



Piotr Krzemień

Znaczenie pojęcia „pieszy wchodzący” – głos polemiczny

Streszczenie

Opracowanie jest kontynuacją publikacji autora dotyczących zmian ustawy *Prawo o ruchu drogowym* w zakresie pierwszeństwa pieszych. Jednocześnie stanowi polemikę z poglądem polegającym na stwierdzeniu, że pieszy wchodzący na przejście to taki „który zaraz wkroczy na przejście” i w praktyce znajduje się poza przejściem dla pieszych, czyli w małej odległości od krawędzi jezdni i przejścia.

Słowa kluczowe

Pieszy wchodzący, obowiązek zmniejszenia prędkości przed przejściem, wejście bezpośrednio przed jadący pojazd.

Otrzymano 28 grudnia 2022 r., zatwierdzono do druku 28 lutego 2023 r.

DOI: 10.4467/15053520PnD.22.021.17417

1. Wprowadzenie

W poprzednich publikacjach^{1, 2}, po dogłębnej analizie procesu legislacyjnego, brzmienia przepisu w ustawie *Prawo o ruchu drogowym* (dalej p.r.d.), interpretacji Ministerstwa Infrastruktury, zasad obowiązujących w dziedzinie opiniowania wypadków drogowych itd., stwierdziłem, że pieszy „wchodzący” na przejście dla pieszych (dalej przejście) to osoba przekraczająca krawędź jezdni i przejścia dla pieszych. Nie nabywa pierwszeństwa pieszy zbliżający się do przejścia, mający zamiar przejść (cokolwiek to znaczy) czyli niewchodzący lub stojący i oczekujący na wejście. Uznałem więc, że pierwszeństwo pieszego jest warunkowe, co zrobił

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, wystąpień posłów i senatorów oraz zasad opiniowania wypadków drogowych. *Paragraf na Drodze*, 3, 7–34.

² 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.

także prof. Ryszard A. Stefański w artykule „Obowiązki kierujących pojazdami i pieszych przechodzących przez przejście dla pieszych po nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym”, opublikowanym w numerze 1/2022 czasopisma *Paragraf na Drodze*³. W niniejszym artykule odnoszę się jednak do kilku innych stwierdzeń, zwłaszcza zdefiniowania pojęcia „wchodzącego”, które moim zdaniem są kluczowe, albowiem związane z ustaleniem przez biegłych stanu zagrożenia, który jest ściśle związany z możliwością uniknięcia zdarzenia, a tym samym oceną prawną dokonywaną przez organy procesowe.

Nie będę rozwijał więc kwestii dotyczących obowiązków ostrożności leżących po stronie pieszego, gdyż poza chwilą nabywania pierwszeństwa, a więc zdefiniowania pieszego „wchodzącego”, w pełni je podziela. Całkowicie zgadzam się również z twierdzeniami mojego Adwersarza, dotyczącymi warunkowego obowiązku zmniejszenia prędkości pojazdu przed przejściem dla pieszych. Jest on bowiem zależny od kilku niezwykle istotnych czynników i nie należy owego nakazu interpretować w oderwaniu od konkretnej sytuacji drogowej.

Nieco różni nas pogląd dotyczący rozumienia pojęcia wejścia bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd. Moje stanowisko zostało zaprezentowane w artykule „Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych w kontekście zakazu wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd”, opublikowanym w numerze 1/2022 czasopisma *Paragraf na Drodze*. Nie jest zasadne stwierdzenie cytowanego Z. Drexlera⁴, że trudno podać parametry metryczne odległości pojazdu przed przejściem, aby można było mówić o bezpośrednim znajdowaniu się pojazdu przed przejściem. Odległości dla typowych różnych warunków podałem w przywołanym artykule i generalnie piesi nie mają problemu z ich oszacowaniem, choć nie robią tego metrycznie, ale intuicyjnie. Zezwolenie pieszym na wywołanie gwałtownego i maksymalnie intensywnego hamowania pojazdów, które zatrzymywałyby się w małej odległości, czyli tuż przed torem ruchu pieszego byłoby bardzo niebezpieczne⁵.

³ 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.

⁴ Z. Drexler, *Prawo o ruchu drogowym. Teksty i objaśnienia*, Warszawa 1995, s. 39.

⁵ Pisałem wówczas tak: „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 ruchu i dochodzi do potrącenia lub nie dochodzi tylko na skutek przypadku – np. reakcji obronnej pieszego czy omijania podjętego przez kierującego. Ten ostatni 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 sprawnego 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 lepiej oddają istotę wywołanego zagrożenia. Brak możliwości zatrzymania pojazdu

Mój Szanowny Adwersarz zawarł swoisty kompromis między moim stanowiskiem a stanowiskiem polegającym na tym, że pieszy nabywa pierwszeństwo w chwili, gdy w sposób jednoznaczny zmierza w kierunku przejścia znajdując się od jego początku (krawędzi) w odległości nawet 5 metrów⁶. Za odległość pieszego w chwili nabycia pierwszeństwa pieszego uznał ok. 1,5 m.

Do dalszych rozważań przyjmuję tzw. wzorcowego uczestnika ruchu, czyli stosującego się do zasad ruchu drogowego i o przeciętnych możliwościach percepcji, gdyż dla osób niepełnosprawnych ustawodawca przewidział używanie specjalnego znaku lub białej laski. Artykuł nie zawiera opisu sytuacji szczególnych wymagających wdrożenia drugiej postaci zasady dostosowania⁷ zaufania (art. 4 p.r.d.), tj. jego ograniczenia.

2. Cel ustawodawcy

Słusznie stwierdza się w uzasadnieniu przedłożenia rządowego, tj. zmian p.r.d., iż miały one na celu poprawę bezpieczeństwa przede wszystkim pieszych, a regulacja wymusi na kierujących obowiązek dokładnej obserwacji nie tylko przejścia dla pieszych, ale i jego okolicy. Warto jednak dodać, że projektodawca nie zdefiniował pojęcia „wchodzącego” oraz nigdzie w uzasadnieniu nie zawarł treści, że pieszy „wchodzący” to taki, który jeszcze nie wkracza na przejście, lecz znajduje się przed nim – bez względu na odległość. Można więc zadać pytanie: czy zatem brak takiego sformułowania w uzasadnieniu, a także brak definicji legalnej w ustawie był przypadkiem. Twierdzę, że nie. Oczywisty obecnie obowiązek obserwacji bezpośredniej okolicy przejścia nie jest jednoznaczny z nabyciem pierwszeństwa pieszego znajdującego się przed przejściem. Konieczność uważnej obserwacji ma na celu przygotowanie się kierującego do ewentualnego wchodzenia pieszego na przejście, tak aby to nie było dlań zaskoczeniem (czas reakcji na bodziec spodziewany jest krótszy). Wzmoczenie czujności pozwoli również, w razie potrzeby, zastosować drugą warunkową postać art. 4 p.r.d., tj. np. gdy pieszy będzie biegł w kierunku przejścia, będzie w stanie wskazującym na wpływ środków oddziałujących na odśrodkowy układ nerwowy lub będzie to małe dziecko. Innymi słowy wówczas

przed torem ruchu pieszego, to zdecydowanie za mało do wyczerpania znamion wejścia bezpośrednio przed jadący pojazd.” W tej sytuacji, również za IES [23, 24], biegli przyjmują, że wejściem bezpośrednio przed pojazd jest zmuszenie prawidłowo reagującego (chodzi o czas reakcji) kierującego do gwałtownego i intensywnego hamowania (ponad 50% dostępnego opóźnienia w [m/s²]). Zasada szczególnej ostrożności i zakaz wtargnięcia łączą się tu bezpośrednio i nie należy moim zdaniem, w tym konkretnym przypadku, ich rozdzielać. Osoby niebędące prawnikami często mylą ją z art. 4.

⁶ Małecki, M. (2021). Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych. Analiza prawna. *Paragraf na Drodze*, 4, 7–18.

⁷ Propozycję nowego brzmienia tej zasady w mowie potocznej zamieściłem wraz z uzasadnieniem w poprzedniej pracy [6].

nastąpi konieczność zmiany z zaufania na utratę zaufania do drugiego uczestnika ruchu. Takie podejście wspiera dodatkowo obowiązek zachowania szczególnej ostrożności.

W tym miejscu należy przypomnieć intencję projektodawcy i jednocześnie ustawodawcy (słowo „wchodzący” nie zostało zmienione podczas prac legislacyjnych) wyrażoną na posiedzeniu Podkomisji Sejmowej przez Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury R. Webera, reprezentującego stronę rządową, którego więcej wypowiedzi zawarłem w poprzednim opracowaniu⁸: „Żeby nie było tak, że zbliżający się do przejścia dla pieszych pieszy będzie uważał, że ma no jeszcze nie daj Boże bezwzględne pierwszeństwo.”⁹ [podkr. autora].

Warto dodatkowo zacytować dyskusję red. Michała Rachonia z Rzecznikiem Ministerstwa Infrastruktury doktorem Szymonem Huptysiem¹⁰, która odbyła się 7 lipca 2021 r., czyli tuż po nastaniu zmian. Otóż – jak w większości przekazów medialnych – pytanie zadane było z błędną tezą:

[7:30 – czas audycji] „Panie Rzeczniku, jeszcze kwestia dotycząca tego, co dzieje się na drogach w Polsce. Mieliśmy w ostatnich tygodniach kilka nowelizacji, zmian związanych z przepisami ruchu drogowego. Czy w tej sprawie prowadzone są jakieś nowe prace? **Mamy ten nowy obowiązujący przepis, tę zasadę o wpuszczaniu i uzyskaniu pierwszeństwa przez przechodnia zbliżającego się do przejścia dla pieszych** [wyróżnienie autora]. Różnie jest z tym na drogach, patrząc na zachowanie kierowców, choć mam wrażenie, że uczymy się wszyscy powoli tej zasady. Jak wyglądają plany i czy w ogóle są w tej chwili jakieś plany dotyczące konkretnych zmian w przepisach?”

Rzecznik Ministerstwa Infrastruktury na powyższe pytanie odpowiedział: [8:10] „Ostatnio weszły w życie dwie nowelizacje Prawa o ruchu drogowym, które dotyczą bezpieczeństwa. **Bądźmy precyzyjni i bardzo bym też prosił o precyzyjne cytowanie przepisów. Pierwszeństwo uzyskał pieszy wchodzący na jezdnię, znaczy – mówimy tutaj o momencie wchodzenia na jezdnię, nie zaś o momencie zbliżania się do tej jezdni...**” [wyróżnienie autora].

⁸ Krzemień, P. (2021). Pierwszeństwo pieszego „wchodzącego” na przejście dla pieszych...

⁹ Z uwagi na temat opracowania to zdanie autor spisał dosłownie – nie z protokołu, lecz z odsłuchu. Zdanie z protokołu senackiego brzmiało: „*Nie może być tak, że pieszy zbliżający się do przejścia uważa, że ma zawsze pierwszeństwo, nie daj Boże bezwzględne.*”

¹⁰ Fragment wypowiedzi dra Szymona Huptysia jest zacytowany w publikacji autora [7] jednak bez wiedzy o pytaniu, jakie zadał dziennikarz Polskiego Radia 24, co mocno wpływa na kontekst odbioru, albowiem Rzecznik prostuje nieprawdziwą tezę dziennikarza. Źródło: https://polskieradio24.pl/130/5925/Artykul/2769239,Nowelizacja-przepisow-Prawo-o-ruchu-drogowym-Obowiazki-maja-tez-piesi?fbclid=IwAR3TXkvvdrBC_tj_BOGVXAa28XsaVH5voARbZNhs2Kgza8x2HTsXj_Tpg8I. Plik audio: https://static.prasa.pl/d34890c7-3a40-4717-88a5-8088efae7d2c.mp3?fbclid=IwAR2BAR9ldGKIsRJfWuVCKPUOMCIU5dluGHuo2bIIK_m-k80VHW7n3X0d2LE (dostęp: 10.12.2022 r.).

Michał Rachoń:

[8:34] „...Proszę to wyjaśnić, bo to jest rzecz, która – ja jestem przekonany – dla kierowców nie jest do końca zrozumiała. Zresztą były dyskusje dotyczące tej kwestii. Jak jest zdefiniowany ten moment?”

Rzecznik Ministerstwa Infrastruktury:

[8:49] **„Zdefiniowany jest w taki sposób, że jeżeli pieszy podejmuje ten „akt” wchodzenia na jezdnię, że tak powiem, no to wówczas on już ma pierwszeństwo i kierowca musi tego pierwszeństwa mu udzielić. Natomiast samo podchodzenie do skrajni jezdni i zatrzymanie się na chodniku – nie powoduje uzyskania tego prawa pierwszeństwa. Dlatego mówimy o momencie wchodzenia na jezdnię.”** [wyróżnienie autora].

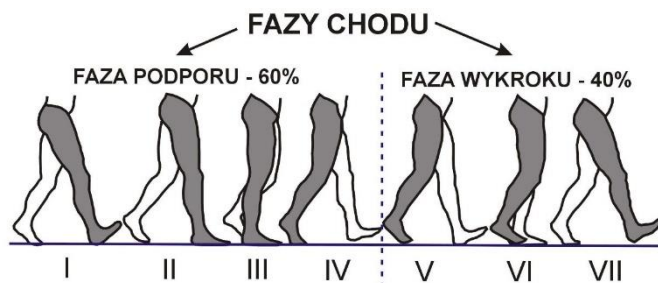
Jest to wypowiedź jak najbardziej zbieżna ze stanowiskiem Ministerstwa Infrastruktury prezentowanym podczas odrzucania projektów i poprawek opozycji. Skoro więc pieszy idący normalnym krokiem może zatrzymać się na odcinku około 0,5 m, to nawet gdy tego nie uczyni i tak nie powoduje, że uzyskuje pierwszeństwo na chodniku, bowiem kierujący nie jest w stanie przewidzieć tego zatrzymania się lub jego braku. Ponadto znajdując się na chodniku w żaden sposób nie koliduje z torem ruchu pojazdu. Według wypowiedzi Rzecznika Ministerstwa Infrastruktury należy więc przyjąć, iż dopiero przemieszczanie się nad krawędzią jezdni jest jednoznacznym sygnałem o wchodzeniu na przejście.

Warto dodać, iż podczas prac legislacyjnych wypowiadali się eksperci, którzy jasno określali, że przekaz musi być precyzyjny i oznaczać, że pieszy wchodzący to przekraczający krawędź jezdni oraz przejścia, tak aby nie było nieporozumień. Nikt ze strony rządowej ani z opozycji nie zaprzeczył takiemu rozumieniu pojęcia „wchodzącego”¹¹. Nie budzi więc wątpliwości, jaką konkretną czynność i jakie usytuowanie pieszego mieli na myśli posłowie i projektodawca. Z tego też powodu przedstawiciele opozycji przedkładali poprawki mające na celu przyznanie pierwszeństwa pieszemu oczekującemu i mającemu zamiar przejść, które zostały odrzucone z uzasadnieniem Ministerstwa Infrastruktury, ale nikt nie postulował nadania pierwszeństwa pieszemu zbliżającemu się do przejścia. Można też utożsamić pieszego zbliżającego się z oczekującym, gdyż może on czekać na dogodną sytuację zmniejszając tempo zbliżania się do przejścia. Niezrozumiałą jest więc dla mnie pogląd mojego Adwersarza, iż pieszy wchodzący to osoba znajdująca się w pewnej małej odległości od przejścia (sugerowane maksymalnie 1,5 m), a samo użycie przez ustawodawcę pojęcia „wchodzący” jest niejednoznaczne. Gdyby ustawodawca chciał nadać pierwszeństwo pieszemu zbliżającemu się do przejścia lub mającemu zamiar przejść użyłby tych wszystkich określeń, np. „(...) pieszemu zbliżającemu się w sposób wskazujący na zamiar wejścia [podobnie jak w prawie niemieckim – dop. autora], [lub dodatkowo nawet oczekującemu – dop. autora] wchodzącemu, oraz znajdującemu się na przejściu (...). Nic nie stało na przeszkodzie

¹¹ Krzemień, P. (2021). Pierwszeństwo pieszego „wchodzącego” na przejście dla pieszych...

i nie stanowiłoby to dublowania pojęć, gdyż każdy z tych zwrotów oznacza co innego.

Profesor R. A. Stefański, cytując mój pogląd dodaje, że „wchodzącym jest osoba, która wkracza nogą na początek przejścia, przekracza umowną granicę strefy, czyli przejścia dla pieszych i chodnika/pobocza”. Z takim zacytowaniem nie mogę się zgodzić, bowiem w swoim opracowaniu¹² zawarłem przypis nr 16, iż wchodzenie nie musi być powiązane z wysunięciem jednej z nóg. Uzasadniłem to kinematyką chodu człowieka, który w chwili wchodzenia może mieć dowolnie usytuowane nogi. Oba uda mogą być np. zrównane w pionie, a jedno z podudzi podgięte w kolanie, co zaprezentowano na ryc. 1. Jeśli przejście jest na jednym poziomie z chodnikiem lub poboczem, to pieszy może na nie wchodzić będąc w III lub VI fazie chodu.



Ryc. 1. Fazy chodu pieszego¹³.

Absolutnie nie chodzi mi o usytuowanie nóg pieszo, których nie ma obowiązku szczegółowo obserwować kierujący, co zresztą mój Adwersarz przyznaje, natomiast mam na myśli usytuowanie tułowia i nóg osoby względem krawędzi przejścia dla pieszych. Zgrubna obserwacja usytuowania nóg jest punktem odniesienia do określenia usytuowania pieszo. Skupienie uwagi wyłącznie na górnych partiach pieszo mogłoby spowodować błąd perspektywy, zwłaszcza przy istnieniu dwóch pieszych i warunkach niedostatecznego oświetlenia, polegający na tym, że pieszy wyższy i cięższy wydawałby się bliższym przejścia niż pieszy niższy i chudszy, co oczywiście nie musi być prawdziwe. Przemieszczanie się nad krawędzią jezdni jest najłatwiejsze do percepcji przez kierujących i jednoznaczne co do oceny czynności, którą wykonuje wchodzący pieszy. Przykładem, iż kierującym łatwiej jest rozpoznać konkretnie wyznaczoną granicę, jest malowanie lub usuwanie linii krawędzi i osi jezdni – tam, gdzie chce się zmniejszyć prędkość pojazdów nie maluje się tych linii lub się je usuwa, gdyż powoduje to spadek możliwości

¹² Krzemień, P. (2021). Pierwszeństwo pieszo „wchodzącego” na przejście dla pieszych...

¹³ Dąbkowski, P., Ziola, A., Šebek, M. (2021). Margines stabilności energetycznej pozycji – punkt wyjścia do wnioskowania w sprawie. *Paragraf na Drodze*, numer specjalny, 279–286 oraz cytowana tam literatura.

oceny usytuowania pojazdu w odniesieniu do szerokości jezdni. Ponadto pieszym jest również np. osoba poruszająca się na wózku inwalidzkim, dziecko poniżej lat siedmiu poruszające się na rowerze – pod opieką dorosłej osoby. Jako niezasadny jest używany argument dotyczący precyzyjnego usytuowania nóg pieszego, którego nie postulowałem. Możemy sobie również wyobrazić pieszego niosącego długi przedmiot lub pchającego wózek, tak więc gdy przedmiot ten „przetnie” krawędź przejścia, to należy go uznać (niejako razem z pieszym) za „wchodzącego”. Dlatego słuszne jest stwierdzenie, że gdy pieszy (ciałem, rowerem, wózkiem inwalidzkim) przekracza/fizycznie przejeżdża krawędź przejścia już się na nim znajduje, choć częściowo, i takiej argumentacji używałem. Nie oznacza to jednak, że utożsamienie z takim usytuowaniem pieszego pojęcia znajdowania się na przejściu w rozumieniu poprzedniej regulacji jest właściwe. Różnica polega na tym, że osoba „wchodząca”, to znajdująca się na granicy dwóch ośrodków lub powierzchni. Ponieważ miejsca przeznaczonego do poruszania się pieszych nie oddziela od przejścia żadna szersza strefa neutralna (obecnie może pieszy wchodzić na przejście z drogi dla pieszych, ale nadal granicą pozostaje linia krawędzi jezdni), to w istocie „wchodzącego” należy rozumieć jak znajdującego się chwilowo nad obydwoma powierzchniami jednocześnie. Przywołanie zasady *per non est*¹⁴ nie jest więc słuszne, bo zmiana dla kierujących i pieszych nastąpiła. Wspomniałem jednak, o tym, że poprzednie brzmienie przepisu mogło kierujących wprowadzać w błąd i powodować brak obserwacji bezpośrednich okolic przejścia, gdyż kierujący skupiali się na sytuacji, gdy pieszy w całości znajdował się na początku powierzchni przejścia. Było to niekorzystne i sprzeczne z Konwencją Wiedeńską, według której biegli opiniowali zdarzenia, przyjmując jako „stan zagrożenia”¹⁵ chwilę, gdy w rzucie z góry, środek ciężkości pieszego znajdował się nad linią krawędzi przejścia. Mogło to być krzywdzące dla kierujących spodziewających się innej oceny ich postępowania, polegającej na tym, iż pieszy był nieco dalej, czyli w całości na przejściu. Powstała więc dla kierujących sytuacja, o której wspomina Z. Drexler (cytowany przez mojego Adwersarza), czyli zmiana ustawy dla ułamka sekundy.

Stwierdzenie sprzeczności mojej interpretacji z *ratio legis* również uważam za niesłuszne. Oczywiście celem ustawy było zwiększenie ochrony pieszego, ale zasadnicza jest tu interpretacja tego, w czym owa ochrona ma się przejawiać. Nie należy jej rozumieć wyłącznie jako nakazu skierowanego tylko do kierujących, lecz należy spojrzeć również z perspektywy zachowania się pieszych. Jest rzeczą bezdyskusyjną, że nadmierne zwiększanie uprzywilejowania danej grupy uczestników ruchu drogowego przynosi skutek odmienny od założonego. Potwierdzają, to nie

¹⁴ Nie wolno interpretować tekstów prawnych w taki sposób, aby ich pewne fragmenty okazały się zbędne.

¹⁵ Pojęcie to niekoniecznie musi się wiązać z zagrożeniem wypadkiem. Chodzi tu o powinność reagowania.

tylko amerykańskie badania naukowe¹⁶, ale również doświadczenie kierujących. Cytowany w pracy¹⁷ Herms B. F.¹⁸ doszedł do wniosku, iż na przejściach dla pieszych dochodzi do około dwukrotnie większej liczby wypadków niż na przejściach sugerowanych. Podkreślił również, że „dowody wskazują, że zły stan bezpieczeństwa pieszych uczestników ruchu drogowego w USA nie jest spowodowany oznakowaniem przejść dla pieszych, natomiast jest odzwierciedleniem postawy i zachowania pieszych podczas korzystania z oznakowanych przejść dla pieszych.” Badanie przeprowadzone przez cytowanego w pracy¹⁹ Trinh P.²⁰ wykazało, że „piesi częściej patrzyli w obie strony przed przekroczeniem nieoznakowanego przejścia dla pieszych [sugerowanego – dop. autora] oraz że znacznie większa liczba pieszych nie patrzyła wcale podczas przekraczania oznakowanego przejścia dla pieszych.” Autorzy²¹ konkludują, że nie chodzi o zaniechanie wyznaczania i likwidację tradycyjnych przejść, ale muszą one znajdować się w miejscach szczególnych wraz z odpowiednimi środkami technicznymi oraz nie można pomijać edukacji. To, iż znaczna liczba pieszych staje się mniej ostrożna, a często w ogóle nie upewnia się, czy może wejść bezpiecznie na przejście, a podczas przechodzenia także nie uważa, jest więc prawdą i znajduje dodatkowe potwierdzenie w nowych badaniach czeskich naukowców²². Odpowiedzią na ten brak podstawowej ostrożności jest niedawna nowelizacja p.r.d. polegająca na wprowadzeniu przejść sugerowanych, na których pieszy pierwszeństwa nie ma, mających w wielu miejscach sukcesywnie wypierać tradycyjne przejścia. Jest to rozwiązanie znane z innych europejskich krajów, które zdecydowanie zmniejsza liczbę wypadków. Innymi słowy

¹⁶ Kusio, E., Wawrzonek, T., Lewandowska, A. (2021). Sugerowane przejścia dla pieszych – stan wiedzy i aspekty praktyczne. *Transport Miejski i Regionalny*, 1, 5–19. Pobrane z: <http://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element/baztech-fd7e4908-bb83-4bc2-84b2-8b50b0ac5a5e> (dostęp: 27.09.2022 r.), oraz cytowana tam zagraniczna literatura.

¹⁷ Kusio, E., Wawrzonek, T., Lewandowska, A. (2021). Sugerowane przejścia dla pieszych – stan wiedzy i aspekty praktyczne...

¹⁸ Herms B.F. (1972). *Pedestrian Crosswalk Study: Accidents in Painted and Unpainted Crosswalks*. In *Highway Research Record* 406, HRB, National Research Council, Washington, D.C.

¹⁹ Kusio, E., Wawrzonek, T., Lewandowska, A. (2021). Sugerowane przejścia dla pieszych – stan wiedzy i aspekty praktyczne...

²⁰ Trinh P. (2015). The beautiful chaos of design: A perspective after visiting Vietnam, *ITE Journal* (Institute of Transportation Engineers).

²¹ Kusio, E., Wawrzonek, T., Lewandowska, A. (2021). Sugerowane przejścia dla pieszych – stan wiedzy i aspekty praktyczne...

²² 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, 2019*. Autorzy badając 305 rzeczywistych przypadków potrąceń pieszych uwiecznionych na filmach, doszli do wniosku, że **aż 130 pieszych w ogóle nie zareagowało przed potrąceniem**. Cofnęły się zaledwie 3 osoby, odskoczyły 4, podskoczyły 11, potknęły się 29, zwolniły 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 wchodzenia lub przekraczania przejścia, nie mówiąc już o ostrożności szczególnej. Konieczna jest zatem pilna edukacja tej grupy uczestników ruchu, gdyż obecna zdaje się celuje w niewłaściwym kierunku.**

uprawnione jest stwierdzenie, że umiarkowane rozszerzenie pierwszeństwa pieszych jest celowe, wyważone i stanowi rozsądny kompromis ustawodawcy mający na uwadze powszechne niebezpieczne zachowania pieszych, które nasiliłyby się, gdyby przyznano im pierwszeństwo podczas zbliżania się do przejścia, nawet na małą odległość. Z tego powodu omawiana zmiana, na pozór może wydawać się żadna, ale tak nie jest. Przy zdefiniowaniu zachowania się uczestników ruchu, o które chodziło ustawodawcy, nie następuje kolizja mojego rozumienia pojęcia „wchodzącego” z *ratio legis* ustawy.

3. Wykładnia językowa, zasady prawodawstwa, odbiór społeczny i dodatkowa argumentacja

W moim poprzednim artykule posłużyłem się słownikowym pojęciem słów „wchodzący” i „wchodzić”. Najbardziej oddające ruch drogowy pojęcia to: „osoba, która gdzieś wchodzi, przekroczyć granice jakiegoś pomieszczenia lub obszaru, idąc nadepnąć na coś nogą, przekroczyć umowną granicę jakiejś sfery lub strefy”. Tymczasem mój Adwersarz zaprezentował pojęcia takie jak: „idąc, przesuwać się, dostać się do środka, wewnątrz czegoś, wstępować, wkraczać, stawiać się częścią składową czegoś, zaczynać jakieś działania, przystąpić do czegoś, wdawać się w coś, dostawać się w jakieś położone, osiągnąć jakiś stan.” Nie jest dla mnie zrozumiałe pominięcie znaczeń, które zaprezentowałem ze słownika PWN. Pamiętam jednak, że gdy trwał proces legislacyjny prof. R. A. Stefański optował za przyznaniem pierwszeństwa pieszemu oczekującym na przejście²³, a także zbliżającemu się do przejścia dla pieszych²⁴.

Słusznie mój Interlokutor stwierdził, że słowo „wchodzący” jest imiesłowem przymiotnikowym czynnym, który wskazuje cechę osoby wykonującej niezakończoną czynność. Dalej jednak nie sposób się zgodzić, że jest to osoba znajdująca się poza przejściem, gdyż taki stan opisuje imiesłów: „zbliżający się” do przejścia. Określenie „taki który zaraz wejdzie” jest niejednoznaczne i nieprecyzyjne, gdyż nie wiadomo jaki czas mu odpowiada. W znaczeniu potocznym tego słowa, a takich używa się w ustawie o ile nie tworzy się definicji legalnych (o czym dalej), może to być zarówno kilka sekund, jak i np. mniej niż jedna sekunda. Rozszyfrowanie tego na sali sądowej, w sytuacji braku zapisu monitoringu uniemożliwiłoby przeprowadzenie miarodajnej analizy możliwości uniknięcia wypadku, bowiem chwila powstania stanu zagrożenia byłaby mocno rozmyta. Należy uwzględnić dodatkowo możliwości praktyczne zastosowania interpretacji mojego Adwersarza, wspominając, że w Polsce wiele chodników ma szerokość zaledwie 2 m (a czasem mniej),

²³ <https://prawo.gazetaprawna.pl/artykuly/1443789,pierwszenstwo-pieszych-nowelizacja-prawa-o-ruchu-drogowym.html> (dostęp: 27.09.2022 r.).

²⁴ <https://prawo.gazetaprawna.pl/artykuly/8102384,piesi-wchodzenie-na-pasy-pierwszenstwo-prawo-o-ruchu-drogowym.html> (dostęp: 27.09.2022 r.)

tak więc każdy pieszy idący w kierunku przejścia na całej jego szerokości nabywałby pierwszeństwa, gdy tylko lekko zwróci się w stronę przejścia, np. wymijając się z innym pieszym. Przy występowaniu innych pieszych zmierzających w różnych kierunkach sytuacja byłaby nie do rozszyfrowania dla kierującego na wystarczającym poziomie pewności. Problem interpretacyjny powstałby również przy innych szerokościach drogi dla pieszych/chodnika – nie wyobrażam sobie karania kierujących za spóźnienie się z reakcją przy tak wielu zmiennych czynnikach, a zatem braku sprawiedliwości w wymiarze sprawiedliwości.

Poza tym powszechnie wiadomo, że ludzie mają znaczne problemy z oceną odległości w ujęciu metrycznym, zwłaszcza w otwartej przestrzeni. Z tego powodu, zdecydowanie bardziej jednoznaczne dla kierującego jest usytuowanie pieszego znajdującego się nad krawędzią jezdni, niż w bliżej nieokreślonej odległości w płaszczyźnie jezdni i to widzianej z perspektywy oczu kierowcy, a zatem pod małym kątem. Pogląd jakoby kierujący miał obiektywnie [podkr. autora] odczytywać zachowanie pieszego oddalonego od przejścia na dowolną odległość, z którego wynika, iż zmierza do przejścia [podkr. autora], jest niemożliwy do spełnienia z uwagi na różnice w subiektywnej ocenie przestrzeni i znaczeń pojęć przez człowieka, tym samym – moim zdaniem – niewłaściwy. Zresztą podobnie stwierdził, przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury R. Weber, podczas prac legislacyjnych opisanych przez mnie²⁵, choć odpowiadał na pytanie dotyczące pieszego oczekującego, bo jak już wspominałem nikt nie postulował nadania pierwszeństwa pieszemu zbliżającemu się do przejścia:

„Jest pytanie, jak w wyraźny sposób wykazać zamiar przejścia przez przejście dla pieszych. Można podnieść rękę, ale jest pytanie, czy akurat podnosimy rękę po to, żeby zasignalizować nasz zamiar, czy też machamy komuś, kto jest po drugiej stronie ulicy. Stanowisko rządu jest negatywne także ze względu na szeroki zakres interpretacji wyrażenia zamiaru przejścia przez pasy na drugą stronę ulicy.” Nie da się więc obiektywnie ocenić zachowania pieszego w kontekście jego zamiaru, w czasie którym dysponuje kierujący. Natomiast jak najbardziej jest możliwe obiektywne rozpoznanie znajdowania się pieszego przemieszczającego się nad krawędzią jezdni i przejścia. Odgadnąć zamiar pieszego zbliżającego się do przejścia na małą odległość oczywiście się da, tak samo jak nie odgadnąć, tyle że w procesie wykroczeniowym lub karnym nie może być mowy o obowiązku zgadywania. Pieszy zbliżający się do przejścia na małą odległość często porusza się niejednostajnym tempem (zwalnia, a następnie przyspiesza), tak więc wykonanie wiarygodnej analizy czasowo-przestrzennej (bez zapisu wideo) jest mało realne, z powodu braku danych o zmianie tempa ruchu. W takiej analizie każdy ułamek sekundy jest bardzo ważny z uwagi na możliwość uniknięcia wypadku przez kierującego. Zaś na samym przejściu piesi zazwyczaj poruszają się stałym tempem, co umożliwia wiary-

²⁵ Krzemień, P. (2021). Pierwszeństwo pieszego „wchodzącego” na przejście dla pieszych...

godne wykonanie analizy czasowo-przestrzennej, a tym samym zbadanie możliwości uniknięcia wypadku. Wydłużanie drogi pieszego, od powstania stanu zagrożenia (powinność reagowania kierującego) do potrącenia, wiązałaby się z utratą wiarygodności obliczeń biegłych, którzy zmuszeni byłiby do przyjmowania wartości nieznanych. Dokonanie w takiej sytuacji miarodajnych ustaleń faktycznych przez organ procesowy byłoby najczęściej wątpliwe i miało cechy zgadywania.

Tylko informacyjnie dodać można cytaty z wypowiedzi R. Webera, gdyż nie wychyciłem, aby mój Interlokutor wprost odniósł się w swoim opracowaniu, w kontekście pierwszeństwa, do pieszego stojącego: „Były duże obawy, były duże wątpliwości interpretacyjne kim jest oczekujący, w jaki sposób kierowca ma rozpoznać oczekującego na przejście dla pieszych. My te obawy i te wątpliwości w tej chwili podtrzymujemy, uważamy, że to sformułowanie jest za mało precyzyjne, nieostre i może przynieść odwrotne do zamierzonego skutek.” „Natomiast jeżeli chodzi tutaj o odniesienia do *exposé* pana premiera Mateusza Morawieckiego, to (...) pan premier w żadnym miejscu nie powiedział o pierwszeństwie dla pieszych, którzy oczekują na wejście na przejście dla pieszych.”

Z powyższą interpretacją zgodne są wyniki ankiety czasopisma Prawo Drogowe News (ryc. 2).



Ryc. 2. Wynik ankiety autorstwa czasopisma Prawo Drogowe News²⁶.

²⁶ <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/rozmowy/wchodzenie-i-zamiar-po-raz-kolejny> (dostęp: 1.10.2022 r.).

Warto również przytoczyć fragmenty rozporządzenia dotyczącego zasad techniki prawodawczej²⁷:

„§ 6. Przepisy ustawy redaguje się tak, aby dokładnie i w sposób zrozumiały dla adresatów zawartych w nich norm wyrażały intencje prawodawcy.

§ 8. 1. W ustawie należy posługiwać się poprawnymi wyrażeniami językowymi (określeniami) w ich podstawowym i powszechnie przyjętym znaczeniu [podkr. autora].

§ 10. Do oznaczenia jednakowych pojęć używa się jednakowych określeń, a różnych pojęć nie oznacza się tymi samymi określeniami²⁸.

§ 146. 1. W ustawie lub innym akcie normatywnym formułuje się definicję danego określenia, jeżeli:

- 1) dane określenie jest wieloznaczne;
- 3) znaczenie danego określenia nie jest powszechnie zrozumiałe;
- 4) ze względu na dziedzinę regulowanych spraw istnieje potrzeba ustalenia nowego znaczenia danego określenia.

§ 147.

2. Jeżeli dane określenie ma być używane w ustalonym znaczeniu tylko w obrębie zespołu przepisów, jego definicję zamieszcza się w bezpośrednim sąsiedztwie tych przepisów.”

Ustawodawca nie stworzył legalnego pojęcia „wchodzenia” oraz „wchodzącego”, a zatem należy je rozumieć zgodnie z mową potoczną i znaczeniem słownikowym. Przyjęcie poglądu mojego Przedmówcy wymagałoby zatem założenia, iż nowelizacja ustawy nastąpiła niezgodnie z zasadami techniki tworzenia aktów prawnych, co by było sprzeczne z pozytywną opinią Biura Legislacyjnego Sejmu.

Potoczne rozumienie „wchodzenia” pojawia się często w życiu codziennym, np. „zakaz wchodzenia do sklepu z lodami”, „wchodząc do świątyni zdejmij nakrycie głowy”, „wchodzenie na słup trakcji elektrycznej grozi porażeniem prądem”, „wchodząc na lód ryzykujesz życie”, „zakaz wchodzenia do wody”. Żadne z tych pojęć nie oznacza zakazu zbliżania się do danego miejsca na odległość mniejszą niż np. 1,5 m. Podobne przykłady zaczerpnięte z ustawy p.r.d. zawarłem w moim poprzednim artykule¹²⁹ dotyczącym omawianego zagadnienia, a dodać można np. zakaz wchodzenia na torowisko, który również nie zabrania zbliżania się na minimalną odległość do torowiska ani do zapor – o ile istnieje.

²⁷ Załącznik do obwieszczenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 lutego 2016 r. (Dz. U. poz. 283).

²⁸ Zob. pozycja z przypisu nr 1 (s. 13–16), gdzie podałem przykłady użycia w p.r.d. pojęcia wchodzącego w znaczeniu potwierdzającym moją interpretację, oraz pojęć innych, których ustawodawca nie użył, a odpowiadałyby interpretacji mojego Adwersarza.

²⁹ Krzemień, P. (2021). Pierwszeństwo pieszego „wchodzącego” na przejście dla pieszych...

4. *Możliwość zmuszenia pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia*

Prof. R. A. Stefański na końcu swojego artykułu stwierdza: „Niesłusznie twierdzi się, że obowiązek ustąpienia pierwszeństwa nie może dotyczyć pieszego wchodzącego na przejście, argumentowane tym, że „nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu zachodzi wówczas, gdy pieszy zostanie zmuszony do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku”. Wynika ono z błędnego odkodowania normy prawnej z art. 1 pkt 23 p.r.d. W przepisie tym jest mowa nie o zmuszeniu, a możliwości zmuszenia pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku.”

Dyskutowany fragment przepisu brzmi następująco: „ustąpienie pierwszeństwa – powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić (...) 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”. Uważam, że słowo „mógłby”, o którym wspomina mój Adwersarz nic tu nie zmienia, gdyż ustawodawca opisuje czynność przyszłą pieszego, a ponadto fakt obiektywnego zmuszenia pieszego do określonego zachowania nie oznacza, że on to uczyni. Może zareagować nadmiarowo, jak i nie zareagować w ogóle. Natomiast nieustąpienie pierwszeństwa musi być obiektywne, tj. zakładać modelowego uczestnika ruchu. Podobnie postępuje się przy ocenie np. zajechania drogi, a zatem czy ewentualny zjazd poza jezdnię kierującego, któremu drogę zajechano był uzasadniony okolicznościami. Zdarza się, że kierujący reagują nadmiarowo na stan zagrożenia, podczas gdy sytuację uratowałyby umiarkowane zmniejszenie prędkości, a następnie zjazd na pobocze, przy pozostającym właściwym zapasie bezpieczeństwa. To samo dotyczy pieszych. Nie sposób przyjąć, że błędna ocena sytuacji przez pieszego, który niepotrzebnie zaczął zbiegać z przejścia lub też zatrzymał się podczas wchodzenia lub przechodzenia miałaby obciążać kierującego. Niezasadne byłoby karanie mandatem kierującego, którego sposób jazdy obiektywnie nie zmusił pieszego do podejmowania manewrów obronnych, a policjant uznałby, że teoretycznie mogło się to zdarzyć. Ów przepis nie ma charakteru porządkowego, ale skutkowy.

Użycie przez ustawodawcę słowa „mógłby” nie oznacza, że chodzi o sytuację, gdy drugi uczestnik ruchu nie ma jeszcze pierwszeństwa i kierujący musiałby mu go ustąpić na wszelki wypadek. Słowo to odnosi się nie do przyszłego zachowania pieszego nieposiadającego jeszcze pierwszeństwa, tylko do kierującego, który ma określone obowiązki polegające na tym, że jeśli pieszy wejdzie prawidłowo [podkr. autora] na przejście, to kierujący „może i powinien” zastosować taką taktykę jazdy, aby pieszemu oddać należne pierwszeństwo. Wiąże się to więc z obowiązkiem przewidywania postępowań prawidłowych i modelowych drugiego uczestnika ruchu, nie zaś z ekscesów. Zatrzymanie się pieszego na chodniku tuż przy krawędzi przejścia, jeśli wchodzenie na przejście stanowiłoby wejście bezpośrednio przed

nadjeżdżający pojazd lub przyspieszenie kroku gdy pieszy wszedł bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd i chciał naprawić swój błąd w celu uniknięcia wypadku, nie będzie nieustąpieniem pieszemu pierwszeństwa przez kierującego. Nie będzie również nieustąpieniem pierwszeństwa, gdy pieszy stoi przy krawędzi przejścia i z niewiadomego powodu nań nie wchodzi, a kierujący przejedzie. Takie postoje pieszego znane są z filmów prezentowanych w Internecie i nie są czymś nadzwyczajnym. Natomiast jeśli stoi i chce przejść, to i tak nie może być mowy o obowiązku uwzględniania zamiarów pieszego i tu sądzę, że jesteśmy zgodni.

Punkt 1 mojego opracowania³⁰ (s. 13) mówi o pieszym znajdującym się na chodniku i tak jak dostrzegł mój Adwersarz nie wyklucza pieszego poruszającego się, a nawet o nim wspomina. Natomiast punkt 2 mówi o pieszym stojącym. Treści te należy rozumieć przez pryzmat wcześniejszych moich wypowiedzi, gdzie uznałem, iż pieszy nabywa pierwszeństwo dopiero znajdując się częściowo na chodniku i częściowo na przejściu.

Cytat mojej wypowiedzi zawarty przez prof. R. A. Stefańskiego jest prawdziwy jednak kontekst, w jakim został umieszczony moim zdaniem nie. Wynika, to z tego, że ja pisząc o „wchodzącym” rozumiem przekraczającego krawędź jezdni, natomiast mój Adwersarz będącego jeszcze w całości na chodniku. Nie stwierdziłem więc, że obowiązek ustąpienia pierwszeństwa nie może dotyczyć pieszego wchodzącego na przejście, moim zdaniem brakuje tam niezwykle ważnego słówka „nie”, tj. pieszego „niewchodzącego na przejście”. Czytelnik, który nie zapozna się z moim artykułem może odnieść wrażenie, że nie czytałem ustawy.

Uznanie przeze mnie niemożności nieustąpienia jak i ustąpienia pierwszeństwa komuś kto go formalnie nie nabył jest logiczną konsekwencją mojego zdania na temat „wchodzącego”. Tymczasem mój Interlokutor „wchodzącego” potraktował wg własnej interpretacji, a resztę zdania wg interpretacji mojej, co może rodzić nieporozumienie. Moim zdaniem problematyczna treść mogłaby wyglądać następująco: „Niestuszenie twierdzi się, że obowiązek ustąpienia pierwszeństwa nie może dotyczyć pieszego **poruszającego się i znajdującego się jeszcze w całości na chodniku, tj. niewchodzącego na przejście (wg mnie, a wg mojego Adwersarza już wchodzącego)**, argumentowane tym, że „nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu zachodzi wówczas, gdy pieszy zostanie zmuszony do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku”.

Na uzasadnienie swojego poglądu, że obowiązki dotyczące ustąpienia pierwszeństwa mogą dotyczyć wyłącznie pieszego znajdującego się na przejściu lub na nie wchodzącego (w moim rozumieniu tego słowa) podam prozaiczny przykład. Nieustąpienie lub ustąpienie pierwszeństwa pieszemu niespełniającemu powyższych warunków, to tak jakby nie spłacić długu lub go spłacić osobie, wobec której dłużnikiem się nigdy nie było.

³⁰ Krzemień, P. (2021). Pierwszeństwo pieszego „wchodzącego” na przejście dla pieszych...

5. Przykłady Konwencji Wiedeńskiej

W prowadzonych rozważaniach może być pomocne opracowanie P. Przybyśza³¹, który rozpoczynając analizę treści Konwencji Wiedeńskiej tłumaczonej na różne języki i wspierając mój pogląd na temat znaczenia słowa „wchodzący”, słusznie stwierdza: „Należy w tym miejscu zauważyć, iż kierujący pojazdem nie ma fizycznej możliwości swoim przejazdem po jezdni narazić na jakiegokolwiek niebezpieczeństwo pieszego, który znajduje się całkowicie poza tą jezdnią (np. na chodniku).” Uzasadnia to interpretację, że treść Konwencji Wiedeńskiej jak i polskiego p.r.d. o zmniejszeniu prędkości mającym na celu nienarażenie na niebezpieczeństwo pieszego wchodzącego na przejście nie może dotyczyć pieszego znajdującego się w całości na chodniku. Autor ten pisze tak:

„Potwierdzenie faktu, że kierujący ma określone prawem obowiązki dopiero wobec pieszego, który rozpoczął wchodzenie na przejście dla pieszych – można znaleźć w niemal wszystkich wersjach językowych Konwencji Wiedeńskiej, a w tym:

- francuskiej:
 - b) si la circulation des véhicules n'est réglée à ce passage ni par des signaux lumineux de circulation ni par un agent de la circulation, les conducteurs ne doivent s'approcher de ce passage qu'à allure suffisamment modérée pour ne pas mettre en danger **les piétonnes qui s'y sont engagés ou qui s'y engagent**; au besoin, ils doivent s'arrêter pour les laisser passer.
- rosyjskiej:
 - b) если движение транспортных средств на этом переходе не регулируется ни световыми дорожными сигналами, ни регулировщиком, водители должны при приближении к этому переходу надлежащим образом снизить скорость с тем, чтобы не подвергать опасности **пешеходов, вступивших или вступающих на переход**; в случае необходимости надлежит остановиться и пропустить пешеходов.
- niemieckiej:
 - b) wenn der Fahrzeugverkehr an diesem Überweg nicht durch Verkehrslichtzeichen oder einen Verkehrspolizisten geregelt wird, dürfen sich die Führer dem Überweg nur mit so mäßiger Geschwindigkeit nähern, **daß die Fußgänger, die sich auf diesen begeben haben oder begeben**, nicht gefährdet werden, nötigenfalls müssen sie anhalten, um diese vorbeizulassen.
- hiszpańskiej:
 - b) Si la circulación de los vehículos no estuviera regulada en ese paso por un semáforo ni por un agente de la circulación, los conductores deberán acercarse al paso moderando la marcha lo suficiente para no poner en peligro **a los**

³¹ <https://przprzemyslenia.blogspot.com/2022/08/czy-doszlo-do-wykroczenia-cz-1.html?fbclid=IwAR10e5HXcBGvG416gWAC0fzkV1IVHbC4p5CoYw0FOACoS1gtUo9f5hQWMFo> (dostęp: 28.09.2022 r.).

peatones que han entrado o que entren en él; en caso necesario, deberán detenerse para dejarlos pasar.

Wytluszczone sformułowania mówią o pieszych, którzy weszli lub wchodzi na przejście dla pieszych, a nie o pieszych, którzy dopiero w przyszłości [nawet zaraz – dop. autora] będą wchodzić.”

Nieco inaczej przepis ten brzmi w wersji angielskiej:

b) if vehicular traffic is not regulated at that crossing by traffic light signals or by an authorized official, drivers shall approach the crossing only at a speed low enough not to endanger **pedestrians using, or about to use** it; if necessary, they shall stop to allow such pedestrians to cross.

W tłumaczeniu wersji angielskiej na język polski zwrot ten może oznaczać pieszych korzystających lub zamierzających użyć przejścia dla pieszych, choć pojawiają się interpretacje, że może oznaczać również wchodzącego. Jednak w języku angielskim pieszy wchodzący na przejście to: *entering the pedestrian crossing*. Mając świadomość, że w przypadku kolizji aktów tłumaczonych, gdy tylko jeden zawiera inną treść, zgodnie z dyrektywą wykładni systemowej, uznaje się tłumaczenie większości z nich, rozstrzygnięcie pozostawiam specjalistom od filologii angielskiej. Nie można pominąć faktu, że gdy Polska wraz z wieloma innymi państwami ratyfikowała Konwencję Wiedeńską, to stroną traktatu nie była Wielka Brytania, ponieważ kraj ten ratyfikował tę Konwencję dopiero w 2018 r.³² Państwo znane z ortodoksyjnych³³ rozwiązań w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych mogło więc użyć tłumaczenia nieco na wyrost, czyli poszerzającego chwilę nabycia

³² https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=_en (dostęp: 4.10.2022 r.).

³³ W Londynie na przejściach o ruchu kierowanym, uznając, że przejście przez kilka sygnalizowanych przejściach jest dla pieszych „zadaniem męczącym i stresującym”, wprowadzono tzw. priorytet światła zielonego dla pieszych (*all in red*), rozwiązanie wyjątkowo nieekologiczne spowalniające oraz niekiedy zatrzymujące ruch pojazdów nawet gdy nie ma zgłoszenia pieszego (mimo starań inżynierów sygnalizacji nie udaje się wyeliminowanie tego negatywnego czynnika, co wynika z praktyki i obserwacji – dop. autor). Było to podyktowane wzrostem wypadków drogowych z powodu (uwaga) zezwolenia pieszym na wchodzenie na sygnale czerwonym (https://www.technologyreview.com/2022/06/29/1054565/london-traffic-lights-pedestrians/?truid&utm_source=the_download&utm_medium=email&utm_campaign=the_download.unpaid.engagement&utm_term&utm_content=06-30-2022&mc_cid=07147a1b0c&mc_eid=cc2502c9f9&fbclid=IwAR0C8ynek7S2kJwIhPBbVHuKBSxG7XTppvB0cY5XC7BLikmgece3ORdwf1o) – dostęp: 4.10.2022 r. Podobne „rozwiązania” są też stosowane w Polsce na razie wobec pojazdów, co nie działa zgodnie z założeniem i pojazdy są zbędnie zatrzymywane, gdyż nigdy nie da się przewidzieć odstępstw od ruchu uporządkowanego.

Warto dodać, że Wielka Brytania wniosła zastrzeżenia do Konwencji Wiedeńskiej między innymi odrzucając art. 20 ust. 6 lit. b. **Wielka Brytania nie uważa się za związaną** [wyróżnienie autora] postanowieniami, według których:

b) w celu przekroczenia jezdni na przejściu dla pieszych oznaczonym jako takie lub wyznaczonym znakami na jezdni:

pierwszeństwa pieszych. Polskie tłumaczenie Konwencji Wiedeńskiej mówi jednak o pieszym wchodzącym. Nie mam jednak wiedzy, z którego języka był dokonywany przekład, mogę jedynie przypuszczać, iż nie z j. angielskiego, którego tłumaczenie, o ile je rozumieć jako „zamierzającego skorzystać z przejścia”, jest niezgodne z treścią Konwencji. Zaznaczając różnice, zagadnienie to pozostawiam do rozstrzygnięcia Czytelnikom, podkreślając jednakże, iż oryginalnym językiem Konwencji jest język francuski, w którego tłumaczeniu mowa o pieszym wchodzącym i przechodzącym przez przejście.

6. Statystyki – duży wzrost ofiar śmiertelnych na przejściach

Do chwili zakończenia niniejszego opracowania KGP nie opublikowała szczegółowych statystyk porównujących dane z tych samych okresów w latach 2021 i 2022. Mocno zastanawiającą informację zawarto w jednej z publikacji³⁴, co wskazuje, że nagle piesi stali się zdecydowanie bardziej ostrożniejsi, a kierujący mniej, bowiem od 1 stycznia 2022 r. do końca lipca 2022 r. nie odnotowano żadnego śmiertelnego potrącenia z przyczyny leżącej po stronie pieszego. Stoję na stanowisku, że wpływ na taką statystykę ma zaznaczanie przez policjantów w odpowiednim formularzu, postępowania wyłącznie kierującego jako przyczyny wypadku. Nie jest możliwe, aby grupa uczestników ruchu, którym zwiększa się przywileje nagle stała się ostrożniejsza, zaś grupa, której się dokłada obowiązków zdecydowanie mniej uważna. Po pierwsze statystyki wypełniane są do 7 dnia od zdarzenia, kiedy jeszcze dobrze nie rozpoczęło się postępowanie przygotowawcze, więc policjant nie ma możliwości obiektywnego ustalenia przyczyny wypadku. Po drugie statystyk tych nikt nie weryfikuje po zapadnięciu prawomocnych rozstrzygnięć prokuratorskich lub sądowych. Po trzecie z badań organizacji *Piesza Polska*, przeprowadzonych na aktach sądowych, cytowanych w mojej wcześniejszej publikacji³⁵ wynika, że przed zmianami przepisów w większości przyczyną potrąceń pieszych było ich własne postępowanie.

- i) jeżeli przejście jest wyposażone w sygnały świetlne dla pieszych, piesi są obowiązani podporządkować się wskazaniom podawanym przez te sygnały;
- ii) jeżeli przejście nie jest wyposażone w takie sygnały, a ruch pojazdów jest kierowany sygnałami świetlnymi ruchu lub przez funkcjonariusza kierującego ruchem, piesi nie powinni wkraczać na jezdnię dopóty, dopóki sygnał świetlny ruchu lub podawany przez funkcjonariusza kierującego ruchem nie wskazuje, że pojazdy mają prawo przejazdu;
- iii) na innych przejściach dla pieszych piesi nie powinni wchodzić na jezdnię bez uwzględnienia odległości i szybkości zbliżających się pojazdów.

³⁴ <https://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci/bezpieczenstwo/news-niepokojace-dane-z-przejsc-dla-piesznych-kierowcy-kozlami-ofi,nId,6251146?fbclid=IwAR1esoXV59L8qsm26vvF12Jq22Dxw-gGvteVIOyI9Qhyg0g77GQ7ZjgO4Tk> (dostęp: 29.09.2022 r.).

³⁵ Krzemień, P. (2021). Pierwszeństwo pieszego „wchodzącego” na przejście dla pieszych...

Znaną z mediów wypowiedzią³⁶ jest pochodząca od R. Opasa z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, iż główną przyczyną wypadków z pieszymi jest nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu, co skutkuje wzmocnionymi działaniami Policji. Od 1 stycznia 2022 r. do 27 września 2022 r. Policja naliczyła 1598 wypadków na przejściach dla pieszych (96 zgonów, 943 rannych). To wzrost w porównaniu do analogicznego okresu z 2021 roku, wtedy w statystykach zapisano 1320 wypadków (83 zgonów, 1280 rannych). Należy dodać, że dane te nie ujmują osób, które jeszcze umarły na skutek zdarzeń z ostatniego miesiąca, co szacuje się na ok. 10–30% oraz obejmują niemal pełne trzy pierwsze kwartały ubiegłego roku – dwa sprzed zmian i jeden po zmianach, co zaburza porównanie (właściwsze jest porównanie całego okresu sprzed zmian ustawy, do okresu po zmianach). W cytowanych [18] przeze mnie publikacjach J. Popieła opisano, w jaki sposób znaczna liczba wypadków nie trafia do statystyk. Warto dostrzec, że liczba wypadków sumarycznie wg słów R. Opasa wzrosła o 21% (śmiertelnych o ok. 16%), natomiast liczba osób rannych zmalała o 26%). W latach poprzedzających zmiany odnotowywany był generalnie sukcesywny spadek zgonów i wypadków (poza chwilowymi fluktuacjami, które są cechą każdej statystyki), a za stan obecny odpowiadają, wg mnie, błędne kampanie medialne. W istocie więc, jeśli chodzi o odwrócenie trendu, wzrost zgonów jest większy niż wspomniane 16%.

Kolejna, najnowsza informacja, jeszcze bardziej drastyczna, płynie z danych jakie uzyskał P. Rygas³⁷ z KGP w rozbiciu na poszczególne miesiące, które zawierają nie tylko zbiorcze informacje prezentowane w wypowiedzi R. Opasa, ale także dodatkowe, bardziej szczegółowe. Porównane bowiem zostały tylko okresy sprzed nowelizacji ustawy i po nowelizacji. Z zacytowanej publikacji wynika, że w odpowiadających sobie okresach od początku roku do końca maja, w 2021 r. było 732 wypadków (45 zgonów, 707 rannych), a w 2022 r. zaistniało 1010 wypadków (60 zgonów i 982 rannych). **W ujęciu procentowym oznacza to wzrost liczby wypadków na przejściach dla pieszych o 38%, zgonów o 33% i rannych o 39%** [wyróżnienie autora].

Drastyczne zaostrzenie kar, powyżej racjonalnego poziomu, nie jest więc remedium na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, co stwierdzali specjaliści i karniści w uwagach do ostatnich zmian. Policja utrzymuje, że kierujący jeżdżą

³⁶ https://motoryzacja.interia.pl/przepisy-drogowe/news-coraz-wiecej-piesznych-ginie-na-przejsciach-a-nowe-prawo-mial,nId,6316112?fbclid=IwAR1PBFQBsTQp_9oQkIikuk7Z_r-6gk6UrbWgun4CnphUPAUNgxIdVsrR_Xg#utm_source=fb&utm_medium=fb_share&utm_campaign=fb_share&iwa_source=fb_share (dostęp: 30.09.2022 r.).

³⁷ https://motoryzacja.interia.pl/przepisy-drogowe/news-coraz-wiecej-piesznych-ginie-na-przejsciach-a-nowe-prawo-mial,nId,6316112?fbclid=IwAR1PBFQBsTQp_9oQkIikuk7Z_r-6gk6UrbWgun4CnphUPAUNgxIdVsrR_Xg#utm_source=fb&utm_medium=fb_share&utm_campaign=fb_share&iwa_source=fb_share (dostęp: 30.09.2022 r.).

wolniej, a mimo tego dochodzi do większej liczby potrażeń i większej liczby ofiar. Podtrzymuję więc wszystkie tezy zamieszczone w poprzednich publikacjach^{38, 39}.

7. Podsumowanie

Mój Adwersarz już na początku swojego opracowania przyznaje, że interpretacja pojęcia „wchodzący” stwarza trudności. Nie podzielam tego poglądu, dalej twierdząc, iż pieszy (osoba idąca, poruszająca się na wózku inwalidzkim, dziecko na rowerze) nabywa pierwszeństwa, gdy w rzucie z góry jego sylwetka (lub początek obrysu pojazdu) znajdzie się nad krawędzią jezdni i przejścia dla pieszych. Co między nami zgodne, pierwszeństwo to jest warunkowe, a zatem pieszy uzyskuje je, gdy nie wejdzie bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd, zmuszając kierującego do gwałtownego oraz intensywnego hamowania. Na końcu opracowania mój Interlokutor za Z. Drexlerem stwierdza, że wątpliwości interpretacyjne powodują, iż „nowelizacja nie poprawiła [domyślam się, że chodziło o bezpieczeństwo albo zrozumienia przepisu, gdyż Autor nie pisze wprost czego – dop. autora], a jedynie spowodowała mętlik w głowach kierujących”. Ja dodałbym, że również i pieszych, jeśli już przychylić się do tego poglądu. Twierdzą nadal, że nowelizacja jest dobra, tylko jej interpretacja niewłaściwa w zakresie rozumienia pojęcia „wchodzący”, co starałem się uzasadnić.

Dostrzegam niestety sprzeczność w stwierdzeniach mojego Adwersarza, który z jednej strony przyznaje rację Z. Drexlerowi twierdzącemu, że zmiana nie jest istotna, co wskazuje, że niepotrzebna, podczas gdy na początku artykułu odwołując się do zasady *per non est* dochodzi do wniosku, że wykładni należy dokonać tak, aby zmiana była istotna, interpretując ją w sposób taki, że staje się znacząca, a więc potrzebna. Z. Drexler wszak nie stoi na stanowisku, że pieszy wchodzący, to zbliżający się do przejścia, jednak uznaje, że zmiana „niczego nie poprawiła”. Pisze o „ułamku sekundy”, co w potocznym rozumieniu wskazuje na wartość znacznie krótszą niż 1 s, więc w praktyce nie oznacza odległości 1,5 m, postulowanej przez mojego Adwersarza. Odległość 1,5 m przy normalnym kroku pieszego, to ok. 1 s. Skoro więc Z. Drexler mówi o ułamku sekundy, to nie może być to czym innym niż różnicą czasu, jaki potrzebuje pieszy, aby z przemieszczającego się nad krawędzią jezdni i przejścia znaleźć się na nim w całości⁴⁰. Wspiera więc to moje wnioski, nie zaś mojego Adwersarza, gdyż chodzi o odległość znacznie mniejszą niż

³⁸ Krzemień, P. (2021). Pierwszeństwo pieszego „wchodzącego” na przejściu dla pieszych...

³⁹ Krzemień, P. (2022). Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych w kontekście zakazu wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd...

⁴⁰ Dalej niesłusznie Z. Drexler stwierdza, że rozpoznanie „wchodzącego” przez kierowców jest nie-realne. Jest to najbardziej łatwe w wszystkich innych stanów, takich jak zbliżanie się do przejścia, wejścia za chwilę, oczekiwanie, wyrażanie zamiaru itp. To po prostu przemieszczanie się nad linią graniczną, najłatwiej rozpoznawalną w terenie. Porównanie przejścia do sytuacji oznaczenia drogi znakiem A-7 również nie jest trafne, gdyż pieszy uzyskuje pierwszeństwo wchodząc i znajdując się

1,5 m. W mojej ocenie zmiana jest rozsądnym kompromisem, albowiem przyjęcie, że pieszy nabywa pierwszeństwo znajdując się na chodniku lub poboczu, nawet w małej odległości od przejścia, powoduje duży spadek uwagi pieszych, tak więc zaprzecza intencjom ustawodawcy, które były oczywiste. Waga nowej regulacji nie zawsze musi polegać na zmianie odległości metrycznych. Chodziło o zwrócenie uwagi kierujących na bezpośrednie okolice przejścia, a nie o nadanie pierwszeństwa pieszym znajdującym się w jakiegokolwiek odległości od przejścia.

Na zakończenie należy stwierdzić, że definicja ustąpienia pierwszeństwa pieszemu nie wskazuje, kto jako pierwszy ma pokonać daną przestrzeń drogi. Ona mówi, jak należy się zachować, aby pieszego nie zmusić do podejmowania działań obronnych i co dla mnie oczywiste, dopiero od chwili nabycia przez pieszego, zgodnie z prawem, pierwszeństwa. Naturalne będą więc sytuacje, gdy pojazd jest na tyle blisko i jedzie z taką prędkością, że pieszy pokona przejście jako drugi. Oczywiście gdy pieszy będzie wchodził na przejście w sposób zagrażający bezpieczeństwu, czyli bezpośrednio przed pojazd, to kierujący ma obowiązek reagować nawet gwałtownym i intensywnym hamowaniem, jednak nie będzie to wynikało z pierwszeństwa pieszego, lecz z art. 3 p.r.d. Jeśli zaś pieszy wejdzie prawidłowo, a zajdzie taka potrzeba, to kierujący ma obowiązek zmniejszyć prędkość (hamować), tak aby udzielić pieszemu legalnie uzyskanego pierwszeństwa.

Skoro jednak dla wielu osób istnieją wątpliwości co do interpretacji pojęcia wchodzący, to w myśl zasady *nulla poena sine lege*, nie wyobrażam sobie zgodnego z prawem karania kierujących, którzy uznali, że jest to osoba przemierzająca się nad krawędzią jezdni i przejścia dla pieszych.

Bibliografia

1. Drexler, Z. (2021). *Zmiana ustawy dla ułamka sekundy*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/ekspert-wyjasnia/zbigniew-drexler-zmiana-ustawy-dla-ulamka-sekundy> (dostęp: 16.04.2022 r.).
2. 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.).
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., Vertal, P., Kolla, E. (2019). Zachowanie się pieszych tuż przed potrąceniem – ocena na podstawie zapisów z kamer CCTV. *Paragraf na Drodze*, numer specjalny.

na przejściu, a nie zbliżając się doń. Wszak definicja drogi podporządkowanej (Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz. U. Poz. 454 z późn. zm.) mówi o ustąpieniu pierwszeństwa pojazdom zbliżającym się do skrzyżowania, nie zaś o wjeżdżających na skrzyżowanie. Wydaje się, że Z. Drexler „wyjął” tę koncepcję z sejmowej niszcarki, jako niezgodną z analogicznym przepisem Konwencji Wiedeńskiej.

5. Kotowski, W. (2021). Pierwszeństwu w ruchu drogowym musi towarzyszyć uprawnienie. *Paragraf na Drodze*, 2, 31–43.
6. Krzemiń, P. (2022). Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych w kontekście zakazu wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd. *Paragraf na Drodze*, 1, 21–42.
7. Krzemiń, 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.
8. Krzemiń, P. (2020). *Wtargnięcie na jezdnię. Czym jest i jak mu zapobiegać?* Pobrane z: https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/piotr-krzemien-wtargniecie-na-jezdnie-czym-jest-i-jak-mu-zapobie?fbclid=IwAR32uwqyQ9U4VE9SDE8YpLL_urFHOQqYVcBnAGHKkUTE4jblD2uPH70gfLE (dostęp: 16.04.2022 r.).
9. Krzemiń, P. (2020). *Dyscyplinowanie pieszych w świetle interpelacji posła Artura Szabawki*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/piotr-krzemien-dyscyplinowanie-pieszych-w-swietle-interpelacji-p> (dostęp: 16.04.2022 r.).
10. Krzemiń, P. (2020). *Proponowane zmiany Ustawy p.r.d. 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.).
11. Kusio, E., Wawrzonek, T., Lewandowska, A. (2021). Sugerowane przejścia dla pieszych – stan wiedzy i aspekty praktyczne. *Transport Miejski i Regionalny*, 1, 5–19.
12. Leńczowski, P. (2017). *Hodujemy infantylnych pieszych*. Pobrane z: <https://www.l-instruktor.pl/aktualnosci/hodujemy-pokolenie-infantylnych-pieszych.html#.YZkTbU6ZND8> (dostęp: 16.04.2022 r.).
13. Małecki, M. (2021). Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych. Analiza prawna. *Paragraf na Drodze*, 4, 7–18.
14. Pawelec, K. J. (2021). *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*. Warszawa: Wolters Kluwer.
15. 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.
16. Pawelec, K. J. (2020). *Bezpieczeństwo i ryzyko w ruchu drogowym*. Warszawa: Difin.
17. Popiel, J. (2021). *Znaczna część wypadków nie trafia do statystyk – ocenia Janusz Popiel*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/rozmowy/znaczna-czesc-wypadkow-drogowych-nie-trafia-do-statystyk-ocenia-> (dostęp: 16.04.2022 r.).
18. Popiel, J. (2021). *Ważne analizy, ale też wątpliwości*. 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.).

19. 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.
20. 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.
21. Stefański, R. A. (2003). *Ustawa prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Warszawa: Dom Wydawniczy ABC.
22. Unarski, J. (2021). Rozpoznawanie pieszych i przejść – możliwości poprawy zauważania. *Paragraf na Drodze*, 3, 36–53.
23. Unarski, J. (2016). Wypadki na przejściach dla pieszych – niektóre problemy opiniodawcze. *Paragraf na Drodze*, 9, 26–36.
24. Unarski, J. (2005). O szczególnej ostrożności przed i na przejściach dla pieszych. *Paragraf na Drodze*, 6, 58–67.

* * *

The meaning of term “a pedestrian entering a zebra crossing” – a polemical voice

Abstract

The article is a follow-up to the author’s publication on the amendments to the Act on Road Traffic in the field of pedestrians’ right of way. It is also a polemic against the view that a pedestrian entering a zebra crossing is one “that is about to enter the crossing” while he/she is actually outside the crossing proper, in other words at a small distance from the curb and the crossing.

Key words

Pedestrian entering a zebra crossing, an obligation to reduce the speed approaching a zebra crossing, stepping into the road right in front of a travelling vehicle.