



**Jerzy Gruszczyński**

Studio projektowe Road Sign Design | Stowarzyszenie Kreacja

## Piesi na polskich drogach a oznakowanie

Według policyjnych statystyk za 2017 rok do niekorzystnego drogowego zdarzenia na polskich drogach dochodzi średnio co 67 sekund, co 8 minut do wypadku, w tym co 13 minut przybywa osoba ranna, z tego 28% jest ciężko rannych, a co 3 godziny ktoś ginie.<sup>1</sup>

### Polska na tle Europy

Polskie drogi należą do najniebezpieczniejszych w Europie, co wynika zarówno z niezbyt racjonalnego zachowania się pieszych i kierowców, jak i z ułomności drogowej infrastruktury. W statystykach wypadkowych zajmujemy niechlubne, czołowe miejsca. Biorąc pod uwagę pieszych, to wśród krajów europejskich ginie ich najwięcej na naszych drogach. 10 lat temu pieszy ginął co 5 godzin, dziś ginie co 10. Choć z roku na rok sytuacja się poprawia, to wciąż w statystykach wypadamy bardzo niekorzystnie, bo aż 31% ofiar śmiertelnych to piesi. Gorzej jest tylko w Rumunii (34%), na Łotwie (34%) i Litwie (33%), a w większości krajów europejskich procent ten zbliża się do kilkunastu. W niektórych spada nawet poniżej 10. Podobnie jest w ilości zabitych pieszych na milion mieszkańców – jesteśmy na czwartym miejscu od końca. W Rumunii giną 33 osoby, na Łotwie 32, na Litwie 28, a w Polsce 24, podczas gdy w Holandii 4. Natomiast średnia europejska wynosi 11 osób na milion.<sup>2</sup>

### Piesi na polskich drogach – pięć stref

Dysponujemy siecią dróg o łącznej długości około 295 000 km. Jedyną strefę, gdzie nie ma styku pojazdów z ruchem pieszych, stanowi zaledwie 3 500 km autostrad oraz dróg ekspresowych, czyli 1,2%. Sytuacja na pozostałych drogach jest niekorzystna, ponieważ spory ruch pieszych ma miejsce w tych samych strefach co ruch pojazdów.

Na drogach głównych, zwłaszcza gdy mamy do czynienia z drogą dwujezdniową, są czynione starania by piesi przechodzili przez kładkę nad jezdnią bądź przejściem podziemnym. Niemniej wciąż napotykamy na kolizyjne przejścia dla pieszych, z ograniczeniem prędkości do 70 km/h, które są bardzo niebezpieczne. Zezwalają na równoległy ruch pojazdów, co praktycznie przy przejeździe przez takie przejścia staje się wyprzedzaniem na pasach. W przypadku ograniczonej widoczności może dojść do kolizji z pieszym, co przy tej prędkości raczej mu nie daje szans

przeżycia. Nawet odcinki głównych, jednojezdniowych dróg z miejscowymi ograniczeniami prędkości do 60, czy 50 km/h w rejonie przejść, też nie będą dla pieszych zbyt bezpieczne.

Za kolejną strefę można przyjąć drogi główne, przechodzące przez obszary zabudowane. Tu prędkość w rejonie przejść dla pieszych zasadniczo nie jest większa niż 50 km/h, choć z praktyki wiadomo, że niejednokrotnie rzeczywista prędkość wzrasta niekiedy do 60, czy 70 km/h. Dzieje się tak zwłaszcza wtedy gdy, ruch ma charakter przelotowego, a w danym rejonie brak obwodnicy itp. Dodatkowo piesi w terenach zabudowanych nie wszędzie dysponują chodnikami oddzielającymi ich ruch od jezdni. Niejednokrotnie natężenie ruchu jest duże, a piesi poruszają się wąskim poboczem. Ich koegzystencja z pojazdami powoduje stałe przemieszczanie się w rejonie jezdni i częste przechodzenie przez nią, co skutkuje powstawaniem wielu przejść dla pieszych, z których sporo jest niebezpiecznych.

W centrach miejscowości lub w rejonach wzmożonego ruchu pieszych powstają strefowe ograniczenia prędkości, które są oznaczane specjalnymi znakami i dla danego obszaru ograniczają prędkość do 40, czy do 30 km/h (te ostatnie coraz częściej zwane „Tempo 30”).

Kolejnymi strefami, są strefy zamieszkania, gdzie prędkość pojazdów jest zredukowana do 20 km/h. Podobnie bywa w strefach ruchu pieszego, co zazwyczaj dotyczy centrum miejscowości, np. rynku, rejonu zabytkowych ulic itp., gdzie ruch ograniczono ilościowo, a pojazd pieszemu ma zawsze ustąpić ma pierwszeństwa.

### Statystyki dotyczące pieszych

Z policyjnych statystyk wypadków z pieszymi użytkownikami dróg z ostatnich lat kilku wynika, że wypadki te w ramach miejsc udostępnionych dla pieszych zdarzają się na: przejściach dla pieszych – 46,3%, skrzyżowaniach – 30,8%, chodnikach bądź drogach dla pieszych – 4,9%, poboczach – 1,0% i przystankach komunikacji publicznej – 1,0%. Pozostaje jeszcze 16,0% wypadków, które mają miejsce poza obszarami udostępnionymi dla pieszych. Na obszarach udostępnionych średnio na 1000 wypadków z pieszymi przypada 7 zabitych oraz 100 rannych. Ilość zabitych i rannych w stosunku do wypadków jest rozłożona w miarę proporcjonalnie. Są jednak odstępstwa, bo wypadki na poboczu skutkują większą śmiertelnością i mniejszą ilością rannych, a te

<sup>1</sup> statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy

<sup>2</sup> Traffic Safety Basic Facts on Pedestrians, European Commission, Directorate General for Transport, June 2017.

na chodniku odwrotnie. Warto dodać, że piesi giną głównie na obszarach zabudowanych, przy czym prawie połowa ofiar wśród pieszych to osoby w wieku 60 lat i starsze.<sup>3</sup>

Biorąc pod uwagę wzajemne relacje poruszania się pieszych i pojazdów w nawiązaniu do lokalizacji wypadków z pieszymi należałoby rozpatrywać trzy główne strefy:

1. rejon przecinania się ruchu pieszego z kołowym,
2. miejsca „chaotycznego” poruszania się pieszych,
3. ruch równoległy pojazdów i pieszych.

#### Problemy z przecinaniem się ruchu pieszego z kołowym

Do przecinania się ruchu pieszego z kołowym dochodzi przede wszystkim na przejściach dla pieszych. Niektórym, zwłaszcza zlokalizowanym w rejonach skrzyżowań towarzyszy sygnalizacja świetlna. Dodatkowo słyszy się czasem uwagi w rodzaju: „Tu przydałoby się przejście dla pieszych, bo część mieszkańców ma problem z dojściem do sklepu po drugiej stronie ulicy. Gdyby chcieć spełniać tego typu życzenia, to w wielu rejonach mielibyśmy przejście obok przejścia, a i tak wg wielu analiz już jest ich za dużo.

Coraz częściej mówi się o potrzebie wprowadzenia obowiązku ustępowania pieszemu w momencie podchodzenia do przejścia – tak jak to jest w krajach Europy Zachodniej. Okazuje się jednak, że wprowadzenie takiego zapisu nie jest wcale łatwe. Przykłady z innych krajów wykazują, że po jego wprowadzeniu liczba wypadków na przejściach znacznie wzrasta i dopiero gdzieś po roku zaczyna się pojawiać pożądany efekt.

Wygląda na to, że taką zmianę należy przygotować, a na razie jest za wcześnie na jej wprowadzenie. Z porównywania rozwiązań wynika, że między innymi na naszych przejściach są niedopuszczalne prędkości rzędu 70 km/h oraz że należy także zlikwidować te na drogach dwujezdniowych.

Bezpieczeństwo pieszych wymaga przede wszystkim uporządkowania całej sfery wizualnej wokół drogi. Obecny, niekontrolowany reklamowo-informacyjny bałagan potrafi zawładnąć większością otoczenia drogi, a niewłaściwe regulacje prawne nie pomagają, by można było sobie z tym poradzić. Punktem wyjścia dla bezpieczeństwa pieszych jest to, aby kierowca widział pieszego, by miał widoczność przejścia dla pieszych, gdyż od tego zależy dostosowanie prędkości do sytuacji, do tego co widzi. Są miejsca, gdzie bez względu na rozwiązania inżynieryjne, czy zagęszczenie ruchu, wizualne otoczenie drogi jest informacyjnie zaśmiecone, w ramach czego niejedyn ważny znak – choćby „przejście dla pieszych” (D-6), po prostu znika.

Od lat czyni się różne zabiegi, aby przejście stało się bardziej widoczne, jednak przy braku

systemowego i interdyscyplinarnego działania wysiłki te wydają się być fragmentaryczne. Pod koniec lat 90. wprowadzono tabliczkę „Agatka”, którą dodaje się przed przejściami dla pieszych szczególnie uczęszczanymi przez dzieci. Od pewnego czasu, tabliczka ta wraz z informacyjnym znakiem „przejście dla pieszych” pojawia się na tablicach o kolorze jaskrawo żółtym lub seledynowym. Dochodzi jednak także do dołączania do tego oznakowania różnych agresywnych i niekonwencjonalnych elementów wizualnych, na przykład pochodzących ze świata reklamy (fot. 1), co wcale nie jest zasadne, bo komunikat przestaje być jednoznaczny.

Z czasem dodano czerwoną kolorystykę dla wybranych przejść dla pieszych typu zebra, a niebieski znak „przejście dla pieszych” (D-6) coraz częściej umieszcza się na większej, kwadratowej tablicy o kolorze jaskrawym. Ostatnio nad tym znakiem pojawia się podwójne, żółte, pulsujące na przemian światło.

Można sobie wyobrazić, że wciąż będą przybywać kolejne, zabezpieczające wizualne elementy, ale nasuwa się pytanie, na ile i w jakim stopniu będą one skuteczne przy braku uporządkowania całej sfery wizualnej wokół drogi. Istotnym zaniedbaniem z jakim mamy do czynienia w przedstawionych przykładach jest fakt, że informacja o przejściu dla pieszych pojawia się praktycznie w ostatniej chwili.

#### Niedoceniecie roli oznakowania

Po pierwsze nie powinno nigdy dochodzić do sytuacji, w której kierowca może nie zauważyć przejścia dla pieszych. Niestety, nierzadko dostrzega je w ostatniej chwili, chociaż jak na dzisiaj formalnie jest wszystko w porządku. Padają stwierdzenia, że oznakowanie jest – i to prawidłowe, tyle że kierowca nie zauważył przejścia, bo nie patrzy na znaki. A dlaczego nie patrzy?

Większość obowiązującego polskiego oznakowania oraz reguł jego instalowania powstała ponad 40 lat temu. W międzyczasie ruch drogowy uległ wielokrotnieniu, a dróg jakościowych, o pożądanych parametrach dużo nie przybyło. Polacy wzbogacili się na tyle, że jesteśmy w czołówce krajów pod względem ilości samochodów, a równocześnie w ogonie krajów dysponujących siecią dróg, które by odpowiadały potrzebom – tj. segregacji dróg na dalekosiężne, zbiorcze, lokalne i dojazdowe, w tym właściwie izolujące ruch pieszych od kołowego. Poza tym oznakowanie wtapia się w informacyjne otoczenie wynikające z wszechobecnych oraz chaotycznych reklam i często jest niewidoczne. Do tego dochodzi cały wachlarz zaniedbań edukacyjnych, co dotyczy również zarządców dróg, jak i projektantów.

Wnioski? Po pierwsze powinniśmy dysponować takim oznakowaniem, którego nie przeoczy nawet niezbyt spostrzegawczy, przy tym zmęczony kierowca i jeszcze przy dużym natężeniu ruchu oraz



Fot. 1. Oznakowanie przed przejściem dla pieszych, gdzie znak „dzieci” przedstawiono w konwencji agresywnej reklamy



Rys. 1. Znak niekonwencjonalny zachęcający do zwolnienia



Rys. 2. Zapowiedź przejścia dla pieszych (z dystansem 50 m)

<sup>3</sup> statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy



w trudnych warunkach atmosferycznych. Winno to być oznakowanie z wyprzedzeniem, powtarzane, a przede wszystkim czytelne, jednoznaczne i bez zakłóceń. Do tego oczywiście konieczna jest odpowiedzialność kierowcy... trzeźwy, unikający brawury i dostosowujący parametry jazdy do aktualnego samopoczucia. Po prostu jadący bezpiecznie.

W kraju o zaniedbanej infrastrukturze drogowej należałoby pomyśleć o maksymalnym uczynieniu oznakowania dotyczącego przejść dla pieszych i to co najmniej w trzech zakresach:

1. oznakowania w miejscu przejścia,
2. oznakowania uprzedzającego ciągłego,
3. oznakowania uprzedzającego punktowo (wcześniej).

Owszem, samo przejście na ogół jest oznakowane, choć niejednokrotnie ginie w informacyjnym natłoku. Jednak ostrzegawczy znak „przejście dla pieszych” (A-16) umieszcza się przed wyznaczonym przejściem w przypadkach, gdy samo przejście może nie być widoczne odpowiednio wcześniej przez kierujących – i to z wyprzedzeniem 50-100 m, przy obowiązującej prędkości poniżej 60 km/h. Nawet jeżeli taki znak pojawi się, a kierowca go dostrzeże, to warto być świadomym, że pamięć krótkotrwała zachowuje znak przez kilka, kilkanaście sekund. Kierowca może o nim pamiętać, jeżeli po nim nie zaszerwuje się mu innego, czy innych komunikatów, np. reklam, które mu znak z pamięci wyprą i „ostrzeżenie uprzedzające punktowo” nie zadziała. Dlatego też od pewnego czasu pojawia się inne oznakowanie uprzedzające punktowo. Jest to jaskrawa tablica ze znakiem ostrzegawczym (rys. 1) zawierająca napis „Kierowco Zwolnij!” Pominąwszy fakt, że użycie słowa „kierowco” nic nie wnosi, tylko zabiera miejsce na znaku, to komunikat ten dzięki swojej większej powierzchni bywa łatwiej zauważalny. Skuteczniejszym byłoby jednak zastosowanie bardziej czytelnej tablicy (rys. 2) i nawet jej powtarzanie w zależności od sytuacji, np. 50 i 25 metrów przed przejściem.

Powyższa propozycja nie zastępuje potrzeby „oznakowania uprzedzającego ciągłego”. Zrozumiano to dawno na Wyspach Brytyjskich, gdzie poziome oznakowanie zabezpiecza, „wyprzedza” przejście dla pieszych (fot. 2), gdzie każda prosta linia zygzaka ma 2 m, w wyniku czego oznakowanie przed i za przejściem ma 16 m długości. Zgodnie z prawem w rejonie zygzaka nie wolno wyprzedzać, ani zatrzymywać się (przypomnijmy, polska norma zachowania odległości od przejścia powstała 35 lat temu i wynosi jedynie 10 m).

#### Wyprzedzanie na przejściu

Na jezdni dwukierunkowej o dwóch przeciwnych pasach ruchu nie ma na ogół problemów z wyprzedzaniem na pasach dla pieszych. Problem powstaje, gdy w jednym kierunku mamy dwa pasy ruchu, a kierowca nie zmieniając pasa



ruchu wyprzedza jadącego równolegle na sąsiednim pasie. I tu potrzebna jest widoczność przejścia z dystansu, aby za wczasu każdy kierowca był świadomy, że zbliża się do przejścia z dwoma równoległymi pasami ruchu.

Załączam jedną z propozycji modyfikacji ostrzegania o miejscu przejścia dla pieszych. Przykład dotyczy drogi dwujezdniowej z ograniczeniem prędkości do 70 km/h (fot. 3). Skoro stawia się bramownicę dla pulsującej sygnalizacji i znaku „przejście dla pieszych (D-6), to wyraźne podkreślenie miejsca przechodzenia pieszych nie będzie zbyt kosztowne (fot. 4).



Równolegle należałoby zadbać też o pieszych w pokrewnej sytuacji. Przykładowo dla przejść przez więcej niż jeden pas ruchu w jedną stronę przedstawiam koncepcję nanoszenia w połowie przejścia znaku ostrzegawczego na zebry, tak aby pieszy był dodatkowo ostrzeżony, że kolejny pas zmierza w tym samym kierunku i że koniecznie powinien spojrzeć w lewo. Pokrewne myślenie – chociaż mniej komunikatywne – towarzyszy np. napisom przed zebry w Wielkiej Brytanii: look left (patrz w lewo) itp., co stopniowo adaptowane jest też w innych krajach (rys. 3).

Fot. 2. Oznakowanie przed przejściem dla pieszych w Londynie. Jest również zakazem zatrzymywania i wyprzedzania (dł. 16m)

Fot. 3. Bramownica dla znaku „przejścia dla pieszych” (D-6) oraz dla pulsującej sygnalizacji świetlnej (w rejonie ograniczenia 70 km/h)

Fot. 4. Projekt wyróżnienia kolorystycznego bramownicy w celu odróżnienia jej od bramownicy systemu opłat VIA TOLL

Fot. 3. Znak w ramach przejścia dla pieszych ostrzegający o możliwości kolizji z pojazdem jadącym kolejnym pasem ruchu.



### Przechodzenie poza przejściem

Należy dodać, że przecinanie się ruchu pieszego z kołowym odbywa się również poza przejściami dla pieszych, gdzie bezpieczeństwo wynika wyłącznie ze wzajemnego „współdziałania” pieszego z kierowcą. Pieszy inicjując przechodzenie poza przejściem dla pieszych bierze na siebie za to odpowiedzialność. Istota w tym, żeby nie przeoczyć jakiegoś jadącego, a chwilowo niewidocznego, czasem zasłoniętego pojazdu. Tu ważna rola jego wyobraźni, spostrzegawczości oraz uwagi. Rola kierowców winna być taka, by ułatwić mu przejście. Ale kierowca musi też być świadomym i przewidywać jak mogą zachować się inni kierowcy, by ustępując pieszemu drogi nie naraził go na kolizję z innym pojazdem. Coraz częściej w takich sytuacjach zdarza się, że gdy chce się przejść przez jezdnię, to któryś z kierowców zwalnia i przepuszcza pieszego zatrzymując się. Tu ważne, by drugi, przeciwny pas ruchu był wolny.

Bardziej sprawny pieszy podchodzi do połowy jezdni, jeżeli z lewej strony nic nie jedzie i czeka, a zazwyczaj kierowcy nadjeżdżający z prawej go przepuszczają. Pokrewne sytuacje mają miejsce w przypadku wychodzenia z przodu stojącego autobusu, czy samochodu. Ale tu konieczne jest dostateczne rozglądnięcie się. Niekiedy pieszy unosi rękę, by zaznaczyć gestem swą obecność i zarazem chęć przejścia. Rzecz polega na wzajemnym „zrozumieniu się” – pieszego z kierowcą, na wspólnym zadbaniu o bezpieczeństwo i to w każdej konkretnej sytuacji.

### Co dzieje się za kierownicą

Każdy kierowca prowadząc pojazd obserwuje w ramach swojego pola widzenia jezdnię, jej otoczenie i innych użytkowników drogi. Zwraca uwagę na wszystko co się przed nim na drodze dzieje, co dostrzega i na to odpowiednio reaguje. Jego czujność zależeć będzie od tego czy jest wypoczęty i skoncentrowany, czy nie spieszy się zbyt i porusza z prędkością bezpieczną, a także na ile zna drogę, którą jedzie, a zatem i miejsca gdzie należy szczególnie uważać.

Prócz powyżej opisanego typowego trybu jazdy dochodzi do krótkich przerw w obserwacji drogi, które bywają związane z popatrzeniem na szybkościomierz, ze sprawdzeniem aktualnej prędkości, czy poziomu paliwa w baku. Może to być też

sięgnięcie po coś do picia, po chustkę do nosa bądź włączenie radia itp. Przerwy takie są zazwyczaj krótkie i trwają półtorej, dwie, a czasem trzy sekundy, a kierowca z reguły robi je tylko wtedy, gdy na drodze sytuacja wygląda „na stabilną”. Tak czy inaczej w zależności od prędkości jaką się porusza, takie odwrócenie uwagi od obserwacji drogi prze dwie sekundy będzie obejmować dystans 28 m przy prędkości 50 km/h, albo 50 m przy 90 km/h. Wspomniane tu dystanse oderwania oczu od drogi mogą być wręcz zabójcze w sytuacjach skrajnych, gdy przykładowo w tym momencie na jezdnię wtargnie... choćby zwierzę.

Każde zatem dojeżdżanie do miejsca, czy też do rejonu, w którym będzie dochodzić do przecinania się kierunków ruchu – w tym z pieszymi, powinno być wyraźnie zasygnalizowane i to z wyprzedzeniem. I tu rolę ogrywa nie tylko inżynierskie rozwiązania drogowe, ale głównie oznakowanie.

### Sytuacje niekoniecznie rzadkie

#### – Rozmowa przy przejściu dla pieszych.

Kierowca widzi dwie osoby przy przejściu dla pieszych, zwalnia i zatrzymuje się, by im ustąpić pierwszeństwa. Jedna z nich przechodzi przez przejście, a w kierunku kierowcy wysyła gest podziękowania. Kierowca rusza i za chwilę widzi w lusterku, że osoba, która przeszła, wraca przez przejście i obydwie kontynuują rozmowę.

Nasuwa się uwaga, aby osoby, które spotykają się w rejonie przejścia dla pieszych i chcą porozmawiać, odsunęły się nieco i robiły to w miejscu nie zdradzającym ochoty na przechodzenie przez jezdnię.

#### – Egzekwuję co mi się należy

Kierowca dojeżdża przelotową drogą do przejścia dla pieszych na drodze z poboczami, przyległej do miejscowości i również objętej oznakowaniem obszaru zabudowanego. W tym samym kierunku zmierza pieszy. Kierowca spogląda na szybkościomierz, by sprawdzić prędkość pojazdu i w tej samej chwili pieszy, przed samym przejściem raptownie zwraca się ku jezdni do przejścia. To sytuacja wymagająca reakcji w czasie, a ponieważ obydwójce się widzą, to kierowca unika gwałtownego hamowania i pieszego nie przepuszcza. Jednak za chwilę widzi w lusterku pieszego wygrażającego pięściami. To oczywiste, że pieszemu należy ustąpić pierwszeństwa, jednak dopóki idzie on wzdłuż drogi i nie zdradza zamiaru przechodzenia przez jezdnię, dopóty trudno zatrzymać się przed przejściem, choć kierowcę obowiązuje zwiększona ostrożność w stosunku do tego pieszego.

#### – Przecież na mnie nie na najedzie

W okresie zimowym, w obszarze zabudowanym i około 40 m od podziemnego przejścia dla pieszych, w rejonie zagęszczenia handlowych placówek, osoba chcąc przejść na drugą stronę



ulicy wkracza na jezdnię przed dość wolno jadący samochód i patrzy się wyłącznie przed siebie. Jest jednak ślisko i mimo hamowania pojazd, choć zwalniając, sunie po jezdni. Do kolizji nie dochodzi, ale niedużo brakuje. Jeżeli pieszy podejmuje się takiego „wymuszenia” pierwszeństwa, bo przecież można go przepuścić, to powinien przynajmniej mieć na oku zbliżający się samochód, a najlepiej gdy wcześniej da sygnał ręką, że chce przejść.

Pokrewnych i innych przykładów można przytaczać wiele. Chodzi o to, by zdać sobie sprawę z różnorodności i złożoności procesów, jakie zachodzą w ruchu drogowym i by każdy jego uczestnik, a zwłaszcza pieszy, potrafił się w tym odnaleźć. Również w sytuacjach nietypowych, ba nawet niewyobrażalnych.

### Sytuacje niezbyt typowe

Kierowca zatrzymuje się przed przejściem, a kolejny kierowca z tyłu przez nieuwagę uderza w pojazd go poprzedzający, i wypcha go na przejście... wprost na przechodzącego pieszego.

Zdarza się, choć niezwykle rzadko, że kierowca zasłabnie za kierownicą, a wtedy ruchy jego pojazdu będą nieprzewidywalne. Podobnie może się zachowywać pojazd w przypadku jakiegś niespodziewanej i nagłej awarii, choćby układu hamulcowego, czy kierowniczego (co oczywiście nie powinno mieć nigdy miejsca przy dokonywaniu okresowych przeglądów i napraw). Warto nadmienić, że w statystykach wypadków wśród przyczyn jest też wymieniana „utrata przytomności, śmierć kierującego przed wypadkiem” i takie wypadki wcale nie należą do rzadkości. W oparciu o średnią z 5 ostatnich lat na polskich drogach tego rodzaju wypadek zdarza się co 3 dni.

Jeżeli taka niespodziewana sytuacja ma miejsce w rejonie przejścia dla pieszych, to pieszy patrzący przed siebie i kroczący z dumnie podniesioną głową – bo ma pierwszeństwo – może znacznie uciepić. Podobnie niedopuszczalne jest przechodzenie przez przejście w trakcie wpatrywania się w telefon komórkowy itp., co niestety się zdarza i już kilkakrotnie skończyło się poważnym obrażeniami.

### Bezpieczeństwo przed pierwszeństwem

Pieszy nigdy nie powinien się czuć zbyt pewnie na przejściu dla pieszych. Owszem, ma pierwszeństwo, ale od tego pierwszeństwa ważniejsze jest jego bezpieczeństwo. Zawsze winien stosować regułę ograniczonego zaufania – w stosunku do drogi (co odnosi się też do sygnalizacji świetlnej i innych zabezpieczeń, które mogą być błędne) oraz do innych jej użytkowników. Inaczej mówiąc, powinien mieć przysłowiowe „oczy wokół głowy” – we własnym interesie. Bo cóż z tego, że pieszy będzie miał rację, bo miał pierwszeństwo, jeżeli w przypadku potrącenia przez samochód ucierpi

fizycznie i psychicznie? Kierowca też będzie poszkodowany. Będzie miał wyrzuty sumienia. Prócz tego zostanie ukarany mandatem, grzywną, czy więzieniem... Przecież w kolizji, czy w wypadku zawsze obydwie strony cierpią – choć na ogół pieszy bardziej.

### Przypadki „odwróconej interpretacji”

Niekiedy dochodzi do sytuacji, w której ktoś błędnie interpretuje odbieraną informację, przyjmując za właściwą jej odwrotność. Jeżeli dotyczy to użytkownika drogi, to może mieć to niepożądane konsekwencje. Przykładowo na hasło „skręć w prawo” kierowca skręca w lewo i jest przekonany, że skręcił właściwie. Konsekwencje tego typu odwróconej interpretacji mogą być brzemienne w skutkach, co zdarza się w specyficznych okolicznościach. W okolicznościach niejako wyizolowanych, kiedy to braknie innych, wyraźnych sygnałów zaprzeczających błędnej interpretacji.

Zjawisko tego typu interpretacji danego komunikatu związanych z odwróceniem jego znaczenia bywa niezmiernie rzadkie i chwilowe. Nie każdy tego doświadczy, co jednak może być przyczyną wypadku. Następuję zazwyczaj w sytuacjach zerowyjedynekowych, typu: w prawo – w lewo, czy zielone – czerwone itp. Taka odwrócona interpretacja może spowodować u pieszego wtargnięcie na przejście dla pieszych przy czerwonym świetle.

Do zdarzeń dochodzi, gdy kierowca pomimo wyświetlonego czerwonego światła jest przekonany, że jest to właściwy sygnał do jazdy. Kierowca nie potrafi wytłumaczyć takiego zachowania... W przypadku nadjeżdżającego pojazdu tylko przytomność pieszego i wstrzymanie się z wkroczeniem na jezdnię nie doprowadza do wypadku. Przy tego typu „odwróceniach” u pieszych może nastąpić szybkie zatrzymanie się, natomiast w przypadku pojazdu podobne, szybkie zatrzymanie praktycznie już nie jest możliwe.

### Chaotyczne poruszanie się pieszych

Istnieją rejonny w okolicach przystanków, sklepów, kościołów, restauracji, stanowiące jakiegś lokalne centrum miejscowości, mieszczące się przy głównej drodze. Ruch pieszych bywa tu dość intensywny i nierzadko chaotyczny, a dzieje się to często przy braku przejść dla pieszych. W takich sytuacjach stosuje się w naszym kraju znak „inne niebezpieczeństwo” (A-30) wraz z tabliczką z napisem „PIESI” (fot. 5). Oznakowanie to nie bywa jednorodne, bo napisy pojawiają się w różnych wielkościach, raz wielkimi, raz małymi literami, a rozplanowanie na tabliczce zdarza się być przypadkowym. Nie ma go w przepisach i stąd jego niezbyt czytelny przekaz, a z braku piktogramu nie jest zrozumiały dla obcokrajowców. Jednak w wielu rejonach kraju taki znak by się przydał, ale dobrze opracowany. Informowałby o rejonach



Fot. 5. Oznakowanie przejście dla pieszych, gdzie dla znaku D-6 mamy jednorodne i kontrastujące tło.



Fot. 6. Oznakowanie ostrzegające o pieszych poruszających się w rejonie drogi za znakiem (Węgry)



Fot. 7. Oznakowanie ostrzegające o pieszych poruszających się w rejonie drogi za znakiem (Słowacja)



Rys. 4. Częste przechodzenie starszych (Wielka Brytania)



Rys. 5. Propozycja znaku – strefy wzmoczonego ruchu pieszych.

z pieszymi na jezdni, by kierowcy uważali, a ruch pojazdów był nieco wolniejszy.

Otóż niektóre kraje posiadają takie znaki. Przedstawiają pieszych znajdujących się w obrębie drogi. Na Węgrzech istnieje zatem znak pokazujący „pieszych w rejonie jezdni”, (fot. 6), a też i na Słowacji (fot. 7). Pokrewne znaki można spotkać także w Estonii, na Litwie, czy w Wielkiej Brytanii, gdzie dodatkowo pojawia się znak ostrzegający o „możliwym poruszaniu się osób starszych lub niepełnosprawnych” (rys. 4). Potrzeba takiego znaku opartego na piktogramie jest chyba oczywista i na dzisiaj można go oprzeć na rysunku ze znaku droga dla pieszych (C-16). Propozycję przedstawiam na rys. 5. W odpowiednich rejonach należałoby go umieszczać na jasnej tablicy ze wskazaniem, na jakim dystansie obowiązuje.

Dodatkowe uzasadnienie dla tego znaku wynika z faktu, że przechodzenie przez jezdnię nie zawsze może odbywać się najkrótszą drogą, czyli prostopadle do osi jezdni. Są sytuacje, gdy chodniki są oddzielone od jezdni trawnikami, zwalami śniegu lub innymi przeszkodami, a wyjazdy z posesji nie leżą dokładnie na przeciw siebie itp. Zatem chcąc, nie chcąc, jest się niekiedy zmuszonym przechodzić jezdnię po skosie (i stąd też mowa o ruchu chaotycznym).

#### Ruch równoległy pojazdów i pieszych

Kolejne miejsce spotkania się pieszych z pojazdami stanowi jezdni z towarzyszącym jej poboczem, niekiedy bardzo wąskim. Chodzenie lewą stroną drogi, posiadanie odbłasków to elementy zlecane pieszym zwłaszcza poza obszarem zabudowanym. Hasło „bądź widoczny na drodze” należy traktować poważnie.

Ruch równoległy pojazdów i pieszych to kolejna sytuacja zagrożeń, w której brak adekwatnego oznakowania. Na dzisiaj, podobnie można napotkać znak „inne niebezpieczeństwo” (A-30), z tabliczką „Piesi”. Czasem trafia się też ostrzegający znak „dzieci” (A-17) z podanym poniżej dystansem obowiązywania (fot. 8). Z kolei w innych regionach kraju pod znakiem ostrzegawczym z wykrzyknikiem „inne niebezpieczeństwo” (A-30) pojawiają się tabliczki prezentujące samochód w schematycznym widoku wraz z sylwetką człowieka z dzieckiem (rys. 6) i napis „Piesi na jezdni”. Są to rozwiązania tymczasowe, niekoniecznie optymalne.

Przedstawiam propozycję znaku ostrzegawczego „piesi wzdłuż jezdni” włączając sylwetkę fragmentu pojazdu widocznego z tyłu oraz człowieka z dzieckiem. Na rys. 7 znak jest wkomponowany w „znak tablicowy”, z dodaną informacją o dystansie, czyli „wskazującą długość odcinka drogi, na którym powtarza się lub występuje niebezpieczeństwo” (T-2), co obcokrajowiec też zrozumie.

#### Rola oznakowania dróg

W niniejszym artykule zostały zarysowane trzy ważne strefy konfliktu na linii kierowca – pieszy oraz trzy „segmenty” oznakowania, jakie powinno je zabezpieczać. Otóż bezpieczeństwo to nie tylko dobra droga; istniejąca fizycznie z dodatkiem regulacji prawnych i kontroli zachowania w ruchu. To co kierowcę prowadzi, to strefa informacji, to percepcja drogi oraz wizualnych komunikatów zawartych w oznakowaniu. A warto pamiętać, że „o wiele bezpieczniejsze będą drogi złe, lecz dobrze oznakowane, niż drogi dobre – oznakowane źle”.

Przyglądając się próbom poprawiania sfery informacyjnej wokół dróg ma się wrażenie, że koncentrują się one głównie wokół wdrażania „elektronicznych nowinek”. System znaków drogowych w tradycyjnym rozumieniu jest narzędziem, który zaniedbano, a który z łatwością można wykorzystać, by kierowcy poruszali się bezpieczniej, zwłaszcza z poszanowaniem pieszych i również by piesi przestrzegali reguł gry. Lecz do tego trzeba zadbać o bezpieczną infrastrukturę – w tym o racjonalne oznakowanie, a w konsekwencji edukować i dopiero na końcu stosować restrykcje. Ma się jednak wrażenie, że chwilami na naszych drogach obowiązuje kolejność odwrotna. A zaniedbań ze strony osób za drogi odpowiedzialnych, można podawać wiele. Przykładowo: likwidując po ukończeniu robót drogowych tymczasowe przejście dla pieszych, zdjęto znaki pionowe, a żółtej, tymczasowej zebry nie zamalowano. Piesi z zebry korzystali jeszcze przez dwa miesiące, dopóki się nie wytarła, a kierowcy chwilami byli zaskoczeni nagle pojawiającym się przejściem, bez odpowiedniego znaku.

#### Piraci drogowi kontra święte krowy

Niekiedy można mieć wrażenie o nieustającej wojnie na linii kierowca – pieszy. To fakt, niektórzy kierowcy zachowują się jakby drogi należały wyłącznie do nich. Czasem i piesi nie pozostają dłużni. Czyżby brakowało edukacji?

Ludność Polski to orientacyjnie 38 mln. Można przyjąć szacunkowo, że około 8 mln populacji nie porusza się samodzielnie po ulicach bądź drogach – pozostają w domach. Są to dzieci, głównie do lat 7 oraz część osób starszych, a także pewien zakres niepełnosprawnych. Z kolei około 20 mln posiada prawo jazdy, zatem można przyjąć, że pozostałe 10 mln to piesi nie będący kierowcami.

Wnioski? Wynika z tego, że co trzeci pieszy nie jest kierowcą i niekoniecznie ma wyobrażenie jak funkcjonuje się za kierownicą. Może mu się niekiedy wydawać, że jego wejście na jezdnię w celu „wyegzekwowania” pierwszeństwa, spowoduje zatrzymanie się samochodu w miejscu.

Z kolei każdy kierowca, jako że bywa funkcjonującym w społeczeństwie pieszym powinien



mieć na tyle wyobraźni, by przewidywać możliwe zachowania na drodze. Zarówno dziecka, osoby dorosłej i też osoby starszej – również i tej nie będącej kierowcą. Oczywiście mamy do czynienia także z niby-kierowcami, którzy choć mają już prawo jazdy i to nierzadko od kilku lat, to jednak jeszcze nie mieli możliwości jeżdżenia po drogach. Gdy usiądą wreszcie za kierownicą swojego pojazdu, trudno będzie od nich oczekiwać wyrozumiałości na drodze od pierwszego dnia, czy nawet wyobraźni, nie mówiąc o doświadczeniu.

Tak, czy inaczej ze strony kierowcy potrzeba więcej przewidywania, ale i też więcej tolerancji dla pieszych, głównie dla starszych. Dotyczy to zwłaszcza niesprzyjających warunków atmosferycznych. Podczas deszczu, burzy, zamieci, czy śnieżnej zawiei kierowca samochodu zawsze jest w korzystniejszej sytuacji. Nie mownie, nie marzenie, i choć nierzadko ma ograniczoną widoczność, to tym bardziej powinien wtedy uważać na pieszych, by ich nie ochlapać i w miarę możliwości ustąpić im miejsca.

#### Pieszy i kierowca muszą się widzieć

To jedna z podstaw bezpieczeństwa, by zakres widoczności był właściwy. Pieszy winien pamiętać, że gdy podchodzi do jezdni w miejscu przejścia dla pieszych musi „zapewnić sobie” pełną widoczność. Taką widoczność powinny zapewniać inżynierskie rozwiązania, jednak nie zawsze tak jest. Potencjalna rola oznakowania też nie jest tu doceniana. Zatem to na pieszym właśnie ciąży obowiązek „własnego interesu”, by upewnić się na wszystkie możliwe sposoby, gdy chce wkroczyć na jezdnię. W własnym interesie winien stosować zasadę ograniczonego zaufania. Zanim kultura w ruchu drogowym wzrośnie.

#### Podstawą wyobraźnia

Dysponujemy dużą ilością pojazdów, z czego spory procent to pojazdy wieloletnie, a do tego dróg o dobrej jakości wciąż mało. Ta sytuacja będzie się poprawiać, też w miarę rozbudowy miejskiej komunikacji, czy alternatywnych środków transportu, jak rower, bo też napotykamy na coraz większe problemy z parkowaniem, zwłaszcza w dużych miastach.

Dalsza koegzystencja pieszych z pojazdami – by była przyjazna – będzie zależeć od wyobraźni jej uczestników, która z jednej strony musi się wywodzić z prawidłowej edukacji, z doświadczenia, z drugiej z podnoszenia kultury w zachowaniach na drodze, a z trzeciej z bardziej racjonalnych działań służb za drogi odpowiedzialnych. I warto pamiętać, że pieszy, aby „przeżył” na polskich drogach musi być świadomy, że nadrzędne jest jego bezpieczeństwo w stosunku do pierwszeństwa.

Z danych Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu

Samochodowego<sup>4</sup> oraz z wyceny kosztów wypadków<sup>5</sup> można wywnioskować, że aby zrównać się ze średnią EU, to na przestrzeni danego roku wśród pieszych powinno być 586 mniej ofiar śmiertelnych, a 2,05 mln zł oraz 1930 mniej ciężko rannych a 2,30 mln zł, czyli mniej strat o 5.640 mln zł. Nasuwa się pytanie, jaki procent takiej kwoty warto by zainwestować, choćby w oznakowanie, by w miarę szybko zwiększyć bezpieczeństwo pieszych i równocześnie edukować użytkowników drogi, by zachowywali się na niej bardziej racjonalnie?

#### Inercja skostniałych przepisów

Warto wspomnieć, iż instrukcja o znakach z 1994 roku zawierała następujący zapis, iż przepisy „...dotyczą zasad stosowania... – odmian znaków drogowych pionowych i tabliczek, nie określonych w rozporządzeniu, do samodzielnego stosowania lub jako uzupełnienie znaków, podających uczestnikom ruchu ważne informacje...” Zapis ten był przysłowiowym pozytywnym światłem w tunelu, wynikających z ustrojowych zmian w naszym kraju.

Obejmuje warunki techniczne z 2003 roku (odpowiednik dawnej instrukcji o znakach) wykreśliły możliwość „stosowania... odmian znaków drogowych... nie określonych w rozporządzeniu”. Z jednej strony to dobrze, gdyż przy braku koordynacji ogólnokrajowych działań w tematyce oznakowania, jak i przy braku kształcenia projektantów oznakowania, byłoby więcej lokalnej kreacji tzw. „znaków niekonwencjonalnych” i byłyby one jeszcze mniej profesjonalne, niż to się dzieje obecnie.

Z drugiej strony są sytuacje, gdzie warto, by powstawało nowe oznakowanie. Jednak jakkolwiek nowo powstający znak powinien podlegać wszechstronnej weryfikacji tak, aby nie kreowano znaków niekoniecznych, czy mało komunikatywnych, niedobrze opracowanych graficznie itp. Ale też, nie powinno się rezygnować z możliwości kreowania znaków potrzebnych. Na dzisiaj sytuacja wciąż jednak jest taka, że wprowadzanie zmian w oznakowaniu jest koniecznością, a zmian się nie wprowadza.

Z jednej strony miewamy do czynienia z „popolitym ruszeniem pomysłodawców”, bo przecież na bezpieczeństwie drogowym „zna się każdy”, a z drugiej biurokratyczne działania wspomaganie inercją w przepisach nie potrafią doprowadzić do wyłonienia wysokiej klasy interdyscyplinarnego zespołu specjalistów, który problematykę bezpieczeństwa, w tym oznakowania, mógłby wyprowadzić na przysłowiową prostą.

<sup>4</sup> obserwatoriumbrd.pl

<sup>5</sup> Jażdżik-Osmólska A.: Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2015, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa 2016.



Fot. 8. Nietypowe oznakowanie ostrzegające o możliwości poruszania się dzieci na drodze, na odcinku 1 km (z ograniczeniem prędkości)



Rys. 6. Oznakowanie niekiedy spotykane: „Piesi na jezdni”



Rys. 7. Propozycja znaku strefowego informującego o rejonie częstego występowania pieszych na poboczu