Stowarzyszenie KLIR w sprawie oznakowania szlaków rowerowych

Utworzono: środa, 17, kwiecień 2013 08:27 Redakcja - edroga.pl



Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu przygotowało stanowisko w sprawie projektów rozporządzeń z dnia 11 marca 2013 r.: Ministrów Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych, oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Propozycje tych regulacji dotyczą nowego sposobu oznakowania szlaków rowerowych.

Generalnie, zmiany polegają na zastąpieniu obecnych znaków R-2 (dotyczących tzw. szlaków międzynarodowych) znakami R-4. W stanowisku S-KLIR podkreślono, że wszystkie odmiany znaków R-4 dają dużo większe możliwości organizowania ruchu rowerowego. Członkowie organizacji proponują jednak, aby dla znaku R-4c „drogowskaz tablicowy szlaku rowerowego” wprowadzić zapis o fakultatywnym umieszczaniu na nim nazwy szlaku rowerowego. Takiej regulacji brakuje w części opisowej dla przedmiotowego znaku.

Natomiast rozszerzenie zakresu stosowania znaku A-24 „rowerzyści” w opinii członków S-KLIR świadczy trochę o braku wyobraźni, czym jest taki szlak rowerowy. W przygotowanym stanowisku, jakie zostało przekazane do MTBiGM, tłumaczono, że na odcinkach wspólnych z drogami samochodowymi jest to po prostu jezdnia, po której poruszają się rowerzyści. „Czym to się różni od zwykłego (niesklasyfikowanego jako szlak rowerowy) odcinka drogi, ulicy, na którym poruszają się rowerzyści? W takiej sytuacji na szlaku trzeba będzie ustawić A-24, a tam - gdzie go nie ma - już nie. Szczególnie na wsiach ruch rowerowy wzdłuż jezdni jest bardzo intensywny i to bez szlaków i bez znaków. Dotychczasowy zapis dotyczący miejsc niebezpiecznych (włączanie się na jezdnię lub jej przecinanie) w

Phoca PDF

sposób wystarczający ostrzega przed miejscami charakteryzującymi się zwiększonym zagrożeniem bezpieczeństwa! Mamy tu do czynienia z klasyczną filozofią - każdy dodatkowy znak poprawia bezpieczeństwo. To niestety nieprawda. W konsekwencji zarządzający ruchem po każdym skrzyżowaniu na szlaku będą stawiać dodatkowe znaki i w skali kraju mamy kolejne kilkaset (a może kilka tysięcy) nikomu niepotrzebnych znaków. Trzeba pamiętać, że szlaki rowerowe będą przebiegać przede wszystkim po drogach o małym natężeniu ruchu, a w miastach np. w strefach ruchu uspokojonego" – napisano w stanowisku S-KLIR.

Mając powyższe na uwadze Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu proponuje następujący zapis w rozporządzeniu Ministrów Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych zmieniającym rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych: „Znak A-24 „rowerzyści" ostrzega o miejscu, gdzie krzyżowanie się ruchu rowerowego z innymi kierującymi pojazdami lub pieszymi może być zaskakujące dla tych drugich."

Natomiast w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach proponuje zapis: „Znak A-24 „rowerzyści" (rys. 2.2.26.1) stosuje się przed miejscami, gdzie krzyżowanie się ruchu rowerowego z innymi kierującymi pojazdami lub pieszymi może być zaskakujące dla tych drugich. Znak A-24 umieszcza się z uwzględnieniem takich czynników jak: istniejące lub prognozowane natężenie ruchu potoków krzyżujących się, prędkości dopuszczalne i rzeczywiste potoków krzyżujących się, wzajemna widoczność potoków krzyżujących się, inne elementy organizacji ruchu drogowego (np. sygnalizacja świetlna)."

Zdaniem Stowarzyszenia tego typu zapisy w istotny sposób pozwoliłyby zmienić logikę zarządzania ruchem na drogach i ulicach w naszym kraju. Z jednej strony pozwoliłoby to na obarczenie projektantów i organy zarządzające ruchem świadomą odpowiedzialnością za projektowanie znaków drogowych, a z drugiej w nieodległej przyszłości doprowadziło do pozostawienia tylko tych znaków drogowych, które w sposób rzeczywisty są potrzebne w obsłudze ruchu, a nie tylko wynikają ze „sztywnych" zapisów rozporządzeń. Dlatego wnioskując o tego typu zmiany dotyczące znaku A-24 S-KLIR stoi na stanowisku, że zasada „świadomego projektowania" organizacji ruchu drogowego, którą kierowano się składając propozycje zmian, powinna być rozszerzona również na pozostałe znaki i sygnały na drodze przy okazji planowanych zmian w tzw. „czerwonej książce".

Phoca PDF