



Od 31 grudnia 2010 roku zaczną obowiązywać podwyższone limity prędkości na autostradach i dwujezdniowych drogach ekspresowych. W sondzie zamieszczonej w portalu zapytaliśmy naszych Internautów, czy to rozwiązanie uważają za dobre czy złe. Aż 76,5 procenta respondentów opowiedziało się pozytywnie za wprowadzeniem podwyższonych limitów. Kierowcy więc z zadowoleniem postrzegają nowe regulacje. Inaczej ma się sprawa, kiedy porównamy się do państw europejskich i przyjętego w nich podejścia do spraw bezpieczeństwa na drogach. Wydaje się, że jesteśmy oryginalni w przyjmowaniu nowych rozwiązań. Na podniesienie limitów prędkości nie odważył się żaden kraj Europy. Jakie mogą być skutki wprowadzonych u nas zmian? Odpowiada **Marek Wierzchowski** - Krajowy konsultant ds. inżynierii ruchu w Ministerstwie Infrastruktury, biegły sądowy z zakresu inżynierii ruchu i prawa o ruchu drogowym, audytor BRD.

- Podniesienie limitów prędkości nie jest jedynym, choć teraz najbardziej kontrowersyjnym rozwiązaniem w prawie o ruchu drogowym...

- Rzeczywiście, jesteśmy oryginalni nie tylko na skalę europejską, ale też światową. Pierwszym faktem o tym świadczącym jest to, że jako jedyni posiadamy dla obszaru zabudowanego dwie prędkości, tj. 50 km/h w dzień i 60 km/h w nocy. To jest dość dziwne zjawisko, ponieważ trudno argumentować je tym, iż w nocy istnieje mniejsze niż w dzień prawdopodobieństwo poruszania się pieszych po drogach w obszarze zabudowanym. Nie daje to podstaw do szybszej jazdy nocą, bo w przypadku kolizji – w warunkach ograniczonej widoczności związanej z brakiem dostatecznego oświetlenia – pieszy ma minimalne szanse na przeżycie.

Natomiast wracając do prędkości, jakie będą obowiązywały od nowego roku, chcę podkreślić, że nie prędkość jako taka jest niebezpieczna na drogach, co raczej

różnice prędkości pomiędzy uczestnikami ruchu. Uważam więc, że podejmując decyzje o podniesieniu limitów prędkości najpierw należało dokonać analizy struktury rodzajowej pojazdów poruszających się po naszych drogach klasy A i S oraz ich parametrów technicznych. Na autostradach i drogach ekspresowych, które mają w Polsce przekrój dwujezdniowy, ale każda z jezdni z reguły ma po dwa pasy ruchu, będzie dochodziło do niebezpiecznych sytuacji właśnie wynikających z różnic prędkości. Na przykład takich, kiedy skrajnym prawym pasem będą się poruszały pojazdy wolniej jadące, w tym ciężarowe oraz osobowe starsze rocznikowo oraz o słabszych parametrach jeśli chodzi o możliwość rozwijania wyższych prędkości. Wówczas jadący szybciej lewym pasem będą się dopuszczali wymuszeń na tych, którzy np. właśnie wyprzedzają z dużym trudem (bo mają słabsze pojazdy) ciężarówki jadące prawym pasem.

Inna kwestia dotyczy tego, że podejmując decyzję o podniesieniu limitu nikt nie wziął pod uwagę parametrów, na jakie są projektowane nasze drogi. Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne, dopuszczają 130 km/h jak maksymalną prędkość na jaką się projektuje drogi. Zatem jak te nowe dopuszczenia prędkości mają się do parametrów technicznych dróg m.in. widoczności na zatrzymanie? Oczywiście, po każdej drodze - pomimo zaprojektowania jej na daną prędkość - można się poruszać wolniej bądź szybciej. Ale w moim odczuciu stanowi to już pewne ryzyko.

Jesteśmy więc jedynym krajem w Europie, w którym będą obowiązywały tak wysokie limity prędkości przy równoczesnym posiadaniu najmniejszej sieci dróg o wyższych klasach technicznych. Sądzę też, że te pułapy prędkości wielokrotnie będą przekraczane. Mamy bowiem te „plus 10 km/h” jako dopuszczalne w granicach błędu pomiaru, co skutkuje przyzwoleniem do rozwijania na autostradach prędkości 150 km/h. Ale jakie mają być konsekwencje, w tym finansowe, dla tych jadących z prędkością powyżej 150 km/h? A na pewno i ta prędkość będzie przekraczana w przypadku braku sprawnego systemu nadzoru nad prędkością. Nie podejrzewam też, że taki nadzór odpowiednio zafunkcjonuje w krótkim czasie. Może warto było podniesienie limitów prędkości uzależnić od warunku wcześniejszego wprowadzenia systemu nadzoru nad prędkością?

- Powszechnie autostrady są uznawane za bezpieczne...

- ... pod warunkiem, że nie dochodzi do dużych różnic prędkości poruszających się pojazdów...

- Czy po wprowadzeniu nowych limitów możemy więc spodziewać się na autostradach groźnych wypadków?

- Trudno jednoznacznie przesądzać. Na pewno będzie dochodzić do wielu znacznie bardziej niebezpiecznych sytuacji. Z pełną odpowiedzialnością jeszcze raz podkreślę, że niebezpieczeństwo tkwi w różnicy prędkości między poruszającymi się pojazdami oraz między parametrami technicznymi pojazdów korzystających z autostrad i dróg ekspresowych (masa, prędkość, przyspieszenia, droga hamowania).

- Wspomnieliśmy o rozdziwieniu między warunkami technicznymi projektowania dróg a limitami prędkości. Czy to oznacza, że zostaną wprowadzone liczne ograniczenia prędkości?

- Mieliśmy do czynienia z takimi odcinkami autostrad, na których trzeba było ograniczać prędkość z racji nieodpowiednich parametrów technicznych, na przykład łuków czy widoczności, które były usankcjonowane zgodą na odstępstwa od warunków technicznych. Czy jednak nowe przepisy wymuszają stawianie ograniczeń? Tu nie ma jednoznacznej odpowiedzi. Każde ograniczenie musi być rozpatrywane jako indywidualny przypadek. Ale w tym miejscu chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt odnoszący się do bezpieczeństwa ruchu. Chodzi o wyposażenie drogi w urządzenia bezpieczeństwa ruchu, a dokładnie drogowe bariery ochronne. W tej chwili drogowe bariery ochronne są dopuszczone do stosowania na podstawie certyfikatów, które producenci uzyskują po wykonaniu prób zderzeniowych. Maksymalna natomiast prędkość w podstawowej próbie zderzeniowej wynosi 100 km/h. Pojawia się więc problem. Mamy warunki techniczne jakim drogowa bariera jako wyrób budowlany musi odpowiadać, a procedura certyfikacji polega na tym, że badane są bariery zderzeniowo, ale dla prędkości dużo niższej od tej jaką dopuścimy od nowego roku na drogach. Oznacza to, że wzrasta poziom potencjalnego zagrożenia. Z taką bowiem prędkością skutki zderzenia pojazdu z barierą będą dużo bardziej tragiczne.

- Zadowolenie kierowców z podniesienia limitów prędkości nie jest więc szczególnym powodem do satysfakcji legislatorów...

- Często korzystam z samochodu i chciałbym szybciej poruszać się z miejsca do miejsca. Jednak jeżdżąc szybciej chciałbym się poruszać po drogach o odpowiednich parametrach technicznych, które maksymalnie gwarantują bezpieczeństwo. Nie sam więc limit decyduje o tym, że pewien odcinek przejadę szybciej. Raczej decydujące jest ryzyko związane z szybszym przejechaniem danego odcinka drogi. Nie ma żadnego problemu jeśli sam korzystałbym z drogi jadąc z punktu A do B. W tym momencie biorę odpowiedzialność za to co robię i w skrajnym przypadku mogę jechać jak najszybciej. Inna jest ta odpowiedzialność, kiedy pokonuję drogę obciążoną ruchem różnych pojazdów, tj. ciężarowych, autobusów, osobowych o dużych przyspieszeniach i prędkościach oraz tych technologicznie reprezentujących poziom sprzed wielu lat. Powinienem uwzględnić też bezpieczeństwo innych uczestników ruchu, którzy korzystają z różnych pojazdów.

- Dziękuję za rozmowę.

Agnieszka Serbeńska