

Zarządzanie prędkością

Cz. II – jak poprawiać obowiązujące oznakowanie?

Podstawą bezpiecznej jazdy jest bezpieczeństwo informacyjne powstające z wielu elementów składowych. Z jednej strony ważną rolę odgrywa edukacja rozumiana jako ciągły proces dokształcania się, a z drugiej – oznakowanie, które im bardziej jest adekwatne i bardziej jednoznaczne, tym jest skuteczniejsze.

W pierwszej części artykułu, który ukazał się w nr. 6/2018 „Magazynu Autostrady”, zostały zaprezentowane ramowo grupy znaków dotyczące zarządzania prędkością. Omówiono znaki podstawowe, czyli te odwoływane znakiem „koniec” lub poprzez skrzyżowanie. Przedstawiono także propozycję przypominania o danych ograniczeniach, o których kierowcy nierzadko zapominają, a także problematykę ograniczeń prędkości w ramach obszarów zabudowanych. W nawiązaniu do powyższych zagadnień należy przybliżyć regulowanie prędkości w strefie wybranego obszaru (na ogół fragmentu miejscowości), gdzie wjazdowi do obszaru towarzyszy znak „strefa ograniczonej prędkości” (B-43), a wyjazdowi – „koniec strefy ograniczonej prędkości” (B-44). Jednak najpierw należałoby przypomnieć, czym są i jak wyglądają znaki strefowe.

Znaki tablicowe

Część znaków drogowych ma formę sporych rozmiarów tablic zawierających zestawy informacji, a dotyczy to zwłaszcza znaków kierunku. Mamy zatem: „tablice drogowskazowe”, „tablice kierunkowe” czy „tablice szlaku drogowego” itp. Nie są to znaki z prostymi komunikatami sygnalizow-

wanymi pojedynczymi piktogramami. Są to specyficzne, złożone znaki, na których umieszcza się zestawy informacji, np. nazwy miejscowości oraz schematy skrzyżowań itp.

Trudno nie zauważyć, że mniej więcej od kilkunastu lat przy europejskich drogach pojawiają się nietypowe znaki ostrzegawcze, zakazu czy nakazu. Nie występują wtedy w swojej tradycyjnej formie, czyli jako trójkąt czy też koło, lecz ich wizerunek jest prezentowany na kwadratowych bądź prostokątnych tablicach. Tablice bywają białe lub jaskrawo żółte, na których zamieszcza się jeden lub dwa znaki równocześnie (fot. 1 i 2). Najczęściej bywają to dwa znaki ostrzegawcze lub dwa znaki zakazu albo też znakowi ostrzegawczemu towarzyszy zakaz itp. Można się domyślać, że celem takiego oznakowania jest umieszczanie wizualnych komunikatów na tablicy, która większą powierzchnią bardziej zwraca uwagę, przez co jej zawartość jest lepiej dostrzegalna, widoczna.

W Polsce bardzo popularne są „przejście dla pieszych” (D-6) wraz z „Agatką” (T-27). Napotykamy też inne zestawy typu „niebezpieczny zakręt w (...)” lub „przejście dla pieszych” w połączeniu z „ograniczeniem prędkości” (B-33). Także na europejskich drogach dostrzegamy podobne zestawy na jednej tablicy, na przykład „zwięzienie jezdni”



Fot. 1. Znak „zakaz zatrzymywania się” (B-36) na kwadratowym tle, nawiązujący wyglądem bezpośrednio do znaku strefowego – Polska



Fot. 2. Znak ostrzegawczy „dzieci” (A-17) wraz z „ograniczeniem prędkości” (B-33) na prostokątnej, jaskrawej tablicy – Polska



Fot. 3. Znak „strefa ograniczonej prędkości” – Węgry



Fot. 4. Znak „strefa ograniczonej prędkości” – Norwegia



Fot. 5. Znak „strefa ograniczonej prędkości” (B-43) – Polska

czy „niebezpieczny zjazd” albo też „zakaz wyprzedzania” w połączeniu z „ograniczeniem prędkości” itp.

Przy tego typu oznakowaniu można się zastanawiać, czy nie ma żadnych przeciwwskazań, by tak zestawiać dowolne znaki? Bo czy są one wtedy sprzężone ze sobą, czy też obowiązują niezależnie? Czy może mają znaczenie (są percypowane), jak znak z dodaną tabliczką, a więc górny znak jest zasadniczy, a dolny pełni funkcję tabliczki integralnie związanej ze znakiem?

Stosowanie takich znaków tablicowych, zwłaszcza na polskich drogach, budzi jednak wątpliwości innego rodzaju. Pojawiają się one coraz częściej i bez względu na to, czy zawierają znaki pojedyncze, czy podwójne, to chcąc, nie chcąc, nawiązują swoim wyglądem bezpośrednio do polskich znaków strefowych, przez co je osłabiają i dewaluują ich znaczenie. Dlaczego?

Oznakowanie strefowe

Niemal we wszystkich krajach Europy znak strefowy zaopatrzony jest w napis „ZONA” (fot. 3), co w istotnym stopniu odróżnia go od opisanych powyżej znaków tablicowych. W niektórych krajach pierwsza litera może być

inna, i tak w Norwegii jest to „SONA” (fot. 4), a w Słowenii „CONA”. Z kolei w kilku krajach napis ten jest wizualnie zupełnie odmienny, w tym: w Rosji – „30HA”, w Grecji – „ΠΕΠΙΟΧΗ”, a w Estonii – „ALA”. Tak czy inaczej, jego pojawienie się nad, a niekiedy pod, znakiem ograniczenia prędkości jest w miarę jednoznaczne. Po prostu na zasadzie podobieństwa nietrudno się domyślić, że napis ten informuje o znaku strefowym.

Jednak w Polsce jest inaczej – znak „strefa ograniczonej prędkości” (B-43) (fot. 5) jest wyłącznie kwadratem i wizualnie „zlewa się” ze znakami tablicowymi, co widać choćby w zestawieniu z wręcz identycznym wizerunkiem znaku „ograniczenia prędkości” na tablicy zlokalizowanej na Słowacji (fot. 6).

Otóż identyfikacja znaku strefowego jest bardzo ważna, a to dlatego, że jego zakres obowiązywania jest nieporównywalnie dużo większy w stosunku do pozostałych znaków. Po wjechaniu do strefy ograniczonej prędkości, jadąc przez wiele ulic i skrzyżowań, musimy pamiętać, że wciąż w tej strefie pozostajemy. Dlatego też wręcz koniecznością jest zmiana tego znaku na prostokątny i umieszczenie napisu „STREFA” (rys. 1).



Fot. 6. Znak „ograniczenie prędkości” w formie znaku tablicowego na jasnozielonym tle (niebędący znakiem strefowym) – Słowacja



Rys. 1. Przykładowy schemat zakresu obowiązywania oznakowania strefowego oraz propozycja wyglądu „znaku strefowego” w Polsce

Warto nadmienić, że Polska dysponuje trzema znakami strefowymi. Pierwszy z nich „strefa ograniczonego postoju” (B-39) pojawił się w ramach „Instrukcji o znakach i sygnałach na drogach” z 1975 r. (1). Kolejny znak to „strefa ograniczonej prędkości” (B-43) z Rozporządzenia Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z 1993 roku (2), natomiast znak ostatni, czyli „strefa parkowania” (D-44), pochodzi z późniejszego Rozporządzenia Ministrów z 1999 roku (3).

Dodać tu należy, że proponowana nowelizacja Konwencji Wiedeńskiej z 1993 roku (4), która weszła w życie 30 listopada 1995 r., zawiera jednolity wzór znaku strefowego i jego cztery zastosowania – wersje. Jest to pionowy prostokąt, na którym u góry mieści się napis „ZONA”, a poniżej znajduje się odpowiedni znak. Oczywiście w dokumencie tym pojawiają się również cztery wersje znaków odwołujących strefy.

Wymienione uprzednio trzy polskie znaki strefowe oraz kolejne trzy odwołujące, mimo upływu dwudziestu pięciu lat, w żadnym stopniu nie nawiązują do propozycji z Konwencji Wiedeńskiej. Widać, że pochodzą z różnych epok, że nikt nie pochylił się nad tym, by były komunikatywnie spójne, a przecież stanowią tę samą grupę znaków narzucającą pokrewne i bardzo istotne reguły (a można było tego ujednolicenia dokonać w Rozporządzeniu Ministra z 1999 r. (4)). Rzecz polega na identyfikowaniu strefy, na pamiętaniu o tym, że przebywa się w jej ramach i o tym, że ona przestaje obowiązywać dopiero po jej opuszczeniu. Niestety, niejednemu kierowcy ten fakt umyka.

Adresat oznakowania

Chociaż większość znaków dotyczy wszystkich kierowców, to jednak część z nich jest skierowana do wybranych grup użytkowników drogi, jak na przykład „zakaz wyprzedzania przez samochody ciężarowe” (B-26). Zakaz ten nie dotyczy oczywiście samochodów osobowych.

Niejednokrotnie oznakowanie ograniczające prędkość (B-33) może dotyczyć jakiejś grupy pojazdów albo też da-



Fot. 7. Znak „ograniczenie prędkości” z tabliczką T-23b wskazującą, że ograniczenie dotyczy samochodów ciężarowych – Polska

nego pasa ruchu, co zdarza się niejednokrotnie przy zjazdach z autostrad.

Nasuwa się pytanie, jakie reguły powinny być zastosowane, aby – jeżeli jest to możliwe – specyficznymi, „branżowymi” znakami zwracać się wyłącznie do odpowiedniego adresata i nie obciążać tą informacją wszystkich użytkowników drogi.

Istnieją sytuacje, gdy na drogach napotykamy znak „ograniczenie prędkości” (B-33), pod którym widnieje „tabliczka wskazująca samochody ciężarowe...” (T-23b) (fot. 7). Ograniczenie to dotyczy zatem wyłącznie samochodów ciężarowych, gdyż „Napis lub symbol umieszczony na tabliczce pod znakiem drogowym stanowi integralną część znaku” (5).

W zaprezentowanym zestawie najpierw w oczy rzuca się okrągły znak „ograniczenie prędkości” do 40 km/h – bo jest większe, a także u góry, natomiast tabliczka prezentująca samochód ciężarowy jest wizualnie podrzędna. Jeżeli kierowca samochodu osobowego tabliczki nie zauważy, to jest przekonany, że to jego dotyczy ograniczenie. Można się nierzadko spotkać z komentarzami, że „wielu kierowców aut osobowych na odcinkach, na których mogą jechać szybciej, zwalnia do 40 km/h i tamuje ruch, bo nie



Fot. 8. Znak „ograniczenie prędkości” z tabliczką mówiącą, że ograniczenie jest powiązane z mokrą nawierzchnią – Grecja



Fot. 9. Znak tablicowy „ograniczający prędkość” w przypadku mgły, gdy widoczność spada poniżej 100 m – Włochy



Fot. 10. Znak tablicowy „nakazany kierunek jazdy dla pojazdów z materiałami niebezpiecznymi” (D-17), w konwencji znaku strefowego – Polska

dostrzeża tej tabliczki lub nie rozumie jej znaczenia.” Przy okazji warto przytoczyć punkt 2. 1) art. 19 *Prawa o ruchu drogowym*, że „kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym”. Wniosek z tego, że w omawianej tu sytuacji oznakowanie może wprowadzić kierowcę w błąd.

Znaki „branżowe”

Na podstawie omówionej powyżej sytuacji przychodzi refleksja, by odwrócić kolejność elementów zawartych w tym oznakowaniu. Najpierw dać u góry tabliczkę z wizerunkiem samochodu ciężarowego, jako ważniejszą do dostrzeżenia, a poniżej większe, dobrze widoczne ograniczenie prędkości. By taki układ się nie mylił, a równocześnie był zgodny z prawem, warto zaproponować nowy kształt, na którym zestawienie rodzaju pojazdu oraz informacji doń odnoszącej się będzie oczywiste. Byłby to kształt nawiązujący do tarczy jako połączenie tabliczki z kołem (rys. 2 – znak po lewej).

Pod pewnym względem pokrewne będą zestaw ograniczenia prędkości do 30 km/h z tabliczką „mokra nawierzchnia” (fot. 8), a także znak tablicowy ograniczający prędkość do 50 km/h z adnotacją, że ograniczenie obowiązuje podczas mgły, gdy widoczność spada poniżej 100 m (fot. 9). W tych przypadkach również warto by odwrócić kolejność komunikatów i najpierw, czyli u góry, podać warunki obowiązywania – a dotyczy to warunków atmosferycznych – i dopiero poniżej ograniczenie prędkości. Przy niewystępowaniu tych warunków ograniczenie nie miałoby zastosowania (rys. 2 – znak po prawej).

Kolejno należy odnieść się do pojawiającego się we wspomnianej Konwencji Wiedeńskiej z 1993 roku znaku „nakazany kierunek jazdy dla pojazdów z materiałami niebezpiecznymi” dotyczącego znaku (D-17) (fot. 10), który wprowadzono głównie w krajach Europy Wschodniej oraz w Polsce w 1999 roku (X). Znak ten nosi znamiona proponowanego tu „znaku branżowego”, bo najpierw odnosi się do pojazdów z materiałami niebezpiecznymi, a poniżej wskazuje obowiązkowy kierunek jazdy. Przekaz ten jednak



Fot. 11. Znak tablicowy „ograniczenie prędkości” dla samochodów ciężarowych o masie powyżej 3,5 t, w konwencji znaku strefowego – Węgry

przyjmuje formę znaku strefowego. Podobnie znak tablicowy z węgierskiej autostrady (fot. 11) najpierw wskazuje samochód ciężarowy powyżej 3,5 t, a potem przedstawia ograniczenie. Jest to więc też znak „branżowy”, jednak w formie znaku strefowego.

Po podsumowaniu powyższych rozważań pojawia się dość zasadnicze pytanie, czy przybywające w ostatnich latach znaki tablicowe włączające w siebie informacje ze znaków prostych, a więc ze znaków ostrzegawczych, zakazu, nakazu czy niekiedy też informacyjnych, nie stworzą niekorzystnej sytuacji dla całego systemu znaków, który już od pewnego czasu przestaje być systemem. Jest bardziej zbiorem elementów, układów, które niekoniecznie są ze sobą powiązane. Kierowcy natomiast, dodatkowo w kontekście informacyjnego zaśmieszczenia wizualnego otoczenia występującego zwłaszcza na polskich drogach, przestają być odbiorcami informacji właściwej, koniecznej, czyli zapewniającej bezpieczeństwo.

Czy warto zatem kreować rozwiązania trafniej kierujące komunikaty do właściwego adresata lub też koncentrujące je na konkretne sytuacje? Czy z drugiej strony można zaniedbać rolę znaków strefowych albo czy będzie właściwe ich zaniedbanie, które pod wieloma względami są i mo-



Rys. 2. Autorski projekt znaków „branżowych” – tu dotyczące znaków zakazu i nakazu (przykład adresata i warunków)

głyby być o wiele szerzej przydatne? Przecież dzisiejsze technologie stosowane w produkcji znaków są na tyle rozwinięte, że wprowadzenie nowego kształtu znaku nie powinno stanowić problemu. Rzecz w racjonalnych procesach projektowych oraz w dobrze przemyślanych działaniach edukacyjnych.

W minionych czasach, gdy zagęszczenia ruchu samochodowego było o wiele mniejsze, a produkcja oznakowania bardziej rzemieślnicza, starano się wykorzystać niektóre znaki na różne sposoby – mieliśmy do czynienia z większą unifikacją. Za przykład może posłużyć okrągły znak nakazu z białą strzałką na niebieskim tle, która w zależności od obrócenia ma do dziś różne znaczenia. Mowa o znakach „nakaz jady w prawo przed znakiem (C-1)”, „nakaz jazdy z prawej strony znaku” (C-9) oraz ich lustrzanych odbiciach, a także o znaku „nakaz jazdy prosto” (C-5), a podobnych przykładów można przedstawić więcej.

Obecnie stopień skomplikowania ruchu drogowego wymaga nieco innego podejścia, a mianowicie segregacji informacji i kierowania jej wg różnych reguł, w tym do właściwych adresatów, różnych warunków czy sytuacji. Dziś na drogach też zmierzamy do specjalizacji, co bynajmniej nie umniejsza perspektywie racjonalnej unifikacji.

„Prędkość zalecana”

Kolejnym elementem dotyczącym przestrzegania ograniczeń prędkości są zasygnalizowane w pierwszej części artykułu znaki „prędkości zalecanej”. Jest to znak w formie kwadratu, który na niebieskim tle prezentuje w białych cyfrach prędkość proponowaną przez zarządcę drogi. Nie jest to prędkość, której nie wolno przekraczać, ani którą należy jechać. Znak, sugerując kierowcy daną prędkość, zwraca pośrednio mu uwagę, by miał się na baczności, natomiast to, z jaką szybkością pojazd będzie się poruszał, pozostaje w gestii kierowcy. Bez wątplenia jest to istotny znak, który poszerza wachlarz środków zarządzających prędkością. Jak na razie Polska nie stosuje tego znaku, pomimo że jest

on stosowany w większości krajów europejskich. Występuje niekiedy samodzielnie, ale zazwyczaj towarzyszy innym znakom. Mogą to być znaki dotyczące niebezpiecznego zjazdu, fragmentu zwężającej się drogi, zakrętów (fot. 12), rejonu, gdzie zazwyczaj jest ślisko itp. Znak ten może także prezentować zakres prędkości zalecanej, w jakiej warto się przemieszczać (bez szczegółowych ostrzeżeń), na przykład prędkości w widełkach 40-60 km/h. Również może mu towarzyszyć tabliczka dotycząca dystansu zalecania danej prędkości.

Biorąc pod uwagę stan polskich dróg, szkoda, że znak ten jeszcze nie funkcjonuje w naszym kraju, bo miałby wiele zastosowań (6), a jak na razie z zakresu zalecania prędkości dysponujemy tylko niekonwencjonalnym i nieformalnym znakiem tablicowym opatrzonym hasłem „Kierowco, zwolnij” (fot. 13) (7).

Przyjrzyjmy się, na ile znak „prędkość zalecana” mógłby być przydatny na naszych drogach. Poza obszarem zabudowanym przed niebezpiecznym zakrętem w prawo stoi znak „niebezpieczny zakręt w prawo” (A-1), pod którym zainstalowano „ograniczenie prędkości” (B-33) do 60 km/h (fot. 14). Za tym zakrętem jest długa prosta, więc postawiono tam dodatkowy znak odwołujący ograniczenie. Zakręt faktycznie wymaga zwolnienia, ale zalecenie danej prędkości w tej i w wielu innych sytuacjach byłoby zupełnie wystarczające (fot. 15- fotomontaż).

Generalnie należy wspomnieć, że znaki „prędkości zalecanej” pełnią funkcję edukacyjną, bowiem przekazują część odpowiedzialności na kierowcę. Nie musi się on bać, że ktoś go namierzy i ukaże za zbyt szybką jazdę, bo ma pewien zakres decyzyjny. Przecież i tak zawsze to właśnie jego zadaniem jest dostosowanie prędkości do parametrów drogi, w zależności od sprawności i ładunku pojazdu, który prowadzi, od własnych umiejętności i samopoczucia oraz od warunków panujących na drodze itp.

Drugi przykład ukazuje ograniczenie prędkości w rejonie proggu zwalniającego do 20 km/h, zainstalowanego



Fot. 12. Znak „niebezpieczne zakręty – pierwszy w lewo” z „prędkością zalecaną” 70 km/h – Słowacja



Fot. 13. Jedyny polski znak zalecający prędkość, tu jej ograniczenie, zwolnienie, umieszczany zazwyczaj w rejonie szkoły



Fot. 14. Znak „ograniczenie prędkości” dotyczący znaku „niebezpieczny zakręt...” (za zakrętem wymaga odwołania) – Polska



Fot. 15. Znak „prędkości zalecanej” dotyczący znaku „niebezpieczny zakręt...” (fotomontaż)

przed wejściem do szkoły (fot. 16). Problem jednak w tym, że ograniczenie to jest odwołane dopiero przez skrzyżowanie po dystansie 580 m. Praktycznie nikt go nie przestrzega, bo wszyscy jadą średnio 40-50 km/h. Warto sobie uzmysłowić, że zastosowanie znaku „prędkość zalecana” w nawiązaniu do takiego „progu zwalniającego” nie będzie wymagała odwołania po przejechaniu progu, a oznakowanie stanie się realne (fot. 17 – fotomontaż).

Jak zarządzać prędkością?

Z przedstawionych tu rozważań, choć są one fragmentaryczne, można wnioskować, że oznakowanie może być istotnym i racjonalnym elementem zarządzania prędkością na drogach. Prawdę powiedziawszy, obecne na polskich drogach ograniczenia prędkości stanowią zaledwie zalecenia. Zarządcy ruchu „życzą sobie”, aby kierowcy poruszali się z jakimiś tam prędkościami, ale większość kierowców tego nie przestrzega. Z kolei prawdziwe ograniczenia prędkości – to znaczy realne – występują głównie w miejscach, gdzie mamy do czynienia z radarami. Czy jak jest radar, to ograniczenie działa? Jednak badania wykazują, że efekt fotoradaru jest krótkotrwały. W jego rejonie kierowcy z re-

guły zwalniają na tyle, by radar nie namierzył pojazdu, a zaraz potem przyspieszają...

Czy jest to sytuacja normalna? A jak ma się ona do ograniczeń prędkości na drogach innych krajów – choćby Szwecji, Holandii itp. – gdzie prędkość zasadniczo bywa przestrzegana?

Jak zatem zarządzać prędkością, czy można to robić przy pomocy oznakowania? Z pewnością, jednak jego skuteczność może wynikać jedynie ze spełnienia kilku warunków. Równoległe z budową dróg przydałyby się maksymalna separacja ruchu pieszego od kołowego oraz postawienie nacisku na wykreowanie następującej sekwencji:

- urealnić (wręcz precyzyjne) ograniczenia do sytuacji,
- wyjaśniać ich zasadność,
- powtarzać ograniczenia (do znudzenia), by kierowca był cały czas świadomy, w jakiej sferze prędkości się porusza,
- edukować, zwłaszcza o wprowadzanych zmianach,
- i kontrolować...

Kontrola radarowa

Ostatnim w tym artykule tematem dotyczącym zarządzania prędkością jest kontrola radarowa. Obecnie na polskich



Fot. 16. Znak „ograniczenie prędkości” przed progiem zwalniającym, odwołane skrzyżowaniem za 580 m – Polska



Fot. 17. Znak „ograniczenie prędkości” przed progiem zwalniającym. Ograniczenie dotyczy rejonu progu i jego okolicy



Fot. 18. Znak „kontrola prędkości” zlokalizowany 200 metrów przed ograniczeniem do 70 km/h – Polska



Fot. 19. Znak „ograniczenie prędkości” do 90 km/h wraz informacją o kontroli tej prędkości – Włochy

drogach jest około 430 fotoradarów, a w najbliższych latach ma przybyć kolejne 600. Dodatkowo wprowadza się urządzenia do odcinkowego pomiaru prędkości, których na dzisiaj mamy 30, a ich liczba również będzie wzrastać. Celem jest ograniczanie prędkości w wybranych miejscach, na ogół newralgicznych, poprzez montowanie fotoradarów. Przyjmuje się, że nadmierna prędkość jest przyczyną co trzeciego wypadku drogowego i zakłada, że karanie mandatami jest właściwym elementem edukacyjnym. W jakimś zakresie – być może.

Gdy popatrzymy na polskie drogi, możemy stwierdzić, że do montowania radarów z reguły dochodzi tam, gdzie jest jakieś zagrożenie i warto, by kierowcy zwolnili. Gorzej jest z oznakowaniem tych miejsc. Otóż nierzadko kierowca dostrzega znak dotyczący radaru (fot. 18) i nagle hamuje. Wie co prawda, że jedzie drogą, gdzie można jechać do 100 km/h, ale często nie wie, czy nie przeoczył jakiegoś znaku, który w tym miejscu mógł ograniczyć prędkość. Po chwili dostrzega odległe o 200 m ograniczenie do 70 km/h. Element zaskoczenia znika. I już na spokojnie mija radar wraz ze skrzyżowaniem.

W przeciwieństwie do tej sytuacji popatrzymy na przykład z Włoch (fot. 19). Znaczenie tego tablicowego oznakowania jest następujące: „ogranicz prędkość do 90 km/h i pamiętaj, że twoją prędkość skontrolujemy”. Komunikat jest zwięzły, jednoznaczny i nikt nie będzie panikował ani miał wątpliwości, jaka prędkość w rejonie radaru będzie obowiązywać. Wystarczy jechać według wskazań znaku.

Drugi rodzaj kontroli radarowej to pomiar odcinkowy. Jest on anonsowany znakiem „Kontrola prędkości” wraz ze słabo czytelną tabliczką o treści „Kontrola średniej prędkości na odcinku 1 km” (fot. 20). Dlaczego tabliczka pod znakiem jest tak mało czytelna? A może po to, by kierowca, nie przeczytawszy jej, pomyślał, że to zwykły radar i po przejechaniu fragmentu drogi przyspieszył i dał się „złapać”?

Czy nie można by prościej, po prostu stosując tabliczkę „wskazująca długość odcinka...” w oparciu o tabliczki T-2 i T-20 (fot. 21- fotomontaż)?

W kolejnym przykładzie ograniczenie prędkości jest wyświetlane za pomocą znaku świetlnego, na którym widać ograniczenie prędkości” (B-33) do 40 km/h, pod którym



Fot. 20. Znak „kontrola prędkości” z nieczytelną tabliczką mówiącą, że kontrola jest przeprowadzana na odcinku 1 km – Polska



Fot. 21. Znak „kontrola prędkości” z tabliczką pokazującą dystans 1 km w nawiązaniu do znanej tabliczki T-20 – propozycja



Fot. 22. Świetlny znak „ograniczenie prędkości” do 40 km/h z napisem ZWOLNIJ (niezbyt racjonalny zestaw komunikatów) – Polska

widać napis „ZWOLNIJ” (fot. 22). Nasuwa się pytanie, o co tu chodzi. Czy w tej sytuacji kierowcy wydaje się polecenie, by zwolnić do 40 km/h, czy go namierzono, że aktualnie jedzie 40 km/h i powinien jeszcze zwolnić? Jeżeli odniesiemy się do kolejności czytania od góry, to logiczne byłoby przyjąć, że właśnie tak. Gdyby napis „ZWOLNIJ” był u góry, to znaczyłoby „Zwolnij do 40-tu”. Cóż, można gdybać, jednak takie oznakowanie jest kolejnym przykładem braku profesjonalizmu w kreowaniu oznakowania.

Z kolei w wielu krajach europejskich od kilkunastu lat montuje się elektroniczne znaki wskazujące kierowcy jego bieżącą prędkość. Dotyczy to zarówno krajów nordyckich, śródziemnomorskich czy też naszych bezpośrednich sąsiadów, jak Słowacja (fot. 23) itp. W takim przypadku napis „SPOMAL” (ZWOLNIJ) ma sens, bo mieści się pod liczbą kilometrów. Dodatkowo, gdy zwalniamy, wyświetlana liczba adekwatnie się zmniejsza aż zgaśnie, gdy nasza prędkość zrówna się z pożądaną. Nie musimy w tej sytuacji patrzeć na szybkościomierz, co zajmuje 1-3 sekund, i zastanawiać się, jaka prędkość w tym miejscu obowiązuje, bo akurat wszystko staje się oczywiste. Jest to bez wątpienia ozna-



Fot. 24. Znaki „koniec miejscowości” oraz „koniec obszaru zabudowanego” i ich odwrótności. Po co aż 4 znaki? – Polska



Fot. 23. Świetlny znak pokazuje prędkość, z jaką się jedzie. Wyświetla prędkość tylko wtedy, gdy się przekracza tę dozwoloną – Słowacja

kowanie racjonalne i warto je stosować, a przy okazji należy dodać, że ostatnio pojawia się ono także i w Polsce.

Trochę więcej powagi

Niniejszy artykuł pozornie proponuje zwiększenie ilości znaków. Dla podniesienia bezpieczeństwa warto, ale w zamian należałoby wyeliminować wiele znaków nieużytecznych. Za przykład niech posłuży oznakowanie zjazdu na drogę polną z pobocznej drogi towarzyszącej drodze ekspresowej S7 (fot. 24). Warto postawić pytanie, po co takie oznakowanie. Kto tą drogą pojedzie, a jeżeli już pojedzie, to komu i na ile te znaki będą przydatne? Jeszcze na siłę można by się zgodzić, że informacja o „końcu miejscowości” Lubień będzie przydatna, natomiast uświadomienie użytkownikowi, że dalej może rozwinąć prędkość do 90 km/h, jest już całkowicie absurdalna. A może chodziło to, by ktoś zarobił na „przerobie blachy”? □

Piśmiennictwo

1. *Instrukcja o znakach i sygnałach na drogach*. Warszawa 1975.
2. *Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 11 stycznia 1993 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz.U. nr 32, poz. 145).
3. *Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz.U. nr 58, poz. 622).
4. *Proposed amendments to the 1968 Convention on The Road Signs and Signlas*. Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee, z 31 marca 1993 r. ECE/TRANS/90/Rev.2 (weszło w życie 30 listopada 1995 r.).
5. *Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz.U. Nr 170, poz. 1393 ze zm.).
6. Gruszczyński J.: *Zakrety - cz. IV. - jak należałoby je oznakować*. „Magazyn Autostrady”, nr 1-2/2016, s. 24-30.
7. Gruszczyński J.: *Komu są potrzebne znaki drogowe?* „Magazyn Autostrady”, nr 6/2015, s. 24-31.
8. Gruszczyński J.: *Projekt wybranych elementów bazowych systemu znaków drogowych*. Praca doktorska, Wydział Form Przemysłowych Akademii Sztuk Pięknych im. J. Matejki w Krakowie, Kraków 2014.
9. *Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz.U. nr 220, poz. 2181 ze zm.).