

W aktualnościach PKD opublikowano artykuł o zbyt dużej ilości znaków drogowych na polskich drogach. Cieszy zwrócenie uwagi na ten problem (choć warto też zauważyć inne problemy poruszone przez NIK, np. widoczność znaków), niepokoi jednak splotenie tego tematu do chęci przekazania zbyt wielu informacji. Niewątpliwie wspomniana chęć, czasami na pokazanej na zdj. 1 granicy absurdu, jest jednym z powodów, obawiam się jednak pominięcia innych przyczyn, trudniejszych do szybkiego rozwiązania.



Zdj. 1 – droga jest albo autostradą, albo ekspresową, stąd znak D-7 „droga ekspresowa” automatycznie informuje kierowcę, że inna klasa drogi (tu: autostrada) się skończyła. Znak D-10 „koniec autostrady” jest więc niepotrzebny.

Z moich obserwacji wynika, że często tzw. nadmiar znaków wynika z niespójności klasy funkcjonalnej i klasy technicznej. Znaki ostrzegawcze, konieczne przy prędkości 70 km/h, są zazwyczaj niepotrzebne w strefie 30 km/h, z drugiej strony na drogach wyższych klas istnieją ograniczenia gęstości skrzyżowań, wjazdów publicznych i przejść dla pieszych. Jeżeli jednak droga krajowa jest prowadzona przez miasto ulicą spełniającą parametry ulicy lokalnej, to pojawia się rzeczywista konieczność ostrzegania kierowcy o nietypowych i bardzo częstych jak na drogę krajową zagrożeniach. Na zdj. 2 pokazano drogę wojewódzką (spodziewana klasa – główna) o gęstości skrzyżowań i parkowaniu wskazującym na klasę lokalną, z 13 znakami pionowymi. Z tych znaków na prawidłowej ulicy klasy L powinno pozostać 5, na prawidłowej drodze wojewódzkiej – 6.



Zdj. 2. Nadmiar znaków wynikający z niespójności klasy technicznej i kategorii ulicy.

Dotykamy więc w tym miejscu zasadniczego problemu – wiele naszych dróg nie spełnia wymogów technicznych. Co więcej, brakuje wytycznych co w takiej sytuacji zrobić – a jest wiele przykładów pokazujących że projektant nie poradził sobie z takim problemem. Często właśnie te niespójne technicznie drogi są najbardziej niebezpieczne – tu nadmiar oznakowania jest raczej niezbyt udaną próbą ratowania sytuacji po błędach geometrii drogi. Dlatego skupienie się na nadmiarze znaków bez całościowej analizy drogi i jej otoczenia będzie bardziej działaniem na pokaz niż przynoszącym konkretne efekty.

Pewien kompleksowy problem pokazuje zdj. 3. Na zdjęciu tym widać drogę lokalną tuż przed skrzyżowaniem z drogą krajową, przy czym wzdłuż tej drogi krajowej jest jezdnia serwisowa. Na drodze lokalnej najpierw występuje kombinacja A-7+D-2 postawiona przez zarządcę drogi lokalnej (chyba nie chodziło o pierwszeństwo dla wyjazdu publicznego!), następnie znak D-1 postawiony przez zarządcę drogi krajowej przed przecięciem jezdni serwisowej, a następnie znak A-7 – niewidoczny na zdjęciu, a więc tym bardziej dla kierowców – przed przecięciem jezdni głównej drogi krajowej. Widać tu wiele problemów:

- niespójność oznakowania na styku kategorii dróg,
- problem oznakowania przy przecięciu kilku blisko położonych jezdni,
- problem widoczności kluczowego oznakowania,
- problem łączenia znaków A-7 i D-2 – znak D-2 powinien pełnić funkcje ostrzegawcze, i w rezultacie być lokalizowany w pewnym oddaleniu od znaku A-7.



Zdj. 3. Dobre oznakowanie jest możliwe tylko przy właściwej geometrii drogi i współpracy zarządców dróg.

Cytowani autorzy słusznie zauważają, że nadmiar informacji powoduje lekceważenie znaków przez kierowców, niestety nie idą w tym wniosku dalej. Tymczasem kierowca w większym stopniu obserwuje jezdnię niż umiejscowione z boku lub nad jezdnią znaki. Informacja przekazywana przez jezdnię, w tym nieformalny kod nawierzchni, może być więc dla kierowcy skuteczniejszym nośnikiem informacji niż ważne formalnie znaki pionowe. Zamiast mnożyć znaki pionowe warto więc zadbać o zmianę nawierzchni i szerokości pasa przy zmianie dopuszczalnej prędkości, zamiast ostrzegać o przejeździe rowerowym (często nie ma jak porządnie ustawić tego znaku) wykonać ten przejazd w poziomie jezdni rowerowej, a nie samochodowej, i z ciągłością nawierzchni (warstwy ścieralnej) rowerowej, a nie samochodowej.



Ograniczenie liczby znaków drogowych może wymagać poprawy ich jakości. Często na łącznicach mamy kombinację A-7+C-5, czasami poprzedzone A-7+C-2, tymczasem samochód z tej łącznicy nie musi ustępować nikomu pierwszeństwa, musi tylko zmienić pas. Jeżeli jednak jest to pas przeplatania, to pojawia się problem, bo według oznakowania pionowego pierwszeństwo może mieć kierowca zmieniający pas, a według poziomego – ten z „podporządkowanej” łącznicy. Nieoficjalne rozwiązanie tego problemu, wzorowane na znakach z Niemiec, pokazuje zdj. 4 – redukuje ono o połowę liczbę tarcz oznakowania, a jednocześnie daje spójną informację.



Zdj. 4. Tu pierwszeństwo ma ten co nie zmienia pasa. Zasada jest stosowana w oznakowaniu poziomym, ale pominięta w systemie oznakowania pionowego – w rezultacie w wielu miejscach stosuje się sprzeczną i wymagającą większej ilości znaków kombinację A-7+C-2

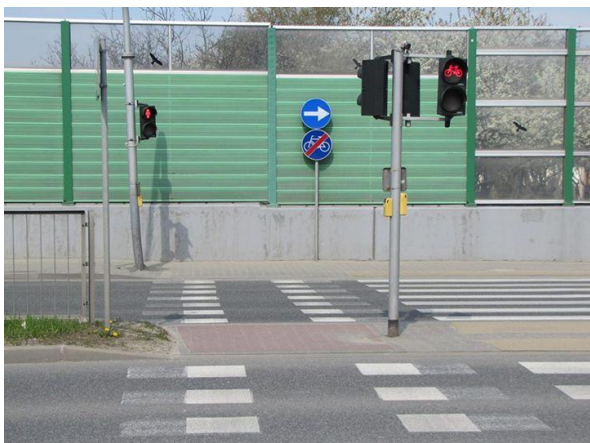
Nie można też pominąć kolejnej przyczyny – lekceważenia oznakowania. Jest to sytuacja częsta dla tymczasowej organizacji ruchu (zdj. 5 i 6), często ogranicza się np. prędkość, ale bez likwidacji stałych znaków ograniczenia prędkości. Inny problem pokazuje zdj. 7 – tu próba oznakowania wyraźnie substandardowej infrastruktury może skończyć się tragedią, bo wymaga od rowerzysty jazdy „pod prąd” jezdnią o prędkości miarodajnej wyraźnie przekraczającej 50 km/h!



Zdj. 5. W miejscu znaku D-18 (parking) umieszczono znak C-9, nie zauważając tabliczki pod spodem.



Zdj. 6. To ten zakaz obowiązuje już dziś, czy od daty podanej na tabliczce; obowiązuje dopiero od tego miejsca czy niekoniecznie?



Zdj. 7. Rowerzysta, któremu kończy się jezdnia rowerowa, powinien zjechać na jezdnię samochodową. Oznakowanie każe mu jechać „pod prąd”! To przykład nie tylko nadmiaru, lecz wręcz szkodliwości złego oznakowania.

Podsumowując, system znakowania dróg trzeba traktować jako system obejmujący:

- oznakowanie pionowe,
- oznakowanie poziome,
- sygnalizację świetlną,
- kod nawierzchni,
- klasę i kategorię drogi, włącznie ze spójnością (lub brakiem spójności) parametrów drogi,
- geometrię jezdni i chodników,
- zapisy prawa,
- charakterystyczne zachowania, w tym aspekty psychologiczne, różnych użytkowników dróg.

Próby poprawienia systemu oznakowania bez całościowego oglądu sprawy dadzą w najlepszym razie mizerne, a w najgorszym razie fatalne skutki. Przykładami mogą być propozycje likwidacji linii podwójnych (proszę zapoznać się z historią ich powstania) czy nowelizacje przywracające tzw. warunkową „zieloną strzałkę” (nieudane pomimo kilku prób(!), za to zwiększające bałagan prawny). Kierowcy i piesi powinni od nas i od władz wymagać porządnego i czytelnego, a także uwzględniającego wiedzę światową, systemu.

Inną ważną kwestią jest wymuszenie poważnego traktowania oznakowania przez zarządców dróg. Trzeba też znacząco poprawić egzekucję przepisów, zwłaszcza tam gdzie zastosowane oznakowanie nie budzi wątpliwości.