



Coraz więcej mówimy o bezpieczeństwie, a na drogach jest wręcz niebezpieczniej. Jakie trzy podstawowe zmiany należałoby wprowadzić, aby niemal z dnia na dzień było mniej wypadków lub kolizji. Co trzeba zrobić, aby odczuć natychmiastową poprawę? Rozmowa z Andrzejem Grzegorzczakiem, sekretarzem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

- Czy poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego jest w ogóle możliwa?

- Jest. Unia Europejska przyjmując nowe państwa w 2004 roku stwierdziła, że poziom bezpieczeństwa na drogach w tych krajach odbiega od poziomu w pozostałych państwach członkowskich.

Zrodziło się pytanie: co zrobić, zdając sobie sprawę, że środki unijne nie pomogą uporać się z tym problemem w szybkim tempie, zwłaszcza, że są przeznaczone głównie na modernizację infrastruktury? Równocześnie z wszelkich badań wynika, że sama zmiana infrastruktury poprzez budowę dróg i autostrad niewiele poprawi bezpieczeństwo. Przykładem jest Polska, w której jest 360 tysięcy kilometrów dróg, z tego 15 tysięcy dróg krajowych, które zawsze przenoszą większość ruchu. Jednak wypadków jest więcej na drogach samorządowych. Czyli nawet jak wybudujemy te 5 tysięcy kilometrów autostrad, na których nawet nie byłoby żadnych wypadków ze skutkiem śmiertelnym, to nadal zostanie 355 tysięcy kilometrów innych dróg.

- Czyli skupmy się na tym co poza autostradami?

- Skupmy się na poprawie bezpieczeństwa na drogach i mówmy o tym, że budujemy i modernizujemy drogi przede wszystkim pod kątem poprawy bezpieczeństwa. A możemy zacząć od prostej rzeczy – od likwidacji zbędnego

oznakowania i ograniczeń, uporządkowania pierwszeństwa przejazdu. W Polsce zapomniano już co znaczy pierwszeństwo z prawej strony. W małych miejscowościach należy wprowadzić skrzyżowania równorzędne, bo to wymusza na wszystkich zmniejszenie prędkości, hamowanie, zwracanie bacznej uwagi kto jedzie z prawej strony, kto będzie miał pierwszeństwo. I to na wszystkich drogach bez względu na to, jaki mają charakter, oczywiście nie mówimy o tych z wielkim natężeniem ruchu. Takie rozwiązanie nie jest panaceum na wszystko. I sprawa najważniejsza: czyli co możemy zrobić już jutro? Zacząć zapinać pasy, przestrzegać przynajmniej podstawowych znaków drogowych, zmienić swoją mentalność. Konsekwentnie i powoli, bo to nie powinna być rewolucja. Spróbujmy dotrzeć do użytkowników dróg i uświadomić im, czym grozi jazda niezgodna z przepisami, a nie wprowadzajmy kolejnego zakazu, bo wszystkie zakazy są źle przyjmowane przez nasze społeczeństwo.

- Przypominanie o zasadach bezpieczeństwa ruchu może kojarzyć się z restrykcjami?

- Działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu bardzo często są przyjmowane jako kolejne restrykcje, sankcje karne. Kiedyś parokrotnie pytałem rodziców podczas spotkań czy palą papierosy i czy zrezygnują z jednej paczki, by kupić dziecku odbłaskową opaskę na rękę, a tym samym zapewnić bezpieczniejsze poruszanie się po zapadnięciu zmroku. Oni odpowiadali, że to powinno zrobić państwo. To dość porażające, bo świadczy o braku świadomości konstytucyjnego obowiązku w odniesieniu do swojego własnego dziecka.

- Zatem są metody, które bez wielkich inwestycji mogą poprawić bezpieczeństwo?

- Owszem. Jeżeli na drogach krajowych są całe ciągi urządzeń poprawiających bezpieczeństwo, to musimy robić podobnie, choćby punktowo, na drogach samorządowych, czyli tam, gdzie występuje największe zagrożenie. Samo wyłatanie dziur w tych drogach, mimo tego, że jest na to presja społeczna, wcale nie wpływa na poprawę bezpieczeństwa, a jedynie na lepsze warunki jazdy i wygodę. Najważniejszym celem przy modernizacji, budowie, przebudowie drogi powinna być poprawa bezpieczeństwa. I można to zrobić niewysokimi nakładami.

- A co z drogami, które wybudowano trzydzieści, pięćdziesiąt lat temu? Były projektowane z myślą o podróżowaniu samochodami o zupełnie innych gabarytach, osiągających o wiele mniejsze niż dziś prędkości. Obecnie ich modernizacja polega najczęściej na nałożeniu nowego asfaltu, namalowaniu nowych oznakowań poziomych. Kierowca widząc to jest przekonany, że to dobra, nowa droga, w pełni bezpieczna i... gaz do dechy...

- I to jest cały problem, że paradoksalnie modernizując drogi, nawet gdybyśmy używali pani określenia i wylewali asfalt, doprowadzili nawierzchnię do dobrego stanu, to dajemy bardzo często asumpt do zwiększenia prędkości – pierwszej wśród

przyczyn wypadków drogowych. Czyli, paradoksalnie, im gorsza droga, tym lepsze bezpieczeństwo, ponieważ nikt nie rozwinie na niej większych prędkości. Paradoksalnie powtarzam, proszę nie traktować tego stwierdzenia jako polityki, którą reprezentuję. Natomiast nie wiem, czy w ślad za modernizacją dróg nie powinny iść akcje uświadamiające typu: Proszę Państwa, dostaliście drogę o dobrej nawierzchni, macie lepsze warunki ruchu, przebudowane skrzyżowanie nie po to, żeby próbować ile samochód wyciągnie, tylko po to, żeby wygodniej podróżować zachowując warunki bezpieczeństwa. Kierowcy i studenci podyplomowi psychologii transportu odpowiadają, że widok zmodernizowanej drogi automatycznie powoduje mocniejsze wciśnięcie pedału gazu i myślenie: wreszcie teraz będę mógł pojechać. Większość zapomina, że są na tej drodze ograniczenia prędkości, których nieprzestrzeganie skutkuje niestety wzrostem wypadków drogowych

- Ale trudno się dziwić, bo widząc nową nawierzchnię można być przekonanym, że droga została dostosowana do współczesnych samochodów, wyprofilowana tak, że moje auto nie wyleci na łuku drogi przy większej prędkości. Czym innym jest niewielki remont, czym innym przystosowanie jezdni do współczesnych możliwości samochodu...

- Jeżeli chodzi o przebieg, geometrię drogi, to sprawa jest dość prosta, bo nawet modernizując nawierzchnię doprowadza się ją do odpowiednich parametrów, przechyłek. Przypomnę, że największym hamulcowym na dzisiaj jest pozyskiwanie jakichkolwiek terenów. Czasami nawet dwa metry ziemi sprawiają, że przez wiele lat nie modernizuje się danej drogi. Natomiast mamy wyniki badań dowodzących, że 85% kierowców, szczególnie w miejscach niebezpiecznych, przekracza prędkość i to znacznie! I jeżeli tego nie zmienimy, to nic nam nie da modernizacja dróg. Jeżeli wyprostujemy wszystkie zakręty, to będziemy jeździli tyle, ile wynoszą możliwości techniczne samochodu – tego żaden przepis nie zmienia. I nie znajdziemy tylu policjantów, ilu powinno wówczas ścigać piratów drogowych. Więc to nie jest problem nawet złego wyprofilowania drogi, ale nieprzestrzegania podstawowych zasad kodeksowych czyli jazdy, o ile znaki nie stanowią inaczej, z prędkościami dostosowanymi do stanu nawierzchni i warunków atmosferycznych. O tym zazwyczaj zapominamy, a później pomstujemy, że gdyby zamiast danej drogi była autostrada!!! Ale to jest czas przyszły, tryb przypuszczający. Mamy taką drogę, po jakiej się poruszamy i chcąc przeżyć, najpierw zastanówmy się, z jaką prędkością i jak, ze względu na warunki atmosferyczne, tę drogę przejechać.

- Dziękuję za rozmowę.

Alina Duda