Mniej nie znaczy gorzej (I) Dlaczego w Gdańsku likwiduje się znaki drogowe?

Utworzono: wtorek, 01, luty 2011 08:13 Tomasz Wawrzonek, Radosław Liziński



„Rząd zamierza zlikwidować ponad 20 rodzajów znaków drogowych. Od nowego roku z ulic i dróg mają zniknąć znaki, które odwracają uwagę kierowców od drogi, a jednocześnie nie dają im żadnych konkretnych informacji. Minister transportu chciałby zlikwidować znaki przestarzałe lub wręcz wprowadzające kierowców w błąd. - Im mniej elementów będzie rozpraszało koncentrację kierowców, tym bardziej zwiększy się bezpieczeństwo na drogach - powiedział. Jego resort zamierza usunąć z dróg 22 znaki. Wśród nich znajdą się między innymi ostrzeżenia przed opadami śniegu i przed nagłym końcem drogi na brzegu akwenu wodnego. Padający śnieg kierowca zobaczy także bez znaku, a niezabudowanych brzegów praktycznie już nie ma - tłumaczy ministerstwo.”

Niestety notatka ta, zaczerpnięta z jednego z portali internetowych, nie dotyczy naszego kraju. Pojawiła się ona dwa lata temu i dotyczyła działań podjętych przez Ministerstwo Transportu naszych zachodnich sąsiadów. W Niemczech dostrzeżono, że nadmiar informacji nie jest wcale kierunkiem, który podnosiłby standardy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Obecnie obowiązujące w Polsce przepisy regulujące liczbę rodzajów znaków drogowych (przede wszystkim rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych) określają przeszło 310 znaków ostrzegawczych, zakazu, nakazu, informacyjnych, tablic kierunku i miejscowości, uzupełniających i tabliczek pod znakami. Musimy również pamiętać, że wiele z tych znaków może występować w różnych wariantach oraz że dochodzą do tego również znaki specjalistyczne dla motorniczych, wojskowe i inne tego typu. Część ze znaków drogowych jest już anachronizmem jawiącym się jako relikt dawnej epoki (można tu wymienić np. znaki B-11 „zakaz wjazdu wózków rowerowych”, B-12 „zakaz wjazdu wózków ręcznych”

Phoca PDF

czy znak D-25 „poczta”).

Mając tak szerokie spektrum możliwości zarządzający ruchem w pełni z niego korzystają. Bardzo często można sądzić, że znaki drogowe stają się obowiązkiem organizacji ruchu, a nie uzupełnieniem ogólnych przepisów określonych prawem o ruchu drogowym, które tak naprawdę regulują większość możliwych sytuacji na drodze. Znaki drogowe stanowią przekaźnik pomiędzy zarządzającym ruchem, a kierowcą, gdzie ci pierwsi zdają się mówić tym drugim: „Patrz na znaki, one Ci wszystko powiedzą. Nie ma znaku, nie ma tematu”. Kierując się tą filozofią poprzez znak drogowy próbuje się wyrazić wszystkie możliwe sytuacje na drodze, często takie, których zaistnienie ma wymiar czysto teoretyczny. Co więcej zarządzający ruchem, aby mieć pewność, że żadna z nich nie umknie uwadze prowadzącego pojazd mnożą tą informację po wielokroć.

Znak drogowy	Ilość prawidłowych odczytań	Odległość czytelności w metrach (średnia)
zakaz wjazdu (B-2)	110	190
koniec ograniczenia prędkości (B-34) !!!	108	180
nakaz jazdy w podanym kierunku	104	190
zakaz ruchu (B-1)	104	160
ustąp pierwszeństwa (A-7)	100	170
zakaz postoju (B-35)	100	150
niebezpieczny zjazd (A-22)	84	120
STOP (B-20)	82	130
zwężenie jezdni (A-12)	51	110
zakaz wyprzedzania (B-25)	50	80
próg zwalniający (A-11a)	45	70
ograniczenie prędkości (B-33)	40	70
przejście przez jezdnię (D-6)	36	70
uwaga dzieci	32	60
zakaz wjazdu pojazdów o ciężarze całkowitym pow. ...ton (B-18)	29	70
roboty na drodze (A-14)	22	60
zakaz wjazdu pojazdów zaprzęgowych (B-8)	20	40
zakaz wjazdu rowerów (B-9)	11	40

Jak zawodna to metoda dowodzą wyniki badań przedstawionych przez psychologa transportu z Uniwersytetu Opolskiego prof. dr hab. Tadeusza Rottera na kursie dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Badania te polegały na 110-krotnej ekspozycji poszczególnych znaków drogowych i określaniu ilości prawidłowych odczytań oraz odległości, z jakich były odczytywane. Dla poszczególnych znaków wartości przedstawia zestawienie w tabeli.

W badaniu tym zwraca uwagę fakt, że możliwości percepcyjne człowieka powodują, iż jest on w stanie odczytać i uwzględnić w zachowaniu na drodze te znaki, które uważa za najważniejsze dla siebie. W przypadku racjonalnego stosowania mogą to być nawet znaki ostrzegawcze (przykład A-22). Natomiast w sytuacji, gdy znaków jest nadmiar kierowcy je przesiewają pod kątem wyłowienia najistotniejszych, co nie zawsze musi być zgodne z intencjami zarządzających ruchem (znaki A-17, B-33, D-6).

W kwietniu 2009 roku Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku objął funkcję zarządzającego ruchem na drogach publicznych (za wyjątkiem drogi ekspresowej S6) oraz na części dróg wewnętrznych w mieście. Ogółem obowiązek ten dotyczył ok. 800 km dróg

Phoca PDF

publicznych i ok. 80 km dróg wewnętrznych. Jednym z pierwszych zadań, jakie sobie postawił ZDiZ, traktując je zresztą jako absolutnie priorytetowe, była zmiana filozofii oznakowania ulic Gdańska. Idea ta kieruje się koniecznością maksymalnego ograniczenia liczby znaków drogowych z uwzględnieniem hierarchizacji układu ulicznego. Prowadzi to m.in. do uznania zupełnie innych zasad organizowania ruchu na ulicach będących elementami podstawowej sieci drogowej (drogi główne, zbiorcze), a innych dla sieci uzupełniającej (drogi lokalne, dojazdowe). Przyjęto zasadę likwidacji większości znaków, które dublują ogólne przepisy ruchu drogowego, założono konieczność weryfikacji istniejących zakazów i nakazów oraz informacji przekazywanych przez znaki ostrzegawcze i informacyjne. Mówiąc krótko założono, że w Gdańsku pozostaną tylko znaki niezbędne.

Kilka typowych przykładów działań i wprowadzonych rozwiązań zostanie zaprezentowane w kolejnych częściach referatu.

Tomasz Wawrzonek
Radosław Liziński
Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku

Phoca PDF