

Metody i środki techniczne uspokojenia ruchu kołowego - aspekty prawne (III)

Utworzono: wtorek, 11, maj 2010 07:27 Zygmunt Uzdalewicz



Obowiązujące w Polsce prawo w tym zakresie pokrywa tylko dwa skrajne obszary. Z jednej strony narzuca dość sztywne ramy, co do zakresu i możliwości stosowania technicznych środków służących uspokojeniu ruchu kołowego na drogach publicznych, a jednocześnie (także przez niedomówienia i niespójność przepisów) umożliwia dość daleko idącą dowolność interpretacji. W efekcie możliwe jest adaptowanie do polskich warunków właściwie wszystkich grup znanych obecnie środków technicznych stosowanych z powodzeniem w innych krajach.

Najwięcej konkretnych informacji o dopuszczalnych parametrach dróg, stosowanych przy wprowadzaniu uspokojenia ruchu kołowego, możemy uzyskać z rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.99.43.430). Mimo że rozporządzenie to nie ma rozdziału o środkach technicznych uspokojenia ruchu kołowego i zajmuje się tym problemem trochę przy okazji. Wspomniane rozporządzenie określa warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i związane z nimi urządzenia budowlane oraz ich usytuowanie (§1).

Nawet w dość ściśle określonej, w zależności od klasy, szerokości drogi w liniach rozgraniczających, jako cel podstawowy podano że: powinna zapewniać możliwość umieszczenia elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych (§6).

W przypadku ulicy (drogi w terenie zabudowy), określona została procedura niewymagająca uzyskania odstępstwa od warunków technicznych, która pozwala w wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych trudnymi warunkami terenowymi lub

Metody i środki techniczne uspokojenia ruchu kołowego - aspekty prawne (III)

Utworzono: wtorek, 11, maj 2010 07:27 Zygmunt Uzdalewicz

istniejącym zagospodarowaniem, (...) przyjęcie mniejszych szerokości ulic niż podane (w tabeli), jednak pod warunkiem spełnienia wymagań, o których mowa w §6. Przyjęcie mniejszej szerokości ulicy w liniach rozgraniczających wymaga przeprowadzenia analizy obejmującej:

- 1) wzajemne rozmieszczenie jej elementów oraz urządzeń infrastruktury technicznej, w charakterystycznych przekrojach poprzecznych,
- 2) sposób etapowego i docelowego odwodnienia,
- 3) sposób wysokościowego rozwiązania ulicy,
- 4) wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia,
- 5) podstawowe uwarunkowania hydrogeologiczne i geotechniczne, w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych,
- 6) podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniami powietrza (§7).

Szczegółowo rozporządzenie odnosi się do opisanych poniżej sytuacji.

Uspokojenie ruchu

Szerokość pasa ruchu może być zmniejszona w wypadku uspokojenia ruchu na drodze zlokalizowanej na terenie zabudowy (ulicy), klasy od D do G, jak w poniższej tabeli (§ 15):

	Szerokość pasa ruchu (m) na drodze klasy			
Usytuowanie drogi	G	Z	L	D
Na terenie zabudowy	3,50 3,50 – 3,25 ³⁾ 3,25 – 3,00 ⁴⁾	<u>3,50</u> 3,50 – 3,25 ³⁾ 3,25 – 2,75 ⁴⁾	3,00 3,00 – 2,50 ⁷⁾	2,50 – 2,25 ⁵⁾ 3,50 – 3,00 ⁸⁾

³⁾ Dopuszcza się stosowanie w wypadku przebudowy albo remontu drogi.

⁴⁾ Stosuje się przy uspokajaniu ruchu.

⁵⁾ Stosuje się na drodze dwupasowej.

⁷⁾ Stosuje się w zabudowie jednorodzinnej lub przy uspokajaniu ruchu.

⁸⁾ Stosuje się na ulicy jednopasowej na odcinkach z zachowaną widocznością.

Na dwukierunkowej jezdni drogi, w zależności od potrzeb, można stosować wyspy dzielące środkowe lub boczne (§35 ust.1).

Oprócz tego na ulicy, czyli na drodze na terenie zabudowy z ruchem uspokojonym skos załamania krawędzi jezdni może być zwiększony, o 25–50% w stosunku do wartości podstawowych podanych w odpowiedniej tabeli (§64 ust. 2).

Metody i środki techniczne uspokojenia ruchu kołowego - aspekty prawne (III)

Utworzono: wtorek, 11, maj 2010 07:27 Zygmunt Uzdalewicz

Pas ruchu na skrzyżowaniu skanalizowanym o jednym pasie ruchu na wprost, powinien mieć szerokość taką, jak pas ruchu – jeżeli w strefie uspokojonego ruchu jest ograniczony krawężnikami (z jednej lub z obu stron) na długości mniejszej niż 20 m (§65 ust. 2 pkt 4 i ust. 3 pkt 3). Wszystkie warunki dotyczące szerokości pasa ruchu na skrzyżowaniu o jednym pasie ruchu na wprost, określone w ust. 2 i 3, nie dotyczą wlotów na skrzyżowaniu typu mini lub małe rondo (§65 ust. 4).

Prędkość miarodajna odcinka drogi poprzedzającego rondo, o którym mowa w ust. 1, powinna być ograniczona do 50 km/h lub wyjątkowo do 60 km/h za pomocą znaków drogowych lub przez ukształtowanie geometryczne drogi wymuszające ograniczenie prędkości ruchu (§58 ust. 2).

Strefa zamieszkania

W strefie zamieszkania szerokość pasa terenu przeznaczanego do ruchu pojazdów i pieszych powinna być dostosowana do potrzeb; nie powinna być ona mniejsza, niż wynika to z warunków określonych w przepisach dotyczących dróg pożarowych (§14 ust. 8).

Na ulicy klasy Z, L lub D chodnik może być usytuowany bezpośrednio przy jezdni lub przy pasie postojowym. Ulica klasy L lub D w strefie zamieszkania może nie mieć wyodrębnionej jezdni i chodników. Mimo iż w wypadkach, o których mowa w ust. 2 (...), chodnik powinien być wyniesiony ponad krawędź jezdni lub pasa postojowego na wysokość od 6 cm do 16 cm i oddzielony krawężnikiem, to jednak ustalenie to nie dotyczy stref zamieszkania, przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów (§43 ust. 2 i 5).

Ulice klasy niższej niż G

Na drodze klasy D dopuszcza się zmniejszenie promienia łuku w planie do 20 m, a przy kącie załamania trasy zbliżonym do 90° – do 12 m (§21 ust. 4).

Spełnienie warunku (że jezdnia dwukierunkowa na odcinku prostym lub krzywoliniowym nie wymagającym jednostronnego pochylenia poprzecznego, powinna mieć kształt daszkowy), nie jest wymagane w wypadku prowadzenia drogi na stromym zboczu, przewidywanej dobudowy drugiej jezdni, krótkiego odcinka prostego między odcinkami krzywoliniowymi oraz jeżeli w wyniku zastosowania pochylenia jednostronnego uzyskuje się korzystne warunki odprowadzenia wód opadowych, a także na ulicach klasy L i D (§17 ust. 5).

Zachowanie pochyłeń poprzecznych jezdni, o których mowa w ust. 3 pkt 2, nie jest wymagane na ulicach klasy L i D, a w wypadku uspokojenia ruchu – także na ulicy klasy Z (§21 ust. 5).

Na drodze klasy Z lub L jest to prędkość projektowa, a w wypadku małego ronda jest to prędkość przy dojeździe do ronda (§64 ust.2).

Ronda, jako jeden ze środków uspokojenia ruchu

Według definicji: skrzyżowanie skanalizowane zawiera co najmniej na jednym wlocie

Metody i środki techniczne uspokojenia ruchu kołowego - aspekty prawne (III)

Utworzono: wtorek, 11, maj 2010 07:27 Zygmunt Uzdalewicz

wyspę dzielącą lub środkowy pas dzielący; do skrzyżowań skanalizowanych zalicza się także rondo (§55 ust.1 pkt 2). Wymiary i zakres stosowania rond podaje §75.

Parametry techniczne wlotu skrzyżowania drogi klasy G i dróg wyższych klas z pierwszeństwem przejazdu, z wyjątkiem ronda, powinny być ustalone na podstawie prędkości miarodajnej (§57 ust. 1).

Skrzyżowanie na drodze klasy S powinno być skanalizowane. Rondo może znajdować się tylko na początku lub końcu tej drogi (§58 ust.1). Na drodze klasy S oraz na nowej drodze klasy GP lub G liczba wlotów skrzyżowania nie powinna być większa niż cztery, chyba że jest to skrzyżowanie typu rondo (§59).

Zygmunt Uzdalewicz

SIGMA - SYSTEM

Członek założyciel Stowarzyszenia KLIR