



STOWARZYSZENIE

www.klir.pl

e-mail: tborowski@onet.pl

KLUB INŻYNIERII RUCHU

Biuro Zarządu - ul. Leśna 40
62-081 Przeźmierowo k/Poznań
skr. poczt. nr 20 • tel/fax 061- 814 25 25

Ministerstwo Transportu
Departament Dróg i Transportu Drogowego
ul. T.Chałubińskiego 4/6
00 - 928 Warszawa
gmucha@mt.gov.pl

L.dz. SKLIR/TB/11/07

06.12.2007r.

W odpowiedzi na Państwa pismo znak TD-8-020-1a/07 z dnia 16 listopada 2007r. Zarząd Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, przekazuje w załączeniu opinię środowiska inżynierów ruchu do projektu **rozporządzenia Ministra Transportu (Infrastruktury) zmieniającego rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.**

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia KLIR
Tomasz Borowski

Zał. 2 strony uwag

Uwagi

Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

do projektu

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU (INFRASTRUKTURY)

z dnia 2007 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

Ad. pkt 4.2.1.

Proponuje się przeniesienie zapisu otrzymującego obecnie brzmienie:

Dopuszcza się zastosowanie na jednym wlocie sygnału ogólnego i kierunkowego wyłącznie w przypadku, gdy sygnał kierunkowy nie wskazuje kierunku tylko na wprost. Nie dopuszcza się stosowania na jednym wlocie sygnałów ogólnych należących do różnych grup sygnałowych.

do pkt. 6.2.1.2. zmienianego Rozporządzenia, w którym to punkcie podane są warunki stosowania sygnału ogólnego i sygnału kierunkowego. Umieszczenie w/w zapisu w tym punkcie daje większą spójność treści, zwłaszcza po wprowadzeniu jego rozszerzenia o drugie zdanie. W punkcie 6.2.1.2. dopuszcza się bowiem stosowanie sygnałów ogólnych dla pojazdów skręcających w lewo m.in. na wielopasowych wlotach skrzyżowań z ruchem wokół wyspy. Jest to zapis uzasadniony, gdyż często z uwagi na niewystarczającą powierzchnię akumulacji wewnątrz skrzyżowania występuje konieczność zastosowania różnych czasów otwarcia wlotu dla poszczególnych relacji (w konsekwencji - różnych grup sygnałowych).

Ad. pkt 4.2.2.

Nowy zapis, dotyczący szerszego zastosowania sygnalizatora S-2 na skrzyżowaniach, wychodzi naprzeciw oczekiwaniom zdecydowanej większości inżynierów ruchu, aczkolwiek jest on naszym zdaniem zbyt daleko idący. Sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką nie powinien być nadawany w czasie, gdy może wystąpić kolizja z innym uczestnikiem ruchu, w tym przypadku z pojazdem, wjeżdżającym na skrzyżowanie z pasa ruchu, na którym zastosowano sygnalizator kierunkowy. Sygnał kierunkowy, w przeciwieństwie do sygnału ogólnego, informuje o całkowicie bezkolizyjnym przejeździe przez skrzyżowanie. (vide: pkt 8.3.2.a)

Ad. pkt 6.2.1.2.

W akapicie drugim mówi się, że *na wlotach o trzech lub więcej pasach ruchu należy, w przypadku ruchu z kierunku przeciwnego, wydzielić dla pojazdów skręcających w lewo co najmniej jeden pas ruchu i obowiązkowo stosować sygnalizator kierunkowy dla tego pasa ruchu.*

Z kolei akapit trzeci otrzymał brzmienie:

Nie zaleca się, w przypadku ruchu z kierunku przeciwnego, stosowania sygnału ogólnego dla skręcających w lewo, jeżeli dla pojazdów skręcających przeznaczone są dwa pasy ruchu oraz jeżeli strumień pojazdów skręcających byłby strumieniem kolizyjnym z dwoma pasami dla pojazdów jadących na wprost z wlotu przeciwnego.

Miedzy oboma akapitami jest wyraźna sprzeczność – jak jeden pas w lewo to obowiązek, a jak dwa w lewo to zalecenie.

Uzasadnione byłoby dopuszczenie stosowania sygnału ogólnego dla skręcających w lewo z pasa, z którego możliwa jest również jazda na wprost nawet w przypadku kolizji z dwoma strumieniami pojazdów jadących na wprost z kierunku przeciwnego. Często pojazdy skręcające w lewo stanowią znikomy procent (bywa, że są to pojedyncze pojazdy, mieszczące się w dodatku w cieniu pasa rozdziału), a wyeliminowanie tej relacji na skrzyżowaniu jest niemożliwe.

W ostatnim akapicie, gdzie mowa jest o możliwości niestosowania sygnału kierunkowego na wlocie trzy lub więcej pasowym z wyznaczonym pasem do skręcania w lewo w przypadku braku ruchu pojazdów z kierunku przeciwnego należałoby dopisać, że dotyczy to również sytuacji, gdy wystąpi sterowanie wlotami.

Ad. pkt 6.2.1.3.

Propozycja stosowania sygnału dopuszczającego skręcanie w lewo lub prawo wg sygnalizatora S2 pod warunkiem *zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i pojazdom, dla których wyświetlany jest sygnał zielony* jest nieprecyzyjna. Może być ona różnie interpretowana przez zarządzających ruchem. W efekcie każda sygnalizacja będzie sterowana inaczej. Jednym z kroków idących w kierunku zapewnienia większego bezpieczeństwa jest podana przez nas wcześniej propozycja zakazu wyświetlania strzałki w przypadku kolizji ze strumieniem mającym sygnał kierunkowy.

Z proponowanymi w projekcie rozporządzenia zmianami winny być skoordynowane zapisy w punkcie 8.3.2.

