

# Oznakowanie dróg

## – prawo a praktyka



Regulacje prawne dotyczące oznakowania dróg i samo oznakowanie powinny mieć na celu umożliwienie skutecznego korzystania z dróg wszystkim użytkownikom, wraz z zapewnieniem im maksimum bezpieczeństwa.

Niestety, w rzeczywistości jest inaczej: prawo sobie, znaki sobie, kierowcy sobie. Rezultatem są niechlubne wyniki w statystykach wypadków drogowych.

### Jerzy Gruszczyński

specjalista ds. komunikacji wizualnej, projektant znaków i ich systemów, prowadzi studio projektowe Road Sign Design oraz wykłady w ramach podyplomowego kształcenia audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego

**P**olicyjne statystyki wykazują, że liczba wypadków na polskich drogach uległa zmniejszeniu w ostatnich dwóch latach. Ewentualny entuzjazm z tego powodu jest nie do końca uzasadniony, ponieważ to właśnie w Polsce ginie najwięcej osób ze wszystkich krajów Unii Europejskiej i też w Polsce na 100 wypadków

jest najwięcej, bo ponad 10, zabitych (dane za rok 2009)<sup>1</sup>. Z publikowanych przez Komendę Główną Policji dokumentów wynika, że użytkownicy dróg (kierowcy oraz piesi) są odpowiedzialni za 92% wypadków na drogach. Z kolei winą za złe oznakowanie obarcza się 0,03% wypadków, czyli zaledwie jeden na trzy tysiące. I tak na 38 832 wypadki w 2010 r. tylko 6 dotyczyło nieprawidłowo zabezpieczonych robót drogowych, 4 wynikały z nieprawidłowej organizacji ruchu, a 2 z nieprawidłowo działającej sygnalizacji ruchu. Gdy dodamy do tego 79 wypadków wynikłych z niewłaściwego stanu jezdni,

okazuje się, że stan drogowej infrastruktury jest odpowiedzialny zaledwie za 0,23% wypadków, w tym 2 zabitych i 105 rannych. Generalne przekonanie o tak niskim wpływie infrastruktury na wypadki na polskich drogach, a zwłaszcza niedocenywanie roli oznakowania, jest wygodnym przerzucaniem odpowiedzialności na użytkowników dróg i ewentualnie na inne – niewyartykułowane lub nieustalone – przyczyny.

Chociaż coraz częściej mówi się o jakości dróg, kwestie ich oznakowania zazwyczaj się pomija. A to właśnie informacja jest jednym z najważniejszych czynników mogących kreować

i zabezpieczać ruch drogowy, i to właśnie informacja, zwłaszcza zawarta w oznakowaniu, jest jednym z istotnych elementów drogowej infrastruktury. Zanim jednak w naszym kraju powiększy się sieć dróg o właściwym standardzie, wciąż aktualne będzie stwierdzenie, że lepsze są drogi źle oznakowane niż drogi dobrze oznakowane źle.

### ■ Bieżące praktyki na drogach

Oznakowanie polskich dróg coraz mniej przystaje do potrzeb i w zbyt małym stopniu służy kierowcom, pieszym i bezpieczeństwu na drogach. W wielu przypadkach „zabezpiecza urzędników”, w innych sprzyja policjantom, by mogli w łatwy sposób karać kierowców mandatami. Istotą jednak powinna być realna sprawność ruchu oraz realne bezpieczeństwo, a nie tylko formalne wymogi niezbyt przystającego do rzeczywistości prawa.

Teoretycznie nie ma w naszym kraju problemu ze znakami drogowymi ani ustawodawczo, ani wykonawczo. Jedynie kierowcy od czasu do czasu narzekają na oznakowanie, zwłaszcza gdy gubią się i błądzą. Obecne oznakowanie polskich dróg opiera się na rozwiązaniach z lat 70., a większość działań polega na kosmetycznych zabiegach. Dodaje się lub odejmuje najczęściej mało spójne elementy, co prowadzi do łatania i kreowania przeróżnych znakowych „protez”. Zmiany wprowadzane w czasie ostatnich 36 lat zupełnie nie przystają ani do stanu polskich dróg, ani do natężenia ruchu, jaki się na nich odbywa. Nasuwa się pytanie, czy kwestia systemu znaków drogowych mogłaby być w miarę szybko i sprawnie uporządkowana, czy musi jeszcze zginąć wiele osób na drogach, zanim coś istotnego i w tej dziedzinie się zdarzy.

Również niedostrzeganą kwestią jest problematyka kształcenia projektantów oznakowania, bowiem absolwenci-inżynierowie trudniący się kreowaniem oznakowania mają w trakcie



Nierzadko znaki w Polsce stosuje się karykaturalnie lub w absurdalnych zestawach.

studiów zaledwie kilka godzin zajęć poświęconych znakom. Z kolei do projektowania oznakowania używa się często komputerowych programów, które „projektują same”, a znaki z instrukcji stosuje się nierzadko „na ślepo”. Oczywiście jest, że zagrożenia na drogach wynikające z kiepskiego oznakowania to tylko jeden z elementów rzutujących na bezpieczeństwo ruchu drogowego, jednak chyba najbardziej niedostrzegany i przez to zaniedbany.

### ■ Skąd się wzięło współczesne oznakowanie

Ostatnia istotna modernizacja polskiego systemu znaków drogowych miała miejsce w 1975 r., kiedy znaki-drogowskazy zmieniły kolorystykę. Czarne litery zastąpiono białymi, a żółte tło zamieniono na zielone. Wprowadzono nowy krój pisma, zmodyfikowano kształt strzałek, zwłaszcza w znakach nakazu oraz w znakach „przebiegu szlaków drogowych”. Przeprojektowano również sporą liczbę piktogramów i kompleksowo uporządkowano cały system<sup>2</sup>.

Kolejne zmiany w oznakowaniu polskich dróg ujęto w czterotomowej instrukcji z roku 1994<sup>3</sup>, w której wprowadzono oznakowanie poziome, rozbudowano sygnalizację świetlną, a znaki-drogowskazy uzupełniono o elementy oznakowania autostrad.

Wprowadzono również sporo drobnych, na ogół wyrwykowych modyfikacji i chociaż na tamte czasy w systemie oznakowania przybyło wiele potrzebnych elementów, całość systemu oznakowania przestała być spójna.

Ostatnia wersja obecnie obowiązującej „instrukcji o znakach”<sup>4</sup> powstała w 2003 r. Część zagadnień wyeliminowano, inne uzupełniono, jeszcze inne rozbudowano i dodatkowo wprowadzono wiele nowych elementów, chwilami nijak niemających się do całości oznakowania. W wyniku tych zmian spójność całości systemu uległa dalszej degradacji. Przyczyniły się do tego również niektóre zapisy prawa o ruchu drogowym<sup>5</sup>, jak i rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem<sup>6</sup>.

### ■ Jakość oznakowania dróg

Rozpadanie się polskiego systemu znaków drogowych objawia się przede wszystkim nadmiarem informacji pojawiającej się w wizualnym polu drogi. Wszzechobecne reklamy powstają w sposób zupełnie nieuporządkowany<sup>7</sup>, za tym idzie nadmiar znaków drogowych.

Bieżący raport NIK wśród sześciu najważniejszych przyczyn braku bezpieczeństwa na drogach wymienia

» nieprawidłowości w organizacji ruchu drogowego, zagrożenia na przejazdach kolejowych oraz nieprawidłowości w szkoleniu i dokształcaniu kierowców. Powyższe opinie opierają się jednak na powszechnie przyjętym *a priori* założeniu, że polski system oznakowania dróg jako narzędzie jest właściwy, tylko źle się go stosuje. Tymczasem wszystkie trzy przyczyny mają bezpośredni związek z błędami prawno-organizacyjnymi w samym systemie oznakowania dróg.

Na podstawie danych oraz przeprowadzanych przez nas badań szacujemy, że co szósty wypadek na polskich drogach wynika pośrednio ze złego oznakowania, którego bazą są niewłaściwe uregulowania prawne i złe wzorce znaków. Regulacje dotyczące naszych dróg tworzą głównie prawnicy oraz inżynierowie, i to oni sugerują powstawanie wzorów znaków usankcjonowanych prawem, które, niestety, są kreowane w sposób przypadkowy, i to przez osoby niemające wystarczającego przygotowania w zakresie specjalistycznego – tu dotyczącego dróg – projektowania w ramach komunikacji wizualnej.

### ■ Brak spójności w oznakowaniu dróg

Odpowiedzialność za oznakowanie dróg jest rozdrobniona pomiędzy wielu gospodarzy. Różne kategorie dróg mają innego zarządcę ruchu. Istnieje ponadto podział przestrzenny, wynikający z podziału administracyjnego – droga w danym województwie (powiecie, gminie) może być ze względu na oznakowanie traktowana odmiennie niż w województwie sąsiednim. Poza tym rozporządzenie dotyczące warunków zarządzania ruchem na drogach różne elementy oznakowania przyporządkowuje różnym podmiotom. Zarządca ruchu ustawia znaki dotyczące pierwszeństwa i kierunku, kto inny zabezpiecza oznakowanie dotyczące przejazdów kolejowych, a jeszcze kto inny roboty drogowe, natomiast

oznakowanie znakami informacyjnymi oddano w ręce podmiotów gospodarczych, a znaki informacji turystycznej – organizacjom turystycznym.

Należy wspomnieć, że kierowca, bez względu na to, czy przemierza kilkanaście, czy kilkaset kilometrów dziennie, powinien napotykać oznakowanie wynikające z tych samych reguł i zasad. Zatem typowe sytuacje powinny być oznakowane w sposób typowy, praktycznie identyczny, bez względu na to, w którym rejonie kraju się znajdują. Niestety, interpretacje zarządców ruchu w dwóch sąsiednich województwach czy powiatach mogą się różnić znacznie, choćby w kwestii ograniczeń prędkości. Jeden zastosuje ograniczenia zgodnie z parametrami drogi, a drugi uczyni to z dużym zapasem. Potraktowanie z przymrużeniem oka oznakowania nieadekwatnego może się zemścić po wjechaniu w strefę oznakowania realnego.

Według danych policji aż 35% wypadków powodują kierowcy tuż po uzyskaniu prawa jazdy, zatem niektórzy utrzymują, że winny jest system szkolenia kierowców. Ten bez wątpienia nie jest doskonały, ale można też wnioskować, że świeży kierowca gubi się w nadmiarze informacji wokół drogi oraz przede wszystkim w niekonsekwentnym oznakowaniu, zwłaszcza gdy pozostali kierowcy swoim zachowaniem „douczają go” w trakcie jazdy, że znaków nie należy traktować zbyt poważnie.

### ■ Pejzaż informacyjny drogi

Pas drogowy, prócz samej drogi, obejmuje również poboczne tereny zawierające różne urządzenia techniczne związane m.in. z obsługą ruchu, w tym znaki drogowe. Jest to praktycznie wąski, towarzyszący drodze fizyczny pas gruntu, poza którym (i często tuż poza nim) współczesne regulacje prawne – albo raczej ich brak – pozwalają lokalizować najprzeróżniejsze informacje, głównie reklamy, skutecznie ingerujące

w pole widzenia kierowcy. Zakłócają one oznakowanie, a dodatkowo rozprasza. Informacyjne „zaśmieszenie krajobrazu” jest dozwolone. Co gorsza, władze nie dostrzegają potrzeby globalnych uregulowań prawnych w tych kwestiach, głównie z powodu lobbingu reklamowych potentatów. Dopóki nie zostanie określone i uporządkowane otoczenie wizualne drogi, dopóty nie zniknie jeden z istotnych negatywnych elementów mających wpływ na bezpieczeństwo na drogach.

Kolejnym owocem braku wspomnianych uregulowań są reklamy stawiane zamiast znaków drogowych. Zawarte na nich informacje dotyczą treści ze znaków informacyjnych, które też są istotne, bowiem zabezpieczają ważne elementy sprawności ruchu drogowego – np. informację o stacji paliwowej – a w formie reklam nie powinny istnieć. Problemem są także drogowskazy prezentujące zbyt dużą ilość informacji, nie do odczytania w trakcie jazdy. Do tego dochodzą nieadekwatnie, wręcz karykaturalnie stosowane znaki lub ich absurdalne zestawy.

Tak więc znaki stawia się nierzadko na podstawie przestarzałych, czasem błędnych przepisów i różnych „zwyczajów”. Powstają „na zapas”, aby zabezpieczyć projektanta, a nie użytkowników drogi. Często stawia się je ze zbyt dużym marginesem bezpieczeństwa, co w rzeczywistości powoduje u kierowców wzrost zachowań na granicy ryzyka. Można spotkać się też z przesadą w oznakowaniu, kiedy indziej z niedoborem, a chwilami powstaje ono wręcz fantazyjnie. Jakby brak było jakichkolwiek reguł.

### ■ Czy to, co widać na znaku, oznacza to, co widać

Istotą oznakowania drogowego jest podawanie różnych informacji. Są one przekazywane słownie albo w postaci „obrazków”: figuratywnych lub abstrakcyjno-umownych. Właściwe odwzorowanie na znaku tego, czego



Fot. J. Gruszczyński

W polskim systemie oznakowania to, co widać, niekoniecznie pokrywa się ze znaczeniem prawnym komunikatu.

kierowca ma się spodziewać, jest istotą oznakowania. Jednak znaki, oprócz bezpośredniej informacji wizualnej, jaką ze sobą niosą, zawierają w sobie równocześnie informację – regulację prawną. Niestety, w naszym systemie oznakowania często to, co widać, niekoniecznie pokrywa się ze znaczeniem prawnym danego komunikatu.

Przykładem niech będzie tabliczka (fot. powyżej z lewej) grożąca „odholowaniem pojazdu” (T-24). Jest ona niepoważna w zestawieniu ze znakiem „zakaz zatrzymywania się” (B-36), który przecież i tak zabrania nawet chwilowego zatrzymania się, choćby w celu wysadzenia pasażera itp. Natomiast jej umieszczenie pod „zakazem postoju” (B-35) będzie już racjonalne, bo z takiego oznakowania wynika, że złamanie tego zakazu, a więc pozostawienie pojazdu na dłużej niż minutę, może się faktycznie skończyć odholowaniem pozostawionego pojazdu.

Z kolei wizualne znaczenie znaku „zakaz skrętu w lewo” (B-21) dotyczy zakazu skrętu w lewo, natomiast jego znaczenie prawne jest poszerzone o zakaz zawracania, co bezpośrednio ze znaku nie wynika. Na podanym przykładzie (fot. powyżej w środku) zastosowano „zakaz skrętu w lewo”, jednak aby dopuścić możliwość zawracania, umieszczono

poniżej tabliczkę o treści „Nie dotyczy zawracających”. W takiej sytuacji tabliczka niweluje rozszerzone, prawne znaczenie znaku. W niektórych krajach stosuje się oba znaki niezależnie, a niekiedy równocześnie – stosownie do konkretnej sytuacji (fot. powyżej z prawej), gdyż ich znaczenie prawne jest zgodne ze znaczeniem wizualnym. Tak więc „zakaz skrętu w lewo” znaczy wyłącznie „zakaz skrętu w lewo”, a gdy dochodzi również „zakaz zawracania” (B-23), pojawiają się oba znaki. Niestety, polskie oznakowanie, zarówno w samym prawie, jak i w praktyce, zawiera wiele niezbyt klarownych i jednoznacznych przekazów. Stopień skomplikowania przepisów wraz z częściowo przestarzałym zestawem znaków oraz frywolnym ich stosowaniem powoduje degradację, a w praktyce rozpad systemu oznakowania dróg, który stał się zbiorem niekoniecznie powiązanych ze sobą elementów. ■

### Przypisy

- <sup>1</sup> Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Zespół Profilaktyki i Analiz, *Wypadki drogowe w Polsce w roku 2010*, [www.policja.pl](http://www.policja.pl) [online – 9.06.2010].
- <sup>2</sup> *Instrukcja o znakach i sygnałach na drogach*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1975.

- <sup>3</sup> Załączniki nr 1, 2, 3, 4 do Zarządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 marca 1994 r. w sprawie szczegółowych przepisów określających znaki i sygnały drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu (Monitor Polski 1994, nr 16, poz. 120).
- <sup>4</sup> Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczenia na drogach, załączniki nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (DzU nr 220, poz. 2181 ze zm.).
- <sup>5</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (DzU nr 98, poz. 602 ze zm.).
- <sup>6</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (DzU nr 177, poz. 1729).
- <sup>7</sup> E. Dymna, M. Rutkowski, *Polski Outdoor, reklama w przestrzeni publicznej*, Wydawnictwo Klucze, Warszawa 2009.