

Zarządzanie prędkością

Cz. I – problemy adekwatności oznakowania

Polska nierzadko przoduje w liczbie zabitych na 100 wypadków i plasuje się wśród kilku europejskich krajów, gdzie drogi wciąż są najbardziej niebezpieczne. Jako jedną z najważniejszych przyczyn podaje się zazwyczaj nadmierną prędkość i wciąż słyszymy apele o zdjęcie nogi z pedału gazu. Czy samo zdjęcie nogi z gazu może poprawić bezpieczeństwo?

Prędkość jest nieodłącznym elementem współodpowiedzialnym za wszelkie wypadki i kolizje na drodze. Samo zdjęcie nogi z gazu spowodowałoby prędkość zerową, co prawda bezpieczną, ale nigdzie byśmy nie dojechali. Wiadomo, im większa prędkość, tym bardziej wzrasta ryzyko skutków zdarzenia, a tych warto tu wymienić dwa rodzaje – kolizję pojazdu z niechronionym uczestnikiem ruchu, która kończy się co najmniej uszczerbkiem na zdrowiu, oraz kolizję dwóch pojazdów lub kolizję pojazdu z przeszkodą, w której najpierw „gną się blachy”.

Ogólnie rzecz biorąc jazda z pożądaną prędkością do wybranego celu podróży winna być zawsze związana z brakiem jakiegokolwiek konfliktowości z otoczeniem – zarówno z drogą, jak i z innymi użytkownikami.

O jaką prędkość chodzi?

W dzisiejszych czasach zazwyczaj każdy się spieszy, ale i chce bezpiecznie dojechać do danego miejsca. Prędkość optymalna dla jednego niekoniecznie będzie optymalna dla kogoś innego. Ona musi „godzić wszystkich”, być zatem racjonalna, czyli jaka?

Bez wątplenia współudział w bezpieczeństwie na drodze mają sama droga i jej urządzenia bezpieczeństwa, także przepisy, w tym oznakowanie, no i oczywiście wszyscy użytkownicy drogi oraz ich zachowanie się w konkretnych warunkach.

Co warunkuje prędkość? Otóż są to takie czynniki jak: potencjał pojazdu, parametry drogi, organizacja ruchu i warunki na drodze. A także to, co nas interesuje w niniejszym tekście, czyli bezpieczeństwo informacyjne wynikające z regulacji prawnych, z oznakowania, z poszanowania psychofizjologii percepcji oraz styl jazdy kierowców pochodzący z edukacji, umiejętności i doświadczenia.

Zgodnie z art. 19.1. *Ustawy o ruchu drogowym* „Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu”. Z powyższego zapisu mogłoby wynikać, że gdyby każdy się do niego stosował, to nie byłoby potrzeby ograniczania prędkości. Jednak tak nie jest, a utrzymaniu bezpieczeństwa służą znaki regulujące prędkość.



Fot. 1. Tablica informująca o dozwolonych prędkościach na drogach przy wjeździe do Szwecji



Fot. 2. Tablice na granicy słowacko-polskiej informujące o dozwolonych prędkościach na polskich drogach, jak i o drogowych opłatach



Rys. 1. Podstawowe znaki zarządzające prędkością



Rys. 2. Prędkość zalecana



Rys. 3. Znaki strefowo-obszarowe, w tym obszarowo-liniowe (autostrada oraz droga ekspresowa) i obszarowe

Wniosek z tego taki, że należy jechać z prędkością bezpieczną. Łatwo powiedzieć. Przecież każdy jedzie z prędkością bezpieczną – w swoim mniemaniu. Problem w tym, że od czasu do czasu czegoś nie dostrzeże, o czymś zapomni i kolizja gotowa. Rzecz w tym, aby z jednej strony stworzyć warunki, w których przeoczenie będzie wręcz niemożliwe, a z drugiej, by kierowca był odpowiedzialny, a więc wyedukowany, niezaspiający, trzeźwy itp.

Punkt wyjścia

Podstawą obowiązywania prędkości dozwolonych na drogach są ramowe przepisy określające prędkości maksymalne, jakie można rozwijać na poszczególnych rodzajach dróg. Na przykład przy wjeździe do Szwecji napotykamy tablicę z czterema związłymi komunikatami [fot. 1], a rzut oka wystarcza, by przyswoić sobie ich treść. Podobnie jest w większości europejskich krajów. Natomiast graficzna interpretacja tych przepisów przy drogach wjazdowych do Polski – zgodna z przepisami – świadczy o nierozumieniu sensu oznakowania [fot. 2]. Może i dla polskiego kierowcy zawartość tablicy byłaby powtórką ze znajomości kodeksu, ale do tego potrzeba parkingu, by na spokojnie móc się z jej treścią zapoznać. Jednak dla obcokrajowców czytelność tego natłoku informacji jest nie do przyjęcia. To wyłącznie dbanie o formalizm kosztem braku logiki oraz rozumienia reguł percepcji.

Znaki regulujące prędkość

Oprócz wspomnianych już tablic witających na drogach wjazdowych i informujących o obowiązujących prędkościach dysponujemy dwoma grupami znaków zarządzających prędkością.

W pierwszej z nich mamy podstawowe znaki dotyczące prędkości, które obowiązują na danym odcinku drogi, a ich obowiązywanie jest odwoływane adekwatnym znakiem „koniec” bądź skrzyżowaniem (rys. 1). Należą tu: znaki zakazu „ograniczenie prędkości” (B-33) i jego odwołanie (B-34 lub B-42) oraz znaki nakazu „prędkość minimalna” (C-14) i „koniec minimalnej prędkości” (C-15).

W grupie tej mieści się jeszcze nieobowiązujący w Polsce znak „prędkość zalecana” (łącznie ze znakiem odwołującym), który jest stosowany w ponad 70% krajów euro-

pejskich (rys. 2), a w swoich przepisach mają go wszyscy nasi sąsiedzi. Jego rola polega na sugerowaniu na danym fragmencie drogi prędkości optymalnej dla przeciętnego pojazdu i w odniesieniu do przeciętnych warunków. Kierowca może przyjąć, że tej prędkości nie należałoby przekraczać, jednakże decyzję, jak szybko będzie jechał w tym rejonie, podejmuje samodzielnie.

Drugą grupę zarządzającą prędkością stanowią znaki strefowe, które określają maksymalną prędkość w danej strefie, a odwoływane są znakiem „koniec...adekwatnej strefy” (rys. 3). Są to znaki nadrzędne, obejmujące zazwyczaj większe obszary, w ramach których mogą pojawiać się też znaki podstawowe, lokalnie modyfikujące obowiązującą prędkość – na ogół ją zmniejszając. W każdej z tych stref obowiązują szczegółowe zasady dotyczące ruchu, do których ma się stosować każdy kierowca tak długo, dopóki tych stref nie opuści.

Jeżeli chodzi o autostrady i drogi ekspresowe, to są to „strefy liniowe”, praktycznie trasy służące do pokonywania dużych odległości łącznie z obsługą podróży (techniczną i fizjologiczną).



Fot. 3. Ograniczenie prędkości w ramach obszaru zabudowanego



Fot. 4. Ograniczenie prędkości na terenie miejscowości



Fot. 5. Zdania ze znaków dotyczących ograniczenia prędkości



Fot. 6. Ograniczenie do 70 km/h i zaraz potem do 50 km/h na odcinku, gdzie droga pozwala jechać 70 km/h

Z kolei strefy „obszaru zabudowanego”, „(...) ograniczonej prędkości” i „(...) zamieszkania”, są zazwyczaj obszarowymi. Kierowca musi być świadomy, że dopóki tej strefy nie opuści, dopóty jest zobowiązany do przestrzegania reguł w niej obowiązujących. Trudność polega na tym, że łatwo zapomnieć, że wciąż jest się w zasięgu takiej strefy.

Kolejną grupą, którą tu należy wymienić, są zestawy korelujących ze sobą znaków, poprzez które powstają „zdania ze znaków”, np. znak dotyczący prędkości jest powiązany z innym znakiem bądź z tabliczką itp. (fot. 3-5). Takie oznakowanie stanowi specyficzne uzupełnianie różnych sytuacji powiązanych z regulacją prędkości.

Braki w adekwatności

Czym jest oznakowanie drogi, gdy rozpatrujemy je w kontekście prędkości? Otóż przede wszystkim zestawem komunikatów utworzonych przez nadawcę, zarządcę ruchu. Komunikaty te są skierowane do odbiorcy, a więc do użytkownika drogi będącego kierowcą. I teraz warto zadać pytanie o cel oznakowania, czyli po co tworzy się komunikaty mające regulować prędkość?

Odpowiedź powinna wydawać się oczywista: chodzi o to, by kierowca, jadąc, był rzetelnie poinformowany. Jednak realia bywają nieco odmienne...



Fot. 8. Ograniczenie prędkości do 30 km/h bez jakiegokolwiek informacji uzasadniającej takie ograniczenie



Fot. 7. Ustawione zaraz po ograniczeniach z fot. 6. ograniczenie do 60 km/h – zakręt się zacieśnia, pozwala jedynie na tę szybkość

Na drodze poprzez las pojawia się ograniczenie do 70 km/h, a za chwilę – do 50 km/h (fot. 6), co dotyczy dwóch kolejnych zakrętów, które bez problemu przejeżdża się z prędkością 70 km/h. Ostatnio tę „siedemdziesiątkę” zamieniono na „pięćdziesiątkę” i ustawiono ją jeszcze wcześniej. Żaden z kierowców jednak nie wie, że ta pierwotna „pięćdziesiątkę” to pozostałość po zagłębieniu w drodze sprzed laty, któremu towarzyszył znak „nierówna droga” (A-11). Znak ostrzegawczy zniknął, nierówność również, a zakaz – nie. Ograniczenie stało się słabo uzasadnione. I nie byłoby w tym „nic wielkiego”, gdyby nie fakt, że za kilkaset metrów występuje ograniczenie do 60 km/h (fot. 7), i to przed zakrętem, który niespodziewanie zacieśnia się, a ograniczenie na nim do 60 km/h jest wręcz koniecznością. Zakręt ten przebiega w rejonie zagłębienia terenu z ciekim wodnym, a gdy jezdnia jest wilgotna bądź oszroniona w tym miejscu, to kierowcom zdarza się wypadać z drogi. Oczywiście jest przecież, że gdy dochodzi tu do wypadku, to winny jest kierowca, który nie zastosował się do znaku.

Wnioski? Skoro poprzednie ograniczenie prędkości było „na zapas”, to niby dlaczego kolejne miałyby nie być? To podświadoma logika wręcz każdego kierowcy. Większość z nich na tym zacieśniającym się zakręcie zdąży w ostatniej chwili przyhamować, lecz niestety niektórym się to nie udaje. Oczywiście można przytoczyć tu zasadę



Fot. 9. Ograniczenie prędkości do 70 km/h przy wjeździe na drogę, na której jadąc po raz pierwszy, wjeżdża się dużo wolniej – Szwecja

ograniczonego zaufania, którą każdy kierowca jest zobowiązany stosować, ale nasuwa się pytanie, na ile tę zasadę należy stosować do oznakowania. Okazuje się, że w Polsce często.

W innym miejscu brak jest wizualnego uzasadnienia dla redukcji prędkości aż do 30 km/h (fot. 8). Jeżeli jest ono zasadne, to jego przyczyna powinna być wyjaśniona dodatkowym oznakowaniem – choćby zgodnie z zapisem w instrukcji „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach (punkt 3.2.34.1)”: „Znak B-33 w zasadzie powinien być poprzedzony znakami ostrzegawczymi podającymi przyczynę ograniczenia prędkości”. Zatem czy ograniczenie do 30 km/h stawia się dlatego, że wiadomo z góry, że kierowcy i tak pojedą 50 km/h?

Z kolei na zdjęciu pochodzącym ze Szwecji prędkość ograniczono do 70 km/h, co wydaje się wręcz nieracjonalne (fot. 9). Wjeżdżając w tę drogę po raz pierwszy, nie można się nawet odważyć jechać z prędkością wskazaną na znaku. Jest zbyt wąsko, co widać po wytartym asfalcie od kół, a na samym zakręcie jest mocno ograniczona widoczność. Faktem jest, że droga ta po 200 metrach jest prosta i z dość dobrą widocznością, więc wtedy można jechać 70 km/godz. Jednak biorąc pod uwagę jej szerokość, to i tak w przypadku wymijania się z pojazdem jadącym z naprzeciwka koniecznością jest znaczne zwolnienie.

Traktując ograniczenia prędkości na poważnie, warto pamiętać, że ustalają one prędkość, której nie należałoby przekraczać, ale nie zabraniają jechać wolniej!

Podsumowując, kierowca jeżdżący po polskich drogach nie wie, czy ograniczenia prędkości są realne, czy na zapas. Czy są aktualne, czy też pozostałością po jakichś zagrożeniach na drodze, które już od dawna nie występują. I tak z jednej strony wymaga się przestrzegania prawa, stawiając znaki, a z drugiej – tymi samymi znakami, poprzez ich niepoważne stosowanie, ośmieszają prawo, przy okazji stwarzając zagrożenia.

A z czego to wynika? Bez wątpliwości z obowiązujących przepisów i częściowo z rzetelności wykonywania obowiązków przez całą reszłą osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. Trudno tutaj poruszać cały wachlarz problematyki, jednak nie należy zapominać o oznakowaniu, które choć tylko jest elementem układanki rzutującej na bezpieczeństwo na drodze, to jednak istotnym.

Lokalizacja znaku

W kolejnym przykładzie mamy do czynienia z niefortunnie zlokalizowanym oznakowaniem „ograniczenie prędkości” (fot. 10). Znak ograniczenia prędkości do 40 km/godz. został zlokalizowany na przedłużeniu lewej krawędzi jezdni i praktycznie nie jest dostrzegalny dla kierowców nadjeżdżających z bocznej ulicy.



Fot. 10. Niewidoczne ograniczenie prędkości do 40 km/h przy skręcaniu w lewo na główną drogę

Uwaga prowadzącego po całkowitym zbliżeniu się do samego skrzyżowania jest poświęcona obserwowaniu jezdni w celu ustąpienia pierwszeństwa. Zbyt bliskie ustawienie znaku do osi jezdni poprzecznej czyni go niedostatecznie czytelnym dla wyjeżdżających z drogi podporządkowanej. Natomiast dwieście metrów dalej w zatoce przystanku autobusowego policyjny patrol lubił się ustawiać i wylaapywać łamiących prawo kierowców.

„Nie widział pan znaku? Znak jest, na znaki trzeba patrzeć, panie kierowco...”

Ograniczenia prędkości montowane tuż za skrzyżowaniem bywają niejednokrotnie przeoczone (zwłaszcza przez skręcających). Znak można zlokalizować kilka czy kilkanaście metrów dalej, tak by kierowca „ochłoniął” po skręcie na skrzyżowaniu, po przepuszczeniu pieszych na przejściu. Przecież i tak na przestrzeni 20 czy nawet 40 m nie zdąży się rozpędzić do nadmiernej prędkości. A znak w pewnym oddaleniu łatwiej zauważy.

Pokrewny problem występuje najczęściej poza obszarem zabudowanym, gdzie niejednokrotnie brakuje dwustronnego oznakowania. Owszem, w Polsce stosuje się je przy dwóch pasach jednokierunkowej jezdni, jednak na jezdni dwukierunkowej taka informacja też byłaby przydatna (trudniej umknie uwadze przy jeździe w kolumnie). Przy takim oznakowaniu (fot. 11) – przykład



Fot. 11. Dwustronnie zlokalizowane ograniczenie prędkości przy dwukierunkowej drodze – Norwegia



Fot. 12. Trzy ograniczenia prędkości w niespójnym i niezbyt racjonalnym zestawieniu

z Norwegii – kierowca może zrezygnować z manewru wyprzedzania, czyli wycofać się na poprzednią pozycję, albo też dokończyć wyprzedzanie, a następnie dostosować swoją prędkość do ograniczenia. Jedno jest pewne, że będąc na przeciwnym pasie ruchu, nie powinien przeoczyć tego ograniczenia, pomimo zaabsorbowanej uwagi wyprzedzaniem.

Mieszanie w prędkościach

Niekiedy napotykamy zestawy znaków ograniczających prędkość (fot. 12). W sytuacji z fot. 12 wjeżdżamy w „obszar zabudowany” (D-42), pozwalający zazwyczaj rozwijać prędkość do 50 km/h, pod znakiem jednak widnieje ograniczenie do 40 km/h, co w połączeniu z tablicą „obszar zabudowany” narzuca prędkość do 40 km/h na cały ten obszar. Dopiero tabliczka T-23b dotycząca samochodów ciężarowych wyjaśnia, kogo dotyczy to ograniczenie. Ponadto kilkanaście metrów dalej pojawia się ograniczenie do 50 km/h, które jest „kasowane” przez znajdujące się w bliskiej odległości skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Z tego ostatniego znaku wynika ograniczenie jazdy dla pojazdów nieciężarowych, aby w godzinach nocnych (23.00-5.00) między znakiem a skrzyżowaniem (a więc przez kilkadziesiąt metrów) nie przekraczały 50 zamiast 60 km/h. Trudno takiego oznakowania nie nazwać „mieszaniem w prędkościach”, a zatem i podważaniem powagi oznakowania.

Zakres obowiązywania znaku

Jedną z istotnych spraw winno być urealnianie zakresu obowiązywania oznakowania. Bez wątplenia jest pod pewnymi względami przydatna podniesiona w naszym kraju prędkość w obszarze zabudowanym podczas godzin nocnych do 60 km/h. Jednak urealnienie zakresu obowiązywania znaków, w tym ograniczeń prędkości, przydałoby się też w wielu szczegółowych sytuacjach.

Bywają miejsca, gdzie wystarczyłoby ograniczyć prędkość w danym przedziale czasu – przykład z Norwegii (fot. 13). Kiedy indziej przydałaby się informacja, na ja-



Fot. 13. Czasowe ograniczenie prędkości do 30 km/h w danym przedziale godzin (od 8.00 do 18.00) – Norwegia



Rys. 4. Tabliczki pod ograniczeniami prędkości, których stosowanie bywa pomocne w wielu sytuacjach

kim dystansie dane ograniczenie obowiązuje, choć stosuje się to u nas głównie na autostradach. Tego typu informacje, a także tabliczka mówiąca, kiedy ograniczenie zacznie obowiązywać (rys. 4c), to przykład oznakowania uprzedzającego. Takie możliwości są zapisane w polskim prawie, ale stosuje się je rzadko. Oznakowanie uprzedzające ma też zastosowanie przed miejscami niespodziewanymi, gdzie są wymagane nagłe i znaczne zwolnienie. W Polsce stosuje się stopniowanie ograniczenia, wykorzystując trzy kolejne znaki – dotyczące prędkości dotychczasowej, pośredniej i docelowej (fot. 14). Warto jednak zauważyć, że niekiedy oznakowanie może oddziaływać skuteczniej, bo są tu możliwe różne rozwiązania. Jedno z nich, polegające na czterokrotnym zaprezentowaniu prędkości, zastosowano w rejonie robót drogowych w Macedonii [fot. 15].

Trwałość znaczenia znaku w pamięci

Na wstępie trzeba stwierdzić, że znak „ograniczenie prędkości” jest znakiem specyficznym. Chociaż należy do znaków zakazu, to jest nietypowy. Otóż praktycznie prawie wszystkie znaki zakazu mają natychmiastowe zastosowanie. Zakaz ruchu, cały wachlarz zakazów wjazdu powoduje to, że za te znaki nie wolno wjeżdżać. Jest kilka wyjątków, jak na przykład zakazy skrętu, ale ich moc obowiązuje zazwyczaj niezwłocznie za znakiem, a za niektóre znaki można wjechać dopiero po uprzednim zatrzymaniu się itp.

Niestety „ograniczenia prędkości” obowiązują za znakiem, i to nie tylko bezpośrednio, ale i nierzadko przez



Fot. 14. Trzystopniowe ograniczenie prędkości: obowiązujące 60 km/h, pośrednie 40 km/h i docelowe 20 km/h

długi okres, do odwołania. I to stanowi problem, i dlatego należy sięgnąć do problematyki percepcji.

Pamięć krótkotrwała zachowuje w pamięci dostrzeżony znak przez kilka – kilkanaście sekund. Utrwalenie tego znaku w pamięci, nawet krótkotrwałe, wymaga powtórzenia. Gdy zobaczymy znak „nierówna droga”, to sytuacja na drodze poprzez powtarzanie się nierówności będzie nam tę informację ze znaku utrwałać. Gdy nierówności ustaną, zapomnimy o znaku. I tak dzieje się z wieloma znakami – sytuacja na drodze podtrzymuje informację ze znaku.

W przypadku omawianego tu „ograniczenia prędkości” nie będziemy mieć powtarzania się informacji na drodze, a więc aby nastąpiło utrwalenie w pamięci, kierowca sam musi powtórzyć sobie ten komunikat w myślach. „Aha, tu jest ograniczenie”. Jednak należy pamiętać, że takie utrwalenie może nastąpić, jeżeli nie dojdzie do „wyparcia” tego komunikatu z pamięci przez inną informację. Jeszcze nie przyswoiliśmy informacji z jednego znaku, a już pojawia się następny znak. Tak czy inaczej to utrwalenie bywa zazwyczaj krótkotrwałe i dlatego informacja niepodtrzymywana sytuacją na drodze zanika i znak wymaga powtórzenia.



Fot. 16. Powtórzenie ograniczenia prędkości do 70 km/h z tabliczką „RAPPEL” (przywołanie, apel, przypomnienie) – Francja



Fot. 15. Trzykrotne powtórzenie ograniczenia prędkości do 20 km/h oraz na końcu znak „prędkość zalecana” 20 km/h – Macedonia

Przykładami takich działań podkreślających „kontynuację” jest stosowanie przez Francuzów tabliczki z napisem „RAPPEL” (przywołanie) (fot. 16) pod ograniczeniami prędkości, ale i także pod „zakazami wyprzedzania”. Podobnie o tych znakach przypominają na drogach Włosi, tyle że stosują strzałki kontynuacji (fot. 17). W Polsce takie powtórzenia mają miejsce wyłącznie w przypadku znaków „zakaz postoju” oraz „zakaz zatrzymywania się”.

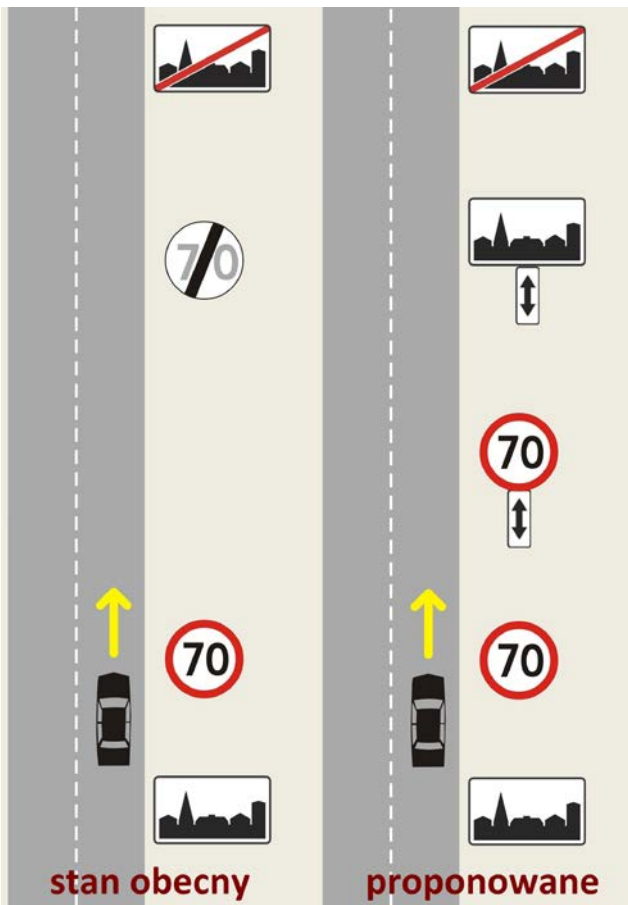
Kontynuacja ograniczenia prędkości

Analiza oznakowań ograniczeń prędkości na polskich drogach budzi wątpliwości w wielu momentach i wykazuje potrzebę uzupełnienia oznakowania o znaki uprzedzające oraz o znaki kontynuacji, co bez wątpienia byłoby istotnym uzupełnieniem.

Na przykład jadąc główną drogą (nierzadko krajową) przez obszar zabudowany, napotykamy z czasem podniesione ograniczenie do 70 km/h. Niedługo potem ograniczenie to jest odwoływane, a gdy teren wokół drogi nie przypomina wyraźnie obszaru zabudowanego, to kierowca traci świadomość, że jest w obszarze o ograniczonej prędkości. W konsekwencji nabiera przekonania, że jest już na drodze, gdzie obowiązuje go prędkość



Fot. 17. Powtórzenie ograniczenia prędkości do 50 km/h z tabliczką „kontynuacja” (powstała na bazie strzałek) – Włochy



Rys. 5. Przykładowe oznakowanie w ramach obszaru zabudowanego – po lewej stan obecny, po prawej proponowane zmiany

do 90 km/h, a to nie jest prawdą. Takie sytuacje przydarzają się najczęściej w miejscach, gdzie znak „koniec obszaru zabudowanego” jest zlokalizowany poza faktyczną strefą zabudowy lub jest ona bardzo rozrzedzona. Niekiedy mamy do czynienia z lasem, a poza zakrętem w lesie pojawia się jeszcze jedno lub kilka zabudowań i tam dopiero kończy się obszar zabudowany.

Przedstawiona tu sytuacja (rys. 5, strona lewa rysunku), w której kierowca się gubi, jest przykładem sygnalizującym cały wachlarz tego typu zagadnień dotyczących sytuacji, gdy brak świadomości w zakresie jakiego ograniczenia prędkości się przebywa. Rozwiązanie leży w oznakowaniu, poprzez wprowadzenie „znaków kontynuacji” (rys. 5, strona prawa rysunku). Powtarzanie znaków nie powinno być skomplikowane – zarówno „ograniczenia prędkości”, jak i „obszaru zabudowanego” z dodaną strzałką „kontynuacji” (fot. 18 i 19).

Co do samej strzałki, to zakres stosowania „tabliczki wskazującej kontynuację zakazu postoj lub zatrzymywania” (T-25b) należy poszerzyć na inne zastosowania – po prostu jako „kontynuację”. Dodatkowo samą strzałkę należałoby przeprojektować. Nieznacznie ją uczytelnić, nie odbierając jej zbytnio dotychczasowego charakteru, by jej zmiana nie była obca dla kierowców, tj. nie stanowiła zaskoczenia.



Fot. 18-19. Robocza propozycja odnosząca się do montowania strzałek „kontynuacji” pod ograniczeniami prędkości (fotomontaż)

Szukając skuteczności oznakowania

Poprawienie sytuacji na polskich drogach poprzez lepsze kontrolowanie prędkości jest bez wątpienia zależne również od oznakowania. U podstaw winny się znaleźć bardziej racjonalne zapisy prawne, a przede wszystkim mniej zawiłe. Oznakowanie winno uwzględniać zagadnienia z zakresu psychofizjologii percepcji oraz zaadaptować oznakowania do pełnego wachlarza potrzeb różnorodnych kierowców, w tym obcokrajowców.

Bardzo istotna jest kwestia projektowania oznakowania, zwłaszcza w zakresie zarządzania prędkością, by znaki były adekwatne do sytuacji. Jeżeli projektujący ograniczenie prędkości nie przejedzie danego odcinka trasy (a nieraz trzeba to zrobić wielokrotnie) i nie prześledzi różnych sytuacji, to nie można być pewnym, że oznakowanie będzie adekwatne do potrzeb. Patrząc obecnie na polskie drogi, można się obawiać, że nierzadko projekty oznakowania, a zwłaszcza ich aktualizacje dokonują się na podstawie analizy mapy.

Można porównywać rozwiązania polskie i w innych krajach pod kątem zabezpieczania ruchu drogowego w przypadku prędkości czy robót drogowych. Niekiedy będą diametralnie różne. W wielu krajach wystarczy oznakowanie realne. Choćby zapowiedziom robót drogowych może towarzyszyć ograniczenie do 80 km/h, a gdy kierowca zobaczy roboty drogowe, to zwolni. U nas z reguły prędkość na znaku się zaniża, by projektant oznakowania był w razie jakiegoś zdarzenia chroniony. Wciąż zapominamy, że ograniczenie prędkości do 50 km/h nie jest równoznaczne z nakazem jazdy 50 km/h. Ale tu już zahaczamy o kolejną kwestię – edukację. Edukację kierowców, ale i też drogowców.

Podsumowując, podejście do oznakowania wymaga precyzji w projektowaniu i dotyczy wielu elementów – a temu polska rzeczywistość drogowa jak na razie zbytnio nie sprzyja. Racjonalność zachowań kierowcy może wzrastać stopniowo wraz z racjonalnością działań wszelkich służb odpowiedzialnych za polskie drogi. □