

Czy z „czerwoną książką” może być mniej znaków? (II) Znaki ostrzegawcze

Utworzono: wtorek, 02, lipiec 2013 08:27



W Gdańsku w ramach prowadzonego przez Zarząd Dróg i Zieleni programu weryfikacji znaków drogowych usunięto z ulic na przestrzeni ostatnich trzech lat 6 335 znaków (stan na kwiecień 2013 roku). Blisko 30% wszystkich znaków pionowych w Gdańsku! Odkryło się to oczywiście w zgodzie z „czerwoną książką” z tą jednak różnicą, że czytano ją nie w taki sposób, żeby udowodnić, że trzeba ustawiać wciąż nowe znaki, ale że można zdjąć wiele takich, które powielają ogólne przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz zabezpieczają przed pseudozagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego wystąpienie jest statystycznie rzadsze niż zniszczenie czy unieczystnienie samego znaku ostrzegającego przed nim. Pora na przykłady działań jakie Gdańsk podjął, aby zminimalizować znaki drogowe w mieście.

Znaki ostrzegawcze to prawdziwe pole do popisu dla likwidatorów znaków drogowych. Chyba w żadnej innej grupie znaków nie można odnieść tak spektakularnych sukcesów jak właśnie w tej. Dlaczego? Bo w naszym kraju znaki ostrzegawcze bardzo dawno przestały ostrzegać, a zaczęły informować. Nic prostszego jak przywrócić im ich pierwotne znaczenie. Wymaga to dużej odwagi ze strony projektantów i zarządzających ruchem, ponieważ to oni muszą odpowiedzialnie wskazać, co stanowi zagrożenie, a co niekoniecznie. Trudne zadanie, ale przecież od tego oni są. Spójrzmy na kilka z nich:

A-7 „...ustęp pierwszeństwa umieszcza się na drodze podporządkowanej przed skrzyżowaniem z drogą z pierwszeństwem. Znak A-7 może być umieszczany także w innych miejscach przecinania się kierunków ruchu, gdzie obowiązek ustąpienia pierwszeństwa wynika z przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym (wyjazd z obiektów)...”. Warto zwrócić uwagę na podkreślony zwrot „może być”. Może to wcale nie znaczy, że musi. Wcale nie oznacza to, że wyjazd z lasu, stacji paliw, garażu podziemnego czy zjazdu trzeba oznakowywać znakiem A-7. Nie trzeba.

Czy z „czerwoną książką” może być mniej znaków? (II) Znaki ostrzegawcze

Utworzono: wtorek, 02, lipiec 2013 08:27

Kwestia tego oznakowania leży w gestii zarządzającego ruchem na drodze. Warto również pamiętać, że zgodnie z art. 17 Prawa o ruchu drogowym „...Włączanie się do ruchu (...) przy wjeżdżaniu: na drogę z nieruchomości, z obiektu przydrożnego lub dojazdu do takiego obiektu, z drogi niebędącej drogą publiczną oraz ze strefy zamieszkania...”. Jest to oczywiste nawet bez znaku A-7. Dlatego w Gdańsku nie oznakowujemy tymi znakami wyjazdów ze stref ruchu (D-52/53), dróg wewnętrznych (D-46/47), stref zamieszkania (D-40/41) czy wyjazdów z obiektów przydrożnych.

Warto też przyjrzeć się absurdalności bezkrytycznego stosowania przepisu umieszczania znaku po prawej i lewej stronie wlotu jednokierunkowego, co mówi „czerwona książka”. Czasem po lewej oznacza jednocześnie po prawej, a nie jest to wcale mniej czytelne.



Jedno z dużych polskich miast. Tu nie ma wątpliwości, kto jest podporządkowany.

A-11a „...próg zwalniający umieszcza się przed zastosowanymi na jezdni progami zwalniającymi...”. Warto zacytować jeszcze zapis z rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych „...Znak B-43, określający dopuszczalną prędkość mniejszą lub równą 30 km/h, oznacza ponadto, że umieszczone w strefie urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi...”. Czapki z głów przed autorem tego zapisu, który pojawił się w rozporządzeniu w 2002 roku. Oznacza to możliwość likwidacji wszystkich znaków A-11a w strefach TEMPO 30, jak również w strefach zamieszkania. Na czym polega wielkość (nie bójmy się użyć tych słów w tym przypadku) tego zapisu. Jest to jeden ze stosunkowo niewielu punktów, w których pokazuje się specjalny charakter obszarów, gdzie określony powinien zostać priorytet ruchu niechronionych uczestników. Zastanówmy się dla kogo były te znaki? Czy dla tych, którzy jadą 30 km/h? Nie. Oni bez problemu przejadą przez próg, albo dostosują swoją prędkość do realnej potrzeby. Te znaki są dla tych, którzy prędkość przekraczają. Oni zostają ostrzeżeni, że w tym konkretnym miejscu muszą zwolnić, a po jego minięciu „hulaj dusza piekła nie ma”, do następnego ostrzeżenia. Niestety ochrona piratów drogowych ciągle jest na porządku dziennym. W każdym bądź razie my w imieniu miasta Gdańsk składamy bardzo serdeczne podziękowania dla autora cytowanych wyżej zapisów rozporządzenia. Dzięki niemu w Gdańsku żaden próg, szykana czy inna forma fizycznego uspokojenia ruchu w strefach TEMPO 30 nie jest oznakowana znakami ostrzegawczymi.

Czy z „czerwoną książką” może być mniej znaków? (II) Znaki ostrzegawcze

Utworzono: wtorek, 02, lipiec 2013 08:27



Gdańsk - samochód przejeżdża przez próg na ul. Startowej

A-12a,b,c „...stosuje się w celu ostrzeżenia o zbliżaniu się do zwężenia jezdni, które może być niebezpieczne dla kierujących...”. Nie ma co kopiować treści z poprzedniego punktu, ale można byłoby przepisać to słowo w słowo.

A-16 „... przejście dla pieszych umieszcza się przed wyznaczonymi na drodze przejściami dla pieszych w przypadkach, gdy może nie być widoczne odpowiednio wcześniej przez kierujących pojazdami lub ze względów bezpieczeństwa konieczne jest ostrzeżenie o przejściu. Znaki A-16 umieszcza się przed przejściem dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej na drodze, na której prędkość wynosi powyżej 60 km/h, a przy innej prędkości – przed przejściami bez sygnalizacji świetlnej wyznaczonymi pomiędzy skrzyżowaniami...”, a później jest nieszczęsne odwołanie do sposobu oznakowania przejść. My natomiast, czytamy ten zapis w taki sposób, aby ostrzegać tam gdzie jest taka konieczność, a nie informować i skoro wskazuje się, że znak ten powinien stać przed przejściami bez sygnalizacji świetlnej to tam, gdzie jest sygnalizacja świetlna nie jest potrzebny. W związku z tym w Gdańsku w takich miejscach go po prostu nie ma.

A-21 „... tramwaj stosuje się jeżeli tory tramwajowe przecinają drogę w takim miejscu lub w taki sposób, że kierujący pojazdami mogą nie zorientować się dostatecznie wcześniej o istnieniu torów lub o ich przebiegu...”. Prawdę mówiąc to w Polsce zawsze tory tramwajowe przecinają drogę w takim miejscu lub w taki sposób, że kierujący pojazdami mogą nie zorientować się dostatecznie wcześniej o ich istnieniu. Trudno znaleźć przykład, żeby jakkolwiek przejazd tramwajowy nie był oznakowany. W Gdańsku trafił się nawet pan projektant, który postanowił ustawić znaki A-21 przy każdym wyjeździe z posesji na jednej z ulic, gdzie następowało przecięcie tych zjazdów z torowiskiem. Trudno było owego projektanta przekonać, że o czym jak o czym, ale o tym, że mieszka się w sąsiedztwie torowiska tramwajowego można się przekonać bez problemu bez znaków drogowych. Wygrał autorytet organu zarządzającego ruchem wyrażający się słowami „uzgadnia się negatywnie”. Niestety czasem inaczej się nie da.

A-29 „...sygnały świetlne stosuje się w przypadkach, gdy ruch kierowany jest za pomocą sygnalizacji świetlnej w miejscu, w którym kierujący może się tego nie spodziewać...”. Jeden z najbardziej frapujących znaków na naszych ulicach. Patrząc na liczbę ustawionych tego typu znaków czasem wydaje się, że sygnalizacja świetlna jest to ostatnia rzecz jakiej można się spodziewać w dużym mieście. Zresztą znak ten charakteryzuje się również tym fenomenem, że zdarzają się wcale nie rzadkie sytuacje, że obiekt, którego ostrzeżenie dotyczy jest dużo wcześniej

Czy z „czerwoną książką” może być mniej znaków? (II) Znaki ostrzegawcze

Utworzono: wtorek, 02, lipiec 2013 08:27

widoczny niż samo ostrzeżenie. Dlatego też znaki A-29 w Gdańsku to prawdziwa rzadkość.

Anna Grzonkowska
Tomasz Wawrzonek
Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku

[Czy z „czerwoną książką” może być mniej znaków? \(I\) Gdańsk redukuje liczbę znaków](#)

[Czy z „czerwoną książką” może być mniej znaków? \(III\) Znaki zakazu i nakazu](#)

[Czy z „czerwoną książką” może być mniej znaków? \(IV\) Znaki informacyjne](#)