



**Piotr
Krzemień**

Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych w kontekście zakazu wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd

Streszczenie

Opracowanie jest kontynuacją publikacji autora dotyczącej zmian ustawy *Prawo o ruchu drogowym* w zakresie pierwszeństwa pieszych¹. Tym razem autor skupił się na obowiązku zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych, w taki sposób, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego wchodzącego lub znajdującego się na tym przejściu. Autor dowodzi, że obowiązek ten jest fakultatywny, tj. zależny od spełnienia się kilku czynników związanych zarówno z pieszym, jak i z ruchem pojazdu oraz warunkami zewnętrznymi, takimi jak widoczność i stan jezdni. W publikacji zaproponowano również „korektę” brzmienia przedmiotowego przepisu, w taki sposób, aby był lepiej dostosowany do sytuacji występujących w ruchu drogowym. Na zakończenie autor podaje przykładowe bezpieczne odległości wejścia pieszego przed pojazd dla różnych prędkości i warunków przyczepności, tak aby nie uchybić zasadom ruchu drogowego wskazując, że zmniejszenie prędkości przed przejściem dla pieszych nie zawsze zapobiegnie nieprawidłowemu zachowaniu pieszego – o ile takie nastąpi.

Słowa kluczowe

Obowiązek zmniejszenia prędkości przed przejściem, pieszy wchodzący, szczególna ostrożność, legislacja, wejście bezpośrednio przed jadący pojazd, wtargnięcie.

Otrzymano 16 kwietnia 2022 r., zatwierdzono do druku 24 czerwca 2022 r.

DOI: 10.4467/15053520PnD.22.002.16238

Wprowadzenie

W poprzedniej publikacji¹, po dogłębnej analizie procesu legislacyjnego, brzmienia przepisu, interpretacji Ministerstwa Infrastruktury, zasad obowiąz-

Dr inż. Piotr Krzemień, Biuro Badania Wypadków Drogowych, Koszalin. ORCID 0000-0003-4757-0708.

¹ Krzemień, P. (2021). Pierwszeństwo pieszego „wchodzącego” na przejście dla pieszych. Nowy przepis Prawa o ruchu drogowym w świetle procesu legislacyjnego, wystąpienia posłów i senatorów oraz zasad opiniowania wypadków drogowych. *Paragraf na Drodze*, 3, 7–34.

zujących w dziedzinie opiniowania wypadków drogowych itd., wykazałem, że pieszy „wchodzący” na przejście dla pieszych, to osoba przekraczająca krawędź jezdni i przejścia dla pieszych. Nie nabywa pierwszeństwa pieszy, zbliżający się do przejścia, mający zamiar przejść (cokolwiek to znaczy), ale nie wchodzący, oczekujący na wejście – tu w przypadku nasilonego ruchu pożądane jest wpuszczenie pieszego po sprawdzeniu, czy nie zagrazi to jego bezpieczeństwu przez inne nadjeżdżające pojazdy.

Obecne brzmienie kluczowych regulacji art. 2, 13, 14 i 26 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*², to:

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 6) *jezdnia* – część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów; określenie to nie dotyczy torowisk wydzielonych z jezdni;
- 11) *przejście dla pieszych* – powierzchnię jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczoną do przechodzenia przez pieszych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;
- 23) *ustąpienie pierwszeństwa* – powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku [podkr. aut.], a osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch – do zatrzymania się, zmiany kierunku albo istotnej zmiany prędkości;

Art. 13. 1. Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko albo przechodzący przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych.

1a. Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem [podkr. aut.], z wyłączeniem tramwaju.

Art. 14. Zabrania się:

- 1) *wchodzenia na jezdnię:*
 - a) *bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściu dla pieszych,*
 - b) *spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi;*
- 2) *przechodzenia przez jezdnię w miejscu o ograniczonej widoczności drogi;*
- 3) *zwalniania kroku lub zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko;*
- 4) *przebiegania przez jezdnię; (...).*

Art. 26. 1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak,

² Prawo o ruchu drogowym: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20210000463> lub bezpośrednio: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970980602/U/D19970602Lj.pdf> (dostęp: 16.04.2022 r.).

aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście [podkr. aut.], z zastrzeżeniem ust. 1a.

- 1a. Kierujący tramwajem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu.

W miejscu tym, za publikacją cytowaną w przypisie nr 1 należy wspomnieć, że nieprawidłowe postępowanie pieszego, czyli wejście „bezpośrednio przed jadący pojazd” powoduje, iż pieszy nie nabywa pierwszeństwa, gdyż czynem zabronionym nie można nabyć legalnego uprawnienia³. Takiego zapisu brak jest w ustawie⁴, co należy uznać za wadę. Nie można bowiem uznać za legalne, spowodowanie konieczności gwałtownego i intensywnego hamowania pojazdu lub omijania, które same w sobie rodzić mogą zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, nie wspominając już o zagrożeniu dla samego pieszego.

1. Proces legislacji

Zagadnienie dotyczące omawianej zmiany nie wzbudziło zainteresowania posłów i senatorów. Jedyna dyskusja, a w zasadzie monolog, dotyczący obowiązku zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych miał miejsce w dniu 20 stycznia 2021 r. w godzinach wieczornych, na Sali plenarnej Sejmu, podczas rozpatrywania sprawozdania Komisji Infrastruktury⁵. Parlamentarzyści zadawali pytania i wyrażali własne stanowiska poruszając inne procedowane zagadnienia⁶.

Jako jedyny, poseł Dobromir Sośnierz wspomniał o nielogiczności projektowanego przepisu nakazującego zmniejszenie prędkości. Za przykład podał sytuację, gdy pojazd rusza po wcześniejszym zatrzymaniu się przed przejściem i dojeżdża doń z minimalną prędkością. W ocenie posła zwrot „zmniejszyć prędkość” po-

³ Kotowski, W. (2021). Pierwszeństwu w ruchu drogowym musi towarzyszyć uprawnienie. *Paragraf na Drodze*, 2, 31–43. Kotowski, W. (2013). *Wrotkarz – pieszy w ruchu drogowym*, Palestra 7–8/ 2013. Pobrano z <https://palestra.pl/pl/czasopismo/wydanie/7-8-2013/artukul/wrotkarz-pieszy-w-ruchu-drogowym> (dostęp: 4.07.2022 r.). Autor ten pisze podobnie: „W przypadku posiadania pierwszeństwa pieszy ma obowiązek zrezygnowania z tego przywileju na zasadzie „ograniczonego zaufania” (art. 4 p.r.d.)”.

⁴ Poprawkę polegającą na nabyciu pierwszeństwa przez pieszego na przejściu dla pieszych, pod warunkiem, że nie wejdzie on w sposób zmuszający kierującego do gwałtownego i intensywnego hamowania, złożył poseł Dobromir Sośnierz. Niestety poprawka ta została odrzucona.

⁵ Pełny opis procesu legislacyjnego znajduje się na stronach portalu sejmowego: <https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=48> (dostęp: 16.04.2022 r.).

⁶ https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/transmisje_arch.xsp?rok=2021&page=49#0538531A7AB87A6CC12585A6003672FD (dostęp: 16.04.2022 r.).

winien zostać zastąpiony słowami „*dostosować prędkość*”. Kwestia dostosowania prędkości również zostanie poruszona w tym artykule.

Ponadto z dyskusji sejmowych jasno wynikało, że reprezentant Ministerstwa Infrastruktury (autora uchwalonego projektu), popiera stanowisko, że wejście pieszego bezpośrednio przed pojazd jest zmuszeniem kierującego do gwałtownego i intensywnego, ponadprzeciętnego hamowania. Wypowiedź taką przytoczono w pracy zacytowanej w przypisie nr 1. To cieszy, bowiem między innymi dzięki IES (który ten pogląd wypracował wiele lat temu), pracom J. Unarskiego oraz autora niniejszego opracowania⁷, prawdziwa fizykalna istota „wtargnięcia” została rozpropagowana i przyjęta przez osoby decyzyjne⁸. Absolutnie nie do zaakceptowania jest, nadal niestety utrwalany pogląd, że wejście bezpośrednio przed pojazd następuje tylko wówczas gdy prawidłowo reagujący kierowca nie ma już szans na zatrzymanie pojazdu przed jego torem ruchu⁹ i dochodzi do potrącenia lub nie dochodzi tylko na skutek przypadku – np. reakcji obronnej pieszego, czy omijania podjętego przez kierującego. Ten ostatni manewr często kończy się na chodniku i poza drogą (gdzie mogą znajdować się inni piesi), a sama niepewność współczynnika przyczepności w różnych warunkach drogowych i stanie technicznym pojazdu może spowodować, że zabraknie kilku metrów do uniknięcia potrącenia. Ponadto takie gwałtowne i intensywne hamowanie jest co do zasady zabronione art. 19 ust. 2 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, a jest wymagane wyłącznie jako manewr obronny mający chronić dobro oczywiście wyższe od naruszonego, w myśl art. 3 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* oraz k.w. i k.k. Stwierdzenie przywołanego Autora warto więc uzupełnić o samą gwałtowność i intensywność hamowania, które

⁷ Unarski, J. (2016). Wypadki na przejściach dla pieszych – niektóre problemy opiniodawcze. *Paragraf na Drodze*, 9, 26–36; Unarski, J. (2005). O szczególnej ostrożności przed i na przejściach dla pieszych. *Paragraf na Drodze*, 6, 58–67; Krzemień, P. (2021). Pierwszeństwo pieszego „wchodzącego” na przejście dla pieszych. Nowy przepis Prawa o ruchu drogowym w świetle procesu legislacyjnego, wystąpień posłów i senatorów oraz zasad opiniowania wypadków drogowych. *Paragraf na Drodze*, 3, 7–34, Krzemień, P. (2020). *Wtargnięcie na jezdnię. Czym jest i jak mu zapobiegać?* Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/rozmowy/piotr-krzemien-wtargniecie-na-jezdnie-czym-jest-i-jak-mu-zapobie> (dostęp: 23.07.2022 r.); Krzemień, P. (2020). *Dyscyplinowanie pieszych w świetle interpelacji posła Artura Szalabawki*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/piotr-krzemien-dyscyplinowanie-pieszych-w-swietle-interpelacji-p> (dostęp: 16.04.2022 r.).

⁸ Wiceminister Infrastruktury R. Weber, podczas prac sejmowych nad projektem, odpowiadając na pytania i zastrzeżenia stwierdził: „(...) *pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma zachować szczególną ostrożność, wypełnia intencję, którą przedstawił tutaj w poprawce pan poseł, ponieważ pieszy, który wchodzi na przejście dla pieszych zachowując szczególną ostrożność, nie musi kierującego do intensywnego, czy gwałtownego, czy nagłego hamowania. Wtedy, kiedy każdy będzie się stosował do tego przepisu do takich sytuacji w realu, w rzeczywistości nie będzie dochodziło*”. Vide przypis nr 1.

⁹ Stefański, R. A. (2003). *Ustawa prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa: Dom Wydawniczy ABC, s. 266, a także Stefański, R. A. (2022). Obowiązki kierujących pojazdami i pieszych przechodzących przez przejście dla pieszych po nowelizacji ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. *Paragraf na Drodze*, 1.

lepiej oddają istotę wywołanego zagrożenia. Brak możliwości zatrzymania pojazdu przed torem ruchu pieszego to zdecydowanie za mało do wyczerpania znamion wejścia bezpośrednio przed jadącym pojazdem.

2. Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości

Obowiązek zmniejszenia prędkości przez kierującego w czasie zbliżania się do przejścia, tak aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na przejściu, przeniesiono z rozporządzenia o znakach i sygnałach drogowych¹⁰ do ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, równocześnie rozszerzając go na pieszych wchodzących na przejście. Ustawodawca, w uzasadnieniu omawianych zmian, zgodnie z doktryną¹¹ przyznał, że treść zawarta wcześniej w rozporządzeniu przekraczała delegację ustawową rozporządzenia i była często jałowa – sądy nie brały jej pod uwagę w ocenie postępowania kierującego.

Gdyby obecny przepis rozumieć jako obligatoryjny nakaz zmniejszania prędkości przed przejściem dla pieszych, to ten przepis budziłby interpretacyjne wątpliwości. Stałaby za tym niedookreśloność, trudność interpretacji, brak racjonalności oraz blankietowość. Pogląd wobec takiego rozumienia regulacji autor wyraził w jednej z publikacji¹².

Ekspertów i biegłych zajmujących się rekonstrukcją zdarzeń drogowych i ustalaniem ich przyczyn nie trzeba przekonywać, że wejście pieszego „*bezpośrednio przed pojazdem*”¹³ może mieć miejsce nawet przy bardzo małej prędkości samochodu

¹⁰ Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 stycznia 2019 r. (poz. 454), Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

¹¹ Stefański, R. A. (2003). *Ustawa prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa: Dom Wydawniczy ABC, s. 264.

¹² Krzemiń, P. (2020). *Proponowane zmiany Ustawy Prawo o ruchu drogowym w świetle Raportu ITS i KRBRD zawierającego błędne jej interpretacje w zakresie pierwszeństwa ruchu pieszych*. Pobrane z: https://piotrkrzemien.pl/wp-content/uploads/2020/12/Raport-ITS-i-KRBRD-oraz-projekt-ustawy_PK.pdf. (dostęp: 16.04.2022 r.).

¹³ Zwrot ten jest nieprecyzyjny i niejednokrotnie wprowadza pieszych w błąd, gdyż sugeruje, że jedynym wyznacznikiem bezpiecznego wejścia na przejście jest odległość od pojazdu i że jest ona jakąś stałą wartością. W praktyce opiniodawczej niejako zezwala się pieszym oddziaływać na kierujących przez wejście w takiej odległości, przy której przy założeniu prawidłowej reakcji kierującego, nie spowoduje ono konieczności hamowania z intensywnością (opóźnieniem, [m/s²]) przekraczającą połowę dostępnej z uwagi na rodzaj pojazdu (tramwaj, samochód) i warunki przyczepności (sucho, mokro). Takie bowiem opóźnienia uznaje się za niestwarzające potencjalnego zagrożenia w ruchu drogowym, które może się urzeczywistnić nie tylko w potrąceniu pieszego, lecz w zderzeniu pojazdów nadążających, obronnym manewrze zjazdu z jezdni, np. na chodnik oraz uderzeniu w innych pieszych lub przeszkodę. Na marginesie można dodać, że próby zmiany dotychczasowego brzmienia zwrotu „*bezpośrednio przed*” na „*zmuszenie do hamowania gwałtownego i intensywnego w danych warunkach drogowych*” nie znalazło akceptacji posłów z Komisji Infrastruktury, a przedstawiciel Biura Legislacyjnego Sejmu, istniejący zwrot uznał za zrozumiałą, jednocześnie proponowany za niezrozumiałą i niezdefiniowaną.

i prawidłowej reakcji kierującego¹⁴. Trwanie zagrożenia spowodowanego nieprawidłowym wejściem pieszego jest zależne wyłącznie od tempa kroku i odległości jaką ów pokona po jezdni do miejsca potrącenia – czas ten jest niezależny od parametrów ruchu pojazdu [podkr. aut.]. Natomiast, już po wejściu, pośrednio także od kierującego, ponieważ odległość jaką pieszy zdoła przejść do miejsca potrącenia jest zależna od działań kierującego (czy podejmuje manewry obronne jeśli ma na to szansę), z jednym wszak warunkiem, że to pieszy ocenia odległość i prędkość pojazdu w chwili wchodzenia na jezdnię. Jeśli kierujący zdoła prawidłowo zareagować, np. hamowaniem awaryjnym, to do potrącenia dojdzie później, albo da się go uniknąć, gdy pieszy zdoła zejść z toru ruchu pojazdu. Na podstawie czasu trwania stanu zagrożenia, po wcześniejszym ustaleniu prędkości pojazdu, oblicza się odległość, w jakiej znajdował się pojazd w chwili powstania tego stanu. Stan zagrożenia określa opiniujący biegły i oczywiste jest, że nie może tego zrobić w odezwaniu od przepisów zawartych w ustawie *Prawo o ruchu drogowym* oraz zbadania możliwości dostrzeżenia pieszego przez kierującego. Następnie bada się, czy jadąc z ustaloną prędkością kierujący miał możliwość zatrzymania¹⁵ pojazdu przed torem ruchu pieszego, czyli czy np. nie spóźnił się z reakcją. Jeśli prędkość była większa niż dozwolona, to sprawdza się możliwość zatrzymania pojazdu, przy przyjęciu prędkości dozwolonej. Dodatkowo niejednokrotnie stosowane jest podejście polegające na sprawdzeniu, z jaką prędkością musiałby jechać kierujący, aby mógł uniknąć potrącenia. W miejscu tym należy przytoczyć krakowskich autorów, którzy zwracają uwagę, aby nie utożsamiać prędkości umożliwiającej uniknięcie wypadku z prędkością bezpieczną¹⁶. Takie ujednoczenie byłoby tożsame z wnioskowaniem „ze skutku na przyczynę”¹⁷. Można dodać, że biegły opiniujący wypadek powinien wyłączyć emocje. Ustalanie przyczyny zdarzenia przez przyzmat skutku

¹⁴ Krzemień, P. (2020). Wtargnięcie na jezdnię. Czym jest i jak mu zapobiegać?, *Prawo drogowe*, https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/piotr-krzemien-wtargniecicie-na-jezdnie-czym-jest-i-jak-mu-zapobiec?fbclid=IwAR32uwqyQ9U4VE9SDE8YpLl_urFHOQqYVcBnAGHKkUTE4jBLD2uPH70gfLE (dostęp: 16.04.2022 r.).

¹⁵ Manewr zatrzymania składa się z reakcji i hamowania. Manewru omijania jako warunkowego, tj. zależnego od sposobu zareagowania (ruchu) pieszego, już po powstaniu stanu zagrożenia nie rozważano, gdyż jest on niezwiązany z celem publikacji.

¹⁶ Reza, A. (2017). Weryfikacja taktyki i techniki jazdy kierowcy. W: Reza, A., Wierciński, J., *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, Kraków: Wydawnictwo Instytutu Ekspertyz Sądowych. – „Prędkość bezpieczna to prędkość, jakiej kierowca nie powinien być przekraczać w danym miejscu i czasie, z uwagi na panujące warunki drogowe, atmosferyczne i ruchowe oraz na te czynniki, które dla spełnienia wymogu jazdy rozważnej i ostrożnej należy uwzględnić przy doborze prędkości jazdy. Liczbowa wartość prędkości bezpiecznej nie stoi w żadnym stosunku do prędkości dozwolonej; może ona być niższa, równa, a niekiedy i wyższa od prędkości dozwolonej. Pojęcia prędkości bezpiecznej nie należy utożsamiać z prędkością, przy której możliwe byłoby uniknięcie wypadku. Przyjęcie takiego założenia byłoby równoznaczne z przyjęciem zasady, że każda prędkość, przy której zdarza się wypadek jest prędkością niebezpieczną, co nie jest prawdą”.

¹⁷ Pawelec, K. J. (2020). Zasada prędkości dostosowanej, tzw. bezpiecznej. W: K. J. Pawelec, P. Krzemień (red.), *Wypadki i inne zdarzenia drogowe. Opiniowanie w sprawach rekonstrukcji* (s. 175–186). Warszawa: Wolters Kluwer (oraz cytowane tam orzecznictwo SN).

jest niedopuszczalne, bowiem leży w zakresie oceny stopnia zawinienia, do czego biegli nie są uprawnieni. Kształtowanie prędkości przez kierującego należy oceniać zanim dojdzie do sytuacji kolizyjnej/wypadkowej, gdyż co do zasady wypadek drogowy jest nieprzewidywalny (pomijając sytuacje, gdy postępowanie kierującego należy rozpatrywać pod kątem zasady ograniczenia zaufania¹⁸, np. do małych dzieci pozbawionych, nawet chwilowo opieki, osób biegnących, pijanych, o ograniczonym manifestującym się stopniu niepełnosprawności). Innymi słowy, jeśli przed wchodzeniem pieszego na przejście brak było podstaw do ograniczenia zaufania, to postępowanie kierującego (w praktyce kształtowanie prędkości), należy oceniać tak jakby pieszy miał zachować się poprawnie. Kierujący zbliżający się do przejścia, widząc pieszego, którego zachowanie nie daje podstaw do ograniczenia zaufania, ma prawo liczyć, że nie wejdzie on na przejście, gdy pojazd będzie już zdecydowanie bliżej przejścia. W takiej sytuacji, nagle wejście pieszego będzie stanowiło zabroniony prawem eksces. Czy dla opisanego wcześniej niepoprawnego myślenia polegającego na obligatoryjności zmniejszania prędkości, będzie można zatem zarzucić kierującemu jazdę z nadmierną prędkością nawet jeśli była ona mniejsza niż administracyjnie dozwolona (dla uproszczenia utożsamimy ją z prędkością bezpieczną), skoro w wyniku obliczeń biegłego okaże się, że aby uniknąć potrącenia musiałby jeszcze dodatkowo ją zmniejszyć? Przykładowo, w hipotetycznej sytuacji kierujący zbliżał się do przejścia z prędkością zmniejszoną z dozwolonych 50 km/h, do 40 km/h, a z obliczeń wynikało, że uniknięcie możliwe było dla prędkości 30 km/h lub 20 km/h. Czy też, jeśli już jechał od dłuższego czasu z prędkością znacznie obniżoną np. 30 km/h, to czy należy od niego wymagać, iż powinien był jeszcze dodatkowo ją zmniejszyć? Byłoby to niewłaściwe podejście, polegające na ocenie *ex post* zdarzenia, którego kierujący nie miał obowiązku uwzględnić i w tym objawiałaby się wspomniana niedookreśloność przepisu. Wszak kierujący nie miał szans przewidzieć zawczasu nie tylko samego niepoprawnego zachowania się pieszego, lecz odległości w jakiej wejdzie przed pojazdem, tempa kroku i miejsca potrącenia, czyli parametrów, które wpływają na wspomniany czas trwania stanu zagrożenia. Tylko znajomość czasu przyszłego trwania stanu zagrożenia pozwoliłaby oszacować prędkość, przy której możliwe byłoby uniknięcie potrącenia. Dodatkowo warto wspomnieć, że w czasie reakcji kierującego prędkość pojazdu najczęściej nie zmienia się, tak więc nawet skrajnie małe prędkości mogą nie zagwarantować zatrzymania pojazdu przed pieszym. Oczywiście kultura jazdy nakazuje zatrzymywanie pojazdu przed przejściem dla pieszych, gdy w jego bezpośrednim rejonie znajduje się pieszy, którego zachowanie wskazuje na zamiar skorzystania z przejścia przy zbadaniu sytuacji na sąsiednich pasach

¹⁸ Z uwagi na fakt, że regulacja art. 4 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* jest nagminnie rozumiana jako ciągła konieczność stosowania ograniczenia zaufania, autor postuluje nazwanie jej **zasadą dostosowania zaufania**. Wszak zaufanie do innych uczestników ruchu jest zasadą ogólną, a szczególnym przypadkiem jest jego ograniczenie mianowicie, gdy zachowanie innego uczestnika ruchu wskazuje na możliwość niestosowania się do przepisów ustawy *Prawo o ruchu drogowym*.

ruchu, o czym dalej. Takie postępowanie w zasadzie wyeliminowałoby sytuacje zagrożenia. Gdyby zaś piesi wchodzili na przejście wyłącznie w takiej odległości przed pojazdami, że kierujący nie byłiby zmuszani do hamowania, to nie dochodziłoby do potrąceń nawet przy spóźnieniu się z reakcją. Wyjątkiem byłoby np. hipotetyczne wywrócenie się pieszego. Stosowanie zatem obydwu „bezpieczników” jest w ocenie autora najbardziej pożądane, podczas gdy obecnie trwa „przeciąganie liny” co do interpretacji nowych przepisów, mające charakter ambicjonalny, a nie zmierny ku poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W kwestii tej zasadny wydaje się pogląd wyrażony przez P. Przybysza¹⁹, który odnośnie treści Konwencji Wiedeńskiej²⁰ pisze tak: *„Z przedstawionych wyżej przepisów wynika, że kierujący pojazdem ma obowiązek odpowiedniego zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych w sytuacji, gdy pieszy znajduje się na tym przejściu lub na nie wchodzi (bynajmniej nie wówczas, gdy pieszy dopiero się do tego przejścia zbliża lub gdy oczekuje na chodniku na możliwość wejścia na jezdnię!) i to jedynie w takim zakresie, aby nie narażać na niebezpieczeństwo pieszych znajdujących się na przejściu lub na nie wchodzących. Oprócz tego obowiązku – istnieje również powinność zatrzymania się w razie potrzeby w celu przepuszczenia pieszych (...). Godzi się zauważyć, że KrdW w ogóle nie mówi w tym miejscu o pieszych dopiero zamierzających wejść na przejście dla pieszych – gdyż z samej zasady piesi ci mają obowiązek zastosowania się co najmniej do norm ustalonych w art. 20 KrdW, a w szczególności do bezwzględniego zakazu wchodzenia na jezdnię bez uwzględnienia odległości i szybkości zbliżających się pojazdów, jednoznacznie ustalonego w art. 20 ust. 6 lit. b ppkt iii KrdW. Usiłowanie odwrócenia relacji i doprowadzenia do stanu, w którym to nie pieszy, lecz pojazd miałby być intruzem na jezdni (przynajmniej w obrębie przejścia dla pieszych – które wszak ex definitione jest fragmentem jezdni, a nie chodnika...) jest działaniem w rażący sposób sprzecznym z Konwencją o ruchu drogowym, sporządzoną w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.,*

¹⁹ Blog: <https://przprzemyslenia.blogspot.com/2021/07/pierwszenstwo-pieszego-wchodzacego-na.html> (dostęp: 16.04.2022 r.) – autor (specjalizujący się głównie w przepisach transportowych i dotyczących czasu pracy kierowców) zauważa ciekawy fakt, że pieszy wchodzący na przejście znajdujące się na drodze rowerowej nie został zobowiązany do zachowania szczególnej ostrożności, choć zdaniem autora niniejszego opracowania można rozważać, czy owej interpretacji nie uzupełniać rozumowaniem analogicznym jak brzmienie art. 13 ust. 1 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Autor ten w przystępny sposób opisuje, dlaczego tak naprawdę pierwszeństwo pieszego jest warunkowe i *de facto* zbliżone do ustępowania pierwszeństwa pojazdowi, co wynika wprost z art. 14 tej ustawy. Natomiast autor niniejszego opracowania nie szedłby tak daleko, jednak pewien element analogii jest widoczny i oczywisty z uwagi na brzmienie nadrzędnych zasad bezpieczeństwa zawartych w art. 3 i 4 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*.

²⁰ Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., Dz.U. 1988 nr 5 poz. 40, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/konwencja-o-ruchu-drogowym-wiedniu-1968-11-08-16792648> lub: https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/documents/konwencja_wiedenska.pdf, <https://dziennikustaw.gov.pl/D1988005004002.pdf> oraz jej uzupełnienie <https://dziennikustaw.gov.pl/D1988005004402.pdf> (dostęp: 16.04.2022 r.).

która to Konwencja stanowi źródło prawa mające bezpośrednie zastosowanie na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i posiada pierwszeństwo w razie ewentualnej sprzeczności z Ustawą Prawo o ruchu drogowym”.

Z powyższych treści wynika, że obowiązek ten jest fakultatywny, tj. zależny od okoliczności. Kierujący zbliżając się do przejścia dla pieszych ma powinność obserwacji jego bezpośredniej okolicy, tak aby w miarę rozwoju sytuacji być przygotowanym na ustąpienie pierwszeństwa, jeśli pieszy na przejście będzie wchodzić w sposób prawidłowy lub – w przypadku tramwaju – prawidłowo na nie wejdzie. Postępowanie takie wypełnia obowiązek zachowania szczególnej ostrożności (art. 2 pkt 22 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*). Skoro wchodzenie na przejście definiujemy jako chwilę przekraczania krawędzi jezdni i przejścia, to ustąpienie pierwszeństwa pieszemu (art. 2 pkt 23) polega na *powstrzymaniu się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić pieszego* [wchodzącego lub znajdującego się na przejściu] – *do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku*, pod warunkiem, że pieszy dostosował się do zakazu wyrażonego w art. 14 pkt 1 lit. a, czyli nie wszedł *bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd*. W praktyce nie zawsze wymaga to zatrzymania pojazdu²¹. Chodzi tu o obiektywną konieczność zmiany sposobu ruchu przez pieszego, czyli niezbędną, a nie wynikającą np. z nadmiarowej reakcji pieszego na subiektywne zagrożenie, które nie zaistniało. W związku z tym, zwrot „dostosować prędkość” jest bardziej adekwatny do opisu zjawiska. Jednocześnie pieszemu zabrania się wchodzenia „*bezpośrednio przed pojazd*”, w tym na przejściu dla pieszych (art. 14 pkt 1a). Oznacza to zakaz wejścia nie tylko w odległości, która prawidłowo reagującemu kierującemu uniemożliwi zatrzymanie pojazdu, ale również, gdy musiałby hamować gwałtownie z intensywnością ponadprzeciętną w ruchu drogowym, na jezdni o danym współczynniku przyczepności, co zagrażałoby bezpieczeństwu ruchu lub go utrudniało (art. 19 ust. 2 pkt 2). Wchodząc na przejście należy więc uwzględnić rodzaj pojazdu i warunki drogowe oraz atmosferyczne. Inne będą zatem bezpieczne odległości wejścia na przejście przed tramwaj, samo-

²¹ Ustawowe określenie „powstrzymanie się od ruchu” również wydaje się niefortunne i nieoddające istoty sprawy, bowiem chodzi o odpowiednie kształtowanie prędkości, podczas gdy sugeruje ono manewr zatrzymania. W niektórych sytuacjach konieczne będzie również zjechanie z przejścia, tak aby pieszy mógł je swobodnie przekroczyć. Definicję ustąpienia pierwszeństwa przy zmianie pasa ruchu swego czasu krytykował Z. Drexler, który podał przykład „powstrzymania się od ruchu” podczas zmiany pasa ruchu wskazując, że zatrzymanie pojazdu i oczekiwanie na zmianę pasa ruchu rodziłoby potencjalne zagrożenie. [Drexler, Z. (2019). *Problem leży w przestrzeganiu i egzekwowaniu przepisów*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/rozmowy/zbigniew-drexler-problem-lezy-w-przestrzeganiu-i-egzekwowaniu-pr> (dostęp: 16.04.2022 r.)]. W niektórych sytuacjach w trakcie zmiany pasa ruchu konieczne jest przyspieszenie, aby nie wywołać negatywnych manewrów na kierującym mającym pierwszeństwo. Wątpliwe jest, aby ustawodawca miał na myśli powstrzymanie się od ruchu na składowej poprzecznej prędkości – autor nie szedłby tak daleko, uznając ostatecznie ten zwrot za wadliwy. Za tym stanowiskiem przemawia również przykład wjazdu na skrzyżowanie z drogi podporządkowanej, gdzie w niektórych sytuacjach jest konieczne dynamiczne przyspieszenie, aby nie doszło do nieustąpienia pierwszeństwa jadącemu drogą z pierwszeństwem.

chód osobowy, autobus itd.²² i jeszcze inne na suchej, mokrej lub oblodzonej jezdni, o czym dalej.

Obowiązek zmniejszenia prędkości występuje więc tylko wtedy, gdy prędkość pojazdu nie pozwoli na zapewnienie bezpieczeństwa pieszym znajdującym się na przejściu lub na nie wchodzącym, czyli zmusi ich do podjęcia obiektywnie uzasadnionych manewrów obronnych (przyspieszenia kroku, zwolnienia lub zatrzymania się). Obowiązku zmniejszenia prędkości nie można wywodzić z samego występowania przejścia i obecności prawidłowo zachowującego się pieszego zbliżającego się doń (czyli takiego, który jeszcze nań nie wchodzi, stoi, zbliża się lub ma zamiar wejść – czego nie sposób obiektywnie rozpoznać), gdy brak jest przesłanek do zastosowania ograniczenia zaufania, a widoczność przejścia i jego bezpośredniej okolicy jest wystarczająca. Możliwe i dozwolone jest zatem nawet przyspieszenie przed przejściem, gdy w wyniku warunków ruchu pojazd rusza lub jedzie bardzo powoli, a pieszy schodzi już z przejścia będąc znacznie oddalonym od toru jazdy pojazdu, tak więc przejazd nie spowoduje nieustąpienia pierwszeństwa. Jest to więc w praktyce dostosowanie prędkości, a nie wyłącznie jej zmniejszenie. W powyższym opisie pominięto sytuacje nietypowe, wynikające z nieprawidłowego zachowania się pieszego, np. dobiegania do przejścia lub będącego w stanie wskazującym na nietrzeźwość, gdyż wtedy należy wdrożyć zasadę dostosowania zaufania [nazwa postulowana – patrz przypis nr 16], a konkretnie jej drugi przypadek, tj. ograniczenie zaufania (art. 4 w związku z art. 3), poprzez odpowiednio wcześniej podjęte manewry. Ponadto, jeśli z jakichś powodów pojazd w pobliżu przejścia jedzie powoli, a pieszy nie wchodzi jeszcze na przejście, to możliwe i legalne będzie przyspieszenie i przejechanie przez przejście, w taki sposób, że pojazd przejedzie zanim pieszy zacznie wchodzić na przejście, co w istocie stanowi dostosowanie prędkości. Oczywiście z właściwym zapasem bezpieczeństwa. Za niebezpieczne zachowanie kierującego można uznać sytuację, gdy pojazd jadący z prawidłową prędkością znajduje się na tyle blisko przejścia, że jego zatrzymanie jest już niemożliwe albo wymagałoby gwałtownego i intensywnego hamowania, a mimo tego kierujący zaczyna hamować. Zdarzają się sytuacje, że piesi widząc takie zachowanie wchodzą na jezdnię niejako odruchowo czując się zaproszeni, przez co ich ostrożność zostaje uśpiona, a to prowadzi do wypadków. W ruchu drogowym nie należy wykonywać niejednoznacznych i niepewnych manewrów. Rolą instytucji szkolących kierujących jest nauka rozpoznawania rzeczywistego zagrożenia przy jednocześnie płynnej jeździe. Podstawą bezpieczeństwa ruchu drogowego jest właściwe jego rozumienie i ujednoclenie interpretacji zapisów ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, tak aby wszyscy kierujący stosowali się do tych samych reguł.

²² Krzemień, P. (2020). *Wtargnięcie na jezdnię. Czym jest i jak mu zapobiegać?* Pobrane z: https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/piotr-krzemien-wtargniec-na-jezdnie-czym-jest-i-jak-mu-zapobie?fbclid=IwAR32uwqyQ9U4VE9SDE8YpL1_urFHOQqYVcBnAGHKkUTE4jbLD2uPH70gfLE (dostęp: 16.04.2022 r.).

Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości płynie jeszcze z innego przepisu. Z art. 19 ust. 1 wynika, że kierujący jest obowiązany zawsze jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Dlatego jeśli zbliża się do przejścia, którego widoczność jest ograniczona (geometrycznie: np. ukształtowaniem terenu, przeszkodą w postaci zaparkowanego pojazdu itp., lub warunkami atmosferycznymi: zmrok, noc, świt, opad deszczu, mgła, śnieg), to obowiązek zmniejszenia prędkości będzie wynikał nie tyle z obecności przejścia i pieszego w jego bezpośredniej okolicy (który może doń zbliżać się ale jeszcze być niewidocznym) lecz z konieczności kształtowania prędkości bezpiecznej, pozwalającej na prawidłową percepcję sytuacji drogowej. W przeciwieństwie do braku możliwości przewidzenia przez kierującego czasu trwania stanu zagrożenia, jak najbardziej jest możliwe dostosowanie prędkości do warunków widoczności, nie stanowi więc wymogu nałożonego *ex post*. Brak obowiązku zmniejszenia prędkości zaistnieje tylko wówczas, gdy będziemy poruszali się z prędkością gwarantującą właściwe reagowanie na zmieniającą się sytuację drogową. Pod pojęciem właściwego reagowania nie należy rozumieć postępowania zawsze umożliwiającego uniknięcie wypadku²³. W praktyce więc stopień zmniejszenia prędkości określa się warunkami widoczności przejścia i jego bezpośredniej okolicy. Tu należy podkreślić, że prędkości umożliwiającej uniknięcie wypadku absolutnie nie należy utożsamiać z prędkością bezpieczną, gdyż prowadziłoby to do błędnego wniosku, że każda prędkość przy której doszło do wypadku była niebezpieczna, co nie jest prawdą²⁴. Wynika z tego również, że mimo prawidłowego postępowania kierującego może dojść do potrącenia wyłącznie na skutek błędów pieszego, co zdarza się nierzadko. Gdyby zmniejszenie prędkości miało być obligatoryjne, to przepis brzmiałby np.: (...) Kierujący jest obowiązany zmniejszyć prędkość, nie narażać na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego. Nie istniałoby zatem wtrącenie: „*tak aby nie narażać*”. Jak już wspomniano, interpretacja polegająca na bezwzględnym obowiązku zmniejszenia prędkości powodowałaby niedookreśloność przepisu, jego nieracjonalność i prowadziłyby do rozumowania nie dość, że *ex post*, to ze skutku na przyczynę, w zakresie oceny postępowania kierującego²⁵.

Kierujących, którzy na jezdniach o dwóch lub więcej pasach ruchu w danym kierunku, w myśl kulturalnego postępowania na drodze zwalniają lub zatrzymują się przed przejściem w celu wpuszczenia/przepuszczenia²⁶ pieszych (gdy jeszcze nie nabyli pierwszeństwa) należy uczulić, aby przed podjęciem takiego manewru

²³ Zob. przypis nr 16.

²⁴ Jak wyżej.

²⁵ Zob. przypis nr 17.

²⁶ Słowo „wpuszczenia/przepuszczenia” użyto celowo, gdyż nie oznacza ustąpienia pierwszeństwa, bowiem w opisywanej sytuacji pieszy go jeszcze nie nabył.

kontrolowali sytuację obok i w lusterku, gdyż warto sprawdzić czy prędkość i odległość innego pojazdu umożliwiają jego kierowcy bezpieczne ustąpienie pierwszeństwa pieszemu. Podobną czujność należy zachować na jezdniach dwukierunkowych obserwując pojazdy jadące z przeciwka. Praktyka pokazuje, że przy braku dochowania szczególnej ostrożności przez pieszego dochodzi do potrażeń. Pamiętać należy, że gdy pierwszy z kierujących zamierzający przepuścić pieszych podejmuje działanie wynikające z decyzji, to u pozostałych kierujących proces ten dopiero się rozpocznie po stosownym czasie reakcji. W chwili reagowania kierującego pojazd nie zmniejsza prędkości, a nawet jedna sekunda może okazać się kluczowa dla możliwości uniknięcia zdarzenia. Zdarzają się sytuacje, że zatrzymanie pojazdu jadącego sąsiednim pasem ruchu jest takim zaskoczeniem, że kierowca nie ma już możliwości zatrzymania swojego pojazdu przed przejściem. Nierzadkie są również przypadki, gdy pierwszy z kierujących jadąc bardzo wolno skręcając z drogi podporządkowanej zatrzymuje samochód przed przejściem wyznaczonym na drodze z pierwszeństwem w chwili, gdy pieszy jeszcze nie jest „wchodzącym” na to przejście, a jadący z większą prędkością drogą z pierwszeństwem, nie ma już żadnej możliwości uniknięcia wypadku. Oczywiście obowiązkiem pieszego jest zachowanie szczególnej ostrożności i ocena tego, czy drugi pojazd zdoła się bezpiecznie (niegwałtownie i nieintensywnie) zatrzymać, a w trakcie przechodzenia bacznej obserwacji tego, co dzieje się na drugim pasie ruchu, jednak praktyka pokazuje, że nie zawsze piesi wypełniają ten ustawowy obowiązek.

Warto także zwrócić uwagę, że przepis art. 26 ust. 7 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* brzmiący: „*W razie przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego znaku, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej, kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w celu umożliwienia jej przejścia*” nie oznacza, że taki pieszy zawsze ma pierwszeństwo. [podkr. aut.] Ustawodawca celowo użył tu zwrotu „*umożliwienia jej przejścia*”²⁷ zamiast „*ustąpić pierwszeństwa*”. Niepełnosprawnych pieszych dotyczą dokładnie takie same zasady ruchu jak pozostałych. Osoba taka pierwszeństwo uzyskuje tylko wtedy, gdy jezdnię przekracza w sposób i w miejscu wynikającym z przepisów. Obowiązek zatrzymania pojazdu wynika zaś ze szczególnej ochrony jaką stanowi rozwinięcie zasady zaufania dostosowania [nazwa postulowana – patrz przypis nr 16], tu jego ograniczenia (art. 4) w przypadku, gdy ów pieszy np. narusza lub nie zasady

²⁷ Podobnej konstrukcji użyto wobec pojazdów uprzywilejowanych oraz autobusów (trolejbusów) ruszających z przystanku w obszarze zabudowanym. Pojazdy te również nie mają pierwszeństwa, lecz należy im odpowiednio ułatwić przejazd lub umożliwić włączenie się do ruchu. Dozwolone warunkami ruchu jest więc oddziaływanie na ich kierujących w postaci niejako zmuszenia do istotnej zmiany prędkości lub kierunku ruchu. Wynika to z faktu, że np. pojazd uprzywilejowany niejednokrotnie jest pewnym zaskoczeniem mimo, że wysyła wymagane sygnały. Co do zasady ich kierujący zaburzają w pewnym sensie normalny ruch drogowy, dlatego mają obowiązek zachować szczególną ostrożność, a w przypadku pojazdu uprzywilejowanego niestosowanie się do wybranych reguł ruchu jest właśnie tą szczególną ostrożnością warunkowane.

bezpieczeństwa. Niepełnosprawności wspomnianej osoby mogą utrudniać jej percepcję i możliwość podejmowania prawidłowych decyzji, a zachowania mogą być irracjonalne, np. cofnięcie się na skutek zbyt późnego rozpoznania pojazdu. Pojazd należy więc zatrzymać nie tylko w przypadku niedozwolonego przekraczania jezdni, lecz także przed miejscem dozwolonym, np. przejściem dla pieszych. Przed ruszeniem należy mieć pewność, że pieszy ten opuścił jezdnię. Będzie to również sygnał dla innych kierujących na jezdniach z dwoma i więcej pasami ruchu w jednym kierunku oraz na dwukierunkowych z możliwością wyprzedzania, a także dla jadących z przeciwną, że potencjalne zagrożenie jeszcze nie ustało. Jeśli miejsce przekraczania jezdni jest niedozwolone, to warto dodatkowo włączyć światła awaryjne, aby ostrzec innych użytkowników o niebezpiecznej sytuacji.

3. Zakaz wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd

W mediach pojawiają się interpretacje różnych filmów pochodzących z kamer monitoringu lub zainstalowanych w pojazdach. Dotyczą również relacji pieszy – kierujący. Są one podstawą do ocen zdarzeń przez osoby zajmujące się popularyzacją zasad ruchu drogowego. Niektóre z tych opinii trudno zaaprobować. Na jednym z komentowanych filmów²⁸, bez szczegółowych obliczeń można dostrzec, że kierujący hamuje gwałtownie i bardzo intensywnie przed przejściem, a zatem postępowanie pieszego spełnia przesłankę „wejścia bezpośrednio przed pojazd”, tj. potocznie „wtargnięcia”. Komentujący uznaje jednak, że do „wtargnięcia” nie doszło mimo, że przyznał, iż postępowanie pieszego do końca nie było prawidłowe, a jego zachowanie tłumaczy tym, że „pieszy nie jest w stanie ocenić na ile jest widoczny”, a „kierujący zareagował za późno”. Szczegółów uznanej nieprawidłowości postępowania pieszego nie wyjaśnia. Nie wiadomo, co prelegent rozumie pod pojęciem „wtargnięcia”, ale jeśli przyjmuje, iż istnieje ono tylko wówczas, gdy kierujący nie jest już w stanie zatrzymać pojazdu przed torem ruchu pieszego, to niewątpliwie błędnie. Pojazd zatrzymał się tuż przed pieszym, tak więc powstaje pytanie, co jeszcze musiałoby się zdarzyć, aby komentujący uznał to za wtargnięcie. Jakakolwiek argumentacja nie zmienia jednak faktu, że pojazd był widoczny, tak więc pieszy widząc, w jakiej jest odległości i z jaką jedzie prędkością nie powinien był wchodzić na przejście. Z relacji czasowo-przestrzennych uwarunkowanych niewielką prędkością samochodu wynikało, że nie zaistniało ograniczenie możliwości oszacowania prędkości i odległości pojazdu. Wysoce pożądane jest, aby pieszy przed wejściem rozpoznał, czy kierujący niegwałtownie i nieintensywnie zmniejsza prędkość w taki sposób, że zatrzyma się w bezpiecznym miejscu. Prawidłowego zachowania od pieszego wymaga zarówno Konwencja Wiedeńska

²⁸ Np. 879 odcinek programu „Jedź bezpiecznie”, w którym M. Dworak dokonuje interpretacji sytuacji wejścia pieszego na przejście, w warunkach bardzo słabej widoczności spowodowanej zmrokiem <https://www.youtube.com/watch?v=5x5VclD8Ths&lc=z22xvzvpubtgn04w04t1aokgskvp0batywsugkztpjrk0h00410.1646344310006085>.

jak i polska ustawa *Prawo o ruchu drogowym*. Omawiający wyszedł zdaje się z założenia, że pieszy nabył pierwszeństwo będąc jeszcze na chodniku (taki pogląd regularnie wyraża w mediach), co jest sprzeczne z obecnym znowelizowanym *Prawo o ruchu drogowym*, i zostało szczegółowo uzasadnione w artykule opublikowanym w numerze 3/2021 czasopisma Paragraf na Drodze. Pomijając kwestie widoczności doszło więc do sytuacji, gdy kierujący mógł pierwszeństwo pieszego interpretować zgodnie z treścią ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, podczas gdy pieszy zgodnie z nieprawidłową interpretacją komentującego. Kierujący zachował się prawidłowo. Gdyby pieszy nie wszedł „bezpośrednio przed pojazd”, czyli nie zmuszając kierującego do podejmowania gwałtownego i intensywnego hamowania, nic by nie było „za późno” [komentujący film uważa, że kierowca zareagował „za późno”]. Prowadząc błędnie analizę, przerzucając niezgodnie z obowiązującymi przepisami większy ciężar na jednego z uczestników ruchu, zawsze można wykazać nieprawidłowość postępowania drugiego. Art. 3 i 4 *Prawo o ruchu drogowym* nie dają przywilejów żadnemu z uczestników ruchu, a obowiązki rozkładają symetrycznie. W tej ustawie nie istnieje model przerzucania odpowiedzialności za nieprawidłowe zachowania jednych uczestników ruchu na drugich. Tym samym, popularny argument polegający na tym, że kierowcy są szkoleni, a pozostali użytkownicy dróg nieszkoleni, nie może się ostać. Odwieczna zasada, że *Ignorantia legis non excusat* (z łac.: niezajomość prawa nie jest usprawiedliwieniem) pozostaje wciąż aktualna – przynajmniej w polskim porządku prawnym. Konieczne jest zatem rozpowszechnianie prawidłowego przekazu i wyeliminowanie wadliwego, o czym mówił przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury w trakcie procesu legislacyjnego. Było to szczegółowo cytowane i opisane w poprzedniej publikacji autora niniejszego opracowania. Zagadnienie nieprawidłowego przekazu medialnego było omawiane na jednym z sejmowych spotkań, w którym udział brał Sekretarz KRBRD, Dyrektor Konrad Romik²⁹.

²⁹ <https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/transmisje.xsp?unid=B8FF07D56114CF03C12587E500528FD8&fbclid=IwAR2o4ZdqLw4nLgwSWJnIMU4QrxUVtETnDmY918GyKzA2dDZ3kFZjr78xcxA> (dostęp: 16.04.2022 r.). Znamienne było, że podczas spotkania wyświetlono film wskazujący klasyczne wejście (a nawet wbiegnięcie) pieszego bezpośrednio przed pojazd na przejściu (pieszą ukarano mandatem): <https://www.youtube.com/watch?v=rV9CHEvdHR4> (dostęp: 16.04.2022 r.). Poproszono gościa z Ministerstwa Infrastruktury o jego interpretację. K. Romik odpowiedział, że nie czuje się kompetentny w tym zakresie, a sprawę należy powierzyć odpowiednim organom. Wówczas prowadzący spotkanie poseł D. Soñnierz zapytał, co ma zatem począć zwykły kierowca i pieszy, skoro osoba biorąca czynny udział w projektowaniu omawianych zmian prawa nie umie udzielić odpowiedzi. Dla uczciwości należy dodać, że K. Romik był podłączony zdalnie, tak jak większość uczestników posiedzenia, a zatem film mógł nie być wyświetlany płynnie podczas odtwarzania, a gdyby tak było, to omawianie go nie byłoby zasadne, bo wówczas nie sposób ocenić dynamiki zdarzenia. Oczywiście jest, że ostateczna analiza takich zapisów należy do biegłych.

Przyjmując zgodnie z metodyką badania wypadków drogowych³⁰, o czym już wspomniano, że wejście pieszego zmusiło kierującego do hamownia z intensywnością (opóźnieniem) większym niż 50% możliwego do uzyskania w danych warunkach, można podać przykładowe najkrótsze odległości, zależne od prędkości pojazdu i przyczepności jezdni (przełożonej na opóźnienie), w których wejście nie nastąpi „bezpośrednio przed jadący pojazd”. Należy podkreślić, że są to odległości niewynikające z analizy czasowo-przestrzennej konkretnego zdarzenia, a jedynie z niezbędnej drogi pozwalającej na bezpieczne zatrzymanie pojazdu.³¹ Jeśli jednak one zostaną spełnione, a pieszy nie wyjdzie zza przeszkody lub jego widoczność nie będzie ograniczona warunkami atmosferycznymi, to prawidłowo reagujący kierowca będzie miał możliwość ustąpienia pieszemu pierwszeństwa, który nie złamie przepisów, a zatem je uzyska (tabele 1–3). W tabelach tych obliczeń drogi dokonano dla czasu reakcji 1,0 s i czasu narastania opóźnienia hamowania 0,2 s, a obliczona bezpieczna droga zatrzymania jest równocześnie bezpieczną odległością wejścia pieszego na jezdnię, która nie stanowi „wtargnięcia”. Warto również zauważyć, że prędkość podana w [m/s] odpowiada drodze jaką niehamowany pojazd przejeżdża w czasie 1 sekundy, np. w czasie reakcji kierującego.

Tabela 1. Przykładowe najmniejsze odległości, w jakich bez ograniczenia widoczności można wejść przed jadący pojazd, aby nie wypełnić znamion „wejścia bezpośrednio przed”. Nowoczesny pojazd osobowy, jezdnia sucha (maksymalne opóźnienie 8,0 m/s², bezpieczne opóźnienie 4,0 m/s²).

Prędkość pojazdu [km/h] / [m/s]	Najkrótsza możliwa droga zatrzymania [m]	Bezpieczna droga zatrzymania [m]
90 / 25,0	66,6	105,6
80 / 22,2	55,3	86,2

³⁰ Np.: Krzemień, P. (2020). *Wtargnięcie na jezdnię. Czym jest i jak mu zapobiegać?* Pobrane z: https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/piotr-krzemien-wtargniecnie-na-jezdnie-czym-jest-i-jak-mu-zapobiec?fbclid=IwAR32uwqyQ9U4VE9SDE8YpLl_urFHOQqYVcBnAGHKkUTE4jbLD2uPH70gfLE (dostęp: 16.04.2022 r.). Krzemień, P. (2020). *Dyscyplinowanie pieszych w świetle interpelacji posła Artura Szalabawki*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/piotr-krzemien-dyscyplinowanie-pieszch-w-swietle-interpelacji-p> (dostęp: 16.04.2022 r.). Krzemień, P. (2020). *Proponowane zmiany Ustawy PoRD w świetle Raportu ITS i KRBRD zawierającego błędne jej interpretacje w zakresie pierwszeństwa ruchu pieszych*. Pobrane z: https://piotrkrzemien.pl/wp-content/uploads/2020/12/Raport-ITS-i-KRBRD-oraz-projekt-ustawy_PK.pdf (dostęp: 16.04.2022 r.). Dodatkowo można podać literaturę: Unarski, J. (2005). O szczególnej ostrożności przed i na przejściach dla pieszych. *Paragraf na Drodze*, 6, 58–67; Unarski, J. (2016). Wypadki na przejściach dla pieszych – niektóre problemy opiniodawcze. *Paragraf na Drodze*, 9, 26–36.

³¹ W razie zaistnienia zdarzenia drogowego zawsze indywidualne obliczenia wykonuje biegły i tylko biegły jest kompetentny do wykonania analizy czasowo-przestrzennej konkretnego zdarzenia. Obliczeń wykonanych w niniejszej publikacji nie wolno stosować bezpośrednio, tj. z pominięciem opinii biegłego.

Prędkość pojazdu [km/h] / [m/s]	Najkrótsza możliwa droga zatrzymania [m]	Bezpieczna droga zatrzymania [m]
70 / 19,4	45,0	68,6
60 / 16,7	35,7	53,1
50 / 13,9	27,3	39,4
40 / 11,1	19,9	27,7
30 / 8,3	13,5	17,8
20 / 5,6	8,0	10,0
10 / 2,8	3,5	4,0

Oczywiście także zasadne byłoby przyjęcie opóźnienia maksymalnego na poziomie $7,0 \text{ m/s}^2$ a bezpiecznego o wartości $3,5 \text{ m/s}^2$, a wówczas podane odległości byłyby odpowiednio większe.

Analogicznie można wykonać obliczenia przyjmując warunki jezdni mokrej, co zaprezentowano w tabeli 2.

Tabela 2. Przykładowe najmniejsze odległości, w jakich w warunkach dobrej widoczności można wejść przed jadący pojazd, aby nie wypełnić znamion „wejścia bezpośrednio przed”. Nowoczesny pojazd osobowy, jezdnia mokra (maksymalne opóźnienie $5,0 \text{ m/s}^2$, bezpieczne opóźnienie $2,5 \text{ m/s}^2$).

Prędkość pojazdu [km/h] / [m/s]	Najkrótsza możliwa droga zatrzymania [m]	Bezpieczna droga zatrzymania [m]
90 / 25,0	90,0	152,5
80 / 22,2	73,9	123,2
70 / 19,4	59,2	97,0
60 / 16,7	46,1	73,9
50 / 13,9	34,6	53,9
40 / 11,1	24,6	36,9
30 / 8,3	16,1	23,1
20 / 5,6	9,2	12,3
10 / 2,8	3,8	4,6

Podobnie i tu, również zasadne byłoby przyjęcie opóźnienia maksymalnego na poziomie $4,0 \text{ m/s}^2$, a bezpiecznego $2,0 \text{ m/s}^2$. Wówczas podane odległości byłyby odpowiednio większe.

Warto dodatkowo wykonać obliczenia dla jezdni śliskiej, np. pokrytej śniegiem, zaznaczając przy tym, że w takich warunkach prędkości ponad 70 km/h spotyka się rzadko, a w dodatku przy typowych szerokościach jezdni (długościach przejść), czasy zatrzymań z większych prędkości sprawiałby, że pieszy zdążyłby przejść.

Tabela 3. Przykładowe najmniejsze odległości, w jakich bez ograniczenia widoczności można wejść przed jadący pojazd, aby nie wypełnić znamion „wejścia bezpośrednio przed”. Nowoczesny pojazd osobowy, jezdnia śliska – ośnieżona³² (maksymalne opóźnienie 2,0 m/s², bezpieczne opóźnienie 1,0 m/s²).

Prędkość pojazdu [km/h] / [m/s]	Najkrótsza możliwa droga zatrzymania [m]	Bezpieczna droga zatrzymania [m]
70 / 19,4	115,9	210,4
60 / 16,7	87,8	157,2
50 / 13,9	63,5	111,7
40 / 11,1	43,1	74,0
30 / 8,3	26,5	43,9
20 / 5,6	13,8	21,5
10 / 2,8	5,0	6,9

Dla wszystkich 3 tabel czasy bezpiecznego zatrzymania pojazdu zawierają się w granicach od 20,6 s³³ (70 km/h, 1,0 m/s²) do 1,8 s (10 km/h, 4,0 m/s²). Natomiast czasy hamowania najbardziej intensywnego, czyli niebezpiecznego, od 10,8 s (70 km/h, 2,0 m/s²) do 1,5 s (10 km/h, 8,0 m/s²). Dla prędkości 50 km/h czasy bezpiecznego zatrzymania w zależności od opóźnień (intensywności) hamowań uwzględnionych w tabelach zawierają się od 15,0 s³⁴ (1,0 m/s²) do 4,6 s (4,0 m/s²). Nagłe i niebezpieczne zatrzymania dla 50 km/h trwają od 8,0 s (2,0 m/s²) do 2,8 s (8,0 m/s²). Pieszy idący normalnym krokiem jest w stanie, z uwzględnieniem czasu reakcji wynoszącego 1,0 s, zatrzymać się w czasie 1,5 s, czyli „wyhamowanie” pieszego może wynosić 0,5 s.

Oczywiście żaden pieszy nie przelicza odległości w powyższy sposób tylko wchodzi niejako na wyczucie, oceniając czas dojazdu pojazdu z uwzględnieniem prędkości i odległości. Praktyka jednak pokazuje, że liczba niebezpiecznych zdarzeń na przejściach dla pieszych w stosunku do nawiązywania wzajemnych relacji pieszy – kierujący, jest znikoma, co dowodzi, że ostrożni piesi nie mają problemu z prawidłowym korzystaniem z przejść, a nawet z przechodzeniem poza tymi przejściami.

³² Wszystkie możliwe opóźnienia pojazdu zastosowane w publikacji są wartościami przykładowymi. Do biegłego należy precyzyjny ich dobór w zależności od stanu jezdni oraz rodzaju pojazdu. Nawet jezdnia pokryta śniegiem ma szeroki zakres współczynnika przyczepności, bo zależy on od temperatury, grubości warstwy śniegu, tego czy pojazd jest wyposażony w ABS itp.

³³ W tak długim czasie pieszy idący nawet wolnym krokiem zdołałby przejść 4 pasmową jezdnię, więc obliczenie to nie ma fizykalnego sensu w kontekście analizy czasowo-przestrzennej, a walor jedynie informacyjny co do drogi zatrzymania na śliskiej jezdni. Poza tym tak długie przejścia bez sygnalizacji świetlnej praktycznie nie istnieją. Przejścia przez 3 pasy ruchu nadal istnieją, ale powinny być likwidowane lub wyposażane w sygnalizację świetlną, co sukcesywnie jest wykonywane.

³⁴ Jak wyżej.

Podsumowując przedstawione powyżej przykładowe obliczenia można dostrzec, że ustawowe określenie „*bezpośrednio przed*” nie jest dobre i nie oddaje istoty problemu, bowiem rzadko który pieszy odległość np. 90 m (70 km/h, jezdnia mokra) uznaje za bezpośrednią bliskość pojazdu, a zatem sytuację, gdy na jezdnię wchodzić nie należy.

Podane w tabelach odległości odnoszą się do przejść dla pieszych, natomiast w sytuacji ich braku pieszemu nie wolno oddziaływać na kierującego (nie może utrudnić ruchu pojazdu), tak więc należałoby wymagać wchodzenia w odległościach niezmuszających kierujących do istotnej zmiany prędkości, czyli znacznie większych, tj. takich, aby pieszy zdążył opuścić jezdnię zanim pojazd zbliży się na niedużą odległość – oczywiście z odpowiednim zapasem bezpieczeństwa, aby nie wystraszyć kierowcy. Odległość wejścia przed pojazd zależy zatem od szerokości jezdni (długości przejścia), którą zamierza pokonać pieszy, czyli jak długo zamierza być na jezdni/przejściu. Natomiast w sytuacjach, gdy ruch pojazdów jest bardzo nasilony, a do najbliższego skrzyżowania lub przejścia daleko, pieszy może przekraczać jezdnię w miejscu dozwolonym, pod warunkiem, że nie wywoła zagrożenia a kierujący zrezygnuje z pierwszeństwa³⁵. W miejscu tym powinny znaleźć zastosowanie zasady nieskodyfikowane polegające na wzajemnej życzliwości i kulturze ruchu drogowego. Takie sytuacje mają miejsce choćby w miejscowościach wypoczynkowych w okresie sezonu urlopowego.

Gdyby dodatkowo przyjąć przechodzenie po zmroku, przy braku dobrego oświetlenia ulicznego, to trzeba mieć na uwadze, że dla większych prędkości chwila, w której wchodzi pieszy powoduje, że pojazd jest na tyle daleko, że dostrzeżenie pieszego w światłach mijania pojazdu (najczęściej używanych z uwagi na spory ruch na drogach) jest nierealne, a zatem kierowca zareaguje znacznie później, co najczęściej uniemożliwia uniknięcie potrącenia. Dodatkowo, w warunkach braku obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego wymagany czas reakcji może się wydłużyć np. do 1,5 s. Nie sposób więc podzielić poglądu, że piesi nie mają obowiązku wiedzieć, że są niewidoczni dla kierujących z większych odległości, bo skrajnie niskie wartości zauważania dla całkowicie czarnego ubioru pieszego i braku oświetlenia zewnętrznego drogi, mogą sięgać niespełna 20 metrów, a jest to odległość, którą pojazd przejeżdża w czasie reakcji kierującego np. przy prędkości 70 km/h (ok. 19,5 m). W tym kontekście trudno zrozumieć osoby drwiące z zaleceń używania elementów odblaskowych przez pieszych.

Sposób zachowania się pieszych przed potrąceniem nie nastraja pozytywnie. Przykładowo, G. Kasanicky, P. Vertal, E. Kolla³⁶, badając 305 rzeczywistych przypadków potrąceń pieszych uwiecznionych na filmach, doszli do wniosku, że aż 130

³⁵ Krzemień, P. (2010). Nieustąpienie pierwszeństwa a rzeczywista przyczyna wypadku. Propozycja ilościowej oceny problemu, *Paragraf na Drodze* nr 3, 58–70.

³⁶ Kasanicky, G., Vertal, P., Kolla, E. (2019). Zachowanie się pieszych tuż przed potrąceniem – ocena na podstawie zapisów z kamer CCTV, *Paragraf na Drodze*, numer specjalny.

pieszych w ogóle nie zareagowało przed potrąceniem. Cofnęły się zaledwie 3 osoby, odskoczyły 4, podskoczyło 11, potknęło się 29, zwolniło 31, przyspieszyły 34, zatrzymały się 63. Niewątpliwie badania te wskazują na to, że ok. 43% tych osób w ogóle nie zachowało jakiegokolwiek ostrożności w trakcie przekraczania przejścia, nie mówiąc już o ostrożności szczególnej.

4. Podsumowanie

Warunkowy obowiązek zmniejszenia prędkości pojazdu przed przejściem dla pieszych, nawet do relatywnie małych wartości, nie zawsze będzie remedium na zagrożenia w tym miejscu. W przypadku pojazdów osiągających mniejsze opóźnienia hamowania lub w warunkach pogorszenia przyczepności, droga zatrzymania nawet nowoczesnego samochodu osobowego może być na tyle długa, że pieszy niestosujący się do zasad przekraczania przejść (także jezdni poza nimi) będzie błędnie sądził, że nie wchodzi „bezpośrednio przed jadący pojazd”. Ponadto z treści ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, jasno wynika fakultatywność obowiązku zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych, gdyż jest ona uzależniona od konkretnej sytuacji drogowej, tj. widoczności, zależności czasowo-przestrzennych, no i oczywiście obecności pieszego wchodzącego na przejście, czyli przekraczającego krawędź przejścia. Prędkość pojazdu musi być zatem kształtowana tak, aby nie zagrażała nie tylko bezpieczeństwu pieszego, lecz dodatkowo obiektywnie nie zmusiła pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku. Stosując mowę potoczną należy stwierdzić, iż kierujący ma obowiązek kształtować prędkość w taki sposób, aby nie „przeganiać” pieszego z przejścia lub nie „blokować” mu możliwości wejścia na przejście. Niekiedy będzie więc konieczne przyspieszenie pojazdem w celu np. zwolnienia przejścia, oczywiście ze stosownym zapasem bezpieczeństwa. Pożądane bezpieczeństwo uzyskamy poprzez prawidłowe postępowanie kierujących oraz pod warunkiem prawidłowego postępowania pieszego, czyli wejścia w takiej odległości przed pojazdem, że w danych warunkach ruchu nie zmusi, prawidłowo reagującego, tzw. modelowego kierującego, do gwałtownego i intensywnego hamowania. Ten podwójny „bezpiecznik” może być wdrożony tylko poprzez symetryczną edukację wszystkich uczestników ruchu. Wystrzegać się należy działań dyskryminujących i drastycznie penalizujących określone grupy korzystających z dróg, bowiem jest to najmniej skuteczna metoda przekonywania, która czasem przynosi skutek odwrotny od zamierzonego. Jak stwierdza A. Markowski³⁷, kształtowanie prawidłowych postaw człowieka powinno dawać mu wypromowany kampaniami, ale wybór (nie przymus), bowiem rezygnacja z określonego „zysku” (np. jazda na suwak lub wpuszczenie pieszego na przejście poprzez rezygnację kierującego z pierwszeństwa) potrafi dać satysfak-

³⁷ Dyskusja: A. Markowski (2022). *Jak żyć?* Pobrano z: <https://www.facebook.com/prawodrogowe/videos/446186617269897> (dostęp: 25.04.2022 r.).

cję, a tym samym jest zdecydowanie skuteczniejsza. Podobne zapatrywanie wyraża K. J. Pawelec³⁸, wskazując na konieczność wykonywania brakujących badań dotyczących etiologii przestępczości drogowej i prowadzenie edukacji promującej partnerstwo w ruchu. Bałamutnym nazywa stwierdzenie, że represyjność jest działaniami zapobiegawczymi. Podane w formie „koszarowej” nakazy, często naiwne, nie do końca trafiają do osób, będących w zdecydowanej większości przyzwoitymi i uczciwymi ludźmi. Nadmierne represje, nieproporcjonalne do rangi czynu uznawane są za niesprawiedliwe, toteż ich przestrzeganie pozostanie pod dużym znakiem zapytania, a stworzy niebezpieczne zjawisko woluntaryzmu.

Potrzeba zatem profesjonalnych kampanii uświadamiających również pieszych i muszą być one bardziej rzeczowe, bo stwierdzenia ogólne typu: „Uważaj!”, „Bądź ostrożny!”, „Czy pośpiech cię tłumaczy?” są zdecydowanie niewystarczające³⁹. Dopiero zrozumienie problemu przez wszystkich uczestników ruchu (kierujących i pieszych) pozwoli na istotną poprawę szeroko rozumianego bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ostrzeżenia, których istoty pochodzenia człowiek nie rozumie szybko są zapominane.

³⁸ Pawelec, K. J. (2020). Bezpieczeństwo i ryzyko w ruchu drogowym. Warszawa: Difin.

³⁹ Obecne kampanie przeprowadzone po zmianach przepisów w zakresie pierwszeństwa pieszych oraz zaostrzenie kar dla kierujących przyniosły mizerny, o ile nie odwrotny od zamierzonego skutek. W drugiej połowie 2021 r. zaobserwowano wzrost liczby wypadków z pieszymi i zgonów (np. *Motoprawda* na podstawie indywidualnie uzyskanych danych z KGP: <https://www.youtube.com/watch?v=gOzNQB GmoDk> dostęp: 16.04.2022 r.). Również drastyczne zaostrzenie kar dla kierujących mogło przynieść skutek odmienny od zamierzonego – w pierwszym kwartale 2022 r. nastąpił dodatkowy wzrost wszelkiego rodzaju wypadków (np. <https://www.rp.pl/prawo-drogowe/art35978361-mandaty-wywsze-ale-wypadkow-wiecej> dostęp: 16.04.2022 r.), na co w opinii do projektu ustawy zwracali uwagę np. RPO, NRA, Alter Ego. Może to wynikać ze znanego karnistom zjawiska, iż przekroczenie pewnego progu penalizacji, grozi wzrostem nieprawidłowych postępowań. Dane te warto porównać z analizą wpływu pandemii koronawirusa na mobilność i liczbę zdarzeń drogowych przeprowadzoną przez J. Popiela (<https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-brd-w-okresie-pandemii-2020-2021> dostęp: 16.04.2022 r.), choć już pobieżna analiza wskazuje nieznaczną korelację w zakresie wypadków z pieszymi. Nieco większa zależność wystąpiła w przypadku pozostałych wypadków. Ciekawe jest spostrzeżenie, że wzrost wypadków wystąpił pomimo spadku drastycznych przekroczeń prędkości zarejestrowanych przez Policję. Może być tak, iż liczba dopuszczających się dużych przekroczeń prędkości jest na tyle znikoma, że grupa ta nie jest istotna statystycznie lub, że prędkość sama w sobie nie jest drugą przyczyną zdarzeń drogowych (po nieustąpieniu pierwszeństwa – zderzenia boczne). Teza ta byłaby zbieżna z opisywaną wadliwością prowadzenia statystyk przez Policję, gdzie opcja prędkości stoi na pierwszym miejscu formularza, który nie jest weryfikowany po zapadnięciu prawomocnych ustaleń procesowych (<https://www.prawodrogowe.pl/informacje/rozmowy/znacna-czesc-wypadkow-drogowych-nie-trafia-do-statystyk-ocenia-> dostęp: 16.04.2022 r.). Autor niniejszego opracowania spotykał się z sytuacjami, gdy policjant zeznający na rozprawie wykluczał prędkość jako przyczynę zdarzenia, natomiast w druku MRD4 opcja prędkości była zaznaczona jako przyczyna zdarzenia. Warto też dodać, że w dokumencie MRD4 nie istnieje pole „przekroczenie prędkości dozwolonej” zaś pole „niestosowanie prędkości do warunków ruchu”, co należy uznać za słuszne, choćby w świetle cytatu zawartego w przypisie nr 14.

Bibliografia

1. Drexler, Z. (2019). *Problem leży w przestrzeganiu i egzekwowaniu przepisów*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/rozmowy/zbigniew-drexler-problem-lezy-w-przestrzeganiu-i-egzekwowaniu-pr> (dostęp: 16.04.2022 r.).
2. Drexler, Z. (2021). *Zmiana ustawy dla ulamka sekundy*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/ekspert-wyjasnia/zbigniew-drexler-zmiana-ustawy-dla-ulamka-sekundy> (dostęp: 16.04.2022 r.).
3. Fundowicz, P. (2013). Bezpieczeństwo na drogach po wprowadzeniu ograniczenia prędkości do 50 km/h. *Paragraf na Drodze*, numer specjalny, 87–93.
4. Kasanicky, G., Vortal, P., Kolla, E. (2019), Zachowanie się pieszych tuż przed potrąceniem – ocena na podstawie zapisów z kamer CCTV, *Paragraf na Drodze*, numer specjalny.
5. Kotowski, W. (2013), Wrotkarz – pieszy w ruchu drogowym, *Palestra*, 7–8. Pobrano z: <https://palestra.pl/pl/czasopismo/wydanie/7-8-2013/artukul/wrotkarz-pieszy-w-ruchu-drogowym> (dostęp: 4.07.2022 r.).
6. Kotowski, W. (2021). Pierwszeństwo w ruchu drogowym musi towarzyszyć uprawnienie. *Paragraf na Drodze*, 2, 31–43.
7. Krzemiń, P. (2010). Nieustąpienie pierwszeństwa a rzeczywista przyczyna wypadku. Propozycja ilościowej oceny problemu, *Paragraf na Drodze*, 3, 58–70.
8. Krzemiń, P. (2020). *Dyscyplinowanie pieszych w świetle interpelacji posła Artura Szalabawki*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/piotr-krzemien-dyscyplinowanie-pieszych-w-swietle-interpelacji-p> (dostęp: 16.04.2022 r.).
9. Krzemiń, P. (2020). *Proponowane zmiany Ustawy PoRD w świetle Raportu ITS i KRBRD zawierającego błędne jej interpretacje w zakresie pierwszeństwa ruchu pieszych*. Pobrane z: https://piotrkrzemien.pl/wp-content/uploads/2020/12/Raport-ITS-i-KRBRD-oraz-projekt-ustawy_PK.pdf (dostęp: 16.04.2022 r.).
10. Krzemiń, P. (2020). *Wtargnięcie na jezdnię. Czym jest i jak mu zapobiegać?* Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/rozmowy/piotr-krzemien-wtargniec-na-jezdnie-czym-jest-i-jak-mu-zapobie> (dostęp: 23.07.2022 r.).
11. Krzemiń, P. (2021). Pierwszeństwo pieszego „wchodzącego” na przejście dla pieszych. Nowy przepis Prawa o ruchu drogowym w świetle procesu legislacyjnego, wystąpienie posłów i senatorów oraz zasad opiniowania wypadków drogowych. *Paragraf na Drodze*, 3, 7–34.
12. Leńczowski, P. (2017). *Hodujemy infantylnych pieszych*. Pobrane z: <https://www.l-instruktor.pl/aktualnosc/hodujemy-pokolenie-infantylnych-pieszych.html#.YZ-kTbU6ZND8> (dostęp: 16.04.2022 r.).
13. Pawelec, K. J. (2020). *Bezpieczeństwo i ryzyko w ruchu drogowym*. Warszawa: Difin.
14. Pawelec, K. J. (2020). Zasada prędkości dostosowanej, tzw. bezpiecznej. W: K. J. Pawelec, P. Krzemiń (red.), *Wypadki i inne zdarzenia drogowe. Opiniowanie w sprawach rekonstrukcji* (s. 175–186). Warszawa: Wolters Kluwer.
15. Pawelec, K. J. (2021). *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*. Warszawa: Wolters Kluwer.
16. Popiel, J. (2021). *Ważne analizy, ale też wątpliwości (część 1÷4)*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-1>,

- <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-2>,
<https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-3>,
<https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-4> (dostęp: 16.04.2022 r.).
17. Popiel, J. (2021). *Znaczna część wypadków nie trafia do statystyk – ocenia Janusz Popiel*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/rozmowy/znacna-czesc-wypadkow-drogowych-nie-trafia-do-statystyk-ocenia-> (dostęp: 16.04.2022 r.).
 18. Reza, A. (2017). Weryfikacja taktyki i techniki jazdy kierowcy. W: A. Reza, J. Wierciński, J. (red.), *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego* (s. 877–879). Kraków: Wydawnictwo Instytutu Ekspertyz Sądowych.
 19. Stefański, R. A. (2003). *Ustawa prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Warszawa: Dom Wydawniczy ABC.
 20. Unarski, J. (2005). O szczególnej ostrożności przed i na przejściach dla pieszych. *Paragraf na Drodze*, 6, 58–67.
 21. Unarski, J. (2016). Wypadki na przejściach dla pieszych – niektóre problemy opiniodawcze. *Paragraf na Drodze*, 9, 26–36.
 22. Unarski, J. (2021). Rozpoznawanie pieszych i przejść – możliwości poprawy zauważania. *Paragraf na Drodze*, 3, 36–53.

* * *

An optional obligation to reduce the speed ahead of a zebra crossing in the context of prohibition of entering a crossing by a pedestrian directly in front of a moving vehicle

Abstract

The paper is a follow-up of the article by the author on the amendments to the Act on Road Traffic concerning pedestrian priority. The author focuses on the driver's obligation to reduce the speed ahead of a pedestrian crossing so as not to endanger the pedestrian entering or walking across the crossing. The author argues that this obligation is optional, i.e. it depends on the occurrence of several factors concerning both pedestrians and vehicle movement as well as external conditions such as visibility and state of the road. The author also proposes a "correction" of the said regulation to make it more closely adapted to actual traffic situations. Finally, the author provides examples of safe distances for a pedestrian to walk in front of a vehicle versus various speeds of vehicles and the adhesion conditions, while obeying road traffic rules. The author points out that speed reduction by the driver in front of a pedestrian crossing does not always prevent incorrect behaviour of the pedestrian – should this take place.

Key words

Obligation to reduce speed ahead of pedestrian crossing, a pedestrian entering a zebra crossing, particular caution, legislation, entering a zebra crossing directly in front of a moving vehicle, incursion.