



Foto: A.Mason

A.Mason "Aneks do szacowanego Barona"

A.Mason



W ostatnim swoim felietonie [„Szacowne szacowanie”](#) Adam Cebula wziął się za temat prędkości z punktu widzenia fizyka. Chylę czoła za próbę dotarcia do czytelnika za pomocą logicznego myślenia. Niestety, a piszę to z przykrością, w tym przypadku nie wierzę w rozum Polaków.

Dlaczego?

Bo nawet jeśli pominię doświadczenia związane z tym, co się dzieje na polskich drogach, to zbyt często spotykam się z bardzo luźnym podejściem do pojęcia dozwolonej prędkości nawet wśród osób, co do których pewien jestem, że inteligencją grzeszą. Ba! W dodatku bardzo często słychać głosy wołające o likwidację fotoradarów i złagodzenie „drakońskiego” prawa drogowego.

Próbowałem zastanawiać się, skąd się to bierze – i nie mam pojęcia. A dziwią mnie następujące trzy rzeczy:

1. Podawanie przykładu Niemiec jako kraju, gdzie nie ma ograniczeń prędkości na autostradach.
2. Twierdzenie, które można sprowadzić do tego, że to nie kierowcy jeżdżą za szybko, nie że prędkość zabija, tylko nasze złe drogi.
3. Powszechne przyzwolenie na przekraczanie dozwolonej prędkości o 5-10km/h, a poza terenem zabudowanym nawet i więcej.

Wysiliam swój rozum i jakoś nie dociera do mnie żaden z trzech powyższych punktów. Być może jest

to spowodowane moimi bardzo niedobrymi doświadczeniami z kierowcami samochodów. Nie będę ukrywał, że każde z nich pozostawiło po sobie jakąś traumę, ale liczę, że potrafię jeszcze myśleć logicznie, więc jeśli jakiś chętny czytelnik zechce zapolemizować, to gdy będzie miał rację, uda mi się to dostrzec.

A więc zacznijmy po kolei, od punktu pierwszego. Nie raz i nie dwa słyszałem komentarze, że w Polsce ograniczenia są zbyt drastyczne, że w Niemczech nie ma takich obostrzeń, a wypadków nie jest więcej. Trudno byłoby się z tym nie zgodzić, gdyby nie zwykła ludzka ciekawość. Wystarczy spojrzeć na stronę [Wikipedii](#) (choć dokument wymaga źródeł), żeby człowiekowi zaświeciła się czerwona lampka. Można powiedzieć, że na całym świecie dozwolone prędkości oscylują w okolicach tych samych wartości co w Polsce, a poza autostradami to Niemcy mają nawet bardziej rygorystyczne ograniczenia:

Dozwolone prędkości			
	Obszar zabudowany	Poza obszarem zabudowanym	Autostrady
Polska	50 km/h 60 km/h (w godz. 23-5)	90 km/h - drogi jednojezdniowe 100 km/h - drogi dwujezdniowe i ekspresowe jednojezdniowe 120 km/h - drogi ekspresowe dwujezdniowe	140 km/h
Niemcy	50 km/h	100 km/h	brak ograniczenia (zalecane jest 130 km/h oznaczone niebieskim znakiem)

Niemcy w powszechnym mniemaniu uznawane są za raj dla kierowców lubiących szybką jazdę. Okej, może i tak jest na autostradach, jednak dlaczego podaje się je jako przykład przy wszelkich dyskusjach o wszystkich dozwolonych prędkościach i ich regularnych przekroczeniach? Bo mają lepsze drogi, więcej autostrad? Może i mają, ale nie pojedzie się nimi z większymi prędkościami niż w Polsce. No, chyba że mówimy o realnych prędkościach wynikających z jakości dróg...

...i tu dochodzimy do punktu drugiego. Drogi mamy złe i nie mogę temu zaprzeczyć. A im gorsza droga, tym (zgodnie z szacowaniem Adama Cebuli) większe prawdopodobieństwo wypadku. Czy można zatem stwierdzić, że to drogi zabijają? Może i można. Czy jeśli na dworze szaleje burza z piorunami, to czy ktokolwiek rozsądny wychodzi z domu z uniesionym metalowym prętem w dłoni? Nie! A zezwalanie na przekraczanie lub zwiększanie dozwolonej prędkości na naszych drogach to takie „proszenie o piorun”.

Jeśli o przekraczaniu dozwolonej prędkości mowa, to dochodzimy do punktu trzeciego. Nie będę pewnie daleki od prawdy, kiedy stwierdzę, że dziewięciu na dziesięciu kierowców dopuszcza przekroczenia o 5-10 km/h. Ba, nawet co jakiś czas toczą się o to batalie; raz to, kiedy znoszone zostają punkty karne za takie przewinienie, innym razem, kiedy próbuje się wprowadzić karanie nawet za 2,5km/h ponad dozwolony limit. A ja się dziwię, co to za zakaz, kiedy pozwala się na jego nierespektowanie?

Przeklina się rosnącą liczbę fotoradarów, które służą do koszenia kasy na rzecz „miłościwie nam

panujących”. No dobrze, tylko dlaczego one tak przeszkadzają kierowcom? Bywa, że urządzenia pomiarowe ustawiane są w dyskusyjnych miejscach, gdzie od razu wiadomo, że chodzi wręcz o wyłudzenie pieniędzy. Takie maszyny powinny być natychmiast likwidowane, a decydenci ponosić odpowiedzialność co najmniej dyscyplinarną. Za to wszystkie inne fotoradary niech sobie będą tam, gdzie były. Niech nawet śledzą każdy odcinek drogi. Jest to metoda na wymuszenie przestrzegania przepisów (w ogólności przecież dobrych) przez tych, którzy mają je za nic.

Wychodzi mi, że jesteśmy narodem niecierpliwców. Chcemy dojechać do celu jak najszybciej, bez straty choćby ułamka sekundy. Moim zdaniem żyjemy zbyt szybko, dajemy się wmanewrować w pośpiechu, a co za tym idzie, często w nijakość. W dodatku chyba z zaszłości historycznych pozostała nam chęć naginania prawa. Rozumiem, że firmy transportowe czy ludzie jeżdżący w bardzo długie trasy chcą pokonywać drogę jak najszybciej. Dla nich czas to realny pieniądz. Czy jednak dla wszystkich innych osób zwiększanie prędkości jest najlepszą drogą do celu?

Jadąc prawie spod granic od wschodu do zachodu Polski, omijając autostrady, pokonuje się około 500 km i więcej. Robiąc to zgodnie z przepisami, według „Automapy” (swoją drogą bardzo dobry produkt) straci się na to około 6 godzin 30 minut (licząc bez żadnych postojów, czystą jazdę). Czyli średnia prędkość to 76 km/h. Poniżej przedstawiam moje wyliczenia czasu, w jaki pokona się tę trasę przy określonej średniej:

Czas pokonania drogi 500km												
Prędkość (km/h)	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170
Czas (h:m)	8:20	7:09	6:15	5:33	5:00	4:33	4:10	3:50	3:34	3:20	3:08	2:56

Przekraczając dozwolone prędkości o 4 km/h na takiej trasie zyska się 15 minut. Jeżeli mocniej depniemy na dechę, to przy 14km/h więcej, zyskamy w sumie 57 minut. Można dociskać pedał gazu jeszcze bardziej i wtedy przy 24 km/h większej prędkości zyskujemy już półtorej godziny. Z powyższej tabelki wynika jedno – przyrost oszczędności czasu maleje przy większych prędkościach.

Zysk czasu wydawać się może duży, zaznaczam jednak, że mówimy o średnich prędkościach. Żeby zyskać na tych 500 km tylko godzinę, musimy przez cały czas przekraczać prędkość o 14 km/h, na calusieńkiej trasie. Czyli jadąc przez miasto zasuwamy 64 km/h, po ekspresówce 134 km/h, na autostradzie 154 km/h. Jeśli weźmiemy pod uwagę praktykę – że nie wszędzie da się jechać z wyższą prędkością, ewentualne korki, remonty, gorszą nawierzchnię (choć ta ostatnia rzadko bywa przeszkodą przed „grzaniem”) itp., to przez te przeszkody później na gaz trzeba deptać znacznie mocniej.

Patrząc na polskich kierowców, wychodzi, że co drugi z nich pracuje w transporcie, jest bogatym i aktywnym biznesmanem, śpieszy się na poród do szpitala albo jest kierowcą karetki pogotowia. Dla takich ludzi czas to pieniądz i zdrowie. Czas, który przez przeciętnego Kowalskiego później jest marnowany, np. przed telewizorem czy komputerem...

Nie dajmy się stresować upływającym czasem, bo w końcu zwariujemy.

Czytając felieton Barona, zerkając na to co, napisałem powyżej, dochodzę tylko do jednego wniosku – należy zadbać o nasze drogi, wyremontować je, wybudować nowe, i dopiero wtedy można będzie zacząć dyskutować o jakiegokolwiek zmianie prawa... o ile w ogóle będzie ona wtedy potrzebna.

