

## BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM – PIESI JAKO NIECHRONIENI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO

Maciej Raczyński

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

ul. Gagarina 11, 87-100 Toruń

E-mail: [raczynski\\_maciej@wp.pl](mailto:raczynski_maciej@wp.pl)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3928-4915>

### ABSTRAKT

**Cel badań.** Celem przeprowadzonych badań było wykazanie obszarów ochrony pieszych pod względem prawnym i technicznym oraz tego, jaki wpływ ma zachowanie pieszych na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. W tekście zostały omówione następujące zagadnienia: piesi, jako niechronieni uczestnicy ruchu drogowego; trzy ważne zasady chroniące życie pieszych; zagrożenia dla pieszych i przez pieszych.

**Metodologia.** Główną metodą badawczą wykorzystaną do omówienia zagadnienia bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym jest analiza źródeł prawnych oraz programów telewizyjnych, artykułów oraz dostępnej literatury naukowej.

**Wyniki badań.** Rozwiązania prawne w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujące ochronę pieszych obowiązujące w Polsce należy uznać za wystarczające. Znaczącym problemem jest jednak wciąż nieodpowiednia infrastruktura pieszo-drogowa, która w znaczący sposób mogłaby zmniejszyć ruch pojazdów a uwolnić ruch dla pieszych zwiększając poziom bezpieczeństwa w szczególności w miastach. W konsekwencji zwiększony udział transportu zbiorowego ogranicza ruch innych pojazdów. W artykule wykazano, że lekceważenie przepisów prawa o ruchu drogowym i brak świadomości sytuacyjnej przez pieszych i kierowców pojazdów jest zagadnieniem trudnym do zwalczenia. Bez systemu edukacji i dostosowania treści do poziomu odbiorców nie możemy mówić o długofalowym zapewnieniu bezpieczeństwa pieszym.

**Wnioski.** Bezpieczeństwo ruchu drogowego to nie tylko statystyka i przeciwdziałanie wypadkom. Jest to złożony problem, w którym dziedziny nauki takie jak psychologia, socjologia, biologia, prawo oraz techniczne dyscypliny naukowe powinny ze sobą współpracować. W literaturze naukowej, jaki i opracowaniach instytucjonalnych zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego, brakuje zajęcia stanowczego stanowiska przez badaczy oraz praktyków zajmujących się tematyką poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

**Słowa kluczowe:** pieszy, ruch drogowy, bezpieczeństwo ruchu drogowego, motoryzacja, spowolnienie ruchu, droga.

Safety in road traffic – pedestrian as unprotected participants of road traffic

#### ABSTRACT

**Purpose of research.** The aim of the research carried out under the topic was to show the areas of pedestrian protection in legal and technical terms and how impact of pedestrian behavior on road safety. The following issues are discussed in the text: pedestrians as vulnerable road users; three important rules to protect pedestrian life; risks to pedestrians and by pedestrians.

**Methodology.** The main research method used in the issue of pedestrian safety issues is the analysis of legal sources and documents in the form of programs, articles and available scientific literature.

**Results.** Legal solutions in the field of road safety including pedestrian protection in force in Poland should be considered sufficient. However, a significant problem is still inadequate pedestrian-road infrastructure, which could significantly reduce vehicle traffic and free pedestrian traffic by increasing the level of safety, especially in cities. This also means the increased share of public transport that limits the traffic of other vehicles. The article shows that disregarding traffic laws and a lack of situational awareness by pedestrians and vehicle drivers is a difficult issue to tackle. Without an education system and adapting content to the level of recipients, we cannot talk about ensuring long-term pedestrian safety.

**Conclusions.** Road safety is not just statistics and accident prevention. It is a complex problem in which fields of science such as psychology, sociology, biology, law and technical scientific disciplines should work together. The scientific literature and institutional studies dealing with road safety lack a firm position by researchers and practitioners dealing with the subject of improving road safety.

**Key words:** pedestrian, traffic, road safety, motorization, traffic slowdown, road.

Z bezpieczeństwem w ruchu drogowym mamy styczność już od czasów pierwszych samochodów, to jest od czasu opatentowania samochodu przez niemieckiego inżyniera Carla Benza w dniu 29 stycznia 1886 r. Jednak tej daty autor artykułu nie uznałby za datę graniczną, od której kwestie bezpieczeństwa bądź rozważania nad nią miały miejsce, ponieważ już w XIX w. po drogach i torach poruszały się dorożki, tramwaje, rowery i przede wszystkim piesi.

Bezpieczeństwo w dzisiejszych czasach rodzaje bezpieczeństwa dzielimy na, bezpieczeństwo zewnętrzne i wewnętrzne. Do kategorii bezpieczeństwa wewnętrznego zaliczamy tytułowe bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Definicja bezpieczeństwa w ogólnym prostym pojęciu określa pozytywny stan charakteryzujący się brakiem zagrożenia i poczuciem pewności (Zięba, 2016). Termin bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest niejednokrotnie wymieniany na równi z terminem porządek ruchu drogowego. Jednak jak słusznie zauważyła E. Zięba (2016) terminów tych nie można zestawiać ze sobą na równi z powodu różnic semantycznych, tzn. bezpieczeństwo w ruchu drogowym odnosi się do uwarunkowań technicznych, inżynierskich, zachowań socjologiczno-psychologicznych człowieka podczas uczestniczenia w ruchu drogowym (prowadzenie pojazdu, jazda rowerem, ruch pieszy) oraz przestrzeganiem przepisów zawartych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. 1997 nr 98 poz. 608) prawo o ruchu drogowym. Natomiast porządek ruchu drogowego należy rozu-

mieć, jako usystematyzowany charakter przepisów prawnych, które mają za zadanie tworzyć rzeczony porządek poprzez posiadanie przez pojazdy wymaganych przepisami ruchu drogowego tablic rejestracyjnych lub w jaki sposób i w których miejscach należy umieszczać znaki drogowe etc.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego to zbiór wszelkich zasad, praw i obowiązków osób uczestniczących w ruchu drogowym jak i instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo oraz utrzymanie prawidłowego stanu dróg. Kolejno wymienione instytucje są jednymi z najważniejszych podmiotów kształtujących i dbających o bezpieczeństwo w ruchu drogowym w Polsce: Ministerstwo Infrastruktury, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytut Transportu Drogowego, policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Okręgowe Stacje Kontroli Pojazdów, organizacje pozarządowe zajmujące się bezpieczeństwem w ruchu drogowym, a także samorządy wojewódzkie, powiatowe i gminne.

W polskim społeczeństwie utarło się, że kierowca jest wrogiem pieszego, a pieszy zawsze działa na niekorzyść kierowcy i bez zastanowienia wtargnie na przejście dla pieszych tuż przed jadącym pojazdem, co zmusza kierującego do nagłego hamowania.

Niejednokrotnie wielu kierowców, jak i pieszych znalazła się w podobnej sytuacji. Nie jest ona komfortowa dla obydwu stron. Czy jednak możemy uważać, że dzięki postępowi technicznemu, wprowadzeniu zaktualizowanych przepisów drogowych, zmiany wysokości kar dla kierowców zwiększyło się nasze bezpieczeństwo, jako pieszych? Zdarza się, jednak, że powątpiewamy w cały postęp techniczny, inżynierię ruchu, nowoczesne przejścia dla pieszych i przepisy drogowe. Takim przykładem jest wypadek śmiertelny, który miał miejsce w dniu 20.10.2019 r. w Warszawie na ulicy dwupasmowej (ul. Sokratesa). Gdy trzyposobowa rodzina podchodziła do przejścia dla pieszych, jeden z pojazdów zatrzymał się, ojciec rodziny idący, jako pierwszy wychylił się zza samochodu by upewnić się, że mogą bezpiecznie przekroczyć przejście. Mężczyzna nie dostrzegł zagrożenia. W momencie, gdy postanowił przejść, nieoczekiwanie nadjechał pojazd marki BMW jadący z prędkością ok. 130 km/h, jak wynika z ustaleń policji. Pojazd śmiertelnie potrafił mężczyznę, wyrzucając go ponad 10 metrów od przejścia (Krasnowska, 2019). Podobne zdarzenia cały czas mają miejsce, np. w Lublinie kobieta, która przechodziła przez jezdnię na przejściu dla pieszych, korzystała z telefonu komórkowego (TVP Info, 2019).

Olsztyn, wtargnięcie pieszego na jezdnię mimo czerwonego światła na sygnalizatorze dla pieszych (Policja Warmińsko-Mazurska, 2015). Śmiertelne potrącenie mężczyzny w miejscowości Zagrody w oznakowanym i prawidłowo oświetlonym przejściu dla pieszych (Kurier Lubelski, 2019).

Nawiązując do powyższego należy przyjąć za naturalne, że pieszy, jako niechroniony uczestnik ruchu drogowego w przestrzeni miejskiej ma być bezpieczny. Czynniki stwarzające zagrożenie powinny zostać ograniczone do minimum. Założenie pozwala przyjąć, że to kierujący pojazdami są bezpośrednim zagrożeniem dla pieszych utrudniając im poruszanie się. Miasto, jako przestrzeń publiczna jest przystosowana do ruchu pieszych (Skrzypek, 2016).

Z danych opublikowanych przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w lutym 2019 r. dotyczących wypadków drogowych w Polsce w roku 2018 wynika, że w Polsce doszło do 31 674 wypadków, co przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1. Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w latach 2009-2018.

Lata	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2009=100%	Ogółem	2009=100%	Ogółem	2009=100%
2009	44 196	100,0	4 572	100,0	56 046	100,0
2010	38 832	87,9	3 907	85,5	48 952	87,3
2011	40 065	90,7	4 189	91,6	49 501	88,3
2012	37 046	83,8	3 571	78,1	45 792	81,7
2013	35 847	81,1	3 357	73,4	44 059	78,6
2014	34 970	79,1	3 202	70,0	42 545	75,9
2015	32 967	74,6	2 938	64,3	39 778	71,0
2016	33 664	76,2	3 026	66,2	40 766	72,7
2017	32 760	74,1	2 831	61,9	39 466	70,4
<b>2018</b>	<b>31 674</b>	<b>71,7</b>	<b>2 862</b>	<b>62,6</b>	<b>37 359</b>	<b>66,7</b>

Źródło: Wypadki drogowe w Polsce w 2018 roku. (2019). Warszawa: Komenda Główna Policji Biuro Ruchu Drogowego.

Z ogólnej liczby wypadków wyodrębniono miejsca, w których do nich doszło: 3978 na przejściach dla pieszych; 1044 na poboczu drogi; 944 na drogach dla rowerów, przejazdach, śluzach; 653 na chodnikach/ drogach dla pieszych; 176 na przystankach komunikacji publicznej, przy założeniu, że jest to przystanek znajdujący się w pasie drogi.

Tabela 2. Wypadki drogowe i ich skutki wg miejsc ich powstawania.

Miejsce Zdarzenia	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Jezdnia	23 218	73,3	2 142	74,8	28 454	76,2
Przejście dla pieszych*	3 976	12,6	285	10,0	3 899	10,4
Pobocze	1 044	3,3	197	6,9	1 226	3,3
Droga dla rowerów, przejazd, śluza	994	3,1	20	0,7	1 005	2,7
Chodnik, droga dla pieszych	653	2,1	16	0,6	673	1,8
Skarpa, rów	635	2,0	105	3,7	803	2,1
Wyjazd z posesji, pola	266	0,8	8	0,3	280	0,7
Parking, plac, MOP	208	0,7	4	0,1	209	0,6
Przejazd tramwajowy, torowisko	193	0,6	15	0,5	281	0,8
Przystanek komunikacji publicznej	176	0,6	5	0,2	180	0,5
Most, wiadukt, estakada, tunel	116	0,4	15	0,5	133	0,4
Roboty drogowe, oznakowanie tymczasowe	86	0,3	12	0,4	92	0,2
Przejazd kolejowy – niestrzeżony	53	0,2	27	0,9	71	0,2
Pas dzielący jezdnię	30	0,1	3	0,1	32	0,1
Przejazd kolejowy – strzeżony	14	0,04	7	0,2	9	0,02
Przewiązka na drogach dwujezdniowych	10	0,003	1	0,03	12	0,03

\*Dot. Wypadków z pieszymi, jak też innych, np. wypadku rowerzysty przejeżdżającego przez przejście dla pieszych.

Źródło: Wypadki drogowe w Polsce w 2018 roku. (2019). Warszawa: Komenda Główna Policji Biuro Ruchu Drogowego.

Powyżej przedstawiono ogół wypadków, które miały miejsce na drogach w Polsce dotyczących pieszych. Po zsumowaniu danych wynik jest zatrważający: 6795 wypadków dotyczyło niechronionych uczestników ruchu drogowego, są nimi również rowerzyści oraz osoby korzystające z hulajnóg, których w tym zestawieniu zabrakło, a są oni również traktowani, jako piesi, co ma się wkrótce zmienić. W powyższych wypadkach poniosło śmierć 523 osoby, a 6983 odniosło obrażenia. Są to tylko dane statystyczne, które nie oddają cierpienia tych osób.

W sprawozdaniu policji znajduje się jeszcze jedno ważne zestawienie dotyczące wypadków spowodowanych wyłącznie z winy pieszych. Doszło do 2119 wypadków z spowodowanych w wyniku: nieostrożnego wejścia na jezdnię przed jadącym pojazdem (1031); wypadków nieostrożnego wejścia na jezdnię zza pojazdu, przeszkody (241); przekraczania jezdni w miejscu niedozwolonym (262); 202 wejścia na jezdnię przy czerwonym świetle (202); 129 leżenia, siedzenia, klęczenia, stania na jezdni (129); chodzenia nieprawidłową stroną drogi (103); zatrzymania się, cofnięcia (11); innych przyczyn (140).

W wyniku wypadków zginęło 348 osób oraz zostało rannych 1814 osób. Przytoczone dane przedstawiają, jak lekceważący stosunek mają piesi do własnego życia i zdrowia. Wielu zdarzeń można byłoby uniknąć.

Dane te mogą dotyczyć każdego z nas, a w szczególności dzieci. Powinno się zredukować nadmierną liczbę wypadków, ponieważ za nie odpowiada przede wszystkim człowiek i nie jest możliwe, przynajmniej w dobie dzisiejszej technologii, całkowite wyeliminowanie wypadków.

### TRZY WAŻNE ZASADY CHRONIĄCE ŻYCIE PIESZYCH

Posiadając wiedzę zawartą w danych statystycznych dotyczącą wypadków, można rozpocząć analizę umocowań prawnych zawartych w ustawie Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (u.p.r.d). Ustawa zawiera najważniejszą definicję pieszego, która stanowi, że pieszy to osoba 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, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także osobę w wieku do 10 lat kierującą rowerem pod opieką osoby dorosłej. Jak możemy zauważyć, definicja pieszego w polskim prawie drogowym jest bardzo skomplikowana i zawiła. Każdego, kogo zapytalibyśmy, kim według niego jest pieszy, odpowiedziałby nam, że osoba idąca chodnikiem lub poboczem. Definicja przewiduje wyjątek – dziecko do lat 10 kierujące rowerem pod opieką osoby dorosłej staje się pieszym w rozumieniu ustawy. Jednak powyżej 10 roku życia każde dziecko chcące brać czynny udział w jeździe rowerem, czyli stając się uczestnikiem ruchu drogowego, musi posiadać obowiązkową kartę rowerową. Dzieci do 10 roku życia jadące rowerem pod opieką dorosłych mogą poruszać się wyłącznie chodnikiem i obowiązują je te same zasady ruchu, co pieszych, a osoba opiekująca się również może korzystać z chodnika jadąc rowerem dopuszcza to art. 33 pkt. 5 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Należy jeszcze nadmienić, że definicja nie ujmuje osób jadących na: rolnicach, sankach, łyżwach, nartach, wrotkach, hulajnodze lub deskorolce.

Dodatkowo osoba poruszająca się na wózku inwalidzkim o napędzie elektrycznym jest również traktowana, jako pieszy (Blumczyńska, 2015).

Nie możemy zapomnieć o definicjach ostrożności i szczególnej ostrożności. Najczęściej te definicje możemy powiązać z kierującym pojazdami. Ponieważ to kierujący pojazdami mogą wyrządzić potencjalnie największe straty zdrowotne i materialne. Dlatego też definicje ostrożności i szczególnej ostrożności są nierozzerwalnie kojarzone głównie z kierującymi. Na pieszych, jako na uczestnikach ruchu, ciąży obowiązek zachowywania ostrożności i szczególnej ostrożności na podstawie artykułu 3 u.p.r.d. Ustawa nie określa definicji ostrożności. Wojciech Kotowski (2016) uważa, że: „Podstawą ostrożności jest świadomość niebezpieczeństwa, jakie z natury rzeczy niesie ruch drogowy”. Należy rozumieć to w taki sposób, że nie każdy człowiek jest tak samo sprawny psychofizycznie jak inny. Różnimy się od siebie. Ból głowy, złe samopoczucie, wahania nastroju lub choroby w znaczący sposób wpływają na nasz stan. Do tego pojawiają się rozpraszacze w postaci telefonów komórkowych, słuchania muzyki przez słuchawki. Pieszy powinien wyćwiczyć w sobie przyzwyczajenie do obserwacji i zwracania uwagi na otoczenie. Wiele rzeczy powinno być robionych mechanicznie, co rozumiemy poprzez wrobienie w sobie pamięci mięśniowej (np. kiedy pieszy chce przejść przez przejście dla pieszych jego obowiązkiem jest spojrzenie najpierw w lewo, następnie w prawo i w lewo). Tym jest według autora artykułu i ustawodawcy ogólnie rozumiana ostrożność, która obowiązuje zawsze i wszędzie, bez względu na porę dnia czy samopoczucie. Czasami zrobienie czegoś wolniej pozwoli nam przeżyć. Należy pamiętać, że ruch drogowy jest dynamiczny i podlega ciągłym zmianom, tak jak otoczenie. Dlatego też nie możemy polegać na przyzwyczajeniach. Najczęściej przegrywamy z rutyną.

Rozwinięciem ostrożności jest szczególna ostrożność, zawarta w art. 2 pkt 22 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Stanowi on, że szczególna ostrożność to ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu się uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Na podstawie powyższej definicji doskonale widać różnicę między ostrożnością a szczególną ostrożnością zawartą w skupieniu się uczestnika ruchu na tym, co dzieje się wokół niego, możliwym do przewidzenia biegu zdarzeń na drodze oraz dostosowaniu się do dynamiki zdarzeń panujących na drodze. W szczególności autor kładzie nacisk na możliwość przewidywania pewnych zachowań uczestników ruchu, ponieważ przechodząc przez przejście dla pieszych, nie możemy mieć pewności, że zbliżający się do przejścia kierujący pojazdem, ustąpi nam pierwszeństwa na przejściu dla pieszych.

Dlatego też ustawodawca wyposażył nas w odpowiednie narzędzie, które w życiu codziennym jest niezbędne do codziennego poruszania się po drogach. Przyjmuje się, że narzędzie to dotyczy w szczególności kierowców pojazdów jednak dotyczy to nas wszystkich, jako uczestników ruchu drogowego, w tym i pieszych. Narzędziem tym jest słynna zasada ograniczonego zaufania. Stosując ją należy przyjąć, że każdy uczestnik ruchu drogowego zna przepisy poruszania się po jezdni i stosuje je w praktyce. Stanowi o tym art. 4 u.p.r.d. uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba, że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowa-

nia. Zasada ta powinna być traktowana z wymienionymi wcześniej zasadami ostrożności. Dopiero wtedy będziemy mogli mówić o prawnym bezpieczeństwie. Jednak to nie zwalnia nas myślenia i z zachowania zdrowego rozsądku.

#### **ZAGROŻENIA DLA PIESZYCH I PRZEZ PIESZYCH**

Pojazdy, kierujący pod wpływem alkoholu, hałas, niedostateczna widoczność, nieprawidłowo zaprojektowane przejścia dla pieszych, brak poboczy lub chodników poza miastami, niewłaściwe oświetlenie przy przejściach dla pieszych albo jego brak, rowerzyści, rolkarze, osoby jadące na hulajnogach analogowych czy elektrycznych czy nawet osoby jadące na deskach analogowych i elektrycznych, prędkość pojazdów a nawet śliskie namalowane pasy na przejściu dla pieszych (tzw. zebra) to nie jedyne zagrożenia, jakich w życiu codziennym mogą doświadczyć piesi. Według autora lista zagrożeń dla pieszych nie jest zamknięta i może być ich znacznie więcej. Należy również rozważyć przypadek, gdy to piesi będą stanowić zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu.

Piesi potrafią zaskoczyć swoim zachowaniem niejednego doświadczonego kierowcę a nawet motorniczego. W jednym z odcinków programu *STOP Drogówka* (odc. 172) niespełna 16-letnia dziewczyna wybiegła z przejścia podziemnego, gdyż chciała zdążyć na kurs tramwaju. Nastolatka słuchała muzyki przez słuchawki i biegnąc nie zauważyła zbliżającego się tramwaju do przejścia dla pieszych. W konsekwencji swojego czynu uderzyła o pojazd, odbiła się od niego, a potem upadła na ziemię, na skutek czego doznała stłuczeń ciała. Sytuacja miała miejsce w Łodzi. Ten przykład autor artykułu podał mając na celu wykazanie, że pieszy też może stworzyć duże zagrożenie dla innych lub samego siebie. Przyczyn takiego stanu jest jednak wiele. Możemy wymienić między innymi: nieużywanie przez pieszych wymaganych prawem odblasków, alkohol (poruszanie się całą szerokością jezdni, leżenie na drodze itd.), słuchawki na uszach, przechodzenie przez jezdnię rozmawiając przez telefon lub przebiegnięcie przez jezdnię na czerwonym świetle lub w niedozwolonym miejscu (zwłaszcza częste w przypadku biegaczy), obsługa telefonu, niestosowanie się do przepisów ruchu drogowego, osoby starsze lub niepełnosprawne lub zwyczajnie zamyslenie.

Doskonale rozwinęły i ujęły przyczyny wysokiego zagrożenia pieszych Sylwia Walasik i Patrycja Małecka (2018), a są to: niewłaściwa organizacja i planowanie przestrzeni osiedlowej i miejskiej, w tym złe usytuowanie obiektów stwarzających duży ruch pieszych; zbyt mała liczba wykorzystanych środków inżynierskich mających za zadanie ochronę pieszych (chodniki, azyle, sygnalizacja świetlna); niski poziom edukacji uczestników ruchu drogowego; słaba widoczność pieszych (noc, mgła, opady deszczu lub śniegu) wynikająca z nieużywania elementów odblaskowych lub niewystarczającego oświetlenia przejść dla pieszych; nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego oraz brak partnerstwa na drodze przejawiającym się demonstracją wyższości kierowców pojazdów w stosunku do innych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów) (Walasik, Małecka, 2018).

Dlatego też obowiązkiem państwa, instytucji szkoły, a także najważniejszej komórki społecznej, jaką jest rodzina, powinna być edukacja, by w każdym człowieku starać

się wykształcić bezpieczne zachowania, jako uczestników ruchu drogowego. Człowiek musi być świadomy zagrożeń mogących go spotkać na drodze oraz powinien być kulturalny dla innych uczestników ruchu, respektować i szanować prawa innych (Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, 2013).

Ochrona uczestników ruchu drogowego to złożony proces, który dopiero po skonsolidowaniu wielu czynników pozwala utrzymać stan bezpieczeństwa. Nasuwają się pytania: „Jak więc chronić uczestników ruchu? Jakie należy przedsięwziąć środki?”. Można to zapewnić pieszym poprzez systemy, których oni sami nie kontrolują, a czasem nie są nawet świadomi ich istnienia. Do tych działań zaliczane są głównie: działania inżynierskie (kształtowanie bezpiecznych dróg i ich otoczenia), rozwój nowoczesnej technologii (systemy bezpieczeństwa w pojazdach) i działania kontrolno-nadzorcze oraz informacyjne.

Możemy przyjąć, że już od czasów, gdy pierwsze automobile zaczęły poruszać się po drogach, rozmyślano nad bezpieczeństwem i wygodą samych użytkowników, ale również nad bezpieczeństwem pozostałych użytkowników dróg. Ciekawe podejście do błędów ludzkich, które mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo, podała Janina Elżbieta Karney (1980), że zgodnie z teorią czynnika ludzkiego człowiek ma pewien zbiór cech, który określa jego możliwości i przebieg działania. Ze względu na różnice kombinacji i poziom tych cech lepiej lub gorzej wykonują określone czynności takie jak na przykład: prowadzenie pojazdu mechanicznego. Dlatego też pewne konfiguracje cech stają się przyczyną powstawania błędów, których skutkiem są wypadki. Ponadto istnieje grupa uczestników ruchu drogowego posiadająca predyspozycje lub ich brak, by móc w nim uczestniczyć. Nie można jednak takich osób wykluczyć z możliwości poruszania się. Autor uwydatniając cechy uczestników ruchu, chciał zwrócić uwagę na lekceważenie lub niezdawania sobie sprawy ze skali problemu, jak jeden czynnik (trudność skupienia uwagi, czas reakcji) może zaważyć o życiu i zdrowiu. Brak wymaganych cech opisuje wydarzenie, które w dniu 10.12.2019 r. ok. godz. 16:00 miało miejsce na drodze krajowej nr 12 w okolicach miejscowości Bezek na Lubelszczyźnie, gdzie kierowca potrącił 73-letnią pieszą, a następnie najechał na nią kolejny kierowca. Pomimo podjętej próby reanimacji, osoba zmarła (Dziennik Wschodni, 2019). Wydarzenie to miało miejsce, gdy na drodze było już ciemno, słaba widoczność, zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu, którzy nie poruszają się z wymaganymi prawem odbłaskami. Brak wyposażenia u pieszego stał się dla tej osoby tragiczny w skutkach. Mała rzecz w postaci latarki, małego odbłasku na ramię lub plecak, kamizelka odbłaskowa lub obowiązkowego, wszywanie w niektóre elementy ubioru (kurtka, buty) odbłasków wielu osobom oraz posiadanie już niejako na sobie takiego obowiązkowego wyposażenia zdaniem autora mogłoby uratować życie.

W dzisiejszych czasach w ochronie pieszych możemy wyróżnić:

- inżynierię ruchu, tzn. spowolnienie ruchu, utworzenie ciągów pieszych by wymusić na pieszych poruszanie się po wyznaczonych drogach (barierki, kładki, azyle, odpowiednie oświetlenie przejść dla pieszych);
- psychologię, a dokładnie jej wpływ na budowę odpowiedniej infrastruktury i przede wszystkim edukację, na zachowanie pieszych i kierowców, ponieważ to również kierowcy mają ogromny wpływ na bezpieczeństwo pieszych, a nie



tylko oni sami. Należy również postulować wprowadzenie badań psychotechnicznych dla kierowców samochodów osobowych i motocykli, ponieważ tego typu badania są wymagane dla kierowców zawodowych, jednak – gdyby tego typu badania zostały wprowadzone – mogłoby nie dojść do opisywanego wypadku w Warszawie, ponieważ sprawdzałyby motorykę i zachowanie się kierowcy w sytuacjach stresowych oraz czy osoba badana posiada predyspozycję do kierowania pojazdem mechanicznym;

- edukacja w postaci podręczników jak np.: *Ochrona Piesznych Podręcznik dla organizatorów Ruchu Pieszego*, zwiększony udział instytucji lokalnych w edukację, takiej jak prowadzone przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego, który w wielu miastach prowadzi na małą skalę różne akcje edukacyjne, kampanie społeczne prowadzone przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- technologia w postaci systemów bezpieczeństwa tj.: *CitySafe* (zatrzymanie pojazdu do prędkości 30 km/h po wykryciu przed pojazdem przeszkody), poduszka zewnętrzna na masce samochodu zmniejszająca skutki potrącenia pieszego przez pojazd, *Night Vision* (widok w podczerwieni podczas jazdy w nocy), integracja sygnalizacji świetlnej i innych pojazdów pozwalającą na wymianę informacji o sytuacji na drodze, implementowanych do samochodów osobowych. W 2019 r. władze Unii Europejskiej podjęły decyzję, aby do 2022 r. każdy pojazd posiadał w swoim wyposażeniu między innymi: układ automatycznego hamowania w razie ryzyka kolizji, wykrywania pieszych i rowerzystów (z przodu i boków pojazdu), zmęczeniu lub rozproszeniu kierowcy, aktywny system asystent pasa ruchu, system nadzoru nad prędkością jazdy, kamera z czujnikami cofania, instalacja do alkomatu oraz rejestrator parametrów jazdy tzw. czarna skrzynka itd. (Motor, 2019). Jest to dobry krok w stronę zapewnienia bezpieczeństwa wobec pieszych. Należy zastanowić się, czy nadmiar systemów bezpieczeństwa nie spowoduje zmniejszenia czujności i skupienia uwagi przez kierowców, którzy uznają, że systemy zadbają samodzielnie o bezpieczeństwo podróży. Zdaniem autora artykułu te systemy sprawdzają się w szczególności w ruchu miejskim, jaką jest ulica, zwłaszcza przy tak znacznie natężonym ruchu pieszych i pojazdów. Brak jest natomiast publikacji sprawdzających skuteczność tych systemów w codziennym użytkowaniu;
- legislacyjne wprowadzenie mijanek zamiast progów zwalniających na ulicach osiedlowych, które to znacznie lepiej spowalniają ruch na tego typu rodzajach ulic, wprowadzenie oznakowania poziomego w architekturze 3D, ustandaryzowanie projektów budowy przejść dla pieszych w miastach, wsiach i poza terenem zabudowanym, ponieważ wiele z zbudowanych lub zmodernizowanych przejść nie charakteryzuje jednakowe oznakowanie oraz oświetlenie, które to często tak rzuca wiązkę światła w sposób powodujący zaciemnienie sylwetki pieszego poruszającego się wieczorem lub w nocy przez przejście dla pieszych. Nie mniej ważnym jest wyegzekwowanie na pieszych odpowiednie wyposażenie w elementy odbłaskowe, które spowodowałyby zwiększenie ich widoczności na drodze.

Mając na myśli ochronę pieszych, należy wziąć również pod uwagę aspekt edukacyjny związany z bezpieczeństwem. Edukacja dzieci i młodzieży to wymierna korzyść

na przyszłość, ponieważ wykształcenie w młodym człowieku kultury poruszania się po drogach ma znaczący wpływ na obniżenie liczby zdarzeń drogowych. Należy również zwrócić uwagę, że ludzie młodzi są przykładem dla osób starszych, jak należy się zachowywać na drogach ze względu na posiadaną przez siebie wiedzę. Osoby dorosłe niejednokrotnie nie przywiązują wagi do znaczenia zasad bezpieczeństwa poruszania się po drogach, dlatego też należą grupy powodujących zagrożenie w ruchu drogowym. Przyczyną takiego stanu jest wyższa częstotliwość poruszania się po drogach. W statystykach dotyczących wypadków w ruchu drogowym uwzględnia się wiek pieszych powodujących wypadki. Możemy w uproszczeniu wyróżnić dwie grupy wiekowe na podstawie statystyk udostępnionych przez Komendę Główną Policji i Biuro Ruchu Drogowego dotyczących wypadków drogowych w Polsce w 2018 r. Tymi grupami są osoby w wieku od 7 do 14 roku życia, które spowodowały 298 wypadków oraz grupę nieco starszą 25–60+, która spowodowała łącznie 1448 wypadków z udziałem pieszych (Komenda Główna Policji BRD, 2019). Moim zdaniem należy wypracować koncepcję edukacji dzieci i młodzieży od najmniejszych lat, ale w taki sposób, by młody człowiek był w stanie uświadomić sobie zagrożenia wynikające z wzięcia udziału w wypadku lub spowodowania przez nich takiego rodzaju zagrożenia. Informacja podana w sposób przystępny i zrozumiały dla młodego człowieka to zbyt mało. W dzisiejszych czasach edukacja powinna przyjąć formę interakcji i obrazu (filmy, zdjęcia), by została dostrzeżona i dobrze zrozumiana przez młodych ludzi.

Natomiast akcje, programy kierowane do osób starszych powinny odzwierciedlać realne skutki wypadków. Dobrym przykładem jest terapia szokowa, która wpływa momentalnie na osoby w takim wieku. Zorganizowania tego rodzaju kampanii podjął się Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie *Obudź się! Uwaga=życie* (Wirtualnemedial.pl, 2019). Należy wspomnieć, że wiele osób starszych lekceważy przepisy i skrajnie nieodpowiedzialnie motywuje swoje zachowania (osoba często tłumaczy, że przechodzi w niedozwolonym miejscu od 20 lat i nic się do tej pory nie wydarzyło, bo ona uważa, co robi i będzie w dalszym ciągu tak robiła) dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Można to zauważyć w filmie stworzonym do kampanii. W życiu codziennym można spotkać się z wieloma skrajnymi wypowiedziami ludzi starszych. Nie są one szczególnie medialne oraz nie posiadają waloru edukacyjnego. Takie wypowiedzi to: „ja mam już 85 lat i nic mi się nie stanie, ja mieszkam tutaj już 40 lat, chodzę tędy codziennie i nic się nie stało, ja mam już 35 lat prawo jazdy i wiem, jak należy jeździć i chodzić”. Takie osoby niejednokrotnie tłumaczą, że przez wiele lat przechodzą przez jezdnię w tym miejscu i nic się im do tej pory nie stało. Stanowczo stwierdzają, że będą w ten sposób przechodzić dalej, pomimo że wychodzą zza samochodów zaparkowanych na jezdni, a w odległości 20 metrów jest wyznaczone miejsce do przejścia na drugą stronę jezdni. Dlatego też dobrą praktyką byłoby zajęcie się tematyką bezpieczeństwa i edukacji seniorów w ruchu drogowym.

Reasumując, edukacja od najmłodszych lat i przekazywanie dobrych nawyków przez rodziców, w szczególności sprawujących opiekę nad swoimi dziećmi, jest gwarantem długofalowego zapewnienia lub ograniczenia wypadków z udziałem pieszych, ponieważ gdy młody człowiek dorośnie, będzie mógł przekazać swoją wiedzę i doświadczenie innym.

## PODSUMOWANIE

Artykuł porusza wiele kwestii związanych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, ruchem pojazdów, legislacją oraz zachowaniem się uczestników ruchu drogowego. Moim celem było wykazanie problemów, które trapią polskich użytkowników dróg. Jednak pomimo stworzonych rozwiązań prawnych w postaci zatrzymywania praw jazdy i nowych represyjnych przepisów, nie sposób jest zmniejszyć liczby wypadków związanych z pieszymi. Jeżeli nie zmienimy ludzkiej mentalności i nie wyedukujemy obywateli, dając im narzędzia do oceny zagrożenia i uświadamiania ich, choćby w drastyczny sposób za pośrednictwem kampanii społecznych, nie będziemy w stanie ograniczyć wypadków na polskich drogach. Na łamach tego artykułu apeluję do uczestników ruchu drogowego o odpowiedzialne i świadome zachowania.

Dlatego też należy skonsolidować wszelkie działania, jakie są prowadzone w ramach przepisów prawnych, instytucji państwowych i organizacji pozarządowych działających na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym, inżynierów i techników, psychologów i socjologów, by stworzyli jednolitą dokumentację standaryzującą przejścia dla pieszych pod względem technicznym i zachowań ludzkich. Dokument ten powinien być podstawą do budowy nowych przejść dla pieszych, ciągów pieszych, który zapewniłby bezpieczeństwo nam wszystkim.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Blumczyńska, A. (2015). *Wybrane definicje z ustawy prawo o ruchu drogowym i ustawy o drogach publicznych*. Słupsk: Szkoła Policji w Słupsku.
- [2] Dziennik Wschodni. (2019). *Śmiertelny wypadek na drodze krajowej nr 12*. Pobrano z: <https://www.dziennikwschodni.pl/chelm/smiertelny-wypadek-na-drozdze-krajowej-nr-12-dwa-samochody-uderzyly-w-piesza-kobiete,n1000256579.html>.
- [3] Komenda Główna Policji Biuro Ruchu Drogowego. (2019). *Wypadki drogowe w Polsce w 2018 roku*. Warszawa.
- [4] Kotowski, W. (2016). *Zasady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Świetle Prawa*. Pobrano z: <https://pk.gov.pl/wp-content/uploads/2016/07/60036ee93c73d96fbc3d65d221e5643a.pdf>.
- [5] Krasnowska, V. (2019). *Piesi wyszli na ulicę*. *Polityka*, 45(3235).
- [6] Kurier Lubelski. (2019). *Śmiertelny wypadek w miejscowości Zagrody. Potracony pieszy zmarł w szpitalu*. Pobrano z: <https://kurierlubelski.pl/smiertelny-wypadek-w-miejscowosci-zagrody-potracony-pieszy-zmarl-w-szpitalu/ar/c16-14552885>.
- [7] Motor. (2019). *Europa stawia na bezpieczeństwo*. 51-52/2019, (3469-70).
- [8] Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020. (2013). Warszawa: Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
- [9] Policja Warmińsko-Mazurska. (2015). *Olsztyn: Wtargnął na jezdnię na czerwonym świetle – może mówić o wielkim szczęściu*. Pobrano z: <http://warmińsko-mazurska.policja.gov.pl/ol/aktualnosci/12892,Olsztyn-Wtargnal-na-jezdnie-na-czerwonym-swietle-moze-mowic-o-wielkim-szczesciu.html>.
- [10] Skrzypek, M. (2016). *Język o pieszych – relacje semantyczne. Atlas Sytuacji Pieszych*. Lublin: Ośrodek Brama Grodzka Teatr NN.pl.
- [11] TVP INFO. (2019). *Potrącenie na pasach. Kobieta weszła na nie wpatrzona w telefon*. Pobrano z: <https://www.tvp.info/45515949/potrzenie-na-pasach-kobieta-weszla-na-nie-wpatrzona-w-telefon-wideo>.
- [12] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. (1997). Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602.
- [13] Walasik, S., Małecka, P. (2018). *Kształtowanie wizerunku SZ RP i bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego wyzwaniem współczesnego bezpieczeństwa*. Warszawa: Akademia Sztuki Wojennej.
- [14] Wirtualnedia.pl (2019). *Gang Seniorów i Piotr Fronczewski w kampanii ZDM „Obudź się! Uwaga=życie*. Pobrano z <https://www.wirtualnedia.pl/artykul/gang-seniorow-i-piotr-fronczewski-w-kampanii-zdm-obudz-sie-uwaga-zycie>.
- [15] Zięba, E. (2016). *Formy ochrony bezpieczeństwa – aspekty prawne*. [W:] D. Kamuda, M. Polinceusz (red.), *Działalność społeczno-organizatorska, jako prawna forma działania w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego*. Rzeszów: Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej.