

Spokojnie, ale czy bezpiecznie?

Utworzono: poniedziałek, 01, grudzień 2008 10:53 Dawid Kozłowski



Poprzez organizację ruchu i za pomocą urządzeń uspokajania ruchu zmniejszana jest liczba odcinków z możliwością wyprzedzania. To stwarza kolejne zagrożenie, niwelujące efekty podjętych działań brd. Jak rozwiązać tę sytuację?

W województwach, powiatach oraz w gminach podejmowane są działania mające na celu zmniejszenie liczby wypadków i zabezpieczenie użytkowników dróg przed skutkami takich zdarzeń. Głównie za pomocą środków organizacji ruchu wprowadza się szereg restrykcji, które wymuszają na kierujących bezpieczniejsze zachowania.

Do groźnych sytuacji najczęściej dochodzi na odcinkach, gdzie drogi przechodzą przez obszary zabudowane. I tam właśnie przede wszystkim stosuje się uspokojenie ruchu.

Efekt pętli

Na drogach przechodzących przez miejscowości ruch lokalny miesza się z ruchem tranzytowym, a samochody poruszają się niekiedy ze skrajnie różnymi prędkościami. To stwarza już poważne zagrożenie. Kolejnym jest brak wyraźnych różnic w przekroju poprzecznym drogi przechodzącej przez obszary zabudowane w stosunku do przekroju drogi poza obszarem zabudowanym. A często jest też tak, że to właśnie w obszarze zabudowanym następuje poszerzenie jezdni. Ponadto, długie, proste odcinki dróg osłabiają czujność i rozluźniają dyscyplinę kierujących.

Te wszystkie czynniki powodują, że kierowcy prowokowani są do niebezpiecznych zachowań i manewrów, a wtedy nietrudno o wypadek. Aby takim sytuacjom przeciwdziałać, wprowadza się środki uspokojenia ruchu (wyspy rozdzielające, kanalizujące, odgięcia toru jazdy, ograniczenia prędkości, ograniczenia

Spokojnie, ale czy bezpiecznie?

Utworzono: poniedziałek, 01, grudzień 2008 10:53 Dawid Kozłowski

wyprzedzania). Jednak nie zwraca się uwagi na to, że poprzez działania służące poprawie bezpieczeństwa za pomocą urządzeń uspokajania ruchu zmniejszana jest liczba odcinków z możliwością wyprzedzania, co stwarza kolejne zagrożenie, skutkujące słabszymi efektami w podniesieniu poziomu brd od zakładanych.



Dodatkowo, bardzo dużym problemem jest dostępność do naszych dróg. Liczne zjazdy do posesji i włączenia do każdej drogi gminnej przyczyniają się do dalszego zmniejszania udziału w ciągach dróg odcinków z możliwością wyprzedzania. W tym przypadku oznakowaniem poziomym ogranicza się manewry wyprzedzania.

Na każdej drodze dwupasowej dwukierunkowej o prędkości projektowej powyżej 60 km/h powinno się dążyć do zapewnienia wymaganej liczby odcinków o długościach umożliwiających wyprzedzanie. Ma to ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa, ponieważ daje kierującym szansę wykonania manewru wyprzedzania w miejscach do tego przeznaczonych. Niedostateczna liczba odcinków do wyprzedzania (lub ich brak) niestety sprzyja powstawaniu niebezpiecznych sytuacji na drodze, np. kierowca od dłuższego czasu próbuje wyprzedzić wolniejszy pojazd i zniecierpliwiony podejmuje to ryzyko w niedozwolonym miejscu, mało tego - nierzadko to ryzyko się potęguje z powodu błędnej oceny sytuacji na drodze.

Bardzo ryzykowane manewry wyprzedzania przy braku dobrej widoczności, wyprzedzanie na tzw. „trzeciego”, szarżowanie w obrębie skrzyżowań - takich sytuacji jest bardzo dużo. Dzieje się tak, ponieważ wśród kierujących rośnie poziom frustracji spowodowanej tym, że z jednej strony podejmuje się działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa wprowadzając różnego rodzaju ograniczenia, a z drugiej - w żaden sposób nie rekompensuje się tych ograniczeń na innych odcinkach.

Należy się więc zastanowić, ile jeszcze ograniczeń zostanie wprowadzonych, aby poprawić bezpieczeństwo w ruchu drogowym, o które nieustannie walczymy? Oraz, o ile jeszcze poprzez te działania zmniejszony zostanie w długościach dróg udział odcinków z możliwością wyprzedzania? A również, ile jeszcze na drogach zostanie ustawionych radarów do pomiarów prędkości, aby egzekwować wprowadzone ograniczenia?

Konieczne są działania kompleksowe

Wyrывkowe, lokalnie podejmowane inicjatywy na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu przynoszą niewielkie, krótkotrwałe efekty, a więc bez kompleksowego

podejścia do tego problemu wypadki będą się przenosić na inne odcinki. Ten skutek obserwujemy od kilku lat i on jest właśnie jedną z przyczyn utrzymywania się wysokiego wskaźnika wypadkowości w naszym kraju, mimo znacznych działań na rzecz poprawy brd.

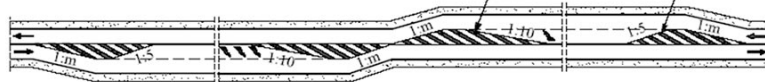
Kompleksowe działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego obejmują:

- analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego na dłuższych odcinkach, tak aby wziąć pod uwagę odcinki sąsiadujące z tymi, na których wprowadza się ograniczenia,
- wprowadzenie na wszystkich drogach dwupasowych dwukierunkowych z szerokimi poboczami odcinków z możliwością wyprzedzania, tzn. wprowadzenie przekroju 2+1*,
- zapewnienie wymaganych rozporządzeniem MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie**, odcinków z możliwością wyprzedzania, zarówno na drogach nowobudowanych, jak również na tych istniejących (szczególnie należałoby poddać wnikliwej analizie wszystkie istniejące ciągi dróg krajowych i wojewódzkich),
- dążenie do ograniczania dostępności do dróg wyższych klas poprzez zmniejszenie liczby punktów dostępu, tj. skrzyżowań i zjazdów indywidualnych, zwiększenie budowy ciągów pieszych w obszarach zabudowanych i budowy dróg serwisowych dla pojazdów rolniczych,
- budowy dróg szybkiego ruchu, tj. autostrad i dróg ekspresowych, w celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa dla ruchu tranzytowego.

a) Nowa droga o przekroju 2+1 pasowym



b) Rozbudowa dwupasowej drogi dwukierunkowej



c) Zmiana organizacji ruchu na drodze z utwardzonymi poboczami



*) 1:20 w przypadku umieszczenia dzielącej bariery ochronnej

Spokojnie, ale czy bezpiecznie?

Utworzono: poniedziałek, 01, grudzień 2008 10:53 Dawid Kozłowski



Działania brd pociągają za sobą spore wydatki, ale korzyści są nieporównywalnie większe. Ważne jest więc, by wszystkie wymienione elementy, przyczyniające się do podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, były realizowane łącznie. Nie można robić podziału na sprawy ważne i mniej ważne, ponieważ tylko w powiązaniu ze sobą środki uspokojenia ruchu oraz zapewnienie wystarczającej liczby odcinków z możliwością wyprzedzania, mogą przynieść zamierzony efekt w postaci znacznej redukcji liczby wypadków w Polsce.

Dawid Kozłowski
BEiPBK „EKKOM”

*Zarządzenie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Nr 20 z 22 sierpnia 2005 r.: „Instrukcja projektowania dodatkowych pasów ruchu na dwupasowych drogach dwukierunkowych”

**Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430)

Polecamy felietony filmowe:

- [Na zakręcie](#)
- ["Miasteczko holenderskie"](#)
- [Wolniej, pewniej, bezpieczniej](#)