



Projekty organizacji ruchu są wykonywane zarówno dla stanów stałych (docelowych), jak i dla tymczasowych. W jednym, jak i w drugim przypadku mogą być opracowane dla rozwiązań nienaruszających istniejącą infrastrukturę drogową (bez stałych zmian w geometrii układu drogowego), albo dla przedsięwzięć związanych z przebudową, rozbudową lub budową drogi. Projekty czasowej organizacji ruchu w wielu przypadkach wymagają zastosowania przejściowych zmian w geometrii drogi.

Osoba wykonując projekt organizacji ruchu ma za zadanie:

- wprowadzenie zgodnych z obowiązującymi przepisami zasad organizacji ruchu, kompatybilnych z projektowanym lub istniejącym rozwiązaniem geometrycznym drogi (w pierwszym przypadku konieczna jest ścisła współpraca z projektantem układu drogowego na każdym etapie opracowania dokumentacji technicznej),
- zastosowanie rozwiązań technicznych zgodnych z wydanymi przez organy zarządzające drogą i ruchem warunkami technicznymi dla geometrii drogi, jej oznakowania, urządzeń sygnalizacji świetlnej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu (wskazane są spotkania robocze projektanta z przedstawicielami wymienionych organów w trakcie sporządzania projektu),
- proponowanie wdrożenia innowacyjnych (uzasadnionych!) rozwiązań technicznych, mających na celu większą poprawę bezpieczeństwa i efektywności układu drogowego, stosowanych z dobrym skutkiem w innych krajach lub regionach (konieczna współpraca projektanta z organami zarządzającym drogą i ruchem),
- w przypadku poddania projektu organizacji ruchu audytowi brd uwzględnienie uwag audytora, zaakceptowanych przez organ zarządzający ruchem (wymagana jest współpraca projektanta z audytorem).

Kolejność działań przy opracowaniu projektu organizacji ruchu:

1. Analiza istniejących warunków ruchu na drodze: wielkość, struktura i rozkład potoków ruchu, osiągnięte prędkości, straty czasu, zdarzenia drogowe (wypadki i kolizje), konflikty pomiędzy poszczególnymi grupami użytkowników, wpływ ruchu na otoczenie.
2. Określenie celu, jaki ma być osiągnięty: poprawa bezpieczeństwa ruchu, wzrost przepustowości układu drogowego, poprawa warunków ruchu wybranym użytkownikom, ograniczenie dostępności wybranym użytkownikom, zmniejszenie uciążliwości drogi dla otoczenia.
3. Zaprojektowanie rozwiązań stosując: przepisy prawne, urządzenia techniczne, środki systemowe (np. opłaty).
4. Skierowanie projektu do zatwierdzenia.

Brak rzetelnej oceny istniejących warunków ruchu drogowego prowadzi często do wyciągania niewłaściwych wniosków, a w konsekwencji do zaprojektowania złego rozwiązania. Z kolei występowanie niespójności pomiędzy geometrią drogi a organizacją ruchu to skutek niewystarczającej współpracy projektantów drogi i organizacji ruchu przy opracowaniu projektu. Może być też ono spowodowane nieznanymi przez projektanta organizacji ruchu warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi. Zastosowanie niewłaściwych rozwiązań bywa wynikiem błędnej interpretacji obowiązujących przepisów, bądź przeniesieniem rozwiązań nieadekwatnych do danej sytuacji (poprawnych w innych miejscach).

Do powszechnie występujących błędów należy często nieprawidłowa lokalizacja urządzeń technicznych (głównie znaków pionowych) spowodowana:

- nieznanymi warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi,
- nieuwzględnieniem warunków otoczenia drogi,
- nieświadomością zagrożeń, jakie te urządzenia mogą spowodować.

Zastosowanie zbyt małej ilości urządzeń technicznych to z kolei skutek:

- niewystarczającej znajomości obowiązujących przepisów,
- niedoceniającym pomysłowości użytkowników drogi,
- przeoczenia lokalizacji urządzenia.

Natomiast zastosowanie zbyt dużej ilości urządzeń technicznych (przeznakowanie) jest powodowane:

- asekuracją projektanta,
- błędną interpretacją obowiązujących przepisów,
- przyjęciem niewłaściwych rozwiązań.

## **Wnioski**

Przeciwdziałanie negatywnym skutkom rozwoju motoryzacji zmusza do stosowania w organizacji ruchu drogowego rozwiązań technicznych coraz bardziej

## Rola projektanta w organizacji ruchu na drogach cz. II

Utworzono: czwartek, 27, czerwiec 2013 08:33

---

wyszukanych, często niekonwencjonalnych, ale jednocześnie zrozumiałych dla wszystkich grup użytkowników drogi.

Wbrew wielu opiniom opracowanie, jak i zatwierdzanie projektów organizacji ruchu jest zajęciem bardzo odpowiedzialnym. Wdrożenie niewłaściwych rozwiązań może być przyczyną wystąpienia wypadków drogowych, często ze skutkiem śmiertelnym.

Opiniowanie i zatwierdzanie projektów organizacji ruchu przez organa zarządzające ruchem, nie zwalnia projektanta od odpowiedzialności za skutki ich wykonania. Dlatego od projektanta wymagane być powinno posiadanie odpowiednich kwalifikacji w dziedzinie inżynierii ruchu drogowego.

W przypadku wykonywania projektu organizacji ruchu w ramach dokumentacji technicznej przebudowy, rozbudowy lub budowy drogi optymalnym rozwiązaniem jest jego opracowanie przez projektanta układu drogowego lub pod nadzorem tegoż.

Nadmierna, zdaniem coraz większej liczby osób korzystających z polskich dróg, ilość znaków pionowych wskazuje na konieczność podjęcia działań, mających na celu ich weryfikację (ograniczenie).

Zaobserwowana w różnych regionach kraju odmienność w organizacji ruchu na tych samych formach geometrycznych drogi (np. na skrzyżowaniach z wyspą centralną) skłania do opracowania jednolitych rozwiązań.

Do poprawy merytorycznej jakości projektów organizacji ruchu powinno się przyczynić wprowadzanie na coraz szerszą skalę czynności kontrolnych, jakimi są audyty brd.

Andrzej Hoffmann  
Pracownia Inżynierii Drogowej H-art w Bydgoszczy  
Stowarzyszenie KLIR

Referat „Rola projektanta w organizacji ruchu na drogach” Andrzej Hoffmann przygotował na 78. Seminarium szkoleniowe Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu, które odbyło się w Dymaczewie k. Poznania, w dniach 12-15 czerwca 2013 r.