



Ogólnopolska
Izba Gospodarcza
Drogownictwa

II FORUM UTRZYMANIA DRÓG I MOSTÓW

Prace nad przygotowaniem zmiany w rozporządzeniu
Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych
warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych
oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz
warunków ich umieszczania na drogach,
tzw. „Czerwonej Książce”

Jarosław Schabowski – Przewodniczący Zespołu BRD przy OIGD

11.05.2022 Kielce

”



DZIENNIK USTAW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Załącznik do nrn 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.

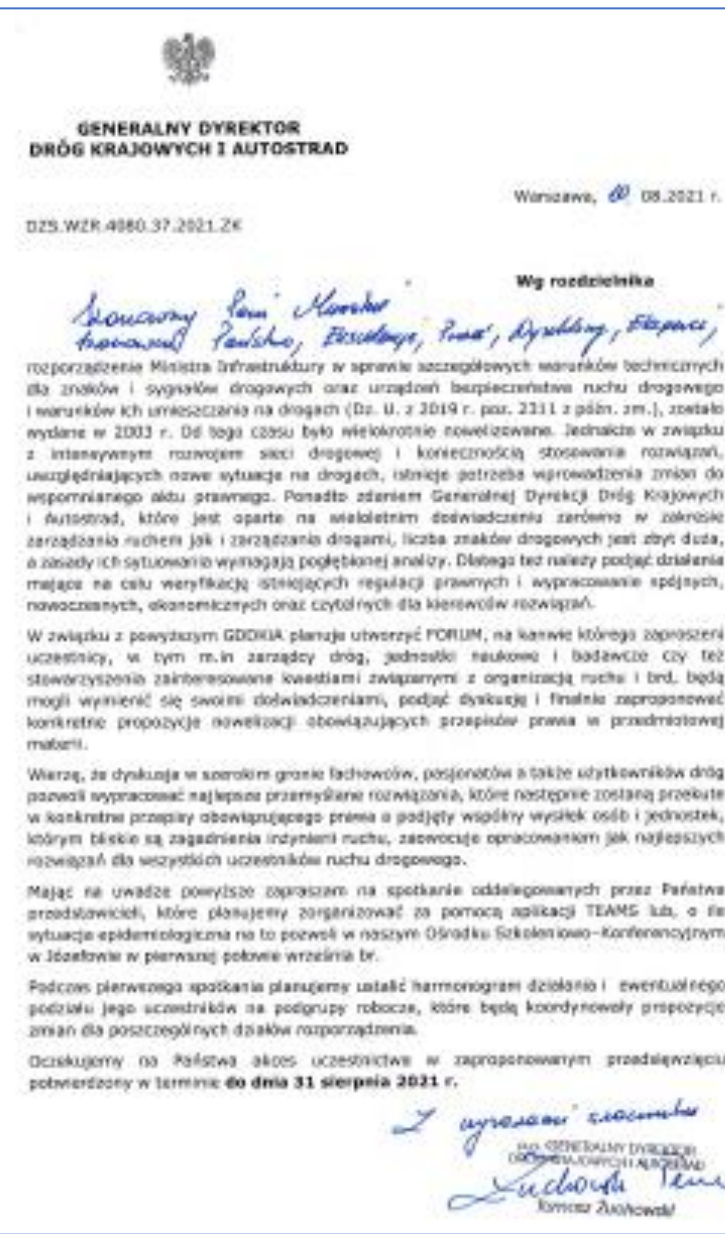
**SZCZEGÓŁOWE WARUNKI
TECHNICZNE DLA ZNAKÓW
I SYGNAŁÓW DROGOWYCH
ORAZ URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
I WARUNKI ICH
UMIESZCZANIA NA DROGACH**

KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW

FORUM wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 10.08.2021 zainicjował powstanie Forum

- cel forum to weryfikacja istniejących regulacji prawnych i wypracowanie spójnych nowoczesnych, ekonomicznych oraz czytelnych dla kierowców rozwiązań
- zaproszenie uczestnicy: zarządcy dróg, jednostki naukowe i badawcze, stowarzyszenia i organizacje związane z organizacją ruchu i brd
- Wymiana doświadczeń i przedstawienie propozycji nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (CK 2003 z późn.zm.) w powiązaniu obowiązującymi przepisami prawa



FORUM wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego

Pierwsze spotkanie uczestników Forum odbyło się w dniu 21.10.2021

- Przedstawienie celów Forum przez Dyrektora GDDKIA (zdefiniowanie problemów)
 - bariery drogowe stałe i tymczasowe odniesienie do wymagań normy EN 1317
 - urządzenia brd (w tym do separowania ruchu)
 - stosowanie konstrukcji wsporczych z cechami biernego bezpieczeństwa
 - sygnalizacja świetlna, stosowanie wyświetlaczy czasu
 - znaki i tablice drogowe w kontekście grup wielkości i oznakowania eksperymentalnego
 - uporządkowanie oznakowania turystycznego
 - znaki świetlne i ze zmienną treścią
 - nadmierna ilość znaków drogowych w kontekście percepcji przekazywanych komunikatów
 - oznakowanie i regulacje prawne do stosowania pasów wielofunkcyjnych
 - mobilne poduszki zderzeniowe jako zabezpieczenie osób pracujących na drodze
- Oczekiwane efekty wypracowanych propozycji zmian (poprawa brd, wzrost efektywności funkcjonowania systemu transportowego, wdrożenie rozwiązań stosowanych w innych krajach).

FORUM wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego

Grupy tematyczne

- I. Oznakowanie pionowe
- II. Oznakowanie poziome
- III. Sygnały drogowe
- IV. Urządzenia brd
- V. Systemy zarządzania ruchem
- VI. Oznakowanie czasowe

ZESPÓŁ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO PRZY OGÓLNOPOLSKIEJ IZBIE DROGOWNICTWA



Ogólnopolska
Izba Gospodarcza
Drogownictwa

**OGÓLNOPOLSKA
IZBA GOSPODARCZA
DROGOWNICTWA**

31-542 Kraków
ul. Mogilska 25
tel.: 12 413 80 83
fax.: 12 413 76 25
www.oigd.com.pl
e-mail: oigd@oigd.com.pl
OIGD 107/2017

Biuro w Warszawie
03-302 Warszawa
ul. Instytutowa 1
tel.: 22 811 92 74 tel./fax.: 22 614 13 85
Kraków, Warszawa dnia 12 grudnia 2017 r.

Pani/Pan Prezes
Członkowie Ogólnopolskiej Izby
Gospodarczej Drogownictwa

Szanowni Państwo,

Zarząd Izby informuje, iż z inicjatywy firmy 3M Poland Sp. z o.o. – członka Izby został powołany w ramach Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa Zespół ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W dniu 1 grudnia 2017 roku zostało podpisane Porozumienie o współpracy pomiędzy Ogólnopolską Izbą Gospodarczą Drogownictwa a Instytutem Badawczym Dróg i Mostów w ramach tego Zespołu.

Zgodnie z Porozumieniem IBDIM objął Patronat Merytoryczny nad pracami Zespołu oraz włączy się w jego prace. Uzgodniono następujący zakres prac Zespołu ds. BRD.

1. Promocja działań podnoszących świadomość i bezpieczeństwo w ruchu drogowym.
2. Podstawowe wskaźniki BRD - odniesienie do krajowych programów i strategii z uwzględnieniem statystyk wypadkowych.
3. Rola oznakowania drogowego w BRD - oznakowanie pionowe i poziome jako czynnik ograniczania liczby wypadków.
4. Identyfikacja nowych rozwiązań technicznych wpływających na BRD z uwzględnieniem metod ich oceny.
5. Widoczność oznakowania w zmiennych warunkach atmosferycznych (pory roku, opady atmosferyczne) - dostępne rozwiązania i sposoby aplikacji.
6. Zalecenia dotyczące prawidłowego stosowania materiałów odblaskowych oraz identyfikacji elementów oznakowania drogowego.
7. Wytyczne dla infrastruktury drogowej - przygotowanie do zapewnienia bezpieczeństwa dla autonomicznego transportu pojazdów.
8. Bezpieczeństwo ruchu drogowego z udziałem pieszych i rowerzystów - widoczność na drogach w świetle obowiązujących przepisów.

NIP: 676-10-70-649 REGON: 350714501
Konto: ING Bank Śląski S.A. O/Kraków 52 1050 1445 1000 0012 0000 7449
KRS: 0000026162 Sąd Rejonowy dla Krakowa-Śródmieścia w Krakowie
XI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

Członkowie zespołów to eksperci z:

- wiodących firm produkujących i montujących pionowe znaki drogowe i konstrukcje
- światowych firm produkujących folie i materiałów odblaskowe
- wiodących firm produkujących materiały do oznakowania poziomego i wykonujących aplikację oznakowania na drogach
- wiodących producentów i operatorów barier ochronnych
- firm produkujących i montujących urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego
- firm produkujących i integrujących systemy sterowania sygnalizacją drogową i znakami o zmiennej treści
- firm produkujących bezpieczne słupy oświetleniowe i konstrukcje wsporcze
- firm budujących drogi i świadczących usługi utrzymaniowe

ZESPÓŁ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO PRZY OGÓLNOPOLSKIEJ IZBIE DROGOWNICTWA



Ogólnopolska
Izba Gospodarcza
Drogownictwa

Zakres prac zespołu

1. Promocja działań podnoszących świadomość i bezpieczeństwo w ruchu drogowym.
2. Podstawowe wskaźniki BRD - odniesienie do krajowych programów i strategii z uwzględnieniem statystyk wypadkowych.
3. Rola oznakowania drogowego w BRD - oznakowanie pionowe i poziome jako czynnik ograniczania liczby wypadków.
4. Identyfikacja nowych rozwiązań technicznych wpływających na BRD z uwzględnieniem metod ich oceny.
5. Widoczność oznakowania w zmiennych warunkach atmosferycznych (pory roku, opady atmosferyczne) - dostępne rozwiązania i sposoby aplikacji.
6. Zalecenia dotyczące prawidłowego stosowania materiałów odblaskowych oraz identyfikacji elementów oznakowania drogowego.
7. Wytyczne dla infrastruktury drogowej - przygotowanie do zapewnienia bezpieczeństwa dla autonomicznego transportu pojazdów.
8. Bezpieczeństwo ruchu drogowego z udziałem pieszych i rowerzystów - widoczność na drogach w świetle obowiązujących przepisów.
9. Trwałość rozwiązań oznakowania drogowego - wieloletnia wizja budowania infrastruktury drogowej.
10. Opracowania i zalecenia dot. BRD, w tym:
 - rozdział dotyczący BRD do Białej Księgi,
 - cykliczny raport zespołu na temat BRD,
 - analiza i ocena propozycji zmian legislacyjnych w zakresie BRD, m.in. ustawa o Szczegółowych Warunkach Technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń BRD i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz.U. nr 220 poz. 2181 z 2003 roku z późn.zm.).

ZESPÓŁ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO PRZY OGÓLNOPOLSKIEJ IZBIE DROGOWNICTWA

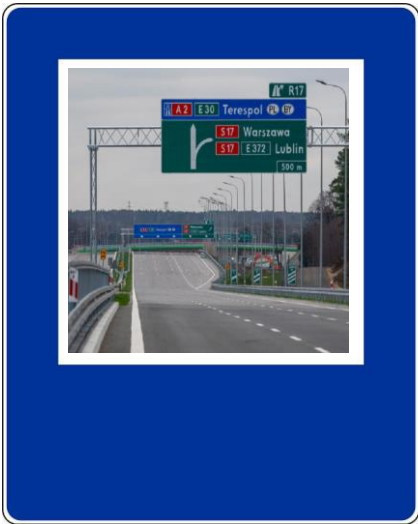


Ogólnopolska
Izba Gospodarcza
Drogownictwa

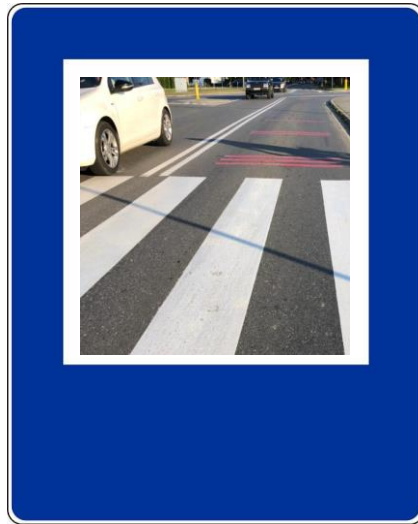
Silne strony zespołu:

- ✓ kilkudziesięcioletnie doświadczenia w produkcji oznakowania pionowego, poziomego, sygnalizacji, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, konstrukcji wsporczych i oświetlenia dróg
- ✓ wiedza ekspercka z zakresu norm, technologii, materiałów, aplikacji, przepisów i aktów prawnych w drogownictwie
- ✓ prowadzenie badań we własnych i akredytowanych laboratoriach
- ✓ udział w pracach zespołów, komitetów i komisji odpowiedzialnych za tworzenie norm, wytycznych i standardów
- ✓ podnoszenie poziomu bezpieczeństwa systemów oznakowania dróg oraz wprowadzanie nowych technologii i innowacyjnych produktów
- ✓ dzielenie się wiedzą i doświadczeniem w ramach seminariów, targów, wystaw w celu edukacji i popularyzacji obszaru BRD

ZESPÓŁ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO PRZY OGÓLNOPOLSKIEJ IZBIE DROGOWNICTWA

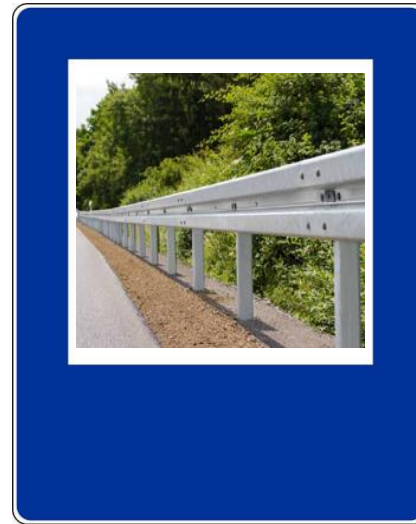


Oznakowanie pionowe
(konstrukcje, system zarządzania ruchem i sygnalizacja świetlna, urządzenia brd).



Oznakowanie poziome

- stałe
- tymczasowe



Bariery drogowe ochronne

- stałe,
- tymczasowe,
- absorbery (poduszki zderzeniowe)
- terminale

ZESPÓŁ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO PRZY OGÓLNOPOLSKIEJ IZBIE DROGOWNICTWA



Ogólnopolska
Izba Gospodarcza
Drogownictwa

Uwagi zespołu w sprawie wytycznych stosowania tymczasowych barier drogowych

 www.oigd.com.pl	Siedziba Izby / Biuro Zarządu ul. Mogiła 25, 31-542 Kraków tel. +48 12 415-90-63 fax +48 12 413-76-25 e-mail: oigd@oigd.com.pl	Biuro Izby w Warszawie ul. Instytutowa 1, 03-302 Warszawa tel. +48 22 611-90-74 tel./fax +48 22 614-13-85 e-mail: oigd@oigd.com.pl
--	---	---

OIGD 125/2021

Kraków, Warszawa, dnia 30 września 2021 r.

Pan
Tomasz Żuchowski
Generalny Dyrektor Dróg
Krajowych i Autostrad

Szanowny Panie Dyrektorze,

Odpowiadając na pismo DZS.WZR.444.6.2021.ZK z dnia 08.07.2021r. na wstępie dziękuję za przedstawienie członkom Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa projektu „Wytycznych stosowania tymczasowych barier drogowych Projekt IRD/2021/001” oraz możliwość ich zaopiniowania.

Niniejszym przedstawiamy część uwag Zespołu BRD przy OIGD, rozpatrzonych nie tylko w kontekście obowiązujących przepisów, w tym m.in. norm europejskich czy aktualnych zarządzeń GDDKiA, ale także w zakresie praktycznych aspektów stosowania tymczasowych barier drogowych. Po zapoznaniu się z materiałem członkowie Zespołu dopatrzili się niespójności w zaproponowanych wytycznych.

Wprowadzona klasyfikacja barier stoi w sprzeczności do klasyfikacji wynikającej z normy PN-EN 1317. Dokument dzieli bariery na ochronne tymczasowe o podwyższonym poziomie powstrzymywania (H1, H2 – poziom cechujący bariery stałe, określone w wytycznych stosowania barier ochronnych na drogach krajowych) oraz bariery ochronne tymczasowe (o poziomie powstrzymywania T1, T2 i T3) jako urządzenia BRD niewymagające zamocowania do konstrukcji podłoża. Następnie wprowadza podział na bariery kotwione i wolnostojące. Tymczasem kotwienie barier wzbudza kontrowersję ze względu na różnorodność interpretacji zapisów Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011 r.

W kontekście powyższego, wątpliwości wzbudza punkt, mówiący o trwałym połączeniu barier tymczasowych w ciąg barier stałych.

Kolejnym dyskusyjnym zagadnieniem są podane wymiary szerokości pasów buforowych oraz długości klinów. Wynika z nich bowiem, iż nie tylko pozostają w sprzeczności z aktualnie obowiązującym Zarządzeniem nr 52 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 grudnia 2020r. w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym, ale także z technologią i sposobem w jaki aktualnie prowadzone są remonty dróg klasy A i S m.in. polegających na wymianie warstwy ścieralnej, dylatacji i innych. Zastosowanie zaleceń wynikających z przedmiotowych Wytycznych, wiązać się będzie ze spadkiem płynności ruchu, czy chociażby koniecznością budowy przewiązek jak również przebudowy istniejących przejazdów awaryjnych. W ocenie Zespołu BRD przy OIGD skutkuje to drastycznym wydłużeniem prac, wzrostem zaangażowania siły roboczej i sprzętu, a tym samym bezpośrednim wzrostem kosztów prowadzonych inwestycji. Ponadto należy pamiętać, że każde urządzenie zainstalowane na potrzeby tymczasowej organizacji ruchu po zakończeniu prac musi być zdemontowane.



POLITECHNIKA
GDAŃSKA

WYDZIAŁ INŻYNIERII LĄDOWEJ
I ŚRODOWISKA

KATEDRA INŻYNIERII
DROGOWEJ I TRANSPORTOWEJ



WYTYCZNE STOSOWANIA
TYMCZASOWYCH BARIER DROGOWYCH

PROJEKT IRD/2021/001

FORUM wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego

- Obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 9 września 2019 w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach
- Wprowadzonych zmianach rozporządzenia

Dz. U. 2020.poz. 862

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20200000862>

Dz. U. 2021 poz. 438

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20210000438>

Dz. U. 2021 poz. 2066

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20210002066>



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 26 listopada 2019 r.

Poz. 2311

OBWIESZCZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY

z dnia 9 września 2019 r.

**w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury
w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych
oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach**

1. Na podstawie art. 16 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. poz. 2181), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych:

- 1) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2008 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. poz. 413);
- 2) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 lipca 2008 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. poz. 813);
- 3) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. poz. 1596);
- 4) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. poz. 411);
- 5) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2011 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. poz. 508);
- 6) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 czerwca 2011 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

FORUM wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego

W pracach nad zmianami wykorzystywane jest także:

- Opracowanie dla Ministerstwa Infrastruktury – konsorcjum 2015r

TOM I

**Prawne, społeczno-ekonomiczne
i techniczne uwarunkowania poprawy
bezpieczeństwa i warunków ruchu
drogowego w odniesieniu do znaków
i sygnałów drogowych oraz urządzeń
brd stosowanych w organizacji ruchu
na drogach**

(umowa Nr DTD/KF/BDG-VIII-32018-U-103/14)

Warszawa, lipiec 2015 r.

TOM II

**Warunki techniczne elementów
infrastruktury drogowej stosowanych
w organizacji ruchu na drogach**

(umowa Nr DTD/KF/BDG-VIII-32018-U-103/14)

Warszawa, lipiec 2015 r.

Kluczowe zagadnienia w oznakowaniu pionowym dróg

1. Doprowadzenie zgodności rozporządzenia do normy PN EN 12899 i do przepisów prawa budowlanego z uwzględnieniem minimalnych wymaganych parametrów technicznych dla znaków drogowych i konstrukcji wsporczych w tym konstrukcji bezpiecznych opisanych w normie PN EN 12767 (określenie minimalnych wymagań w zakresie właściwości użytkowych: działanie wiatru, czasowe odkształcenie zginające, itd.)
2. Uwzględnienie parametrów jakościowych, które są efektem rozwoju technologicznego specyficznego dla naszego rodzimego rynku i są obecnie standardem dla większości jego uczestników. (przykład: tarcze znaków zaginane, tarcze znaków warstwowe, tarcze kompozytowe)
3. Standaryzacja znaków (tablic) eksperymentalnych (jednolite wytyczne projektowania)
4. Weryfikacja i aktualizacja podziału folii odblaskowych i usystematyzowanie ich nazewnictwa (zdefiniowanie folii odblaskowych typu III których obecnie brak w rozporządzeniu)
5. Uporządkowania sprawy folii antyroszeniowych - zdefiniowanie wymogów wobec folii antyroszeniowych, tak żeby odpowiadały dostępnym na rynku rozwiązaniom.

Kluczowe zagadnienia w oznakowaniu pionowym dróg

6. Wprowadzenie do rozporządzenia wymagań normy PN EN 12352 – opisującej świetlne urządzenia ostrzegawcze
 - brak klasyfikacji lamp ze względu na parametry
 - Brak podziału na lampy na rodzaj zastosowania:
 - Lampy zmierzchowe
 - Lampy wczesnego ostrzegania
 - Fale świetlne
 - Lampy na pachotki
 - Strzały świetlne
 - Pojazdy utrzymaniowe/patrołowe
 - Tablice zamykające U-26
 - Sposób wykorzystania świetlnych urządzeń drogowych w kontekście możliwych schematów organizacji ruchu w celu zwiększenia bezpieczeństwa i płynności ruchu – przykład „strzały świetlnej spychającej z pasa awaryjnego”.



Kluczowe zagadnienia w oznakowaniu pionowym dróg

7. Mobilne znaki zmiennej treści w kontekście normy PN-EN 12966
8. Czasowa sygnalizacja świetlna – powszechnie zwana wahadłową – brak wytycznych.
9. Wymóg stosowania aktywnych urządzeń brd w COR
10. Bezpieczeństwo czasowego oznakowania
 - Stosowanie urządzeń metalowych i z tworzywa (metalowych U-21 ?)
 - Uregulowanie kwestii zapór drogowych U-20 i sposobu ich wykorzystania w celu oznakowania robót drogowych
11. Brak wymogów jakościowych dla oznakowania tymczasowego (obecnie to oznakowanie jest wyłączone spod prawa budowlanego i w związku z tym nie podlegające certyfikacji). Konieczność wymogu certyfikacji tych wyrobów
12. Uporządkowanie wymagań dot. konstrukcji wsporczych tzn. słupki, słupy, kratownice (konstrukcje spełniające wymagania norm PN-EN 12899-1 i PN-EN 12767), oraz konstrukcji wsporczych typu bramy i wysięgniki (konstrukcje spełniające wymagania norm serii PN-EN 1090).



Kluczowe zagadnienia w oznakowaniu poziomym dróg

1. Aktualizacja wymagań technicznych dla oznakowań poziomych, w tym:
 - wprowadzenie powszechnie używanego współczynnika luminacji w świetle rozproszonym - Q_d (tabela 1.1)
 - określenie okresów trwałości oznakowania poziomego w korelacji z parametrami zewnętrznymi, takimi jak: rodzaj i stan nawierzchni, intensywność ruchu, częstość przejeżdżania przez pojazdy, itp. (tabela 1.3)
2. Eliminacja błędów z grafik przedstawiających szczegółowe zasady oznakowania elementów dróg.

Przykład: Rys. 7.6.2.8 „Oznakowanie skrzyżowania umożliwiające zwiększenie promienia skrętu w lewo”. Rysunek błędnie sugeruje, że jako kontynuacja linii P-4 na skrzyżowaniu może być zastosowana linia P-1d (oddzielająca pasy ruchu jazdy w tym samym kierunku). W rzeczywistości musi to być linia P-1e (oddzielająca przeciwne kierunki ruchu).



Kluczowe zagadnienia dotyczące drogowych barier ochronnych

1. regulacja stosowania barier mobilnych/tymczasowych zgodnych z EN 1317-2 (wdrożenie pojęcia tymczasowych barier drogowych) oraz prace nad wytycznymi ich stosowaniem
2. wprowadzenie do stosowania bezpiecznych zakończeń barier (terminali zderzeniowych)
3. osłony U15a – dostosowanie przepisów do obowiązujących standardów i technologii
4. powrót do pracy nad wytycznymi stosowania barier (parametr VI – intruzja itd.)



Zagadnienia wymagające ustaleń metodologii prac w poszczególnych grupach tematycznych na jakie Zespół BRD pragnie zwrócić uwagę

- **Systemy zarządzania ruchem**
 - zagadnienia dotyczące systemów zarządzania ruchem w dotychczasowym rozporządzeniu nie są praktycznie uregulowane
 - rozdział dotyczący znaków o zmiennej treści jest odległy od obecnie stosowanej technologii oraz praktyki związanej ze znakami o zmiennej treści
 - konieczność wypracowania modelu funkcjonowania rozporządzenia w tym obszarze z uwzględnieniem interdyscyplinarnego charakteru SZR (branże: telekomunikacja, konstrukcje wsporcze, urządzenia VMS, oprogramowanie, zmiana organizacji ruchu itp.)
 - zakres opracowania wymaga współpracy wielu specjalistów obejmujących szerokie spektrum zagadnienia co wiąże się z czasem na jego przygotowanie
 - alternatywa- wybór kilku obszarów wymagających uregulowania i odwołania do szczegółowych wytycznych, które mogłyby być uzupełniane i modyfikowane w miarę postępu prac i rozwoju technologii w różnych dziedzinach



Zagadnienia wymagające ustaleń metodologii prac w poszczególnych grupach tematycznych na jakie Zespół BRD pragnie zwrócić uwagę

- dostosowanie zapisów rozporządzenia do standardów norm europejskich w zakresie oznakowania i urządzeń brd
- uregulowanie kwestii barier tymczasowych
- umocowanie prawne urządzeń brd obecnie stosowanych (m.in.: terminale dla barier stałych, poduszki TMA)
- dostosowanie przepisów zawartych w Rozporządzeniu do obecnie stosowanych urządzeń BRD (m.in.: poduszki zderzeniowe U15a, separatory ruchu, słupki przeszkodowe U5c, progi zwalniające)
- nowe podejście do organizacji ruchu pieszego i rowerowego (znaki aktywne i aktywne przejścia dla pieszych)
- uregulowanie oznakowania w kontekście jego ujednolicenia (przykład oznakowania wysp i azyli aktywnymi C9/C10, w jednym województwie białe LED, w innym żółte, raz migające szybko, raz wolno).
- wprowadzenie podstawowych, typowych czasowych organizacji ruchu mających na celu:
 - przyspieszenie procesu zatwierdzania projektów czasowej organizacji ruchu
 - skrócenie czasu przygotowania inwestycji oraz ograniczenie kosztów z tym związanych
 - ujednolicenie oznakowania – poprawa bezpieczeństwa przez łatwiejsze rozpoznanie oznakowania przez użytkowników drogi
 - zminimalizowanie błędów projektowych
- wylistowanie zagadnień, które należy wprowadzić lub usunąć zdezaktualizowane z Rozporządzenia
- współpraca między zespołami w zagadnieniach które się przenikają – metodologia pracy, spójność tekstu itp..

Podstawą zbierania informacji i propozycji zmian dla poszczególnych grup tematycznych jest formularz zmian

C	D	E	F	G
II Oznakowanie poziome				
Punkt	Proponowane brzmienie (nowelizacja) punktu rozporządzenia	Uzasadnienie (merytoryczne lub forma)	Powiązane zapisy w innych aktach prawnych wy	uwagi
2.2.5.	Wymagane jest zastosowanie linii P-14 bezpośrednio przed każdym wlotem, z wyłączeniem skrzyżowania trójwłotowego w miejscu, w którym nie występuje wlot z prawej strony oraz z wyłączeniem dróg gruntowych	znak poziomy nie daje się nie zauważyć i zawsze zwraca uwagę wskazując miejsce ustąpienia pierwszeństwa	W Rozp. w spr. znaków i sygnałów drogowych niezbędne jest wprowadzenie znaku „strefa skrzyżowań równorzędnych”	Planowane zmiany obecnie nie obowiązujące. Na tą chwilę nie rekomenduje się wprowadzania zmian.
2.2.13.	W miejsce dotychczasowej wprowadza się poniższą treść: „Progi zwalniające stosuje się w strefie ograniczonej do 30 km/h prędkości oraz w strefie zamieszkania i znak A-IIa umieszcza się łącznie ze znakiem początkującym te strefy. Każdorazowo oznacza się je znakiem P-25, natomiast nie stosuje się znaku B-33, czyli dodatkowego ograniczenia prędkości. Jeśli występuje potrzeba ograniczenia prędkości w innych miejscach to elementem wymuszającym ograniczenie powinny być szyny lub zawężenia przekroju jezdni	zmiana ta spowoduje skuteczne ograniczenie ilości stosowanych znaków i uczelni stosowanie progów zwalniających, dodatkowo powodując, że hamowanie przed progiem i przyspieszanie zaraz po jego przejechaniu stanie się mniej popularne, czyli spowolnienie prędkości będzie bardziej trwałe	W Rozp. w spr. znaków i sygnałów drogowych niezbędna jest zmiana w § 31 ust. 2 i § 58 ust.	Propozycja przekazania problemu do grupy 4 urzadzenia brd.
2.2.1.10	W treści zapisu, po zdaniu pierwszym dodaje się zdanie w brzmieniu: „wyjątkowo dopuszcza się przejechanie poza linię P-4 w trakcie wyprzedzania rowerzysty, na czas niezbędny do tego wyprzedzenia, pod warunkiem, że odbędzie się to na prostym odcinku jezdni i, że nie nadjeżdża pojazd z przeciwnego kierunku ruchu (oczywiście wystarczy, jak zapis ten znajdzie się w Rozporządzeniu o znakach...)”	wprowadzenie tego wyjątku umożliwi bezpieczne wyprzedzenie rowerzysty w sytuacjach, w których linia P-4 prowadzona jest na długim, często wielokilometrowym odcinku; ponieważ jazda na takim odcinku z prędkością około 15 km/h jest nieakceptowalna kierowcy wielokrotnie decydują się na wyprzedzenie rowerzysty bez zachowania przepisanej odległości bocznej	W Rozp. w spr. znaków i sygnałów drogowych niezbędne jest uzupełnienie ust.5 w § 86	Negatywnie - próba ratowania sytuacji zastanych niewłaściwie zaprojektowanych rozwiązań drogowych. I wprowadzania wyjątku dla ogólnej zasady zakazu przekraczania linii podwójnej ciągłej. Konieczność wprowadzenia zmian w Ustawie PoRD.
2.2.1.13		niezbędne jest uzupełnienie Rozp. w spr. znaków i sygnałów drogowych o znak linii ostrzegawczej naprowadzającej	W Rozp. w spr. znaków i sygnałów drogowych niezbędne jest uzupełnienie ust.7 w § 86	Propozycja zmiany - uzupełnienia w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Jak uwaga nr 2 i 84
nowy znak	W grupie znaków poziomych ustanawia się znak P-8d „strzałka kierunkowa do skręcania na skrzyżowaniu z wydzielonymi jezdniami	znane są wypadki wynikające z bezpośredniego (bezrefleksyjnego) dostosowania się do znaku P-8b do skręcania	W Rozp. w spr. znaków i sygnałów drogowych niezbędne jest uzupełnienie ust.5 w § 87	

Podstawą zbierania informacji i propozycji zmian dla poszczególnych grup tematycznych jest formularz zmian

Łącznie w poszczególnych grupach zebrano ponad 1000 uwag i propozycji koniecznych zmian w treści CK, które dotyczą m.in..

- usunięcia oczywistych błędnych tekstów i rysunków
- wprowadzenia zasad stosowania urządzeń uspokojenia ruchu
- Precyzyjnego określenia zasad stosowania osłon energochłonnych

C	D	E	F	G
II Oznakowanie poziome				
Punkt	Proponowane brzmienie (nowelizacja) punktu rozporządzenia	Uzasadnienie (merytoryczne lub forma)	Powiązane zapisy w innych aktach prawnych	uwagi
2.2.5.	Wymagane jest zastosowanie linii P-14 bezpośrednio przed każdym wlotem, z wyłączeniem skrzyżowania trójwlotowego w miejscu, w którym nie występuje wlot z prawej strony oraz z wyłączeniem dróg gruntowych	znak poziomy nie daje się nie zauważyć i zawsze zwraca uwagę wskazując miejsce ustąpienia pierwszeństwa	W Rozp. w spr. znaków i sygnałów drogowych niezbędne jest wprowadzenie znaku „strefa skrzyżowań równorzędnych”	Planowane zmiany obecnie nie obowiązujące. Na tą chwilę nie rekomenduje się wprowadzania zmian.
2.2.13.	W miejsce dotychczasowej wprowadza się poniższą treść: „Progi zwalniające stosuje się w strefie ograniczonej do 30 km/h prędkości oraz w strefie zamieszkania i znak A-IIa umieszcza się łącznie ze znakiem początkującym te strefy. Każdorazowo oznacza się je znakiem P-25, natomiast nie stosuje się znaku B-33, czyli dodatkowego ograniczenia prędkości. Jeśli występuje potrzeba ograniczenia prędkości w innych miejscach to elementem wymuszającym ograniczenie powinny być szyskany lub zawężenia przekroju jezdni	zmiana ta spowoduje skuteczne ograniczenie ilości stosowanych znaków i uczelni stosowanie progów zwalniających, dodatkowo powodując, że hamowanie przed progiem i przyspieszanie zaraz po jego przejechaniu stanie się mniej popularne, czyli spowolnienie prędkości będzie bardziej trwałe	W Rozp. w spr. znaków i sygnałów drogowych niezbędna jest zmiana w § 31 ust. 2 i § 58 ust.	Propozycja przekazania problemu do grupy 4 urzędzenia brd.
2.2.1.10	W treści zapisu, po zdaniu pierwszym dodaje się zdanie w brzmieniu: „wyjątkowo dopuszcza się przejeżdżanie poza linią P-4 w trakcie wyprzedzania rowerzysty, na czas niezbędny do tego wyprzedzenia, pod warunkiem, że odbędzie się to na prostym odcinku jezdni i, że nie nadjeżdża pojazd z przeciwnego kierunku ruchu (oczywiście wystarczy, jak zapis ten znajdzie się w Rozporządzeniu o znakach...)”	wprowadzenie tego wyjątku umożliwia bezpieczne wyprzedzenie rowerzysty w sytuacjach, w których linia P-4 prowadzona jest na długim, często wielokilometrowym odcinku; ponieważ jazda na takim odcinku z prędkością około 15 km/h jest nieakceptowalna kierowcy wielokrotnie decydują się na wyprzedzenie rowerzysty bez zachowania przepisanej odległości bocznej	W Rozp. w spr. znaków i sygnałów drogowych niezbędne jest uzupełnienie ust.5 w § 86	Negatywnie - próba ratowania sytuacji zastanych niewłaściwie zaprojektowanych rozwiązań drogowych. I wprowadzania wyjątku dla ogólnej zasady zakazu przekraczania linii podwójnej ciągłej. Konieczność wprowadzenia zmian w Ustawie PoRD.
2.2.1.13		niezbędne jest uzupełnienie Rozp. w spr. znaków i sygnałów drogowych o znak linii ostrzegawczej naprowadzającej	W Rozp. w spr. znaków i sygnałów drogowych niezbędne jest uzupełnienie ust.7 w § 86	Propozycja zmiany - uzupełnienia w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Jak uwaga nr 2 i 84
nowy znak	W grupie znaków poziomych ustanawia się znak P-8d „strzałka kierunkowa do skręcania na skrzyżowaniu z wydzielonymi jezdniami	znane są wypadki wynikające z bezpośredniego (bezwrefleksyjnego)	W Rozp. w spr. znaków i sygnałów drogowych niezbędne	

HARMONOGRAM PRAC

- **do 20 maja - przygotowanie propozycji w formie możliwej do przedstawienia Ministrowi Infrastruktury**
 - *od 22 kwietnia do 20 maja toczyć się będą dalsze prace w grupach już nad kształtem tekstu Rozporządzenia po uwzględnieniu ewentualnych uwag FORUM.*
 - 20 maja odbędzie się spotkanie FORUM gdzie zostaną zaprezentowane wyniki prac i zgłoszone zostaną ewentualne uwagi i korekty*
- **do 22 czerwca – dyskusja oraz ostateczne uzgodnienia przygotowanego dokumentu**
 - *od 21 maja do 22 czerwca toczyć się będą dalsze prace w grupach nad kształtem tekstu Rozporządzenia po uwagach FORUM.*
 - 22 czerwca odbędzie się spotkanie FORUM gdzie zostaną zaprezentowane wyniki prac i zgłoszone zostaną ewentualne uwagi i korekty*
- **1 sierpnia – spotkanie podsumowujące prace grup roboczych**
 - *od 23 czerwca do 1 sierpnia wprowadzane będą przez grupy ostatnie zmiany po uwagach FORUM. 1 sierpnia odbędzie się spotkanie FORUM gdzie zostaną zaprezentowane wyniki prac.*
- **do 31 sierpnia – przekazanie do Ministra Infrastruktury efektów pracy Forum**
 - *od 2 sierpnia do 31 sierpnia odbywać się będą ostatnie poprawki redakcyjne na wypracowanym materiale.*