



Tomasz Wawrzonek – Stowarzyszenie KLIR

ZMIANY W PRZEPISACH DOTYCZĄCYCH PROGÓW ZWALNIAJĄCYCH



Dz.U. 2021, poz. 2066 – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

(...) w części 8 „Urządzenia do ograniczania prędkości pojazdów” pkt 8.1 „Progi zwalniające” otrzymuje brzmienie: (...)



Progi zwalniające można stosować na obszarze zabudowanym na drogach następujących klas technicznych: lokalna (L), dojazdowa (D), wyjątkowo zbiorcza (Z).

Progi zwalniające można stosować na obszarze zabudowanym na drogach następujących klas technicznych: lokalna (L), dojazdowa (D), zbiorcza (Z), a także w wyjątkowych przypadkach – główna (G).



Niedopuszczalne jest stosowanie progów zwalniających:

- na drogach krajowych i wojewódzkich,
- na miejskich drogach ekspresowych, ulicach głównych ruchu przyspieszonego (GP), ulicach głównych (G),
- na ulicach i drogach wyjazdowych pojazdów straży pożarnej, stacji pogotowia ratunkowego itp.,
- na ulicach i drogach, w przypadku kursowania autobusowej komunikacji pasażerskiej, z wyjątkiem progów wyspowych,
- na jezdniach innych niż bitumiczne, jeżeli nie można zastosować oznakowania poziomego P-25,
- na łukach dróg i w innych przypadkach, gdy ich obecność może powodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Niedopuszczalne jest stosowanie progów zwalniających:

- ~~– na drogach krajowych i wojewódzkich,~~
- ~~– na miejskich drogach ekspresowych, ulicach głównych ruchu przyspieszonego (GP), ulicach głównych (G),~~
- na ulicach i drogach wyjazdowych pojazdów straży pożarnej, stacji pogotowia ratunkowego itp.,
- na ulicach i drogach, **na których odbywa się ruch autobusów lub trolejbusów wykonujących odpłatny przewóz na regularnych liniach**, z wyjątkiem progów wyspowych **lub progów płytowych o krzywej sinusoidalnej rampie najazdowej lub rampie prostej o nachyleniu nie większym niż 1:15**,
- na jezdniach innych niż bitumiczne, jeżeli nie można zastosować oznakowania poziomego P-25,
- na łukach dróg i w innych przypadkach, gdy ich obecność może powodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.



Progi zwalniające nie mogą być umieszczane dalej niż:

- 60 m od linii zatrzymania przy znakach B-20 lub B-32,
- 40 m od końcowego punktu łuku poziomego drogi o promieniu wewnętrznym $R_{max} = 25$ m i kącie zwrotu większym od 70° ,
- 60 m od miejsca lub obiektu wymuszającego zmniejszenie prędkości pojazdów, np. skrzyżowania ulic lub dróg wymagającego zmiany kierunku ruchu co najmniej o 70° .

Progi zwalniające nie mogą być umieszczane dalej niż:

- ~~– 60 m od linii zatrzymania przy znakach B-20 lub B-32,~~
- 40 m od końcowego punktu łuku poziomego drogi o promieniu wewnętrznym $R_{max} = 25$ m i kącie zwrotu większym od 70° ,
- 60 m od miejsca lub obiektu wymuszającego zmniejszenie prędkości pojazdów, np. skrzyżowania ulic lub dróg wymagającego zmiany kierunku ruchu co najmniej o 70° .



Progi zwalniające nie mogą być umieszczane bliżej niż:

- 40 m od skrzyżowania ulic lub dróg, z wyjątkiem progów płytowych na których wyznaczono przejście dla pieszych lub przejazd dla rowerzystów,
- 20 m od końcowego punktu łuku poziomego drogi, gdy wewnętrzny promień łuku jest mniejszy od 50 m,
- 20 m od punktu początkowego spadku drogi, gdy spadek ten przekracza 10%,
- 30 m od przejścia dla pieszych (nie dotyczy progów z przejściami dla pieszych),
- 20 m przed i za przejazdem kolejowym oraz 15 m przed i za przejazdem tramwajowym, licząc od skrajnej szyny toru na przejeździe,
- 25 m od najbliższej części wiaduktu lub innej konstrukcji nośnej.

Progi zwalniające nie mogą być umieszczane bliżej niż:

- ~~– 40 m od skrzyżowania ulic lub dróg, z wyjątkiem progów płytowych na których wyznaczono przejście dla pieszych lub przejazd dla rowerzystów,~~
- 20 m od końcowego punktu łuku poziomego drogi, gdy wewnętrzny promień łuku jest mniejszy od 50 m, **z wyjątkiem dróg, na których prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 30 km/h,**
- 20 m od punktu początkowego spadku drogi, gdy spadek ten przekracza 10%, **z wyjątkiem dróg, na których prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 30 km/h,**
- **10 m** od przejścia dla pieszych (nie dotyczy progów z przejściami dla pieszych),
- 20 m przed i za przejazdem kolejowym oraz 15 m przed i za przejazdem tramwajowym, licząc od skrajnej szyny toru na przejeździe,
- 25 m od najbliższej części wiaduktu lub innej konstrukcji nośnej.



Ponadto nie umieszcza się progów zwalniających na obiektach mostowych i w tunelach, nad konstrukcjami inżynierskimi, takimi jak przepusty, przejścia podziemne, komory instalacji wodociągowych i c.o. itp., oraz w odległości mniejszej niż 25 m od nich, ze względu na niszczący wpływ wstrząsów powodowanych przejeżdżaniem pojazdów samochodowych.

Ponadto nie umieszcza się progów zwalniających na obiektach mostowych i w tunelach, nad konstrukcjami inżynierskimi, takimi jak przepusty, przejścia podziemne, komory instalacji wodociągowych i c.o. itp., oraz w odległości mniejszej niż 10 m od nich, ze względu na niszczący wpływ wstrząsów powodowanych przejeżdżaniem pojazdów samochodowych.



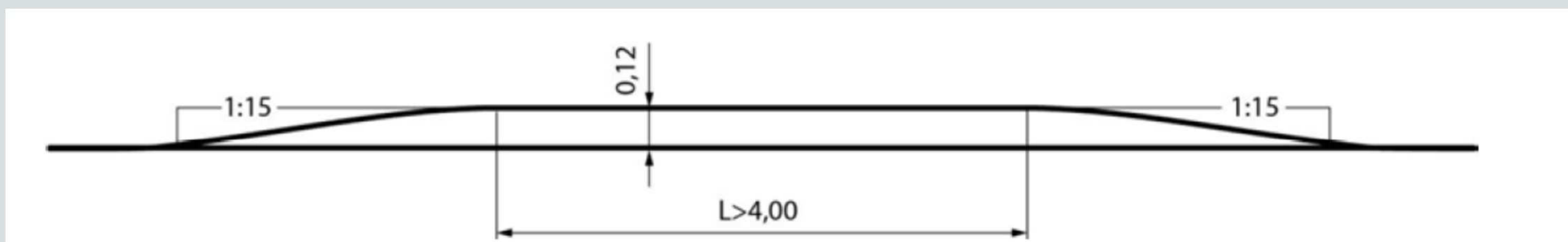
Ze względu na ukształtowanie rampy najazdowej stosuje się progi zwalniające o następujących rampach najazdowych:

- prostej,**
- krzywej kołowej,**
- krzywej sinusoidalnej.**



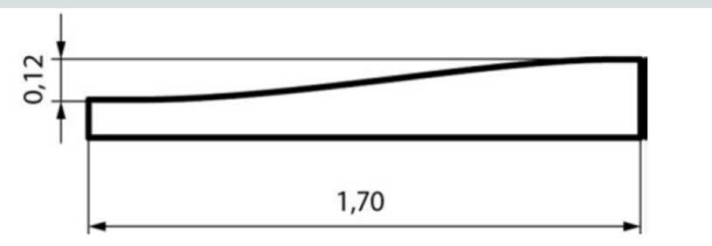
Na progach zwalniających płytowych o długości płyty $L > 4\text{m}$ dopuszcza się wyznaczanie przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów.

Na progach zwalniających płytowych dopuszcza się wyznaczanie przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów, **przy zastosowaniu długości płyty odpowiadającej co najmniej minimalnej szerokości tych elementów.**



Rys. 8.1.4. Kształt i wymiary liniowego progu zwalniającego płytowego U-I 6c o ograniczonej prędkości przejazdu 35-40 km/h

Kształty i wymiary sinusoidalnych ramp najazdowych dla progów zwalniających U-16 oraz graniczne prędkości przejazdu przedstawiono na rys. 8.1.7 i w tabeli 8.1.1 oraz na rys. 8.1.8 i w tabeli 8.1.2.

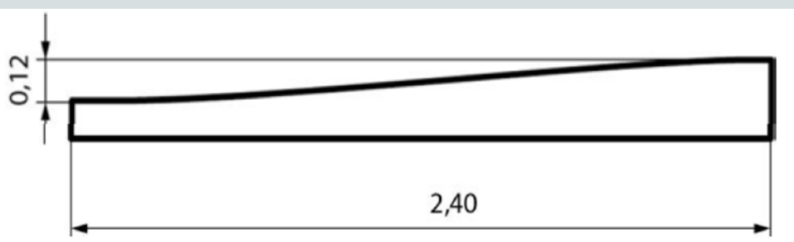


8.1.7. Kształt i wymiary krzywej sinusoidalnej rampy najazdowej typu A o ograniczonej prędkości przejazdu do 20-30 km/h

Tabela 8.1.1. Rzędne wysokościowe przekroju krzywej sinusoidalnej rampy najazdowej typu A o ograniczonej prędkości przejazdu 20-30 km/h

Rzędne wysokościowe przekroju krzywej sinusoidalnej rampy najazdowej typu A

x [mm]	0	170	340	510	680	850	1020	1190	1360	1530	1700
y [mm]	0	3	11	25	41	60	79	95	109	117	120



8.1.7. Kształt i wymiary krzywej sinusoidalnej rampy najazdowej typu B o ograniczonej prędkości przejazdu do 30–40 km/h

Tabela 8.1.2. Rzędne wysokościowe przekroju krzywej sinusoidalnej rampy najazdowej typu B o ograniczonej prędkości przejazdu do 30-40 km/h

Rzędne wysokościowe przekroju krzywej sinusoidalnej rampy najazdowej typu B											
x [mm]	0	240	480	720	960	1200	1440	1680	1920	2160	2400
y [mm]	0	3	11	25	41	60	79	95	109	117	120



Dla prędkości dopuszczalnej 20 km/h stosuje się próg zwalniający o sinusoidalnej rampie najazdowej typu A.

Dla prędkości dopuszczalnej 30 km/h stosuje się próg zwalniający o sinusoidalnej rampie najazdowej typu B lub próg zwalniający płytowy o sinusoidalnej rampie najazdowej typu A o długości płyty $L > 4$ m.

Dla prędkości dopuszczalnej 40 km/h stosuje się próg zwalniający płytowy o sinusoidalnej rampie najazdowej typu B o długości płyty $L > 4$ m.



Progi zwalniające powinien poprzedzać znak A-I 1a. W zależności od potrzeb progi zwalniające mogą być stosowane pojedynczo lub w seriach liczących co najmniej 3 progi. W przypadku serii progów każdy kolejny próg umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 20 m i nie większej niż 150 m od progu poprzedzającego. Odległość między poszczególnymi progami w serii należy wyznaczać w oparciu o warunki lokalne, natężenie ruchu (prędkość pojazdów) itp.

Jeżeli na danej ulicy lub obszarze obowiązuje ograniczenie prędkości do wartości umożliwiającej łagodny przejazd przez próg, to przed progiem umieszcza się tylko znak A-I 1a z tabliczką T-I określającą odległość do progu.

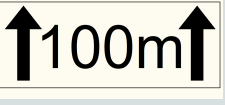
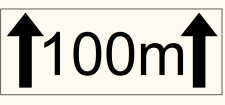
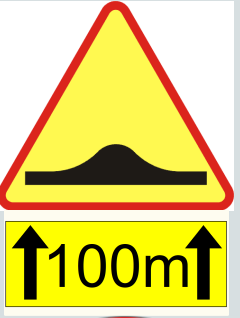
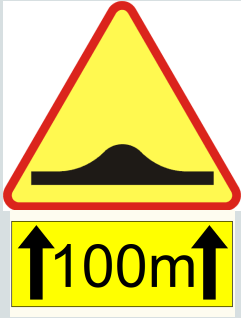
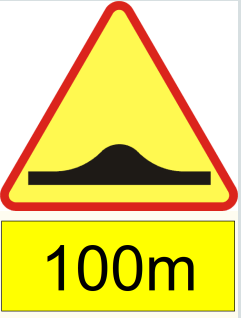
Progi zwalniające powinien poprzedzać znak A-I 1a. ~~W zależności od potrzeb progi zwalniające mogą być stosowane pojedynczo lub w seriach liczących co najmniej 3 progi. W przypadku serii progów każdy kolejny próg umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 20 m i nie większej niż 150 m od progu poprzedzającego. Odległość między poszczególnymi progami w serii należy wyznaczać w oparciu o warunki lokalne, natężenie ruchu (prędkość pojazdów) itp.~~ **W strefie zamieszkania (znak D-40) oraz w strefie ograniczonej prędkości do 30 km/h lub mniejszej (znak B-43) znaku A-I 1a nie stosuje się.**

Jeżeli na danej ulicy lub obszarze obowiązuje ograniczenie prędkości do wartości umożliwiającej łagodny przejazd przez próg, to przed progiem umieszcza się tylko znak A-I 1a z tabliczką T-I określającą odległość do progu.



W uzasadnionych przypadkach zaleca się stosowanie znaku A-I I a z tabliczką T-2

W przypadku konieczności ograniczenia prędkości pod znakiem B-33 dopuszcza się stosowanie tabliczki T-20. W przypadku gdy na odcinku drogi pomiędzy skrzyżowaniami znajduje się więcej progów zwalniających niż jeden, stosuje się jeden znak A-I I a wraz z tabliczką T-2 przed pierwszym progiem. Pod znakiem B-33 dopuszcza się stosowanie tabliczki T-20 z odległością równą odległości wskazanej na tabliczce T-2.





Tomasz Wawrzonek – Stowarzyszenie KLIR

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ