

WRONG WAY!

– amerykańskie doświadczenie w oznakowaniu dróg szybkiego ruchu

Od kilku lat w Polsce mamy już liczącą się sieć autostrad i dróg szybkiego ruchu, które bez wątpienia są kluczem do szybkiego i bezpiecznego poruszania się pojazdów samochodowych. W związku z rozwojem sieci drogowej pojawił się jednak nowy problem, który jak dotychczas jest w naszym kraju zupełnie ignorowany – jazda „pod prąd”. Niniejszy artykuł dotyczy tego problemu, gdyż regularnie co kilka tygodni dochodzą do nas informacje o poważnych wypadkach spowodowanych przez kierowców jadących w niewłaściwą stronę.

Praktycznie wszystkie kraje, w których jest rozwinięta sieć autostrad i bezkolizyjnych węzłów drogowych, musiały zmierzyć się z problemem kierowców poruszających się pod prąd. Co stoi zatem na przeszkodzie, aby korzystać z ich bogatych doświadczeń? Oczywiście najłatwiej jest powiedzieć: „zawinił kierowca”, ale takie stwierdzenie nic nie załatwia i przed niczym nie chroni. Giną ludzie, ponosimy straty materialne, a lekarstwo jest przecież na wyciągnięcie ręki.

Jest kilka przyczyn tego, że od czasu do czasu pojazdy jadą po wydzielonych pasach ruchu w niewłaściwym kierunku. Pierwsza, i w Polsce niewątpliwie najważniejsza, przyczyna to pomyłka, która może być spowodowana niewystarczającym doświadczeniem kierującego (w końcu autostrady i ekspresówki to u nas nowość), zmęczeniem, nieuwagą bądź rozkojarzeniem, a często niestety również niezbyt dobrym oznakowaniem na skrzyżowaniach. Te przyczyny nieprawidłowej jazdy, a właściwie skutki spowodowane przez te przyczyny, dają się stosunkowo łatwo eliminować i właśnie temu problemowi poświęcony jest niniejszy artykuł. Drugi powód to jazda pod wpływem środków o charakterze narkotycznym, alkoholu czy wręcz zaburzenia psychiczne kierowców. Do tej kategorii autorzy zaliczają również „popisy” bezdennej głupoty dokumentowane filmowo w celu zaimponowania podobnym kretynom na forach internetowych. W tym przypadku zabezpieczenie jest trudniejsze, ale niekiedy również możliwe. Dwie ostatnie grupy przyczyn są praktycznie nie do wyeliminowania. Są to: chęć popełnienia samobójstwa albo ucieczka przed pościgiem policyjnym. Na szczęście te dwie ostatnie przyczyny praktycznie nie występują w Polsce.

Amerykańskie doświadczenia

Na początku kilka informacji z USA, czyli kraju, w którym jazda autostradą, a właściwie „highwayem”, jest podstawowym sposobem pokonywania długich dystansów. Jak wynika z [1], w Stanach Zjednoczonych corocznie w wypadkach wynikających z jazdy „pod prąd” ginie około 350 osób. Trzeba przy tym pamiętać, że w USA istnieje dodatkowe, bardzo wyraźne oznakowanie, które w przypadku większości kierowców powoduje, że zanim nastąpi wypadek, uświadamiają sobie oni popełnienie błędu i zwracają (patrz rys. 1). W związku z tym w USA ponad połowa wypadków typu „Wrong Way” popełniana jest przez osoby pod wpływem alkoholu i narkotyków, dla których nawet najbardziej widoczna informacja nie ma większego znaczenia. Oczywiście nie oznacza

to, że administracja drogowa nie podejmuje dalszych działań, aby nawet w przypadku tych osób wyeliminować albo przynajmniej ograniczyć możliwość wystąpienia wypadku.

Omyłkowy wjazd na autostradę w niewłaściwym kierunku ma miejsce zazwyczaj na węzłach, w których jedna z dróg jest dwujezdniowa, a druga jest jednojezdniowa. Na rys. 2 przedstawione jest skrzyżowanie ul. Spacerowej i Obwodowej Trójmiasta, na którym od czasu do czasu można zobaczyć omyłkowy wjazd „pod prąd”. Oczywiście z punktu widzenia przepisów wszystko jest w porządku. Znak C-9 kieruje pojazdy jadące ul. Spacerową na właściwą rampę wjazdową w kierunku Gdańska, oznakowanie poziome też zasadniczo jednoznacznie wskazuje, jak należy jechać. Tyle że znak C-9 jest bardzo mało widoczny (szczególnie gdy pada śnieg), a oznakowanie poziome też bywa pokryte błotem albo śniegiem. Jeśli do tego dodamy niekiedy małe doświadczenie kierowców w jeździe po nowoczesnych drogach dwujezdniowych, zmęczenie i nagminne korzystanie z telefonów komórkowych, to mamy aż za dużo powodów, aby nastąpił wypadek. Winny oczywiście jest zawsze kierowca, ale to małe pocieszenie, tym bardziej że tak niewielkim kosztem można by zapobiec wypadkom na tego typu skrzyżowaniach. Wystarczy dodać znak B-2 na końcu rampy wjazdowej i dodatkowo w odległości 100-150 m od skrzyżowania w kierunku „pod prąd” umieścić wyraźnie widoczne informacje o tym, że pojazd jedzie w niewłaściwą stronę. Mogą to być nadwymiarowe znaki B-2 (patrz rys. 3) albo specjalne tablice na wzór tablic „,WRONG WAY”. Niezwykle ważne jest to, aby znaki te były po obu stronach drogi, aby były nadwymiarowe i aby były oddalone o odpowiednią odległość od wjazdu, co ułatwia ich dostrzeżenie i prawidłową interpretację. Jak widać, niewiele potrzeba, aby ostrzec zagubionego kierowcę przed śmiertelnym niebezpieczeństwem dla niego oraz innych użytkowników dróg.

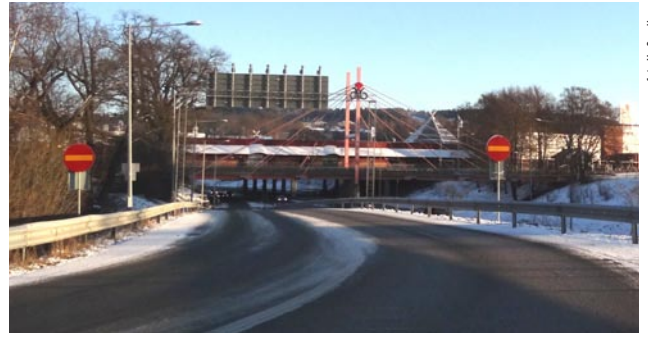
Ustawienie dodatkowych znaków drogowych jest najprostszym i najtańszym sposobem na wyeliminowanie większości przypadków jazdy „pod prąd”. Może być zastosowane praktycznie natychmiast, bez jakichkolwiek problemów technicznych, finansowych czy organizacyjnych. Wymóg instalowania zdublowanego oznakowania na zjazdach z autostrad i dróg ekspresowych powinien być zawarty w instrukcjach o oznakowaniu dróg.

Oczywiście dodatkowe oznakowanie nie wyczerpuje możliwości poprawy sytuacji. Współczesna technika daje nam sporo do-



ft. S. Olson

Rys. 1. Tablice „WRONG WAY” typowe dla dróg w USA



ft. U. Sandberg

Rys. 3. Zjazd z autostrady w Szwecji



Rys. 2. Skrzyżowanie ul. Spacerowej i Obwodowej w Trójmieście. Jedyne niemal niewidoczny znak C-9 wskazuje prawidłowy pas wjazdu na obwodnicę. Gdy podwójna linia rozdzielająca pokryta jest śniegiem lub błotem, to strzałka oznakowania poziomego kieruje wprost na niewłaściwy pas ruchu



Rys. 4. Tablice połączone ze światłami ostrzegawczymi na autostradzie w USA

datkowych możliwości. Kolejnym krokiem może być powszechnie stosowane na świecie połączenie oznakowania z czujnikami (magnetycznymi, radarowymi albo optycznymi) wykrywającymi ruch pojazdów w niewłaściwą stronę. Czujniki takie powodują zapalenie się światel ostrzegawczych zwracających uwagę kierowcy na niewłaściwą jazdę (patrz rys. 4) albo nawet wysłanie informacji do najbliższej jednostki policji autostradowej, która może podjąć działania zmierzające do zmniejszenia niebezpieczeństwa (np. przesterowując ograniczenia prędkości, wyświetlając komunikaty ostrzegawcze oraz oczywiście podejmując działania bezpośrednie). Na rys. 5 przedstawione jest urządzenie radarowe służące właśnie do takiego celu oraz do dokumentowania wykroczenia.

Badania prowadzone w USA wykazały, że niektóre typy skrzyżowań bardziej od innych prowokują kierowców do popełniania błędów. Za skrzyżowania szczególnie niebezpieczne uznano węzły trąbkowe oraz niewystępujące w Polsce skrzyżowania typu *buttonhook* umożliwiające zjazd i wjazd na autostradę typu *freeway* z równoległych dróg jednojezdniowych. Za najbardziej odporne na błędy uznane zostały węzły typu pełna koniczynka i karo.

Sytuacja w Polsce

Oznakowanie dróg w Polsce pozostawia wiele do życzenia. Ogólnie panuje tendencja do ustawiania nadmiernej liczby znaków, co zapewne wynika z chęci zabezpieczenia się przed ewentualnymi oskarżeniami o zaniedbania. Niekiedy trudno wręcz nadażyć z interpretacją i zapamiętywaniem poszczególnych znaków. Wiele osób przyjeżdżających ze Szwecji, która przecież należy do czołówki krajów stawiających na bezpieczeństwo ruchu drogowego, pyta, dlaczego w Polsce prawie każdy zakręt jest oznaczany znakiem wskazującym na zwiększone zagrożenie. Przecież takie oznakowanie dewaluuje się w oczach kierowców i wtedy gdy zakręt jest rzeczywiście niebezpieczny, mogą



ft. NeaVia

Rys. 5. Radarowy czujnik wyłapujący pojazdy jadące w niewłaściwą stronę

tą informację zignorować. Również bardzo częste ustawianie ograniczeń prędkości, które niekiedy występują cyklicznie z częstotliwością kilkuset metrów, a bywają kasowane raz poprzez skrzyżowania, a kiedy indziej przez znaki odwołujące, powoduje poczucie zagubienia i rozproszenie uwagi. Może więc należy trochę przereździć znaki tam, gdzie wprowadzają więcej bałaganu niż porządku, a ustawić je tam, gdzie mogą być ostatnim elementem dającym szansę zagubionemu kierowcy zawrócenia z niewłaściwej drogi. □

Autorzy pragną podziękować Ulforowi Sandbergowi, Stevenowi Olsonowi oraz firmie NeaVia za dostarczone zdjęcia.

Piśmiennictwo

1. Moler S.: *Stop. You're Going the Wrong Way!*. U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, „Magazine Public Roads”, Sept/Oct 2002, Vol. 66, No. 2