

Uczestnicy Seminarium,
fot. E. Nawara



77. SEMINARIUM SZKOLENIOWE KLIR

Rybnik, 3-6 kwietnia 2013 r.

W dniach 3-6 kwietnia 2013 roku w Rybniku odbyło się 77. Seminarium Szkoleniowe Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu pod honorowym patronatem Prezydenta Miasta Rybnika Adama Fudalego. Rybnik to miasto zaprzyjaźnione z ludźmi KLIR-u. Spotkanie członków tego stowarzyszenia odbyło się w „Mieście rond” już po raz trzeci.

Kwietniowe, zimowe i śnieżne ciągle, seminarium otworzył prezes Stowarzyszenia KLIR Tomasz Borowski, który wspominał efekty poprzednich rybnickich seminariów oraz zachęcał do aktywnego udziału w bieżącym, zwłaszcza w części warsztatowej. Celem warsztatów było wypracowanie opinii członków w sprawie propozycji MTiGM zmian w rozporządzeniach o znakach i sygnałach drogowych oraz warunkach technicznych dla nich.

W imieniu prezydenta Rybnika Adama Fudalego zgromadzonych przywitał Janusz Koper, pełnomocnik Prezydenta Miasta Rybnika ds. dróg, były szef GDDKiA. Z treści wystąpienia można było wywnioskować dużą sympatię do członków S-KLIR oraz nadzieję na fachowe i krytyczne, w pozytywnym tego słowa znaczeniu, spojrzenie na prezentowane plany inwestycyjne Rybnika. Sesję plenarną rozpoczął profesor Marian Tracz z Politechniki Krakowskiej, który przypomniał zebrany fragment historii Rybnika: „Kto pamięta lata dziewięćdziesiąte ubiegłego wieku, ten wie: wizjonerstwo w teorii i odwaga w praktyce. W konsekwencji wielki sukces w skali kraju: Wytyczne projektowania rond ułatwiający wdrożenia oraz baza praktycznej wiedzy płynącej z przebudowanych skrzyżowań”. W swoim wystąpieniu zatytułowanym „Wyposażenie dróg wybaczących błędy kierowców” profesor Tracz przedstawił skuteczną pod względem zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym teorię otoczenia drogi „wybaczącego” błędy kierowców, „Forgiving Roadside” uzupełniająca i rozszerzająca znaną teorię „Forgiving Road” (droga wybacząca błędy). Dostępne dane z Finlandii pokazują, że kolizje z urządzeniami drogowymi stanowiły 24% wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Wypadki w rozważanej strefie to 31% wypadków we Francji, w Niemczech i Wielkiej Brytanii po 18%, a w Szwecji 25%. W Polsce w 2012 roku zginęło w ten sposób 500 osób (głównie po zderzeniu z drzewem). Tak jak około 10 lat temu Polacy „uczyli się rond” (szczególnie szybko w Rybniku), tak teraz „uczmy się autostrad”, mamy dużą wypadkowość na tego

typu drogach. Prelegent omówił też zagrożenia BRD na przejazdach kolejowych oraz zasady projektowania, uwzględniając potrzebę „wybaczenia zepsucia się samochodu na przejeździe kolejowym”, dylematy i zmianę podejścia odnośnie do dopuszczalności stosowania rond blisko przejazdów kolejowych w odniesieniu do kolejki pozostającej w przypadku zastosowania sterowania za pomocą sygnalizacji świetlnej. Czynniki wpływające na znacząco na stopień wybaczenia błędów są: szorstkość nawierzchni na 40 – 60 metrowych odcinkach dojazdowych do linii zatrzymań (w Wielkiej Brytanii liczba wypadków typu najechania z tyłu spadła o 40%), „akustyczne”, profilowane linie na poboczach dróg (niekorzystne dla motocyklistów i rowerzystów) oraz odpowiednie pochylenia skarp. Doświadczenia ze Skandynawii, Włoch i innych krajów pokazują, że typowe w Polsce pochylenie 1:1,5 jest niebezpieczne, pochylenia w zakresie 1:1,5 do 1:3 także niewiele zmieniają (!), samochody nie „dachują” dopiero przy pochyleniach rzędu 1:4, 1:5. Profesor Tracz zwrócił też uwagę na dramatyczną w skutkach praktykę umacniania przeciwskaarp rowów, zwłaszcza betonowymi elementami ażurowymi. Przestrzeń wolna od przeszkód powinna być zależna od prędkości jazdy pojazdów. Szczególnym elementem przekroju poprzecznego drogi są pobocza, rodzaj ich umocnienia, ich szerokość oraz sposób oddzielenia od jezdni. Krótki rys historyczny (błotko, żwirek, moda na obcasy, asfalt 4 cm, ciężarówka posuwająca się by umożliwić wyprzedzenie na trzeciego...) uzmysłowił słuchaczom wagę zmieniających się uwarunkowań na oczekiwania kierowców i pieszych co do tego elementu przekroju poprzecznego. Statystyki pokazują, że na drogach z szerokimi poboczami oddzielenymi od jezdni linią przerywaną odnotowuje się taką samą liczbę wypadków, ale znacznie cięższych: z pieszymi (bez elementów odbłaskowych), związanymi z wyprzedzaniem na trzeciego. W krajach Unii Europejskiej przy prędkości 80 km/h zaleca się stosowanie umocnionych poboczy, oddzielonych od jezdni za



Tomasz Borowski, prezes Stowarzyszenia KLIR otworzył Seminarium
fot. E. Nawara

pomocą linii ciągłej, o szerokości 1,5 – 2,0 metrów, przy wyższych klasach 2,5 – 3,0 metrów. Szczególną uwagę zwrócił Profesor na: konieczność zadbania o strefę „powrotu na jezdnię” oraz na najważniejszą miarę zagrożenia: energię zderzenia. Przy braku możliwości zapewnienia odpowiedniej, wybaczącej błędy, strefy bezpiecznego powrotu na jezdnię należy świadomie i po odpowiedzialnym zaprojektowaniu, stosować drogowe bariery ochronne. Profesor Tracz przypomniał, że temat ten był dogłębnie analizowany w marcu br. podczas zorganizowanego przez Wydawnictwo Media Pro I Ogólnopolskiego Forum Specjalistycznego „Bariery Ochronne dla Dróg i Obiektów Inżynierskich” BARIERY 2013. Profesor zachęcał do zapoznania się co najmniej z wnioskami z Forum.

Dużym zainteresowaniem cieszyło się również drugie wystąpienie w sesji plenarnej. Janusz Koper Pełnomocnik Prezydenta Miasta Rybnika ds. dróg przedstawił rybnickie inwestycje drogowe ze zwróceniem uwagi na ich znaczenie dla ruchu tranzytowego. Prelegent szczegółowo omówił koncepcję budowy regionalnej drogi Racibórz-Pszczyna. Duży szacunek słuchaczy wzbudził stan wiedzy fachowej Janusza Kopera, w dyskusji „z salą” wykazał się doskonałą znajomością założeń, prognoz ruchu, uwarunkowań oraz rozwiązań inżynierskich zastosowanych w projekcie. Projekt rozwiązań w Strefie Śródmiejskiej wraz z omówieniem ciągów ruchu uspokojonego w Rybniku przedstawił Marek Wawrzyniak, szef Biura Projektów TOP-Project. Janusz Mrocza, dyrektor R&G PLUS Sp. z o.o. z Mielca omówił sieć tablic elektronicznej informacji pasażerskiej w Rybniku. Przedstawiciel Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej Grzegorz Mucha omówił wprowadzone w latach 2010 – 2012 zmiany do ustawy Prawo o ruchu drogowym i aktów wykonawczych dotyczące znaków i sygnałów drogowych. Autor poruszył między innymi kwestie możliwości wprowadzenia Strefy Ruchu decyzją wspólnoty mieszkaniowej oraz wprowadzenie tzw. „ustawy fotoradarowej”.

Godną promocji praktyką, stosowaną przez S-KLIR, jest rozpowszechnianie wiedzy zdobytej przez Członków Stowarzyszenia podczas różnego rodzaju wydarzeń branżowych poprzez wygłoszenie na seminarium KLIR-u sprawozdania. Piotr Jan Graczyk, sekretarz Zarządu KLIR omówił konferencję SITK, która odbyła się w Krakowie w 2012 roku i dotyczyła modelowania podróży i prognozowania ruchu. Organizatorzy umożliwili Uczestnikom Seminarium zapoznanie się ze śląskimi inwestycjami drogowymi oddanymi do użytku w latach 2010-2012 oraz realizowanymi obecnie. Zwiedzono również jedną z atrakcji Śląskiego Szlaku Zabytków Techniki „Tyskie Browarium”. Ważnym elementem



Janusz Koper, Pełnomocnik Prezydenta Miasta Rybnika ds. Dróg, przedstawił rybnickie inwestycje drogowe,
fot. E. Nawara



Piotr Jan Graczyk, sekretarz Zarządu KLIR, zreferował sprawozdanie z konferencji „Modelowanie podróży i prognozowanie ruchu” zorganizowanej przez Politechnikę Krakowską,
fot. E. Nawara



Podczas wycieczki technicznej uczestnicy zwiedzali jedną z atrakcji Śląskiego Szlaku Zabytków Techniki „Tyskie Browarium”, fot. M. Nowak

programu, szczególnie dla aktywnych Uczestników Seminarium, są zawsze warsztaty KLIR. Tym razem poświęcone były wypracowaniu opinii S-KLIR w sprawie propozycji MTiGM zmian w rozporządzeniach o znakach i sygnałach oraz warunkach technicznych dla nich.

Członkowie KLIR sprzeciwili się pomysłowi rozszerzenia zakresu stosowania znaku A-24 „rowerzyści” będąc konsekwentnymi w filozofii ograniczania a nie zwiększania liczby znaków drogowych. W projekcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych KLIR proponuje zapis: „6. Znak A-24 „rowerzyści” ostrzega o miejscu, gdzie krzyżowanie się ruchu rowerowego z innymi kierującymi pojazdami lub pieszymi może być zaskakujące dla tych drugich.” W projekcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych... KLIR proponuje zapis: „ (...) Znak A-24 umieszcza się z uwzględnieniem takich czynników jak: istniejące lub prognozowane natężenie ruchu potoków krzyżujących się, wzajemna widoczność potoków krzyżujących się, inne elementy organizacji ruchu drogowego (np. sygnalizacja świetlna).

Wnioskowane zmiany dotyczące znaku A-24 są jednym z elementów wyrażanej przez S-KLIR zasady „świadomego projektowania” organizacji ruchu drogowego i powinny mieć zastosowanie również w odniesieniu do pozostałych znaków i sygnałów na drodze przy okazji planowanych zmian w tzw. „czerwonej książce”.

Kolejne Seminarium odbędzie się w dniach 12-15. 06. 2013 r. w Dymaczewie k. Poznania.

Za pomoc w zrealizowaniu materiału dziękujemy Panu Jerzemu Wróblowi.