



Łukasz Trzeciak

Bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych w świetle nowelizowanych przepisów ustawy *Prawo o ruchu drogowym*

Streszczenie

W artykule dokonano analizy aktualnych przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, odnoszących się do kwestii bezpieczeństwa osób przekraczających jezdnię w miejscu oznakowanym jako przejście dla pieszych. Autor prowadzi rozważania z punktu widzenia praktycznego stosowania prawa, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości realizacji omawianych norm postępowania z perspektywy poszczególnych uczestników ruchu drogowego, akcentując problematykę wykładni w odniesieniu do szeroko ujętych zasad bezpieczeństwa. Dla zrealizowania celów pracy wykorzystano tradycyjnie stosowaną w naukowych badaniach nad prawem metodę – analizę lingwistyczną, wzbogacając ją elementami badań empirycznych.

Słowa kluczowe

Przejście dla pieszych, szczególna ostrożność, pierwszeństwo pieszego, ustąpienie pierwszeństwa, pieszy wchodzący.

Otrzymano 14 lutego 2023 r., zatwierdzono do druku 7 maja 2023 r.

DOI: 10.4467/15053520PnD.23.003.17719

1. Wstęp

Nadrzędnym celem wprowadzenia do porządku prawnego ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*¹ (dalej: p.r.d.) było ustalenie obowiązujących wszystkich użytkowników dróg zasad, przestrzeganie których powinno ustrzec przed zdarzeniami zagrażającymi bezpieczeństwu ludzi. Nie ma wątpliwości, że w charakteryzującym się co do zasady wysoką dynamiką ruchu drogowym, kiedy jego uczestnicy często stają przed koniecznością podejmowania wielu decyzji w ograniczonym czasie, reguły te powinny charakteryzować się prostotą i przejrzystością. Musi to dotyczyć zwłaszcza tak newralgicznych relacji, jakie między innymi zachodzą na obszarze styku zmotoryzowanych i niechronionych

Mł. asp. Łukasz Trzeciak, Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, ORCID: 0000-0002-7685-4710.

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 988 ze zm.

uczestników ruchu drogowego. Praktyka pokazała jednak, że obowiązująca w poprzednim brzmieniu regulacja², przyznająca pierwszeństwo pieszem³, który znajduje się na przejściu, stwarzała problemy interpretacyjne, niejednokrotnie prowadzące do wypaczenia idei zapewnienia ochrony najbardziej narażonych na doznanie obrażeń ciała i śmierć użytkowników drogi. Sytuację tę miała poprawić nowelizacja wprowadzona ustawą z dnia 25 lutego 2021 r. *o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym*⁴.

2. Zasady mające gwarantować bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych

2.1. Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych

Dotychczas najbardziej kontrowersyjne okazało się znowelizowane brzmienie normy statuującej pierwszeństwo pieszego przekraczającego jezdnię w miejscu wyznaczonym jako przejście dla pieszych [zob. 3, 5, 10]. W art. 13 ust. 1a p.r.d. określono bowiem: „Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. **Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem**, z wyłączeniem tramwaju [wyr. autora]. Z przepisem tym koreluje art. 26 ust. 1 p.r.d., który stanowi, że kierujący pojazdem, 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 albo na nie wchodzącego i ustąpić pierwszeństwa pieszem znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście, z zastrzeżeniem ust. 1a” (w art. 26 ust. 1a p.r.d. wyłączono obowiązek ustąpienia pierwszeństwa przez kierującego tramwajem pieszem wchodzącemu na przejście).

Wbrew pozorom, samo znaczenie relewantnego dla omawianego zagadnienia sformułowania „wchodzący”, będącego imiesłowem przymiotnikowym czynnym⁵, odnoszącym się do wykonawcy czynności, nie wymaga szczególnego wyjaśnienia

² Art. 13 ust. 1 p.r.d. w brzmieniu do dnia 1 czerwca 2021 r.: „pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. **Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.**” [wyr. autora].

³ Zgodnie z art. 2 pkt 18 p.r.d. za pieszego uznać należy: „osobę znajdującą się poza pojazdem na drodze i niewykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, hulajnogę elektryczną, urządzenie transportu osobistego, urządzenie wspomagające ruch, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także dziecko w wieku do 10 lat kierujące rowerem pod opieką osoby dorosłej.”

⁴ Dz. U. z 2021 r. poz. 463 wraz z uzasadnieniem rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, Sejm IX kadencji, druk nr 802 z 25 listopada 2020 r., online: <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/druk.xsp?nr=802> (dostęp: 6.11.2022 r.).

⁵ Zob. *Słownik języka polskiego PWN*, online: <https://sjp.pwn.pl/sjp/imieslow-przymiotnikowy-czynny;2465808.html> (dostęp: 12.11.2022 r.).

i oznacza m.in. kogoś przemieszczającego się do wewnątrz czegoś, przekraczającego umowną granicę jakiejś sfery lub strefy⁶ oraz dostającego się do środka, wnętrza czegoś, wstępującego, wkraczającego, przystępującego do czegoś⁷. Pewien problem interpretacyjny wynika z konieczności powiązania tej czynności z obowiązkiem ustąpienia pierwszeństwa przez kierującego pojazdem. Z pewnością – w kontekście dynamiki ruchu drogowego i percepcji człowieka – nie można faktu wchodzenia na przejście dla pieszych rozdzielić od ustawowego określenia ustąpienia pierwszeństwa i to jest najistotniejszym aspektem omawianej regulacji. Tylko rozpatrując tę kwestię łącznie, za M. Małeckim⁸ można dojść do wniosku, że „wchodzenie” należy rozumieć jako obiektywny proces, który w powiązaniu z obowiązkiem zachowania szczególnej ostrożności powinien być przez kierującego rozpoznany jeszcze przed fizycznym znajdowaniem się pieszego nad krawężnią jezdni.

Analiza definicji legalnej pojęcia „ustąpienie pierwszeństwa” (art. 2 pkt 23 p.r.d.), które zgodnie z intencją ustawodawcy oznacza „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**, a osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch – do zatrzymania się, zmiany kierunku albo istotnej zmiany prędkości” [wyr. autora] również prowadzi do wniosku, że gdyby sam moment wchodzenia pieszego na przejście rozumieć dosłownie, jako jeden krok (przemieszczenie stopy z chodnika na jezdnię), to stawianie kierującemu pojazdem wymogu, aby w tej sytuacji ustąpił mu pierwszeństwa i ewentualne czynienie zarzutu, gdyby pierwszeństwa wchodzącemu nie udzielił, byłoby właściwie nierealne i pozbawione praktycznego znaczenia⁹. Trudno bowiem wyobrazić sobie choćby możliwość oceny takiej sytuacji, w której podczas stawiania jednego kroku doszło do jego zwolnienia, przyspieszenia, a tym bardziej zatrzymania – kiedy przykładowo stopa nie ma kontaktu z podłożem. Pragmatyczne podejście sugeruje, że chodzi o sposób przemieszczania się człowieka, chód (zwłaszcza jego prędkość), a nie o pojedynczy krok, na podstawie którego kierujący (i ewentualnie organ procesowy) miałby dokonywać ustalenia obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszemu w dynamicznej sytuacji.

⁶ Zob. P. Krzemień, *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” 2021, nr 3, s. 10–11.

⁷ Zob. R. A. Stefański, *Obowiązki kierujących pojazdami i pieszych przechodzących przez przejście dla pieszych po nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym*, „Paragraf na Drodze” 2022, nr 1, s. 12.

⁸ M. Małecki, *Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych. Analiza prawna*, „Paragraf na Drodze” 2021, nr 4, s. 9–10.

⁹ Podobnie R. A. Stefański, *Obowiązki kierujących pojazdami...*, *op. cit.*, s. 11 oraz M. Małecki, *Pierwszeństwo pieszego...*, *op. cit.*, s. 10.

Nie sposób przy tym zgodzić się z poglądem¹⁰, jakoby zdefiniowanie badanego pojęcia ustawodawca ukształtował wadliwie. „Ustąpienie pierwszeństwa” ma tak doniosłe znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, że adresatowi wskazano optymalny z tego punktu widzenia sposób postępowania – w razie wątpliwości, czy ruch mógłby zmusić innego uczestnika do istotnej zmiany prędkości lub toru poruszania się, ten, na którym obowiązek ustąpienia pierwszeństwa ciąży, ma się od ruchu powstrzymać, zamiast przeprowadzać kalkulację możliwości ewentualnego zwiększania prędkości czy też wykonywania innych manewrów. Takie sformułowanie daje odbiorcy wyraźny komunikat i wskazuje konkretną powinność zachowania. Naturalnie, w sytuacji gdy możliwość zmuszenia innego uczestnika ruchu do określonego działania (przykładowo istotnej zmiany prędkości) minie, obowiązany do ustąpienia pierwszeństwa może ruch kontynuować.

W trakcie rozważań omawianych zagadnień nie można zbagatelizować fundamentalnych kwestii odnoszących się do ogólnego znaczenia pierwszeństwa w ruchu drogowym. Dotyczy ono wszak sytuacji, w których dochodzi do mogącego skutkować kolizją przecięcia się torów ruchu jego określonych uczestników. Aby negatywnym następstwom zapobiec, reguły pierwszeństwa określają więc – co do zasady – który uczestnik w takim przypadku może kontynuować przemieszczanie pierwszy, a który w dalszej kolejności. Tak rozumiane pierwszeństwo zostało wzmocnione w definicji legalnej zawartej w art. 2 pkt 23 p.r.d. poprzez zobowiązanie do zaprzestania przemieszczania się, jeżeli mogłoby ono – w kontekście podawanym analizie – zmusić pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku. Zasady te mają więc zapewnić wszystkim, którym należy ustąpić pierwszeństwa, możliwość kontynuowania ruchu o niezmiennych parametrach – szczególnie w zakresie prędkości, a w określonych przypadkach również obranego toru przemieszczania się. Dekodowanie normy zawartej w przepisie art. 13 ust. 1a p.r.d., w części odnoszącej się do pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych, należy bezwzględnie przeprowadzić w sposób spójny z zasadą szczególnej ostrożności oraz dyspozycją wynikającą z ustawowego określenia pojęcia „ustąpienie pierwszeństwa”. Taki proces pozwala stwierdzić, że pieszy czyniący zadość dotyczącym go w danych okolicznościach wymogom (zob. pkt 2.2), ma zagwarantowaną możliwość przemieszczania się w jednostajnym tempie na każdej składowej drogi, tzn. idąc drogą dla pieszych z daną prędkością, z taką samą prędkością może wejść na przejście dla pieszych i przez nie przejść. Jeśli bowiem wchodząc na przejście pieszy ma pierwszeństwo przed pojazdem, to uniemożliwienie mu zrealizowania czynności, do której jest uprawniony i podjął kroki zmierzające do jej realizacji, poprzez zmuszenie go do – przykładowo – zatrzymania się przy krawędzi jezdni, z pewnością będzie naruszało dyspozycję art. 26 p.r.d.

¹⁰ P. Krzemień, *Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych w kontekście zakazu wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd*, „Paragraf na Drodze” 2022, nr 1, s. 29.

Trudno jednakże podzielić pogląd¹¹, jakoby do nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu dochodziło już w przypadku istnienia jedynie możliwości zmuszenia go do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku. Wydaje się, że intencją ustawodawcy było takie określenie obowiązku kierującego, które zapewni optymalny poziom bezpieczeństwa pieszym poprzez wskazanie pożądanego zachowania *ex ante* w stosunku do konieczności podjęcia decyzji w warunkach dynamiki ruchu drogowego. Z tego względu zadecydowanie o ewentualnym zmniejszeniu prędkości pojazdu konieczne jest nie tylko w chwili nabrania pewności co do tego, że kontynuacja ruchu doprowadzi do określonego skutku (zmuszenia pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku), ale także w sytuacji, kiedy według oceny kierowcy jest to choćby możliwe. Również z perspektywy organu procesowego z oczywistych względów nie można postawić zarzutu osobie prowadzącej pojazd popełnienia czynu w hipotetycznej, warunkowej sytuacji, która mogłaby mieć miejsce. Obrazowo mówiąc, nie da się stwierdzić, że kierujący kontynuując jazdę nie ustąpił pierwszeństwa pieszemu w ten sposób, że gdyby ten znajdował się we wskazanym miejscu, to zapewne zostałby zmuszony do zatrzymania się lub zwolnienia kroku. Ocenie podlegać może wyłącznie zaistniały stan faktyczny.

Trzeba tu zauważyć, że do nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu nie dojdzie, jeśli ruch pojazdu nie zmusi go do – to znaczy nie spowoduje obiektywnej konieczności – zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku. Kwestia ewentualnego popełnienia czynu zabronionego zależna będzie jeszcze od oceny zachowania kierującego pod kątem wypełnienia innych ciężących na nim obowiązków, choćby wynikających z wymogu zachowania szczególnej ostrożności – przy uwzględnieniu możliwości percepcyjnych w konkretnej sytuacji drogowej (zob. pkt 2.3 i pkt 3) – ale prawodawca wyraźnie wskazał, że o nieustąpieniu pierwszeństwa może być mowa jedynie w przypadku istnienia przymusu podjęcia danej reakcji przez pieszego. Inaczej mówiąc – nie można kierującemu zarzucić popełnienia tego wiążącego się z poważnymi konsekwencjami czynu zabronionego, jeśli pieszy zatrzyma się, zwolni lub przyspieszy krok bez obiektywnie istniejącej potrzeby, w tym także z powodu przesadnej ostrożności, nieuzasadnionej istniejącymi w konkretnej sytuacji okolicznościami. W praktyce są to jednak dość rzadkie przypadki, kiedy przykładowo pieszego wchodzącego na przejście od przejeżdżającego pojazdu dzieli szerokość kilku pasów ruchu, a mimo to zatrzymuje się, chociaż kontynuowanie przechodzenia przy zachowaniu bezpieczeństwa byłoby obiektywnie możliwe.

Jak przyjmuje się w doktrynie, założenie racjonalności porządku prawnego stwarza podstawy do poszukiwania w procesie wykładni prawa spójności w gronie poszczególnych regulacji oraz zagwarantowania dokonywania adaptacyjnej, po-

¹¹ R. A. Stefański, *Obowiązki kierujących pojazdami...*, *op. cit.*, s. 17.

rzędującej system prawa interpretacji, bez przekraczania granicy działalności prawotwórczej i stosowania prawa¹². Racjonalny prawodawca nie wymaga więc od kierującego poruszającego się jezdnią ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na drodze dla pieszych w odległości kilku metrów od krawędzi przejścia. Racjonalny prawodawca wymaga, aby zgodnie z zasadą szczególnej ostrożności, która w myśl art. 3 ust. 1 w zw. z art. 2 pkt 22 p.r.d. mówi o konieczności „zwiększenia uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie”, kierujący obserwował nie tylko samo przejście dla pieszych, ale także jego najbliższe otoczenie i był przygotowany na podstawie wniosków wyciągniętych z obserwacji do ewentualnej zmiany sytuacji, to jest wchodzenia pieszego na jezdnię oraz pojawienia się go na przejściu – biorąc pod uwagę fizykalną możliwość spostrzegania, związaną m.in. ze znajdującymi się w pasie drogowym obiektami czy warunkami oświetlenia. Aby to uczynić, osoba panująca nad prowadzonym przez siebie pojazdem obowiązana jest w myśl wyraźnej dyspozycji ustawodawcy do zmniejszenia prędkości jazdy (szerzej na ten temat w pkt 2.3 i w pkt 3), czego skutkiem będzie ochrona wchodzących na przejście przed niebezpieczeństwem (zgodnie z art. 26 ust. 1 p.r.d.).

Problematyczna natomiast wydaje się ocena prawnokarna wjazdu pojazdu na przejście w przypadku, kiedy pieszy stoi przy krawędzi jezdni przez pewien czas. Po uwzględnieniu definicji legalnej terminu „ustąpienie pierwszeństwa” kontrolerskie staje się bowiem uznanie w każdej sytuacji, że kierujący ten naruszył obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście. Wynika to oczywiście z faktu, że nie jest możliwe zmuszenie osoby nieporuszającej się do „zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku”. Jakkolwiek sytuacja jest bezdyskusyjna jeśli pieszy zaniechał przekroczenia krawędzi chodnika, ponieważ zrealizował ciążący na nim w myśl art. 14 pkt 1 lit. a p.r.d. zakaz wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, tak pewne trudności może sprawić ocena stanu faktycznego, w którym kierujący bez wątplenia mógłby zatrzymać pojazd przed przejściem bez gwałtownego hamowania, ale kontynuuje jazdę, podczas gdy pieszy przykładowo zatrzymał się przed wejściem na jezdnię wcześniej, realizując wspomniany obowiązek wobec poprzedzającego kierującego. W omawianej sytuacji zrezygnowanie z wejścia na przejście dla pieszych wynika zatem z nieprawidłowego, naruszającego dyspozycję art. 26 p.r.d. zachowania kierującego i jest wyrazem skonkretyzowania przez pieszego zasady szczególnej ostrożności (wyrażonej w art. 3 ust. 1 p.r.d.) oraz ograniczenia zaufania do kierowcy (zgodnie z normą ustanowioną w art. 4 p.r.d.). W takim przypadku ewentualnie należałoby rozważyć zachowanie kierującego w kontekście wyczerpania znamion typu czynu

¹² M. Gutowski, P. Kardas, *Wykładnia i stosowanie prawa w procesie opartym na Konstytucji*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2017, s. 278.

zabronionego określonego w art. 90 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń¹³ (dalej: k.w.), tj. tamowania ruchu, mając na względzie fakt, że powoduje ono powstrzymanie się od ruchu pieszego, który wówczas – przy prawidłowym zachowaniu kierującego – byłby do niego uprawniony. Jeśli bowiem pieszy wchodzący na przejście ma pierwszeństwo przed pojazdem – co oznacza, że po spełnieniu określonych warunków może kontynuować ruch – to w takiej sytuacji zostaje pozbawiony możliwości wejścia na nie z powodu niezgodnego z normą art. 26 p.r.d. w związku z art. 3 p.r.d. zachowania kierującego (urzeczywistnionego poprzez kontynuowanie jazdy). Nie można zatem w omawianej sytuacji prowadzącemu pojazd zarzucić, że nie ustąpił pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście, nie zmaterializowały się bowiem przesłanki wymagane definicją legalną wskazanego określenia, ale z całkowitą pewnością o takim kierującym nie można również powiedzieć, że zachował szczególną ostrożność, czego wymaga od niego wyżej wspomniana norma prawna. Tym samym nie sposób podzielić stanowisko Sądu Rejonowego w Piotrkowie Trybunalskim, który wyrokiem z dnia 26 maja 2022 r. uznał, że kierująca pojazdem nie ustąpiła pierwszeństwa stojącej przy przejściu pieszej, stwierdzając, iż piesza „doszła do przejścia i zatrzymała się patrząc na drugą stronę w którą miała iść i jednocześnie rozglądała się na boki, aby uniknąć wtargnięcia pod nadjeżdżające pojazdy. Choć piesza nie postawiła nogi na przejściu to uznać należy, że chciała przez nie przejść i oczekiwanie na wejście poprzedzone podejściem do przejścia sąd ocenia jako ruch pieszej wchodzącej na przejście. Należy uznać, że każde zachowanie pieszego zdradzające zamiar wejścia na przejście dla pieszych kierujący pojazdem musi odebrać, jako sytuację »wchodzenia na przejście«” (...)¹⁴ (zob. głosę W. Matejko¹⁵).

Do takiego przekonania prowadzi także analiza przebiegu procesu legislacyjnego poselskiego projektu ustawy *o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym*¹⁶, na który uwagę zwrócił również P. Krzemień¹⁷. W jego art. 1 pkt 1 zaproponowano bowiem, aby ustąpienie pierwszeństwa zdefiniować jako „powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, **a pieszego** – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku lub – **w przypadku oczekiwania na możliwość wejścia na przejście dla pieszych – powstrzymania się od wejścia na nie**” [wyr. autora]. Jednakże w dniu 14 kwietnia 2020 r. Rada Ministrów nie rekomendowała dalszych prac nad powyższym projektem, a odnosząc się do przyczyn odrzucenia powyższej

¹³ Dz. U. z 2022 r. poz. 2151 ze zm.

¹⁴ Wyrok SR w Piotrkowie Trybunalskim z 26.05.2022 r., VII W 135/22, LEX nr 3389936.

¹⁵ W. Matejko, *Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu. Glosa do wyroku Sądu Rejonowego w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 26 maja 2022 r., sygn. akt VII W 135/22, „Paragraf na Drodze” 2022, nr 4.*

¹⁶ Sejm IX kadencji, druk nr 48 z 21 listopada 2019 r., online: <https://sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/druk.xsp?nr=48> (dostęp: 6.11.2022 r.).

¹⁷ P. Krzemień, *Pierwszeństwo pieszego „wchodzącego”*..., *op. cit.*, s. 8, 19–27.

definicji nie wskazano, aby dotychczasowe (i ostatecznie nie zmienione) określenie było tożsame z proponowanym. Powyższe rozważania prowadzą do wniosku, że nie jest możliwe nieustąpienie pierwszeństwa osobie stojącej od pewnego czasu przy krawędzi jezdni, ponieważ taka konstatacja nie jest zgodna nie tylko z wykładnią językową, ale nie była także celem ustawodawcy.

Niejako na marginesie należałoby zauważyć, że niejednokrotnie stosowane w piśmiennictwie określenia „zyskiwanie” czy „nabywanie” pierwszeństwa przez pieszego w określonej chwili wchodzenia na przejście dla pieszych¹⁸ należałoby doprecyzowywać, bowiem zwykle w omawianej sytuacji – w żadnym momencie procesu poruszania się po drodze – pieszy pierwszeństwa nie zostaje pozbawiony. Zazwyczaj wszak wchodzi na przejście z drogi dla pieszych, na której w myśl art. 26 ust. 4 p.r.d. kierujący pojazdem (...) jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu. W tym przypadku pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma więc pierwszeństwo przed kierującym pojazdem na każdej części drogi, po której się porusza.

Gdyby przyjąć, że pieszy w którymś momencie „zyskuje” pierwszeństwo wobec kierującego poruszającego się jezdnią, to nie oznacza to, że prowadzący pojazd ma podjąć reakcję – zwykle zmniejszając prędkość jazdy – dopiero w momencie „uzyskania” pierwszeństwa przez pieszego. Realizując zasadę szczególnej ostrożności (która obliuguje do dostosowania zachowania nie tylko z uwzględnieniem wyłącznie istniejących, ale także zmieniających się warunków i sytuacji – w granicach obiektywnej możliwości rozpoznania i przewidzenia przez kierowcę w danych okolicznościach) powinien uczynić to z odpowiednim wyprzedzeniem, umożliwiającym pieszemu pokonanie przejścia bez zmiany prędkości chodu. Podobne stanowisko zajął również Sąd Najwyższy, w wyroku z dnia 11 marca 2003 r. stwierdzając, że „prędkość (...) bezpieczna, to prędkość pozwalająca kierującemu na prawidłowe wykonanie manewrów, których potrzebę w konkretnej sytuacji kierujący ma możliwość i obowiązek przewidzieć. Oznacza to prędkość pozwalającą na zwalnianie lub unieruchomienie pojazdu w odległości limitowanej zasięgiem widoczności i ewentualnością dającej się w danej sytuacji przewidzieć przeszkody, takiej jak pieszego na wyznaczonym przejściu przez jezdnię”¹⁹, choć w tym przypadku określenie znajdującego się na przejściu pieszego mianem „przeszkody” wydaje się dość niefortunne.

¹⁸ Zob. P. Krzemień, *Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości...*, *op. cit.*, s. 22; tenże, *Pierwszeństwo pieszego „wchodzącego”...*, *op. cit.*, s. 13; a także M. Małecki, *Pierwszeństwo pieszego...*, *op. cit.*, s. 12.

¹⁹ Wyrok SN z 11.03.2003 r., III KKN 202/01, LEX nr 77005.

2.2. Obowiązki i zakazy dotyczące pieszego znajdującego się na przejściu dla pieszych i wchodzącego na nie

Chociaż prawodawca przyznał pierwszeństwo pieszemu wchodzącemu i znajdującemu się na przejściu dla pieszych, to jednak nie ma ono charakteru bezwzględniego, na co uwagę zwrócił także R. A. Stefański²⁰. W myśl art. 13 ust. 1 p.r.d. na pieszym wchodzącym na tą składową drogi i przechodzącym przez nią zawsze ciąży obowiązek zachowania szczególnej ostrożności. Jego ustawowym wzmocnieniem jest wskazanie w art. 14 pkt 1 lit. a p.r.d. zakazu wchodzenia na jezdnię lub drogę dla rowerów bezpośrednio przed jadący pojazd oraz wynikająca z art. 14 pkt 8 p.r.d. reglamentacja korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko – jednakże nie w każdym przypadku, a jedynie wówczas, kiedy czynność ta prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji odpowiednio na jezdni, drodze dla rowerów lub torowisku.

Pierwszy z wymienionych zakazów dotyczy sytuacji, w której prawidłowo reagujący na zbliżanie się do przejścia dla pieszych kierujący (przede wszystkim realizujący dyspozycję art. 26 p.r.d.) z obiektywnego punktu widzenia nie jest w stanie ustąpić pierwszeństwa pieszemu bez gwałtownego hamowania, którego umowną – z uwagi na charakter ewentualnych obliczeń dokonywanych *ex post* – granicę zwykle wyznacza się jako połowę wartości opóźnienia możliwego do uzyskania podczas hamowania danym pojazdem na określonej nawierzchni²¹. Trudno przy tym zaaprobować prezentowany w piśmiennictwie pogląd²², każdorazowo utożsamiający przyjmowaną w rekonstrukcji wypadków drogowych chwilę wystąpienia stanu zagrożenia z uzmysłowieniem sobie przez kierującego konieczności ustąpienia pierwszeństwa pieszemu. Należy wszak zdawać sobie sprawę z istotnych ograniczeń takiego założenia, w omawianym zagadnieniu – przy obecnym brzmieniu przepisu nakładającego obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście – mogących prowadzić wprost do błędnych wniosków, sugerujących naruszenie przez pieszego zakazu wchodzenia na jezdnię lub drogę dla rowerów bezpośrednio przed jadący pojazd. Jak istotne mogą być przy tym nawet niewielkie różnice czasowe, przyjmowane w analizie czasowo-przestrzennej wypadku, wskazuje (choć w nieco innym kontekście) A. Reza, zaznaczając możliwe konsekwencje błędnych założeń przeprowadzonej rekonstrukcji przebiegu zdarzenia drogowego²³. Z kolei prezentujący uprzedni pogląd P. Krzemień zaprze-

²⁰ R. A. Stefański, *Obowiązki kierujących pojazdami...*, *op. cit.*, s. 13.

²¹ Zob. J. Unarski, *Wypadki na przejściach dla pieszych – niektóre problemy opiniodawcze. Głos w dyskusji*, „Paragraf na Drodze” 2016, nr 9, s. 32.

²² P. Krzemień, *Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości...*, *op. cit.*, s. 25–26.

²³ A. Reza, *Analiza czasowo-przestrzenna wypadku, gdy czas Δt , tj. różnica między czasem trwania stanu zagrożenia a sumą czasu narastania opóźnienia hamowania i czasu hamowania przed wypadkiem jest krótszy niż czas reakcji kierowcy*, „Paragraf na Drodze” 2018, nr 1, s. 53–61.

cza własnym teom twierdząc, że w kontekście obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście należy brać pod uwagę stan zagrożenia jako chwilę uświadomienia sobie przez kierującego obowiązku ustąpienia pierwszeństwa²⁴, następnie wywodząc, że od tej chwili kierujący powinien hamować niegwałtownie. Otóż stan zagrożenia wypadkiem wymaga podjęcia manewru obronnego – jeśli mowa o hamowaniu, to powinno ono zostać przeprowadzone z maksymalną skutecznością. W obecnym stanie prawnym konieczności rozpoznania ustąpienia pierwszeństwa pieszemu nie można utożsamiać z podjęciem manewru obronnego przez kierującego. Takie podejście stanowi wypaczenie norm prawnych, których celem jest ochrona bezpieczeństwa pieszych.

Stan zagrożenia wypadkiem można zdefiniować jako ostatnią chwilę, w której uczestnicy ruchu powinni zdać sobie sprawę z tego, że kontynuacja przemieszczania się przy niezmiennych parametrach bezpośrednio zmierza do wypadku. Wydaje się więc, że nie można utożsamiać go z chwilą obiektywnej możliwości – przede wszystkim z uwzględnieniem ograniczeń percepcji – rozpoznania konieczności spełnienia obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na jezdnię, ponieważ wówczas, biorąc pod uwagę dynamikę sytuacji, reakcja kierującego będzie spóźniona. Relevantna dla zrealizowania wskazanej powinności jest taka taktyka jazdy, która poprzez obserwację najbliższego otoczenia przejścia zawczasu prowadzi do wyciągnięcia właściwych wniosków co do możliwości pojawienia się pieszego na jezdni.

Biorąc pod uwagę pragmatyczne podejście trzeba ponadto zauważyć, że wskazane przez P. Krzemienia obliczenia przykładowych najkrótszych odległości, dla których wejście pieszego nie nastąpi bezpośrednio przed jadącym „nowoczesny pojazd osobowy”²⁵ równie dobrze mogłyby posłużyć, szczególnie przy uwzględnieniu innego rodzaju pojazdu, do udowodnienia, że nie jest możliwe stosowanie się do powszechnie występujących w ruchu drogowym sygnałów świetlnych, zwłaszcza biorąc pod uwagę fakt, że zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach²⁶ czas nadawania żółtego sygnału wynosi 3 sekundy²⁷. Przyjmując podobne założenia co do bezpiecznej drogi zatrzymania można bez trudu „wykazać” absurdalność wymogu stosowania się do sygnałów świetlnych, zwłaszcza w kontekście wprowadzającym „zakaz wjazdu za sygnalizator [podczas nadawania żółtego sygnału – przyp. autora], chyba że w chwili zapalenia tego sygnału pojazd znajduje się tak blisko sygnalizatora, że nie może być

²⁴ P. Krzemień, *Pierwszeństwo pieszego „wchodzącego”...*, *op. cit.*, s. 12–13.

²⁵ P. Krzemień, *Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości...*, *op. cit.*, s. 35–37.

²⁶ Dz. U. z 2019 r. poz. 2311 ze zm.

²⁷ *Ibidem*, Załącznik nr 3 – Szczegółowe warunki techniczne dla sygnałów drogowych i warunki ich umieszczania na drogach, pkt 8.2 lit. b.

zatrzymany przed nim bez gwałtownego hamowania”, wyrażonego w § 95 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych²⁸ oraz zakazu wjazdu za sygnalizator nadający sygnał czerwony, następujący po nim²⁹.

Poza wspomnianym zakazem korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych (w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, którą w myśl obowiązku zachowania szczególnej ostrożności pieszy powinien obserwować podczas całego procesu jej przekraczania), odpowiedni poziom bezpieczeństwa, na który w tym przypadku ma wpływ uczestnik ruchu przechodzący przez przejście, mają zapewnić także zakazy przebiegania oraz zwalniania kroku lub zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby (wynikające odpowiednio z art. 14 pkt 4 oraz pkt 3 p.r.d.). Naturalnie zatrzymanie się, zwolnienie kroku lub jego przyspieszenie (w tym rozpoczęcie biegu w celu przemieszczenia się poza tor ruchu pojazdu) może być konsekwencją zrealizowania zasady szczególnej ostrożności i ograniczenia zaufania (art. 4 p.r.d.) do kierującego pojazdem, który swoim niezgodnym z wymaganym normami prawnymi zachowaniem zmusi do tego pieszego. W takim przypadku czynności te będą stanowiły jednakże manewry obronne, podjęte w celu uniknięcia potrącenia, w związku z czym pieszemu nie będzie można przypisać winy w czasie czynu, to jest zachowanie to nie będzie czynem zabronionym jako wykroczenie (art. 1 § 2 k.w.). Za naruszenie dyspozycji art. 26 ust. 1 p.r.d. odpowie wówczas tylko kierujący pojazdem, który w takim przypadku nie ustąpi pierwszeństwa pieszemu.

2.3. Obowiązki i zakazy dotyczące kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych i przejeżdżającego przez nie

Kwintesencję pożądanego zachowania kierującego pojazdem zbliżającego się do przejścia dla pieszych i przejeżdżającego przez nie ustawodawca określił w art. 26 p.r.d. Z punktu widzenia analizowanego zagadnienia szczególnie istotna jest norma zawarta w ust. 1 wskazanej jednostki redakcyjnej, w której w nieprzypadkowej kolejności wymieniono obowiązki tego uczestnika ruchu. Po pierwsze, już zbliżając się do przejścia dla pieszych, kierujący zobligowany jest do zachowania szczególnej ostrożności, to jest powinien zwiększyć uwagę, obserwując nie tylko powierzchnię jezdni przeznaczoną do przekraczania przez pieszych, ale i jej otoczenie, aby – biorąc pod uwagę dynamikę sytuacji i konieczność dostosowania zachowania nie tylko do istniejących, ale także zmieniających się warunków ruchu na drodze – być przygotowanym do podjęcia skutecznej reakcji nie na każdą,

²⁸ Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 ze zm.

²⁹ Przy czym sygnał czerwony, nadawany bezpośrednio po trwającym 3 sekundy okresie nadawania żółtego sygnału, co do zasady zabrania wjazdu za sygnalizator w każdym przypadku.

choćby irracjonalną sytuację³⁰, ale na typową, jaką z pewnością będzie wejście na przejście zmiernego w kierunku jezdni pieszego.

Drugą czynnością – silnie korelującą ze wskazaną powyżej koniecznością rozpoznania ogólnej sytuacji w związku z obowiązkiem zachowania szczególnej ostrożności – jaką powinien podjąć kierujący realizujący wymogi normy zawartej w art. 26 ust. 1 p.r.d., jest zmniejszenie prędkości jazdy o taką wartość, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na przejściu albo dopiero na nie wchodzącego. Naturalnie zredukowania prędkości nie można wymagać od kierującego poruszającego się z taką jej wartością, która w danych warunkach już umożliwi zrealizowanie obowiązków, wymaganych omawianym przepisem. W praktyce dopuszczalna będzie także sytuacja, w której pojazd przykładowo po rozpoczęciu jazdy w niewielkiej odległości od przejścia przyspiesza – z tym jednakże zastrzeżeniem, że dana prędkość pozwoli na dokonanie właściwej oceny konieczności ustąpienia pierwszeństwa pieszym i umożliwi podjęcie skutecznej w tym zakresie reakcji. Z kolei ewentualny stopień redukcji prędkości pojazdu przed przejściem dla pieszych nie jest zależny – jak wskazuje P. Krzemień – wyłącznie od warunków widoczności przejścia i jego bezpośredniej okolicy³¹, ale musi wynikać z wielu innych czynników, m.in. rodzaju pojazdu, jego ładunku, wyposażenia oraz sprawności podzespołów³², warunków atmosferycznych i drogowych, w tym stanu nawierzchni jezdni czy natężenia ruchu. W szczególności zaś powinien uwzględniać obecność pieszych w okolicy przejścia, a także poziom skomplikowania sytuacji drogowej, związany chociażby ze znaczną liczbą osób poruszających się chodnikiem, co może wpłynąć na utrudnienie rozpoznania zmiernych do przekroczenia jezdni – nieuprawnione założenie przez prowadzącego pojazd, że żadna z tych osób na przejście nie wejdzie będzie bowiem raczej wyrazem nieostrożności, czy wręcz lekkomyślności, niż zachowania zgodnego z doświadczeniem życiowym, szczególnie ostrożnego, rozważnego, do którego obliuguje ustawodawca. Jak bowiem słusznie zauważył Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 31 marca 1972 r. na skrzyżowaniach dróg i na przejściach dla pieszych wejście pieszego na jezdnię w zasadzie nie może być zaskoczeniem dla kierowcy³³.

Trzecim wreszcie działaniem kierującego, bezpośrednio związanym ze zrealizowaniem dwóch uprzednio omówionych i stanowiących ich konsekwencję, będzie ustąpienie pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu lub na nie wchodzącemu. Nie ma bowiem wątpliwości, że wymagany przez ustawodawcę ciąg czynności podejmowanych przez prowadzącego pojazd – obejmujących w swej

³⁰ Por. wyrok SN z 19.10.2005 r., IV KK 244/05, LEX nr 183099.

³¹ P. Krzemień, *Fakultatywny obowiązek...*, *op. cit.*, s. 31.

³² O których to czynnikach użytkownik pojazdu obiektywnie rzecz biorąc może i powinien mieć wiedzę, ze szczególnym uwzględnieniem rodzaju i stanu ogumienia kół jezdnych, ogólnej sprawności układu hamulcowego itd.

³³ Wyrok SN z 31.03.1972 r., Rw 282/72, OSNKW 1972, nr 7–8, poz. 132.

istocie zachowanie szczególnej ostrożności oraz zmniejszenie prędkości – w efekcie doprowadzi do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu. Proces dekodowania omawianych norm, zwłaszcza w kontekście praktycznego stosowania prawa, wskazuje jednakże, że wymagane definicją legalną (art. 2 pkt 23 p.r.d.) powstrzymanie się od ruchu nie może być traktowane jako bezwzględny i każdorazowy przymus zatrzymania pojazdu. Funkcja społeczna powyższej regulacji wymaga potraktowania tego obowiązku jako powstrzymania się od dotychczasowego stanu ruchu, szczególnie w zakresie odnoszącym się do wartości prędkości. Jeśli w trakcie realizowania wymogu ustąpienia pierwszeństwa zabraknie podmiotu (przykładowo pieszy przejdzie przez przejście), możliwe i celowe będzie kontynuowanie jazdy przez kierującego pojazdem.

Odpowiednio wysoki poziom bezpieczeństwa pieszych mają gwarantować ponadto wymienione w art. 26 ust. 3 p.r.d. zakazy, przede wszystkim te dotyczące wyprzedzania bezpośrednio przed przejściem dla pieszych, jak i na nim (pkt 1), a także omijania pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, ale zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu (pkt 2). Zakres obowiązywania zakazu wyprzedzania bezpośrednio przed przejściem dla pieszych wskazuje W. Kotowski stwierdzając, że kierujący może „wyprzedzić inny pojazd w takiej odległości od przejścia, aby po jego zakończeniu [manewru wyprzedzania – przyp. autora] otrzymać odcinek drogi, który przy uwzględnieniu prędkości pojazdu umożliwi kierującemu bezpieczne jego zatrzymanie przed przejściem dla pieszych, najdalej równo z linią »zatrzymania«”³⁴. Mowa tu o istniejącej „linii warunkowego zatrzymania złożonej z prostokątów” (znak P-14) lub – w przypadku jej niewyznaczenia przez zarządcę drogi – przypuszczalnego miejsca występowania linii zatrzymania przed przejściem dla pieszych. Stosowanie powyższych norm podyktowane jest oczywiście koniecznością zapewnienia sobie przez kierującego odpowiedniej widoczności całego obszaru przejścia, a także możliwością dostrzeżenia przez pieszego nadjeżdżających pojazdów. Jak wskazuje praktyka, nie tylko podczas omijania, ale i wyprzedzania – szczególnie często bezpośrednio przed przejściem na jezdniach o więcej niż jednym pasie ruchu w tym samym kierunku – kierujący pozbawia zarówno siebie, jak i pieszego, możliwości wzajemnego dostrzeżenia się w odpowiedniej chwili, pozwalającej na adekwatną reakcję. Z oczywistych względów zakaz wyprzedzania zarówno na przejściu, jak i bezpośrednio przed nim, nie dotyczy sytuacji, w których ruch jest otwierany i zamykany za pomocą sygnalizacji świetlnej albo przez uprawnioną osobę.

³⁴ W. Kotowski, *Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Komentarz*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2005, s. 213.

3. Praktyczne stosowanie omawianych norm prawnych

Normy prawne określające zasady ruchu tworzone są z myślą o wszystkich użytkownikach dróg. Biorąc pod uwagę bardzo szerokie spektrum odbiorców należy skoncentrować się na możliwie nieskomplikowanym sformułowaniu przepisów, ponieważ wynikające z nich zasady muszą być przejrzyste dla każdego uczestnika ruchu drogowego – w omawianym kontekście zarówno kierującego, jak i pieszego. Trudno przy tym podzielić pogląd, jakoby fakt konieczności uzyskania odpowiednich kwalifikacji przez kierujących, potwierdzonych zdaniem egzaminu państwowego, nie miał tu znaczenia³⁵. Nie może bowiem umknąć uwadze zróżnicowanie adresatów, którymi w tym przypadku są przecież osoby znajdujące się w różnym stanie psychofizycznym, zarówno dorosłe, dysponujące zwykle pewnym bagażem doświadczeń i świadomością zagrożeń, jak i dzieci, które już po ukończeniu 7. roku życia mogą samodzielnie przekraczać jezdnię.

Oczywiste przy tym wydaje się stwierdzenie, że obowiązujące w tak kluczowych kwestiach normy prawne powinny dyktować niejako intuicyjne zasady ruchu, uwzględniając ograniczone możliwości percepcji człowieka. Gdyby – dla przykładu – w kontekście obowiązku ustąpienia pierwszeństwa jako moment wchodzenia pieszego na przejście wskazywać precyzyjnie ustaloną chwilę, w której środek ciężkości danej osoby bądź jej stopa znalazły się na krawędzi jezdni, podejście takie w praktyce ruchu drogowego z góry skazane byłoby na niepowodzenie. W czasie kierowania pojazdem nikt nie jest w stanie analizować z aptekarską dokładnością momentu fizycznego wkroczenia pieszego na przejście i podejmować decyzji o zmianie prędkości jazdy dopiero na podstawie wniosków wynikających z tej analizy – wymagane jest to odpowiednio wcześniej, ponieważ w innym razie działanie okaże się spóźnione i sprzeczne z obowiązującymi normami postępowania. Gwarancją możliwości właściwego dokonania oceny sytuacji jest w tym przypadku nałożenie przez ustawodawcę na kierującego zbliżającego się do miejsca przechodzenia pieszych przez jezdnię obowiązku zachowania szczególnej ostrożności i zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo osób znajdujących się na przejściu oraz na nie wchodzących.

W przeprowadzanym przez kierującego wnioskowaniu niezwykle ważną składową jest możliwość spostrzeżenia (odebrania) bodźców determinujących podejmowane decyzje, a następnie odpowiednie ich przetworzenie oraz wdrożenie konkretnych działań, przy czym sama percepcja wizualna określana jest co do zasady przez ostrość widzenia. Najlepsze parametry zapewnia obszar stożka środkowego o rozwartości 2–3° (widzenie centralne), pomiędzy nim a stożkiem o rozwartości do 10° ostrość nie jest tak dobra, ale wystarcza do zidentyfikowania większości zjawisk spotykanych w ruchu drogowym (widzenie paracentralne), z kolei poza tą

³⁵ P. Krzemień, *Fakultatywny obowiązek...*, op. cit., s. 34.

strefą oko reaguje głównie na punkty świetlne i ruch (widzenie peryferyjne)³⁶. Wskazuje się ponadto, że rozpoznanie obiektów możliwe jest wyłącznie w chwilach fiksacji wzroku na danym punkcie, a ruch oka pomiędzy takimi punktami nazywany jest ruchem sakkadowym i charakteryzuje się dużą prędkością kątową. Chociaż – jak zauważa P. Krzemień – czas trwania stanu zagrożenia nie jest zależny od parametrów ruchu pojazdu³⁷, to należy zwrócić uwagę na silne powiązanie wydłużenia czasu niezbędnego do rozpoznania określonej sytuacji (przykładowo wchodzenia pieszego na przejście) oraz pokonanie dłuższego odcinka drogi wraz ze wzrostem prędkości ruchu. Związek charakterystyki widzenia centralnego z ostrością wskazuje bowiem genezę skokowych (sakkadowych) ruchów oczu, co w literaturze określa się widzeniem lunetowym, ponieważ przypomina czynność obserwatora, który wąski kąt widzenia lunety rekompensuje szczególną aktywnością ruchów śledzących³⁸. Funkcja ta, polegająca na sukcesywnym naprowadzaniu elementów obrazu pola widzenia na obszar ostrego widzenia (strefę centralną siatkówki), pozwala za pomocą pamięci łączyć te fragmenty w spójny obraz, choć niekoniecznie kompletny, ale zawierający informacje niezbędne dla rozpoznania³⁹.

Na wynikające z powyższej kwestii ograniczenia zwrócił uwagę także J. Unarski, który wskazuje na trudności w ocenie sytuacji, szczególnie dla kierującego poruszającego się z prędkością przekraczającą 50 km/h⁴⁰. Nie ma jednak wątpliwości, że relewantna jest w tym przypadku nie tylko prędkość jazdy, ale także mnogość docierających do prowadzącego pojazd bodźców – w tym znaków drogowych⁴¹ – które wymagają podejmowania licznych decyzji w ograniczonym czasie. Doskonale obrazuje to przykład przejścia dla pieszych uwidocznionego na rycinach 1 i 2, znajdującego się w centrum miasta na drodze dwujezdniowej jednokierunkowej o trzech wyznaczonych pasach ruchu dla każdego kierunku jazdy, na którym ruch nie jest kierowany.

³⁶ E. Pflieger, *Błąd w pozyskaniu informacji jako przyczyna wypadku drogowego*, „Paragraf na Drodze. Numer specjalny” 2017, s. 227.

³⁷ P. Krzemień, *Fakultatywny obowiązek...*, *op. cit.*, s. 26.

³⁸ J. Młodkowski, *Antynomia centrum i peryferii w procesie widzenia*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Psychologica” 2004, nr 8, s. 138, online: <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=286838> (dostęp: 12.11.2022 r.).

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ J. Unarski, *Wypadki na przejściach...*, *op. cit.*, s. 32–36.

⁴¹ Zob. J. Unarski, *Rozpoznawanie pieszych i przejść – możliwości poprawy zauważania*, „Paragraf na Drodze” 2021, nr 3, s. 37–39.



Ryc. 1. Widok przejścia dla pieszych wyznaczonego na drodze dwujezdniowej w centrum miasta.



Ryc. 2. Przykład złożonej sytuacji, utrudniającej właściwą percepcję.

Z punktu widzenia kierującego pojazdem przy zbliżaniu się do powyższego miejsca na drodze niezbędne jest zlustrowanie szerokiej przestrzeni samego przejścia i chodnika w jego okolicy, a także sytuacji na trzech pasach jezdni, po której się porusza oraz na jezdni drogi poprzecznej – wszystko przy uwzględnieniu znacznego natężenia ruchu, zarówno pojazdów, jak i pieszych. Z tego powodu dla kierowcy będą to z pewnością okoliczności skomplikowane, a konieczność dostosowania się do nałożonych przez ustawodawcę wymagań (przede wszystkim w zakresie zakazu wyprzedzania, omijania oraz ustąpienia pierwszeństwa pieszym) w większości przypadków będzie wymagała znacznego zmniejszenia prędkości poniżej obowiązującego administracyjnie ograniczenia do 50 km/h. W związku z tym, przy pokaźnej liczbie innych bodźców odbieranych przez kierującego w podobnej sytuacji, problematyczna wydaje się możliwość prawidłowej oceny potrzeby podjęcia określonych czynności w pozostającym do dyspozycji czasie. Jest to więc przykład przejścia dla pieszych, które w takim kształcie nie powinno pozostać wyznaczone na drodze, a gdyby zarządca nie zdecydował się na jego przebudowę, z pewnością winien zawczasu wskazać kierującemu maksymalną prędkość jazdy wynoszącą do 30 km/h.

Należy zatem w pełni podzielić pogląd J. Unarskiego, zgodnie z którym przejścia dla pieszych o ruchu niekierowanym sygnalizacją świetlną nie powinny być wyznaczane na jezdniach o dopuszczalnej prędkości jazdy wynoszącej 70 km/h⁴². Wydaje się, że także w warunkach znacznego natężenia ruchu, przykładowo w centrach miast, jeżeli zarządca drogi decyduje się wyznaczyć takie przejście, dopuszczalna prędkość ruchu pojazdów powinna być zmniejszona do 30 km/h. W przeciwnym razie, z powodu ograniczonej możliwości percepcji dużej liczby bodźców, kierujący może nie być w stanie dostosować swojego zachowania do wymagań ustawodawcy.

Z kolei ilustracją pozornych trudności określenia w praktyce stosowania prawa granicy obowiązków w relacji piesi–kierujący jest zdarzenie przedstawione na rycinach 3. i 4.

⁴² J. Unarski, *Wypadki na przejściach...*, op. cit., s. 36.



Ryc. 3. Wejście pieszych na przejście w analizowanej sytuacji.



Ryc. 4. Zatrzymanie się pieszych po wejściu na przejście.

Mimo stosunkowo niewielkiej prędkości jazdy od kierującego autobusem komunikacji publicznej nie można wymagać, aby zatrzymał pojazd przed przejściem w tej konkretnie sytuacji – piesi idący krokiem normalnym wchodzą na jezdnię dopiero w chwili, kiedy przód tego pojazdu znajduje się już za przejściem. Gdyby oczekiwać od kierującego, aby w opisanych realiach zatrzymał się przed przejściem, musiałby reagować nie na zmieniające się warunki, ale na hipotetyczną możliwość, ponieważ piesi znajdowali się w takiej odległości od przejścia, że rozpoznanie przez kierującego konieczności zatrzymania się nie było dla niego możliwe. Dokonanie obiektywnej oceny we wskazanych okolicznościach nie powinno więc być problematyczne dla zainteresowanych uczestników ruchu, jakkolwiek zatrzymanie się pieszych na przejściu z powodu przejazdu pojazdu wydaje się społecznie nieakceptowalne. Należy przy tym zastrzec, że w przypadkach mniej oczywistych niejednokrotnie dopiero szczegółowa analiza czasowo-przestrzenna i ocena możliwości percepcji w czasie konkretnego zdarzenia może pozwolić na wyciągnięcie właściwych wniosków co do oceny zachowania poszczególnych uczestników ruchu.

Stanowczo nie można jednakże zgodzić się z tezą, jakoby to na kierującym zatrzymującym się przed przejściem w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu ciążył dodatkowo obowiązek kontroli ruchu innych pojazdów, nadjeżdżających sąsiednim pasem z tyłu⁴³. Na uwagę w tym miejscu zasługuje wyrok z dnia 10 maja 2022 r. Naczelnego Sądu Administracyjnego dotyczący zdarzenia, którego skutkiem było przerwanie egzaminu na prawo jazdy przez egzaminatora w sytuacji, w której egzaminowany zatrzymał się przed przejściem dla pieszych w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu i prowadzony przez niego pojazd został ominięty przez inny samochód. Zgodnie ze stanowiskiem NSA „jeżeli zatem kierowcy pojazdów jadących za pojazdem egzaminowanego zbliżając się do przejścia dla pieszych nie zwolnili, to nie można przypisywać egzaminowanemu odpowiedzialności za wynikłą stąd sytuację. Podobnie nie można oceniać zwolnienia, a następnie zatrzymania pojazdu przez egzaminowanego jako stworzenia zagrożenia dla życia lub zdrowia pieszego. Zagrożenie takie mogło być stworzone bezpośrednio jedynie przez kierujących pojazdami poruszającymi się za pojazdem egzaminowanego, którzy niezgodnie z art. 26 ust. 3 pkt 1 p.r.d. wyprzedzili pojazd, którym kierował egzaminowany”, natomiast „skarżący [egzaminator – przyp. autora] przerwał egzamin praktyczny z naruszeniem art. 52 ust. 2 u.k.p.⁴⁴, ponieważ nie było przesłanek do jego przerwania”⁴⁵. Nie ulega więc wątpliwości, że to kierujący zbliżający się do przejścia dla pieszych powinni zastosować taką taktykę jazdy, aby powstrzy-

⁴³ P. Krzemień, *Fakultatywny obowiązek...*, op. cit., s. 31–32.

⁴⁴ Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212 ze zm.). Przepis ten brzmi: „Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań jedynie w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego.”

⁴⁵ Wyrok NSA z 10.05.2022 r., I OSK 767/19, LEX nr 3365739.

mać się przed wyprzedzaniem lub omijaniem innych pojazdów – w sytuacji, gdy pojazdy te zatrzymały się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu. Kierujący pojazdem zachowujący się prawidłowo, to jest ustępujący pierwszeństwa pieszym, a także piesi, zgodnie z art. 4 p.r.d. co do zasady mają prawo liczyć, że inni uczestnicy ruchu przestrzegają przepisów i nie wykonają zabronionych manewrów.

4. Podsumowanie

W ramach podsumowania pozwolę sobie na osobistą refleksję wynikającą z doświadczenia zdobytego podczas dekady pracy na miejscach zdarzeń drogowych, m.in. z udziałem pojazdów i pieszych. Choć dla wielu osób zajmujących się problematyką wypadków drogowych może brzmieć to kuriozalnie, wielokrotnie kierującym samochodami tuż po potrąceniu pieszego przekraczającego jezdnię w miejscu wyznaczonym jako przejście dla pieszych w rozmowie zdarzało się przyznać, że nie spodziewali się pojawienia się człowieka w tym miejscu. Tak zdumiewające, ale złożone zaraz po zaistnieniu wypadku oświadczenia, prawdopodobnie nie obarczone przemyśleniami mogącymi pojawiać się na późniejszych etapach postępowania, obrazują pewien aspekt świadomości niektórych użytkowników dróg. Co ważne, relacje te dotyczyły rozmaitych okoliczności, od zasłonięcia widoczności przez samochód zatrzymujący się przed przejściem, przez pojazdy stojące w zatorze na pasie przeznaczonym dla przeciwnego kierunku ruchu, po sam fakt niespodziewania się wejścia człowieka na jezdnię w miejscu o dobrej widoczności.

Zdaniem autora samo uświadomienie kierującym rzeczy oczywistej, że na przejściu dla pieszych pojawienie się pieszego nie jest niczym nadzwyczajnym, a wręcz w ramach obowiązującej w myśl art. 3 p.r.d. szczególnej ostrożności w takim miejscu należy się go spodziewać, w powiązaniu ze świadomością konieczności ustąpienia pierwszeństwa tej osobie, może zapobiec wielu zdarzeniom. Prowadzący pojazd powinien reagować niemal w „automatyczny”, intuicyjny sposób dojeżdżając do przejścia dla pieszych. Sytuacja musi być prosta, to znaczy kierujący nie może analizować, czy np. środek ciężkości pieszego znalazł się już nad krawędzią jezdni, czy jeszcze nie [podkr. redakcji]. Potrzebne jest podejście upraszczające obowiązujące reguły, a nie je komplikujące w stopniu uniemożliwiającym ich implementację w faktycznym – z zasady charakteryzującym się znaczną dynamiką – ruchu drogowym. Jednocześnie ocena zachowania poszczególnych uczestników ruchu każdorazowo powinna uwzględniać ich możliwości percepcyjne oraz istniejące warunki widoczności.

Bibliografia

- [1] Gutowski, M., Kardas, P. (2017). *Wykładnia i stosowanie prawa w procesie opartym na Konstytucji*. C.H. Beck.
- [2] Kotowski, W. (2005). *Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Komentarz*. C.H. Beck.
- [3] Krzemień, 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.
- [4] Krzemień, P. (2022). Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych w kontekście zakazu wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd. *Paragraf na Drodze*, (1), 21–42. <https://doi.org/10.4467/15053520PnD.22.002.16238>
- [5] Małecki, M. (2021). Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych. Analiza prawna. *Paragraf na Drodze*, (4), 7–18.
- [6] Matejko, W. (2022). Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu. Glosa do wyroku Sądu Rejonowego w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 26 maja 2022 r., sygn. akt VII W 135/22, *Paragraf na Drodze*, (4), 7–19. <https://doi.org/10.4467/15053520PnD.22.020.17416>
- [7] Młodkowski, J. (2004). Antynomia centrum i peryferii w procesie widzenia. *Acta Universitatis Lodzianis. Folia Psychologica*, (08). <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=286838>
- [8] Pflieger, E. (2017). Błąd w pozyskaniu informacji jako przyczyna wypadku drogowego. *Paragraf na Drodze*, numer specjalny, 225–236.
- [9] Reza, A. (2018). Analiza czasowo-przestrzenna wypadku, gdy czas Δt , tj. różnica między czasem trwania stanu zagrożenia a sumą czasu narastania opóźnienia hamowania i czasu hamowania przed wypadkiem jest krótszy niż czas reakcji kierowcy. *Paragraf na Drodze*, (1), 53–61.
- [10] 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), 7–19. <https://doi.org/10.4467/15053520PnD.22.001.16237>
- [11] Unarski, J. (2016). Wypadki na przejściach dla pieszych – niektóre problemy opiniodawcze. Głos w dyskusji. *Paragraf na Drodze*, (9), 26–36.
- [12] Unarski, J. (2021). Rozpoznawanie pieszych i przejść – możliwości poprawy zauważania, *Paragraf na Drodze*, (3), 35–53.

* * *

Safety at pedestrian crossings in light of the amended provisions of the Act on Road Traffic

Abstract

An analysis of the current provisions of the *Act on Road Traffic* of 20 June 1997 concerning the issue of the safety of persons crossing the pedestrian crossing is presented.

The author concentrates on the practical application of the law, focusing on the implementability of the discussed standards of conduct from the perspective of individual traffic participants, emphasizing the problem of interpretation referred to broadly defined safety principles. To achieve the objective of the paper, the method traditionally used in the scientific study of law, i.e. a linguistic analysis was used, enriching it with elements of empirical studies.

Key words

Pedestrian crossing, special caution, pedestrian's right of way, giving way to pedestrian, pedestrian entering zebra crossing.