

Šviesoforų lentelės su žaliomis rodyklėmis

Pirmosios šviesoforų lentelės su žaliomis rodyklėmis buvo įrengtos Vokietijos Demokratinėje Respublikoje 1978 metais, nors Kelio ženklų ir signalų konvencijoje jos numatytos nebuvo. Lentelė su žalia rodykle juodame fone šviesoforais reguliuojamose sankryžose leido sukti į dešinę degant raudonam signalui, prieš tai sustojus prie STOP linijos, kad nebūtų kliudoma ar sukeliamas pavojus kitiems eismo dalyviams, kuriems dega leidžiamasis šviesoforo signalas. Įdiegus šį šviesoforais reguliuojamos sankryžos dešiniojo posūkio reguliavimą ir suteikus galimybę sukti į dešinę degant raudonam signalui tikėtasi, kad:

- sumažės į dešinę sukančiųjų laukimo laikas;
- padidės į dešinę sukančiųjų pralaidumas;
- galės būti numatytas mažesnis į dešinę sukantiems vairuotojams skirtas važiuojamosios dalies plotas;
- sumažės situacijų, kai pagal leidžiamą signalą kartu juda pėstieji, dviratininkai bei sukantieji į dešinę.

Priežastis, įrengti lenteles su žaliomis rodyklėmis, buvo didėjantis automobilių skaičius gatvėse. Šviesoforai su reliniais moduliais nebegalėjo patenkinti sankryžų reguliavimo poreikio, nes negalėjo valdyti daug signalinių grupių. Verta paminėti, kad tokių problemų nekilo labiau technologiškai išsivysčiusiose Vakarų šalyse. Po VDR ir VFR susivienijimo 1990 m. konstatuota, kad toks eismo reguliavimas kelia grėsmę eismo dalyviams. Tačiau dėl didelio VDR visuomenės pasipriešinimo, nuo 1994 m. kovo 1 d. vis dėlto nuspręsta leisti įrengti šias lenteles, tačiau tik gerai įvertinus visas aplinkybes sankryžose. Įteisinus lenteles su žaliomis rodyklėmis, jas imta montuoti ir buvusioje Vakarų Vokietijos teritorijoje. Tačiau laikui bėgant, dėl keliamo pavojaus, lenteles su žaliomis rodyklėmis imta šalinti. Pavyzdžiui nuo 2002 m. iki 2006 m. Hamburge buvo įrengtos 362 lentelės su žaliomis rodyklėmis, o 2014 m. jų liko tik 191.

Lietuvoje lentelės su žaliomis rodyklėmis įteisintos 1995 m. gruodžio 29 d. Nepaisant to, kad Vokietijos Kelių eismo taisyklės degant raudonam signalui, ties kuriuo įrengta lentelė, leido sukti tik prieš tai sustojus ir tik iš pirmos eismo juostos, Lietuvos Kelių eismo taisyklėse nurodyta tik duoti kelią kitiems eismo dalyviams. Iš pirmo žvilgsnio lentelės su žaliomis rodyklėmis atrodo teigiamas dalykas – jos tikėtinai mažina spūstis, trumpina sukančiųjų į dešinę laukimo laiką. Tačiau ar visuomet jos suteikia daugiau teigiamų nei neigiamų pasekmių? Kol nebuvo patvirtintos Kelių šviesoforų įrengimo taisyklės, ši lentelė Lietuvoje buvo įrengiama beveik visose šviesoforais reguliuojamose sankryžose, neanalizuojant unikalių kiekvienos sankryžos sąlygų ir poreikio lentelei įrengti. Pagrindinė lentelės su žalia rodykle problema – konfliktinės situacijos su kitais eismo dalyviais, judančiais pagal eismą leidžiančius signalus. Lietuvos Kelių eismo taisyklėse nurodyta, kad sukantieji į dešinę degant raudonam šviesoforo signalui, turi praleisti kitus eismo dalyvius ir nesukelti jiems pavojaus (KET 81 p.). Nesilaikant šių reikalavimų gali būti trukdoma iš kairės pusės tiesiai važiuojančiam transportui, iš priekio į kairę sukančiam transportui, iš dešinės pusės važiuojančiam ir sankryžoje reguliariai apsisukančiam transportui. Tačiau didžiausias pavojus sukeliamas lengviausiai pažeidžiamiems eismo dalyviams, tai yra pėstiesiems ir dviratininkams.

Gatvių ruožuose, kuriuose eismas vyksta „žaliaja banga“ ir kurių sankryžose įrengtos lentelės su žaliomis rodyklėmis, gali būti nepasiekiamas norimas efektas. Transporto priemonės judančioms pagal „žaliają bangą“ trukdoma važiuoti tolygiu greičiu, nes eismą stabdo įsukantys degant draudžiamam šviesoforo signalui. Dar viena problema kyla, kai eismo reguliavimas vyksta

pagal eismo detektorius. Kai įrengta lentelė su žalia rodykle, gali būti nereikalingai stabdomas eismas pagrindiniu keliu. Iš šalutinio kelio, į dešinę sukantysis, manevrą atlieka degant draudžiamam šviesoforo signalui, bet eismo detektorius jį užfiksuoja ir perjungia šviesoforus.

Viena iš svarbiausių, problemų - pėsčiųjų eismo apkrovimas. Pėsčiųjų šviesoforui degant žalia spalva, pėsčiųjų perėją kerta pagal žalią signalą į dešinę ir kairę sukantys automobiliai, kuriems taip pat dega žali signalai. Tuo pat metu pėsčiųjų eismą papildomai kerta ir sukantys pagal lentelę su žalia rodykle. Dažnai pasitaikanti situacija, kai pėstieji negali pasinaudoti savo pirmumo teise. Į dešinę sukantys automobiliai perėją pasiekia degant raudonam pėsčiųjų signalui, o užsidegus žaliame, pėstiesiems sunku įeiti į važiuojamąją dalį, nes transporto priemonės, blokuoja pėsčiųjų perėją. Kai lentelė su žalia rodykle įrengiama esant dvejoms dešiniojo posūkio eismo juostoms, kyla didelis pavojus pėstiesiems ir dviratininkams, kadangi viena sukanti transporto priemonė gali užstoti pėsčiajį ar dviratininką, o kitos vairuotojas gali jų nepastebėti.

Sankryžose, kuriose įrengtos lentelės su žalia rodykle, dažnai atvejais pasitaiko spaudimas kitiems eismo dalyviams ir netinkami vairuotojų veiksmai. Pavyzdžiui, į dešinę norinčiojo sukti vairuotojo priekyje stovi tiesiai ar į kairę ketinantis važiuoti automobilis, laukiantis žalio signalo. Norintis sukti automobilis, garsiniu ar šviesiniu signalu, signalizuoja priekyje stovinčiam, kuris norėdamas praleisti už jo laukiantį, užvažiuoja ant pėsčiųjų perėjos ar net įvažiuoja į sankryžos zoną. Jei tiesiai ar į kairę ketinantis važiuoti automobilis nepasiduoda spaudimui ir neketina pasitraukti, kai kuriais atvejais skubantis vairuotojas apvažiuoja „kliūtį“, išvažiuodamas į priešingos krypties eismo juostą. Didelėse sankryžose dažnai pasitaiko atvejų, kada užsidegus draudžiamam šviesoforo signalui, pirma eismo juosta link sankryžos važiuojantys automobiliai, staiga pradeda rikiuotis į antrą (iš įpročio, kad už jų gali būti sukančiųjų į dešinę). Tokiu atveju, kairesne eismo juosta važiuojančios transporto priemonės tam tikrais atvejais gali būti priverstos staigiai stabdyti, taip sukeldamos pavojingas eismo situacijas. Neadekvačiai vairuotojai skatinami elgtis sankryžose, kuriose yra tik po vieną eismo juostą kiekviena kryptimi, nes didelė tikimybė, kad priekyje važiuojantis sustos ir trukdys norinčiam sukti pagal lentelę.

Galima daug diskutuoti apie šviesoforų žalių lentelių įtaką sankryžų eismo pralaidumui, vairuotojų elgsenai ir pan., tačiau svarbiausias šios eismo organizavimo priemonės vertinimo kriterijus išlieka jos įtaka avaringumui.

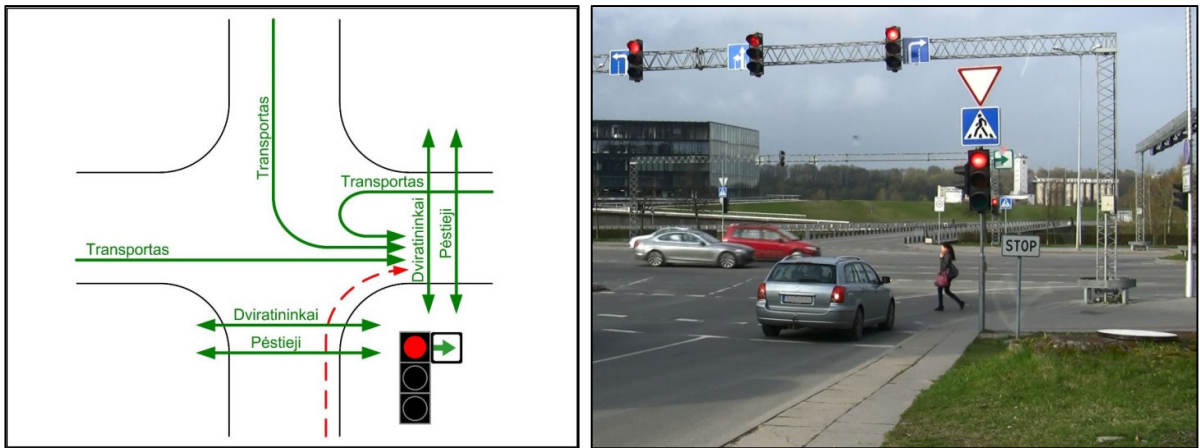
Įvertinus lentelių su žaliomis rodyklėmis įrengimą miestų sankryžose, galima daryti išvadą, kad dešiniojo posūkio pralaidumas yra aktualus. Tačiau daugeliu atvejų, padidinti pralaidumą galima daug saugesnėmis priemonėmis, nei prisukta lentelė.

Galimos alternatyvos šviesoforų lentelėms su žalia rodykle gali būti:

- apsaugotas dešinysis posūkis, įrengiant šviesoforą su rodyklėmis;
- iš dalies apsaugotas dešinysis posūkis, įrengiant papildomą sekciją su rodykle;
- lankstus eismo reguliavimas, kai eismo davikliai, užfiksavę automobilį, greičiau įjungia žalią signalą.

Įrengtos lentelės dažnai atvejais pralaidumą ne didina, tačiau mažina, nes perkelia spūstis į toliau esančias sankryžas. Be to, įrengtos lentelės skatina skubėjimą ir chaotišką vairavimą. Rytinio ar vakarinio pikų metu, dešiniojo posūkio pralaidumas, dažnai atvejais padidinamas kitomis kryptimis važiuojančių sąskaita, nes sukantieji per raudoną tiesiog „užkemša“ gatvę iki kitos sankryžos. Dėl lentelių su žaliomis rodyklėmis įrengimo mastų, transporto priemonių vairuotojai taip įpratę prie lentelių, kad suka degant raudonam signalui net ten, kur lentelių nėra. Šviesoforų lentelės su žaliomis rodyklėmis yra įrengiamos reguliuojamose sankryžose, kurios turėtų būti

saugios, tačiau jose kyla nereguliuojamai sankryžai būdingos problemos. Todėl, siekiant užtikrinti didesnę eismo saugumą, tikslinga numatyti alternatyvius dešiniojo posūkio reguliavimo būdus.



VŠĮ Kelių ir transporto tyrimo instituto Saugaus eismo skyrius