

Dekret z dnia []
w sprawie parametrów technicznych i warunków instalacji podwyższonych urządzeń
ograniczających prędkość na drogach

NR REF.: [...]

Grupa docelowa: użytkownicy dróg, organy odpowiedzialne za zarządzanie siecią dróg publicznych, organy posiadające szczególne uprawnienia w zakresie egzekwowania przepisów ruchu drogowego i parkowania, organy ścigania.

Przedmiot: Instalacja podwyższonych urządzeń ograniczających prędkość na drogach w ramach sieci dróg publicznych. Dekret określa rodzaje przedmiotowych urządzeń, ich specyfikacje konstrukcyjne oraz zasady regulujące ich instalację na drogach wchodzących w skład sieci dróg publicznych w rozumieniu art. L2111-14 Ogólnego kodeksu majątku publicznego. W dekreście określono również, że przed instalacją urządzeń prefabrykowanych w sieci dróg publicznych wymagane jest świadectwo zgodności lub świadectwo równoważności, oraz odwołano się do rozporządzenia wydanego na podstawie tego dekretu w celu określenia wymagań eksploatacyjnych, które należy spełnić, oraz zasad wydawania świadectwa zgodności. Dekret ten zastępuje dekret nr 94-447 z dnia 27 maja 1994 r. w sprawie specyfikacji i wymagań konstrukcyjnych dotyczących progów zwalniających i trapezoidalnych urządzeń ograniczających prędkość.

Wejście w życie: niniejszy tekst wchodzi w życie po upływie sześciu miesięcy od opublikowania dekretu w odniesieniu do wszelkich nowych urządzeń ograniczających prędkość wprowadzanych do użytku, z wyjątkiem urządzeń prefabrykowanych, w przypadku których nie obowiązuje wymóg posiadania świadectwa zgodności lub świadectwa równoważności, o których mowa w art. R119-5 Kodeksu dróg publicznych. W przypadku tych ostatnich świadectwo zgodności lub świadectwo równoważności będzie wymagane najpóźniej w terminie określonym w rozporządzeniu wydanym na podstawie niniejszego dekretu. W przypadku istniejących instalacji zgodność z przepisami niniejszego dekretu musi zostać osiągnięta natychmiast w przypadku progów zwalniających i podwyższonych przejść dla pieszych, a w ciągu dziesięciu lat w przypadku innych typów. Okres ten skraca się do dwóch lat w przypadku urządzeń o właściwościach geometrycznych odbiegających od właściwości nominalnych określonych w dekreście.

Wykonanie Niniejszy dekret wydano na podstawie art. L131-2 i L141-7 oraz rozdziału IX części normatywnej Kodeksu dróg publicznych.

Minister Transportu,

uwzględniając Kodeks drogowy, w szczególności jego art. L110-3, R411-8 i R411-8-1;

uwzględniając Kodeks dróg publicznych, w szczególności jego art. L122-1, L131-2, L141-7, R110-2, R111-1, R119-4 do R119-6;

uwzględniając rozporządzenie z dnia 14 lutego 2003 r. wydane na podstawie dekretu nr 2002-1251 z dnia 10 października 2002 r. w sprawie wyposażenia drogowego i zmiany Kodeksu dróg publicznych;

uwzględniając dekret XX uchylający dekret nr 94-447 z dnia 27 maja 1994 r. w sprawie specyfikacji i wymagań konstrukcyjnych dotyczących progów zwalniających i trapezoidalnych urządzeń ograniczających prędkość;

uwzględniając opinię Krajowej Rady ds. Oceny Norm z dnia XX XX XXXX r.;

uwzględniając zgłoszenie nr XXXX przesłane Komisji Europejskiej w dniu XX XXXX r.;

rozporządza, co następuje:

Artykuł 1

Przepisy niniejszego dekretu mają zastosowanie do podwyższonych urządzeń ograniczających prędkość zainstalowanych w sieci dróg publicznych.

Podwyższone urządzenie ograniczające prędkość ma na celu zmniejszenie prędkości pojazdów i polega na tymczasowej zmianie profilu podłużnego jezdni, obejmującej całą jej szerokość lub jej część.

Podwyższone urządzenia ograniczające prędkość dzielą się na pięć typów:

1. Próg zwalniający, podwyższona część powierzchni jezdni o wypukłym, zaokrąglonym kształcie. Ta podwyższona część biegnie przez całą szerokość jezdni;

2. Podwyższone przejście dla pieszych, które stanowi płaskie podwyższenie jezdni, na którym znajduje się przejście dla pieszych, otoczone dwiema pochyłymi powierzchniami zwanymi rampami. To podwyższenie rozciąga się na szerokość przejścia dla pieszych i zajmuje całą szerokość jezdni;

3. Platforma to płaska, podwyższona część jezdni o długości co najmniej 8 m, połączona z jezdnią po obu stronach za pomocą dwóch pochyłych powierzchni zwanych rampami. Ta podwyższona część zajmuje całą szerokość jezdni. Może ona obejmować jedno lub więcej przejść dla pieszych;

4. Wyspa to podwyższona część jezdni zajmująca część szerokości pasa ruchu;

5. Częściowy próg zwalniający na skrzyżowaniach to powierzchnia, po której pojazdy silnikowe mogą fizycznie przejeżdżać, znajdująca się w środkowej części skrzyżowania dwóch jezdni, które nie jest rondem w rozumieniu art. R110-2 Kodeksu drogowego.

Artykuł 2

Właściwości wymiarowe i szczegółowe przepisy dotyczące pięciu rodzajów podwyższonych urządzeń ograniczających prędkość określono w załączniku I do niniejszego dekretu. Zasady instalacji określono w załączniku II.

Artykuł 3

Fabrycznie prefabrykowane podwyższone urządzenia ograniczające prędkość mogą być montowane w sieci dróg publicznych w rozumieniu art. R111-1 Kodeksu dróg publicznych wyłącznie wtedy, gdy są zgodne ze specyfikacjami wymiarowymi i zasadami instalacji określonymi w niniejszym dekrete, a także z wymogami dotyczącymi ich certyfikacji, bezpieczeństwa i przydatności do użytku określonymi w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu i uprzednio otrzymały świadectwo zgodności lub świadectwo równoważności.

Procedury wydawania świadectwa zgodności i świadectwa równoważności, a także odpowiednie metody oceny, określa rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu.

Artykuł 4

Przepisy niniejszego dekretu mają zastosowanie do podwyższonych urządzeń ograniczających prędkość, które są wprowadzane do użytku sześć miesięcy po jego opublikowaniu.

Jednakże przepisy dotyczące certyfikacji urządzeń prefabrykowanych, o których mowa w art. 3, wchodzi w życie z dniem określonym w dekrete przewidzianym w tym artykule, a najpóźniej w ciągu trzech lat od publikacji niniejszego dekretu.

Artykuł 5

Podwyższone urządzenia ograniczające prędkość uważa się za istniejące, jeżeli zostały wprowadzone do użytku przed wejściem w życie niniejszego dekretu.

Prefabrykowane podwyższone urządzenia ograniczające prędkość, które zostały wprowadzone do użytku przed wejściem w życie przepisów dotyczących certyfikacji określonych w art. 3, uznaje się również za urządzenia istniejące.

Istniejące progi zwalniające i podwyższone przejścia dla pieszych podlegają przepisom niniejszego dekretu od dnia jego wejścia w życie, z wyjątkiem przepisów załącznika II sekcja II, w przypadku których zgodność musi zostać osiągnięta w ciągu dziesięciu lat od publikacji niniejszego dekretu.

Istniejące platformy, wyspy i częściowe progi zwalniające na skrzyżowaniach muszą zostać dostosowane do przepisów niniejszego dekretu i jego załączników w ciągu dziesięciu lat od jego publikacji.

Jednakże okres określony w poprzednim ustępie skraca się do dwóch lat w przypadku:

1. platform o wysokości powyżej 18 cm;
2. wysp i częściowych progów zwalniających na skrzyżowaniach o wysokości powyżej 10 cm;
3. urządzeń, których krawędź natarcia wystaje ponad powierzchnię na więcej niż 2 cm.

Istniejące urządzenia prefabrykowane, które zostały wprowadzone do użytku przed wejściem w życie przepisów dotyczących certyfikacji określonych w art. 3, mogą pozostać w użytku, pod warunkiem że:

- są zgodne ze specyfikacjami wymiarowymi określonymi w załączniku I;
- są zgodne z przepisami dotyczącymi instalacji określonymi w załączniku II;
- ich górna powierzchnia zapewnia odpowiednią przyczepność. Urządzenia ocenione zgodnie z normą NF EN 13036-4:2012, których wartość testu wahadła (PTV) – zmierzona przy użyciu szerokiego suwaka 57 – wynosi 45 lub więcej, uznaje się za spełniające ten wymóg.

Kierownik ma obowiązek udostępnić dokumentację potwierdzającą spełnienie tych wymogów.

Artykuł 6

Uchyla się dekret nr 94-447 z dnia 27 maja 1994 r. w sprawie specyfikacji i wymagań konstrukcyjnych dotyczących progów zwalniających i trapezoidalnych urządzeń ograniczających prędkość.

Artykuł 7

Za wykonanie niniejszego rozporządzenia, które zostanie opublikowane w Dzienniku Urzędowym Republiki Francuskiej, odpowiada Dyrektor ds. Mobilności Drogowej.

Sporządzono dnia [].

Premier:

Minister Transportu,

Philippe TABAROT

ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIK I

PARAMETRY WYMIAROWE, PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE I UKŁAD PODWYŻSZONYCH URZĄDZEŃ OGRANICZAJĄCYCH PRĘDKOŚĆ

Parametry wymiarowe i przepisy szczegółowe dotyczące podwyższonych urządzeń ograniczających prędkość, o których mowa w art. 1 niniejszego dekretu, są następujące:

1. Próg zwalniający

a) Kształt i wymiary

Profil wzdłużny progu zwalniającego ma wypukły, zaokrąglony kształt; próg biegnie przez całą szerokość jezdni i ma następujące wymiary:

- Długość wynosi 4,00 m. Tolerancja konstrukcyjna wynosi $\pm 5\%$.
- Wysokość wynosi 10 cm. Tolerancja konstrukcyjna w górnej części urządzenia wynosi ± 1 cm.
- Wystawanie krawędzi natarcia ponad powierzchnię wynosi zero, przy tolerancji konstrukcyjnej wynoszącej 5 mm.

b) Inne warunki

Zabrania się organizowania przejścia dla pieszych na progach zwalniających.

2. Podwyższone przejście dla pieszych

a) Kształt i wymiary

Profil wzdłużny podwyższonego przejścia dla pieszych składa się z górnej płaszczyzny równoległej do jezdni, rozciągającej się na całą szerokość przejścia dla pieszych, połączonej z jezdnią za pomocą dwóch pochyłych powierzchni zwanych rampami.

Ta podwyższona część rozciąga się na całą szerokość jezdni i ma następujące wymiary:

- Długość górnej części płaskiej wynosi od 2,50 m do 4,00 m. Tolerancja konstrukcyjna wynosi $\pm 5\%$.
- Wysokość wynosi 10 cm. Tolerancja konstrukcyjna wynosi ± 1 cm w stosunku do średniej profilu wzdłużnego górnej części płaskiej.
- Nachylenie ramp wynosi od 7 % do 10 % w stosunku do profilu wzdłużnego jezdni, na której znajduje się konstrukcja.
- Wystawanie krawędzi natarcia ponad powierzchnię wynosi zero, przy tolerancji konstrukcyjnej wynoszącej 5 mm.

b) Inne warunki

Podwyższone przejście dla pieszych musi obejmować przejście dla pieszych na co najmniej 80 % szerokości górnej płaszczyzny.

3. Platforma

a) Kształt i wymiary

Profil wzdłużny platformy składa się z górnej płaszczyzny równoległej do jezdni, rozciągającej się na 8 m lub więcej, połączonej z jezdnią za pomocą dwóch pochyłych powierzchni zwanych rampami. W szczególnych przypadkach platforma może posiadać tylko jedną rampę.

Ta podwyższona część rozciąga się na całą szerokość jezdni i ma następujące wymiary:

- Długość górnej części jest większa lub równa 8 m. Jeżeli droga jest wykorzystywana do regularnych przewozów pasażerskich, tę minimalną długość zwiększa się odpowiednio do 10 m dla autobusów i autokarów lub 12 m dla autobusów przegubowych i autokarów. Tolerancja konstrukcyjna wynosi $\pm 5\%$.

- Wysokość nie przekracza 15 cm. Tolerancja konstrukcyjna wynosi ± 1 cm w stosunku do średniej na długości górnej części płaskiej.

- Nachylenie ramp nie przekracza 10 % w stosunku do profilu wzdłużnego jezdni, na której znajduje się konstrukcja.

- Wystawanie krawędzi natarcia ponad powierzchnię wynosi zero, przy tolerancji konstrukcyjnej wynoszącej 5 mm.

b) Inne warunki

Platforma może obejmować jedno lub więcej przejść dla pieszych.

Jeżeli droga jest wykorzystywana do transportów ponadgabarytowych lub konwojów wojskowych, geometria platform powinna być dostosowana tak, aby nie utrudniać im przejazdu.

4. Wyspa

a) Kształt i wymiary

Profil wyspy składa się z prostokątnej powierzchni górnej, równoległej do jezdni, otoczonej ze wszystkich czterech stron pochyłymi powierzchniami, które stykają się z jezdnią, zwanymi rampami. Wyspa ma następujące wymiary:

- Całkowita szerokość na podłożu wynosi od 1,75 do 1,90 m. Tolerancja konstrukcyjna wynosi $\pm 5\%$.

- Szerokość ramp bocznych wynosi od 29 do 35 cm. Tolerancja konstrukcyjna wynosi $\pm 5\%$.

- Szerokość ramp przednich i tylnych wynosi od 45 do 50 cm. Tolerancja konstrukcyjna wynosi $\pm 5\%$.

- Długość całkowita wynosi od 3 do 4 m. Tolerancja konstrukcyjna wynosi $\pm 5\%$.

- Wysokość wynosi od 6 do 7 cm. Tolerancja konstrukcyjna wynosi ± 1 cm w stosunku do średniej na długości górnej części płaskiej.

- Wystawanie krawędzi natarcia wyspy ponad powierzchnię wynosi zero, przy tolerancji konstrukcyjnej wynoszącej 5 mm.

b) Inne warunki

Zabrania się organizowania przejścia dla pieszych na wyspach.

5. Częściowy próg zwalniający na skrzyżowaniach

a) Kształt i wymiary

Częściowy próg zwalniający na skrzyżowaniach składa się z prostokątnej lub kwadratowej powierzchni górnej, biegnącej równoległej do jezdni, otoczonej ze wszystkich czterech stron pochyłymi powierzchniami, które stykają się z jezdnią, zwanymi rampami. Jego wymiary są następujące:

- Długość ramp po każdej stronie wynosi od 45 do 50 cm. Tolerancja konstrukcyjna wynosi $\pm 5\%$.

- Wysokość wynosi od 6 do 7 cm. Tolerancja konstrukcyjna wynosi ± 1 cm w stosunku do średniej na długości górnej części płaskiej.

- Wystawanie krawędzi natarcia ponad powierzchnię wynosi zero, przy tolerancji konstrukcyjnej wynoszącej 5 mm.

b) Inne warunki

Całkowita szerokość urządzenia na podłożu powinna być dobrana tak, aby odległość między krawędzią urządzenia a przedłużeniem równoległego chodnika, wynosiła od 1,00 m do 1,20 m.

Z wyjątkiem wysp, których główna oś przebiega równoległe do osi jezdni, podwyższone urządzenia ograniczające prędkość należy instalować prostopadle do osi jezdni.

PROJEKT

ZAŁĄCZNIK II
KRYTERIA INSTALACJI PODWYŻSZONYCH URZĄDZEŃ OGRANICZAJĄCYCH
PRĘDKOŚĆ

I Ogólne warunki instalacji

Podwyższone urządzenia ograniczające prędkość przewidziane w art. 1 dekretu mogą być instalowane tylko wtedy, gdy drogi znajdują się:

1. na obszarze zabudowanym określonym w art. R110-2 Kodeksu drogowego;
2. w strefie obsługi lub odpoczynku w sieci drogowej lub autostradowej, lub w strefie wspólnego korzystania z samochodów.

II Warunki dotyczące prędkości i ruchu na drodze

Podwyższone urządzenia ograniczające prędkość mogą być instalowane wyłącznie na odcinkach drogi, na których maksymalna dopuszczalna prędkość jest ograniczona do maksymalnie 30 km/h.

W strefach zamieszkania, zgodnie z definicją zawartą w art. R110-2 Kodeksu drogowego, zabronione jest stosowanie progów zwalniających, wysp oraz częściowych progów zwalniających na skrzyżowaniach.

W strefach wspólnego korzystania zabronione jest stosowanie progów zwalniających.

III Przepisy związane z ruchem drogowym

Instalacja progów zwalniających i podwyższonych przejść dla pieszych jest zabroniona na następujących drogach:

1. w przypadku gdy średni roczny ruch dobowy przekracza 3000 pojazdów we wszystkich kierunkach łącznie;
2. w przypadku gdy średni roczny ruch dobowy pojazdów ciężarowych przekracza 300 pojazdów we wszystkich kierunkach łącznie.

IV Przepisy szczególne dotyczące niektórych dróg

Na głównych trasach komunikacyjnych:

1. Zabrania się instalowania progów zwalniających, podwyższonych przejść dla pieszych i częściowych progów zwalniających na skrzyżowaniach;
2. Przed instalacją wyspy lub platformy należy zasięgnąć opinii przedstawiciela władz regionalnych. Jeżeli w ciągu dwóch miesięcy od otrzymania wniosku o wydanie opinii nie nadejdzie żadna odpowiedź, opinię uznaje się za pozytywną.

Na drogach wykorzystywanych przez usługi regularnego publicznego transportu pasażerskiego:

1. Zabrania się instalowania progów zwalniających i częściowych progów zwalniających na skrzyżowaniach;
2. Zabrania się instalowania podwyższonych przejść dla pieszych, jeżeli na danym odcinku drogi przejeżdża w ciągu doby w każdym kierunku ponad dziesięć pojazdów świadczących usługi regularnego publicznego transportu pasażerskiego;

3. Przed instalacją wyspy, platformy lub podwyższonego przejścia dla pieszych należy zasięgnąć opinii organu ds. transportu. Jeżeli w ciągu dwóch miesięcy od otrzymania wniosku o wydanie opinii nie nadejdzie żadna odpowiedź, opinię uznaje się za pozytywną.

Na odcinku drogi prowadzącym bezpośrednio do centrum ratowniczego:

1. Zabrania się instalowania progów zwalniających, podwyższonych przejść dla pieszych i częściowych progów zwalniających na skrzyżowaniach;

2. Przed instalacją wyspy lub platformy należy zasięgnąć opinii odpowiedniego wydziału. Jeżeli w ciągu dwóch miesięcy od otrzymania wniosku o wydanie opinii nie nadejdzie żadna odpowiedź, opinię uznaje się za pozytywną.

Na elemencie konstrukcyjnym lub w jego obrębie, a także w odległości do 25 m po obu jego stronach, zabrania się instalowania podwyższonych urządzeń ograniczających prędkość, chyba że uzyskano uprzednią zgodę zarządcy elementu konstrukcyjnego.

V Obiekt położony w pobliżu granicy siedliska

W obrębie obszarów zabudowanych określonych w Kodeksie drogowym, z wyjątkiem sąsiadujących obszarów zabudowanych, zabrania się instalowania podwyższonych urządzeń ograniczających prędkość:

1. W odległości do 200 m od granicy obszaru zabudowanego w przypadku progów zwalniających, podwyższonych przejść dla pieszych i częściowych progów zwalniających na skrzyżowaniach;

2. W odległości mniejszej niż 100 m od granicy siedliska w przypadku wysp.

3. W odległości mniejszej niż 50 m od granicy aglomeracji w przypadku platform.

Od tych zasad można odstąpić, jeżeli w odległości do 150 m przed sygnalizacją świetlną lub innym urządzeniem regulującym ruch drogowy występuje element układu drogowego – na przykład rondo – który ogranicza prędkość pojazdów silnikowych (V85) do maksymalnie 30 km/h.

VI Instalacja w punktach przejściowych ograniczenia prędkości

Zabrania się instalowania progów zwalniających, podwyższonych przejść dla pieszych i częściowych progów zwalniających na skrzyżowaniach w odległości do 200 m od końca odcinka drogi o ograniczeniu prędkości do 70 km/h, znajdującego się na terenie zabudowanym.

Zabrania się instalowania platform i wysp w odległości do 50 m od końca odcinka drogi o ograniczeniu prędkości do 70 km/h, znajdującego się na terenie zabudowanym.

VII Instalacja na zakrętach

Z wyjątkiem platform, zabrania się instalowania podwyższonych urządzeń ograniczających prędkość na zakrętach o promieniu krzywizny mniejszym niż 200 m i w odległości do 40 m od wylotu takich zakrętów.

Na zakrętach można instalować platformy. Jeżeli promień zakrętu jest mniejszy niż 50 m, platformy instaluje się po zewnętrznej stronie zakrętu oraz w odległości co najmniej 2 m od wejścia w zakręt i wylotu z niego.

Przepisy określone w dwóch poprzednich ustępach nie mają zastosowania na żadnym skrzyżowaniu oraz w odległości do 25 m po obu stronach takiego skrzyżowania.

VIII Instalacja zgodnie z nachyleniem jezdni

Na drogach o nachyleniu przekraczającym 4 % zabrania się instalowania progów zwalniających i podwyższonych przejść dla pieszych.

Na drogach o nachyleniu przekraczającym 6 % zabrania się instalowania częściowych progów zwalniających na skrzyżowaniach.

PROJEKT