

Ostatnie spektakularne wypadki drogowe przywróciły do debaty publicznej temat bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niestety wydaje się, że kierunek debaty niekoniecznie podąża we właściwym kierunku. Zaostrzenie prawa karnego może i odpowiada społecznemu poczuciu sprawiedliwej odpłaty, ale nie odnosi się do źródeł problemów.

A tych jest co najmniej kilka – zarówno techniczno-organizacyjnych, jak i społeczno-psychologicznych. Kilka refleksji o tych pierwszych.

Pierwszym i podstawowym źródłem jest obowiązujący nadal paradygmat projektowania przestrzeni z myślą o pojazdach, a nie pieszych. Symbolicznym przykładem mogą tu służyć inwestycje na nowych osiedlach – szybciej tam powstają jezdnie, po których mają się poruszać samochody niż ciągi piesze, czy pieszo-rowerowe. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na praktykę stosowaną w niektórych miastach Ameryki Południowej – tam inwestycje rozpoczyna się od wybudowania chodnika. To pieszy w pierwszej kolejności potrzebuje możliwości przejścia suchą stopą; droga gruntowa (nie mylić z ujeżdżoną ziemią) dla osoby zmotoryzowanej nie stanowi zagrożenia – co najwyżej przyczynę wolniejszego przejechania określonego kawałka drogi. Kierujemy się jednak wygodą kierowców – budujemy drogi, po których w jednej przestrzeni muszą się poruszać zarówno pojazdy, jak i kierowcy - po czym zastanawiamy się (mało zresztą skutecznie) nad tym jak skutecznie spowolnić ruch.

Paradygmat ułatwień dla samochodów w obszarach zabudowanych był zrozumiały w warunkach lat 90. ubiegłego wieku. Ówczesna sieć drogowa miała taki charakter, że cały ruch tranzytowy musiał się odbywać przez centra miast i miasteczek – wówczas rzeczywiście priorytetem musiała być przepustowość całego systemu drogowego. Dziś jednak w coraz większym stopniu możemy już korzystać z autostrad i dróg szybkiego ruchu, obwodnic dużych miast i niektórych mniejszych – drogi prowadzące przez obszary zabudowy mogą być podporządkowane bezpieczeństwu pieszych – nie tylko jako słabiej chronionych uczestników ruchu, ale przede wszystkim jako tych, których naturalną potrzebą jest poruszanie się w miejscu, w którym mieszkają.

Tymczasem takie rozwiązania z wielkim trudem torują sobie drogę. Dobrym przykładem mogą być spory jakie pojawiają się właściwie w każdym miejscu, w którym próbuje się wprowadzić zmiany – chociażby wyniesione skrzyżowania. Nie wspomnę już o rozwiązaniach, które powszechnie możemy spotkać za granicą. Przy wjeździe do wielu miejscowości na Zachodzie znajdują się szykany wymuszające ostrą zmianę kierunku ruchu – nie da się ich przejechać z nadmierną prędkością. W Polsce są praktycznie niestosowane, gdyż są uznane za stwarzające zagrożenie dla kierowców. Istotnie – są. Jeśli ktoś uderzy w taką przeszkodę z prędkością 100 km/h – przypominam: w obszarze zabudowanym – to może tego nie przeżyć. Tyle że jego śmierć nie jest konsekwencją istnienia przeszkody na drodze, tylko nadmiernej prędkości jaką na tej drodze rozwinął. My jednak lubimy przerzucać odpowiedzialność na czynniki zewnętrzne. To nie prędkość jest winna, tylko okoliczności.

Drugim czynnikiem jest nadmiar i nieadekwatność znaków drogowych. Wydaje się, że ten pierwszy jest konsekwencją przyjęcia, że prawo musi bezwzględnie zastąpić zdrowy rozsądek – w efekcie miejscami mamy do czynienia z liczbą znaków drogowych przekraczającą możliwości percepcji. Dobrą ilustracją będą tutaj długie tabliczki pod znakami drogowymi opisujące zakres obowiązywania zakazów. Tyle tylko, że tych tabliczek nie da się przeczytać – chyba że stanie się przed znakiem stwarzając zagrożenie dla ruchu. Nieadekwatność wynika natomiast z zadziwiającej filozofii stojącej za umieszczaniem znaków. W innych krajach znaki zakazu i nakazu stojące przy szkołach często mają oznaczenie czasowe sprowadzające się do tego, że obowiązują one wyłącznie w czasie nauki szkolnej – bo taki mają sens. U

W poszukiwaniu bezpieczeństwa na drogach

Kategoria: Felietony

Opublikowano: poniedziałek, 04, listopad 2024 14:23

Grzegorz P. Kubalski

Odsłony: 2735

nas – obowiązują 24h na dobę, 365 dni w roku. A czasami 366 dni – jak jest rok przestępny. Wyjeżdżamy z miejscowości, jedziemy 2-3 kilometry przez pola, po czym dopiero znajduje się tablica końca obszaru zabudowanego. Innym moim ulubionym przykładem w tym zakresie jest pewna droga wylotowa z Warszawy, która na odcinku jakiegoś kilometra – przy niezmienionym przekroju, charakterze i braku kolizji (skrzyżowań, przejść dla pieszych) – ma sukcesywnie trzy ograniczenia prędkości: 50 km/h, 90 km/h i 70 km/h. Jeśli ktoś sądzi, że stawiając w ten sposób znaki poprawi bezpieczeństwo, to się myli – uczy tylko lekceważenia przepisów. W efekcie ci sami kierowcy, którzy na serio traktują znaki drogowe za granicą, w Polsce traktują je jako – co najwyżej – niewiążące sugestie. Bo nie wierzą w racjonalność tych znaków.

Poszukując bezpieczeństwa w ruchu drogowym sięgnijmy zatem do źródeł, a nie tylko populistycznych rozwiązań.