Stanowisko Nr 11/2022

Konwentu Marszałków Województw RP

z dnia 9 czerwca 2022 r.

w sprawie turystycznych znaków z grupy R-4

Konwent Marszałków Województw RP zwraca się z wnioskiem o wniesienie uzupełnień do przepisów regulujących zasady stosowania znaków drogowych z grupy R-4. Zmiany dotyczą Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 lipca 2013 r., zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach oraz Rozporządzenia Ministrów Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 24 lipca 2013 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Proponowane w niniejszym stanowisku zmiany mają na celu doprecyzowanie i uszczegółowienie zapisów z zakresu oznakowania tras rowerowych. Przy obecnej dynamice rozwoju turystyki rowerowej takie zmiany są niezbędne w celu budowy spójnego i czytelnego systemu znakowania tras rowerowych w Polsce.

1. Treści umieszczane na znakach R-4c i -d oraz sposób liczenia kilometrów

Zapisy dotyczące umieszczanych treści na znakach R-4c i -d są nieprecyzyjne. Prowadzi to do sytuacji, w której każdy projektant, zarządzający ruchem czy inwestor umieszcza inne informacje na znakach, co skutkuje tym, iż turysta rowerowy spotyka się z chaosem informacyjnym. Sytuacja taka ma miejsce w następujących przypadkach:

- w przepisach nie określono do jakiego punktu w danym mieście podawana jest odległość na znaku. Raz jest to odległość do centrum, a innym razem do granic miasta.

Rozbieżności mogą sięgać bardzo dużych wartości, co w przypadku jazdy rowerem ma fundamentalne znaczenie;

- przepisy nie precyzują czy istnieje możliwość, i jeśli tak to w jakich przypadkach, podawania odległości uszczegółowionej do pierwszego miejsca po przecinku;
- przepisy zakładają, że np. w przypadku znaku E-13 na górze wskazywana jest odległość do miejscowości najbliższej, a na dole - najdalszej. W przypadku znaków R-4 jest odwrotnie, a taki sposób podawania informacji jest nieuzasadniony. Zaprzecza to obowiązującej praktyce i powoduje chaos informacyjny.

Zapisy dotyczące znaków R-4 powinny być spójne oraz rozbudowane w podobny sposób, jak ma to miejsce w przypadku znaku E-13.

W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie następujących zapisów:

Obok nazwy miejscowości, umieszcza się kilometraż liczony od miejsca ustawienia znaku do centralnego punktu danej miejscowości np. rynku, głównego placu, ratusza, głównego skrzyżowania na trasie. Jeżeli trasa nie przechodzi przez centralny punkt danej miejscowości to podaje się odległość do skrzyżowania znajdującego się w tej miejscowości, z którego można do niego dojechać. Odległość podaje się w pełnych kilometrach. Jeżeli odległość jest mniejsza niż 5 km, to podaje się ją z dokładnością do jednej dziesiątej kilometra.

Rys. 1. Propozycja wzoru znaku R-4c i R-4d

2. Tablica analogiczna do E-14

W katalogu dostępnego oznakowania R-4 brakuje znaku umożliwiającego podanie większej ilości miejscowości, do których prowadzi szlak. Na znakach R-4c i -d można podać jedynie odległość do dwóch miejsc. Dlatego proponuje się wprowadzenie znaku analogicznego do E-14. W przypadku, kiedy na przykładowym odcinku dwa lub więcej szlaków biegną tym samym śladem znak ten daje też możliwość podawania odległości do miejscowości, które znajdują się na różnych szlakach, za ich rozwidleniem.

Rys. 2. Propozycja znaku R-4 (analogiczny do znaku E-14)

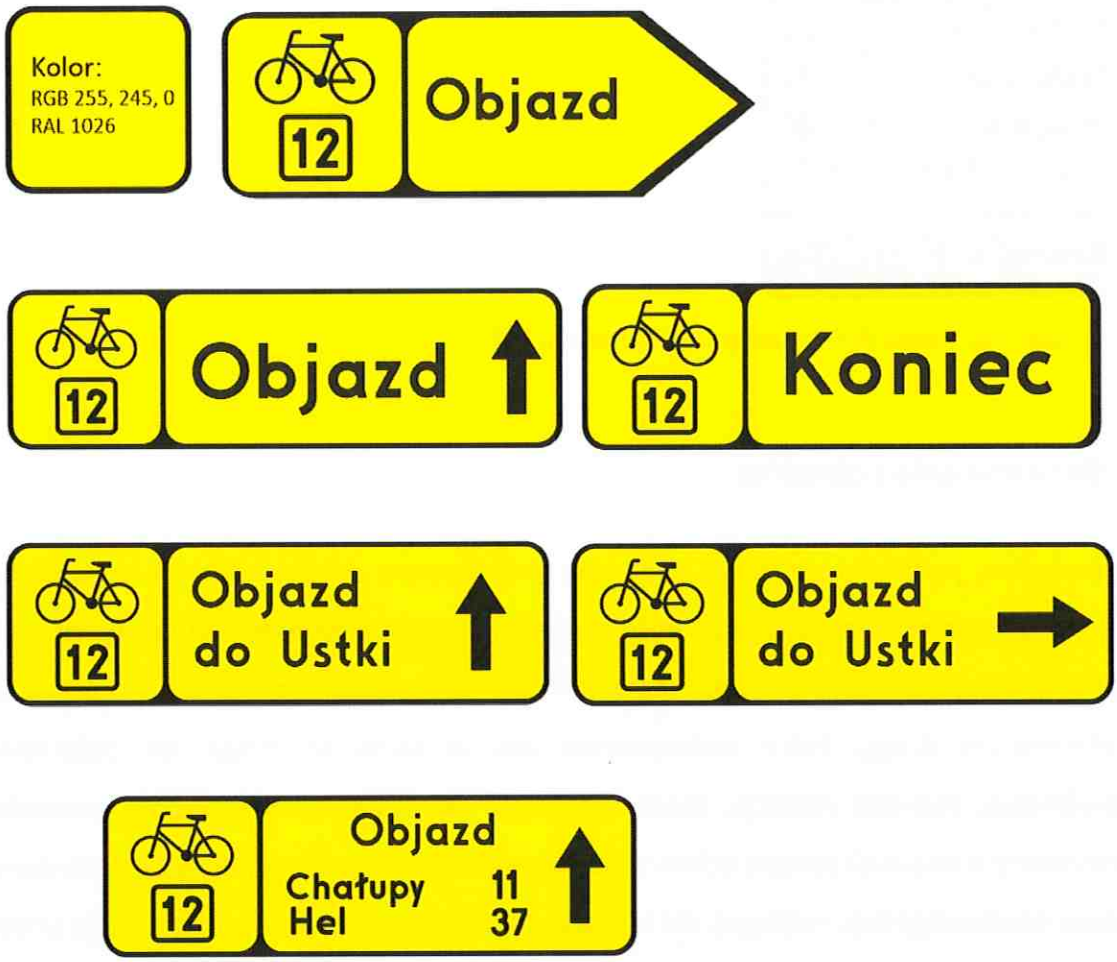
3. Oznakowanie objazdów

Szlaki rowerowe, podobnie jak drogi, podlegają rozbudowom, przebudowom i remontom. W obecnych przepisach brak jest możliwości stosowania znaków objazdów w takiej sytuacji. Objazdy te są bardzo ważne, ponieważ niechronionego użytkownika ruchu należy pokierować najbezpieczniejszą drogą, która niekoniecznie jest tą samą co droga dla pojazdów samochodowych. Ponadto sytuacje, kiedy rowerzysta nie zostanie odpowiednio wcześnie poinformowany o nieprzejezdności szlaku może spowodować fizyczne trudności z dotarciem do miejsca docelowego (np. noclegu). Od lat zarządcy szlaków stosują różnego rodzaju znaki objazdu wg własnego pomysłu. Wprowadza to chaos w oznakowaniu, a znaków takich nie

można zastosować na drogach publicznych. Dlatego też proponuje się wprowadzenie znaków w kolorze odmiennym od kolorystyki znaków grupy R-4, czyli w kolorze żółtym (RGB 255, 245, 0 RAL 1026).

W przypadku znakowania objazdu nie używa się samego znaku R-4 w kolorze żółtym.

UZASADNIENIE: *Nawiązując do rozwiązania drogowego tak samo w rozwiązaniu rowerowym, wyznaczając objazd zawsze trzeba używać wyrazu „Objazd". W związku z tym nie jest poprawne używanie samego znaku R-4 w kolorze żółtym. Znakami dopuszczalnymi do prowadzenie objazdu powinny być znaku R-4b, R-4c, R-4d, R-4e oraz F8.*



Rys. 3. Propozycja zespołu znaków dotyczących objazdu

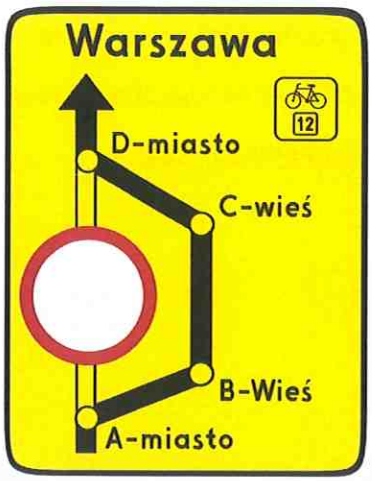
Odpowiednik tablicy F-8:

Należy przewidzieć możliwość zastosowania tablicy analogicznej do F-8 w formie schematycznej lub bardziej szczegółowej (tam gdzie istnieją warunki na zatrzymanie się rowerzysty i sprawdzenie mapy).

Przykłady:

Rys. 4. Przykład połączenia informacji na znaku „Objazd" z mapą

Rys. 5. Znak drogowy F-8



Rys. 6. Propozycje znaku „Objazd" z numerem szlaku (analogiczny do znaku drogowego F-8)

4. Drogowskazy do obiektów turystycznych lub wypoczynkowych od E-7 do E-12 i E-12a w wersji mini

Drogowskazy do obiektów turystycznych lub wypoczynkowych są często stosowane na szlakach rowerowych. Jednakże wielkość tego oznakowania była projektowana z myślą o kierowcach pojazdów mechanicznych. W przypadku dróg rowerowych oraz tras rowerowych prowadzonych niezależnie (bez ruchu samochodowego) znaki te mają wielkość niewspółmierną do potrzeb percepcyjnych rowerzysty. Warto zaznaczyć, że są one zestawiane na jednych konstrukcjach wsporczych ze znakami R-4. Dlatego też postuluje się wprowadzenie nowej kategorii wielkości i zrównanie jej z wielkością znaków R-4.

5. Doprecyzowanie znaku R-4a

Proponujemy dodanie zapisu wyjaśniającego wątpliwości przy stosowaniu tabliczki R-4a. Dotychczas podawano tylko jeden wzór tabliczki, co nie do końca wyjaśnia jej możliwe zastosowanie. Ponadto rekomendujemy możliwość zintegrowania znaków R-4 z R-4a w wersji poziomej (patrz również punkt 9).

Zapis do dodania: Układ graficzny kierunków na tabliczce powinien odpowiadać rzeczywistemu układowi dróg w tym miejscu, przy czym właściwy przebieg szlaku oznacza się linią szerszą, a przebieg innych dróg liniami węższymi. Poniższe grafiki prezentują przykładowe rozwiązania, które każdorazowo należy dostosować do rzeczywistego układu dróg.

Rys. 7. Dodatkowe przykłady znaków R-4a

6. Doprecyzowanie znaku R-4e

Tablica R-4e jest odpowiednikiem tablicy E-1 dla ruchu samochodowego i przy jej tworzeniu powinno kierować się podobnymi zasadami.

Proponujemy dodać zapis: Układ graficzny kierunków na tablicy powinien odpowiadać rzeczywistemu układowi dróg na tym skrzyżowaniu.

Rys. 8. Dodatkowe przykłady znaków R-4e

Rekomendujemy również możliwość stosowania tablic R-4e w wersji zminimalizowanej w przypadkach, w których zmniejszony wymiar tablicy nie wpłynie negatywnie na możliwość odczytania tych znaków przez rowerzystów (np. na obszarach leśnych, wałach przeciwpowodziowych, w miejscach o dużym natężeniu innych elementów).

7. Doprecyzowanie znaków R-4b i -d

Reguły stosowania znaków R-4b oraz R-4d należy uzupełnić o analogiczne zastosowania tablicy E-4 ułatwiające umiejscowienie znaków w terenie.

Proponujemy dodać zapis: Na skrzyżowaniu typu „T" dopuszcza się umieszczenie znaku na przedłużeniu osi kończącej się drogi.

8. R-4d w formie róży wiatrów

Należy dodać możliwość integracji znaków dla kilku kierunków na jednej konstrukcji (w formie róży wiatrów). To ostatnie zastosowanie jest szczególnie przydatne na drogach o niewielkim natężeniu ruchu i niewielkiej prędkości poruszania się rowerzysty. Ponadto umożliwia budowę sieci tras opartej na punktach węzłowych. Przykład z Niemiec oraz okolice Sławna (Sławieński Szlak Rowerowy):

Rys. 9. Przykłady zastosowanych oznakowani

9. Oznakowywanie wspólnych przebiegów tras

W przypadku częściowego wspólnego przebiegu tras należy opracować przykładowe zastosowania w miejscach szczególnie trudnych do oznakowania. Przykład: jeden ze szlaków skręca w lewo, drugi również, ale zaraz później w prawo. Informacja dla rowerzysty musi zostać podana jasno i kompleksowo dla całego układu jeszcze przed pierwszym skrętem. Po prawej „kodeksowe" rozwiązanie. Po lewej proponowane rozwiązanie, w którym rekomendujemy możliwość zintegrowania znaków R-4 z R-4a w wersji poziomej.

Rys. 10. Propozycja zintegrowanego oznakowania części wspólnych kilku tras (forma pozioma)

Rys. 11. Wizualizacja ustawowego rozwiązania oznakowania części wspólnych kilku tras (forma pionowa)

10. Oznakowanie dojazdu do przełęczy/szczytu/wzniesienia

W przypadku tras rowerowych przebiegających przez wzniesienia, szczyty czy przełęcze o dużym stopniu pochylenia rekomendujemy stosowanie zaprezentowanych poniżej

przykładowych wzorów tablic oraz znaków zintegrowanych. Z jednej strony będą one informować o istotnych utrudnieniach czekających na rowerzystę, z drugiej strony stanowić mogą oznaczenie ciekawych choć wymagających odcinków i miejsc na trasie.

W związku z tym na początku podjazdu należy podać:

- dystans do szczytu/wzniesienia/przełęczy,
- średnie nachylenie podjazdu do szczytu,
- nazwę szczytu/wzniesienia/przełęczy (o ile istnieje) wraz z podaniem jego wysokości,
- nazwę i odległość do najbliższej miejscowości, która znajduje się za szczytem/wzniesieniem/przełęczą.

Dodatkowo, na początku każdego kolejnego kilometra podjazdu, powinno zostać podane średnie nachylenie do szczytu i dystans do szczytu, jako informacja pośrednia.

Przykładowe wzory znaków:

Rys. 12. Propozycja oznakowania dojazdu/zjazdu do/z przełęczy/szczytu/wzniesienia

Rys. 13. Propozycja oznakowania znaku pośredniego na dojeździe/zjeździe do/z przełęczy/ szczytu/ wzniesienia

Stanowisko kieruje się do:

1. Pana Andrzeja Adamczyka – Ministra Infrastruktury
2. Pana Marka Dworaka – Pełnomocnika Ministra Infrastruktury ds. Ruchu Rowerowego i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
3. Pana Franciszka Sterczewskiego – Przewodniczącego Parlamentarnego Zespołu ds. Transportu Rowerowego
4. Pana Marcina Różyckiego – Wiceprezesa Polskiej Organizacji Turystycznej

MARSZAŁEK
Województwa Świętokrzyskiego
Andrzej Bętkowski