

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

Utworzono: środa, 03, lipiec 2013 08:28



Zakazywanie to jedna z podstawowych czynności w zarządzaniu ruchem. Choć oczywiście nie wszyscy kierowcy lubią zakazy. Ale zakazywanie to też jedno z najbardziej odpowiedzialnych działań w kształtowaniu ruchu drogowego. Zakazywanie powinno być podparte analizą potrzeby wprowadzania zakazu. Mechaniczna decyzja typu „wprowadźmy zakaz, lepiej żeby był niż miałoby go nie być” czyli typowe działanie na alibi, ma konsekwencje daleko dalej sięgające niż tylko w otoczeniu danego zakazu. Jego konsekwencjami jest utrata zaufania do znaku drogowego i do zarządzającego ruchem. Warto o tym pamiętać, bo w jednym miejscu ten brak wiary w znak drogowy może nie mieć przykrych następstw, ale w innym brak zaufania może doprowadzić do tragedii. Gdzie można poszukać ograniczeń w grupie znaków zakazu?

B-5 „...zakaz wjazdu samochodów ciężarowych stosuje się w celu wyeliminowania ruchu samochodów ciężarowych (...). Znak B-5 stosuje się przede wszystkim na drogach na których występuje duże natężenie ruchu lub występują trudne warunki drogowe (...). Ponadto znak ten może być zastosowany, gdy występuje potrzeba wyeliminowania ruchu wszelkich pojazdów ciężarowych z zabytkowych czy reprezentacyjnych dzielnic...”. Warto dodać, że kluczową sprawą jest to, czy zainteresowanie takim ruchem w ogóle występuje i w związku z tym należy go wyeliminować. W innym przypadku dochodzi do wcale nie tak sporadycznych przypadków, że pod znakiem B-5 zlokalizowanym na lokalnej ulicy umieszcza się tabliczki „nie dotyczy służb komunalnych, mieszkańców i zaopatrzenia”. Rodzi się pytanie, kto jeszcze miałby na tą ulicę wjeżdżać? W Gdańsku wszelkie tego typu zmiany organizacji poprzedzamy analizą skutków i najczęściej wychodzi z niej, że znak taki można zdjąć. Podobnie jak to, że w przypadku pojawienia się budowy i związanego z tym ruchu znak taki może pojawić się ponownie np. w celu wyegzekwowania na wykonawcy prac poniesienia kosztów naprawy dróg

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

Utworzono: środa, 03, lipiec 2013 08:28

wynikających z użytkowania jej przez pojazdy budowy. Te same zasady dotyczą również innych podobnych zakazów, np.: zakazu wjazdów pojazdów zaprzęgowych, czy ciągników rolniczych.

J

B-9 „... zakaz wjazdu rowerów stosuje się w celu wyeliminowania ruchu tych pojazdów z dróg o dużym natężeniu ruchu lub dużej dopuszczalnej prędkości stanowiącej niebezpieczeństwo dla jadących rowerem. (...) Ponadto znak B-9 stosuje się na drogach, w obrębie których lub w pobliżu których wyznaczono drogę dla rowerów, a znak nakazujący korzystanie z tej drogi może nie być widoczny dla kierujących rowerami”. No właśnie, może nie być widoczny. Czasem można odnieść wrażenie, że najsłabszym organem u rowerzystów jest wzrok. Inaczej trudno byłoby zrozumieć liczby znaków B-9 towarzyszących sąsiadującej z nimi drodze rowerowej. W Gdańsku znak B-9 umieszczony jest tylko na ulicach dwujezdniowych o podwyższonej prędkości przy jezdni na kierunku przy którym nie ma ciągu przeznaczonego dla rowerzystów.

B-21,B-22 „... zakaz skręcania w lewo/prawo stosuje się w celu zabronienia skręcania pojazdów na najbliższym skrzyżowaniu...” i następnie są opisane powody, dla których skręt ten należy wyeliminować. Trzeba zaznaczyć, że żadnym z tych powodów nie jest umieszczenie na wlocie znaku B-2. W trakcie prowadzonej przez nas weryfikacji oznakowania był to jeden z istotniejszych punktów poszukiwania „oszczędności” w liczbie znaków. Przede wszystkim w strefach TEMPO 30. Przy tej prędkości konieczność wcześniejszego poinformowania kierowcy o braku możliwości skrętu ma znaczenie drugorzędne. Dlatego zniknęło bardzo dużo znaków B-21 i B-22 z ulic na osiedlach mieszkaniowych, w strefach skrzyżowań równorzędnych itp. Pozostały tylko tam, gdzie faktycznie znak B-2 na wlocie na skrzyżowanie jest widoczny w ostatniej chwili i to też w sytuacji jeżeli problemu nie rozwiązywało zastąpienie go znakiem panoramicznym.

B-25 „... zakaz wyprzedzania stosuje się w celu zabronienia wyprzedzania pojazdami silnikowymi innych pojazdów silnikowych wielośladowych, jeżeli wykonanie tego manewru stwarza zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, w szczególności: na wąskich jezdniach, na stromych wzniesieniach (...)”. Szczególnie interesujący jest ten pierwszy powód. „Wąska jezdnia” nie jest zdefiniowana żadnymi przepisami. W związku z powyższym patrząc na znaki przydrożne odnosi się wrażenie, że za wąską jezdnię zarządzający ruchem uważają również te odcinki, gdzie wyprzedzić się nie da z czysto fizycznego powodu, bo... jezdnia jest zbyt wąska, aby mogły jechać obok siebie dwa pojazdy. W gdańskim projekcie przy założeniu bardzo dużo tego typu ograniczeń została zlikwidowana, właśnie na odcinkach, gdzie możliwość wyprzedzania jest zredukowana niemal do zera (odcinki

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

Utworzono: środa, 03, lipiec 2013 08:28

z azylami dla pieszych, z zawężonymi odcinkami jezdni, w strefie TEMPO 30 itp.). Mówiąc prawdę niewiele to zmieniło, bo jak nikt tam nie wyprzedzał, tak teraz również tego nie robi. Siły znaku nie można przeceniać.

B-26 „... zakaz wyprzedzania przez pojazdy ciężarowe stosuje się w celu zabronienia wyprzedzania samochodami ciężarowymi (...) innych pojazdów wielośladowych, jeżeli wykonywanie tego manewru stwarza zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, w szczególności: na wąskich jezdniach, na stromych wzniesieniach lub spadkach, przy dużym natężeniu ruchu i znacznym udziale samochodów ciężarowych. Ponadto znak B-26 może być stosowany (...) np. zachodzi potrzeba utrzymania samochodów ciężarowych na prawym pasie ruchu...”. Piękna definicja, która w praktyce oznacza, że w miastach przy prędkości dopuszczalnej 50/60 km/h natężenie ruchu w zasadzie zawsze mamy duże (z odczuciem subiektywnym trudno polemizować), 10 samochodów ciężarowych na godzinę w tym 1 ciągnik siodłowy z przyczepą to już znaczny udział samochodów ciężarowych (a kto powiedział, że nie), a potrzeba ich utrzymania na prawym pasie jest podstawowym obowiązkiem zarządzającego ruchem nawet jeżeli ciężarówki są akurat zainteresowane skrętem w lewo. W Gdańsku trochę kontrowersji wzbudziła likwidacja zakazu wyprzedzania przez samochody ciężarowe na Al. Grunwaldzkiej i Al. Zwycięstwa, czyli głównym ciągu komunikacyjnym miasta. Po dwóch latach funkcjonowania tej organizacji ruchu można śmiało stwierdzić, że nie miało to żadnego znaczenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Trudno nie oprzeć się wrażeniu, że kierowcy ciężarówek są jednymi z bardziej zdyscyplinowanych kierowców na ulicach. Bez żadnych zbędnych zakazów sami trzymają się prawego pasa i chyba stopień przestrzegających limity prędkości jest wśród nich największy. Ograniczeniu ruchu w naturalny sposób sprzyjała rozbudowa infrastruktury alternatywnej dla ciągu głównego i wprowadzenie w Sopocie zakazu wjazdu pojazdów najcięższych.



Typowe oznakowanie Głównego Ciągu w Trójmieście.
Po lewej Gdańsk (wyłącznie D-3), po prawej Gdynia.

B-33 „... ograniczenie prędkości powinien być umieszczony tylko w tych przypadkach, gdy warunki drogowe, otoczenie drogi lub zastosowane oznakowanie ostrzegawcze i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego mogą w niedostateczny sposób wskazywać kierującym na konieczność zmniejszenia

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

Utworzono: środa, 03, lipiec 2013 08:28

prędkości. (...) Nie stosuje się znaków B-33, jeżeli kierujący w jednoznaczny, niebudzący wątpliwości sposób może ocenić geometrię drogi oraz jej stan techniczny.” Tutaj pole do popisu dla decydentów od organizacji ruchu jest wprost nieograniczone. Słowo „tylko” otrzymuje znaczenie drugo, a może nawet trzeciorzędne, bo przecież nietrudno udowodnić, że geometria drogi w postaci „ronda” może wprost zakręcić w głowie kierowcy. Przykład ograniczenia prędkości na odcinku ulicy przed rondem, które widać wcześniej niż stojące przed nim oznakowanie to nie żart. Takie rozwiązania można spotkać na naszych ulicach. Czy można w związku z tym się dziwić, że znak B-33 spotyka się w różnych najbardziej absurdalnych sytuacjach, gdzie kierowcy najtrudniej zorientować się po co ten znak stoi. Trudno w takiej sytuacji uzyskać efekt zaufania kierowcy do znaku drogowego. Takie ambitne zadanie postawiliśmy sobie w Gdańsku. Kierowca musi odzyskać zaufanie do znaku drogowego. Znak B-33 powinien pojawiać się tylko w wyjątkowych sytuacjach, a nie być standardem. Dlatego liczba znaków B-33 w Gdańsku uległa drastycznej redukcji. Usunięte zostały wszystkie ograniczenia do 50 km/h, bardzo niewiele zostało również ograniczeń do 40 km/h. Wszędzie tam, gdzie chcemy, aby prędkość była niska i dostosowana do charakteru zagospodarowania jej otoczenia pojawiły się strefy TEMPO 30. Zmieniono również podejście do nowych projektów. W dużo większym stopniu wymagamy tworzenia rozwiązań, które w naturalny sposób będą ograniczać prędkość (węższe pasy ruchu, sposób zagospodarowania pasa drogowego, skrzyżowania równorzędne itp.) niż znak B-33.



Jedno z miast w północnej Polsce. Nic nie budzi takiej wątpliwości jak geometria ronda.

B-35 „... zakaz postoju stosuje się w miejscach, w których występuje konieczność ograniczenia postoju na drodze. (...) Znak B-35 stosuje się także w miejscach, w których (...) należy umożliwić krótkotrwałe unieruchomienie pojazdu w celu zabrania lub wysadzenia pasażera...”. Znak ten, jak przyznają służby porządkowe, nie ma praktycznej mocy egzekucji. Zakaz postoju określony limitem czasowym w naszych uwarunkowaniach prawnych jest tak naprawdę znakiem nieegzekwowalnym. Trudno wyobrazić sobie, żeby policjant lub strażnik miejski stali przy każdym pojeździe 1,3, 5 czy 15 minut jak to najczęściej określa się na znaku. W związku z tym wcale nie mała liczba tych znaków „zaśmieca” nasze ulice bez praktycznego przełożenia na kwestie porządku i pośrednio także bezpieczeństwa. Dlatego też staramy się wyeliminować tego typu znaki z gdańskich ulic. Jeżeli jest to niezbędne są one zastępowane znakami B-36, ale najczęściej po prostu likwidowane.

B-36 „... zakaz zatrzymywania się stosuje się w celu wyeliminowania zatrzymania

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

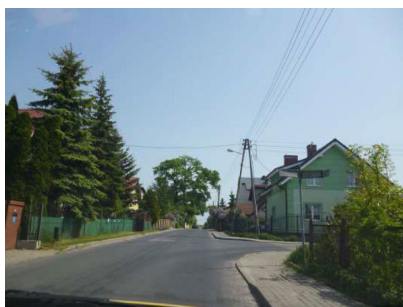
Utworzono: środa, 03, lipiec 2013 08:28

się na tych odcinkach drogi na których nawet chwilowe unieruchomienie pojazdu może spowodować pogorszenie płynności ruchu, zmniejszenie przepustowości i wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz w pobliżu obiektów specjalnych ...”. Definicja znaku B-36 to chyba największy niewypał „czerwonej książki”. Nie czepiając się już sformułowania o zmniejszonej przepustowości, tak jakby to jedynie przepustowość była wykładnią warunków ruchu, a czytając literalnie tylko tą część to należałoby wszędzie postawić znaki B-36 to najbardziej atrakcyjnym zdaniem w opisie znaku B-36 jest „znak B-36 jako bardzo uciążliwy dla kierujących powinien być umieszczany jedynie w niezbędnych uzasadnionych warunkami ruchu przypadkach”. O ile nie sposób zgodzić się z wnioskiem to zwraca uwagę jego uzasadnienie: „jako bardzo uciążliwy dla kierujących”. Trudno nie zrozumieć tego zapisu inaczej niż to, że ograniczenie parkowania jest gorszym problemem w ruchu drogowym, niż parkujące samochody utrudniające ruch pieszy, rowerowy czy ruch innych pojazdów. W Gdańsku w zakresie znaku B-36 oparliśmy się o dwie zasady, jak sądzimy, stojące w hierarchii ponad „czerwoną książką”. Pierwsza, oczywista, Prawo o ruchu drogowym i ogólne przepisy dotyczące parkowania. Artykuły 46, 47 i 49 bardzo jednoznacznie określają zasady zatrzymywania pojazdów. W związku z powyższym nie uznajemy za zasadne dublowanie tych przepisów znakami drogowymi. Kolejną zasadę można by określić po prostu zdrowym rozsądkiem. Nie stosujemy znaków B-36 tam, gdzie ryzyko zatrzymania pojazdu jest zbyt duże, aby kierujący odważył się je podjąć, albo tam, gdzie po prostu nie ma żadnego uzasadnienia, aby kierowca chciał się zatrzymać. Dlatego np. na ciągu głównym w Gdańsku znaków B-36 nie ma.

B-43 – strefa ograniczonej prędkości – jeden z nielicznych znaków, których liczba gwałtownie wzrosła w Gdańsku w ostatnich latach. Coś przed czym bardzo silnie broni się wiele polskich miast w mieście nad Motławą przeżywa swój rozkwit. W tej chwili ok. 35% długości sieci ulicznej Gdańska objęta jest strefą TEMPO 30. Docelowo planuje się, aby objęta ona nie tylko większość ulic lokalnych i dojazdowych, ale również fragmenty ulic zbiorczych na tych odcinkach, gdzie jest intensywny ruch pieszy. Dotyczy to przede wszystkim obszarów o charakterze mieszkaniowym, szczególnie w sąsiedztwie szkół, sklepów, kościołów czy innych punktów generujących ruch pieszy. Warto jednak dodać, że znakowi B-43, który należy do grupy znaków zakazu w Gdańsku staramy się nadać trochę szerszy wymiar. Dążymy do tego, aby mówił on nie tylko o tym, że trzeba ograniczyć prędkość do 30 km/h, ale również aby wskazywać o specyfice obszaru do którego się wjeżdża. Obszar ten charakteryzuje się przede wszystkim zmianą priorytetu znaczenia w ruchu poszczególnych jego użytkowników. Na pierwszy plan wysuwa się ruch pieszy i rowerowy. Komunikacja samochodowa zostaje zepchnięta na kolejne miejsca. Staramy się osiągnąć to w ten sposób, że strefie TEMPO 30 towarzyszą obszary, w których wszystkie skrzyżowania są równorzędnymi, fizyczne elementy ograniczające prędkość (występujące przede wszystkim na ulicach zbiorczych lub pozbawionych skrzyżowań) nie są oznakowane znakami ostrzegawczymi, dopuszcza się ruch rowerowy „pod prąd” bez wyznaczania kontrapasów rowerowych, a liczba przejść dla pieszych jest ograniczana, aby nie kanalizować ruchu pieszego.

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

Utworzono: środa, 03, lipiec 2013 08:28



Ul. Pana Tadeusza i ul. Wojskiego - główne ulice Osiedla Wzgórze Mickiewicza w Gdańsku.

W ramach wprowadzenia strefy TEMPO 30 usunięto tu ponad 200 znaków (przede wszystkim D-1, A-7, A-11a z B-33 oraz D-6).

Znaki nakazu

Z nakazywaniem jest tak jak z zakazywaniem. Musi być stosowane z umiarem. Wtedy nakaz będzie realną odpowiedzią na potrzeby zarządzania ruchem. Podobnie jak w znakach zakazu warto uzmysłowić sobie, że dublowanie znaków C-1 i C-2, C-3 i C-4 czy inne kombinacje, które przez lata królowały na naszych ulicach nie spowodowały wzrostu bezpieczeństwa. Może w związku z tym również na tego typu przykładzie przyjąć, że to wcale nie liczba znaków jest rozwiązaniem na zwiększenie bezpieczeństwa na naszych ulicach. W tym typie znaków zwrócić należy szczególnie na C-13 i C-16, które wraz z rozwojem ruchu rowerowego oraz nowemu spojrzeniu na ruch pieszego wymagają szczególnej „opieki” ze strony zarządzających ruchem, aby niezdeprecjonować ich tak jak się to stało np. ze znakiem D-6.

C-13 „...droga dla rowerów stosuje się w celu wyeliminowania z drogi innych niż rowery pojazdów. Znak ten umieszcza się bezpośrednio przy wjeździe na drogę dla rowerów...”. Czasem wydaje się, że droga rowerowa składa się z kilkunastu kilkudziesięciometrowych odcinków. Co zjazd to nowy znak C-13 lub któraś z kombinacji znaku C-13/C-16. Czy to oznacza, że na zjeździe nie ma drogi rowerowej? Tak mogłoby się wydawać. Podobnie na skrzyżowaniu. Jeżeli tylko droga rowerowa zmienia swoje położenie względem chodnika następują zmiany C-13/C-16 zaraz potem C-16/C-13, by chwilę później wrócić do układu pierwotnego. Nie ma możliwości wyznaczyć każdej zmiany układu, nie tworząc galimatiasu, który nie będzie rozpoznawalny ani dla jednej, ani dla drugiej grupy użytkowników drogi. Dlatego tak ważne jest realizowanie dróg rowerowych w standardzie pozwalającym na łatwość ich rozpoznania. Również ich przebieg powinien być łatwo definiowalny i

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

Utworzono: środa, 03, lipiec 2013 08:28

można to uzyskać w większym stopniu poprzez oznakowanie poziome, a nie znaki pionowe. Między innymi z tego powodu znaki C-13 i C-13/C-16 w Gdańsku stosujemy tylko za skrzyżowaniami, a i tak tylko wtedy, gdy na skrzyżowaniu nie jest zachowania ciągłość drogi rowerowej.

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? \(II\) Znaki ostrzegawcze](#)

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