

# Ryszard Zahorski

---

## Bezpieczeństwo pieszego na drodze

---

Palestra 58/5-6(665-666), 145-151

---

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

# Punkty widzenia

Ryszard Zahorski

## BEZPIECZEŃSTWO PIESZEGO NA DRODZE

### I. WSTĘP

Przedmiotem rozważań są fizyczne źródła wypadku pieszego z pojazdem na wytyczonych przejściach dla pieszych w świetle obowiązującego Prawa o ruchu drogowym.

Problem nieskuteczności przepisów Prawa drogowego dotyczącego ruchu i zachowania się dwóch skrajnie różnych uczestników ruchu – pojazdów i pieszych – na wytyczonych drogach, przejściach dla pieszych, na których w bezsensowny, nielogiczny sposób piesi giną lub doznają trwałych obrażeń ciała, nie rozumiejąc, dlaczego doszło do kolizji z pojazdem, skoro znajdowali się na przejściu dla pieszych zgodnie z danym im przywilejem przez przepis art. 13 ust. 1 zd. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym (dalej: p.r.d.): **„Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem”**, zmusza do głębokiego zastanowienia i znalezienia przyczyny tej tragicznej, niespadającej, a rosnącej statystyki tego rodzaju wypadków drogowych.

Na rozprawach sądowych poszkodowani piesi, którzy przeżyli kontakt z pojazdem na przejściu, i ich pełnomocnicy powołują się na cytowaną treść przepisu art. 13 ust. 1 p.r.d. i bardzo często, mimo wielu argumentów rodzących istotne wątpliwości w ramach czynności obrończych, kierujący pojazdem zostaje skazany. Nasuwa się pytanie, czy postępowanie procesowe rozwiązuje problem następnych kolizji na przejściu dla pieszych innych uczestników ruchu? Niestety, dostarcza tylko argumentów adwokatom, obrońcom oskarżonego lub oskarżycielom posiłkowym poszkodowanego.

Obowiązujące przepisy Prawa drogowego dotyczące ruchu i zachowania się pieszych i pojazdów przy wkroczeniu – wjechaniu na przejście dla pieszych wymagają innej oceny aktualności metodyki i redakcji przepisów dotyczących zarówno przywileju w ruchu pieszego na przejściu dla pieszych, jak i wymogu stawianego kierującemu pojazdem zbliżającym się do przejścia, w przeciwieństwie do aprobowanej w mediach przez obrońców redakcji aktualnych przepisów Prawa drogowego.

Rozszerzenia obowiązku stawianego kierującemu pojazdem wymaga przepis art. 26 ust. 1 p.r.d. stawiany kierującemu pojazdem zbliżającym się do przejścia dla pieszych,

zwłaszcza tego, na którym brak jest sygnalizacji świetlnej kierującej ruchem pojazdów i pieszych. Obecnie przepis ten brzmi: „**Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu**”. Jest to sucha treść wymogu postawionego przez ustawodawcę kierującym pojazdami. Znowu rodzi się pytanie, jak w konsekwencji wygląda skuteczność i realia tak skonstruowanego przepisu. Odpowiedzią jest statystyka wypadków drogowych, z której wynika, że w roku 2012 na drogach polskich zginęło ponad 4000 osób, różnych uczestników ruchu. Około 40% wypadków drogowych powodują piesi. Informacji na temat, ilu pieszych zginęło na przejściach dla pieszych, może dostarczyć Komenda Główna Policji.

Są to dane zatrważające i zmuszające do myślenia i rozważenia, czy uczyniliśmy wszystko, by zmniejszyć liczbę osób, które wkraczając na jezdnię, nawet na przejścia dla nich wytyczone i z własnej winy lub z powodu niewystarczającej ostrożności nakazanej przez aktualne Prawo drogowe, giną w okolicznościach, w których nie powinno dojść do wypadku.

Artykuł nie bez powodu nosi tytuł *Bezpieczeństwo pieszego na drodze*, zamiast: na przejściu dla pieszych. Przejście dla pieszych jest odcinkiem drogi wyznaczonym przez organizatora ruchu dla umożliwienia pieszemu przekroczenia jezdni, co nie zmienia faktu, że pieszy na tej jezdni jest i będzie zawsze intruzem, zgodnie z podziałem drogi przez człowieka na jezdnie dla pojazdów i chodniki dla pieszych.

Od czasu gdy człowiek wynalazł koło, a w ślad za tym zaczęto konstruować różne pojazdy, powstała potrzeba wytyczenia dla nich odrębnych dróg. Lawinowy rozwój motoryzacji w dwudziestym wieku i wraz z nim rozwój infrastruktury kraju, nadmierne zagęszczenie dróg różnymi i coraz szybszymi pojazdami oraz powstanie nowego zjawiska – nadmiernej wypadkowości drogowej, pochłaniającej w kraju rocznie tysiące ofiar i dziesiątki tysięcy rannych, zmusiły nas do wprowadzenia nowego prawa – Prawa drogowego, regulującego stosunki między użytkownikami tych dróg i uczestnikami ruchu.

Chociaż jezdnie dróg są budowane z przeznaczeniem dla pojazdów, inny użytkownik drogi – pieszy – jest też uczestnikiem ruchu, ponieważ musi przemieszczać się z jednej strony drogi na drugą.

Dążąc do tego, co oczywiste, że ruch na jezdni tak różnych jego uczestników powinien odbywać się bezkolizyjnie, ustawodawca podał w formie przepisów wymogi i przywileje dla nieporównywalnych fizycznie uczestników ruchu na drodze – pieszych i pojazdów.

Ruch każdego ciała materialnego w przestrzeni, a więc na drodze, jest zjawiskiem fizycznym, uwarunkowanym i definiowanym przez trzy parametry:

- $s$  – drogę,
- $v$  – prędkość,
- $t$  – czas,

w związku z tym prawna i skuteczna regulacja tego ruchu nie może wynikać z narzuconych podmiotowo założeń autorów projektu przepisów uchwalonej ustawy, a musi opierać się na prawach fizyki rządzącej ruchem, a więc musi wynikać z praw teorii ruchu i teorii zderzeń ciał materialnych – pojazdów.

Truizmem jest twierdzenie, że również Prawo drogowe z upływem czasu wymaga zmian lub nowelizacji. Każde prawo dotyczące różnych dziedzin i spraw naszego życia aktualizuje czas jego działania.

Obecne przepisy Prawa drogowego w Polsce, bez potrzeby uzasadniania, wymagają nowelizacji dostosowanej do istniejących gwałtownych zmian – w rosnącym burzliwie ruchu pojazdów i zmieniającej się mentalności zróżnicowanych fizycznie i psychologicznie uczestników tego ruchu.

## II. FIZYKA RUCHU POJAZDU I PIESZEGO – MOŻLIWOŚCI UNIKNIĘCIA KOLIZJI

Dla uzasadnienia potrzeby uaktualnienia niektórych zasad bezpieczeństwa drogowego należy przytoczyć fizyczne argumenty, nieznoszące jakiegokolwiek polemiki z realiami życia.

Podstawową różnicą dzielącą obu tak różnych uczestników ruchu w kwestii możliwości uniknięcia wzajemnego kontaktu na drodze są:

- możliwość zatrzymania się w miejscu pieszego, wkraczającego na jezdnię (przejście dla pieszych) normalnym krokiem, to jest z prędkością rzędu:  $v_p = 3\text{--}5$  km/h,
- niemożliwość zatrzymania się w miejscu pojazdu, nawet wjeżdżającego na przejście z prędkością pieszego. Pojazd, od chwili podjęcia przez kierowcę decyzji hamowania do chwili zatrzymania, musi przebyć określony odcinek drogi, nie może stanąć w miejscu.

Podstawową przeszkodę w tak zróżnicowanych manewrach obronnych obu uczestników ruchu stanowi zasób energii kinetycznej ich ruchu, na który składa się zarówno masa uczestnika ruchu, jak i jego prędkość. Fizyka ruchu ciał materialnych określa zasób energii kinetycznej ciała znanym wzorem:

$$E_k = \frac{m \times v^2}{2} \text{ (Nm)}$$

Bez podawania przykładu łatwo przytoczyć nierówność zasobu energii kinetycznej obu uczestników ruchu – samochodu i pieszego:

$$E_{ks} = \frac{m_s \times v_s^2}{2} > E_{kp} = \frac{m_p \times v_p^2}{2}$$

Zasób energii kinetycznej samochodu zbliżającego się do toru ruchu pieszego (przejścia dla pieszych) jest wielokrotnie większy od zasobu energii kinetycznej pieszego. Należy przy tym pamiętać, że dwukrotnemu wzrostowi prędkości pojazdu towarzyszy nie dwukrotny, a czterokrotny przyrost energii kinetycznej jego ruchu.

Łatwo zatem zrozumieć, że przy znacznych różnicach prędkości obu uczestników kolizji znaczna przewaga energii kinetycznej uderzającego pojazdu nad pieszym daje mu nikłe szanse przeżycia przy kontakcie z pojazdem. Stąd kolizja pojazdu z pieszym stwarza pole do różnych spekulacji myślowych i często podświadomie ustawia nas po stronie słabszej, a więc pieszego. Jest to – wbrew utartym przekonaniom – najtrudniejszy do oceny i osądzenia model wypadku, gdyż często na jezdni nie pozostają żadne ślady, co powoduje wielokrotnie sprzeczne dedukcje matema-

tyczno-fizyczne przy próbie dedukcyjnej rekonstrukcji przebiegu zdarzenia, przedstawiając fałszywy obraz wypadku i zachowania się jego uczestników w początkowej fazie wypadku – stanie zagrożenia. Z reguły najtrudniej wybronić się kierującemu pojazdem z zarzutu spowodowania wypadku niż sprawcy wypadku, poszkodowanemu pieszemu, mającemu wszelkie możliwości uniknięcia spowodowanego przez niego stanu zagrożenia.

Problem rozwikłania możliwości zapobieżenia wypadkowi przez kierowcę wymaga z jednej strony zaangażowania odpowiedniego potencjału wiedzy dobrego biegłego, a z drugiej – daje pole do licznych spekulacji nieprzygotowanym dostatecznie w tym przedmiocie biegłym lub obrońcom oskarżonego kierowcy lub pieszego, wyciągającym wnioski na podstawie intuicyjnej dedukcji biegłego lub obrońcy opartej na konfabulacjach oskarżonego. Takie są często realia postępowań przed sądami.

Jeżeli żadna ze stron procesowych nie potrafi w rzetelny sposób, oparty na matematyczno-fizycznej podbudowie (brak dowodów materialnych z miejsca wypadku), uzasadnić swojej racji, ich argumenty w konfrontacji z podobnymi tracą na ostrości, „rozmydlają się”. Dochodzi do licytacji racji, a skutek – liczne apelacje i zaangażowane nierzadko wszystkie instancje procesowe.

Należy wyraźnie zaznaczyć, że w modelu wypadku pojazd-pieszony stan zagrożenia wywołany przez jednego z uczestników ruchu jest wyraźną funkcją określonych parametrów fizycznych ruchu i ujawnienie tych parametrów stanowi jedyną podstawę do wydania rzetelnej opinii, a dla organu procesowego – zajęcia stanowiska niepozostawiającego uczucia niedosytu.

**Z tego fizycznego uwarunkowania powstania na drodze (na przejściu dla pieszych) stanu zagrożenia wynika jedyny logiczny wniosek i sposób tworzenia przepisów Prawa drogowego – wymogi i przywileje dla uczestników ruchu, warunkujące ich większy szacunek dla Prawa drogowego i rygorystyczne przestrzeganie przepisów tego prawa.**

Redakcja przedmiotowych przepisów musi obecnie wykluczać możliwość swobodnej interpretacji przepisu i możliwości wymuszania przez pieszego danego mu przez ustawodawcę przywileju (pierwszeństwa) w ruchu. Jest to niezbędny dogmat stawiany w interesie słabszego uczestnika ruchu – pieszego, za cenę jego przeżycia.

Zmusza nas do tego brutalna, niezmiuszająca się statystyka śmiertelnych wypadków na przejściach dla pieszych.

Powstaje zatem paradoks, a mianowicie wraz ze wzrostem nowocześniejszych i szybszych samochodów rośnie liczba wypadków drogowych (dane amerykańskie). Posiadacz samochodu własny proces myślenia i przewidywania usiłuje zastąpić nowoczesnymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi samochodu. To są odkrycia, których nie przewidzieli twórcy obecnego Prawa drogowego.

Zatem podobnej nowelizacji wymaga przepis dotyczący kierującego pojazdem zbliżającym się do każdego przejścia dla pieszych, nawet z istniejącą sygnalizacją świetlną kierującą ruchem.

Fizyczne możliwości uniknięcia wypadku określają rozwijane przez samochody prędkości, które są coraz trudniej wyczuwalne we współczesnych konstrukcjach, i wynikające stąd opóźnienia oraz drogi zatrzymania. Ten kontekst uzasadnia stwierdzenie, że w stanie zagrożenia zapobiec wypadkowi może praktycznie tylko pieszy, gdyż jego naturalną reakcją po zauważeniu stanu zagrożenia jest możliwość natychmiastowego

zatrzymania się w miejscu. Pojazd natomiast musi przejechać określony odcinek drogi od chwili podjęcia przez kierowcę decyzji o zatrzymaniu.

Obydwaj uczestnicy ruchu, kierujący pojazdem i pieszy – pomimo że znajdują się jeszcze od siebie w odległości stanowiącej wielokrotność długości pojazdu – skazani są na bezpośredni kontakt.

Drugi paradoks polega na tym, że z dramatu sytuacji zdaje sobie sprawę tylko jedna strona, kierowca, który ma mniej do powiedzenia, by zapobiec wypadkowi. Druga strona zdarzenia, pieszy, mający wszelkie możliwości fizyczne likwidacji stanu zagrożenia, najczęściej do chwili zderzenia jest nieświadomy narastającego niebezpieczeństwa, lub świadomie wymusza posiadany przywilej w ruchu, ponieważ znajduje się na przejściu i nie uczestniczy w procesie myślowym kierowcy, któremu bezwiednie pozostawia problem i kłopot wyjścia z sytuacji. Występuje tu zdecydowana nierówność przeżycia obydwu stron. Nieuchronnie nasuwa się następujący końcowy wniosek. Konieczna nowelizacja przepisów Prawa drogowego dotyczących ruchu pieszego po jezdni, a zwłaszcza na wszystkich przejściach dla pieszych, musi być w swoich wymogach jednakowo kategoryczna dla pojazdów i pieszych i uwzględniać rozmaite możliwości zapobieżenia kolizji tych różnych uczestników ruchu w sytuacji pojawienia się na przejściu stanu zagrożenia (brak możliwości zatrzymania pojazdu w miejscu przez jego kierowcę). Dawanie przywileju (pierwszeństwa w ruchu) pieszemu na przejściu musi być wyraźnie i kategorycznie uwarunkowane prawdopodobieństwem zaistnienia niebezpiecznej sytuacji na przejściu ze strony zbliżającego się do przejścia pojazdu i uwarunkowane upewnieniem się przez pieszego, zamierzającego wkroczyć na przejście, że zbliżający się doń pojazd zamierza i może się zatrzymać przed przejściem, by umożliwić pieszemu bezkolizyjne przekroczenie jezdni.

Dotychczasowa redakcja przepisów Prawa drogowego ma charakter urzędowy, oficjalny, obojętny, dający możliwość metaforycznej, swobodnej, samodzielnej interpretacji. *Casus* – cytowane zdanie przepisu art. 13 ust. 1 p.r.d. Takie środki przekazu informacji twórcy Prawa drogowego nie sprawdzają się, jak pokazuje życie – sprzyjają zagrożeniom urzeczywistnianym przez uczestników ruchu.

Jeśli chcemy zmniejszyć wypadkowość zachowania się uczestników ruchu – kierującego pojazdem i pieszego na jezdni, zwłaszcza na różnego rodzaju przejściach dla pieszych, metodyka i redakcja przepisów Prawa drogowego musi mieć charakter kategoryczny, ale powinna być podana w sposób dydaktyczny, edukacyjny, z uwarunkowaniami niedającymi uczestnikowi ruchu swobodnej, samodzielnej interpretacji przepisu. Tego wymaga statystyka wypadków drogowych.

Jedynie przez zmniejszenie stanu zagrożenia na jezdni zmniejszy się wypadkowość kolizji pojazd-pieszy oraz – jak czasami się zdarza – nietypowych kolizji: pieszy-pojazd.

### III. PROJEKT ZNOWELIZOWANYCH PRZEPISÓW PRAWA DROGOWEGO – ZACHOWANIA SIĘ PIESZYCH I KIERUJĄCYCH POJAZDAMI NA JEZDNI, W OBSZARZE PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH

Poniżej zaprezentowano, w ramach postulatów *de lege ferenda*, tekst przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, wprowadzając doń tłustym drukiem dodatkowe, konieczne uzupełnienia, nowelizujące tekst przepisu:

## RUCH PIESZYCH

Art. 11 p.r.d. nie wymaga zmian.

Art. 12.

ust. 6. Jeżeli przemarsz kolumny pieszych odbywa się w warunkach niedostatecznej widoczności:

1) pierwszy i ostatni z idących z lewej strony są obowiązani nieść latarki:

a) pierwszy – ze światłem białym, skierowanym do przodu,

b) ostatni – ze światłem czerwonym, skierowanym do tyłu,

**ponadto jest obowiązany używać elementów odblaskowych odpowiadających właściwym warunkom technicznym.**

cd. – bez zmian.

Art. 13 ust. 1. Pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność **bez wymuszania przejścia przed nadjeżdżającym pojazdem** oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem, **pod warunkiem koniecznego upewnienia się, że widziany, zbliżający się do przejścia pojazd może i zdąży zatrzymać się przed przejściem.**

a) pieszy, przekraczając przejście przed zatrzymanym pojazdem na jezdni o kilku pasach ruchu, ma obowiązek upewnienia się, zbliżając się do kolejnego pasa ruchu, czy nadjeżdżający tym pasem ruchu pojazd zatrzyma się przed przejściem.

b) pieszemu nie wolno wymuszać przekraczania przejścia przed jadącymi pojazdami, nawet gdy ma pierwszeństwo ruchu. Dotyczy to szczególnie przejść przez jezdnię, na których istnieje sygnalizacja świetlna kierująca ruchem wszystkich uczestników ruchu. Pieszy winien pamiętać, że pojazd nie jest w stanie przy żadnej prędkości zatrzymać się w miejscu.

cd. – bez zmian.

Art. 14.

Zabrania się:

1) wchodzenia na jezdnię:

a) bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych, **bez upewnienia się, czy kierujący pojazdem może i zdąży zatrzymać się przed przejściem. Zabrania się pieszemu zmuszania kierującego pojazdem do awaryjnego hamowania,**

b) spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi, **nawet na kolejnych pasach ruchu pojazdów, bez zachowania szczególnej ostrożności;**

2) przechodzenia przez jezdnię w miejscu o ograniczonej widoczności drogi, **i obowiązkowo nakazuje się wybór innego miejsca przekraczania jezdni, umożliwiającego obserwację ruchu pojazdów.**

cd. – bez zmian.

## RUCH POJAZDÓW

W stosunku do kierujących pojazdami zbliżającymi się do przejścia dla pieszych autor widzi uzasadnioną fizycznie i prawnie potrzebę znowelizowania przepisu warunkującego bezkolizyjny ruch pojazdu.

Art. 26.

ust. 1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany

zachować szczególną ostrożność, **to znaczy przewidzieć możliwość wtargnięcia pieszego na przejście, a więc powinien zmniejszyć prędkość pojazdu oraz zatrzymać się i ustąpić pierwszeństwa pieszemu wkraczającemu lub znajdującemu się na przejściu.**

ust. 3. Kierującemu pojazdem zabrania się:

1) wyprzedzania pojazdu na przejściu dla pieszych i bezpośrednio przed nim, **nawet na przejściu, na którym ruch jest kierowany,**

2) omijania pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, **lecz zaczął zwalniać lub zatrzymał się** w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu,

3) jazdy wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych, **z wyjątkiem nietypowej sytuacji, w której wzdłużny ruch po jezdni chwilowo jest niemożliwy i ominięcie przeszkody dla zachowania płynności ruchu wymaga uzasadnionej zmiany miejsca lub toru ruchu, z zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa ruchu pieszemu,**

4) kierujący pojazdem, **zbliżający się do każdego przejścia dla pieszych, nawet z ruchem kierowanym, musi zdawać sobie sprawę, że niektórzy piesi nie znają ograniczonej możliwości manewru obronnego kierowcy i mogą wymuszać przejście przez jezdnię.**

cd. – bez zmian.

#### IV. KONKLUZJA

Konieczność nowelizacji cytowanych przepisów Prawa drogowego nie podlega żadnej dyskusji i polemice ze strony dotychczasowych jego twórców i zwolenników. Są już nieadekwatne do rodzaju i zmian natężenia tego ruchu i wiedzy o nim, uwzględniającej nie tylko potrzebę zapewnienia przepisem prawa bezpieczeństwa ruchu, ale i jego płynności oraz ekonomii funkcji ruchu.

Dziś, oprócz bezpieczeństwa ruchu na drodze, warunkiem istnienia i rozwoju transportu staje się ekonomia ruchu, o czym musi pamiętać nie tylko twórca prawa drogowego, ale i organizator ruchu, odpowiednio wyznaczający przejścia dla pieszych (zob. art. 14 ust. 2 p.r.d.).

Zatem sprawą podstawową, na którą nie ma wpływu autor znowelizowanych przepisów, jest czas potwierdzenia słuszności nowelizacji przepisów Prawa drogowego i wprowadzenia ich w życie.

Należy tylko żywić nadzieję, że znowelizowane przepisy, rządzące ruchem na drogach w obszarze przejścia dla pieszych różnych uczestników ruchu, dotrą jak najszybciej do właściwego adresata – zespołu sejmowego zajmującego się bezpieczeństwem ruchu, przygotowującego projekty ustaw, który zrozumie nie tylko konieczność tej nowelizacji przepisów, ale i nada im szybki, proceduralny, dalszy bieg.