



Widoczność znaków pionowych jest złożoną funkcją zmiennych w postaci rozmiaru znaku, stosunku luminancji znaku do luminancji otoczenia (kontrastu), jasności lica znaku (bezwzględnej wartości luminancji), stopnia złożoności otoczenia znaku oraz rangi informacyjnej znaku, potrzeb informacyjnych kierowcy i jego motywacji do wyszukiwania tych informacji.

Oznakowanie pionowe przejść

W praktyce tylko niektóre z tych zmiennych są podatne na działania projektanta znaków czy inżyniera ruchu. Kształty, barwy i treści naniesione na licach znaków są przedmiotem zapisów normatywnych i nie pozostawiają zbyt wielkiego pola manewru. Możliwość modyfikacji zmiennych zachodzi jedynie w odniesieniu do rozmiaru znaku, wyboru folii odblaskowej określonego typu, zastosowania dodatkowego tła dla lica znaku zwiększającego jego kontrast z otoczeniem, wyboru wielkości napisów i symboli (zwiększającego pośrednio rozmiar znaków kierunku i miejscowości) oraz samej lokalizacji znaku. [3]

Większa widoczność i wyróżnialność znaków wykonanych z folii pryzmatycznych może znacznie przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu dzięki możliwości wcześniejszego zauważenia znaku przez kierowcę, wcześniejszemu rozpoznaniu rodzaju znaku i odczytaniu jego treści. Dzięki temu wzrośnie zarówno poczucie bezpieczeństwa kierowcy, jego komfort prowadzenia pojazdu, jak i płynność ruchu. Na zwiększeniu własności odblaskowości lica znaku bardziej skorzystają kierowcy w starszym wieku, których potrzeby w zakresie zwiększonej luminancji i lepszego kontrastu barwnego są relatywnie większe niż w przypadku kierowców młodszych.

Identyfikacja treści znaku musi nastąpić z odpowiednim wyprzedzeniem w stosunku

Przejście dla pieszych – bezpieczne miejsce? cz. III

Utworzono: poniedziałek, 14, wrzesień 2009 08:40 Norbert Robak

do momentu, w którym powinna być podjęta odpowiednia decyzja i zapoczątkowany ewentualny manewr. [4] Dlatego tak istotnym jest odpowiednia lokalizacja znaku oraz unikanie sytuacji w której znak będzie przysłonięty przez inne elementy zlokalizowane w pasie drogowym. W załączniku nr 1 dotyczącym szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych pionowych i warunków ich umieszczania na drogach wskazano, że znaki informacyjne z grupy D-6 umieszcza się w odległości do 0,5 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów. W praktyce nierzadko znaki zlokalizowane są niezgodnie z wymogami załącznika nr 1.



Ważną sprawą mogącą wpłynąć na dostrzeżenie znaków przez kierujących jest przysłanianie znaków przez inne elementy wyposażenia pasa drogowego lub zieleń przydrożną.



W załączniku nr 1 dopuszczono w miejscach szczególnie niebezpiecznych bądź o dużej wypadkowości nanoszenie lic znaków D-6, D-6a i D-6b na tle folii odbłaskowo fluorescencyjnej żółto-zielonej lub pomarańczowej. Powoduje to wzrost powierzchni znaków, a co za tym idzie zmianę konstrukcji wsporczej na której taki znak jest zamontowany. Umieszczenie konstrukcji wsporczej w chodniku często utrudnia, bądź uniemożliwia korzystanie z ciągu pieszego.



W rozdziale regulującym odległości znaków od jezdni oraz wysokość ich umieszczania zawarto zasadę dopuszczającą umieszczanie znaków D-1 i A-7

Przejście dla pieszych – bezpieczne miejsce? cz. III

Utworzono: poniedziałek, 14, wrzesień 2009 08:40 Norbert Robak

wspólnie z sygnalizatorem. Część przejść dla pieszych zlokalizowanych w obrębie skrzyżowań z sygnalizacją świetlną posiada oznakowanie znakami informacyjnymi D-6 umieszczonymi na sygnalizatorach. Występują częste przypadki gdzie tego oznakowania nie umieszczono w ogóle.

Istnieje zatem konieczność dokonania weryfikacji stanu oznakowania przejść dla pieszych w celu wyeliminowania nieprawidłowości, jak i uzupełnienia oznakowania. Przeprowadzona przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad weryfikacja oznakowania łuków pionowych i poziomych na sieci dróg krajowych wykazała konieczność przeprowadzania takich akcji w stosunku do poszczególnych elementów oznakowania dróg. Stosowanie odpowiednich standardów do oznakowania przejść dla pieszych nie pozostanie bez wpływu na stan bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Norbert Robak
3 M Poland - Nadarzyn

Materiał był przygotowany na seminarium KLIR – Zgorzelisko, marzec 2009 r.

Literatura:

- [3] W. Skuza, Widoczność znaków we współczesnym otoczeniu drogi;
- [4] S. Datka, W. Suchorzewski, M. Tracz, Inżynieria ruchu, WKiŁ Warszawa 1999.

Numeracja fot. i literatury jest kontynuacją z poprzednich części.