Statens vegvesen

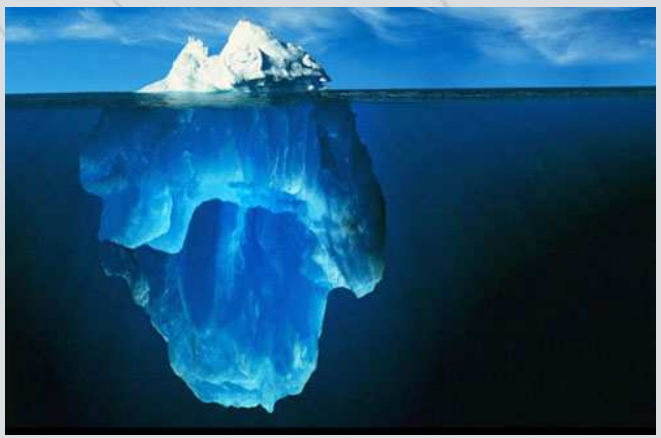
Norwegian
Public Roads Administration

Czy przepisy techniczne moga ranic i zabijac ?

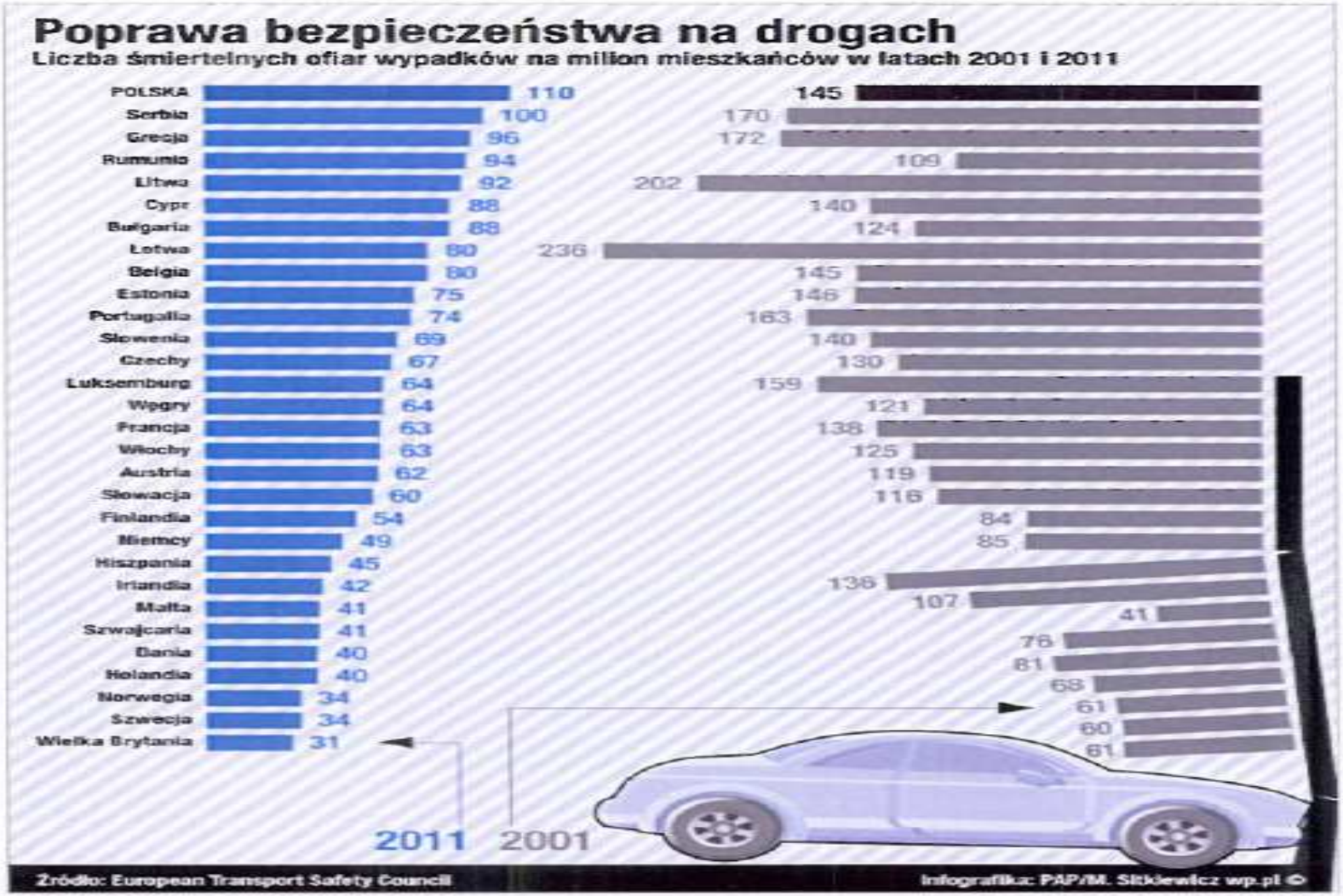
Niektore wybrane roznice miedzy przepisami w Polsce i Szwecji/Norwegii

Konferencja dot. BRD

Warszawa 18.02.2013



Poprawa BRD w okresie 2001-2011



Poprawa BRD w okresie 2001-2011

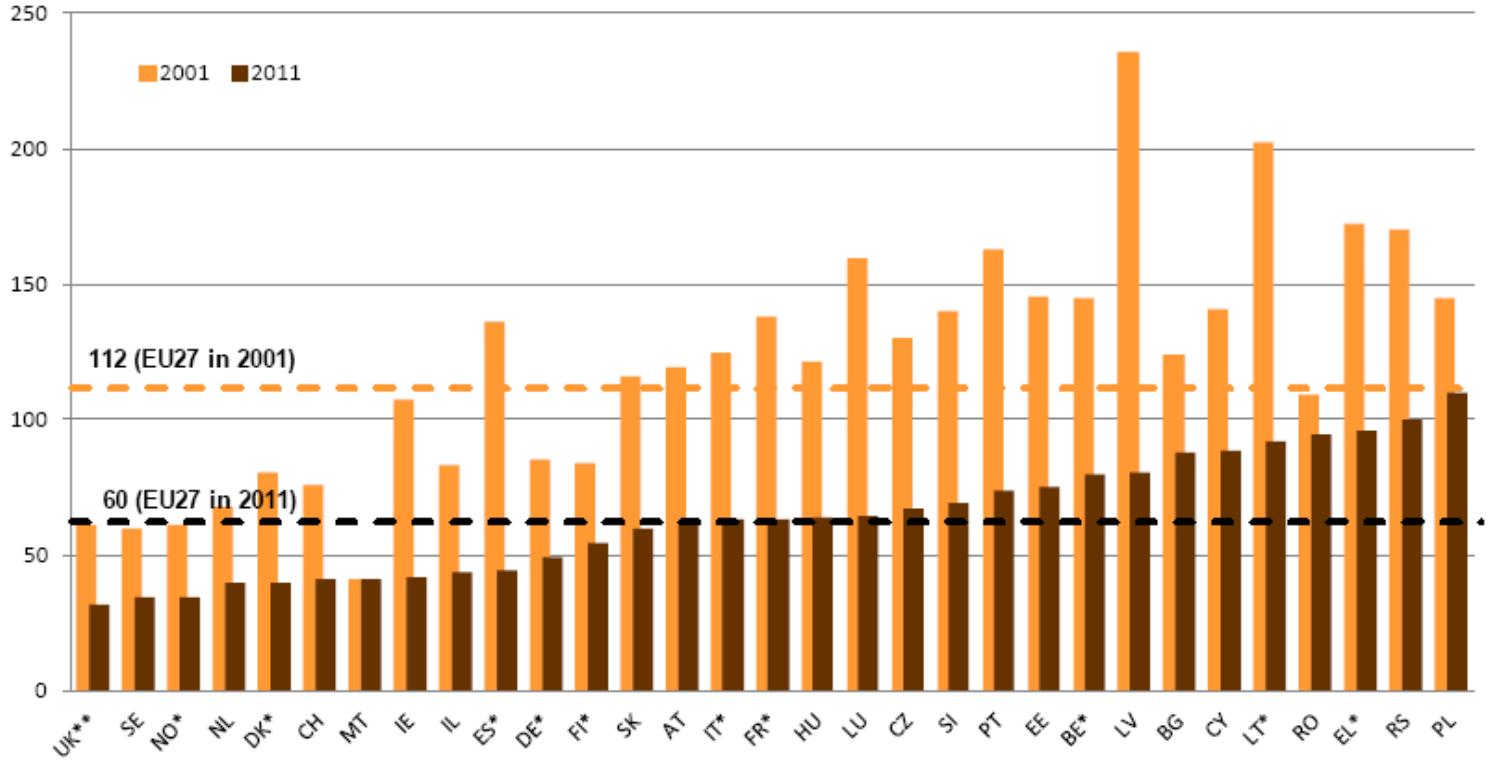


Fig. 5: Road deaths per million inhabitants in 2011 (with road deaths per million inhabitants in 2001 for comparison)

** Provisional estimates used for 2011, as the final figures for 2011 are not yet available at the time of going to print.*

*** UK estimate based on 3% increase in killed in 2011 Q1-3 compared with 2010 Q1-3.*

Poprawa BRD w okresie 2001-2011.Ilosc zabitych w przeliczeniu na przejechane km

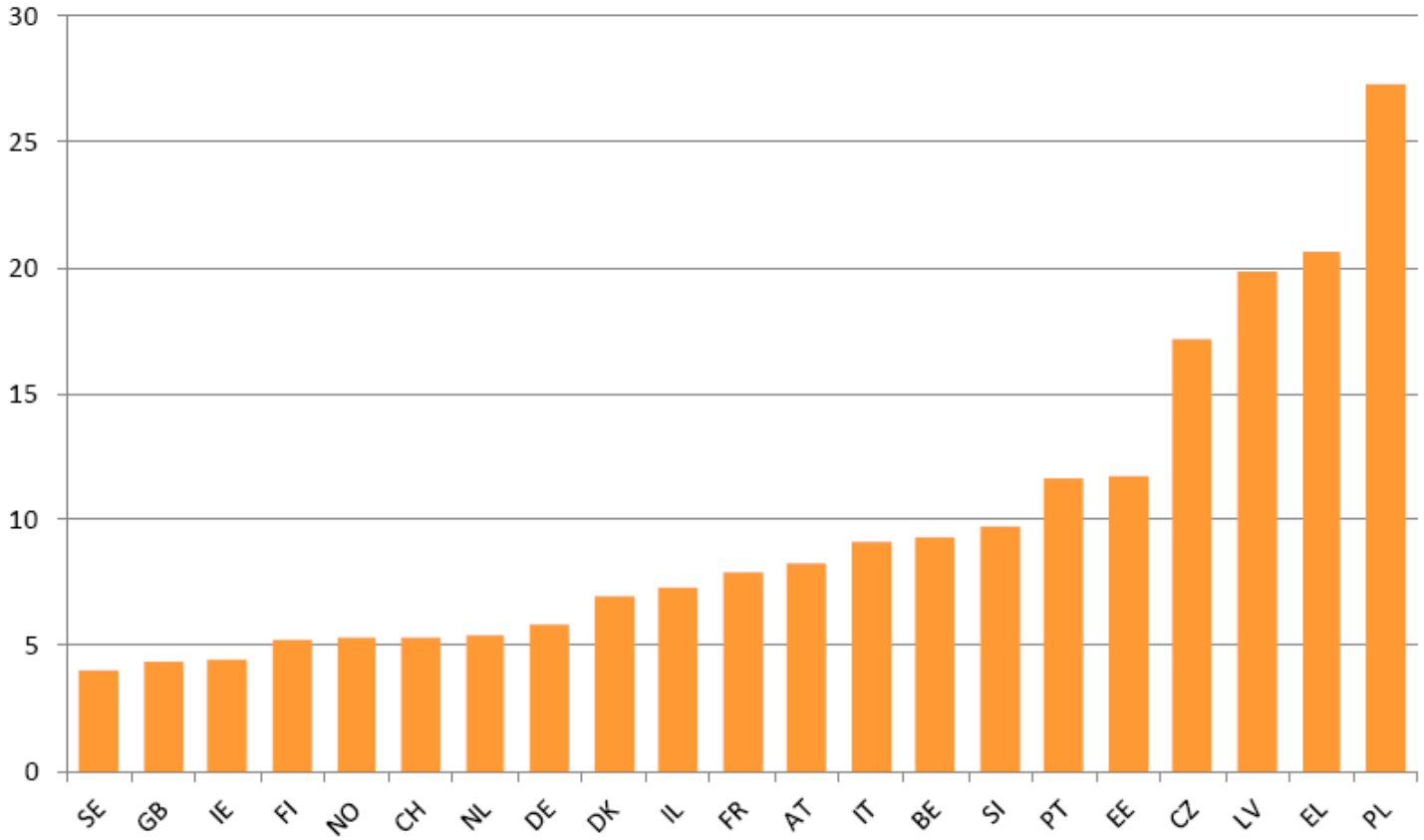


Fig. 6: Road deaths per billion vehicle kilometres (average for the latest three years for which both the road deaths and the estimated number of vehicle kilometres are available).

2009-2011 (FI, IE, IT, LV, SE, CH); 2008-2010 (AT, BE, DK, EE, DE, IL, NL, NO, PT, SI, GB); 2008-2009 (PL); 2007-2009 (FR); 2007-2008 (CZ, EL).

DzU nr 43 a VGU (Væg och gators utformning)-zmiany w czasie

DzU nr 43 wydany **02.03.1999** i od tej pory w niezmienionej formie

VGU Szwecja

-08.1984 «Trafikleder på landsybgd» –zbior przepisow dot. projektowania drog

-05.2004 «Veg och gators utformning»- wydanie pierwsze

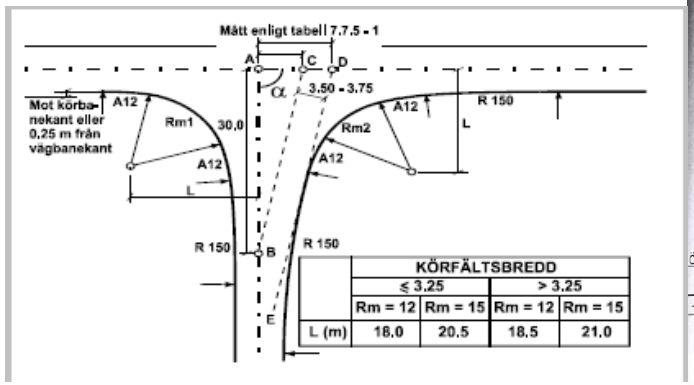
-12.2012 «Veg och gators utformning»- wydanie drugie

VGU Norwegia –zmiany w Wytycznych tylko w 2012r

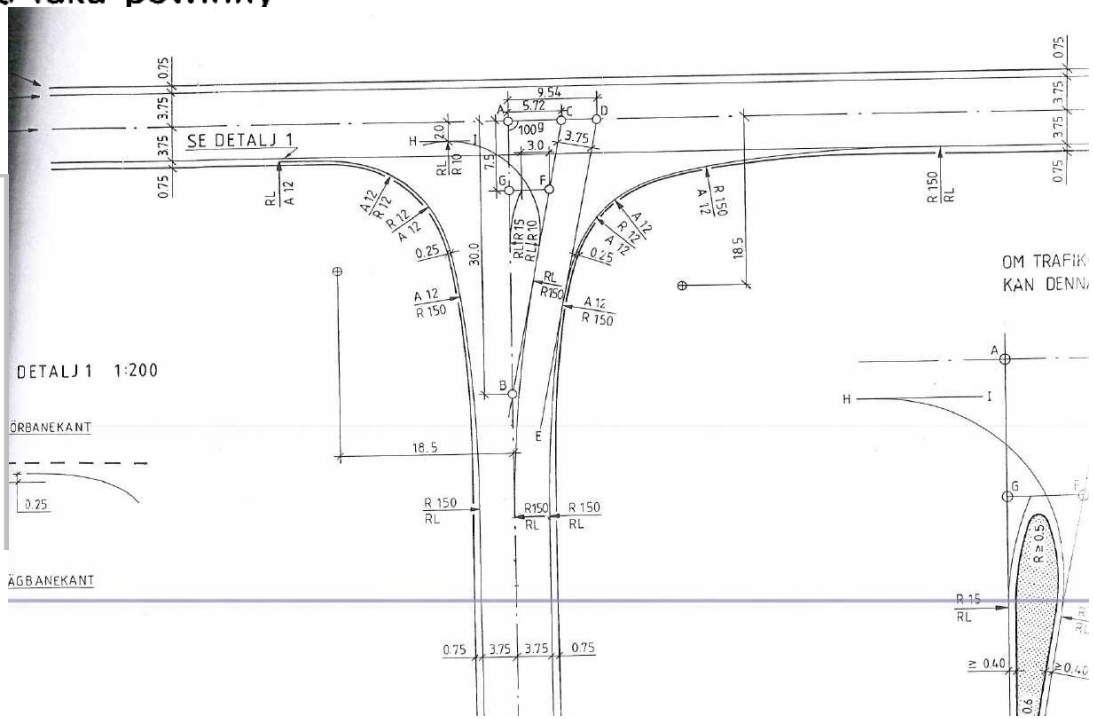
04.12.12: Håndbok 206: Nye deler: 0 (erstatter den gamle), 8, 9, 22 og 23.
09.11.12: Håndbok 138 Modellgrunnlag
05.11.12: Håndbok 211 Avfallshåndtering - ny utg.
31.10.12: Håndbok 111 Drift og vedlikehold av riksveger - ny utg.
08.10.12: Håndbok 274 Grunnforsterkning, fyllinger og skråninger - ny utg.
20.09.12: Håndbok 213 HMS ved arbeid i vegtunneler - ny utg.
17.09.12: Håndbok 050 Trafikkskilt -ny utg.
25.01.12: Håndbok 051: engelsk utgave.
20.01.12: Håndbok 231: Rekkverk - ny utg.
13.01.12: Håndbok 157: Ferjestatistikk for 2010
03.01.12: Håndbok 051: Arbeid på og ved veg - noen smårettinger foretatt
02.01.12: Håndbok 048: ny utg. - Trafikksignalanlegg

DzU nr 43 a VGU (Væg och gators utformning) konstrukcja skrzyzowan

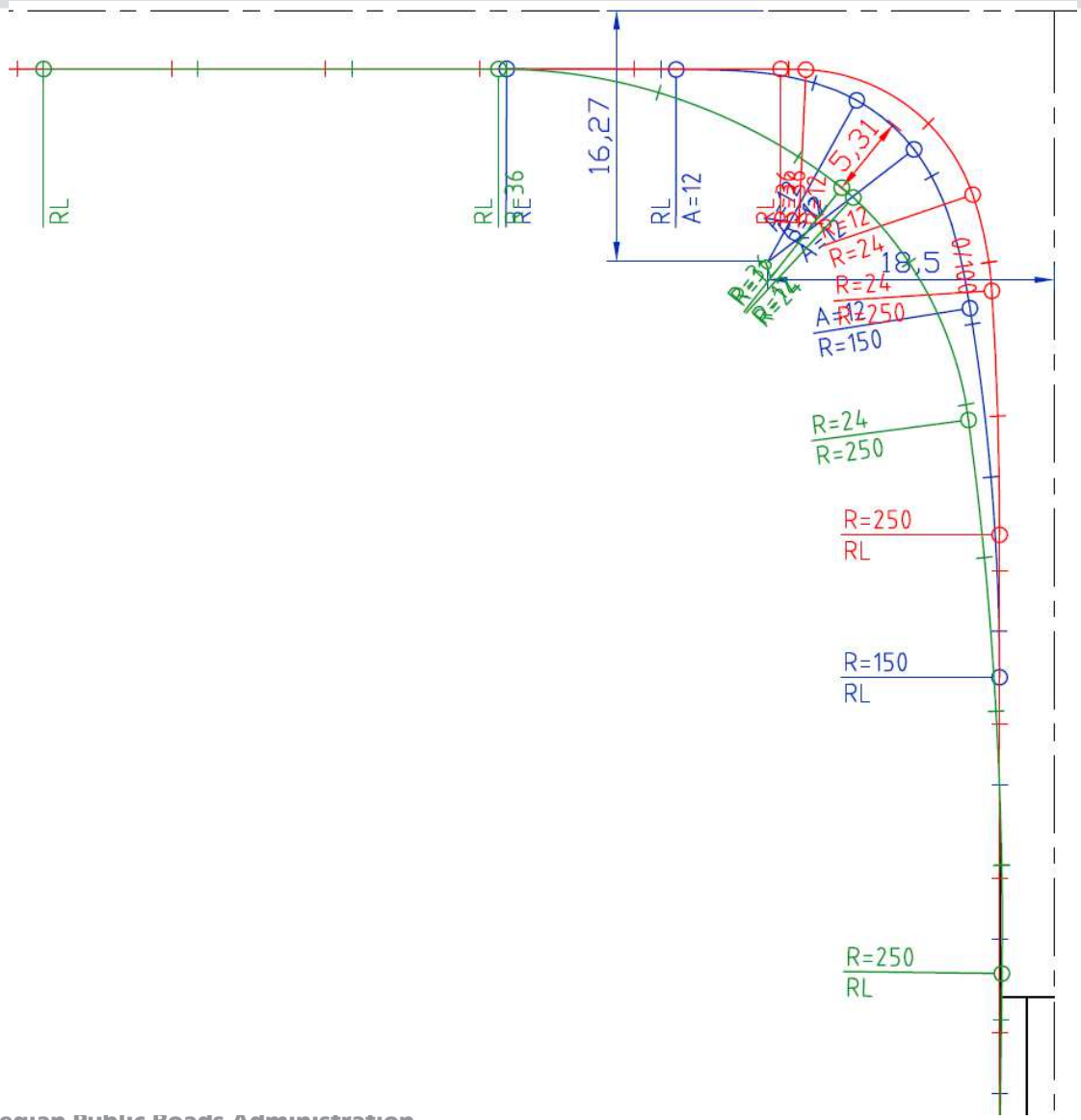
3. Krzywą koszową o stosunku promieni $R_1 : R_2 : R_3 = n : 1 : m$, gdzie n i m wynosi 2 lub 3, można stosować, jeśli ułatwia ona ruch pojazdom skręcającym w prawo, a jednocześnie nie pogarsza warunków ruchu na przejściach dla pieszych oraz nie utrudnia obserwacji pojazdów relacji kolidujących. Środkowy promień krzywej koszowej nie powinien być mniejszy niż 9 m, a kąty środkowe początkowego i końcowego łuku powinny mieć po 15°.



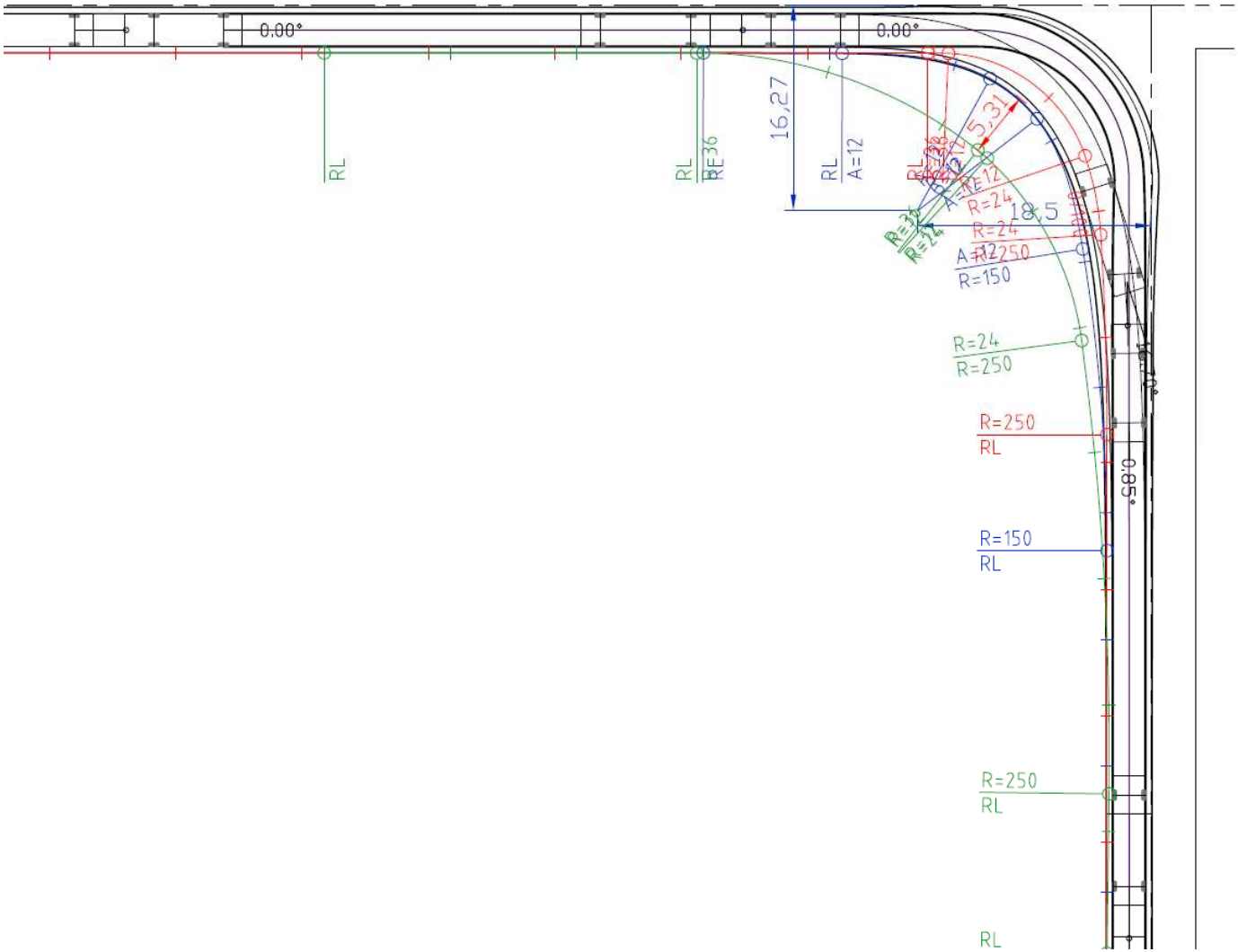
	KÖRFÄLTSBREDD			
	≤ 3.25		> 3.25	
	Rm = 12	Rm = 15	Rm = 12	Rm = 15
L (m)	18.0	20.5	18.5	21.0



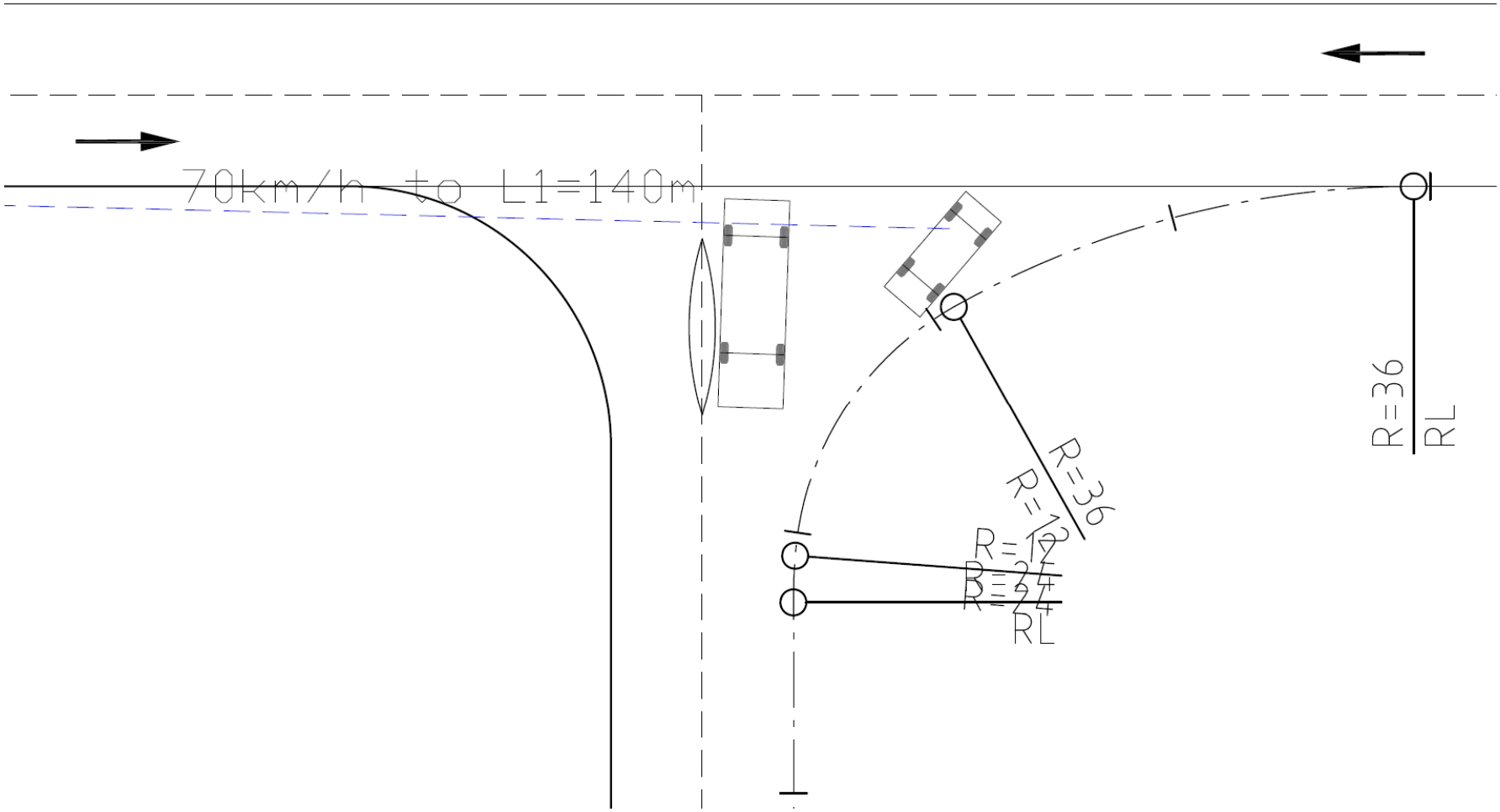
Analiza krzywej koszowej



Analiza krzywej koszowej

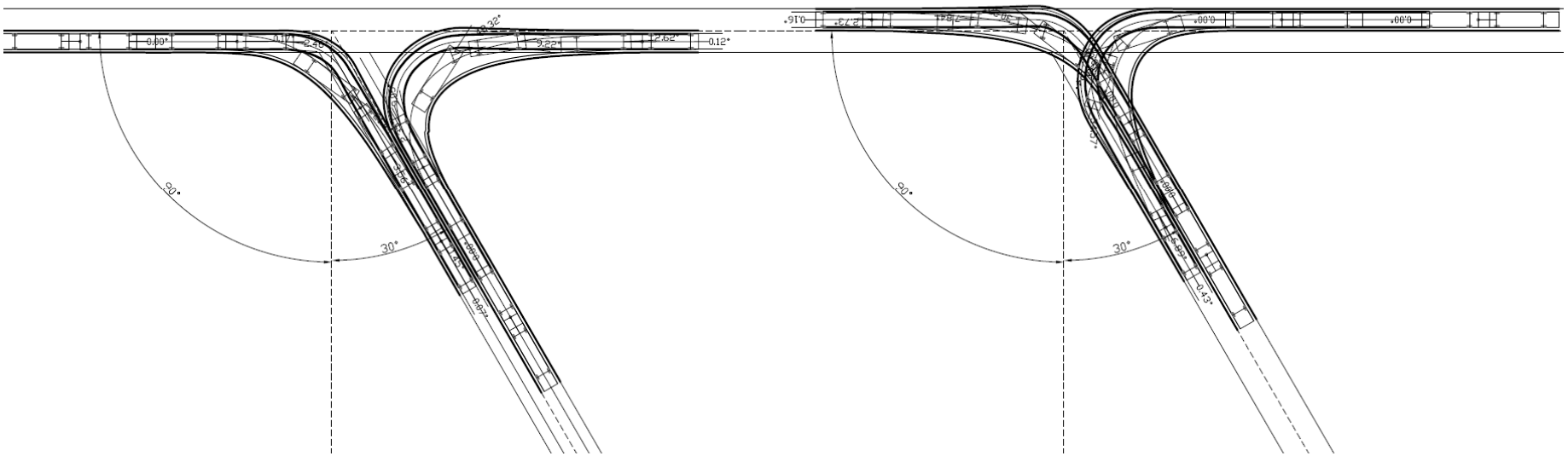


Analiza krzywej koszowej-konsekvencja za «szerokiego» skrzyzowania

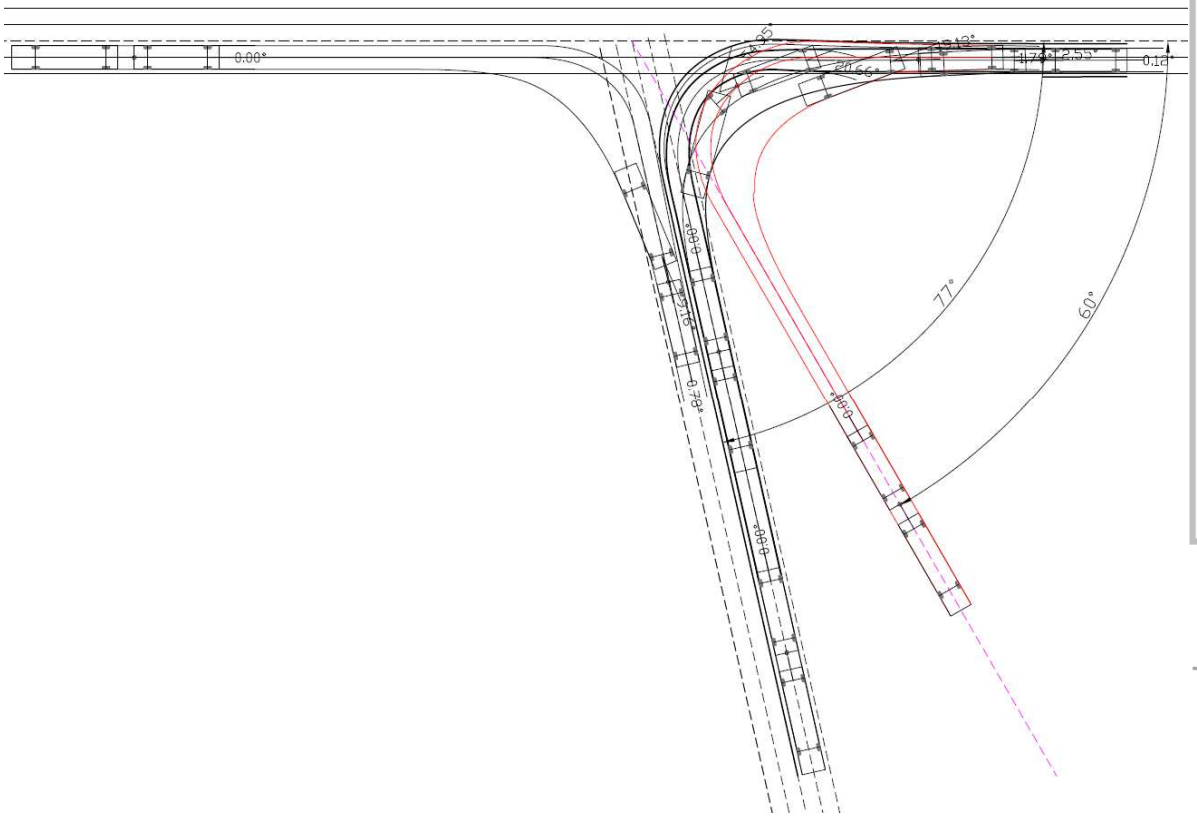


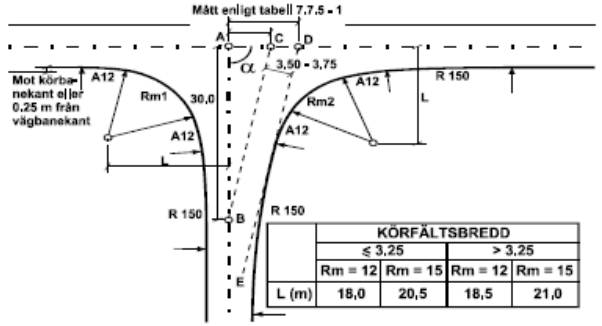
Dz.U nr 43 - konstrukcja skrzyzowan

§ 60. 1. Kąt przecięcia osi dróg na skrzyżowaniu powinien być zbliżony do kąta 90°, z dopuszczalnym odchyleniem nie większym niż 30°, jeśli są spełnione wymagania widoczności na skrzyżowaniu określone w załączniku nr 2.



VGU -konstrukcja skrzyzowan





	KÖRFÄLTSBREDD			
	≤ 3,25		> 3,25	
	Rm = 12	Rm = 15	Rm = 12	Rm = 15
L (m)	18,0	20,5	18,5	21,0

Steg 1 Bestäm om korsningskurvan ska utgå från körbanekant eller Inryckning 0,25 m från vägbanekant

Steg 2 Bestäm mittkurvornas radie Rm1 och Rm2 med hänsyn till korsningsvinkeln enligt tabell ovan.

Steg 3 Bestäm L med hänsyn till körfältsbredd och mittkurvans radie enligt tabell ovan.

Steg 4 Bestäm längden A-C och A-D med hänsyn till Korsningsvinkeln, se tabell 7-7.

FIGUR 7-69 **Utformning av korsningskurvor**

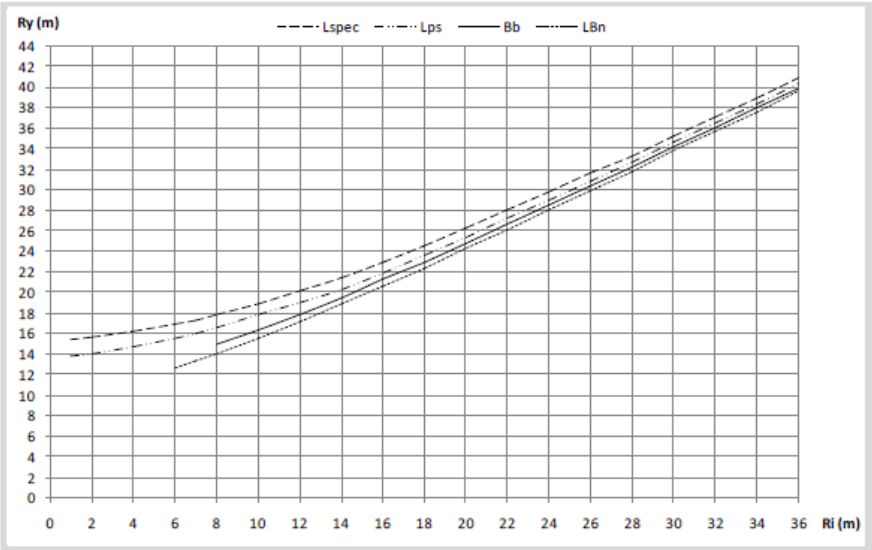
TABELL 7-7 **Längden A-C och A-D vid olika korsningsvinklar**

Korsningsvinkel	Vinkel A-B-C	Avstånd A-C	Avstånd A-D vid körfältsbredd	
gon	gon	m	3,5 m	3,75 m
85	15	7,003	10,503	10,753
90	15	7,025	10,536	10,787
95	12	5,656	9,177	9,428
100	12	5,723	9,286	9,540
105	12	5,828	9,457	9,716
110	15	7,580	11,369	11,639
115	15	7,860	11,788	12,069

Anslutning vid primärväg i kurva behandlas i moment 7.7.2 och 7.7.3.

DzU nr 43 a VGU (Væg och gators utformning) konstrukcja rond

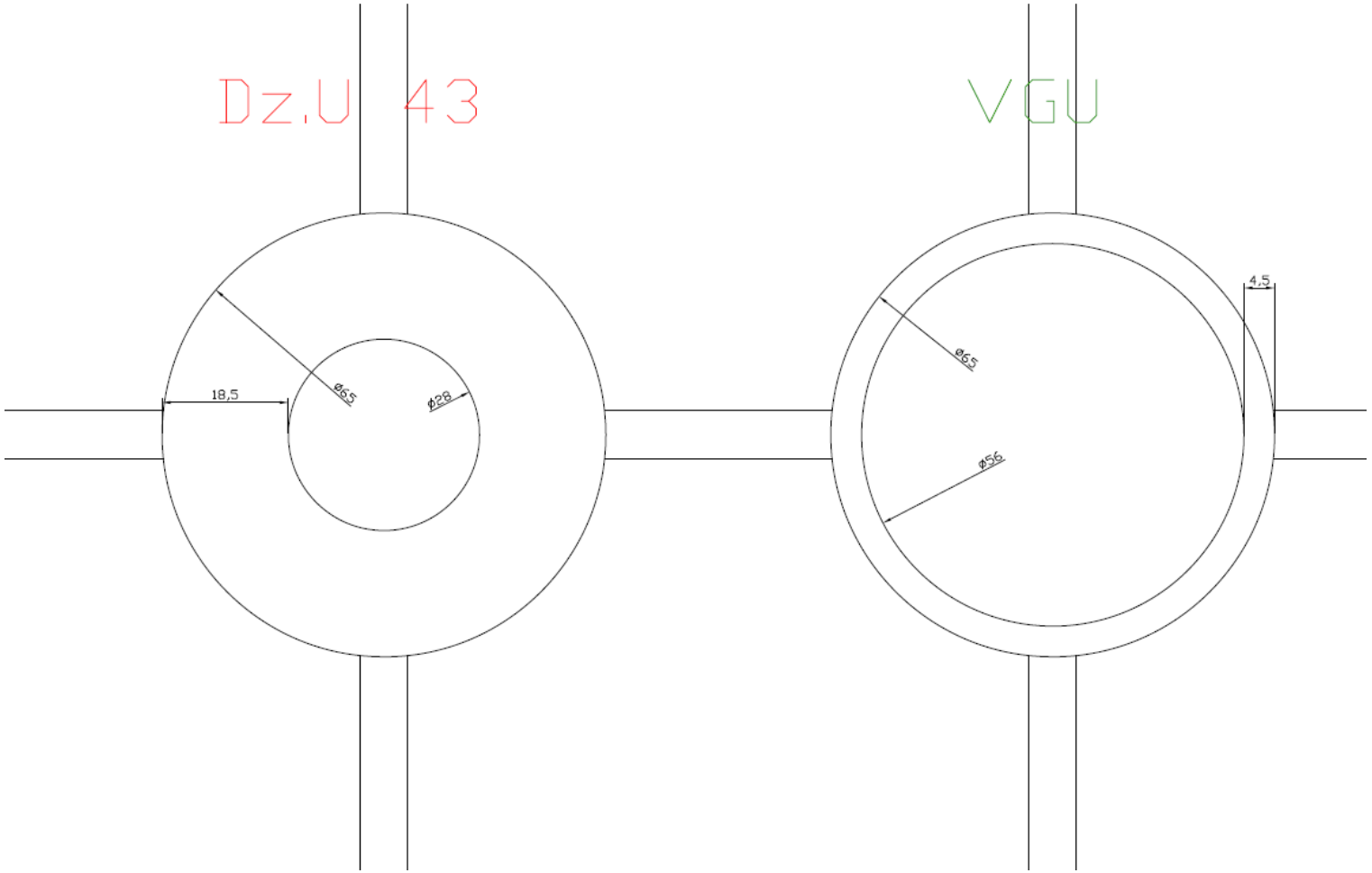
Typ ronda	Średnica wyspy środkowej (m)	Średnica zewnętrzna ronda (m)	Zakres stosowania
mini[1)]	3—5	mniejsza niż 22	osiedla
małe	10(5)—28(33,5)	26(22)—40(45)	drogi klasy GP[2)], G, Z i L: wloty do miast, strefy podmiejskie, osiedla miejskie, poza terenem zabudowy
średnie	28—50	41—65	drogi klasy GP[2)] i G: poza terenem zabudowy, strefy podmiejskie, wloty do miast
duże	większa niż 50	większa niż 65	drogi klasy S[3)], GP i G: poza terenem zabudowy



Figur 4.1-23 Ytterradie (Ry) som funktion av innerradie (Ri) på körarean för LBn, Lspec, Lps,och Bb exklusive körmån vid 90° cirkulation till vänster.

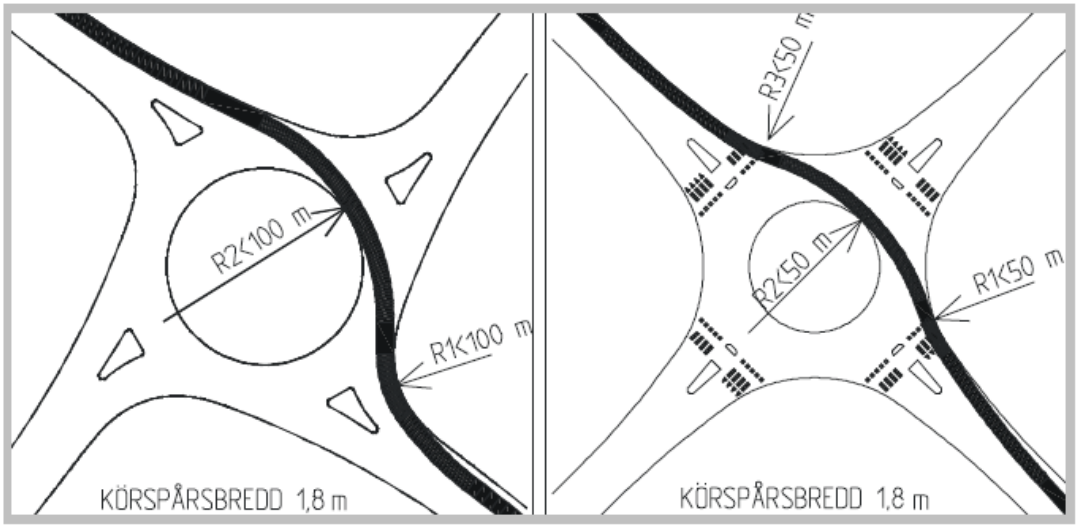
Wg wyliczen norweskich kazde rondo zastepujace skrzyzowanie jednopoziomowe ”generuje” rocznie ok 1,13 mln NOK (ok.620 tys PLN) w postaci ”zaoszczedzonych tzw kosztow spolecznych” .Sredni koszt budowy ronda w Polsce to 2-5 mln/zl.

Konsekwencje roznic w zapisie dot promieni zwen. i wewn. rond



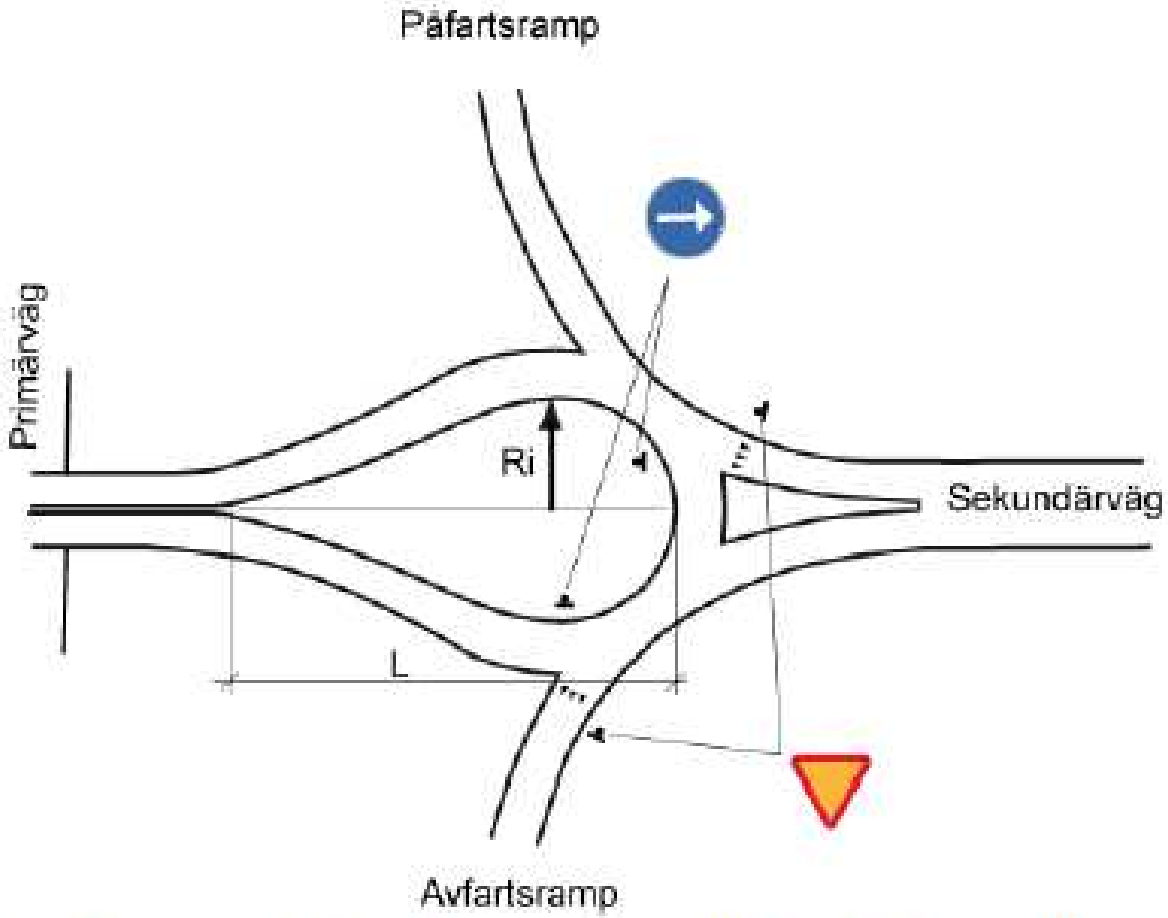
Konsekwencje zlych przepisow. Rondo we Wroclawiu

Brak warunku wygiecia i konsekwencje «Rondo» oddane w 12.2012 w Sianowie wybudowane przez PZD Koszalin



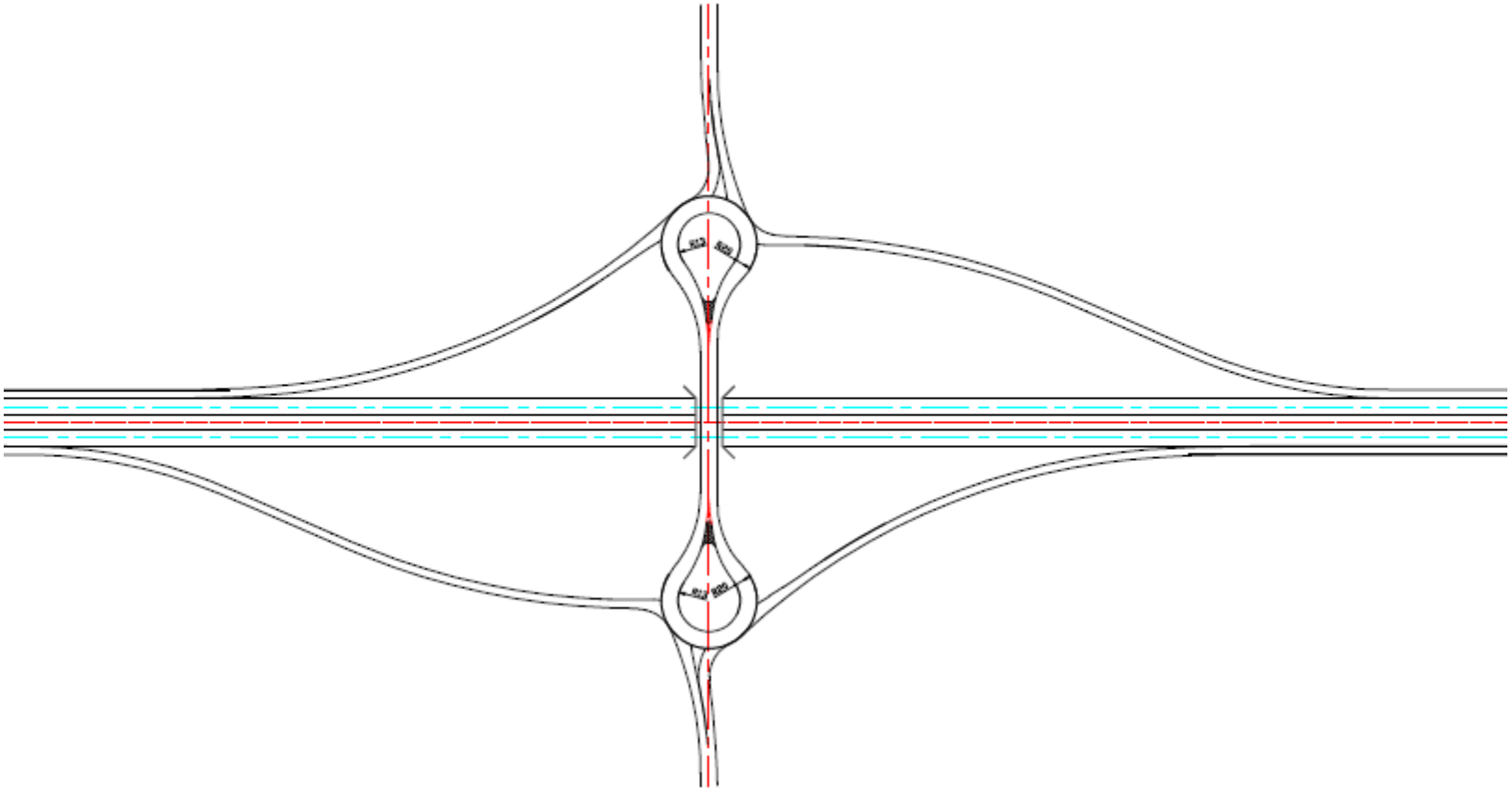
FIGUR 7-98 **Körspår för personbilar i ca 50 respektive ca 30 km/h**

Rondo-kropla. Brak konstrukcji w Dz.U 43



Figur 4.1-25 Sekundärvägskorsning med dropprefug, principfigur

Karo z kroplami



Rondo -kropla

Rondo-kropla

Czy kombinacja swiatel mijania+swiatel przeciwmgielnych jest wlasciwa?

Art. 30.

1. Kierujący pojazdem jest obowiązany zachować szczególną ostrożność w czasie jazdy w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza, spowodowanej mgłą, opadami atmosferycznymi lub innymi przyczynami, a ponadto:

kierujący pojazdem silnikowym jest obowiązany:

włączyć światła mijania lub przeciwmgłowe przednie albo oba te światła jednocześnie,

poza obszarem zabudowanym podczas mgły dawać krótkotrwałe sygnały dźwiękowe w czasie wyprzedzania lub omijania;

kierujący innym pojazdem niż pojazd, o którym mowa w pkt 1, jest obowiązany:

włączyć światła, w które pojazd jest wyposażony,

korzystać z pobocza drogi, a jeżeli nie jest to możliwe, jechać jak najbliżej krawędzi jezdni i nie wyprzedzać innego pojazdu.

2. Obowiązek używania świateł, o którym mowa w ust. 1, dotyczy kierującego pojazdem także podczas zatrzymania wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego.

3. Kierujący pojazdem może używać tylnych świateł przeciwmgłowych, jeżeli zmniejszona przejrzystość powietrza ogranicza widoczność na odległość mniejszą niż 50 m. W razie poprawy widoczności kierujący pojazdem jest obowiązany niezwłocznie wyłączyć te światła.

Swiatla przeciwmgielne+mijania wg przepisow szwedzkich.

Samtidigt bruk av dimljus och halvljus

av
Uno Ytterbom
Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
581 95 LINKÖPING

SAMMANFATTNING

Det alltmer utbredda bruket av samtidig användning av halvljus och dimljus har medfört att man frågat sig om detta kan vara acceptabelt för trafiksituationen under mörkertrafik. Det ordinarie halvljuset har en skarp ljus-mörkergräns i avsikt att få en så liten bländning som möjligt av mötande trafik. Ett tillskott av bländning från ytterligare ljuskällor skulle kunna vara till nackdel för de förare som möter dessa bilar. Frågan är även hur siktsträckan till hinder påverkas vid ett möte mellan två bilar som båda utnyttjar både ordinarie halvljus och dimljus. För att utreda detta har ett siktsträckeförsök utförts, där olika kombinationer av halvljus och dimljus använts. Resultaten är i korthet följande:

En förare som enbart använder ordinarie halvljus förlorar alltid i siktsträcka vid möte med en bil som utnyttjar både halvljus och dimljus. Detta gäller även om dimljusen är korrekt inställda.

En förare som använder både halvljus och dimljus förlorar även i siktsträcka vid möte med en bil utrustad med en identisk uppsättning strålkastare.

Kierowca ktory uzywa **tylko** swiatel miajania **traci zawsze** na odleglosci widocznosci w przypadku spotkania z samochodem ktory uzywa swiatel mijania razem ze swiatlami przeciwmgielnymi.Zasada obowiazuje rowniez w przypadku gdy swiatla przeciwmgielna sa ustawione prawidlowo.
Kierowca ktory uzywa swiatel mijania razem ze swiatlami przeciwmgielnymi rowniez **traci** na odleglosci widocznosci w przypadku spotkania z samochodem z identycznie wlaczonymi swiatlami.

”Zielona strzalka”

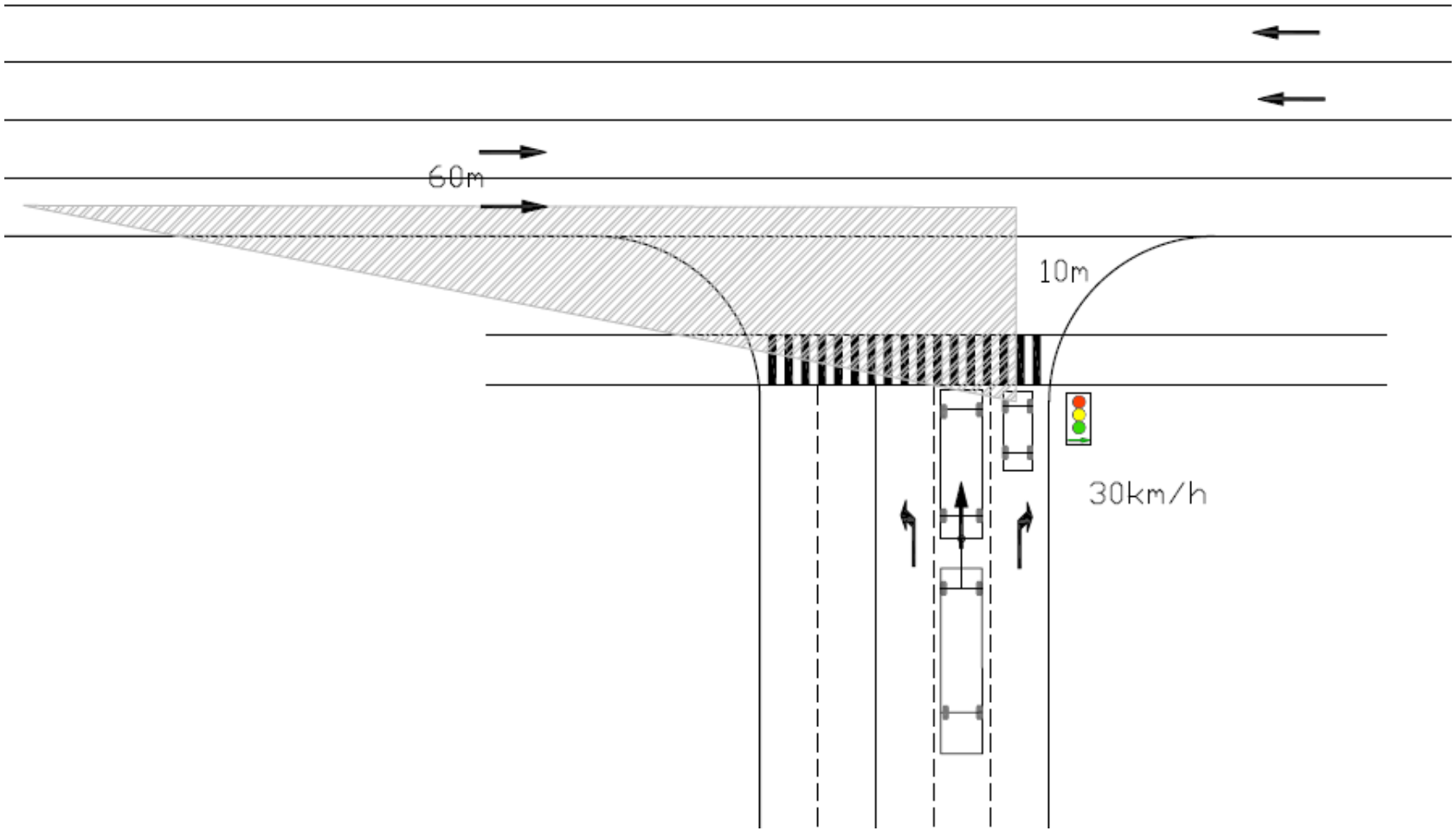
W Szwecji nie ma“zielonej strzalki “ jednoczesnie ze swiatlem czerwonym.

6. 2. 1. 3. Stosowanie sygnału dopuszczającego skręcanie w kierunku wskazanym strzałką

Sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką, wyświetlany przez sygnalizator S-2, stosuje się, jeżeli w czasie, gdy nadawany jest sygnał czerwony ogólny, istnieje możliwość ruchu pojazdów skręcających w prawo lub w lewo **pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa pieszym i pojazdom**, dla których wyświetlany jest w tym czasie sygnał zielony.

Pytanie? Ktore kraje zezwalaja na “zielona strzalke “ bedaca w kolizji z ruchem pieszym?

”Zielona strzalka”.Zaprzeczenie warunkowi widocznosci na skrzyzowaniu



Odwolanie znaku zakazu

DZIENNIK USTAW Z 2002 R. NR 170 POZ. 1393

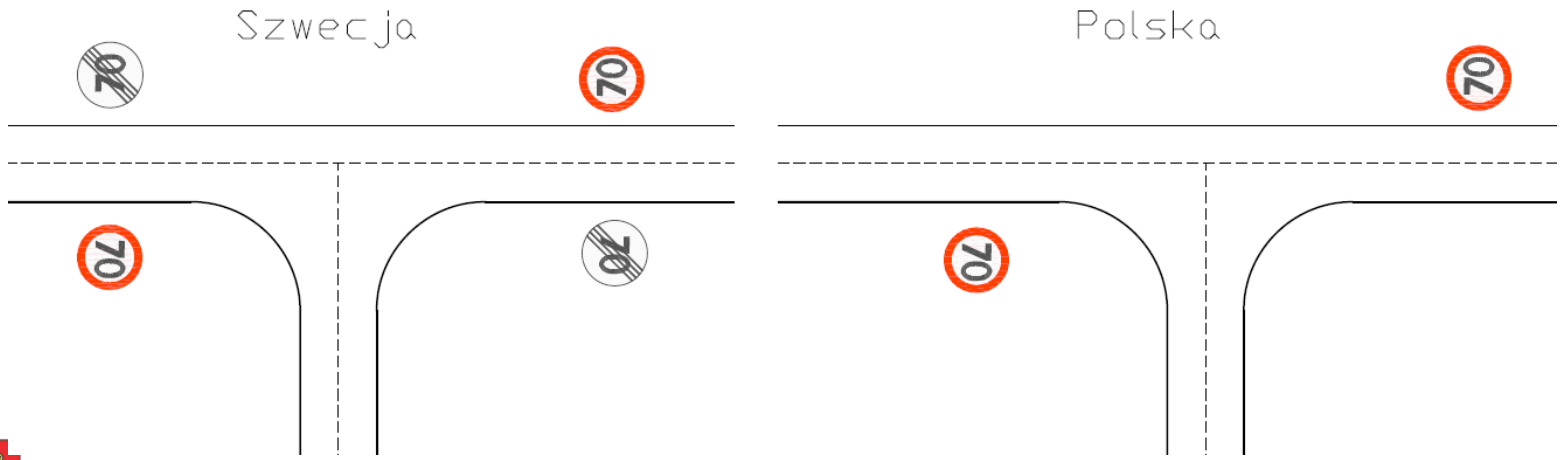
ROZPORZĄDZENIE
MINISTRÓW INFRASTRUKTURY ORAZ SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

z dnia 31 lipca 2002 r.

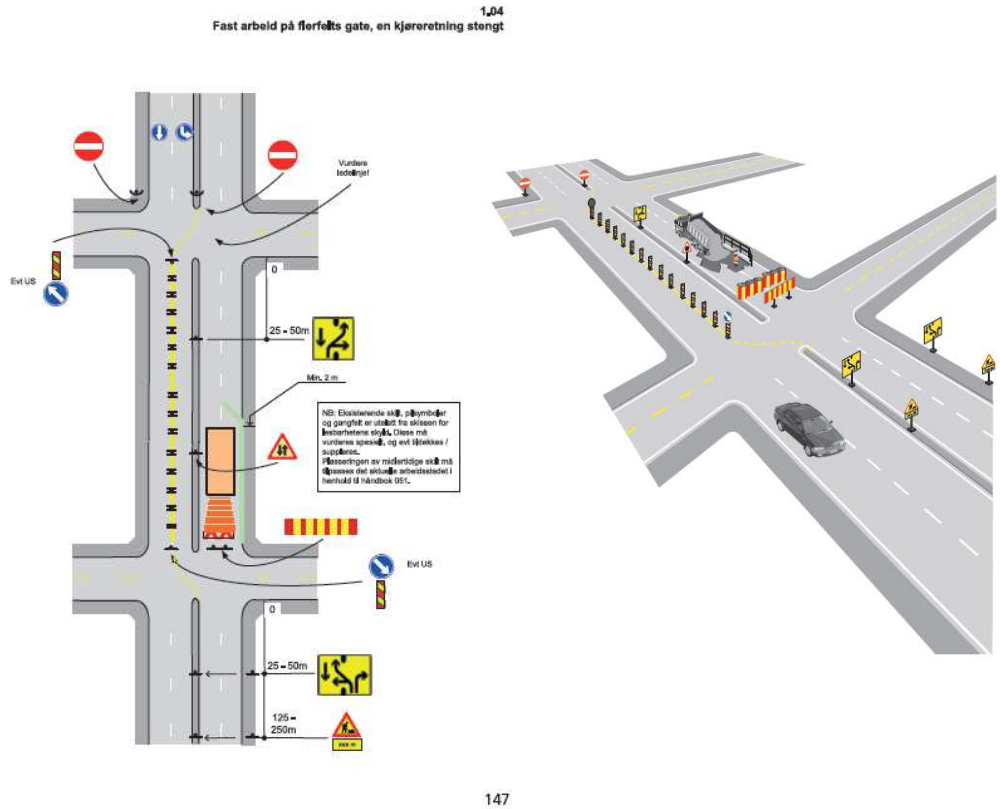
w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

(Dz. U. z dnia 12 października 2002 r.)

§ 32. 1. Znak B-42 "koniec zakazów" oznacza odwołanie zakazów wyrażonych znakami: B-23, B-25, B-26, B-29 i B-33.
2. Jeżeli zakaz wyrażony przez znaki B-25, B-26, B-29, B-33, B-35, B-36, B-37 i B-38 nie jest uprzednio odwołany znakiem oznaczającym koniec zakazu**, to obowiązuje on do najbliższego skrzyżowania**; nie dotyczy to skrzyżowania na drodze dwujezdniowej, na którym wlot drogi poprzecznej znajduje się tylko z lewej strony i nie ma połączenia z prawą jezdnią.



Polska: brak instrukcji oznakownia robot drogowych!!!!!



Wnioski

1.Bezpieczeństwo ruchu drogowego w krajach skandynawskich w znacznej mierze zależy od ciągle aktualizowanych przepisów technicznych przez zespoły robocze składające się zarówno z praktyków, jak i teoretyków. Przeciwieństwem tej sytuacji są polskie przepisy techniczne (w zasadzie jedynie Dz. U. Nr 43), które zawierają szereg błędów i nieścisłości. Ponadto są to przepisy bardzo przestarzałe i zdeaktualizowane.

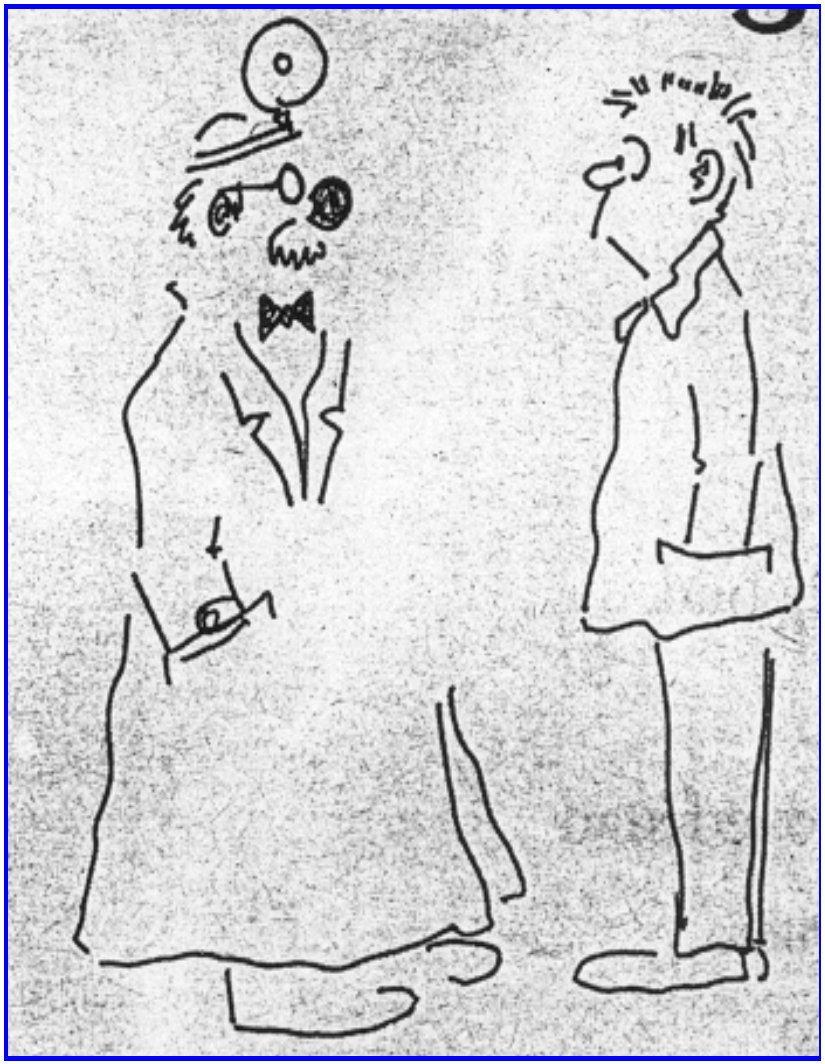
2.Przepisy techniczne w Polsce muszą być aktualizowane przez specjalistów krajowych przy udziale doświadczonych specjalistów zagranicznych. Możliwe jest przeniesienie znacznej części badz calosci rozwiązań skandynawskich do praktyki polskiej pod warunkiem, że będą one stosowane konsekwentnie przez wszystkich zarządców dróg.

3.Niezbędne jest przywrócenie w Polsce odpowiedniej funkcji wytycznych i instrukcji w praktyce projektowej z jednoczesnym odejściem od pojedynczego i przestarzałego z licznymi błędami dokumentu, jakim jest Dz. U. Nr 43.

4.Należy jak najszybciej powołać grupę ds. zmian przepisów technicznych, której zadaniem będzie
wariant A: częściowa implementacja rozwiązań np. skandynawskich do warunków polskich.

wariant B: calkowita implementacja Wytycznych zagranicznych np.szwedzkich z korekta uwzgledniajaca warunki polskie

Mysl ogolna

Niech chleb pieka piekarze, kielbasy i szynki robia masarze a drogami niech zajma sie drogowcy!

Pytania?