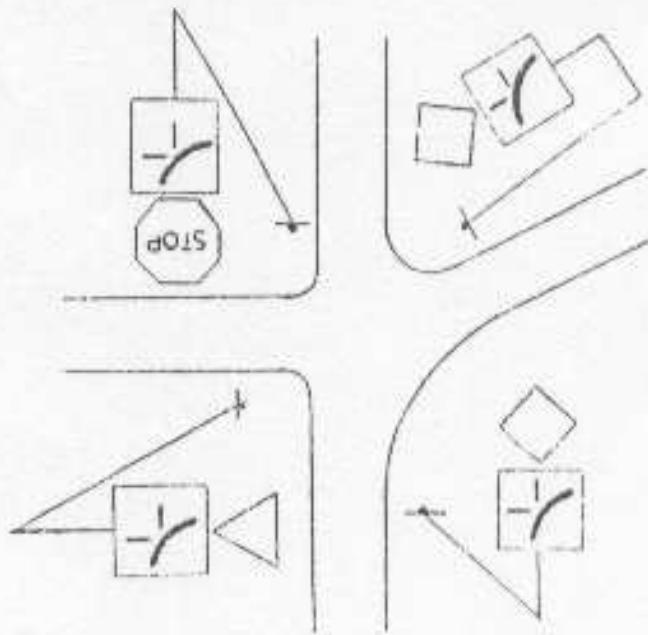
Rys. 4. Odwołanie pierwszeństwa przejazdu na jednym z kierunków, na skrzyżowaniu z ruchem wokół wyspy

Jeżeli była to trasa z pierwszeństwem
przejazdu należy wcześniej ustawić
odwołanie (D-2 wraz z A-7)

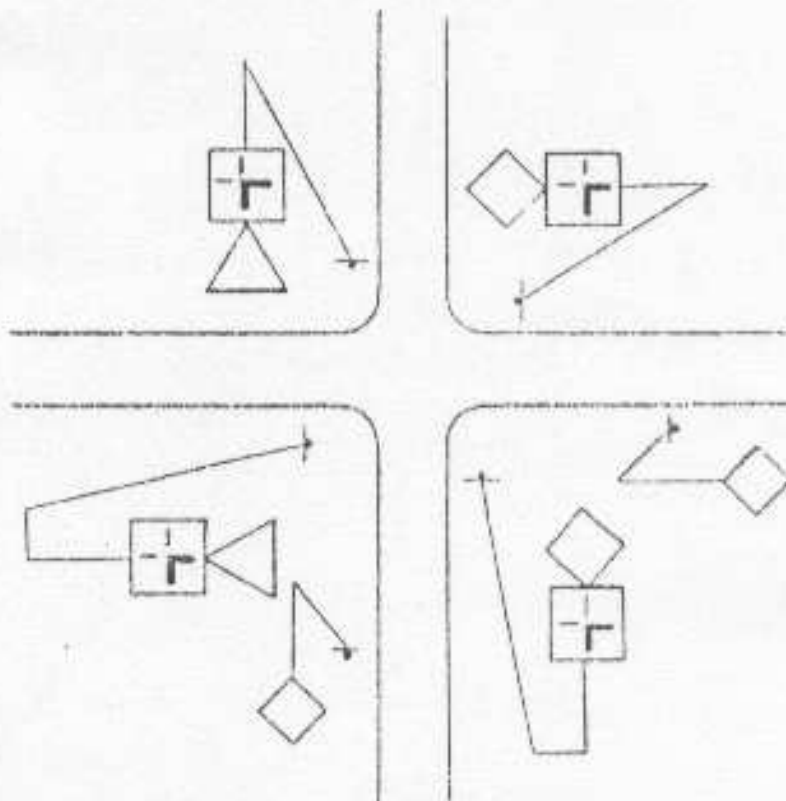


Jeżeli była to trasa z pierwszeństwem
przejazdu należy wcześniej ustawić
odwołanie (D-2 wraz z A-7)

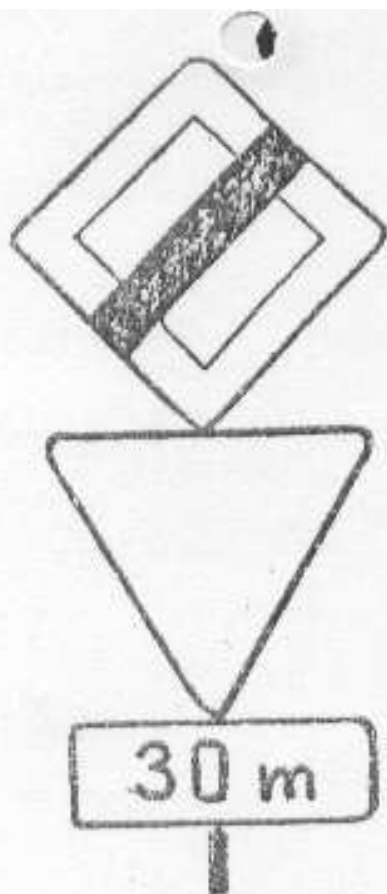
Rys. 5. Oznakowanie skrzyżowania z wyspą centralną,
z pierwszeństwem przejazdu na jednym kierunku



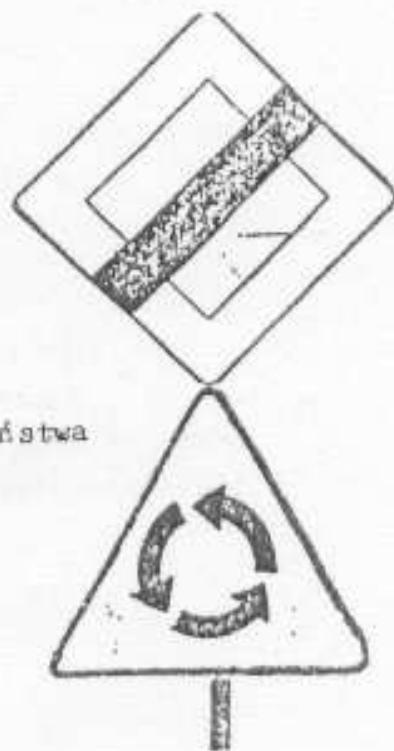
Rys. 6. "Łamane" pierwszeństwo na skrzyżowaniu o nietypowym układzie geometrycznym. Wloty "podporządkowane" znakami A-7 i B-20



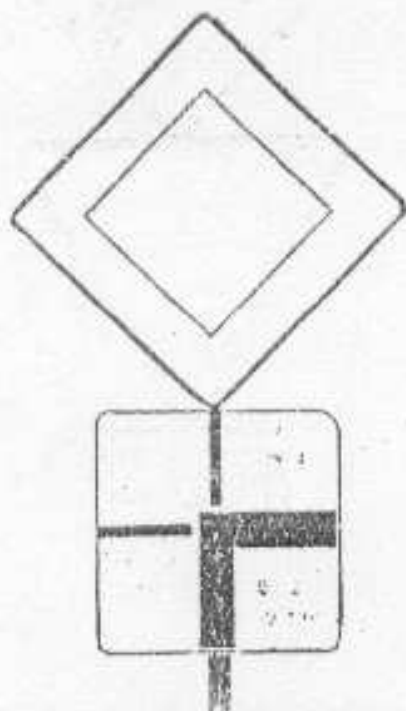
Rys. 7. "Łamane" pierwszeństwo na skrzyżowaniu prostym nie łączącym w ciąg z pierwszeństwem przejazdu (za skrzyżowaniem ustawiono znaki D-2)



Rys. 8. Odwołanie pierwszeństwa
przejazdu na rzecz
podporządkowania



Rys. 9. Odwołanie pierwszeństwa
przejazdu na rzecz
ruchu okrężnego



Rys. 10. Znak D-1 z tabliczką H-15a

TECHNIKA MOCOWANIA ZNAKÓW DROGOWYCH

Pożądane jest, aby znaki drogowe miały staranny wygląd, były łatwo dostrzegalne i trwale zamocowane.

Dotychczas najmniej uwagi poświęcono technice mocowania znaków, a przecież źle zamocowany znak drogowy wyraża prawo w formie niedbałej, a to przyczynia się do lekceważenia przez kierowców tego prawa i powoduje zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. Natomiast dobry stan techniczny znaków drogowych świadczy o rzeczywistej trosce o stan bezpieczeństwa ruchu, świadczy również o technicznej dojrzałości służb drogowych.

Każdy przedmiot w przestrzeni ma 6 stopni swobody. (rys. 1). Przedmiot taki może przesunąć się wzdłuż osi x , y i z (3 stopnie swobody) i może obracać się wokół osi (pozostałe 3 stopnie swobody).

Właściwe (poprawne technicznie) zamocowanie znaku drogowego wymaga pozbawienia go wszystkich stopni swobody.

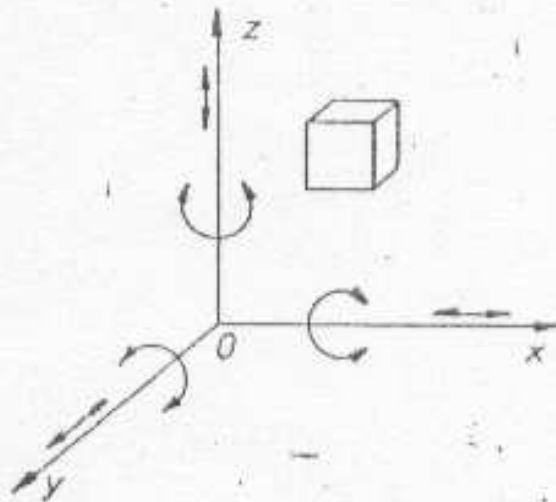
Na ulicach miast polskich spotyka się na ogół znaki drogowe zamocowane według jednego z trzech sposobów przedstawionych na rys. 2. Sposoby b i c nie powinny być stosowane do mocowania znaków drogowych, gdyż uniemożliwiają trwałe ich zamocowanie. Poprawne technicznie mocowanie znaku drogowego powinno składać się z uchwytu mocującego i uchwytu ustalającego. Przedstawiono to na rys. 3.

Zadaniem uchwytu ustalającego jest ustawienie znaku drogowego w pozycji pracy. Natomiast zadaniem uchwytu mocującego jest trwałe unieruchomienie znaku w ustalonej pozycji.

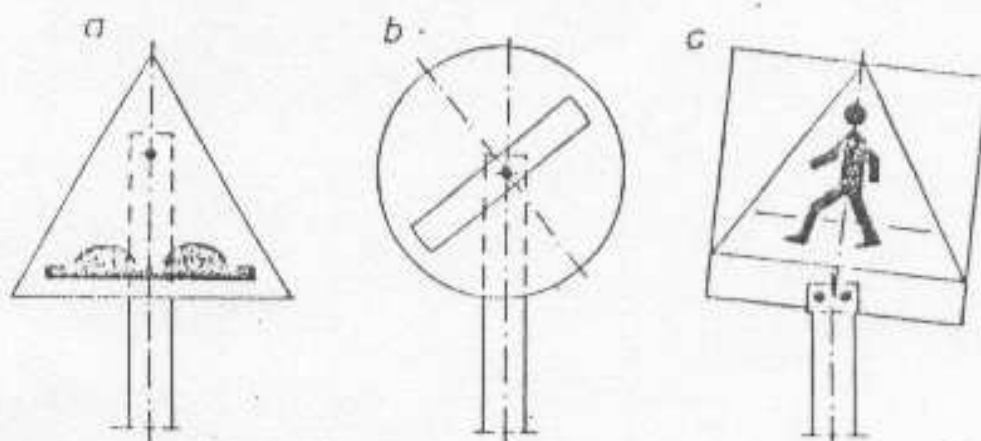
Uchwyt mocujący, to może być złącze śrubowe, które poprzez otwór w tarczy znaku i otwór w sztycy łączy ze sobą te dwa przedmioty. Uchwyt ustalający to na przykład obejmka, która jest na stałe przytwierdzona do tarczy znaku i ma możliwość ograniczonego przesuwania się wzdłuż sztycy. Ta możliwość przesuwania się dwóch przedmiotów względem siebie jest konieczna ze względu na zmiany temperatury i różną rozszerzalność cieplną tarczy znaku i sztycy.

Należy jeszcze zwrócić uwagę na to, aby do mocowania wykorzystana była cała tarcza znaku. Uchwyty: mocujący i ustalający powinny być zlokalizowane na krańcach tarczy.

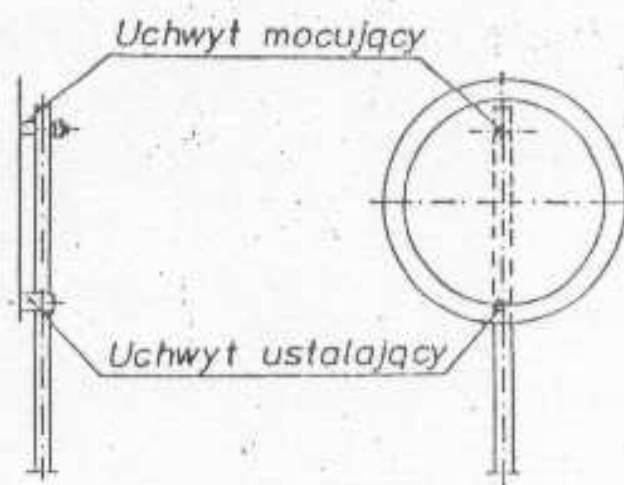
Ryszard Folc



Rys. 1. Sześć stopni swobody przedmiotu w przestrzeni.



Hys. 2. Przykłady mocowania znaków drogowych:
a/ w równowadze stałej, b/ w równowadze obojętnej
i c/ w równowadze chwiejnej.



Rys. 3. Przykład prawidłowego mocowania znaku drogowego.

CO NOWEGO W "TRANSPORCIE MIEJSKIM"

Jak się okazało, więcej niż poprzednio podawałem. Ponieważ zrezygnowałem z funkcji redaktora naczelnego tego miesięcznika z dniem 1 lipca 1990 r., trudno będzie określić kierunek tych przemian. Już teraz wiadomo, że będzie inny niż zapowiadałem. Nowy redaktor naczelny zrezygnował z publikacji tych materiałów. Zainteresowani tematyką samorządową muszą poszukać innych źródeł informacji w interesującej ich tematyce. Postaramy się, na ile pozwolą nasze ograniczone możliwości wypełnić powstałą lukę publikacyjną w "Informacji KLIR".

Zygmunt Uśdalewicz

PROJEKTOWANIE
BEZ BARIER

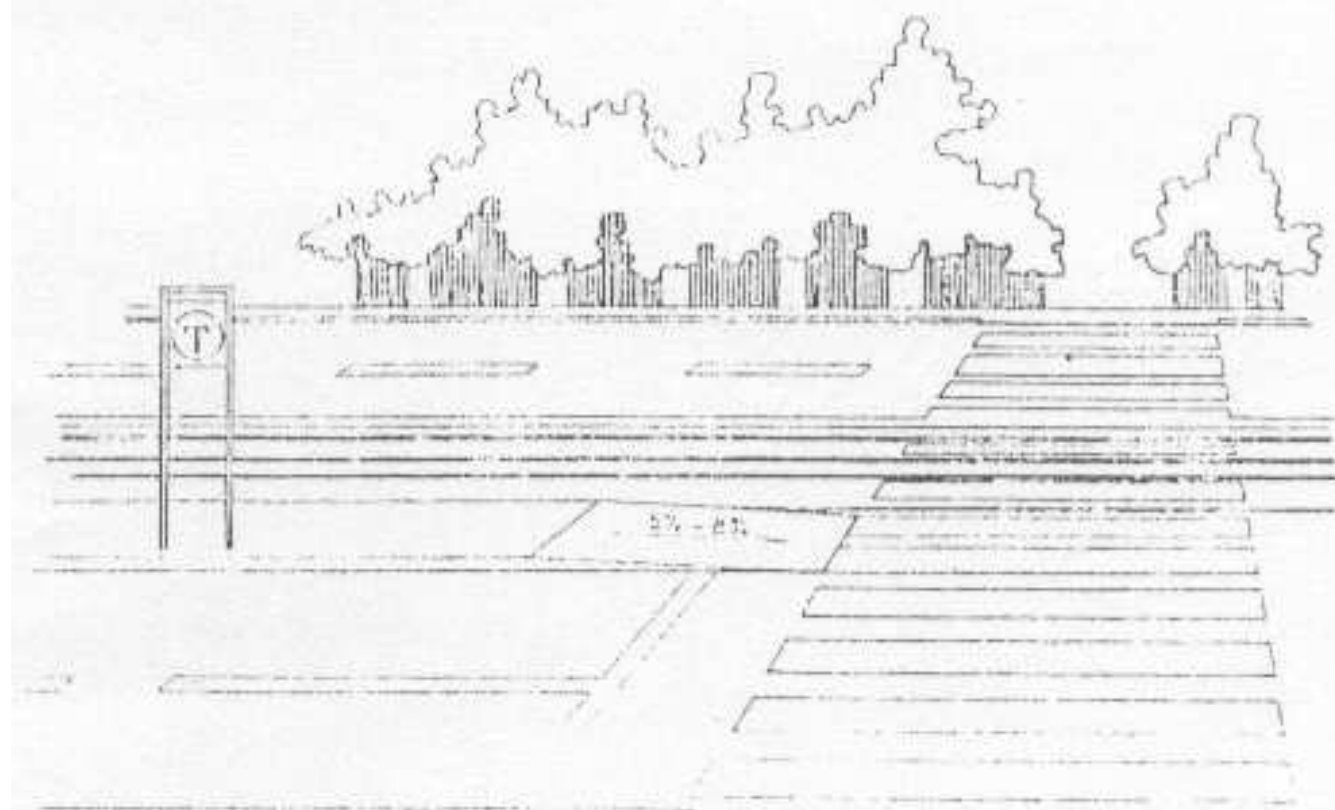
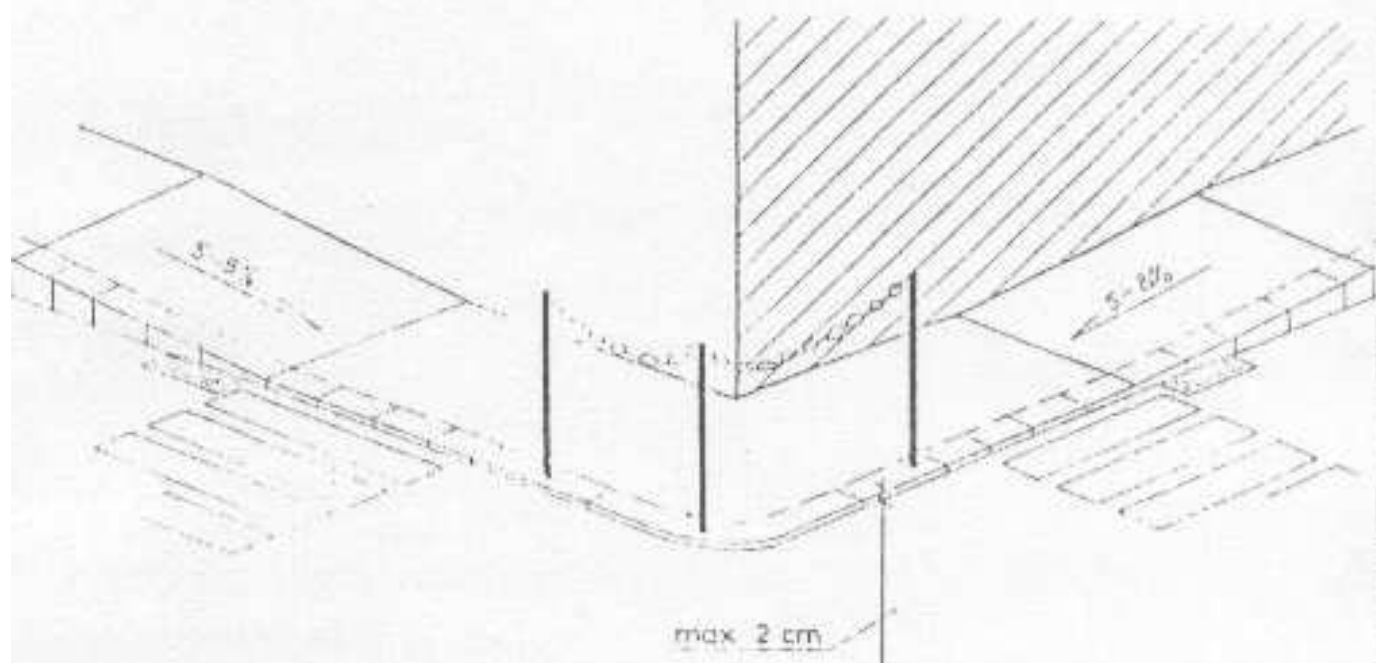
PRZEJŚCIA JEDNOROZMOWE I PRZYSTANKI TRAMWAJOWE

Krawężniki chodników i wysepek rozdzielających w rejonie przejść jednorodniowych oraz krawężniki wysepek tramwajowych stanowią utrudnienie dla różnych grup osób niepełnosprawnych, w tym wózków dziecięcych. Krawężniki te winny być obniżone do max 2,0 cm.

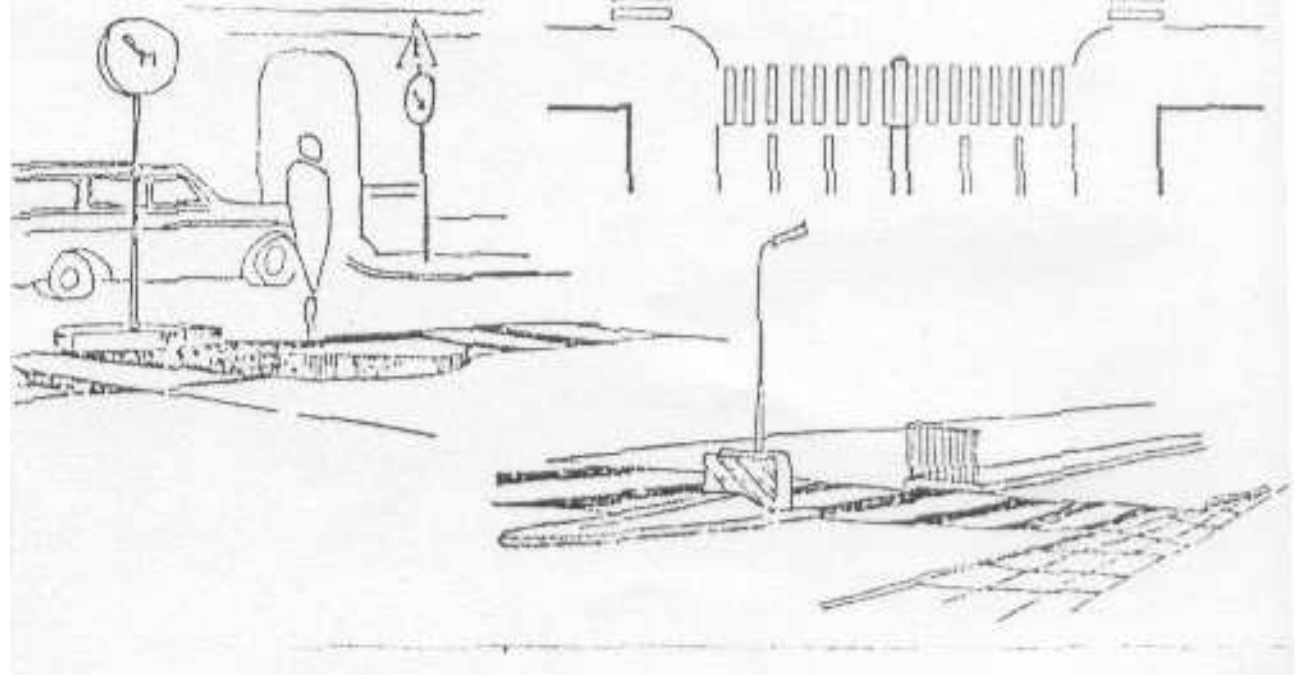
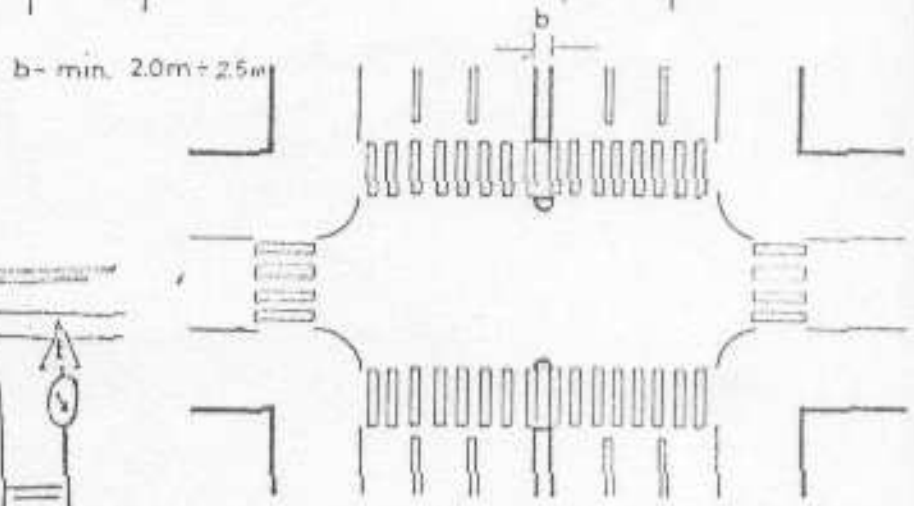
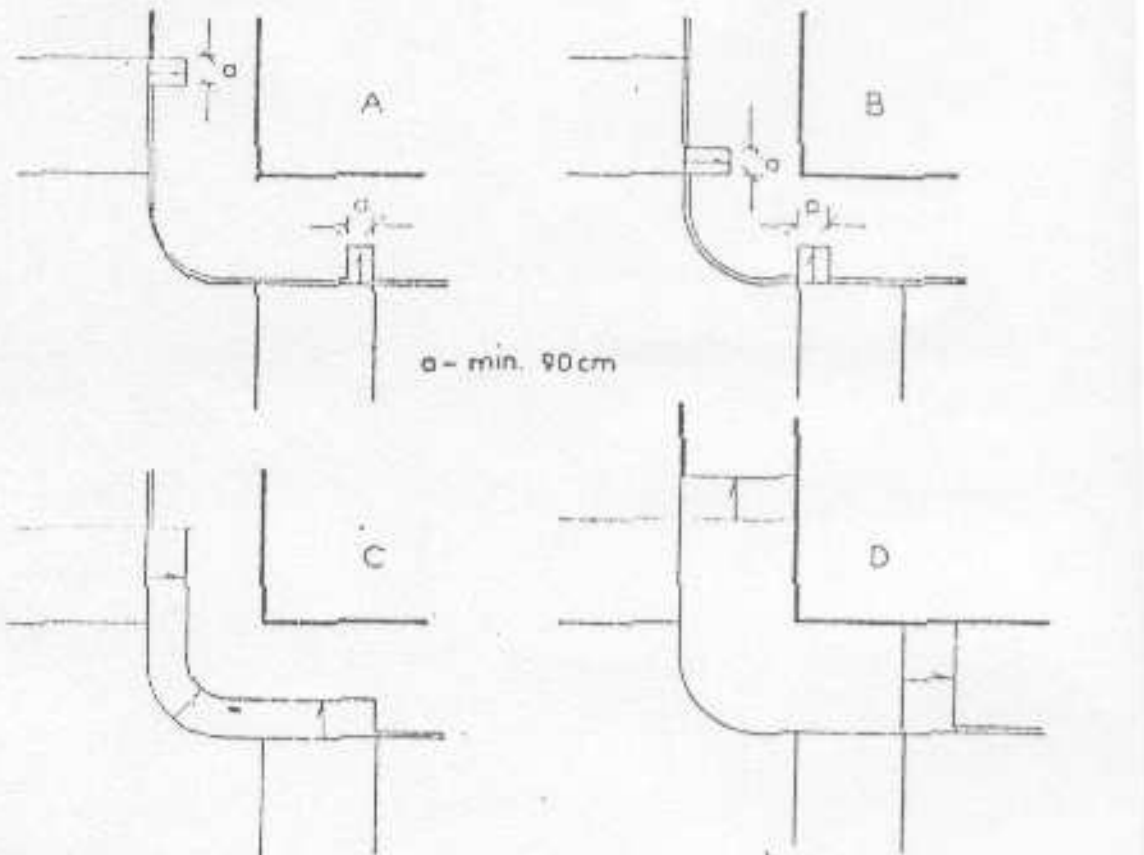
Sposoby obniżania krawężników ilustrują rysunki. Parametry stosowanych rozwiązań (ramp przykrawężnikowych) podano w informacji KLIR nr 5. Zwraca się uwagę, że stosowanie ramp przykrawężnikowych na całej szerokości przejścia zwiększa komfort poruszania się wszystkich i nie zmusza do "szukania" rampy w miejscach dużych potoków ruchu pieszego.

Liliana Schwartz

PRZEJŚCIE JEDNOPOZIOMOWE I PRZYSTANEK TRAMWAJOWY



KRAWĘŻNIKI CHODNIKÓW I WYSEPEK RAMPY PRZYKRAWĘZNIKOWE



KIEDY PIERWSZEŃSTWO PRZEJAZDU

Systemy dróg i ulic funkcjonują w bardzo złożonych układach współzależności, przy czym działania tych systemów są w znacznym stopniu zależne od liczby i rodzaju użytkowników. Skrzyżowania dróg i ulic, przecięcia z torami tramwajowymi i kolejowymi oraz z ciągami pieszymi i rowerowymi, stanowią obszary krytyczne. Są to punkty zapalne systemu, w których występuje szczególnie duże zagęszczenie sytuacji konfliktowych. Gdy częstotliwość występowania sytuacji konfliktowych wzrasta, konieczne staje się zastosowanie skuteczniejszych niż dotychczas środków technicznych poprawiających sytuację.

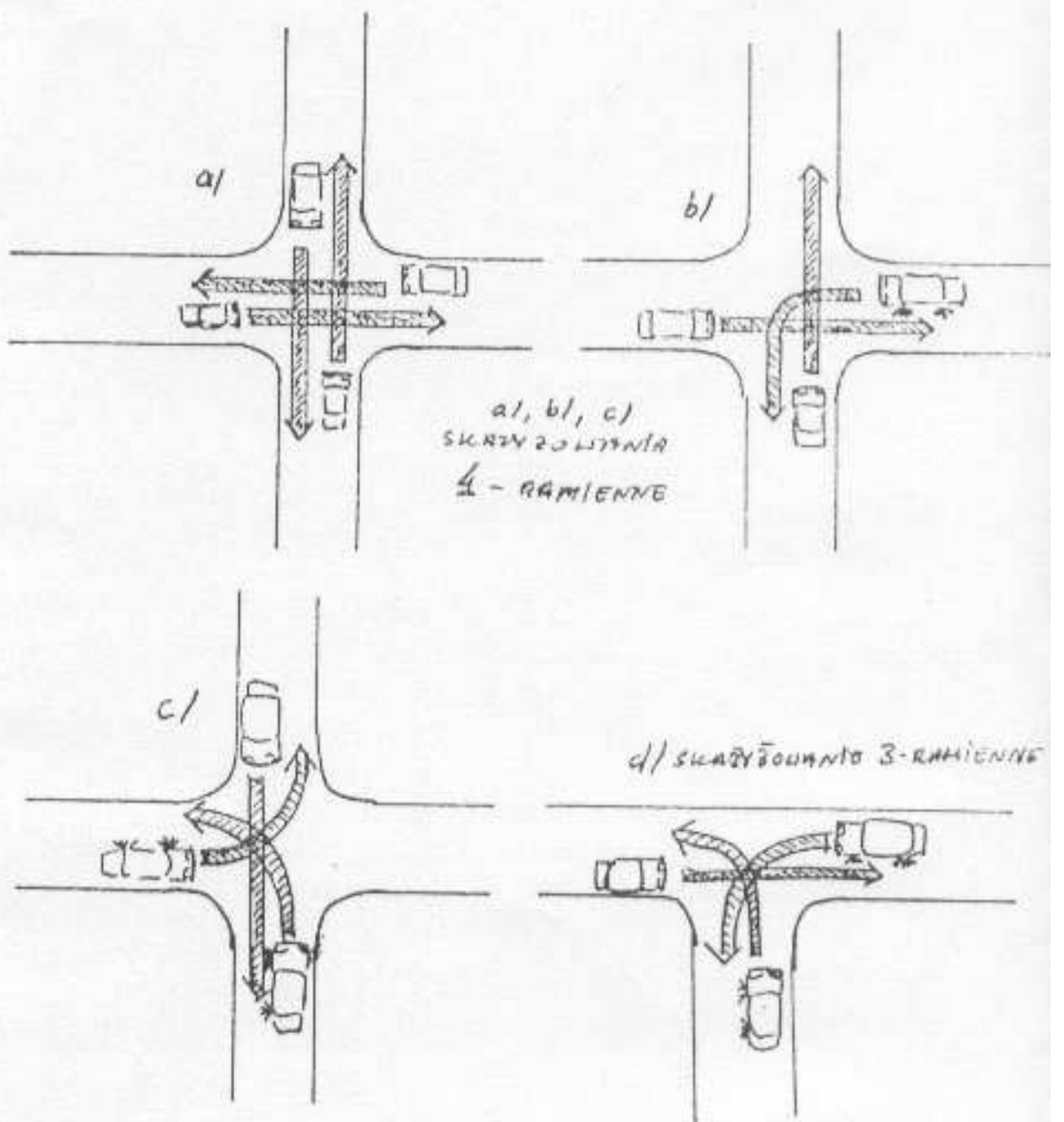
Pierwszym takim momentem, wymagającym dodatkowych środków jest zbyt częste występowanie sytuacji nierozwiązalnych na skrzyżowaniach dróg równorzędnych (patrz rysunek). Dla rozwiązania tego problemu wystarczy na ogół wyznaczenie kierunku z pierwszeństwem przejazdu i odpowiednie oznakowanie skrzyżowania.

Jak wynika z badań przeprowadzonych w Warszawie w drugiej połowie lat 70., potrzeba oznakowania pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach czteroramieniowych o dość regularnym ruchu, z wyraźną przewagą relacji na wprost (rys. 1a), występuje przy sumarycznym natężeniu na skrzyżowaniu, powyżej 750 poj/h w okresie szczytu.

W sytuacjach przedstawionych na rys. 1b, c, d, tzn. wówczas gdy przeważający jest ruch pojazdów skręcających w lewo (co najmniej jedna lub dwie relacje) wartość krytycznego natężenia ruchu będzie odpowiednio niższa. Nie potrafię jej jednak podać, ponieważ badania tego rodzaju nie były kontynuowane.

Za to wiele wysiłku wkłada się w ustalenie estetycznych zasad formalnych. Ale i regulacje formalne są potrzebne. Jak informuje Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morakiej instrukcja dotycząca sygnalizacji świetlnej będzie dostępna już za 3 miesiące. W tym numerze informatora podajemy (za projektem instrukcji o znakach pionowych) jak ustawiać znaki dotyczące tras z pierwszeństwem przejazdu. A jako uzupełnienie, ciekawe propozycje techniki mocowania znaków.

Zygmunt Uzdalewicz



Rys. 1. Sytuacje nierozwiązalne na skrzyżowaniach

Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe "MERTEX"
00-021 Warszawa ul. Rutkowskiego 25/13a