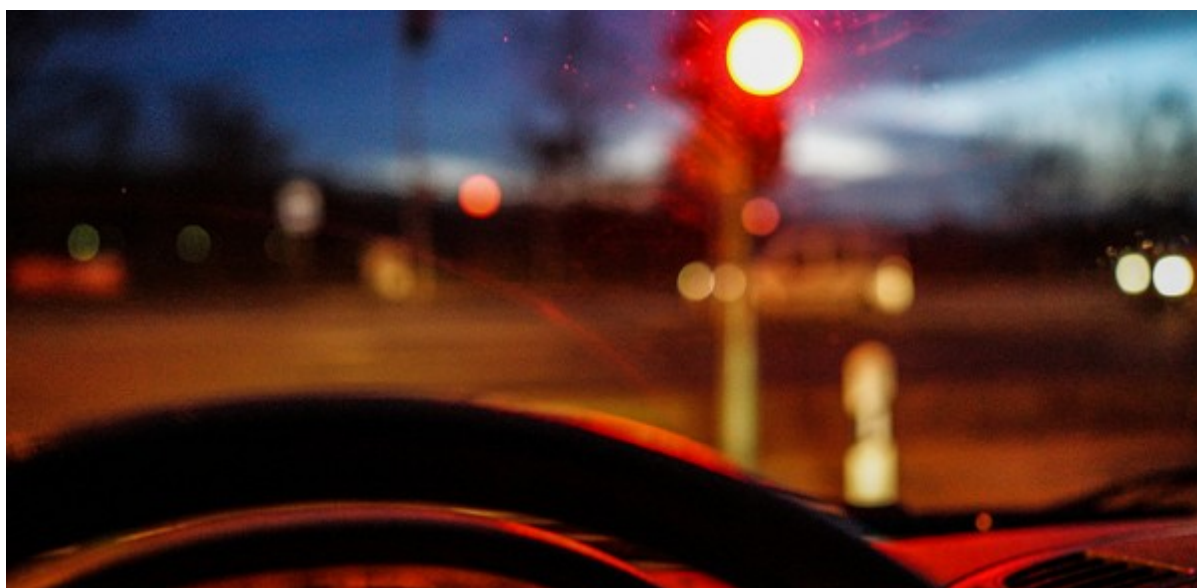


Psy Pawłowa w ruchu drogowym

8 sierpnia 2015

Od wielu lat bezsilnie obserwuję jak narasta najbardziej codzienna, jedna z najbardziej błahych frustracji. Śmiało można ją zaliczyć do stresów dnia codziennego. Po czym należałoby być może skonkludować, że trzeba na to machnąć ręką i wyluzować. W końcu zastępy mądrych ludzi nauczały, że z tym czego nie można zmienić należy się pogodzić.



A jednak... przyczyna mojej obsesyjnej wręcz frustracji jest zarazem wyjątkiem spośród całego ich szeregu. Wydaje mi się, że podążać ze zrozumieniem za jej namacalnymi wręcz przykładami może potencjalnie co najmniej połowa populacji miast. No a już przynajmniej ci, którzy są kierowcami. Nie, nie chodzi mi o korki. Choć wiele z zasad regulowania ruchu drogowego które poddam tu krytyce i dla których postaram się wskazać alternatywne rozwiązania, mogą się po trochu przyczynić do ich rozładowania. Jestem codziennym użytkownikiem samochodu osobowego na ulicach miasta, które w rankingu bodajże z roku 2013 zyskało miejsce ostatnie pod względem średniej prędkości przejazdu – Poznania. Zaiste nasi miejscy planiści ulicznych i innych robót remontowo-budowlanych (patrz np.: rondo Kaponiera i roboty nad kolektorem ściekowym na skrzyżowaniu Al. Niepodległości i ul.

Księcia Józefa) wydają się nie panować nad szerokim oglądem przepustowości najważniejszych arterii komunikacyjnych miasta. A może tak to wygląda jedynie z perspektywy szarego użytkownika ulic? Wiem, że planistyka to arcytrudna sztuka...

Nie podejmę tu też tematu fotoradarów. Dość już o nich ostatnimi czasy napisano. Nie interesują mnie również grzechy kierowców, nad których oczywistością nie warto dyskutować, choć zasadna jest nadal dyskusja nad sposobami ich zapobiegania. Więc o pijanych za kierownicą (bo kierowcami ich nie należy nazywać) też nie wspomnę. Cykl tematyczny „Gazety Wyborczej” pt. „Jazda Polska” bardzo zasadnie podjął kilka kwestii dotyczących szerokiego społecznego kontekstu naszych narodowych przywar, które uwidaczniają się w stylu jazdy za kierownicą, ocenianym zazwyczaj jako nieracjonalny. Z czołową „przyczyną wypadków”, czyli nadmierną prędkością i brawurowymi manewrami na czele. Również z tym nie zamierzam dyskutować, warto tylko przypomnieć, że pojawiły się tam niezwykle ważne konkluzje, typu: niektóre regulacje Kodeksu Drogowego oraz przede wszystkim szereg rozwiązań regulowania ruchu za pomocą modernizacji dróg, skrzyżowań, znaków drogowych i sygnalizatorów świetlnych są zaczerpywane z takich pomysłów z krajów zachodu sprzed 20 lat, które już dawno udowodniły tam swoją nieskuteczność. Jesteśmy więc „daleko za Murzynami”.

No więc o czym będzie? Wydawać by się mogło, że powyższe wyczerpują zakres tematów drogowych, które Polacy odważają się podejmować. Lecz moim oczkiem w głowie jest kwestia, wobec której chyba niewielu obywateli zachowuje tak trzeźwe, szerokie i niezależne spojrzenie, aby w ogóle dostrzec problem. Być może jest to symptom bardziej ogólnego zasięgu, swoisty rak, który toczy naszą zbiurokratyzowaną i przeekonomizowaną cywilizację. Otóż stawiam tezę, że zasady ruchu drogowego na Polskich drogach są przeregulowane, nadmiernie rozbudowane, przytłaczają nas zbytnią ilością nakazów, zakazów, czerwonych i żółtych świateł i barier komunikacyjnych aż do absurdu. Oczywiście regulacje te są

dokonywane w zbożnym celu – dla wzmagania bezpieczeństwa na drogach. Jednak bardzo trudno się oprzeć przyrównaniu do całych ton podobnie absurdalnych legislacji, które krępują nie tylko naszą wolność, ale i zdrowy rozsądek oraz poczucie odpowiedzialności obywateli za samych siebie; dotyczących innych kwestii i obszarów naszego życia we wszystkich (mała różnica, czy demokratycznych, czy nie) „państwach prawa”. Że przywołam tu tematy takie, jak: użytkowanie marihuany, wolność słowa i użytkowania internetu, wolność od pornografii i wiele, wiele innych. Dla największej jasności – dla mnie jest to wyraz tego samego symptomu, który uwidocznił się w uchwaleniu Patriot Act w celu „wojny z terroryzmem” w USA.

Dziesiątki razy boleśnie i szokująco wręcz stykałem się jako człowiek miłujący wręcz zdrowy rozsądek i libertariański światopogląd z betonogłowym stanowiskiem stróżów prawa z drogówki, chwytających się za głowę w niedowierzaniu, że mogę być aż takim dewiantem żeby jechać 90 km/h w terenie zabudowanym. Oni byli zaszokowani, gdyż w swym do imentu literalnym traktowaniu Kodeksu nie byli w stanie zauważyć okoliczności, które, jak to w życiu – są względne, podczas gdy ich uczono, że „prawo jest prawo” i ma być stosowane bezwzględnie. Cóż z tego, że droga był jednokierunkowa, dwupasmowa, warunki pogodowe znakomite a ruch prawie żaden, piesi też jakoś nie upodobali sobie tego miejsca (liczba pieszych = zero) do nagłych przeskoków ze sklepu po prawej, do kiosku po lewej, gdyż był tam jedynie trawnik, zero sklepów. Ale po prostu nie wolno przekraczać prędkości. Basta! „Panie władzo, ale co się takiego stało, czy spowodowałem wypadek, lub chociaż niebezpieczną sytuację na drodze? Nie? No cóż...” Hmmm... Takie traktowanie kierowcy, który jest uważny i chce samodzielnie dostosowywać prędkość jazdy do warunków na drodze to niestety standard dla biednych policjantów, którzy muszą przecież wyrobić limit do statystyki. Czy znak drogowy potrafi ocenić aktualną sytuację na drodze? A może potrafi to światło drogowe? Nawet przy założeniu, że stoi za nim cały system „inteligentnego sterowania ruchem” (gdzie słowo inteligentny

jest oczywiście gigantyczną propagandowo-marketingową przesadą) – z pewnością nie. Widywałem tego tysiące przykładów. Tylko człowiek cechujący się nieupośledzonym zakresem uwagi, czujnością, spostrzegawczością, refleksem i rozsądkiem, potrafi oceniać na bieżąco stale zmieniające się warunki na drodze. Znaki ograniczeń warunkowych znacząco ułatwiłyby nam życie i przywróciły ufność w czyste intencje i zdrowy osąd inżynierów drogówki. Jeśli ograniczenie prędkości na prostej drodze bez skrzyżowań, no to może z zaznaczeniem: że podczas deszczu i śniegu w ciemnościach i mgle, a nie ZAWSZE! Ograniczeń zaś prędkości na wiaduktach i serpentynach, np.: dla tego, że są lekko wyprofilowane skrzętem, kompletnie nie rozumiem! Czyżby zamysłem było jak zwykle dmuchanie na zimne w postaci przewidujących osądów typu: „jeśli z prędkością ponad 40 km/h auto uderzy w barierkę z pewnością przełamie ją i spadnie poniżej, być może powodując kolizję z jeszcze innym pojazdem”? W tym miejscu zainteresowanych uderzającym, międzykulturowym porównaniem literalnego stosowania się do przepisów w kontrze do zdrowego rozsądku odsyłam do świetnego felietonu: „Cienka żółta linia” Rafała Kosika zamieszczonego w numerze 01, 2015, Nowej Fantastyki.

O ile doskonale wiemy, że ponad 70% Polaków nie stosuje się do większości znaków ograniczania prędkości, jeżdżąc przeciętnie o 20 km/h szybciej niż nam one pozwalają, co uważam zresztą za przejaw samodzielności pozostającej głęboko w normie zdrowego rozsądku; o tyle nasze czołobitne wręcz posłuszeństwo wobec przesadnie regulowanych i częstych czerwonych świateł przywodzi mi na myśl odruch sławetnego psa Pawłowa. Więc to światła mają ponoć być „inteligentne” a my mamy jedynie poddawać się bezrefleksyjnie wyuczonym odruchom z pnia mózgu? Przeciwno temu chcę gorąco zaprotestować. Uważam, że bezlik regulatorów świetlnych, niedających nam innego wyboru niż podporządkowywanie się, działa na naszą inteligencję upośledzająco. Setki tysięcy kierowców jeździ w wyniku tego behawioralnego treningu na pamięć, wyłączając myślenie, tępo wpatrując się w światła (bo większości znaków pionowych już

dawno przestaliśmy brać pod uwagę). Uważam, że odebranie licznym skrętom w prawo warunkowej zielonej strzałki było ogromnym błędem. Ja osobiście przyznaję się, że często ignoruję czerwone światło skrętu prawego na skrzyżowaniu, gdy zaistnieją po temu sprzyjające warunki – jadę: jeśli nie ma tam przejścia dla pieszych i widzę, że właśnie odbywa się bezskrętowy ruch w równoległą do mojego początkowego położenia stronę, który stanowi dla mnie bezpieczną barierę łańcucha samochodów oddzielającą mnie od możliwości, że ktoś inny też wybrałby pas ruchu, w który ja chcę wjechać. Wtedy czuję się maksymalnie bezpiecznie i wiem, że nie stwarzam absolutnie żadnej zagrażającej sytuacji dla innych. Więc mój wniosek jest samodzielny i jak ufam – racjonalny: mogę jechać. Żadne czerwone światło nie przekona mnie, że jest inaczej. Jednak psy Pawłowa częstokroć niepotrzebnie stoją na takich czerwonych światłach, często nawet po kilkanaście sekund, nie dając sobie i innym szansy na rozsądne i bezpieczne rozładowanie korka. A takich skrzyżowań, jak powyżej opisane (ul. Mieszka I / al. Solidarności) jest mnogość.

Innym uderzającym przykładem bezmyślności inżynierów regulacji ruchu, która jest zapewne wynikiem znacznego zachwiania proporcji pomiędzy dwoma pryncypiami: bezpieczeństwem a płynnością ruchu było zaprojektowanie przebudowy ronda J. Nowaka-Jeziorańskiego. Nafaszerowano tam skręt w lewo światłami jak świątecznego keksa rodzynekami, zupełnie jakby dodanie kolejnych słupów z światłami do projektu było premiowane. Otóż, aby zatoczyć pełne koło w lewo na tym rondzie, należy zatrzymać się potencjalnie na aż 8 światłach (prawda, że najczęściej włącza się jedynie 4), przy czym miejsca przed każdym z nich pozostaje jedynie na dwa auta osobowe, trzecie już tyłem zatarasowuje drogę innym samochodom lub tramwajom. Takie rozwiązania jak widziałem owszem, sprawdzają się. Ale na obszernych rondach, w które obfituje np.: Warszawa, a nie na tym mikrym ringu w Poznaniu! Skutkiem poznańskiego rozwiązania jest być może rzeczywiste zmalenie liczby kolizji (szczerze: nie wiem?), lecz na pewno drastyczne

pogorszenie płynności ruchu nawet poza godzinami szczytu. Kierowcy uwarunkowani odruchem bezwzględnej posłuszeństwa stoją, mimo, że przy uwzględnieniu zaledwie jednego warunku – spojrzenia czy nie nadjeżdża właśnie tramwaj, mogliby podjąć samodzielną, przemyślaną decyzję: „podjadę 4 metry dalej, do światła przed prostopadłym kierunkiem ruchu, omijając to niepotrzebne na ćwierci koła. Zyskam dla siebie i innych stojących z tyłu (i tarasujących kolejne przejazdy) następne 4 metry”. Ale dla większości z Nas posłusznych kodeksom, prawom, regulacjom i przepisom obywateli taka decyzja wydaje się wręcz nie do pomyślenia. Mnie jako psychologowi, który zawsze stara się promować u pacjentów i studentów samodzielność, odpowiedzialność i używanie rozsądku – ręce opadają. Ażeby na rzeczonym rondzie skrócić, co na pierwszy rzut oka zdawałoby się łatwiejszym, w prawo – należy również uzbroić się w anielską cierpliwość, gdyż mało samodzielnym kierowcom udaje się w godzinach szczytu, w trakcie jednego cyklu sygnalizacyjnego znaleźć przejazd jedynie dla 2 samochodów, ustawiających się tylko w kolejce – jeden za drugim. Miejsca jest tak mało, gdyż światło umożliwiające ten skręt jest skorelowane z zielonym światłem na przejściu dla pieszych. Nie byli w stanie na to wpaść ani inżynierowie planiści, ani tym bardziej sami kierowcy, że można by w pasie środkowym, do przejazdu na wprost dodać opcję skrętu w prawo, bo skręcany w ulicę, która też ma 3 pasma ruchu a nie jedynie jedno.

Kolejna kwestia, poprzez którą gorąco wątpię w mityczną „inteligencję” systemów sygnalizatorów świetlnych jest problem przełączania ich na migające żółte w czasie znikomego, nocnego ruchu. Gdy obserwuję światła dla skrzyżowań z trzeciorzędowymi przecznicami oraz tych jedynie dla pieszych z główną ulicą Solną, którą pokonuję w różnych godzinach wieczornych co dzień (pomiędzy 20.00 a 22.20) dostrzegam nieregularności, których nie umiem wyjaśnić żadnymi racjonalnymi uwarunkowaniami. Będąc klasycznym drogowym frustratem, jednak dodatkowo takim, który usiłuje sobie z tym radzić za pomocą analizowania sytuacji, próbowałem przyporządkować chaotycznym godzinom przełączania

świateł na migające żółte różne uwarunkowania: dni tygodnia – nie pasuje, czasy nastawiania zmroku? – nic z tego, natężenie ruchu? Też nie. Nie wyjaśniało to w żadnej mierze zmiennej zależnej, jaką jest godzina przełączania. Zaczynam sądzić, że jakiś pracownik przełącza to, gdy „mu się przypomni”. Sądzę z całą stanowczością, że światła, które nie znajdują się na kluczowych skrzyżowaniach (a więc nie muszą być częścią systemu dbania o płynność ruchu w szerokim obszarze miasta), światła dla pieszych, światła na przejściach do ześrodkowanych na ulicy wysepek przystanków tramwajowych, które są włączone na czerwień „domyślnie” (jak na fatalnej do przejechania ul. Głogowskiej), światła, które regulują skrzyżowania ulic trzeciorzędowych z pierwszorzędowymi arteriami przepustowymi w mieście powinny być przełączane na dowolność jak najszybciej się da, może już po godzinach szczytu, lub wręcz zlikwidowane.

Wiele już napsioczono o włącznikach „na żądanie” na sygnalizacji dla pieszych. Doskonale rozumiem problem uprzywilejowania: piesi, czy samochody? Przy okazji – uważam, że osoby które korzystają z naszych ulic będąc tylko po jednej stronie „barykady” nigdy nie zrozumieją racji drugiej strony. Niech wypowiadają się na te tematy ci, którzy zasmakowali barier komunikacyjnych zarówno pieszo jak i za kółkiem. Pamiętam też konkluzje tych dyskusji, i te mniej istotne dla dzisiejszego tematu (trudno je przełączać w rękawiczkach, za długo się czeka, itd.) oraz te bardziej kluczowe – powinniśmy wzorem wielu krajów zachodu dać pieszym większą samodzielność w decydowaniu kiedy przejść przez ulicę! Na Boga – przecież musimy dla dobra ładu społecznego obdarzać ludzi jakimś szczątkowym chociażby zaufaniem. Na przykład ufnością, że sami dbają o swoje życie, nie są zasadniczo osobami upośledzonymi umysłowo i nie są samobójcami. To rolą pieszego powinno być obejrzenie się trzy razy w prawo i lewo (tak mnie babcia uczyła 40 lat temu i to jest nadal rozsądne, mimo dużych zmian infrastrukturalnych na ulicach) po czym przejście, gdy upewnimy się, że nic nie jedzie. Z powodzeniem można by zlikwidować wiele niepotrzebnych świateł, np. osobne dla

przejścia przez tory tramwajowe i osobne zaraz za nimi dla przejścia przez ruchliwą ulicę (tak jak przy przystanku tramwajowym od strony Starego Rynku – ul. Stawna, Garbary i Estkowskiego).

I na miłość Jedynego!, co to za nowy genialny pomysł, żeby kierowcy musieli przewidywać „zamiar pieszego o wkroczeniu na przejście dla pieszych”? Mam im czytać w myślach? Każdy psycholog wie, że takie próby (niezależnie czy się wierzy w istnienie telepatii, czy nie) zwiększają liczbę nieporozumień. Czy przepis wyznaczy konkretne zachowania pieszego, które mają świadczyć o zamiarze przejścia, lub ustali jakieś umowne sygnały, które będą o tym informować? Ja potrafię odczytać bez pudła zamiar pieszego, który prosi o zabranie na stopa – świadczy o nim międzynarodowy gest uniesienia kciuka, z zaciśniętą pięścią. Lecz jak niby mam przewidywać, czy pieszy waha się jeszcze i czeka, aż dołączy więcej jego towarzyszy, co by uzasadniało potrzebę wymiany – „teraz znów my, piesi dajemy przejazd wam – kierowcom ” (podobnie jak w rozsądnej i sprawiedliwej zasadzie zjeżdżania z dwóch na jeden, wspólny pas „na suwak”), bo doprawdy traktowanie pieszych przez samych siebie jak „święte krowy”; tak, jak ma to miejsce np. na przejścia z rynku Jeżyckiego zaraz za zjazdem z Dąbrowskiego w Kraszewskiego; znamionuje bardzo wysoki poziom egotyczności i nieumiejętności przyjęcia perspektywy innego użytkownika drogi. Pieszym, ucieszonym (bądź nie) zakupami świeżych warzyw wydaje się, że mogą ciurkiem pojedynczo wkraczać na pasy bez końca. Może właśnie tam jednak przydałaby się sygnalizacja świetlna. Apeluję – ukochani nasi legislatorzy – nad tą adaptacją przepisów z Unii Europejskiej, jak i nad wieloma innymi, winniście jeszcze szczerze popracować!

Następny przykład bezrefleksyjnego odruchu związanego, jak u pawłowskiego psa z kolorowym światłem, to kwestia używania przez samych kierowców sygnalizatorów skrętu czyli prosto zwanych „migaczy”. Tutaj znów odnoszę wrażenie, że warunki infrastrukturalne na naszych ulicach i szosach przez te lata,

kiedy uczyłem się na prawo jazdy (dla mnie to 27 lat) zmieniły się tak znacząco, że być może należałoby pomyśleć nie tylko o dostosowaniu kilku poszczególnych przepisów KD, a wręcz o całkowitej zmianie PARADYGMATU komunikowania się kierowców na drogach. Nie przypadkowo używam wielkiego słowa z filozofii nauki. Twierdzę, że kompetencje kierowców do podejmowania dojrzałych, samodzielnych decyzji drogowych poprawiłoby znacząco uświadomienie sobie paradygmatu teorii komunikacji. Jakikolwiek sygnał, w komunikacji bezpośredniej, jest istotnym komunikatem dopiero wtedy, gdy istnieje zdolny do odebrania go odbiorca. Komu więc w myśl tej ogólnej zasady miałbym sygnalizować migaczem skręt, gdy nikogo nie ma w promieniu 200 metrów? Jednak ogrom kierowców ulega temu odruchowi i klika dźwigienkę migacza prawie za każdym razem gdy obracają kierownicą. Czy jest w myśl KD czynnością wykonywania skrętu poruszanie się po pasie, który prowadzi łukiem, po wcześniejszym wyborze tegoż pasa ruchu, na którym jest tylko ta jedyna możliwość (a nie np. jazda prosto lub skręt); czy doprawdy trzeba niepotrzebnie potwierdzać innym kierowcom, że właśnie jadę po łuku? Obecnie nasze ulice i drogi coraz częściej są urządzone tak, że zasadne wydaje się przede wszystkim informowanie innych, że pragnę zmienić pas ruchu. Jest to forma prośby bardziej nawet niż informowania o manewrze (zwłaszcza w korkach). To użycie migacza jest wedle mojego oglądu niezwykle przydatne, wręcz nie dałoby się jeździć bez tego *savoir vivre*. Za bardzo przydatne uważam też informowanie przy bardzo powolnej jeździe za pomocą migacza, że: „jadę tak wolno, gdyż szukam miejsca do zaparkowania”. Bardzo to grzeczne i użyteczne. Wtedy kierowca zmuszony do wleczenia się za takim jegomościem może zrozumieć (np.: że jazda 20 km/h nie wynika z zasłabnięcia za kierownicą), uzbroić się w cierpliwość, lub gdy szerokość ulicy na to pozwala – na wyminięcie go. Lecz powiem dobitnie – sygnalizowanie migaczem skrętu, gdy nie ma na ulicy nikogo innego, lub jedyny inny pojazd znajduje się 100 m za nim (a więc trudno sobie wyobrazić aby mój komunikat mógł jakkolwiek wpływać na jego decyzje za kółkiem) jest jaskrawym przykładem

oddania swoich zachowań pod dyktando bezmyślnych odruchów, co nie świadczy zbyt pozytywnie o inteligencji. Oczywiście pozostaje jedynie argument „dawania przykładu” (a może ktoś jednak zauważy) oraz kwestia, której niektórzy mogą przyklasnąć: używanie bez względu na okoliczności „dobrych wzorców” aby „nie wypaść z rutyny”. Jednak dla mnie są one właśnie zaprzeczeniem drogiej dla mnie idei – polegania na własnym rozsądku i brania za siebie odpowiedzialności.

Wiem, wiem – najprawdopodobniej powołałem sobie na puszczy. Wygląda to jakbym głosem frustrata apelował o więcej zielonych światła, jak jakiś omamiony zielonością przyrody ekolog. Jednak podsumuję – sugeruje tutaj, że przydało by się nam – tj. zarówno kierowcom, jak i legislatorom – więcej zielonego światła przede wszystkim w głowach! Zielonego światła dla szerzej zakrojonych konsultacji społecznych i okresów testowych przed wprowadzaniem na tzw. „huraaaa!” nowych rozwiązań drogowych jedynie po to, aby obniżyć liczby w statystykach wypadków.

Autorstwo: dr Krzysztof Kolecki

Zdjęcie: [Matthias Ripp](#) (CC BY 2.0)

Źródło: WolneMedia.net

O AUTORZE

Dr Krzysztof Kolecki – psycholog, seksuolog społeczny, terapeuta, pracuje w Poradni Psychosomatycznej „Prohominis” (prohominis.pl) oraz wykładowca Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa w Poznaniu.