

Drogi powiatowe i gminne

trudne sprawy na prostych drogach

IX Forum Dróg Publicznych



Olsztyn

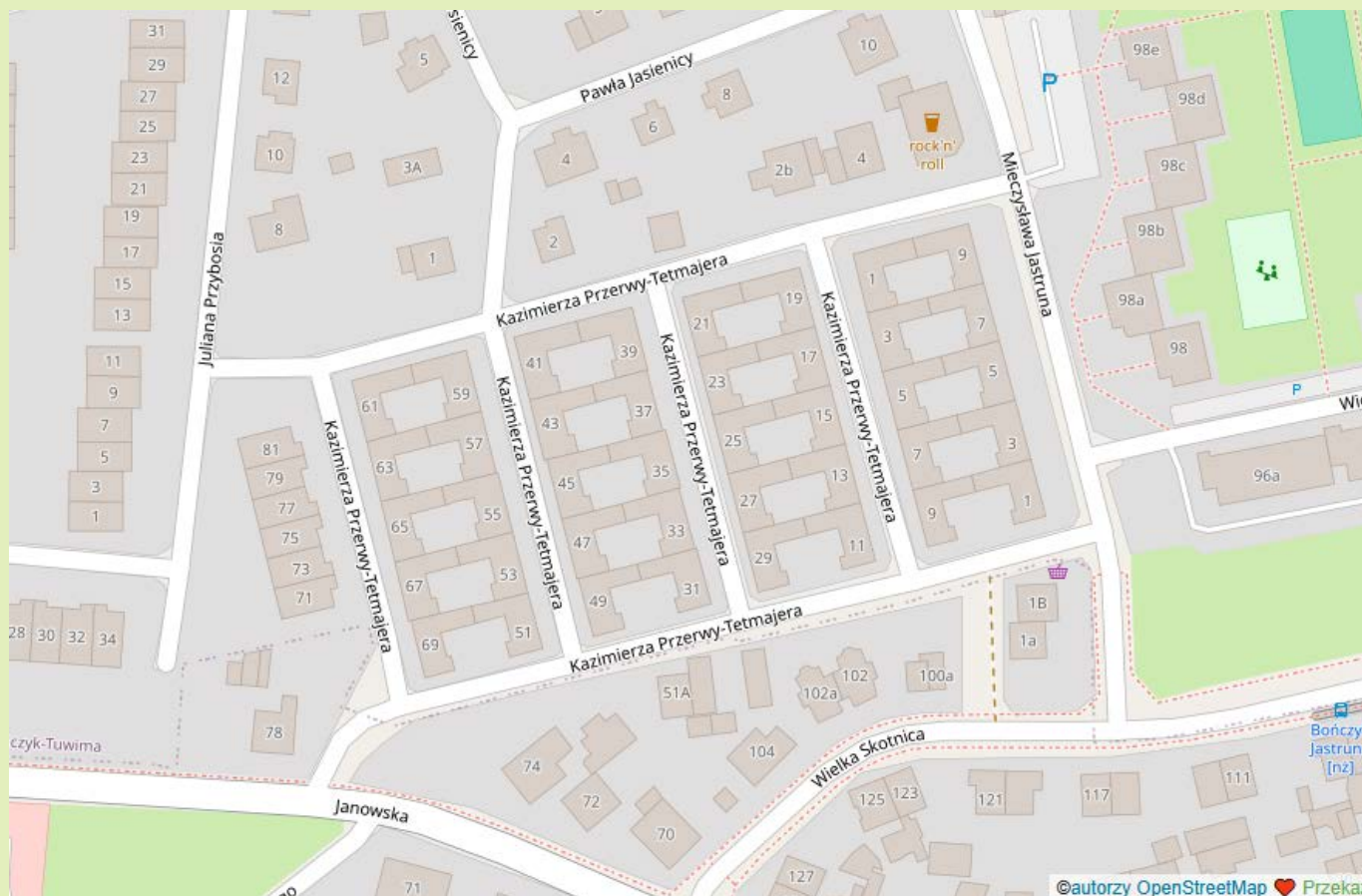


13-15.04.2026 r.

Opracował: Mariusz Grzesica

Poziom trudności

Ocena poziomu trudności jest procesem, który nie powinien być komplikowany czynnikami, które powodują rozproszenie uwagi – problem to konkrety, a nie rozdrabnianie na drobne, albo próby zmiany tematu.



Decyzje podstawowe

Pewne kierunki pozostają ciągle te same, wielu z nas pracuje w zarządzie drogi albo zajmuje się sprawami zarządzania ruchem i nie ma za każdym razem inaczej, wiele bazowych spraw zawsze jest takich samych, wypadki – lub zapytanie do policji.

Czas
Mapa
Raporty
Listy zdarzeń

Od dnia:

Do dnia:

Lokalizacja

Województwo:

Powiat:

Gmina:

Miejscowość:

Ulica:

Skrzyżowanie (nazwy ulic dochodzących do skrzyżowania, co najmniej dwie):

Miejsce

Miejsce zdarzenia:

Geometria:

Teren zabudowany:

Rodzaj drogi:

Zdarzenia z filtrów: 824831
 W tym na mapie: 824819 (100.0%)

Wyświetl »

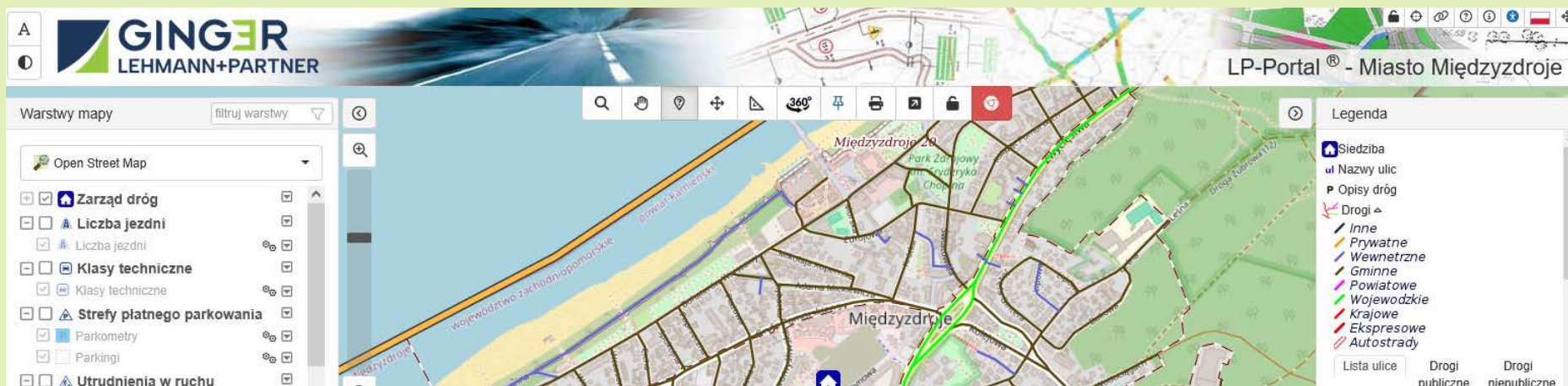
<https://sewik.pl/>

Korzystanie z systemu

Bazę wypadków można budować we własnym zakresie co roku:

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie trybu sporządzania informacji oraz gromadzenia i udostępniania danych o sieci dróg publicznych, obiektach mostowych, tunelach oraz promach Dz.U. 2005 Nr 67, poz. 583

§2 wymaga sporządzenia formularza i przesłanie go do końca I kwartału do GDDKiA
Ostatnimi czasy tylko w wersji cyfrowej – dane o wypadkowości nie są obligatoryjne, ale dobrze skorzystać z tego przepisu, aby wypadkowość dostać, lub stosować dostęp do sewik.pl w programie do ewidencji dróg.



<https://miedzyzdroje.lp-portal.pl/>

Kategorie dróg i zagospodarowanie

W mieście na prawach powiatu wszystkie drogi należą do jednego zarządu drogi oprócz ekspresowych i autostrad, w powiatach grodzkich każdy zarząd drogi ma swoją sieć drogową nad którą ma opiekę.

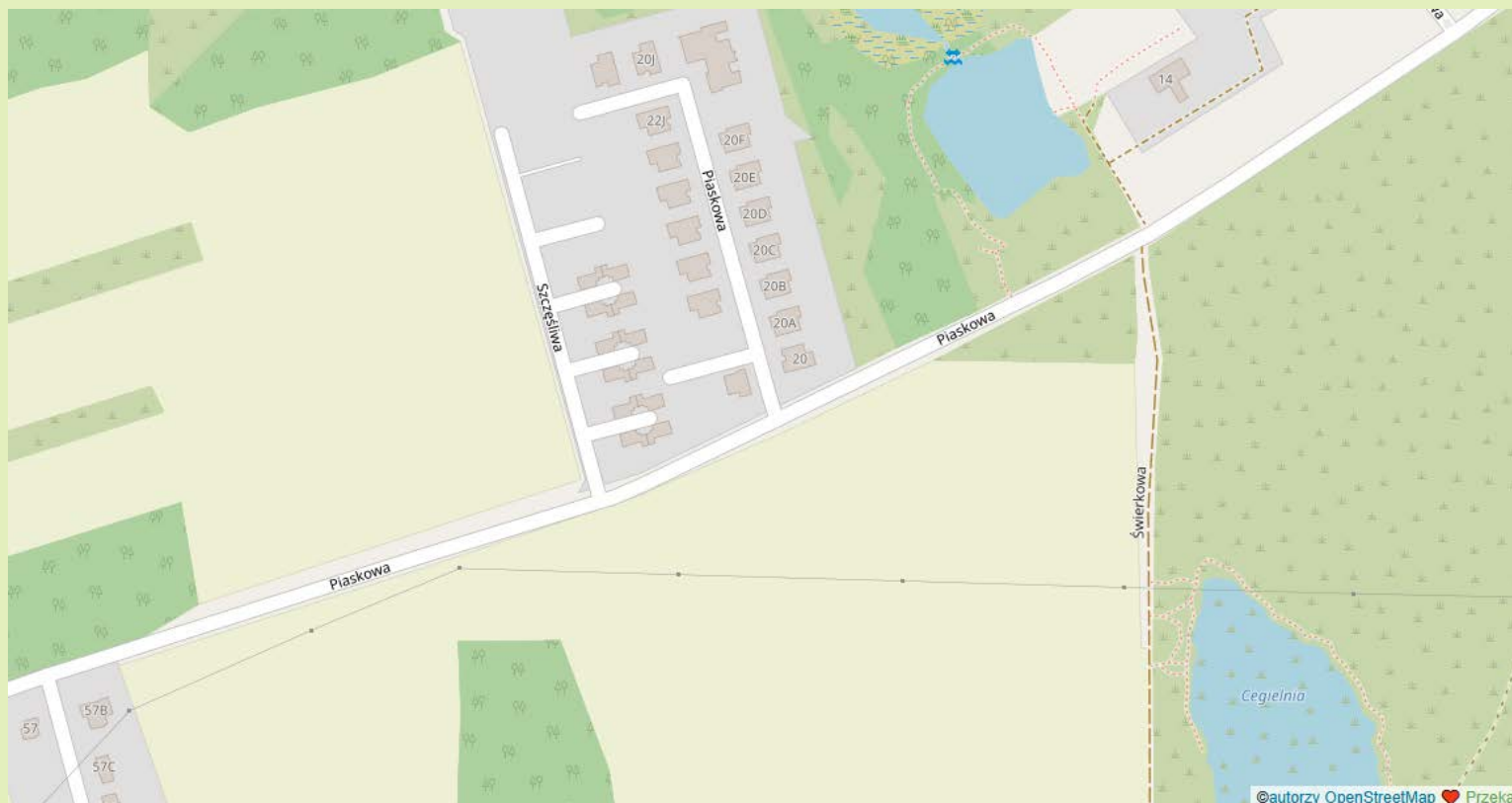
Wklejony rysunek/grafika znaków drogowych to istotna sprawa, aby nie mylić pojęć. Nie każda droga gminna jest w obszarze zabudowanym, a wojewódzka poza obszarem.



<https://pl.wikipedia.org>

Pomyłki terenowe

Jak można zaobserwować na mapie, ten odcinek drogi mimo oznakowania D-42 nie kwalifikuje się do takiego rozwiązania. Zabudowa mieszkalna jest na drogach bocznych, zwykle wewnętrznych do drogi publicznej, albo zabudowa jest rozproszona – nic dziwnego, że w tym miejscu nie zachowuje się prędkości.



Czego nie ma w przepisach to tworzyć ?

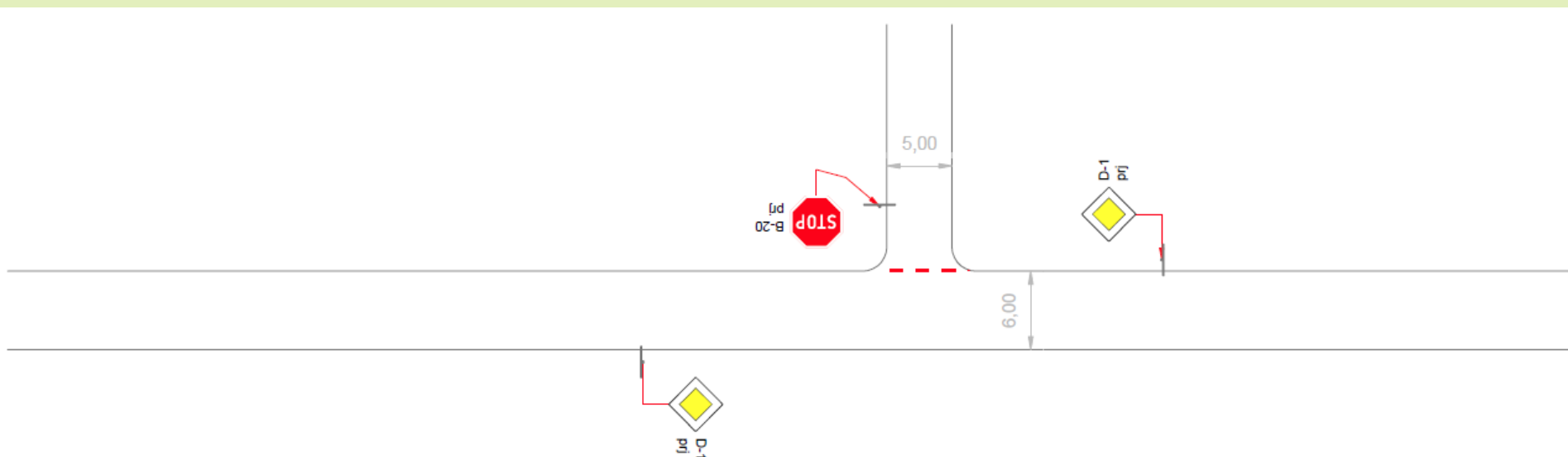
Oprócz analizy prędkości i prawidłowego rozpoznania warunków wynikających z zasad zarządzania prędkością istotne jest, aby nie dodawać do systemu oznakowania polskich dróg symboli, które imitują oznakowanie, a nie mają żadnego prawnego skutku – albo wręcz oszukują uczestnika.



Upraszczenie oznakowania

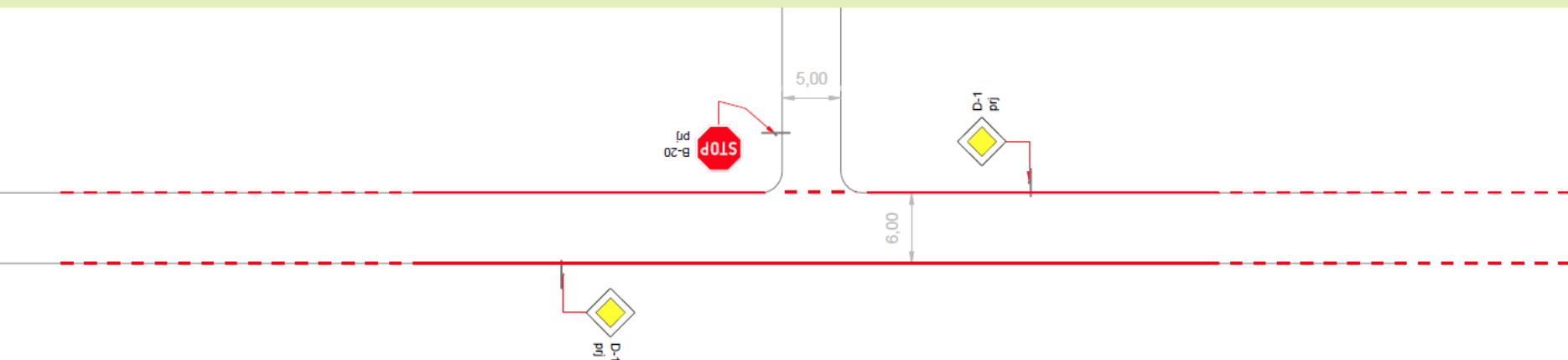
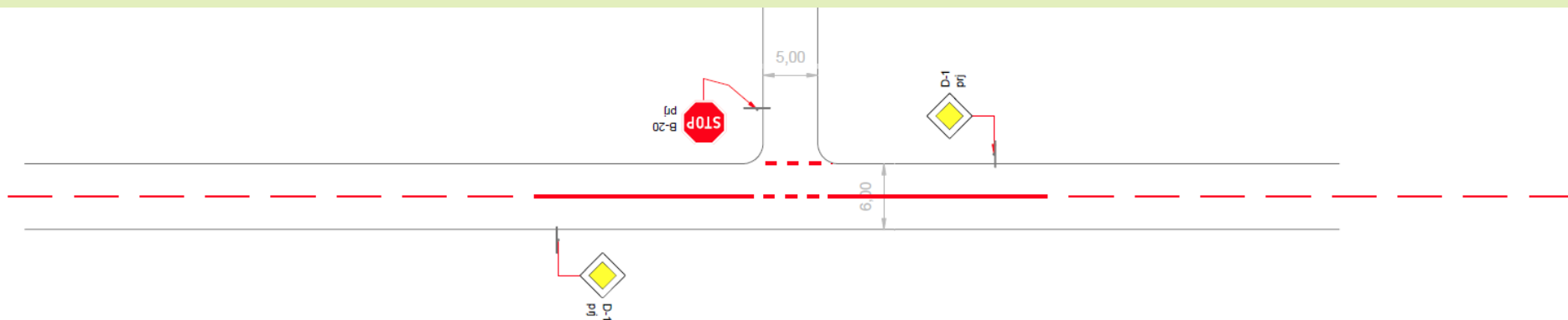
Załącznik 2. Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach

Na drogach powiatowych i gminnych zaleca się stosować zasadę oznakowania poziomego jak dla dróg krajowych i wojewódzkich. *Zakres oznakowania może być ograniczony przez organ zarządzający ruchem do miejsc niebezpiecznych.*



Punktowo oznakowanie

Nawet jeśli na prostym odcinku drogi jest skrzyżowanie to można tylko ten element pasa drogowego podkreślić dla kierowcy i odpuścić sobie oznakowanie prostych odcinków dróg przed i za skrzyżowaniem. Dwa sposoby rozwiązania.



Realizacja rozwiązań

Jadąc tutaj w 2025 roku na trasie widziałem zastosowane oznakowanie poziome tylko w miejscach gdzie kierowca powinien zwracać uwagę na pas drogowy, dostaje w wybranych miejscach informację, że coś się dzieje

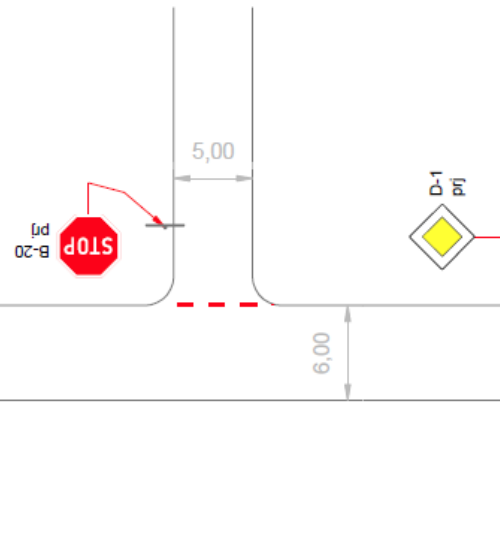


Bez dublowania zasad

Jedno miejsce można oznakować na dwa różne skrajne sposoby, przy drugim przykładzie zasady są powielane z ustawy prawo o ruchu drogowym – więc po co tyle słupków i tarcz w drugim przykładzie ?

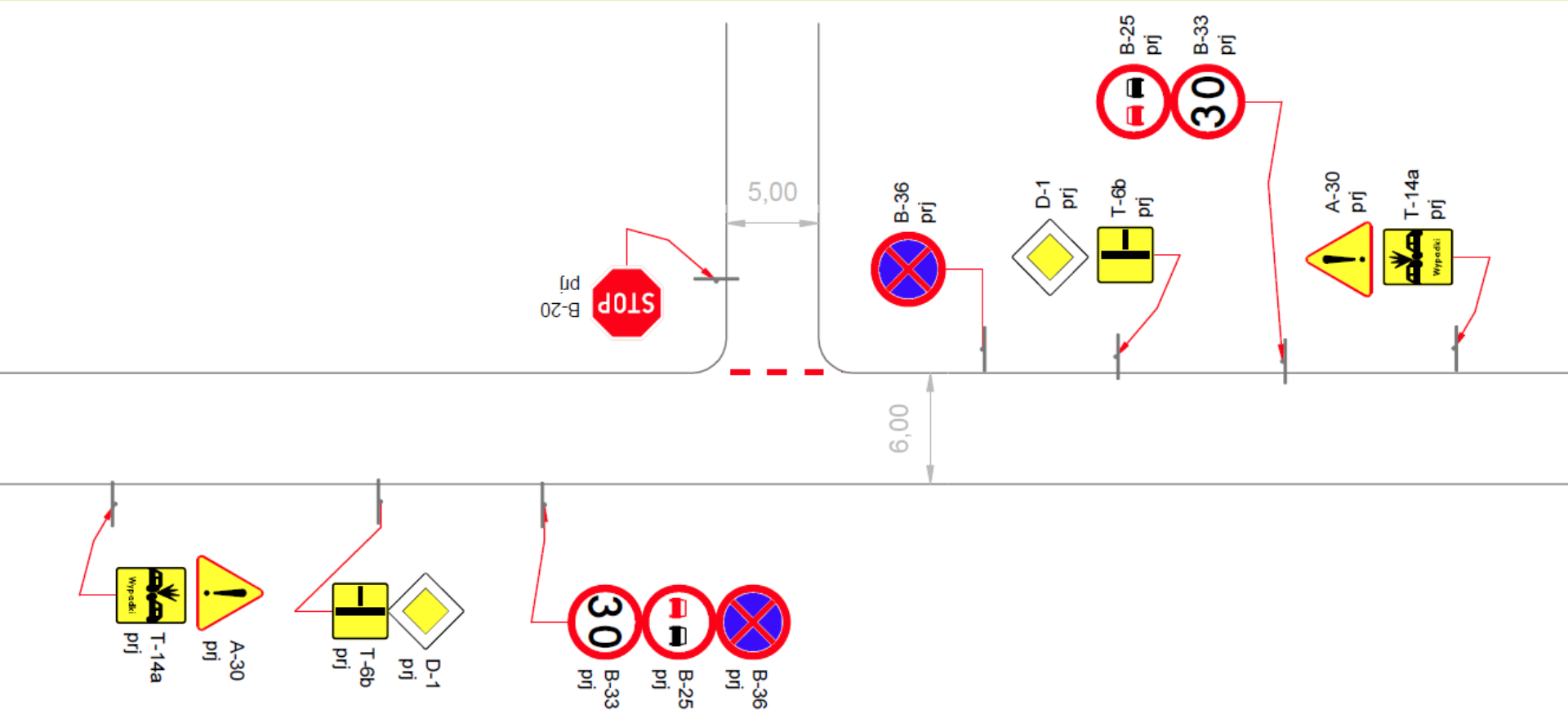
Art. 25 ustawy prawo o ruchu drogowym

1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo - także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo.



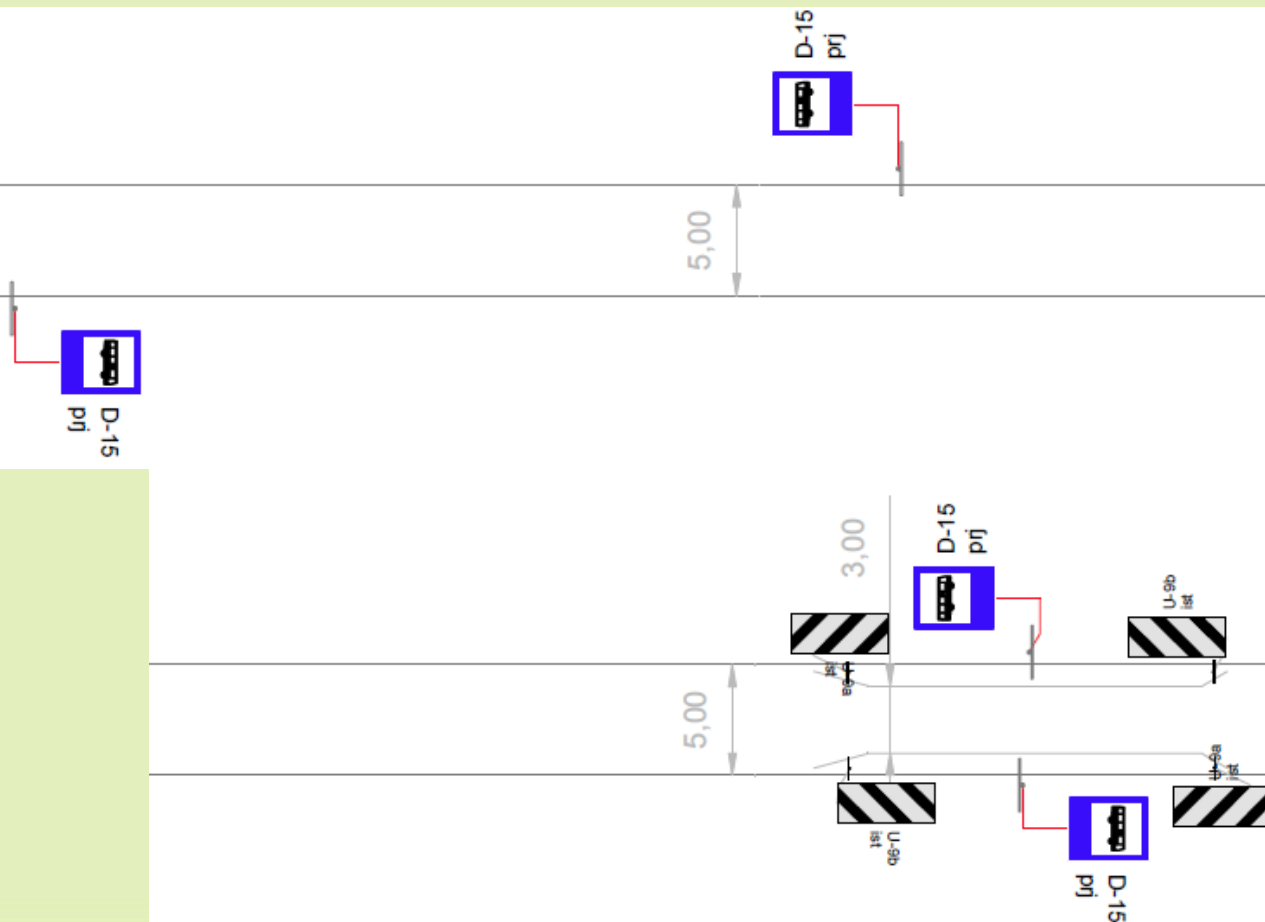
Bez dublowania zasad

Poniżej wersja która nie ma prawa istnieć – wszystko dodane na zapas, często wbrew przepisom i wbrew logice – efekt jest taki, że nadal nie ma rezultatu poprawy i są dalsze głosy w stylu: trzeba coś poprawić, po prostu nadal za mało znaków !



Rozwiązania komunikacyjne

Czasem na prostym odcinku drogi gdzie występuje obsługa pasażerska można skorzystać z doświadczeń zarządu drogi z Gdańska i zamiast progów czy innych elementów uspokojenia ruchu przemyśleć „antyzatoki”



Rozwiązania komunikacyjne

Trochę przesadzono z malowaniem poziomym, bo nie jest obligatoryjne. Znaki D-15 też mogą być jednostronne, a tablica kierunkowa może być w postaci U-3 albo U-9. Świetnie takie rozwiązanie może się sprawdzić w strefach niskich prędkości, bo ten odcinek drogi nie wymaga dodatkowych znaków ostrzegawczych.

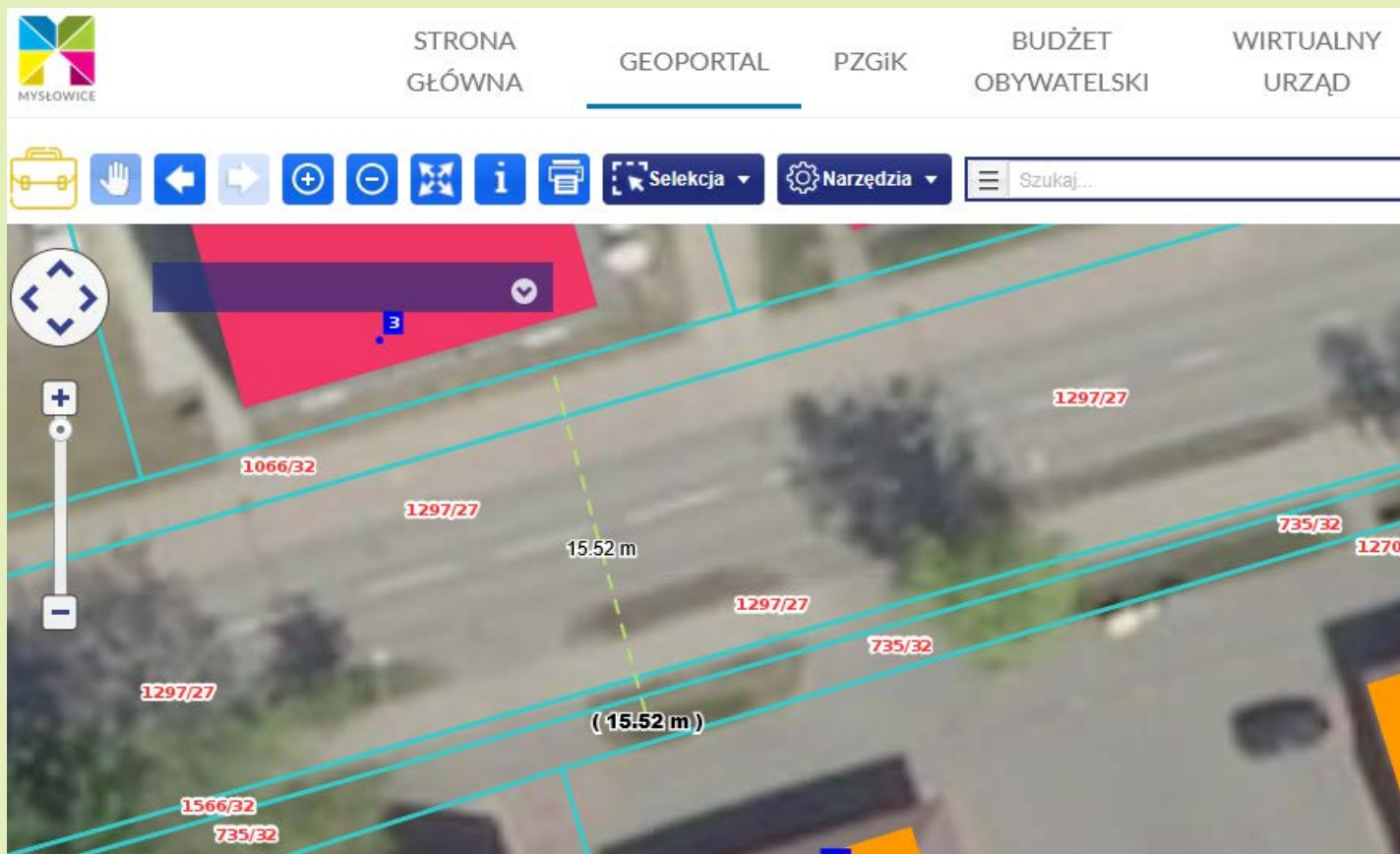
ul. Kochanowskiego - antyzatoka



Gdański Zarząd Dróg i Zieleni

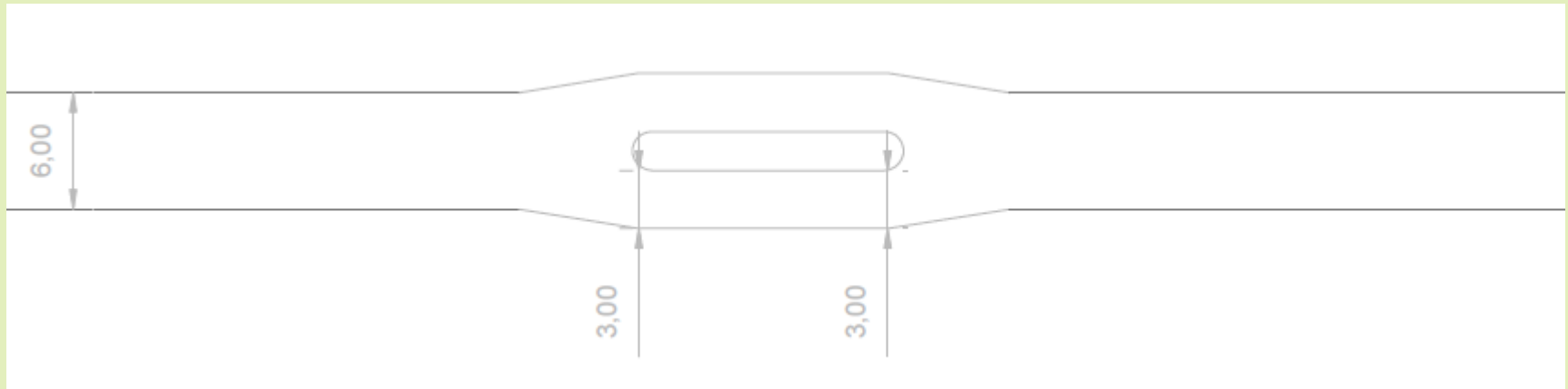
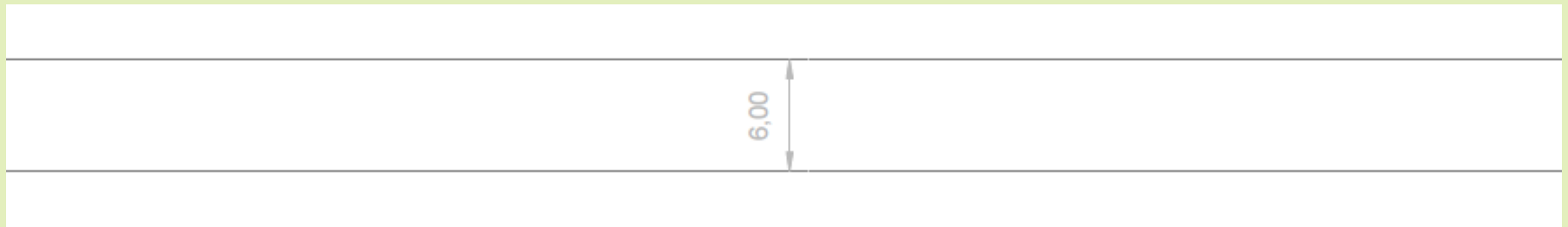
Możliwości wynikające z analiz

Dobre podejście do koncepcji pozwala wybrać dobrą drogę na realizację inwestycji, która nie tylko będzie atrakcyjna cenowo, ale także skuteczna komunikacyjnie. Szerokość pasa drogowego wynosi ok 15m, więc jest potencjał.



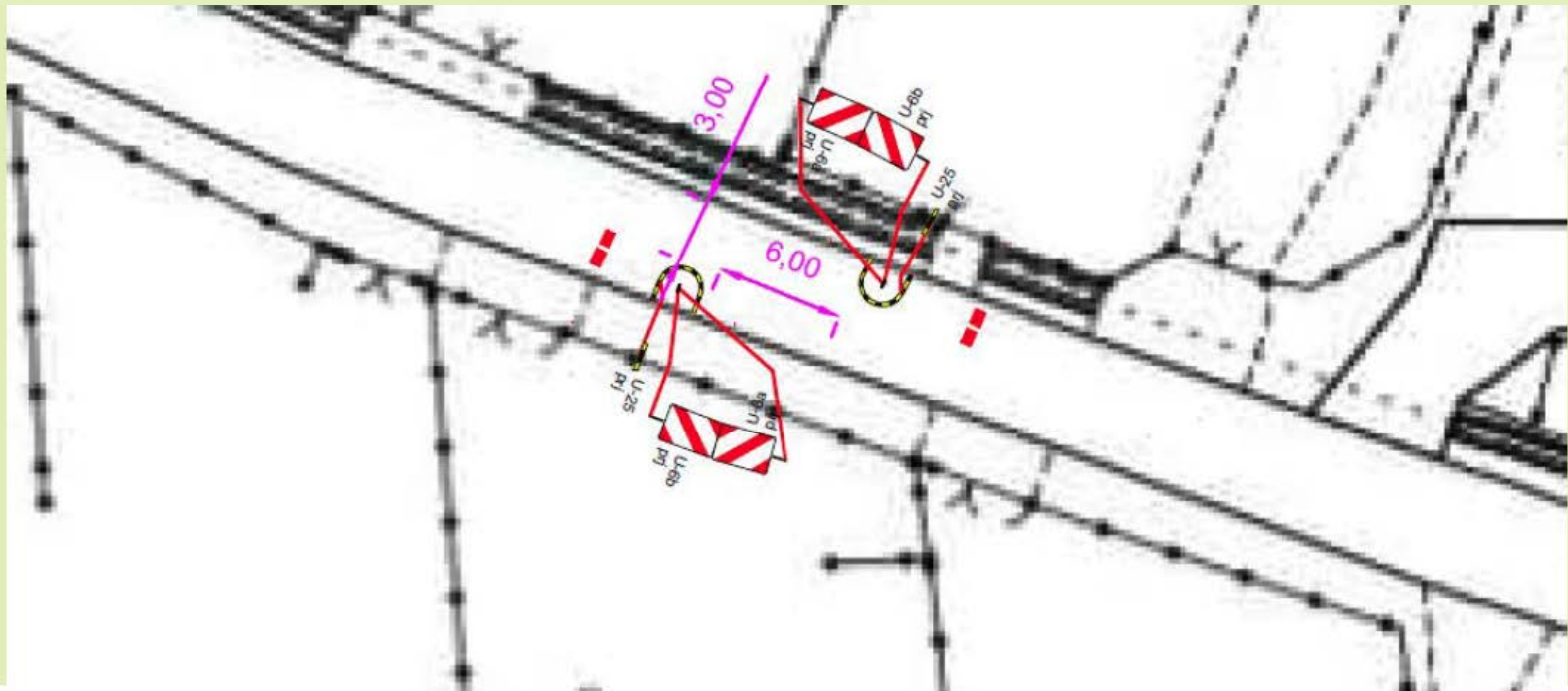
Długa prosta do bezpieczeństwa

Od dawna wymiana asfaltu (wraz z podbudową jeśli technologia tego wymaga) na nowy asfalt poprawia komfort jazdy, ale zbyt często użytkownicy pozwalają sobie na większą prędkość i to jest odnotowane – głównie we wnioskach mieszkańców.



Rozwiązania terenowe - planowane

W ramach Webinarium Gacad: Aktualizacja stałej organizacji ruchu w mieście cz. 3 Plan dla strefy 30, spotkanie nr 79 / 106 były prezentowane sposoby zagospodarowania drogi jeśli zarząd chce wpływać na prędkość bezpośrednio.



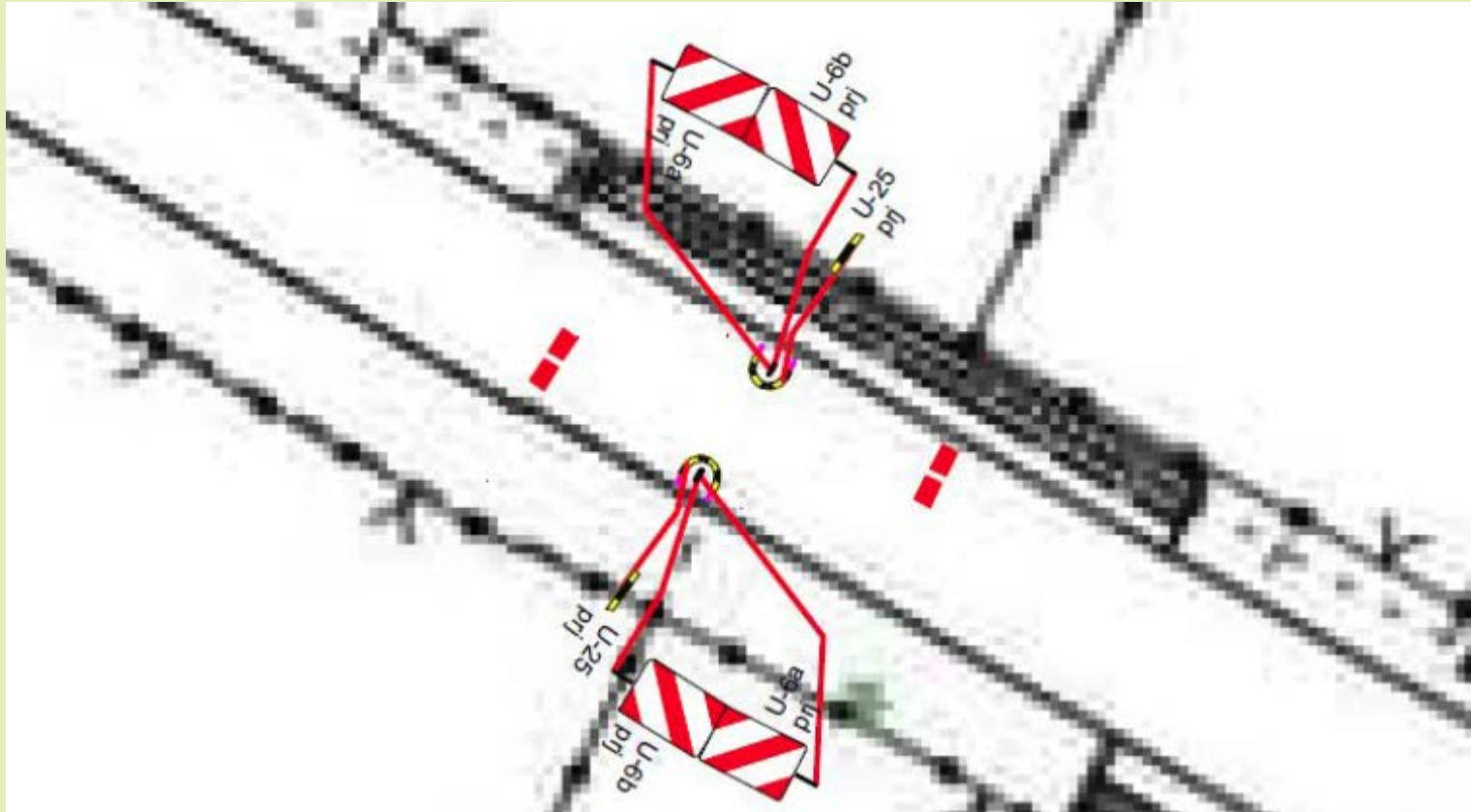
GACAD

BricsCad + GaZnaki

11 III 2025

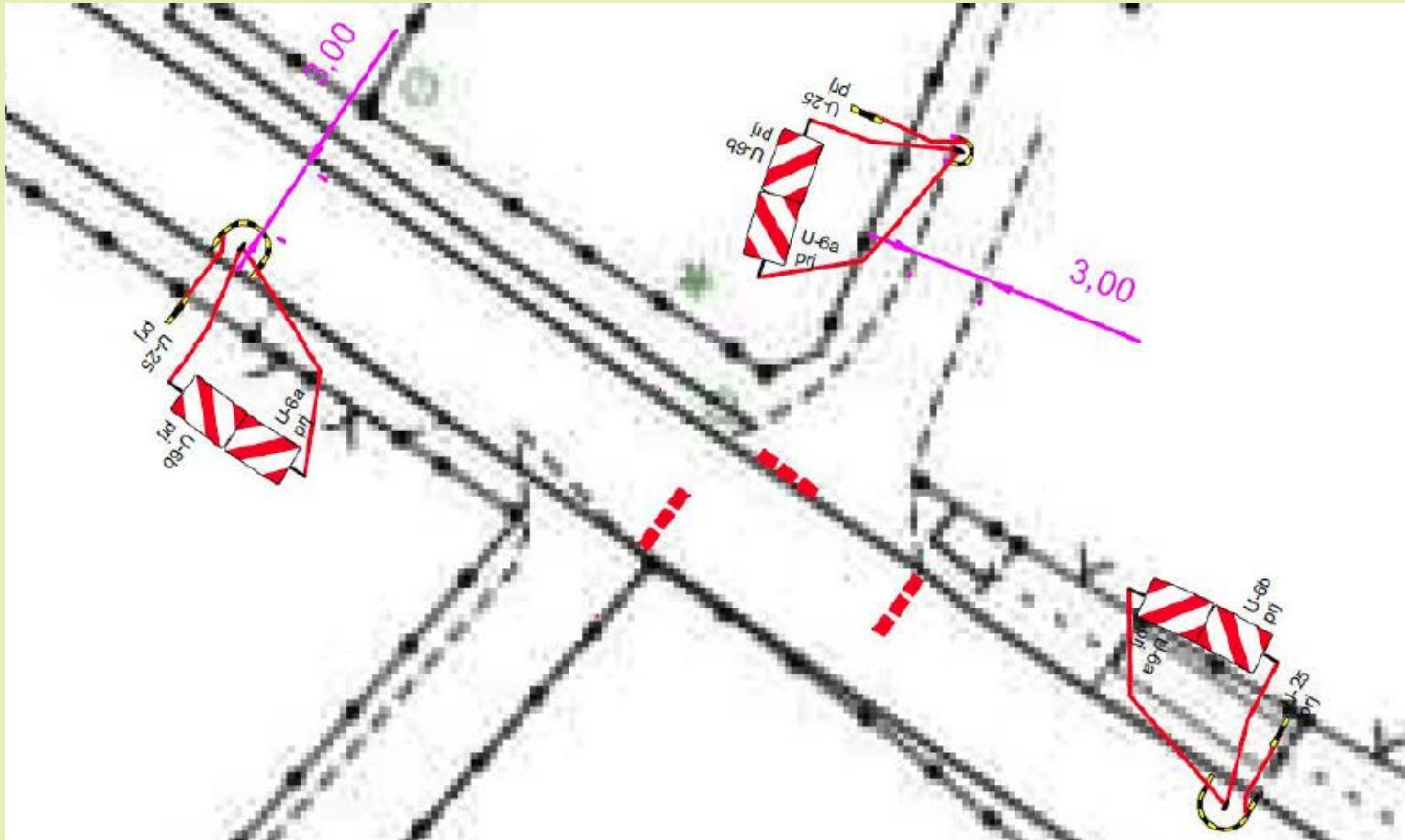
Rozwiązania terenowe - planowane

Mijanka w pasie drogowym jest możliwa także w tym samym przekroju, nie trzeba jej rozsuwać, a jednocześnie nadaje się w pasie drogi której nie jesteśmy w stanie wykorzystać i szerokość nie pozwala na zmiany.



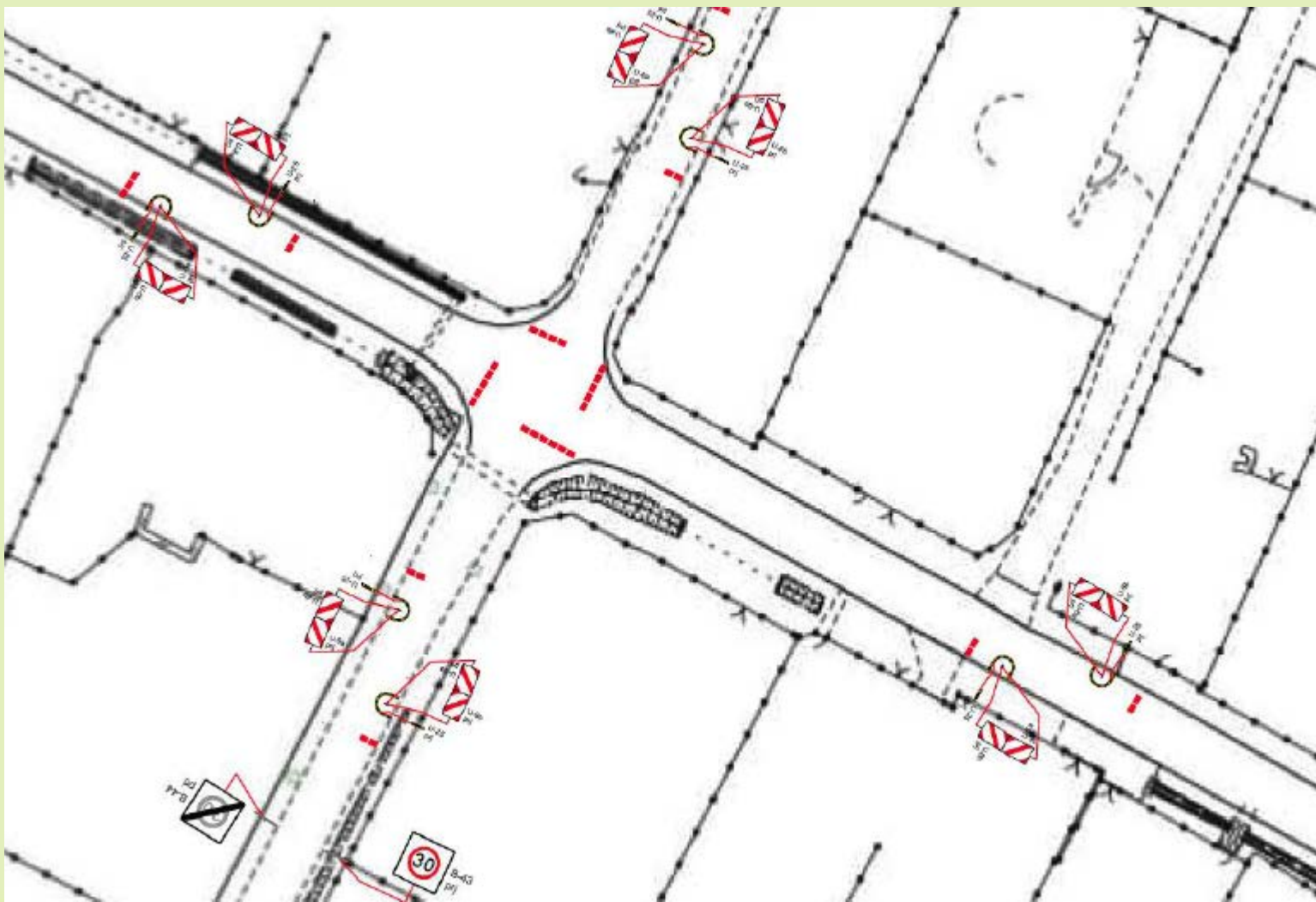
Skrzyżowania proste w strefie 30 / 40

Przy niskich prędkościach skrzyżowania powinny być równorzędne, a jeśli nie są to tylko jest sygnał, że raczej źle wyznaczono strefę niskich prędkości – nie przemyślano tego rozwiązania. W takiej sytuacji wzmacniam miejsca ważne i wpływam na prędkość.



Większe skrzyżowanie, też ważne

Odpowiednie podejście kierowca – droga pozwala wpływać na prędkość pojazdów.



Analiza / podsumowanie

Przytoczone i pokazane materiały pozwalają w wielu sytuacjach dobrać rozwiązanie do problemu. Istotne jest wykrzesanie szerszej analizy od autora opracowania albo w ramach zamówienia dokumentacji podsunąć pewne kierunki realizacji dokumentacji.

W miejscach gdzie się naprawdę może nic nie dać zrobić i pozostaje wybór między rondo a sygnalizacja świetlna należy pamiętać, że każde z tych rozwiązań ma swoją przepustowość i w części przypadków jedne rodzaje zdarzeń mogą się przekształcić w inne – podjęta decyzja ma być świadoma, łącznie z świadomością konsekwencji.

Podkreślam konieczność dbania o **warunki zarządzania prędkością**, ponieważ w całym kraju zbyt często jest to zaniedbane. W strefie 30/40 są warunki jak dla obszaru zabudowanego, a przejazd przez miasto, mimo że V_{max} 50 km/h to jest przygotowane jak dla stref niskich prędkości.

Jakoś nie widzę podstaw do V_{mx} 100 km/h, bo na autostradzie czasem jest wypadek.

**Dziękuję
za uwagę**