

Rozpowszechnianie dozwolone wyłącznie w całości.

Piotr Krzemień

Proponowane zmiany Ustawy PoRD w świetle Raportu ITS i KRBRD zawierającego błędne jej interpretacje, w zakresie pierwszeństwa ruchu pieszych

Proponowane zmiany przepisów opierają się na raporcie KRBRD sporządzonym przez ITS. Od s. 71 tego raportu znajdują się informacje o bardzo dużych odsetkach kierujących nieustępujących pierwszeństwa pieszym. W myśl ustawy o PRD „*Ustąpienie pierwszeństwa, [to] powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, a pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku.*” Aby przepis ten miał większy sens fizyczny i był logiczny mógłby brzmieć np.: **Ustąpienie pierwszeństwa, to takie wykonywanie manewru oraz kształtowanie sposobu jazdy, które nie zmusza innego kierującego do wykonania gwałtownych i intensywnych manewrów obronnych, a pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku.** Bo po pierwsze, „*powstrzymanie się od ruchu*” wymaga zatrzymania pojazdu, albo nie nadawania mu prędkości, co nie zawsze jest konieczne przy ustępowaniu pierwszeństwa, a „*istotna zmiana prędkości*” nie jest wykładnikiem niebezpieczeństwa bowiem może odbywać się bardzo łagodnie i długo, np. poprzez hamowanie silnikiem, co nie ma najmniejszych cech gwałtowności. To zagadnienie na odrębną dyskusję, jednak warto było wspomnieć o wiecznym problemie ustawodawcy z nazwaniem sytuacji naprawdę oddających istotę sprawy – tu zagrożenia.

Wracając do raportu. W myśl tej samej ustawy pieszy pierwszeństwo uzyskuje będąc dopiero na przejściu, a raport wskazuje bardzo duże odsetki kierujących nieustępujących pieszym dochodzącym do przejścia (8,5-21,9%) lub oczekującym przed przejściem (26,5-53,0%), czyli sytuację gdy pieszy pierwszeństwa formalnie nie ma i w myśl projektu miał nie będzie. Taki stan rzeczy (nieustąpienie) jest więc niemożliwy do zrealizowania na gruncie obowiązującego i proponowanego prawa. W przypadku zatrzymania pojazdu powinno to być nazwane np. rezygnacją kierującego z pierwszeństwa, bo inaczej wprowadza odbiorcę w błąd wskazując na nieprawidłowe zachowanie kierujących. Natomiast przejechanie przez przejście jest skorzystaniem z przysługującego pierwszeństwa. **Nie jest możliwe nieustąpienie pierwszeństwa komuś kto zgodnie z ustawą go nie ma.** Dalej podobnie, czyli nieustąpieniem pierwszeństwa opisywane są statystyki dla wkraczania pieszego (1,7-7,9%) i będącego na przejściu (33,1-50,3%), ale autorzy raportu zastrzegają, że nie było to konieczne bowiem piesi zdążyli już opuścić przejście. **Nie może być więc mowy o nieustąpieniu pierwszeństwa przez kierujących jeśli pieszy nie był zmuszony do powzięcia odruchów obronnych i jawi się tu**

Rozpowszechnianie dozwolone wyłącznie w całości.

wewnętrzna sprzeczność logiczna raportu. Jest też opisywane tzw. wywieranie presji na pieszego (0,8-2,8%) i ostre hamowanie przed pieszym znajdującym się na przejściu (0,3-0,4%), co w myśl aktualnych i proponowanych przepisów może być dopiero nieustąpieniem pierwszeństwa. Może ale nie musi, bowiem nie wiadomo czy właśnie nie dotyczyło wtargnięć pieszych.

Podobne błędy zawiera opis procentowy udziału pieszych „*ustępujących pierwszeństwa pojazdom*”. Autorzy chyba (bo można tylko się domyślać) wzięli pod uwagę pieszych rezygnujących z przejścia – pierwszeństwa lub go nie mających, bo np. pojazd był zbyt blisko. Ustąpienie pierwszeństwa pojazdowi, co oczywiste, nie wyklucza wejścia pieszego na przejście, jednak nie może on tego wykonać „*bezpośrednio przed pojazdem*”. Jest tak dlatego, że z definicji ustąpienia pierwszeństwa wynika, iż pieszymi ustępującymi pierwszeństwa pojazdom są także wchodzący bezpiecznie na przejście, czyli ci co nie zmuszają kierującego „*do istotnej zmiany prędkości lub zmiany kierunku ruchu*”. Jednak dalsze zestawienie liczb procentowych może prowadzić do odmiennego wniosku. **Z raportu wynika, że odsetek pieszych ustępujących pierwszeństwa pojazdom, czyli stosujących się do zasad PRD, wynosi od 12 do 29%. Jest to jednoznaczne z przyjęciem, że co najmniej 71% pieszych nie ustępuje pierwszeństwa pojazdom wtedy gdy powinna była to zrobić (bo tylko wówczas można nie ustąpić pierwszeństwa), czyli zachowanie większości stanowiłoby wtargnięcie.** I znów tylko domyślać się można, że chodziło o co najmniej 71 % pieszych, którym sytuacja drogowa przyznawała pierwszeństwo i z niego skorzystali. Natomiast co do 12-29 % ustępujących pierwszeństwa pojazdom nie wiadomo czy wchodzili, czy też faktycznie pierwszeństwa nie mieli więc oczekiwali na przejście, a zatem czy i ewentualnie ilu z nich znalazło się w grupie 71 %, która jak można zgadywać, z pierwszeństwa skorzystała.

Z powyższych rozważań wynika, że autorzy raportu, a także akceptująca go KRBRD i ministerstwo nie znają lub nie rozumieją obowiązujących w Polsce przepisów ustawy, którą sami – rękami posłów – chcą zmieniać.

Nieustąpieniem pierwszeństwa, zdefiniowanym wprost w ustawie, jest również wejście pieszego bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd (pot. wtargnięcie), gdyż pieszy niejako nie daje kierującemu szansy na ustąpienie mu pierwszeństwa, a swoje pierwszeństwo bezwzględnie „wymusza”. Nie budzi wątpliwości, że definicja ustąpienia pierwszeństwa dotyczy wszystkich uczestników ruchu. I tu, zdefiniowanie manewru pieszego jako *wejście bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd* jest niejasne i błędne fizycznie. Można bowiem wejść na przejście tuż przed pojazdem jadącym bardzo wolno ale tak, że kierujący zdoła się zatrzymać delikatnie

Rozpowszechnianie dozwolone wyłącznie w całości.

hamując. Można też wejść szybko gdy pojazd jest stosunkowo daleko, a jezdnia śliska i jadący wolno kierowca nie zdoła uniknąć potrącenia, więc będzie to wtargnięcie. Odległość wejścia nie ma więc znaczenia. To „*bezpośrednio przed*” będzie inną odległością w warunkach śliskiej jezdni, a inną na suchej. Warto więc zaproponować zdefiniowane problemu np. tak: **„Zabrania się pieszemu wchodzenia przed pojazd w taki sposób, który zmusza kierującego do hamowania z gwałtownością i maksymalną intensywnością przekraczającą normalną i typową w danych warunkach – w odniesieniu do przyczepności jezdni. Pieszy wkraczający na przejście dla pieszych pierwszeństwo przed pojazdem uzyskuje po spełnieniu powyższego warunku.”** Tylko podobnie sformułowane przepisy miałyby oczywisty i jednoznaczny wydźwięk. Podkreślenie zastosowano celowo, bowiem obecna i proponowana konstrukcja przepisów, dla przeciętnego odbiorcy, jest nielogiczna i wewnętrznie sprzeczna, gdyż prowadzi do wniosku, że pieszy ma pierwszeństwo na przejściu nawet gdy wejdzie „*bezpośrednio przed pojazd*”. Ustawa wprost nie znosi przecież pierwszeństwa pieszego, nawet w sytuacji skrajnie niebezpiecznego jego postępowania. Pieszy znajdujący się przed przejściem pierwszeństwa nie ma, ma je wówczas pojazd, następnie pieszy wchodzi na przejście i uzyskuje pierwszeństwo, a kierowca je w tej chwili (ok. 1 s) traci. Zgodnie z przepisem pieszy nadal je jednak ma, bez względu na to czy kierujący jadący z bezpieczną prędkością ma szansę uniknięcia potrącenia. Oczywiście dla doświadczonego prawnika nie ma problemu bowiem z zakazu wejścia „*bezpośrednio przed pojazd*”, stosując wykładnię, dojdzie do wniosku, że pieszy traci wówczas pierwszeństwo, **jednak przepis ten powinien być jasny dla przeciętnego odbiorcy**. Ten brak jednoznaczności w ustawie, a także w jej projekcie prowadził (i będzie nadal) do błędnej interpretacji przez większość uczestników ruchu, a także osoby nieobeznane z zagadnieniem, o nieustąpieniu pierwszeństwa pieszemu przez kierującego w sytuacji zabronionego wtargnięcia. Ponadto zmiana pierwszeństwa (a zatem relacji prawnej) nie może następować w czasie porównywalnym lub krótszym od wymaganego czasu reakcji kierującego (patrz minimalne czasy międzyzielone w sygnalizacjach świetlnych). Ustawa oraz projekt w tym zakresie są więc kompletnie nieprzemyślane, sprzeczne z prawami fizyki oraz możliwościami psychofizycznymi uczestników ruchu.

Dodatkowo, w raporcie nie opisano miarodajnych kryteriów oceny tego czym było wtargnięcie pieszych, czym wywieranie presji na pieszego, a także czym wywołane było ostre hamowanie przed pieszym znajdującym się na przejściu. Brak jakiegokolwiek miary liczbowej, podczas gdy biegli zajmujący się badaniem wypadków drogowych takie miary mają od wielu lat opracowane (patrz: P. Krzemień, *Wtargnięcie na jezdnię. Czym jest i jak mu zapobiegać?*,

Rozpowszechnianie dozwolone wyłącznie w całości.

Prawo drogowe, 2020-11-27). Raport podaje też szereg statystyk odnośnie prędkości jazdy przy przejściach choć wiadomo, że sens ma badanie tylko sytuacji gdy pieszy znajduje się przy przejściu i ma swobodę decyzji. Tak jest tylko wówczas gdy nie jest to przejście sterowane włączoną sygnalizacją świetlną lub jest to przejście bez sygnalizacji, czyli z wykluczeniem sygnału czerwonego dla pieszego i zielonego dla pojazdu. Dodatkowo jeśli pieszego nie ma w bezpośrednim pobliżu przejścia lub gdy ma sygnał czerwony, przekroczenie dozwolonej prędkości pozostaje wykroczeniem bez związku ze stworzeniem potencjalnego zagrożenia dla pieszego. Analizowanie w raporcie takich sytuacji nie ma sensu, bo wypacza obraz zjawiska.

Zalecenia raportu, powielone w projekcie ustawy, przyznające pieszym pierwszeństwo w chwili wchodzenia na przejście i zobowiązujące kierującego do obserwacji bezpośredniej okolicy przejścia nie zmieniają nic wobec obowiązującego stanu prawnego, zwłaszcza na gruncie odpowiedzialności karnej kierującego. Od wielu lat metodyka rekonstrukcji i opiniowania wypadków drogowych, piśmiennictwo i orzecznictwo to uwzględniały. Na rozprawach sądowych i w opiniach biegłych wymagano od kierującego obserwacji bezpośredniego rejonu przejścia, a początek stanu zagrożenia (czyli wymóg początku reakcji kierującego) definiowano w chwili gdy pieszy wkraczał / wchodził na przejście, czyli rozpoczął stawianie kroku przez krawędź jezdni. Jest to dokładnie to samo co znajdowanie się na przejściu. Zazwyczaj była to chwila rozpoczynania schodzenia z chodnika.

Jedyną zauważalną zmianą jest propozycja przeniesienia, z rozporządzenia o znakach i sygnałach drogowych do proponowanej regulacji ustawowej, obowiązku zmniejszenia prędkości przez kierującego zbliżającego się do przejścia, tak aby nie narazić pieszego na niebezpieczeństwo. Obecny stan rzeczy budzi wiele słusznych kontrowersji prawników wokół tego czy z rozporządzenia niejako rygorystyczniejszego od ustawy można wywodzić odpowiedzialność karną. Autorzy projektu sami przyznali to w jego uzasadnieniu. Natomiast przeniesienie tej regulacji do ustawy będzie stwarzało poważne problemy prawne i należy się spodziewać, że brak wiedzy o jaką prędkość należy zmniejszyć dotychczasową, spowoduje brak możliwości jego egzekwowania na salach sądowych. Przepis będzie martwy mimo, że samo zmniejszenie prędkości przed przejściem, przy obecności pieszego, niejednokrotnie będzie działaniem pożądanym. Jest tak dlatego, że nie ma takiej prędkości i nie da się jej zdefiniować / obliczyć, która w 100% zagwarantuje uniknięcie potrącenia w sytuacji wtargnięcia pieszego. Jest to naukowo udowodnione, a zrozumieć to mogą osoby, które opanowały wykonywanie analiz czasowo-przestrzennych. Na studiach dotyczących rekonstrukcji i opiniowania wypadków drogowych, już na samym początku studentom wpaja

Rozpowszechnianie dozwolone wyłącznie w całości.

się, że absolutnie nie wolno utożsamiać z prędkością bezpieczną, prędkości przy której możliwe było uniknięcie wypadku, bowiem prowadziłoby to do uznania, że każda prędkość przy której doszło do wypadku była niebezpieczna. Przepis obecnie wynikający ze znaku D-6 jest niedookreślony i abstrakcyjny więc nie może być podstawą odpowiedzialności karnej. To samo będzie gdy znajdzie się w ustawie. Ponieważ prędkość umożliwiająca uniknięcie potrącenia zależna będzie od tego w jakiej odległości przed pojazdem pieszy wtargnie na przejście i jak szybko będzie się poruszał, co zależy wyłącznie od decyzji pieszego, to jej określenie / obliczenie może mieć miejsce dopiero po fakcie. **Proponowany przepis wymaga zatem od kierującego przewidzenia chwili i prędkości wtargnięcia, czyli analizy przez kierującego, zdarzenia które jeszcze nie nastąpiło. Taki kierunek wymyka się logice (nie wspominając o logice prawa) i nie może być akceptowany. Będzie to wadliwe i niedopuszczalne wnioskowanie ze skutku na przyczynę.** Jedynym rozwiązaniem skutecznym prawnie byłoby (pomijając jego zasadność w każdych warunkach, np. przy braku pieszych) umieszczenie znaku ograniczającego prędkość przed przejściem dla pieszych, tak więc odpowiedzialność spadłaby na zarządców dróg, którzy zapewne tego nie chcą i zmniejszali by tę prędkość jak się tylko da. Skutek byłby taki, że każdy kierujący musiałby się niemal zatrzymać przed przejściem. Byłoby to jednak rozwiązanie uczciwe i skuteczne – pod warunkiem jego egzekwowania oraz zezwolenia pieszemu na wejście, najlepiej dopiero gdy pojazd zatrzyma się i z bezwzględnym udzieleniem pierwszeństwa dopiero po dochowaniu zakazu wtargnięcia. Nie ma innej możliwości zbliżenia się do „wizji zero” wypadków z pieszymi. Jeśli jednak ustawodawca nie chce iść aż tak daleko, to mającym uzasadnienie i sens rozwiązaniem, które warto rozważyć jest modyfikacja wyżej wymienionych definicji ustąpienia pierwszeństwa i powinności pieszych. Oczywiście pożądane byłyby, postulowane przez Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach i Kolidacjach Drogowych – Alter Ego, na wzór innych krajów, np. UK, wymalowane tzw. żmijki przed przejściami dla pieszych, które dla dozwolonych prędkości pojazdów wskazywałyby odległość poniżej której wejście przed pojazdem będzie wtargnięciem. Można rozszerzyć ten pomysł i mogłyby być one np. podwójne o różnej długości lub dwukolorowe, odpowiednio dla jezdni mokrej (względnie oblodzonej) i suchej. Byłoby to bardzo tanie ale i skuteczne rozwiązanie.

Bardzo duże zdziwienie budzi też inna propozycja pierwszeństwa pieszych wobec tramwajów, a inna wobec autobusów (jako pojazdów samochodowych). Intencja pewnego uprzywilejowania pojazdów szynowych była oczywista i wynikała ze zdecydowane dłuższej ich drogi zatrzymania. Oba rodzaje pojazdów przewożą jednak stojących pasażerów, którzy

Rozpowszechnianie dozwolone wyłącznie w całości.

zostają w ten sposób narażeni na wywrócenie się w przypadku hamowania z określoną intensywnością (w nowoczesnych tramwajach jest to wysoce prawdopodobne bo hamują intensywniej niż stare). Projektodawca uznał więc, że zdrowie i życie jednego nieostrożnego pieszego jest więcej warte niż wielu osób stojących w takich pojazdach, a bezpieczeństwo pasażerów autobusu jest mniej istotne niż podróżujących tramwajem.

Wyciąganie jakichkolwiek wniosków z powyższego raportu, którego treść wskazuje, że autorzy nie rozumieją pojęć, których używają, jest co najmniej przedwczesne. Wymaga on uzupełnienia i weryfikacji przyjętych założeń, a następnie konsultacji prawników i biegłych zajmujących się rekonstrukcją i opiniowaniem wypadków drogowych (np. Polskiego Stowarzyszenia Biegłych Sądowych do Spraw Wypadków Drogowych lub Instytutu Ekspertyz Sądowych, który ma Pracownię Badania Wypadków Drogowych w Krakowie), w celu dopasowania nazewnictwa do obowiązujących norm prawnych w Polsce. Dodatkowo konieczne są badania, przez zespół biegłych, prawomocnie zakończonych spraw sądowych co do poznania udziału pieszych w spowodowaniu wypadków, bowiem statystyki policyjne wypełniane na początku postępowań przyczyny te wypaczają (nie są weryfikowane po zapadnięciu prawomocnych rozstrzygnięć). W obecnej sytuacji treść raportu można rozumieć wielorako, co jest niedopuszczalne przy wdrażaniu zmian w tak ważnej dziedzinie prawa. Wymienione powyżej podmioty nie zostały zaproszone do konsultacji społecznych projektu ustawy, nie zgłosiły też uwag samodzielnie – widocznie nie były zainteresowane tematem lub poczuły się bezsilne wobec własnych daremnych wcześniejszych starań. Pominęto niestety Stowarzyszenie PPWiKD – Alter Ego, które ma bardzo dobre i fachowe pomysły. Pozostaje ubolewać, że szereg zasadnych propozycji do projektu zgłoszonych przez pozostałe osoby i instytucje zostało zlekceważone. Zaskakuje stanowisko Politechniki Gdańskiej, która swoje inne argumenty (nie na temat konsultowanych zmian) dotyczące obniżenia prędkości na autostradach motywuje ekologią i kosztami transportu, a w przypadku propozycji rygorystyczniejszego ustępowania pieszym tego nie dostrzega. Zatrzymują się więc np. 3 czterdziestotonowe zespoły pojazdów aby pieszy mógł swobodnie przejść bez konieczności „straty czasu”, która w raporcie ITS była liczona w przypadku pieszych, a dla pojazdów już nie. Nie dziwi zaś stanowisko ITS jako autora omawianego raportu. Natomiast całkowita i niezwykle krótka aprobata proponowanych zmian przez Fundację Zapobieganie Wypadkom Drogowym rodzi podejrzenie, że jest ona współautorem propozycji, które nie poprawią bezpieczeństwa pieszych tak jak mogłyby, a ich niedoskonałość spowoduje nieuzasadnione represje wobec kierowców. Uwagi pozostałych podmiotów np. Zarządu Dróg Miejskich

Rozpowszechnianie dozwolone wyłącznie w całości.

w Warszawie, zmierzające do zniesienia z pieszych obowiązku zachowania szczególnej ostrożności i zakazu wtargnięcia na jezdnię, słusznie odrzucone przez ministerstwo, są tak szokujące, że nie zasługują na poważne traktowanie. Pozostaje mieć nadzieję, że zamiary niektórych krajów np. UK o wprowadzeniu kary dożywocia za spowodowanie, a zatem i przyczynienie się do wypadku drogowego, który jest co do zasady nieumyślny, są internetowym fejkiem. Ale pierwszy krok jest zrobić najtrudniej, później jakoś to pójdzie siłą bezwładności...