

Regulacje ruchu drogowego i ich wpływ na zachowania kierowców – zaufanie do prawa

Streszczenie

Autor odnosi się do niektórych poglądów prezentowanych w dyskusjach opublikowanych na łamach „Paragrafu na Drodze”, do niektórych rozwiązań drogowych oraz do obecnej polityki kampanii dotyczących bezpieczeństwa na drogach. Wskazuje przykłady na to, że zaprezentowane w tych publikacjach interpretacje wcale nie są tak oczywiste, jak wynikałoby to ani z analizy stricte prawnej, ani też stricte technicznej. Prowadzi to do wniosku, że sama analiza prawna jak i techniczno-kryminalistyczna (prowadzone odrębnie) nie są wystarczające do rozstrzygnięcia w sprawach o wypadki i katastrofy drogowe, choćby nawet organom procesowym wydawało się, że zdarzenie jest tak oczywiste, iż wiadomości specjalne biegłego są niepotrzebne. Zdaniem autora, analizy prawnej opartej na stanie faktycznym można dokonać jedynie w przypadku bezspornego ustalenia techniczno-kryminalistycznych przyczyn zdarzenia drogowego, przy uwzględnieniu naturalnych odruchów i psychofizycznych możliwości kierujących. Podobny wniosek należy wysnuć, mając na uwadze tworzenie prawa o ruchu drogowym, konkretnych technicznych rozwiązań drogowych i kampanii służących bezpieczeństwu ruchu drogowego. Autor uzasadnia tezę, że bez udziału specjalistów z dziedziny rekonstrukcji wypadków drogowych stworzenie dobrego prawa, jego właściwa interpretacja przez organy prawodawcze i procesowe oraz wprowadzanie adekwatnych technicznych rozwiązań infrastruktury drogowej, jest niemożliwe, a wręcz obniża poziom bezpieczeństwa. Konkludując, podaje przykłady rozwiązań, powodujące nakręcającą się wzajemną spiralę nieufności decydentów i kierowców.

Słowa kluczowe

Możliwości psychofizyczne kierowców, odstęp bezpieczny, hamowanie autobusu, rozwiązania drogowe, regulacje ruchu drogowego, zaufanie do prawa.

1. Wprowadzenie

Włączając się do dyskusji prowadzonej na łamach „Paragrafu na drodze” przez autorów, będących niewątpliwie osobami z niekwestionowanym dorobkiem w kwestii zagadnień ruchu drogowego, chciałbym zwrócić szczególną uwagę Czytelników na czas, jakim przeciętny kierowca dysponuje dla podjęcia decyzji o wykonaniu manewru obronnego i jego rodzaju, który to manewr jest związany z jego możliwościami psychofizycznymi i naturalną reakcją. Ponad to uważam, że każda regulacja w ruchu drogowym musi być jasna, jednoznaczna i czytelna dla kierowców oraz adekwatna do sytuacji tzn. budząca zaufanie. Pod pojęciem zaufanie do prawa rozumiem wszystkie przejawy prawa, poczynając od prawa stanowionego, jego wykładni, wymiaru sprawiedliwości, kampanii medialnych służących poprawie bezpieczeństwa, a kończąc na rozwiązaniach organizacji ruchu drogowego.

2. „Pirat drogowy” – zachowanie niepodlegające pod przepisy Kodeksu karnego

Stoję na stanowisku, że obecne regulacje prawne dotyczące możliwości karania uczestników ruchu drogowego, którzy w sposób rażąco naruszają zasady bezpieczeństwa są niedoskonałe. Dowodem jest dyskusja opisana poniżej.

M. Małecki¹⁾ porusza problem jednoczasowości wystąpienia czynu na tle niebezpieczeństwa spowodowania katastrofy w ruchu drogowym. Przedstawia znany medialnie przypadek kierowcy, który realizował skrajnie niebezpieczną jazdę po ulicach Warszawy. Pogląd tego Autora w zakresie oceny prawnej zachowania kierowcy wydaje się słuszny, choć później przedstawię do rozważenia przykład, który może mieć wpływ na dotychczasowe wnioski innych²⁾ uczestników dyskusji. Należy ubolewać nad brakiem przepisów kodeksu karnego, opisujących jednoznacznie tego typu czyn, oczywiście zgodnie z regułami prawa, a zatem w sposób dający się zastosować w innych, podobnych przypadkach. Ten brak powoduje, że prawnikom pozostaje, bardzo skomplikowana analiza i często niestety niejednoznaczna, a społeczeństwo traci zaufanie do skuteczności prawa. Dowodzi to, że polskie prawo nie nadąża za nowymi „zwyczajami” kierowców, występującymi coraz częściej na naszych drogach. Do problemu „pirata drogowego” powrócę w dalszej części artykułu, gdyż konieczne jest przedstawienie przyczyn powstawania karamboli i poruszenie kwestii związanego z nimi odstępu bezpiecznego.

3. Karambol na drodze szybkiego ruchu – sprawca jeden a nie wielu – bezpieczny odstęp

Prezentuję pogląd, że w przypadku wystąpienia karambolu sprawcą jest najczęściej kierowca będący sprawcą pierwszego zderzenia w wyniku niezachowania właściwego odstępu od pojazdu poprzedzającego. Uzasadniając moje stanowisko odniosę się do dyskusji moich poprzedników.

M. Małecki definiuje tzw. karambol i twierdzi, że stanowi on szereg poszczególnych zdarzeń drogowych i prawnych, rozciągniętych w czasie. Znając specyfikę³⁾, i najczęstsze przyczyny karamboli, nie mogę zgodzić się z taką interpretacją.

Ścisły związek z moimi dalszymi przemyśleniami mają polemiczne artykuły R. A. Stefańskiego⁴⁾ i R. Zahorskiego⁵⁾. Związek ten polega na różnej interpretacji właściwego, bezpiecznego odstępu oraz problemu hamowania autobusów (o hamowaniu autobusów napiszę w jednym z następujących punktów). Otóż, stoję na stanowisku, że każdy kierowca pojazdu nadążającego powinien zachować taki odstęp od pojazdu poprzedzającego, aby w razie gwałtownego (realizowanego z maksymalną intensywnością) hamowania pojazdu poprzedzającego był w stanie, hamując, uniknąć zderzenia z pojazdem poprzedzającym. Odstęp ten powinien zależeć nie tylko od prędkości i stanu nawierzchni, ale też od rodzaju pojazdu i jego obciążenia – np. ładunku. Pojazdy ciężarowe, zwłaszcza starszej generacji, mają drogę hamowania dłuższą niż nowoczesne samochody osobowe, chociaż spełniają stawiane im przez prawo wymogi

¹⁾ M. Małecki, *Niebezpieczeństwo katastrofy w ruchu lądowym. Uwagi zasadnicze na tle pewnego przypadku*, Paragraf na Drodze 2015, nr 5.

²⁾ Zagadnienie to porusza także J. Dąbrowski w artykule: *Granice spowodzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu drogowym (art. 174 k.k.). Artykuł polemiczny*, Paragraf na Drodze 2015, nr 8.

³⁾ Szczegółowy opis powstawania tego typu zdarzeń znajduje się w książce: *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, Wydawnictwo Instytutu Ekspertyz Sądowych, wydanie 2 uaktualnione, Kraków 2010, s. 575.

⁴⁾ R. A. Stefański, *O bezpiecznym odstepie raz jeszcze (i miejmy nadzieję ostatni)*, Paragraf na Drodze 2015, nr 4.

⁵⁾ R. Zahorski, *Logika działania gatunku homo sapiens i jej znaczenie w procesie myślenia. Artykuł polemiczno-dydaktyczny*, Paragraf na Drodze 2015, nr 3.

techniczne. Dlatego kierowca takiego pojazdu ciężarowego powinien zachować odpowiednio większy odstęp od samochodu osobowego, mając na względzie „wydolność” układu hamulcowego swojego pojazdu. Dotyczy to także autobusów gdzie dodatkowo chodzi o bezpieczeństwo przewożonych pasażerów.

Istnieje kilka fizyczno-matematycznych zależności, pozwalających na obliczanie właściwego odstępu między pojazdami, w zależności od kilku czynników (czasu reakcji, czasu narastania sił w układzie hamulcowym, maksymalnego możliwego do osiągnięcia opóźnienia hamowania, prędkości i jej różnicy między pojazdami itp.), jednak przytaczanie ich tutaj i szczegółowe omawianie prowadziłyby do „rozmydlenia” problemu.

Nie mogę podzielić poglądu R. A. Stefańskiego, który twierdzi, że odstęp ten ma zakładać hamowanie pojazdu poprzedzającego z normalną, zwyczajową intensywnością, gdyż hamowanie maksymalne i intensywne stanowi zagrożenie w ruchu drogowym, choć oczywiście wykonane bez uzasadnienia stanowi zagrożenie w tymże ruchu. Zdaniem tego Autora, wymóg zwiększonej odległości, wynikający z maksymalnie intensywnego hamowania, spowodowałyby zakłócenia w ruchu i wjeżdżanie innych pojazdów w tworzące się zbyt duże odstępy. Zgodzić się należy z poglądem R. Zahorskiego, że każda taka sytuacja ma charakter dynamiczny, i tak naprawdę, trudno wybrać jakiś konkretny przykład i dokonywać na nim obliczeń na potrzeby artykułu, a tym bardziej na potrzeby stanowienia prawa. Każdy przypadek musi być rozpatrywany indywidualnie. Jednakże uważam, że powinności kierowców muszą być określone jednoznacznie i ze stosownym marginesem bezpieczeństwa.

Idąc dalej, uważam, że odstępy wynikające z maksymalnej, możliwej do osiągnięcia intensywności hamowania, wcale nie są zbyt duże, a odstępy wynikające ze zwyczajowego sposobu hamowania, wynosiłyby zaledwie metr lub kilka, byłyby zdecydowanie za małe. Kierowcy stosujący zbyt małe odstępy są niesłusznie przekonani, że są one właściwe. Może to się brać stąd, że na początkowym etapie hamowania, pojazd (mimo stałej intensywności tego hamowania na całej drodze) nie zmniejsza gwałtownie prędkości. Im większa prędkość, tym początkowy spadek tej prędkości jest mniej intensywny (jest to opisane tzw. parabolą hamowania). Kierowca nadążający, bacznie obserwujący światła stopu poprzednika i mający spory „zapas” własnej intensywności hamowania, mógłby jechać „na ogonie” pojazdu poprzedzającego, co niestety jest często spotykane wśród kierowców, którym się wydaje, że to jest poprawne. Przykładowo gdyby przyjąć odstęp wynikający z warunku zwyczajowej intensywności hamowania pojazdu poprzedzającego, to dla prędkości 140 km/h „właściwym” odstępem byłoby 3,5 m. Nadmieniam, że zarządcy dróg zasadnie stosują tablice zalecające odstępy, np.: 140 km/h – 80 m, 110 km/h – 60 m, 80 km/h – 45 m. Są to wartości większe niż wynikałoby z obliczeń dla założenia warunku maksymalnej intensywności hamowania i czasu reakcji 1,5 s, a zatem zawierające dodatkowy zapas bezpieczeństwa. Jest to uzasadnione tym, że jeśli kierowca pojazdu poprzedzającego zahamuje znacząco gwałtowniej (ale nawet nie maksymalnie), to prawdopodobieństwo zderzenia znacznie wzrasta, bo ten zwyczajowy odstęp jest za mały. Dla pewnej liczby pojazdów nadążających istnieje jeszcze możliwość „nadrabiania” odstępu hamowaniem intensywniejszym niż poprzednik, jednakże, powyżej pewnej liczby pojazdów, dochodzi do sytuacji, gdy prawa fizyki (możliwe do osiągnięcia maksymalne opóźnienie hamowania) na więcej nie pozwalają. Jest to jedna z przyczyn powstawania karamboli. Nawet odstęp wynikający z warunku maksymalnej intensywności hamowania nie zawsze gwarantuje możliwość uniknięcia zderzenia (patrz przypis 3). Nie można zatem, w mojej ocenie, postulować odstępu mającego wynikać z warunku zwykłej intensywności hamowania pojazdu poprzedzającego, bo przy każdej kolizji czy wypadku, biegły obliczy, że odstęp mini-

malny był właściwy jednak dla błędnej wartości opóźnienia wynikającego z warunku zwyczajowej intensywności hamowania, a sąd, w oparciu o to, dojdzie do wniosku, że sprawcą zderzenia jest kierowca pojazdu poprzedzającego, który zahamował trochę gwałtowniej niż zwyczajowo. Stoję na stanowisku, że o sprawstwie kierowcy poprzedzającego można mówić jedynie w przypadku gdy hamował gwałtownie bez uzasadnienia, jednak i tak zawsze należy analizować przyczynienie się lub współprzyczynienie się kierowcy nadążającego. Od szczegółów konkretnego przypadku może zależeć poszczególny stopień przyczynienia się każdego z kierowców. Jeśli jednak hamowanie gwałtowne było uzasadnione, to wyłącznym sprawcą jest kierowca najeżdżający na tył pojazdu poprzedzającego. Płyne z tego wywodu wnioski (który zapewne nie spodoba się prawnikom), że same obliczenia biegłych nie mogą być pozostawione do interpretacji wyłącznie prawnikom bo ryzyko popełnienia błędu interpretacyjnego jest za duże, aby mogło być społecznie akceptowalne.

Prowadząc dalsze rozważania, wyobraźmy sobie, że kierowca nadążający jedzie z odstępem wynikającym z zwyczajowej intensywności hamowania. Kierowcy poprzedzającemu, na drogę wybiega małe zwierzę, i kierowca tego pojazdu odruchowo gwałtownie hamuje. Aby uprościć rozważania, założmy, że zwierzę wybiega z miejsca zasłoniętego i żaden z kierowców nie ma szans go w porę zauważyć. Kierowca nadążający oczywiście uderza w tył poprzedzającego, bo jedzie z odstępem wynikającym z warunku hamowania o zwyczajowej intensywności. Czy po analizie dokonanej przez sąd sprawcą zostanie uznany kierowca samochodu poprzedzającego, czy też – może – żaden z kierowców za sprawcę nie będzie uznany? W kontekście kompilacji poglądów Autorów, o których piszę, kierowcy samochodu nadążającego sprawstwa przypisać się nie da. R. A. Stefański twierdzi, że odstęp ma wynikać z warunku zwykłego hamowania, a R. Zahorski – że nie należy hamować gwałtownie przed przeszkodą niegodną ochrony, w kontekście skutków zderzenia dla pasażerów pojazdu hamującego. Znamienne w tym jest to, że praktycznie w każdej sytuacji najechania na tył pojazdu, sprawców by nie było, albo byłby nim kierowca pojazdu uderzonego, bo przyczyną byłoby błędne uznanie za właściwy, odstęp wynikającego z warunku zwyczajowej intensywności hamowania. Prowadziłoby to do generalnej, niedającej się zaakceptować zasady, że nie warto hamować przed jakimikolwiek przeszkodami, z którymi zderzenie nie prowadzi do zagrożenia życia, zdrowia kierowcy i pasażerów, bądź istotnego uszkodzenia samochodu, bo gwałtownie hamujący kierowca zawsze będzie uznany za jedyne sprawcę zderzenia z pojazdem nadążającym. Uważam, że biegli i organy procesowe, ustalając powinności w zakresie zachowania odstępu, powinni brać pod uwagę to, że uzasadnione gwałtowne hamowanie nie jest niczym nadzwyczajnym w ruchu drogowym i każdy kierowca musi zakładać, że na drodze wystąpi sytuacja nagła, wywołująca gwałtowne hamowanie pojazdu poprzedzającego. Tak! W mojej ocenie to biegły powinien ustalać powinności kierowców i wypowiadać się o sprawstwie zdarzenia (oczywiście nie o winie), bo już same artykuły zamieszczone w „Paragrafie” świadczą o takiej konieczności – zbyt duże jest ryzyko popełnienia błędu interpretacyjnego przez prawników. Oczywiście organ procesowy może nie podzielić poglądu biegłego, jednak ten powinien mieć prawo do jego wyrażenia i uargumentowania, co na szczęście ma miejsce, mimo poglądu doktryny, że kwestia sprawstwa jest zastrzeżona wyłącznie dla organów procesowych – w praktyce najczęściej pyta się biegłych w postanowieniach o sprawcę wypadku (choć jak się pyta o „winę”, to jest to nadużyciem organu procesowego, co się niestety także zdarza).

Z specjalistycznego punktu widzenia warto tu także przypomnieć, że czas reakcji kierowcy pojazdu nadążającego, przyjmowany do analiz, nie może być krótszy niż 1,5 s, gdyż samo za-

świecenie się świateł stopu nie niesie jeszcze informacji o intensywności hamowania poprzedzającego pojazdu. Jeśli zatem kierowca nadążający nie ma możliwości odpowiednio wczesnego zauważenia, że samochody poprzedzające ten, za którym on sam jedzie, hamują lub że „coś” się zaraz wydarzy, to musi on mieć czas na rozpoznanie narastania kąтового rozmiaru pojazdu poprzedzającego, czyli rozpoznania intensywności jego hamowania. Ponadto, często kierowcy, w zależności od sytuacji, najpierw hamują zwyczajowo, po czym, dopiero kiedy po jakimś czasie zauważą szybkie przybliżanie się do pojazdu poprzedzającego, maksymalnie dociskają hamulec. To wszystko powoduje, że stosowny zapas bezpieczeństwa jest konieczny. Ale wobec tego przydałby się w polskim prawie drogowym zakaz wjeżdżania pomiędzy jadące w niewielkiej odległości za sobą pojazdy. Popieranie niesłusznych – moim zdaniem – poglądów zasadą ograniczonego zaufania, w kontekście dezaktualizacji odległego czasowo orzecznictwa Sądu Najwyższego, dotyczącego właściwego odstępu, stoi w sprzeczności z oczywistym obowiązkiem przewidywania przez kierowców sytuacji typowych, które na drodze mogą zdarzyć się w każdej chwili. Dla mnie, wbrew pogładowi R.A. Stefańskiego, orzecznictwo SN dotyczące bezpiecznego odstępu postulujące warunek intensywnego hamowania, jest nadal aktualne. Tylko w sytuacji, gdy pojazd poprzedzający „stanie w miejscu nagle” w wyniku uderzenia w pojazd go poprzedzający lub inną przeszkodę, można rozważać brak sprawstwa kierowcy nadążającego. Ale to też pod warunkiem, że stan zagrożenia powstał na tyle późno, że ten drugi kierowca nie miał szansy przewidzieć odpowiednio wcześnie, że zaraz dojdzie do zderzenia pojazdu poprzedzającego z inną przeszkodą, która zatrzyma ten poprzedzający pojazd w miejscu. Można jeszcze rozważyć prezentowany przykład w sposób zaprezentowany poniżej.

R. A. Stefański argumentował, że gwałtowne hamowanie jest manewrem niebezpiecznym i z tego powodu kierowcy jadącemu z odstępem wynikającym z normalnej intensywności hamowania pojazdu poprzedzającego nie można zarzucić przyczynienia się bądź spowodowania zderzenia w wypadku najechania. Załóżmy, że kierowca poprzedzający zahamuje gwałtownie bez uzasadnienia. Wówczas, wg tego poglądu kierowca poprzedzający będzie sprawcą zderzenia, a kierowca nadążający nie przyczynił się do niego. A co będzie, jeśli kierowca poprzedzający zahamuje w wyniku wybiegnięcia np. dużego zwierzęcia, człowieka lub wyjechania jakiegoś pojazdu, czyli w sposób zasadny? Czy wtedy kierowca nadążający, który uderzył w jego tył, też nie przyczynia się do zderzenia? Czy zatem ocena tego, czy odstęp był bezpieczny, ma zależeć od tego, co będzie przeszkodą na drodze? A może, idąc zgodnie ze stanowiskiem R. Zahorskiego, postulującego „ważenie” dobra – będzie ona zależeć od wielkości zwierzęcia, bo małe jest niegodne gwałtownego hamowania? Wierście mi Szanowni Czytelnicy, takie dyskusje byłyby w sądach na porządku dziennym, a już obecnie jest wiele podobnie absurdalnych na skutek niektórych zapisów obecnego prawa, jego różnorodnej interpretacji i „pomysłowości” adwokatów. Skąd kierowca nadążający ma wiedzieć, co się stanie za kilka sekund, jeśli zdarzenie to ma charakter nagły i uniemożliwiający odpowiednio wczesną reakcję obu kierowców. Może jednak słusznym jest, że takich sytuacji na drodze trzeba się spodziewać i zachować odstęp wynikający z warunku maksymalnie intensywnego hamowania pojazdu poprzedzającego... Prawno-karna ocena tego, czy odstęp był właściwy, nie może zależeć od zdarzeń generowanych przez czynniki, mające nastąpić w przyszłości, na które kierujący nie ma najmniejszego wpływu. Prawo w tej kwestii musi być jednoznaczne i logiczne, bo w przeciwnym wypadku nie będzie szanowane i traktowane z zaufaniem.

Po zaprezentowaniu mojego stanowiska odnośnie odstępu bezpiecznego mogę przejść do problemu tzw. karambolu zdefiniowanego prawnie przez M. Małeckiego, z którym to nie zgadzam się. Według mnie karambol zapoczątkowuje jedno zdarzenie, którym najczęściej jest najechanie na poprzedzający, hamujący pojazd, wynikające z niezachowania właściwego odstępu (wynikającego z warunku przewidywania gwałtownego hamowania pojazdu poprzedzającego). Gdyby bezpieczny odstęp miał wynikać z założenia normalnej intensywności hamowania, to mielibyśmy karamboli znacznie więcej. Jeśli dochodzi do wspomnianego gwałtownego zatrzymania ruchu niemal w miejscu, wówczas kolejny nadążający kierowca nie ma szans na uniknięcie zderzenia, a zatem zatrzymuje się, także gwałtownie, w wyniku zderzenia, z tym, że nie jest on już sprawcą zdarzenia, jeśli jechał z odstępem wynikającym z warunku gwałtownego hamowania. Każdy następny kierowca też jest zaskoczony gwałtownym zatrzymaniem się pojazdu go poprzedzającego i „łańcuszek” trwa tak długo, aż nie pojawi się kierowca jadący przypadkowo z odstępem znacznie większym niż minimalny, wynikający z warunku gwałtownego hamowania. Miał to szczęście, że nikt mu nie wjechał w tę lukę i nie zmniejszył tego dużego odstępu⁶⁾. „Łańcuszek” zostaje przerwany. Skoro każdy z kierowców biorących udział w karambolu, oprócz pierwszego, jechał z właściwym odstępem, to nie mogą oni być sprawcami zdarzenia, co jest nader logiczne. Jeśli tak, to można zadać pytanie: kto jest sprawcą karambolu? Gdyby zdarzenie traktować jako szereg następujących po sobie niezależnych zdarzeń prawnych, co postuluje M. Małecki, to gdzie są sprawcy zderzeń o numerach większych od 1? Wytlumaczenie jest proste: sprawcą jest pierwszy z „najeżdżających” kierowców, a reszta to poszkodowani bądź pokrzywdzeni. Zdarzenie drogowe jest jedno i rozciągnięte w czasie. O kolejnym zdarzeniu w postaci karambolu możemy mówić wtedy, gdy na stojącego na końcu kierowcę, który jechał ze znacznie większym odstępem i nie uderzył w poprzedzający pojazd, najedzie kolejny „zagapiony” lub jadący ze zbyt małym odstępem kierowca (sprawca), a za nim kolejni, już niebędący sprawcami. Wynika to z tego, że zatrzymanie się tego, który przerwał „łańcuszek”, nie wynikało z najechania na przeszkodę, a jedynie z hamowania (nawet tego najbardziej gwałtownego i intensywnego).

Analizie można poddać dodatkowo sytuację, kiedy w nocy, przy istotnym zamgleniu, uszkodzony pojazd biorący udział w opisywanym „łańcuszku”, w wyniku zderzenia stoi na np. autostradzie – na pasie ruchu do jazdy i nie ma zaświeconych świateł stopu, awaryjnych lub w ogóle jakichkolwiek świateł – kierowca jest nieprzytomny lub uszkodzeniu uległa instalacja elektryczna, które jednoznacznie świadczyłyby o manewrze hamowania lub o obecności tego pojazdu. Najeżdżają na niego kolejne pojazdy, ale – przykładowo – po 2 minutach, bo chwilowo nikt nie jechał jako następny. Czy to nowy karambol, czy może dalej ten sam? Twierdząc, że jest to dalej to samo zdarzenie, ten sam karambol, a zarazem ta sama katastrofa, pozostawiam specjalistom prawa rozważania co do tego, czy opisane zdarzenia wyczerpują znamiona katastrofy (lub spowodowania jej zagrożenia), a jeśli tak, to z iloma katastrofami mamy faktycznie do czynienia?

4. „Pirat drogowy” – kontynuacja

W tym miejscu, po opisanu przyczyn powstawania karamboli i związanego z tym odstępu bezpiecznego, mogę wrócić do znanej z mediów sprawy, w kontekście sprowadzenia niebez-

⁶⁾ *Nota bene* prawo niemieckie zakazuje wjeżdżania pomiędzy pojazdy, jeśli powoduje to zmniejszenie odstępu do niebezpiecznego – zob. M. Małolepszy, *Odpowiedzialność za spowodowanie w ruchu drogowym zagrożenia dla życia, zdrowia lub mienia znacznej wartości w świetle prawa niemieckiego*, Paragraf na Drodze 2015, nr 8.

pieczeństwa katastrofy lub strat materialnych o wielkich rozmiarach. Wyrażam pogląd, że należy inaczej badać możliwość stawiania zarzutów k.k. kierowcom, którzy zachowują się na drodze tak jak „bohater” naszego filmu.

Otóż kierowca ten poruszał się szerokimi, wielopasmowymi ulicami, na których prędkość pozostałych pojazdów także była znaczna, lecz bezpieczna. W istocie tylko z różnicy prędkości obserwatorzy filmu odnoszą wrażenie, że reszta kierowców jechała wolno⁷⁾. Gdyby kierowca ten spowodował początkowo zderzenie z jednym tylko pojazdem, powodując w dalszej konsekwencji, karambol w wyniku najeżdżania pojazdów jadących z tyłu, to zdarzenie takie mogłoby być katastrofą. Poziom ryzyka, jakie świadomie podejmował ów kierowca, był wystarczający, aby uprawdopodobnić taki rozwój wydarzeń, na tyle aby w tym karambolu uczestniczyły np. trzy samochody osobowe o wystarczającej liczbie pasażerów (w zależności od doktryny 5 lub 10) i wymaganej wartości rynkowej, a zatem zaistnienia katastrofy. Można zadać pytanie, czy prawdopodobne było, aby uczestnikiem tego karambolu był autobus, bądź jakiś samochód ciężarowy, które były wyprzedzane w sąsiedztwie wielu innych pojazdów osobowych. Przecież z filmu jednoznacznie wynika, że następowały sytuacje przeciskania się BMW z „zawrotną” prędkością pomiędzy wieloma blisko siebie jadącymi pojazdami, których kierowcy próbowali zmienić pas ruchu, a w ostatniej chwili szczęśliwie te manewry przerwali. Analiza tego typu przypadków w zaprezentowany sposób, zwłaszcza w kontekście wysokiego prawdopodobieństwa powstania karambolu, być może pozwoli odpowiedzieć na pytanie, czy wypełniono znamiona przestępstwa, a zatem czy zagrożenie katastrofą było wystarczająco realne.

5. Hamowanie autobusu – „ważenie” dobra przez kierowcę reagującego na powstały stan zagrożenia

Stoję na stanowisku, że ocena manewru obronnego podejmowanego przez kierowcę musi przede wszystkim uwzględniać możliwości psychofizyczne i naturalne reakcje człowieka w sytuacjach ekstremalnych.

Otóż, według R. Zahorskiego, kierowca autobusu musi mieć przede wszystkim na względzie bezpieczeństwo pasażerów. Zgodnie z tym stanowiskiem należy postawić pytanie, co powinien zrobić kierowca autobusu w sytuacji, gdy na jego torze jazdy nagle pojawi się inny pojazd lub pieszy (względnie piesi), bądź zwierzę lub niezidentyfikowana przeszkoda stała. Analiza, której zgodnie z tym poglądem należałoby oczekiwać od kierowcy, mogłaby wyglądać następująco. W przypadku pieszego lub pieszych kierowca musiałby:

- spojrzeć w wewnętrzne lusterko na pasażerów i policzyć, ilu jest stojących;
- następnie spojrzeć przed siebie i sprawdzić, czy pieszy (piesi) ma (mają) szansę opuścić tor ruchu autobusu, zanim dojdzie do potrącenia;
- ocenić, który z manewrów będzie najlepszy: hamowanie czy omijanie – a może jedno i drugie jednocześnie;
- rozważyć: jeśli znajdujący się przed autobusem piesi reagują różnie (jeden się cofa, a inny przyspiesza), to zachowanie którego wybrać jako podstawę do podjęcia manewrów obronnych;
- ostatecznie uwzględnić ewentualne skutki tych manewrów dla pasażerów autobusu.

⁷⁾ P. Krzemień, R. Grużewski, Z. Witkowski, *Zapis z kamer samochodowych jako źródło informacji o prędkości pojazdów*, Paragraf na Drodze numer specjalny, 2015, nr 9.

A jeśli kierowcy autobusu zajedzie drogę samochód osobowy, który z samej natury manewru zajechania drogi najczęściej porusza się łukiem, to kierowca autobusu musiałby wówczas:

- ocenić, ilu pasażerów stoi w autobusie i ilu pasażerów znajduje się w tym samochodzie osobowym;
- ocenić, czy w miejscu, w którym dojdzie do ewentualnego zderzenia, usytuowanie kątowne samochodu będzie takie, że w konsekwencji kontaktu pojazdów nie dojdzie do uderzenia w jego bok i czy akurat po tej stronie ktoś tam siedzi;
- jeśli samochód jest usytuowany skośnie, to rozważyć, czy punkt przyłożenia impulsu zderzenia względem środka masy pojazdu spowoduje dalsze obrócenie samochodu, tak że dojdzie do wtórnego uderzenia w jego bok. Jaki to ma być zatem kąt: 20, 30, 45, a może 60 stopni?

Proszę o wcielenie się w rolę kierowcy i rozważenie tych kwestii w czasie ok. 1 sekundy oraz podjęcie decyzji: hamować gwałtownie, czy nie? ... Czas minął...

W tej sprawie całkowicie podzielam pogląd R. A. Stefańskiego, że kierowca autobusu w takiej nagłej i zaskakującej sytuacji ma prawo reagować odruchowo i hamować tak intensywnie, jak się tylko da, gdyż nie ma czasu na prowadzenie analiz. Gdyby kierowca autobusu w chwili powstania stanu zagrożenia miał obowiązek ważenia, które dobro poświęcić na rzecz tego, które ocali, to automatycznie powstają pytania:

1. Czy kierowca ma prawo rozstrzygnięcia w sprawach dotyczących zdrowia lub życia ludzkiego, analizując komu bardziej zaszkodzi hamując lub nie hamując (swoim pasażerom czy pasażerom auta, które zajechało mu drogę)?
2. Czy ma kompetencje do podejmowania analiz dotyczących mechanizmu konkretnego zderzenia i jego skutków?

Jedno jest pewne: kierowca nie ma na to czasu, i dlatego – w mojej ocenie – ten fakt ucina sens dalszej dyskusji oraz analiz prawno-inżynierskich na ten temat.

Kończąc rozważania związane z publikacjami wspomnianych tu Autorów można dodać, że gdyby kierowcy poruszający się drogami, zwłaszcza szybkiego ruchu, mieli świadomość odpowiedzialności za ewentualne skutki jazdy „na ogonie”, to niewątpliwie liczba karamboli i zderzeń tego typu zmalałaby. Na szczęście obserwuje się coraz częściej pozytywne zjawisko, że kierowcy włączają światła awaryjne⁸⁾ w sytuacji nagłego niespodziewanego spowolnienia ruchu i zwiększają odstępy między pojazdami. Niejeden z nich uratował w ten sposób sytuację i zapobiegł karambolowi. Natomiast, gdyby uczestnicy ruchu zdawali sobie sprawę z konsekwencji gwałtownego hamowania pojazdów komunikacji zbiorowej i możliwości wystąpienia katastrofy lub zagrożenia nią, to zapewne bardziej by uważali aby nie zmuszać kierowcy takiego pojazdu do gwałtownych manewrów. To samo dotyczy „piratów” drogowych. Takiej polityki informacyjnej niestety brak, co także nie wpływa pozytywnie na zaufanie do władarzy w zakresie ich intencji lub kompetencji do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

⁸⁾ Coraz więcej nowych samochodów jest wyposażanych w funkcję automatycznego włączania światła awaryjnych w sytuacji gwałtownego hamowania lub/i zderzenia.

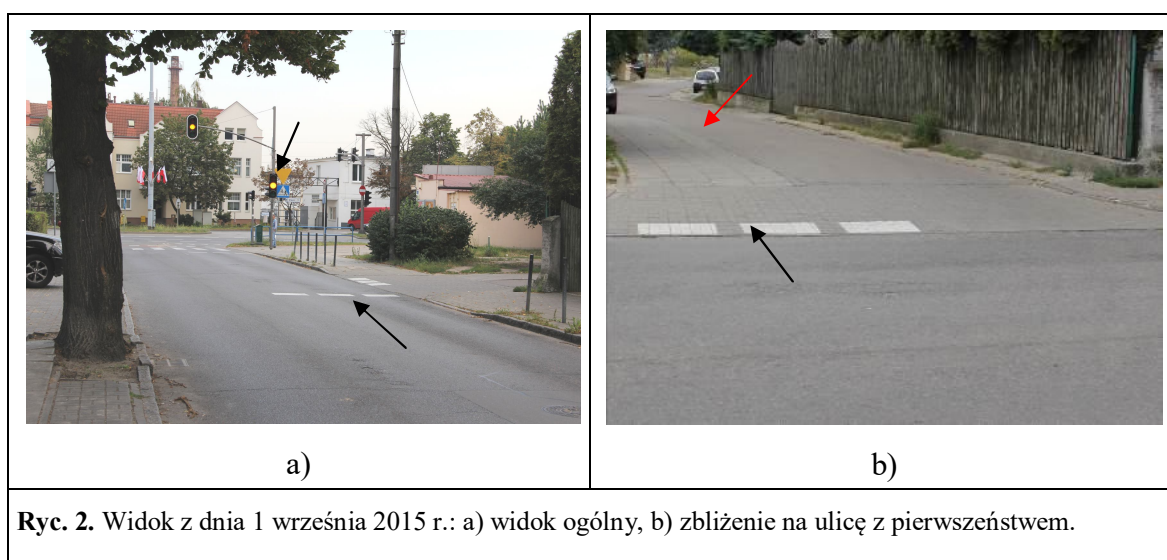
6. Przykład z ustawy prawo o ruchu drogowym i zarządzania ruchem

Jak już wspomniałem, w sprawach ruchu drogowego analiz „technicznych” i „prawnych” oddzielić się nie da. Prowadzenie ich w sposób odrębny powoduje, że wciąż poznajemy nowe przepisy i rozwiązania ruchu drogowego budzące zgrozę i śmiech. Oto przykłady.

Oczywiste jest, że pieszy, wchodzący na przejście, nie może na nie wtargnąć bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd⁹⁾ (przepis jak najbardziej pożądanym i chroniący pieszego). Natomiast rowerzysta wjeżdżający na przecinający jezdnię przejazd dla rowerzystów takiego obowiązku już nie ma. Ktoś, kto choć trochę jeździł samochodem, wie jak trudno często jest dostrzec rowerzystę jadącego ścieżką dla rowerów – np. wzdłuż legalnie zaparkowanych na poboczu samochodów. Jeżeli ścieżka ta przecina jezdnię poprzeczną, w którą skręcają pojazdy, to kierowcom tych pojazdów należy dać szansę odpowiednio wczesnego dostrzeżenia rowerzysty. Wobec niekwestionowanego pierwszeństwa rowerzysty, jedynym sposobem zrealizowania tego jest nałożenie na rowerzystę obowiązku bardzo istotnego zmniejszenia prędkości lub nawet chwilowego zatrzymania się przed tym przejazdem, jeżeli okoliczności tego wymagają. Dotyczy to również przejazdów, na których ruch jest kierowany, bo obecnie najczęściej istnieje możliwość warunkowego skrętu pojazdów w drogę, na której jest taki przejazd. Podobnie niebezpieczne sytuacje występują, gdy przejazd dla rowerów przecina drogę, z której kierowcy, skręcając w lewo lub prawo, mają ustąpić pierwszeństwa pojazdom jadącym drogą, w którą zamierzają wjechać. Po pierwsze kierowca musi wtedy bacznie obserwować obie strony skrzyżowania, po drugie musi obserwować chodnik i ścieżkę rowerową, najczęściej usytuowaną przy przejściu dla pieszych. Niejednokrotnie na rogu takiego skrzyżowania znajduje się budynek lub pojazdy całkowicie zasłaniające dalszą część drogi rowerowej. Szansa odpowiednio wczesnego dostrzeżenia rozpędzonego rowerzysty wyjeżdżającego z tego budynku podlega prawom liczb Monte Carlo... Dlaczego odstąpiono od ochrony rowerzystów na zasadach analogicznych jak pieszych – tego racjonalnie wytłumaczyć się nie da... Śmiem zatem twierdzić, że przepisy te powstawały wyłącznie w gronie prawników i posłów, ewentualnie przy „pomocy” specjalistów z „instytutów” wspomnianych/krytykowanych przez R. Zahorskiego.

Podobnie kuriozalne decyzje podejmuje zarządcy dróg. Znakomitym przykładem są rozwiązania wprowadzone w Gdańsku przy ul. Derdowskiego (patrz. **ryc. 1** i **ryc. 2**) w okolicy dzielnicy Stara Oliwa. Zastosowano tu ujednoczenie pierwszeństwa na skrzyżowaniach dawnej drogi głównej, typowej szerokości, asfaltowej, będącej w średnim stanie technicznym, z „drózkami” dojazdowymi do posesji i podobnymi do nich wybrukowanymi alejkami, z których „raz na godzinę” wyjeżdża jakiś pojazd. Podobno na prośbę mieszkańców...

⁹⁾ Problem nieustąpienia pierwszeństwa poruszyłem w artykule *Nieustąpienie pierwszeństwa a rzeczywista przyczyna wypadku. Propozycja ilościowej oceny problemu*, Paragraf na Drodze 2010, nr 3.



Okazało się, że istniejące progi zwalniające, mnóstwo zaparkowanych na chodnikach pojazdów (często nieprawidłowo) utrudniających jazdę i wymijanie się z prędkością większą niż 30÷40 km/h, nie wystarczyły. Trzeba było sięgnąć po drastyczniejsze szykany¹⁰⁾, stawiając znaki informacyjne o strefie skrzyżowań równorzędnych (np. w miejscach niewidocznych dla kierowców – później je przemieszczono). Dodać można, że linie warunkowanego zatrzymania powstały znacznie później niż wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych, a to na skutek nagminnych kolizji, do których dochodziło w wyniku uprzedniego „ulepszenia” (osobiście widziałem dwie, przejeżdżając tamtędy tylko dwa razy dziennie w czasie kilku miesięcy). Jazdą drogą główną praktycznie nie ma widoczności w głąb tych dróg poprzecznych i nie wie, czy spełniają one warunki, aby być w ogóle uznane za drogi twarde o wymaganej długości. Z tego powodu nie można było rozpoznać, co jest skrzyżowaniem, a co nim nie jest. Problem powróci jak spadnie śnieg i zakryje białe linie. Jeżdżąc tamtędy, wcześniej przez dwa lata codziennie do pracy i z powrotem, nigdy nie zauważyłem kolizji, a pojazd kierowcy chcącego wyjechać z każdej z tych uliczek był dobrze widoczny. Przyczyna takich drakońskich pomy-

¹⁰⁾ Nazwa „szykana” formalnie istnieje w rozporządzeniu dotyczącym drogowych urządzeń technicznych.

słów jest jedna – chęć wyeliminowania z ruchu miejskiego wszelkiego typu pojazdów silnikowych... Zastosowane rozwiązanie jest całkowicie sprzeczne z ochroną środowiska i tzw. eco drivingiem, gdyż praktycznie co chwilę trzeba się prawie zatrzymywać i ruszać. W dodatku narusza ono pożądaną zasadę optycznej oceny wyglądu drogi przez kierowców i związanego z tym intuicyjnego wycucia pierwszeństwa przejazdu. W dodatku, linia warunkowego zatrzymania, oznaczona na zdjęciu **b, ryc. 2** strzałką, jest umieszczona w takim miejscu, jakby kierowcy mieli jechać po chodniku oznaczonym strzałką czerwoną... Zdjęcia niech Czytelnicy oceniają sami (np. przy pomocy Google Maps, opcji Street View), przy czym na tych zdjęciach jeszcze nie ma tych „ulepszeń” ale rodzaj i liczbę dróg obecnie równorzędnych można zobaczyć. Moim zdaniem, pierwsze miejsce zdobywa skrzyżowanie ul. Derdowskiego z równorzędną ul. Kaszubską, wykonaną z płyt „jumbo”¹¹⁾. Dlaczego nie zastosowano wyłącznie ograniczenia prędkości i nie zamontowano fotoradaru? Bo oczywiście byłoby to nieopłacalne. Zarządca dróg motywuje wprowadzone rozwiązanie „podglądnięciem” rozwiązań stosowanych za granicą podczas wizyt służbowych. Racjonalność kopiowania tego rozwiązania akurat w tym miejscu i ocenę jak ono wpływa na zaufanie kierowców do sensowności jego wdrożenia pozostawiam do oceny Czytelnikom.

7. Szacunek do prawnych rozstrzygnięć i regulacji w ruchu drogowym

Stoję na stanowisku, że wdrażanie adekwatnych i właściwych regulacji ruchu drogowego musi opierać się na prawdzie i uczciwym przekazie społecznym. Poniżej pokazuję przykłady, które są w mojej ocenie, zaprzeczeniem tej tezy.

Chyba każdy z czytelników pamięta medialny spot: „10 mniej, ratuje życie”, emitowany w TV, w którym jeden z biegłych, zajmujących się rekonstrukcją wypadków drogowych, w roli aktora przekonuje, że należy stosować się do ograniczenia prędkości do 50 km/h. Nie zgadzam się z formą przekazu, gdyż w mojej ocenie oparta jest ona na „naciąganych” obliczeniach, tj. manipulacji liczbami oraz nie informuje, że pieszy wtargnął na jezdnię, i to on jest sprawcą zdarzenia, a rozważać można jedynie przyczynienie się kierowcy. Ten spot „szkodzi” pieszym, bo utrwała ich w poglądzie, że mają bezwzględne pierwszeństwo i wtargnięcie na przejście nie jest niczym złym, a tym samym szczytny cel społeczny nie został zrealizowany. Nie uświadamia on pieszych, że to od nich zależy najwięcej. Otóż, w spocie podawany jest przykład samochodu jadącego uprzednio z prędkością 60 km/h, który potrafił pieszego przy prędkości 46 km/h. Następnie podana jest informacja, że gdyby ten samochód jechał uprzednio z prędkością 50 km/h, do potrącenia doszłoby przy prędkości 5 km/h. Różnica wydawała mi się zbyt duża, choć oczywiście proces hamowania opisany jest zależnością kwadratową (parabolą). Postanowiłem, zgodnie ze sztuką rekonstrukcji wypadków i analizy możliwości uniknięcia wypadku, dokonać stosownych obliczeń. Jakież było moje zdziwienie gdy okazało się, że dla maksymalnego opóźnienia (intensywności) hamowania 7 m/s^2 (jest to jedna z najczęściej słusznie przyjmowanych wartości), do potrącenia dochodzi przy prędkości nie 5 km/h, ale ok. 22 km/h, a zatem ponad 4 krotnie większej. Nie mam pojęcia, jak autor spotu uzyskał wynik na poziomie 5 km/h, choć oczywiście matematycznie da się wszystko... Czy – przykładowo – przyjął inne opóźnienie hamowania dla samochodu jadącego 60 km/h, a inne dla jadącego 50 km/h, czy przyjął różne czasy reakcji kierowców, lub różne czasy narastania sił hamowania? Jeśli tak, to był to kardynalny błąd metodyczny, który obrazowo

¹¹⁾ To rodzaj płyt betonowych przerastanych trawą poprzez specjalnie wykonane otwory.

można by przyrównać do sytuacji, kiedy analizując konkretny wypadek, pod uwagę wzięto by dwa różne samochody i dwóch różnych kierowców, rekonstrukcji (odtworzenia stanu faktycznego) dokonywać zimą (na nawierzchni zaśnieżonej), a analizy możliwości uniknięcia wypadku latem (na suchej nawierzchni). Każdy z czytających to biegłych może sam dokonać obliczeń i zweryfikować moje, bo naprawdę chciałbym się mylić... Dla ułatwienia dodam, że drogą manipulacji liczbami udało mi się uzyskać wynik „ze spotu”, oczywiście przyjmując dla każdej prędkości te same współczynniki i pozostałe dane. Mianowicie udało się to dla opóźnienia rzędu 13 m/s^2 , czasu reakcji 1 s i czasu narastania sił hamujących 0,2 s, oraz dla opóźnienia rzędu $8,5 \text{ m/s}^2$, czasu reakcji 1,6 s i czasu narastania sił hamujących 0,2 s. Opóźnienie 13 m/s^2 nie jest możliwe do osiągnięcia przez samochody osobowe, a tym bardziej ciężarowe. To, czy takie skrajne dane należy przyjmować, pozostawiam do oceny biegłym, dodając, że czas reakcji 1,6 s jest nie do zaakceptowania w przypadku potrącenia pieszego w typowych warunkach dziennych, zwłaszcza na przejściu dla pieszych. Tak wydłużony czas reakcji świadczy niewątpliwie o spóźnieniu się kierowcy z reakcją – a zatem może gdzie indziej należy poszukiwać przyczyny potrącenia, a nie w prędkości...¹²⁾ Ostatecznie można dodać, że w sytuacjach potrącenia z niewielkimi prędkościami, nawet rzędu 22 km/h, ryzyko doznania śmiertelnych obrażeń jest statystycznie (skala AIS) niewielkie – ok. 3%. Więcej szkody pieszememu może wówczas uczynić upadek na jezdnię, niż kontakt z odkształcalnym nadwoziem pojazdu, w przypadku którego pieszy jest stopniowo rozpędzany i prędkość względna obu mas maleje (wyjątkiem są tu pojazdy ciężarowe z płaską czołową ścianą kabiny). Natomiast przy upadku na jezdnię impuls uderzenia jest bardzo krótki, gdyż jezdnia jest nieodkształcalna i płaska – zatrzymuje ciało pieszego w ułamku sekundy i mogą się zdarzyć poważne obrażenia głowy skutkujące zgonem. Ryzyko doznania ciężkich obrażeń przy prędkości potrącenia 25 km/h wynosi ok. 40%, a przy prędkości 46 km/h ok. 32% (śmiertelne 36%). Jeśli by chcieć całkowicie wyeliminować ryzyko obrażeń pieszego, trzeba by wyeliminować także ryzyko jego upadku lub przewrócenia się w wyniku potrącenia. Dla samochodu jadącego z prędkością np. 50 km/h, prędkość, z jaką dojdzie do potrącenia (jeśli kierowca reaguje prawidłowo) zależy wyłącznie od tego, w jakiej odległości przed pojazdem pieszy wejdzie na jezdnię. Jest zatem oczywiste, że (w tym konkretnym przypadku, gdy prędkość samochodu jest możliwa do percepcji dla pieszego, czyli nie jest znacznie większa od spodziewanej i możliwej dla rozpoznania przez oko człowieka), prędkość potrącenia zależy wyłącznie od pieszego, i na to, aby uniknąć możliwości doznania poważniejszych obrażeń, trzeba by jeździć z prędkościami poruszania się pieszych, tj. rzędu 5 km/h, tak aby pieszy zdążył odskoczyć od pojazdu i nie stracił równowagi, tym samym nie upadł na jezdnię. Może powiedzmy zatem nie 10, ale „50 mniej”...? Przejaskrawiłem tę konkluzję, jednak jestem ciekaw na ile jeszcze w przyszłości pozwoli sobie ustawodawca i zarządcy dróg. Jaki będzie próg skrajnych rozwiązań? Czy rzeczywiście jazda z prędkością 60 km/h w dobrych warunkach, w obszarze „rzeczywiście” zabudowanym, gdzie ruch pieszych jest kierowany (np. sygnalizacją), stanowi nieakceptowalny poziom ryzyka? Czy w tym przypadku można stosować powiedzenie, że cel uświęca środki i prowadzić nieprawdziwe kampanie medialne? Oczywiście znajdują się przeciwnicy mojego poglądu, twierdzący, że skoro kierowcy godzą się na uczestniczenie w ruchu drogowym, to muszą się dopasować do wprowadzanych regulacji, na zasadzie swoistej umowy. A jeśli kie-

¹²⁾ Przykłady, kiedy prędkość rzeczywiście jest *przyczyną* wypadków, a kiedy tylko jego *skutków* podałem w artykułach: *Nadmierna prędkość jako zagrożenie zwiększające następstwa wypadków*, Paragraf na Drodze 2010, nr 5 oraz *Używanie świateł drogowych – obowiązek czy zalecenie?*, Paragraf na Drodze, 2013, nr 6.

rowca „podpisywał stosowną umowę” niemal 20 lat temu (dawne prawo jazdy, dopuszczalna prędkość np. 60 km/h, brak szykan itp.) nie mając pojęcia jak zmienia się jej warunki w przyszłości, to na jakich zasadach może ją wypowiedzieć? To właśnie kolejna przyczyna utraty zaufania do prawa. Dodatkowym przykładem może być poniższy.

Obecna polityka zarządów dróg polega na częstym ustawianiu nieadekwatnych ograniczeń. Zauważyć można następujące koncepcje: ustawienie znaku ograniczenia do 50 km/h spowoduje, że kierowcy będą jeździli 60÷70 km/h, bo jak utrzymane zostanie ograniczenie do 70 km/h to będą jeździli 90 km/h. Stosuje się skracanie sygnału żółtego do 2 s i montowanie kamer – zarabiając na statystykach egzekwowania wykroczeń, a na drodze o dwóch lub trzech pasach ruchu w jednym kierunku, gdzie wolno jechać 70 km/h, tuż przed każdym skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną stawia się ograniczenie do 50 km/h – z „nadzieją”, że na wielu przejeździe z prędkością 70 km/h¹³⁾. Tyle, że 2 sekundy nie są wystarczające do zatrzymania nawet najintensywniej hamowanego samochodu z prędkości 50 km/h. Część kierowców, nie chcąc być najechanymi, wobec takiej sytuacji ryzykuje przejazdem na sygnale żółtym, a i nawet na czerwonym. Lepiej zapłacić mandat, niż brać udział w wypadku bądź kolizji. Wielu kierowców, w dalszej konsekwencji stosowania nadmiernych ograniczeń, może myśleć tak: „Postawili znak ograniczenia do 50 km/h, to „spokojnie” można jechać 70 km/h, postawili ograniczenie do 100 km/h, to można jechać 120 km/h, postawili znak informujący o niebezpiecznym zakręcie, to zapewne nie jest on aż tak „ostrzy”, bo zawsze wszystko ustanawiają na wyrost albo kierują się wydajnością mandatową”. Tu można dodać, że niejednokrotnie w miejscach zakrętów naprawdę „ostrzych”, dodatkowo o ograniczonej widoczności, znaków ostrzegawczych brak. Albo, widząc na tablicy elektronicznej komunikat „Kierowco jedź ostrożnie!”, „Zwolnij!”, niejednokrotnie kierowcy mogą myśleć: „ciągle to słyszymy – standard – można to zlekceważyć”. Zamiast takiego frazesu, zdecydowanie lepszym komunikatem byłoby wyświetlenie konkretnej i pomocnej informacji, np. „Możliwe nagłe zatopy za zakrętami!”, „Wzniesienie ograniczające widoczność!”, „Możliwe oblodzenia na łukach!”. Zdecydowanie bardziej poważnie traktowane byłyby komunikaty informujące o przyczynie niebezpieczeństwa, a nie o tym, co ma zrobić kierowca, bo to jest akurat oczywiste. Bardzo racjonalne komunikaty i adekwatne do zmian sytuacji drogowej obserwowałem jeżdżąc po chorwackich drogach. Takie nieodpowiedzialne podejście zarządców dróg, a w jego konsekwencji niewłaściwe i lekceważące podejście kierowców, stanowi wzajemnie nakręcającą się spiralę. Można ją przerwać, lecz ustąpić musi raczej bardziej zorganizowany podmiot – ten mający być autorytetem. Ponad to należy pamiętać, że skuteczna ochrona słabszych użytkowników dróg nie może się opierać na edukacji i karaniu wyłącznie kierowców. Edukacja musi przede wszystkim docierać do pieszych i rowerzystów, bo to oni, z racji małej masy i prędkości mają największe możliwości zapobiegania wypadkom. Może warto stworzyć kampanie TV dla pieszych i rowerzystów, uświadamiając także ich – przykładowo – „Rowerzysto, przejeżdżając przez jezdnię, daj szansę, aby cię mógł zauważyć kierowca – zwolnij, upewnij się że cię widzi (itp.)”, „Zanim wejdiesz na jezdnię, daj kierowcom szansę, zatrzymać się w sposób bezpieczny, upewnij się że cię widzą (itp.)”? Tu się całkowicie zgadzam z R. Zahorskim, że „w niebie istnieje specjalna aleja tych, co mieli pierwszeństwo”...

¹³⁾ Dziwi mnie, dlaczego wycofywane są rozwiązania tzw. liczników czasu upłynięcia danego sygnału. Gdyby je powiązać z kontrolą prędkości, to można by wyeliminować przyspieszanie do nadmiernej prędkości jadących w oddali kierowców, usiłujących zdążyć wjechać przy sygnale zielonym.

8. W obronie zarządów dróg – przykład

W tym miejscu chciałbym jednak stanąć też w obronie zarządów dróg, w sprawie, która dotyczy tzw. przycisków na przejściach dla pieszych. Pojawiają się nieuzasadnione ataki medialne na to rozwiązanie, które w mojej ocenie jest bardzo dobre. Niestety, zarządcy bardzo nieporadnie tłumaczą się z celowości stosowania tych przycisków, a piesi nie mają wiedzy, na czym polega akomodacja ruchu drogowego. Ma to także bezpośredni związek z częstym nieprzestrzeganiem przez pieszych przepisów, jednak tym razem bez winy zarządcy drogi.

Cel rozwiązań zastosowanych na opisanej przeze mnie (w punkcie 6 opracowania) ul. Derdowskiego został osiągnięty – zostałem skutecznie zniechęcony do jazdy tą ulicą. Zmierzając do pracy jeżdżę więc wybrukowaną kamieniami zabytkową ul. Obrońców Westerplatte, generując jej mieszkańcom poranny hałas. Jest to ulica jednokierunkowa, a na jej końcu znajduje się skrzyżowanie w kształcie litery „T”, o ruchu kierowanym sygnalizacją świetlną. W obrębie skrzyżowania, po lewej stronie, znajduje się przejście dla pieszych, nagminnie przekraczane przez pieszych na czerwonym dla nich świetle. Piesi ci, nie do końca są świadomi, że dla mnie, skręcającego w lewo, zaraz zapali się światło zielone. Bardzo „wzruszył” mnie przypadek staruszki, poruszającej się przy pomocy „balkonika”. Otóż, pani ta, oczekując na czerwonym świetle, straciła cierpliwość i, uprzednio bacznie się rozglądając, ruszyła. Świetnie widać było, że zdaje sobie sprawę, iż wchodzi przy świetle czerwonym. Dlaczego weszła? A no dlatego, że przypadkowo nic przez dłuższy czas nie jechało, a skrzyżowanie nie było akomodacyjne i nie było „kontrowersyjnego” przycisku, który mógłby tej pani skrócić oczekiwanie. Opisywane w mediach przypadki, że czas oczekiwania na sygnał zielony na przejściach jest taki sam, bez względu na to, czy przycisk zostanie wcisnięty, są jak najbardziej realne. I tak ma być! W sytuacji, gdy skrzyżowanie jest równomiernie obciążone ruchem, to działanie akomodacyjne jest prawidłowe. Wtedy każdy ma czekać na swoją kolej. Nie wyobrażam sobie sytuacji, aby zatrzymać kilkadziesiąt lub nawet kilkaset ton masy tylko dlatego, że pieszy nie jest łaskaw poczekać kilkadziesiąt sekund, bo on „musi przejść akurat teraz”. Natomiast, jeżeli obciążenie ruchem będzie niesymetryczne i warunki pozwolą na wcześniejsze włączenie sygnału zielonego dla pieszego, to niewątpliwie sygnał zielony zostanie włączony pieszemu i naprawdę zaufajmy inżynierom sygnalizacji, co do właściwości jej działania. Należy jednak pamiętać, że nie zawsze zrealizowanie wszystkich pożądaných kombinacji jest w praktyce możliwe, bo programy sterujące, zwłaszcza dużymi i złożonymi skrzyżowaniami, są bardzo skomplikowane, a i nie wszystkie rozwiązania byłyby bezpieczne. Nie można jednak z tego wywodzić generalnej zasady, iż przyciski te są nieskuteczne. Wracając do naszej starszej pani i wątku przekraczania prędkości: proszę sobie wyobrazić, co by było, gdyby potrafił ją młody kierowca BMW, jadący „10 więcej” niż dozwolone, mający na swoim koncie sporo punktów karnych. Przy braku kamer i świadków nikt by mu nie uwierzył, że staruszka z „balkonikiem” przechodziła na czerwonym świetle i zostałby medialnie zlin czowany. Nie twierdzę, że nie należałoby rozważać przyczynienia się kierowcy, ale piesi również powinni mieć świadomość jakie zagrożenia czasem generują. To dodatkowy argument przemawiający za celowością i koniecznością wprowadzenia kampanii medialnych kierowanych do pieszych.

Ponad to, bardzo popularne jest obecnie zrzucanie winy za wypadki na zarządcę drogi i na zbyt małe ograniczenia prędkości przezeń ustanowione. Rezultatem tej presji jest ciągle zmniejszanie limitów prędkości, nawet w miejscach, w których przyczyną wypadków było zupełnie co innego. Swoje dotychczasowe doświadczenie związane z prawdziwymi przyczy-

nami wypadków drogowych przemilczę, bo musiałbym bardzo „narazić” się statystykom... Statystyki policyjne, dotyczące przyczyn wypadków (choć może się mylę) nie uwzględniają ostatecznych rozstrzygnięć sądowych, toteż przyczyna wypadku określana na etapie postępowania przygotowawczego często nie jest trafna. W mojej ocenie podważa to wiarygodność obecnych statystyk, a zatem nie wierzę, aby problem prędkości (oczywiście rozsądnych) był tak ważny. Wydaje się, że prędkość to słowo-klucz, które najłatwiej wpisać do każdego formularza policyjnego. Otóż twierdzę, że najczęstszą przyczyną wypadków jest postępowanie niewydukanego człowieka, jako istoty nie korzystającej z możliwości własnego rozumu i podejmującego nadmierne ryzyko.

9. Nieuchronność kary za czyn, a nie za jego przypadkowe skutki – świadome ryzyko

Ponieważ nie jestem prawnikiem, dlatego poniższe przemyślenia mogą wydać się niekompetentne, zbędne. Zaryzykuję jednak, bo może choć jedno ma sens.

Od jakiegoś czasu nurtuje mnie to, że niektóre zapisy prawa nie do końca piętnują sam czyn, a w praktyce jego skutek, który, przynajmniej w wypadkach drogowych, niejednokrotnie ma charakter losowy i już po zapoczątkowaniu pierwszej fazy wypadku jest całkowicie niezależny od dalszego działania sprawcy. Oczywiście mam świadomość, że skutek jest nieodłącznym rezultatem czynu i ogólnie musi być brany pod uwagę w kodeksie karnym, jednak nie daje mi spokoju, czy tak też musi być w sytuacji całkowitej losowości następstwa czynu, którego to czynu ranga jest jednoznaczna.

Przykładem może być kierowca wjeżdżający z niewielką prędkością na chodnik pełen ludzi (gdyby prędkość była duża, przykład ten byłby nieodpowiedni, bo statystyczne skutki zazwyczaj są tragiczne, gdyż piesi nie zdążą uciec przed pojazdem). W wyniku próby ucieczki pieszych lub ich indywidualnego usytuowania na chodniku, albo będą ofiary, albo nie, a czyn nadal ten sam. Odpowiedzialność kierowcy (wykroczenie lub przestępstwo) zależy od losowości sytuacji, na którą kierowca po zrealizowaniu czynu nie ma wpływu.

Drugim przykładem może być ten prezentowany przez M. Małeckiego, dotyczący niezabezpieczonej znacznej wyrwy (wykopu) w drodze. Kiedy wjedzie w nią (bądź cudem ominie) kierowca samochodu osobowego, to będzie mowa odpowiednio, o wypadku drogowym, lub o braku wyczerpania jakichkolwiek znamion przestępstwa ze strony niezabezpieczającego wyrwę, na którym ciążył taki obowiązek. A jeśli wjedzie w tę wyrwę (lub ominie w ostatniej chwili) autobus pełen ludzi, to w zależności od liczby osób i rodzaju ich obrażeń będzie to katastrofa lub niebezpieczeństwo jej spowodowania. Jeżeli jest to droga, po której mogą się poruszać różnego rodzaju pojazdy, to – moim zdaniem – z urzędu założyć należy, że skutki niezabezpieczenia wyrwy mogą być katastrofalne, a ryzyko wynikające z zaniechania bardzo wysokie. Ten sam czyn oraz losowy i niezależny od sprawcy (dający się przewidzieć przez sprawcę) skutek jest podstawą do diametralnie różnych odpowiedzialności, poczynając od wykroczenia, aż do ciężkiego kalibru zapisu w kodeksie karnym. Może zatem słuszne byłoby tworzenie zapisów prawa, które uwzględniają poziom świadomego ryzyka, a nie losowości następstw czynu? Np. wg poniższej idei:

Każdy uczestnik ruchu i osoba odpowiadająca za stan infrastruktury drogowej lub zabezpieczenia prac w obrębie dróg odpowiada karnie za powodowane przez siebie ryzyko zaistnienia wypadku drogowego, zagrożenia katastrofą lub jej zaistnieniem, w zakresie proporcjonalnym do poziomu tego ryzyka. Jeśli skutkiem powziętego ryzyka jest wypadek, zagrożenie katastrofą lub jej zaistnienie wymiar kary zwiększa się proporcjonalnie do wagi skutku.

Konkludując, trzeba zadać dodatkowe pytania:

1. Jak kierowcy mają mieć zaufanie i szacunek do zarządców dróg, skoro muszą respektować wszelkiego rodzaju często bezsensowne ograniczenia i szykany?
2. Jak nauczyć społeczeństwo wzajemnego zaufania i kultury na drogach, szacunku do życia i zdrowia innych i skutecznie eliminować z ruchu kierowców, mających za nic prawa innych?
3. Jak wreszcie decydentów nauczyć wzajemnej współpracy, pytania innych specjalistów o zdanie, skoro najważniejsze jest własne „ego” różnych instytucji odpowiedzialnych za sprawy kluczowe dla społeczeństwa?
4. Jak przekonać decydentów, że należy edukować także i pieszych oraz rowerzystów?

Jedynym ratunkiem jest prowadzenie dyskusji merytorycznych i zadbać o to, aby zostały przeniesione na szersze pole.

10. Wnioski

1. Prawo nie może „walczyć” z naturalnymi psychofizycznymi reakcjami kierowców. Prawo musi się do nich dopasować. Jeżeli prawo uznaje, że naturalna psychofizyczna reakcja człowieka jest niewłaściwa, to znaczy że to prawo jest złe.
2. Wszelkie rozważania prawne dotyczące materii wypadków drogowych powinny, na samym początku, uwzględnić możliwości psychofizyczne przeciętnego tzw. wzorcowego kierowcy.
3. Prawidłowych rozstrzygnięć dotyczących ruchu drogowego nie można dokonać bez ścisłej współpracy ze specjalistami z dziedziny rekonstrukcji wypadków drogowych. Ryzyko popełnienia błędu jest bowiem zbyt duże.
4. Prawo „raczej” nie powinno opierać się na losowości zdarzeń skutkowych, jeśli skutki były dla sprawcy oczywiste do przewidzenia. Prawo powinno uwzględniać odpowiedzialność karną za czyn w postaci podjęcia nadmiernego ryzyka zaistnienia istotnego skutku. Wówczas kara byłaby bardziej nieuchronna i niezależna od losowości nastąpienia skutku, co jest niezależne od sprawcy po popełnieniu czynu.
5. W celu poprawy bezpieczeństwa na drogach należy prowadzić uczciwe kampanie medialne, kierowane nie tylko do kierowców, ale także do pieszych i rowerzystów, bo to jedyna skuteczna metoda ochrony „słabszych” uczestników ruchu.
6. Niektórzy zarządcy dróg są organami niekompetentnymi, ponieważ generalnie nie konsultują się ze specjalistami z dziedziny opiniowania wypadków drogowych, a opierają się jedynie na zdaniu własnych komisji, które składają się z urzędników im podległych, co czyni decyzje stronniczymi i zależnymi. Konstatacja ta jest zbieżna z wnioskami NIK w raporcie z 2011 r., dotyczącymi nadzoru zarządów dróg nad własnymi rozwiązaniami i projektami.