



**Piotr
Krzemień**

Bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych – polemika

Streszczenie

Publikacja stanowi polemikę z artykułem Ł. Trzeciaka zamieszczonym w numerze 1/2023 czasopisma Paragraf na Drodze pod tytułem „Bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych w świetle znowelizowanych przepisów ustawy *Prawo o ruchu drogowym*”¹. Ukazano nieprawidłowość i nieprawdziwość przywołań niektórych treści, nieadekwatność niektórych przywołanych wyroków, na brak w istocie priorytetowej wykładni lingwistycznej w komentowanej publikacji oraz przede wszystkim brak zastosowania ścisłych dyrektyw wykładni przepisów o restrykcyjnym charakterze i błędne zdefiniowanie celu w wykładni funkcjonalnej. W polemice zaprezentowano też kilka nowych argumentów przemawiających za niedopuszczalnością wykładni prezentowanej przez Ł. Trzeciaka. Autor niniejszej polemiki konsekwentnie stoi na stanowisku, że pieszy „wchodzący” to taki, który przemieszcza się nad krawędzią przejścia oraz że z definicji ustąpienia pierwszeństwa wcale nie wynika, iż pieszy, zawsze ma przekroczyć przejście dla pieszych zanim wjedzie na nie pojazd.

Słowa kluczowe

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

Otrzymano 1 września 2023 r., zatwierdzono do druku 23 marca 2024 r.

DOI 10.4467/15053520PnD.24.001.19681

Uwagi wprowadzające

Na wstępie chciałbym poinformować Czytelników, że odniesienie się do publikacji mojego Szanownego Adwersarza wykonałem w kolejności jej czytania, zaś punkty nazwałem i ponumerowałem tak, jak w pracy Ł. Trzeciaka. Cały mój artykuł nie dotyczy oczywiście sytuacji, w których należało wdrożyć warunkową część art. 4 p.r.d., dotyczącą okoliczności wskazujących na możliwość nieprze-

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

¹ Trzeciak, Ł. (2023). Bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych w świetle znowelizowanych przepisów ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. *Paragraf na Drodze*, 1, 33–54.

strzegania przepisów ruchu drogowego, choć czasem o niej wspominam. Publikacja odnosi się do zasad pierwszeństwa, a nie sytuacji szczególnych, gdy powstaje konieczność reagowania danego uczestnika ruchu na skutek możliwości odmiennego – nieprawidłowego zachowania innego uczestnika ruchu. Używane w artykule pojęcie przejścia dotyczy wyłącznie przejścia dla pieszych, tj. nie odnosi się do przejścia sugerowanego.

1. Wstęp

Zdaniem Ł. Trzeciaka praktyka pokazała, że obowiązująca w poprzednim brzmieniu regulacja, przyznająca pierwszeństwo pieszemu, który znajduje się na przejściu, stwarzała problemy interpretacyjne, niejednokrotnie prowadzące do wypaczenia idei zapewnienia ochrony (...). Stwierdzenie to nie zostało poparte żadnym piśmiennictwem, ani komentarzem, zaś zamieszczone przypisy to cytaty ustawy p.r.d. Nie spotkałem się z problemem interpretacji pojęcia pieszego znajdującego się na przejściu w brzmieniu poprzedniej ustawy, natomiast interpretacja pojęcia pieszego wchodzącego sprawiała i dla wielu nadal sprawia problem. W komentarzu do nowego przepisu R. A. Stefański stwierdził, że nowe sformułowanie dotyczące pieszego „wchodzącego” jest niewłaściwe i budzące wątpliwości². Skoro słownik języka polskiego zawiera słowa opisujące stany ruchu takie jak: zbliżający się, wchodzący, znajdujący się, to za osobę znajdującą się na przejściu należy uznać kogoś, kto zakończył etap wchodzenia, czyli w całości znajduje się na tym przejściu. Jeśli natomiast chcemy podkreślić, że osoba nie zakończyła jeszcze wchodzenia, to można użyć zwrotu: częściowo znajdujący się na przejściu. Zwrot ten odpowiada pojęciu wchodzącego pod jednym warunkiem – osoba ta musi się przemieszczać. Jeśli znajduje się częściowo na przejściu i częściowo na chodniku/poboczu, ale nie przemieszcza się, to nie jest osobą wchodzącą. Mogę się tylko domyślać skąd wątpliwości interpretacyjne mojego Adwersarza. Być może nie dostrzegł, że rozstrzygnięcia prawne w sprawach o wypadki drogowe miały miejsce zgodnie z Konwencją Wiedeńską, której wersja ratyfikowana przez Polskę nadaje pierwszeństwo pieszemu wchodzącemu na przejście dla pieszych, zaś jako akt rangi międzynarodowej, w razie konfliktu z polskim ustawodawstwem, stosuje się ją bezpośrednio. Nieznane są mi też problemy interpretacyjne pojęcia „wchodzącego” zawartego od wielu lat w Konwencji Wiedeńskiej. Biegli i organy procesowe nie mieli najmniejszego problemu z określeniem chwili nabycia pierwszeństwa przez pieszego utożsamianego z wchodzeniem na jezdnię/przejście, pod warunkiem, że pieszy nie wszedł bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd, ponieważ wówczas pierwszeństwa nie nabywał. Dyskusje dotyczyły zaś powstania stanu zagrożenia, gdy pieszy biegł, jego zachowanie wskazywało na upośledzoną spraw-

² 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.

ność psychomotoryczną lub było to małe dziecko bez opieki, gdzie należało zastosować ograniczone zaufanie i reagować wcześniej, co wywoływało debatę w zakresie chwili powstania stanu zagrożenia. Co ciekawe w brytyjskim Highway Code³, jest mowa o tym, że kierujący powinien ustąpić pierwszeństwa pieszemu mającemu wyraźny (obiektywnie rozpoznawalny) zamiar skorzystania z przejścia (uwaga: kierujący nie jest obowiązany). Tym samym Brytyjczycy wyszli poza zakres Konwencji, choć na wstępie zdefiniowali jasno, że użycie zwrotu „powinien” nie jest jednoznaczne z obowiązkiem. Świadczy to o tym, że mieli świadomość, iż wykraczają poza ramy Konwencji. Z tego też powodu nie znajduje żadnego uzasadnienia nadinterpretacja rozszerzająca pojęcia „wchodzącego”, ponieważ wykracza poza ramy obowiązującej Polskę Konwencji, a także nowszej jej wersji przez Polskę nieratyfikowanej (brak zmian w zakresie pierwszeństwa pieszych), w której zawarto stwierdzenie, że umawiające się strony mogą zawrzeć postanowienia tylko bardziej rygorystyczne wobec pieszych – nie odwrotnie.

2. Zasady mające gwarantować bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych

2.1. Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych

Autor wyraża pogląd zgodny z pracą M. Małeckiego⁴, do którego odnosiłem się w poprzednich publikacjach⁵, wskazując, że narusza on dyrektywy wykładni, np. takie jak zakaz wykładni homonimicznej i synonimicznej oraz nakaz wykładni ściśle literalnej w przypadku braku definicji legalnej, przy czym z uwagi na kolejność pojawiania się artykułów w Paragrafie na Drodze mam świadomość, że Ł. Trzeciak mógł nie mieć możliwości zapoznania się z moją publikacją stanowiącą polemikę z R. A. Stefańskim⁶, w której pojawiła się nowa argumentacja wobec zaprezentowanej we wcześniejszych moich pracach. Tu warto podkreślić, że R. A. Stefański nie podzielił w całości poglądu M. Małeckiego zawężając obszar „wchodzenia” do odległości nie większej niż 1,5 m, przy jednoczesnym wskazaniu, że chodzi o osobę przemieszczającą się, nie zaś stojącą i oczekującą na możliwość

³ https://www.nidirect.gov.uk/sites/default/files/2021-09/pl-9780115535895-018-ni-highway-code-v1_1-accessible-2019.pdf. (dostęp: 20.01.2024 r.)

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

⁵ Krzemiń, 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.

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.

⁶ 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. Krzemiń, P. (2022). Znaczenie pojęcia „pieszy wchodzący” – głos polemiczny. Paragraf na Drodze, 4, 21–42.

wchodzenia na przejście, podczas gdy M. Małecki proponował odległość nawet 5 m (rzadko spotyka się tak szerokie chodniki) wraz z nakazem ustąpienia pierwszeństwa pieszemu stojącemu przed przejściem.

Następnie Autor zacytował moją pierwszą publikację⁷ stwierdzając, że definicja legalna ustąpienia pierwszeństwa czyni nierealnym stawianie kierującemu zarzutu nieustąpienia osobie, która stawia krok na przejście dla pieszych. Otóż w przypisie 16 (s. 12) tej publikacji zawarłem stwierdzenie, że nie chodzi tu o wysunięcie nogi nad obszar przejścia, albowiem przemieszczanie się nad krawędzią jezdni może mieć miejsce przy różnych fazach chodu, a ponadto pieszym może być osoba na wózku inwalidzkim lub małe dziecko na rowerze, a nawet ktoś niosący długi przedmiot. Ł. Trzeciak stwierdził, że nie potrafi sobie wyobrazić możliwości oceny sytuacji, w której podczas stawiania kroku doszło do jego zwolnienia, przyspieszenia, a tym bardziej zatrzymania. Ja jednak umiem sobie taką sytuację wyobrazić i obserwowałem ją nie raz w praktyce ruchu drogowego, choćby poprzez postawienie jednej nogi na jezdni i zatrzymanie się lub cofnięcie się na chodnik. Dynamiki i kinematyki chodu człowieka nie sposób porównywać do rozpędzonego pojazdu, który potrzebuje sporej drogi do zatrzymania. Zatrzymanie się pieszego wymaga oczywiście dłuższego odcinka drogi, gdy pieszy biegnie, ale ponieważ wbieganie na przejście jest zakazane, to taką sytuację należy wyłączyć z analizy. Człowiek idący normalnym tempem zatrzymuje się niemal w miejscu, a czyni to w czasie krótszym niż 1 s. Znane mi są zapisy wypadków z monitoringu, gdzie pieszy zatrzymuje się i robi częściowy unik w czasie ok. 0,5 s. Co ważne, rozważanie, w którym miejscu i po ilu krokach dojdzie do zaburzenia pierwotnego tempa chodu pieszego nie ma najmniejszego znaczenia, o ile nie będzie to miało miejsca przed rozpoczęciem wchodzenia na przejście dla pieszych. Wszak definicja legalna ustąpienia pierwszeństwa nie precyzuje, czy do nieustąpienia pierwszeństwa dojdzie, gdy dany uczestnik ruchu zostanie zmuszony do podjęcia manewru obronnego na początku uzyskanego pierwszeństwa, czy na jego końcu. Jedynym warunkiem wynikającym z logiki jest ten, że aby można było mówić o nieustąpieniu pierwszeństwa, drugi uczestnik ruchu musi je mieć, a zarówno wcześniejsze jego usytuowanie (przed krawędzią przejścia), jak i zachowanie nie ma najmniejszego znaczenia. Tam można pieszego zmusić do zatrzymania się nie popełniając wykroczenia. Istnieje jeszcze jeden warunek mianowicie, że pieszy nie wchodzi bezpośrednio przed jadący pojazd, ponieważ wówczas to postępowanie pieszego będzie przyczyną wywołania u niego ewentualnych odruchów obronnych, nie zaś postępowanie kierującego.

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.

Ł. Trzeciak nie zgadza się ze mną, że definicja ustąpienia pierwszeństwa, w nieokreślonym przezeń zakresie, jest wadliwa. Twierdzę, że jest wadliwa poprzez zastosowanie zwrotu „powstrzymanie się od ruchu” zamiast np. zwrotu „odpowiednie kształtowanie prędkości”, albowiem nie zawsze od ruchu należy się powstrzymywać (przypis nr 21 mojej krytykowanej pracy, s. 29). Choć mój Adwersarz nie precyzuje dokładnie, z którym moim stwierdzeniem nie zgadza się, to mogło chodzić również, o zawarty w ustawie zwrot „istotnego zmniejszenia prędkości”. Zdefiniowanie istotnego zmniejszenia prędkości można znaleźć w literaturze⁸. W przypadku nasilonego ruchu zmuszenie drugiego uczestnika do powolnego wytracania prędkości nie stanowi zagrożenia. Tak na przykład dzieje się w miejscowościach obleganych przez turystów, gdzie piesi wchodzą na jezdnię poza przejściami, a kierowcy jadący w korku bardzo powoli (niegwałtownie i nieintensywnie) zatrzymują pojazdy rezygnując z pierwszeństwa na rzecz partnerstwa w ruchu drogowym, a zatem zmniejszenie prędkości jest istotne i wynosi 100%. Nie sposób w takiej sytuacji mówić o jakimkolwiek zagrożeniu, podczas gdy Ł. Trzeciak, zgodnie ze swoim poglądem całkowicie by takich sytuacji zakazał. Zgodnie z poglądem mojego Interlokutora nie byłoby też możliwe, jak domniemam tylko poprzez powstrzymanie się od ruchu (bez konsekwencji dla tego, komu chcemy ułatwić jakiś manewr), skorygowanie swojego toru jazdy, tak aby ułatwić innemu kierującemu np. ustawienie się po skręcie na ciasnym skrzyżowaniu. Ponieważ nadrzędną zasadą wynikającą z art. 3 p.r.d jest także takie postępowanie, aby nie utrudniać ruchu, a dodatkowo istnieją zasady nieskodyfikowane niejako zwyczajowe, dlatego nie da się poglądu mojego Przedmówcy stosować w praktyce. Niejednokrotnie trzeba wręcz przyspieszyć, aby nie spowodować zatoru na drodze, jeśli widzimy, że usytuowanie uczestników ruchu bez naszego działania taki zator by spowodowało. Innym przykładem jest obronne przyspieszanie podczas manewru wyprzedzania, na skutek nagłej zmiany sytuacji na drodze, gdy hamowanie w celu wjechania między wyprzedzane pojazdy nie będzie skuteczne z uwagi na zmniejszenie się odległości między wyprzedzanymi pojazdami. Tak też stwierdził Sąd Najwyższy w jednym z wyroków⁹, w którym wspomniał o manewrze wyprzedzania i związaną z nim koniecznością ustąpienia pierwszeństwa kierującemu jadącemu z przeciwka. W wyroku tym, czytamy: *Zachowanie przez kierowcę ostrożności lub stwierdzenie nieostrożności kierowcy nie zawsze jest zbieżne z przestrzeganiem lub nieprzestrzeganiem określonego przepisu administracyjno-drogowego. W pewnych sytuacjach zachowanie ostrożności może dyktować potrzebę naruszenia określonego przepisu regulującego ruch drogowy (np. użycie sygnału dźwiękowego lub świetlnego wbrew zakazowi, **przekroczenie dozwolonej szybkości jazdy***

⁸ Krzemiń, P. (2010). Nieustąpienie pierwszeństwa a rzeczywista przyczyna wypadku. Propozycja ilościowej oceny problemu, Paragraf na Drodze, (3), 58–70.

⁹ Wyrok z dnia 16.08.1961 r., sygn. I K 559/60.

celem uniknięcia zderzenia z nieoczekiwaną przeszkodą, wyprzedzanie lub wymijanie z nieprawidłowej strony pojazdu zajmującego nieprawidłowe miejsce na jezdni itd.). Kierowca nie może więc bronić się skutecznie przed zarzutem nieostrożności tym, że nie naruszył żadnego przepisu administracyjno-drogowego, a nawet tym, że postąpił zgodnie z istniejącym nakazem drogowym, jeżeli fachowa ocena jego zachowania się w konkretnej sytuacji drogowej z punktu widzenia umiejętności prowadzenia pojazdów po drogach publicznych dyktuje wniosek, iż nie zachował on ostrożności wymaganej do wykonywania zawodu lub czynności kierowcy i odwrotnie: naruszenie przez kierowcę takiego lub innego nakazu lub zakazu drogowego nie daje podstawy do ścigania karnego. Wyrok ten, stanowiący w istocie rozwinięcie art. 3 p.r.d, będzie jeszcze przywołany w dalszej części artykułu odnośnie do innego twierdzenia mojego Adwersarza. Manewr zwiększania prędkości celem uniknięcia zagrożenia i ustąpienia pierwszeństwa jest opisany zależnościami w literaturze dotyczącej opiniowania wypadków drogowych. Oczywiście każde postępowanie musi być zaplanowane i oszacowane tak, aby nie spowodowało zagrożenia. Zawarte w ustawie stwierdzenie o każdorazowej konieczności „powstrzymywania się od ruchu” nie wytrzymuje starcia z rzeczywistością. Podobnie twierdził Z. Drexler, który podawał za przykład zmianę pasa ruchu na jezdni jednokierunkowej¹⁰. Przejaskrawiając podał sytuację, gdzie wg brzmienia owego przepisu należy się zatrzymać np. na lewym pasie, jeśli nie można go zmienić na prawy, albo odwrotnie. W takich sytuacjach racjonalne jest właśnie przyspieszanie, jeśli umożliwia bezpieczne wjechanie w lukę między pojazdami, a tym samym ustąpienie pierwszeństwa kierującemu znajdującemu się z tyłu. Powstrzymanie się od ruchu kojarzy się z jego zaprzestaniem, co sprawia, że zwrot ten nie jest właściwy. W innych sytuacjach wystarczy zmniejszenie prędkości, aby spełnić wymóg ustąpienia pierwszeństwa, także przed przejściem dla pieszych, ale można również przyspieszyć (z prędkości znacznie mniejszej niż dozwolona), gdy pieszy jest jeszcze w bezpiecznej odległości przed przejściem, a z relacji czasowo-przestrzennych wynika, że pieszy nie zdąży stać się wchodzącym zanim pojazd przejedzie przejście.

Moim zdaniem błędne jest stwierdzenie Ł. Trzeciaka, że z definicji ustąpienia pierwszeństwa wynika to, który uczestnik ruchu może kontynuować przemieszczanie się pierwszy, a który w dalszej konieczności. Jest to kolejna nadinterpretacja. Definicja ta precyzuje od jakich negatywnych zachowań należy się powstrzymać, aby nie wywołać na drugim uczestniku obiektywnie uzasadnionych manewrów obronnych. Przykładowo, jeśli jeden z kierujących jadący drogą z pierwszeństwem zatrzyma się lub znacznie zwolni, np. w celu ustąpienia pierwszeństwa wchodzącemu pieszemu, to wyjechanie innego pojazdu z drogi podporządkowanej jest jak

¹⁰ 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>.

najbardziej dozwolone. Warunek jest wszak jeden – nie wymusić na drugim uczestniku „istotnej zmiany prędkości lub kierunku ruchu”. Jeśli więc powodem zatrzymania pojazdu poruszającego się drogą z pierwszeństwem jest inny uczestnik ruchu, nie zaś ten obowiązany do ustąpienia pierwszeństwa, to pokonanie skrzyżowania przez zamierzającego wyjechać z drogi podporządkowanej bez jakiegokolwiek oddziaływania na mającego pierwszeństwo nie wypełni znamion nieustąpienia pierwszeństwa, mimo że mający pierwszeństwo przejedzie jako następny. **Z całą stanowczością należy więc podkreślić, że definicja ustąpienia pierwszeństwa nie precyzuje, kto dany obszar pokona jako pierwszy, ale jakich działań należy się wystrzeżać, aby innej osoby nie zmusić do wykonania manewrów obronnych i to od chwili, gdy pierwszeństwo uzyska.** Tak przecież jest również w sytuacji, gdy jadący drogą z pierwszeństwem jest w oddali, a wyjeżdżający z drogi podporządkowanej nie zmusi go do jakiegokolwiek reakcji. Ł. Trzeciak prawdopodobnie kwestie pierwszeństwa pieszych zrównał z pierwszeństwem pojazdu jadącego drogą z pierwszeństwem, co jest błędne. Otóż w przypadku pojazdów, względem uczestnika podporządkowanego, pierwszeństwo ma pojazd zbliżający się do skrzyżowania (nadjeżdżający), zaś w przypadku pieszych ustawodawca użył pojęcia odmiennego – wchodzący (a nie zbliżający się). Jest to fakt świadczący o tym, że nie jest dopuszczalne rozpatrywanie pierwszeństwa pieszego wchodzącego tak jak pierwszeństwa pojazdu zbliżającego się do skrzyżowania. Ten wadliwy pogląd prezentował swego czasu Z. Drexler. Nie ma więc znaczenia, czy pieszy, który jeszcze nie wchodzi na przejście zmieni parametry swojego ruchu, ani czy będzie wskazywał na zamiar skorzystania z przejścia stojąc lub doń się zbliżając. Kierujący wobec pieszego, który nie jest wchodzącym na przejście nie ma żadnych obowiązków, poza sytuacjami szczególnymi (art. 4 p.r.d.). Ma natomiast zachować szczególną ostrożność i być przygotowanym na konieczność ustąpienia pierwszeństwa pieszemu, gdy zacznie wchodzić na to przejście. Jeśli natomiast pieszy wejdzie bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd, czyli w danych warunkach ruchu zmuszając kierującego do gwałtownego i intensywnego hamowania, to pierwszeństwa nie uzyskuje i nie ma wówczas mowy o ustąpieniu pierwszeństwa, ale o podjęciu manewrów obronnych w myśl zasad zachowania uczestników ruchu na drodze podanych w art. 3 i 4 – *chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania.*

Pogląd mojego Adwersarza dotyczący obowiązku zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych jest sprzeczny nie tylko z moim, ale także z poglądem R. A. Stefańskiego. Ł. Trzeciak napisał, że osoba panująca nad pojazdem jest obowiązana w myśl wyraźnej dyspozycji prawodawcy do zmniejszenia prędkości jazdy, czego skutkiem będzie ochrona wchodzących na przejście. Nie dodał Autor, że jest to obowiązek warunkowy, a zatem wymóg zależny jest od tego, czy pieszy znajdował się na przejściu lub nań wchodził. Nie wspomniał też, że zmniejszenie

prędkości ma sens dopiero wówczas, gdy z zależności czasowo-przestrzennych wynika, iż istnieje prawdopodobieństwo kolizji torów obu uczestników ruchu. Przecież gdy pojazd jest daleko od przejścia i jazda ze stałą prędkością spowoduje przejechanie za pieszym przekraczającym jezdnię (w bezpiecznej odległości), to nie istnieje żadna obiektywna potrzeba zmniejszania prędkości. Ustawa jasno wskazuje, że należy zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na przejściu lub nań wchodzącego. Użyto czasu terażniejszego, nie zaś zwrotu: pieszego, który będzie znajdował się na przejściu lub będzie na nie wchodził. Nie ma więc żadnych podstaw do wymagania od kierującego zmniejszania prędkości obligatoryjnie, jak wynika z treści mojego Interlokutora.

Dalej Autor skupia się na przypadku, gdy kierujący przejeżdża przed pieszym oczekującym na wejście na przejście, gdy pieszy mógłby rozpocząć wchodzenie na przejście nie naruszając zakazu wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd (art. 14 p.r.d.). Dochodzi do wniosku, że gdy kierujący miał możliwość bezpiecznego zatrzymania się przed pieszym, ale tego nie uczynił, to można rozważać naruszenie przepisu o tamowaniu ruchu przez kierującego. Autor ten w istocie założył, że pieszy nie wchodził na jezdnię z uwagi na nieprawidłowe postępowanie kierującego. Wniosek ten jest w mojej ocenie wewnętrznie sprzeczny, albowiem skoro kierujący był w odległości bezpiecznej niewymagającej gwałtownego i intensywnego hamowania, a pieszy nie skorzystał wówczas z przysługującego mu prawa wejścia na przejście, to znaczy, że nie znajduje najmniejszego uzasadnienia wchodzenie w plany pieszego i bezpodstawne zakładanie, że właśnie w tej chwili chciał przejść. Jak już wcześniej wspominałem pieszy miał prawo zrezygnować z przechodzenia, bo np. nie chciał zmuszać kierującego dużego samochodu ciężarowego, albo nawet kilku takich pojazdów, do zatrzymywania i zmniejszania prędkości i chciał przejść zupełnie swobodnie dopiero wtedy, gdy te pojazdy przejadą. Pieszy mógł mieć na uwadze na przykład swój stan zdrowia, więc chwilowo zrezygnował z uzyskania pierwszeństwa poprzez niewchodzenie na jezdnię. Absolutnie nie jest rolą Policji odgadywanie zamiarów pieszego i to na niekorzyść kierującego. Taki pieszy nie był wchodzącym na przejście, więc kierujący nie miał wobec niego żadnych obowiązków. Warto też podkreślić, że argument Ł. Trzeciaka o tamowaniu ruchu pieszego jest niezasadny wobec samego brzmienia ustawy. Do „ruchu pieszych” przeznaczona jest droga dla pieszych oraz chodnik, będący jej częścią. Natomiast w przypadku przejść dla pieszych jest mowa o „przekraczaniu”, a nie „ruchu pieszych”. Oczywiście pieszy jest uczestnikiem ruchu w sensie ogólnym, ale zawarcie takich odmiennych zwrotów w ustawie nie jest przypadkowe. Można dostrzec, że o ruchu mówi się, gdy nadaje mu się rangę dominującą, czyli pojazdy, co do zasady, dominują na jezdni, zaś piesi na drodze dla pieszych i chodniku. Podobne konstrukcje semantyczne zawarte są w Konwencji Wiedeńskiej.

Wspomina mój Przedmówca o wykładni porządkującej system prawa, ale bez przekraczania granicy prawotwórstwa i stosowania prawa, podczas gdy w mojej

ocenie właśnie takie łamanie zasad wykładni forsuje. Zresztą to, dlaczego nie przyznano pierwszeństwa pieszemu oczekującemu na możliwość wejścia na przejście tłumaczono kilkakrotnie podczas procesu legislacyjnego, który opisałem w swoich poprzednich artykułach dotyczących owego zagadnienia. Wracając do tamowania ruchu pieszego, które Autor zarzuciłby kierującemu w opisywanej sytuacji, należy podkreślić, że nie można tamować ruchu komuś, kto nie uzyskał pierwszeństwa. Wszak sam Ł. Trzeciak stoi na stanowisku, że zarzut nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu nie jest w tej sytuacji zasadny. Analogicznie należałoby karać kierujących jadących drogą z pierwszeństwem, którzy „nie ustąpili pierwszeństwa” kierującym oczekującym na drodze podporządkowanej, tłumacząc to tym, że gdyby znaleźli się na drodze z pierwszeństwem, to by już pierwszeństwo mieli. Kluczowe jest właśnie to „gdybanie”, albowiem faktycznie ani pieszy zanim nie rozpocznie wchodzenia na przejście, ani kierujący zanim nie rozpocznie wyjeżdżania z drogi podporządkowanej nie znaleźli się w miejscach, które im dały prymat pierwszeństwa i dopóki się nie znajdują, to jadący drogą z pierwszeństwem ma prawo ze swojego pierwszeństwa korzystać. Pogląd odmienny prowadziłby do anarchii w ruchu drogowym i sytuacji nieprzewidywalnych. Skoro ustawa jasno i precyzyjnie określa chwilę nabywania pierwszeństwa przez określonych uczestników ruchu, to nie sposób tworzyć nowych zasad, które w dodatku mogą prowadzić nie tylko do niebezpiecznych sytuacji, ale do karania osób, które nie złamały prawa. Idąc wadliwym tokiem rozumowania należałoby karać kierujących jadących drogą z pierwszeństwem, gdy doszło do zderzenia z pojazdem, który wyjechał z drogi podporządkowanej, nakładając na nich obowiązek przewidywania, że „gdyby” pojazd ruszył z podporządkowanej drogi, to dojdzie do zderzenia. Jest to ocena *ex post*, *ex ante*, której nie wolno stosować, a przecież taką Ł. Trzeciak słusznie wyklucza krytykując pogląd R. A. Stefańskiego dotyczący hipotetycznej możliwości zmuszenia pieszego do przyspieszenia kroku lub zatrzymania się. W takich sytuacjach bada się, czy jadący drogą z pierwszeństwem miał możliwość uniknięcia zdarzenia, ale co niezwykle ważne, od chwili powstania stanu zagrożenia, czyli (w tym kontekście) obiektywnego rozpoznania, iż kierujący obowiązany ustąpić pierwszeństwa nie stosuje się do tego. Nigdy wcześniej. Zacytował tu mój Adwersarz głosę W. Matejki¹¹ do wyroku SR w Piotrkowie Trybunalskim, ale pominął całą zawartą tam argumentację dotyczącą niekonstytucyjności wykładni, którą sam Ł. Trzeciak stosuje.

Dalej Ł. Trzeciak twierdzi, że za poparciem prezentowanych przezeń wniosków przemawia proces legislacyjny, który opisałem w pierwszej publikacji dotyczącej tego zagadnienia. Zgodzić się należy, że w przypadku pieszego oczekują-

¹¹ Matejko, W. (2022). Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu. Glosa do wyroku Sądu Rejonowego w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 26 maja 2022 r., sygn. akt VII W 135/22, Paragraf na Drodze, 4, 7–19.

cego przed przejściem dla pieszych nie może być mowy o nieustąpieniu mu pierwszeństwa, natomiast z niczego nie wynika, aby posłowie dyskutowali, że nieprzepuszczenie (używam tego określenia celowo, bo taki pieszy nie ma pierwszeństwa) pieszego oczekującego stanowiłoby tamowanie jego ruchu. Ponieważ prześledziłem cały proces legislacyjny oraz wszystkie stenogramy i nagrania, mogę stanowczo stwierdzić, że takich pomysłów, o tamowaniu ruchu, nie prezentowano w toku prac legislacyjnych, nie ma ich też w uzasadnieniu przyjętego projektu.

Ponownie pojawia się zacytowanie mojej publikacji przy stwierdzeniu, że „zyskiwanie” pierwszeństwa czy jego „nabywanie”, należałoby doprecyzować, *bo wiem zwykle w żadnym momencie procesu poruszania się po drodze pieszy pierwszeństwa nie zostaje pozbawiony*. Dalej mój przedmówca stwierdził: *w myśl art. 26 ust. 4 p.r.d. kierujący pojazdem (...) jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu*. Zacytowany fragment jest nieprawdziwy, ponieważ **nie znajduje odzwierciedlenia w przywołanym przepisie**. Ustawa nigdzie nie nakłada na kierującego obowiązku jechania powoli, gdy pieszy wchodzi na przejście, ponieważ nie na tym polega ustąpienie pierwszeństwa. Ponadto nieprawdą jest, że pieszy ma pierwszeństwo zawsze w trakcie poruszania się po drodze. **Z definicji legalnej drogi wynika, że składa się ona np. z jezdni, pobocza, drogi dla pieszych, chodnika, drogi dla rowerów itp. Istnieje więc wiele miejsc/obszarów drogi, w których pieszy pierwszeństwa nie ma.**

Następnie mój Adwersarz twierdzi, że chwila „zyskania” pierwszeństwa przez pieszego musi być wcześniejsza niż przemieszczanie się nad krawędzią przejścia, bo kierujący musi mieć czas na reakcję. Otóż czas na reakcję kierującemu jest obowiązany dać pieszy, nie wchodząc bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd, czyli nie zmuszając kierującego do gwałtownego i intensywnego hamowania, które co do zasady rodzi zagrożenie. **Gdyby ustawodawca chciał nałożyć na kierujących obowiązek wcześniejszego reagowania (wcześniejszego pierwszeństwa), to jak już wspominałem, musiałby wypowiedzieć Konwencję Wiedeńską, a następnie wprowadzić inną regulację do p.r.d., taką jaka znajduje się np. w Brytyjskim Highway Code.** To wprost z zakazu wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd (art. 14 p.r.d.) wynika odpowiedni zapas bezpieczeństwa, jaki musi zastosować pieszy wchodzący na jezdnię, także na przejściu dla pieszych, aby prawidłowo reagujący kierujący nie był zmuszony do gwałtownego i intensywnego hamowania. Wszak to pieszy decyduje, w jakiej odległości przed pojazdem zacznie wchodzić na jezdnię – nie zaś kierujący, który na to nie ma najmniejszego wpływu. Obowiązek obserwacji bezpośredniej okolicy przejścia dla pieszych można wywodzić wobec kierujących z nowej regulacji, a także z art. 3 p.r.d., zaś artykuł ten nie reguluje kwestii pierwszeństwa. Obowiązku zachowania szczególnej ostrożności nie należy rozciągać na kwestie pierwszeństwa, które są regulowane odrębnymi przepisami. Dyskutowano w mediach nad pomysłem wprowadzenia „strefy pierwszeństwa” bezpośrednio przyległej do krawędzi przejścia, np. o szerokości 1,0 m.

W istocie stanowiłoby to „optyczne poszerzenie jezdni” w tym miejscu. Póki co takiego prawnego rozwiązania nie wprowadzono, choć podobne rozwiązania konstrukcyjne stosują niektórzy zarządcy dróg. Znane są też rozwiązania (akurat nielegalne) polegające na wymalowaniu znaków poziomych przejścia poza krawędziami jezdni. Żadne z tych rozwiązań nie powoduje, że pieszy wcześniej nabywa pierwszeństwa, zaś drugie z nich stanowi potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa, gdyż piesi są przekonani, że mają pierwszeństwo, w miejscu, w którym go jeszcze nie uzyskali, co usypia ich czujność. Na poparcie swojego poglądu Ł. Trzeciak przywołuje wyrok SN¹², który w mojej ocenie nie pasuje do omawianej kwestii, albowiem dotyczy kształtowania prędkości bezpiecznej w warunkach ograniczonej widoczności na przejście dla pieszych. Sąd ten nie stwierdził, że pieszy nabywa pierwszeństwa znajdując się przed przejściem dla pieszych ani że kierujący ma obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszemu zbliżającemu się do przejścia, bowiem tylko wtedy zdoła to wykonać. Wyrok ten absolutnie nie wspiera poglądu mojego Adwersarza. Ponadto zasady kształtowania prędkości bezpiecznej dotyczą przewidywalnych i legalnych zachowań innych uczestników ruchu. Nie można więc wymagać prędkości uwzględniającej hipotetyczne wejście pieszego bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd, bo taka faktycznie nie istnieje¹³. Znane są przecież nierzadkie przypadki, że roztargniony pieszy lekceważący zasady bezpieczeństwa wchodzi na bok samochodu – nawet stojącego. Nałożenie na kierujących obowiązku przewidywania irracjonalnych zachowań innych uczestników ruchu prowadziłoby do zlikwidowania art. 4 p.r.d. (naruszenie systematyki wewnętrznej aktu – zakaz takiej wykładni), który w swojej pierwszej części stanowi zasadę zaufania, zaś dopiero po wystąpieniu określonych przesłanek mówi o jego ograniczeniu. Pisałem już kilkakrotnie, że potoczna nazwa tego przepisu wprowadza w błąd, gdyż powinna brzmieć np. zasada dostosowania zaufania. **Interpretacja mojego Adwersarza sprowadza się do całkowitej utraty zaufania do pieszych, skoro kierujący ma zmniejszać prędkość zakładając, że pieszy wejdzie na przejście zmuszając go do podejmowania manewrów obronnych, czyli bezpośrednio przed jadący pojazd.** Jeśli odległość i prędkość pojazdu pozwalają pieszemu na oddziaływanie na kierującego w postaci niegwałtownego i nieintensywnego hamowania, to kierujący ma się spodziewać, że pieszy legalnie będzie wchodził na przejście, a gdy pieszy skorzysta ze swojego uprawnienia, to w razie potrzeby musi zmniejszyć prędkość lub zatrzymać się. **Ale jeśli odległość pojazdu zmniejszyła się na tyle, że wchodzenie na przejście stanowiłoby zagrożenie, to kierujący ma prawo zakładać, że pieszy nie wtargnie przed pojazd i nie ma najmniejszego**

¹² Wyrok SN z 11.03.2003 r., III KKN 202/01, LEX nr 77005.

¹³ Krzemień, P. (2020). Wtargnięcie na jezdnię. Czym jest i jak mu zapobiegać? Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/rozmowy/piotr-krzemien-wtargniec-na-jezdnie-czym-jest-i-jak-mu-zapobie> (dostęp: 16.04.2022 r.).

obowiązku zmniejszania prędkości. Wręcz przeciwnie, nie powinien tego robić, aby pieszy błędnie nie ocenił, że kierujący zdoła zatrzymać się i ma zamiar go przepuścić, bo prowadzi to do bardzo niebezpiecznych sytuacji. Cały mój komentarz nie dotyczy oczywiście zdarzeń, gdy należało wdrożyć drugą warunkową część art. 4 p.r.d., gdyż jest to odrębny temat.

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

Zwrócił uwagę mój Adwersarz, że pierwszeństwo pieszego nie ma charakteru bezwzględnego, słusznie cytując R. A. Stefańskiego. Też wyraziłem taki pogląd¹⁴. W poprzednich publikacjach R. A. Stefańskiego nie odnalazłem takich stwierdzeń. Dalej stwierdził, że trudno przy tym zaaprobować prezentowany w piśmiennictwie mój pogląd, „każdorazowo utożsamiający” przyjmowaną w rekonstrukcji wypadków drogowych chwilę wystąpienia stanu zagrożenia z uzmysłowieniem sobie przez kierującego konieczności ustąpienia pierwszeństwa pieszemu. Jest to nieprawda, albowiem tak nie stwierdziłem w żadnej z publikacji. Jasno określiłem, że o ustąpieniu pierwszeństwa może być mowa jedynie wtedy, gdy pieszy wchodzi na przejście stosując się do zakazu wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd. Jeśli pieszy nie zastosuje się do tej normy, to nie może być mowy o ustąpieniu pierwszeństwa, natomiast kierujący ma obowiązek zrobienia wszystkiego co możliwe, aby wypadku uniknąć, czyli zachować się w myśl art. 3 i 4 p.r.d. W rekonstrukcji wypadków drogowych pojęcie stanu zagrożenia bezpieczeństwa jest pojęciem ogólnym, stosowanym zarówno w przypadku uprawnionej, jak i nieuprawnionej czynności uczestnika ruchu. Za stan zagrożenia przyjmuje się początek reakcji danego uczestnika ruchu, bez znaczenia jest czy to pieszego, czy kierującego. Stan zagrożenia nie zawsze wymaga gwałtownego oraz intensywnego manewru obronnego, manewr obronny ma być dostosowany do konkretnej sytuacji. Niekiedy wystarczy tylko hamowanie silnikiem. Niezrozumienie specjalistycznej nomenklatury¹⁵ dziedziny badania wypadków drogowych przez mojego Adwersarza, musiało doprowadzić do wadliwego zarzutu wobec stwierdzeń w mojej publikacji, iż gdy wystąpi stan zagrożenia należy hamować maksymalnie intensywnie. Zagadnienie to zostało omówione szczegółowo w literaturze¹⁶. Ł. Trzeciak na poparcie swoich tez przywołuje publikację A. Rezy, z której faktycznie wynika, że wadliwe przyjęcie stanu zagrożenia może diametralnie zmienić wnioski opinii.

¹⁴ 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.

¹⁵ Oczywiście można dyskutować, czy określenie to jest właściwe i niemylące dla prawników oraz osób niebędących specjalistami w dziedzinie wypadkowości drogowej, niemniej jednak nie może być to zarzut pod moim adresem.

¹⁶ Pawelec, K. J., Krzemień, P. (red.), (2023). *Opiniowanie w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*. Wolters Kluwer.

Tyle, że A. Reza napisał, iż wcześniejszy stan zagrożenia przyjmujemy wtedy, gdy należy zastosować drugą część art. 4 p.r.d., czyli w sytuacji nieprawidłowego zachowania się pieszego lub jego szczególnych cech. Ma to miejsce np. wówczas, gdy pieszy biegnie, jego stan wskazuje na zaburzenia psychomotoryczne (np. alkohol), albo jest to małe dziecko bez opieki. My natomiast nie dyskutujemy o sytuacjach szczególnych, gdy pieszy pierwszeństwa nie uzyskuje (i tu przecież jesteśmy zgodni, że czynem nielegalnym go uzyskać nie może), tylko o chwili nabycia pierwszeństwa przez prawidłowo zachowującego się pieszego. Przywołanie publikacji A. Rezy¹⁷ jest tu absolutnie nieodpowiednie, tym bardziej, że powstała ona za poprzednich regulacji, przed zmianą prawa w tym zakresie. Nie sposób więc przypisywać A. Rezie, że dostrzegał stan zagrożenia lub konieczność ustąpienia pierwszeństwa dorosłemu i sprawnemu pieszemu idącemu normalnym krokiem, zbliżającemu się do przejścia. Gdyby przyznać za Ł. Trzeciakiem, że pierwszeństwo ma pieszy zbliżający się do przejścia, to należałoby zakazać pieszemu zbliżania się do krawędzi przejścia bezpośrednio przed jadącym pojazdem. Należałoby również zakazać pieszemu zbliżającemu się do przejścia korzystania z telefonu w sposób utrudniający prawidłową obserwację sytuacji, co byłoby absurdalne i już o tym pisałem. Ta wadliwa wykładnia prowadziłaby do wniosku, że czym innym jest wchodzenie bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd w chwili, gdy pieszy faktycznie wszedł na jezdnię i doszło do zdarzenia, a czym innym jest wchodzenie (w postaci zbliżania się do krawędzi przejścia), gdy ostatecznie nie doszło do wejścia na jezdnię. Inaczej musielibyśmy również definiować wchodzącego na jezdnię poza przejściem dla pieszych, a inaczej wchodzącego na jezdnię na przejściu. Takie interpretowanie prawa jest wprost zakazane jego dyrektywami. Wchodzenie jest czynnością fizyczną, nie zaś prawną.

Dalej Ł. Trzeciak podejmuje próbę zdefiniowania stanu zagrożenia, niemniej jednak nie należy tego czynić w oderwaniu od regulacji ruchu drogowego. Skoro idący normalnym krokiem pieszy ma możliwość zatrzymania się przed przejściem dla pieszych i jest to konieczne z uwagi na relacje czasowo-przestrzenne (pojazd jest już zbyt blisko, aby kierujący mógł się zatrzymać niegwałtownie i nieintensywnie), to nie ma żadnych podstaw, aby nałożyć na kierującego obowiązek utraty zaufania do takiego pieszego. Mój Adwersarz, rozważając co by było, gdyby pieszy nie zatrzymał się, w istocie próbuje zobligować kierującego do stałego braku zaufania do każdego pieszego zbliżającego się do przejścia, co jest wprost sprzeczne z art. 4 i 14 p.r.d. Zawsze na drodze występują sytuacje, w których kontynuowanie ruchu potencjalnie kolizyjnych kierunków doprowadzi do zdarzenia. Nie tak należy rozumieć definicję stanu zagrożenia, tzn. wyłącznie fizykalnie. Chodzi o to, że stan

¹⁷ Reza, A. (2018). Analiza czasowo-przestrzenna wypadku, gdy czas Δt , tj. różnica między czasem trwania stanu zagrożenia a sumą czasu narastania opóźnienia hamowania i czasu hamowania przed wypadkiem jest krótszy niż czas reakcji kierowcy, Paragraf na Drodze, (1), 53–61.

zagrożenia powstanie wówczas, gdy przy uwzględnieniu zasad pierwszeństwa z ruchu jednego z uczestników postępującego niewłaściwie wynika, że niewątpliwie nie zaniecha go. W przypadku pieszego idącego normalnym krokiem, powinność reagowania jest to chwila wchodzenia (rozumiana wg mojej interpretacji), bowiem pieszy taki może zatrzymać się niemal w miejscu. O stanie zagrożenia w prawnym ujęciu możemy mówić dopiero gdy pieszy wchodzi bezpośrednio przed jadący pojazd albo kierujący np. spóźnia się z reakcją. Natomiast w przypadku pojazdu jadącego drogą podporządkowaną zależy to od jego prędkości i odległości od krawędzi drogi głównej. Raz będzie to jeszcze przed tą linią, a innym razem dopiero po jej przekroczeniu, co zawsze należy rozważać indywidualnie. Sposób wymaganego reagowania na powstały stan zagrożenia (rozumiany zgodnie z metodyką opinowania) może być różny. Raz będzie to konieczność gwałtownego i intensywnego np. hamowania, a innym razem wystarczy hamowanie silnikiem. Definicja stanu zagrożenia uznana od lat nie precyzuje, jakiego rodzaju manewry obronne należy wykonać, albowiem one zależą od konkretnej sytuacji. Słowo „obronne” nie ma nic wspólnego z ich intensywnością. Być może „stan zagrożenia” należałoby oddzielić definicyjnie od „stanu konieczności początku reakcji”, aby uniknąć nieporozumień, bo jego powstanie nie musi wiązać się z pojęciem zagrożenia w ruchu drogowym rozumianym prawnie.

Słusznie dostrzegł Ł. Trzeciak problem zbyt krótkiego nadawania sygnałów żółtych, ale i tu nie jest to właściwy argument na poparcie tezy, jakoby zaprezentowane przeze mnie obliczenia bezpiecznych (nieintensywnych) dróg zatrzymania były wadliwe, bo – wg mojego Adwersarza – należałoby nałożyć na kierujących obowiązek przewidywania, kiedy ów sygnał się włączy. Faktycznie stanowi to problem zwłaszcza przy sygnalizacjach akomodacyjnych, w których nie da się przewidzieć długości nadawania sygnału zielonego. Warto dodać, że istnieją już sekundniki współpracujące z sygnalizacjami akomodacyjnymi. Problem ten był wielokrotnie dyskutowany i pojawia się, gdy spada współczynnik przyczepności do jezdni. Niemniej jednak przewiduje się pewien margines bezpieczeństwa projektując miejsca za sygnalizatorami, w których ewentualnie mogą się jeszcze zatrzymać pojazdy, oraz – co również dostrzegł mój Adwersarz – zezwalając na wjazd za sygnalizator, gdy hamowanie musiałoby być gwałtowne oraz intensywne, czego zabezpieczeniem są czasy międzyzielone. Warto dodać, że z zaleceń GDDKiA płynie rekomendacja wydłużenia tego sygnału do 4 s¹⁸. W tej sytuacji nie do przecenienia są sekundniki, które pozwalają przygotować się kierującym do zmiany nadawanych

¹⁸ Forum organizacji ruchu i bezpieczeństwa ruchu drogowego powołane przez GDDKiA rekomenduje, aby wydłużyć czas emisji do 4 sekund. Jednak ma to dotyczyć wyłącznie dróg z ograniczeniem prędkości powyżej 50 km/h, co zdaniem autora niniejszej polemiki jest niewystarczające, zwłaszcza przy mokrej nawierzchni, ponieważ, czas maksymalnie intensywnego zatrzymania samochodu jadącego z prędkością 50 km/h, na mokrej jezdni przekracza 3 s, a powinno być przewidziane zatrzymanie niegwałtowne. <https://www.autobaza.pl/page/news/przejazd-na-zoltym-swietleco-mowia-przepisy/> (dostęp: 22.07.2023 r.).

sygnałów. Nie sposób więc poprzeć poglądu Ł. Trzeciaka, że wskazana przeze mnie bezpieczna droga zatrzymania nie da się pogodzić z czasem wyświetlania sygnału żółtego. Fakt, że istniejące rozwiązanie jest wadliwe, nie przesądza o wadliwości zaprezentowanego przeze mnie i J. Unarskiego rozumowania dotyczącego rachunkowej oceny sytuacji, gdy wejście następuje bezpośrednio przed jadący pojazd. Zresztą w miejscu, gdzie mój Interlokutor cytował pogląd J. Unarskiego, który jest identyczny z moim, nie wyraził zastrzeżeń, natomiast przy cytowaniu mojej publikacji już tak.

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

Słusznie mój Adwersarz stwierdził, że zadośćuczynieniem obowiązkowi zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych będzie podjęcie skutecznej reakcji nie na każdą choćby irracjonalną sytuację, *ale na typową, jaką z pewnością będzie wejście na przejście zmiernego w kierunku jezdnii pieszego*, jednak użycie słowa „wejście” jest wadliwe. Wejście jest czynnością dokonaną, czyli sytuacją, gdy pieszy zakończył wchodzenie, poprzedzone zbliżaniem się do przejścia. Natomiast znowelizowany przepis mówi o pieszym wchodzącym na przejście. Wchodzący to taki, który zakończył etap zbliżania się i aktualnie przemieszcza się nad krawędzią przejścia, ale nie wszedł jeszcze na nie w całości. Wchodzący, to taki który częściowo znajduje się poza przejściem i na nim, co wynika wprost ze słownikowego znaczenia słowa „wchodzący”.

Podczas omawiania zasady szczególnej ostrożności, w tym wypadku skorelowanej z obowiązkiem zmniejszenia prędkości, tak aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na przejściu lub na nie wchodzącego, moim zdaniem niepotrzebnie Autor dodał słowo „dopiero” przed wyrazem wchodzącego. Zabieg ten w mojej ocenie może sugerować Czytelnikowi, że chodzi o jakąś znacznie wcześniejszą fazę ruchu pieszego, np. zbliżanie się do przejścia, co absolutnie nie wynika z treści ustawy jak i wielu uzasadnień projektodawców podczas procesu legislacyjnego, a także wypowiedzi Rzecznika Ministerstwa Infrastruktury (projektodawcy) już po uchwaleniu ustawy¹⁹. Zwrot „dopiero wchodzącego” może też sugerować przeciwnie, czyli, że na pewno nie chodzi o zbliżającego się do przejścia. Tak czy inaczej jest zbędny. Nową wypowiedzią Ministerstwa Infrastruktury jest odpowiedź R. Webera, który reprezentował Ministerstwo podczas prac nad ustawą, stanowiącą odpowiedź na interpelacje poselską²⁰. Na samym wstępie tej interpelacji została przedstawiona następująca informacja: *jedną z rewolucyjnych zmian*

¹⁹ Krzemień, P. (2022). Znaczenie pojęcia „pieszy wchodzący” – głos polemiczny. Paragraf na Drodze, 4, 21–42.

²⁰ W dniu 21 marca 2023 r. poseł Artur Szałabawka (PiS) zgłosił interpelację nr 39947, kierowaną do Ministra Infrastruktury w sprawie ruchu pieszych na rondach.

podczas niedawnej nowelizacji przepisów ruchu drogowego było wprowadzenie pierwszeństwa pieszego przed wejściem na przejście dla pieszych.

R. Weber odpowiedział następująco: *Na wstępie uprzejmie wskazuję, że w interpelacji **nieprecyzyjnie wskazano, że jedną z rewolucyjnych zmian podczas niedawnej nowelizacji przepisów ruchu drogowego, było wprowadzenie pierwszeństwa pieszego przed wejściem na przejście dla pieszych.** Pragnę poinformować, że ustawa z dnia 25 lutego 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. poz. 463) wprowadziła przepisy zwiększające bezpieczeństwo pieszych na drogach poprzez nałożenie na kierującego pojazdem obowiązku nienarażania na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na przejściu albo na nie wchodzącego.*

Dalej – co zaskakujące – Ł. Trzeciak napisał: *Naturalnie zredukowania prędkości nie można wymagać od kierującego poruszającego się z taką jej wartością, która w danych warunkach już umożliwia zrealizowanie obowiązków, wymaganych omawianym przepisem. W praktyce dopuszczalna będzie także sytuacja, w której pojazd przykładowo po rozpoczęciu jazdy w niewielkiej odległości od przejścia przyspiesza – z tym jednakże zastrzeżeniem, że dana prędkość pozwoli na dokonanie właściwej oceny konieczności ustąpienia pierwszeństwa pieszym i umożliwi podjęcie skutecznej w tym zakresie reakcji. Podczas gdy we wcześniejszym akapicie swojej pracy, krytykując mój pogląd w tym zakresie, stwierdził, że kierującemu wolno jedynie powstrzymać się od ruchu, albowiem ustawa nie daje mu innej możliwości. Wobec tego nie wiem, jakie jest faktycznie stanowisko mojego Interlokutora w tym zakresie, ponieważ raz jest niezgodne z moim, a następnym razem już zgodne.*

Dalej Ł. Trzeciak napisał: *Z kolei ewentualny stopień redukcji prędkości pojazdu przed przejściem dla pieszych nie jest zależny – jak wskazuje P. Krzemień – **wyłącznie** od warunków widoczności przejścia i jego bezpośredniej okolicy, ale musi wynikać z wielu innych czynników, m.in. rodzaju pojazdu, jego ładunku, wyposażenia oraz sprawności podzespołów, warunków atmosferycznych i drogowych, w tym stanu nawierzchni jezdni czy natężenia ruchu. Stwierdzenie to jest nieprawdziwe, albowiem nie użyłem słowa „wyłącznie”, a ponadto wspomniałem o tych wszystkich pozostałych warunkach.*

Zacytuję więc to, co napisałem, ponieważ na taką manipulację nie mogę się zgodzić: *Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości płynie jeszcze z innego przepisu. Z art. 19 ust. 1 wynika, że **kierujący jest obowiązany zawsze jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu.** Dlatego jeśli zbliża się do przejścia, którego widoczność jest ograniczona (geometrycznie: np. ukształtowaniem terenu, przeszkodą w postaci zaparkowanego pojazdu itp., lub warunkami atmosferycznymi: zmrok, noc, świt, opad deszczu,*

mgła, śnieg), to obowiązek zmniejszenia prędkości będzie wynikał nie tyle z obecności przejścia i pieszego w jego bezpośredniej okolicy (który może doń zbliżyć się ale jeszcze być niewidocznym) lecz z konieczności kształtowania prędkości bezpiecznej, pozwalającej na prawidłową percepcję sytuacji drogowej²¹.

Zupełnie niezasadnie przywołał. Ł. Trzeciak wyrok Sądu Najwyższego²², w którym stwierdzono, że na skrzyżowaniach dróg i na przejściach dla pieszych wejście pieszego na jezdnię w zasadzie nie może być zaskoczeniem dla kierowcy, na poparcie swojej tezy, że kierujący ma obowiązek zmniejszyć prędkość, gdy pieszy znajduje się poza przejściem, bo rzekomo wynika to ze szczególnej ostrożności. Otóż nie, albowiem z kwalifikowanej ostrożności nie należy wywodzić kwestii pierwszeństwa. Zachowanie szczególnej ostrożności polega na dostosowaniu się do zmian sytuacji drogowej, czyli po prostu reagowaniu, w sposób niespóźniony. W przypadku idącego normalnym krokiem pieszego, niespóźnioną reakcją będzie jej rozpoczęcie w chwili wchodzenia (rozumianego wg mnie) pieszego na przejście, gdyż będzie to przesłanka, że nie powstrzymał się on od tego. Mówimy tu o wymogach obwarowanych odpowiedzialnością karną, a nie o kwestiach wzajemnej uprzejmości. Obowiązujący przepis w żadnym wypadku nie nakłada obowiązku zmniejszania prędkości, gdy nie ma potrzeby zastosowania drugiej części art. 4 (wdrożenia ograniczenia zaufania). Sąd Najwyższy w cytowanym wyroku pisząc o braku zaskoczenia moim zdaniem bierze pod uwagę właśnie niezwłoczną reakcję na „wejście” pieszego, nie zaś na zbliżanie się, ponieważ taki był wówczas stan prawny. Brak zaskoczenia oznacza krótszy czas reakcji, gdy bodziec jest spodziewany, a nie przesunięcie reakcji przed stan zagrożenia, czy może lepiej rzec przed powinność początku reagowania.

Wspomniany Wyrok SN jest nieadekwatny do omawianego problemu także z innych powodów. Przywołanie tezy wyroku, która zawsze powstaje w okolicznościach danego zdarzenia, nie może od tego zdarzenia być oderwane. Otóż w badanej przez Sąd sprawie, wg obrońcy, oskarżony jadący Warszawą zbliżał się do jadącej prawym pasem ruchu Nysy na skutek czego miał ograniczoną widoczność na prawą stronę przejścia. Samochód Nysa nie zmniejszał prędkości, tak więc oskarżony nie miał obowiązku zakładać, że do przejścia zbliża się, a następnie na nie wchodzi pieszy, który ostatecznie wbiegł, mijając przód Nysy, przed jadącą lewym pasem ruchu Warszawę. Sąd Najwyższy nie przyznając racji obrońcy uznał, iż Sąd pierwszej instancji ustalił błędnie, że oskarżony „sposztrzegł pieszego” gdy wybiegał on sprzed Nysy. Opierając się na opinii biegłego, który z danych dotyczących szybkości (65 km/h), drogi hamowania (14 m przed przejściem), czasu reakcji (0,5–1,0 s) i czasu pobytu pieszego na jezdni (stanu zagrożenia 2,0–2,5 s, 5,5–6,0 m)

²¹ 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, zwłaszcza s. 31, czyli dokładnie ta, którą zacytował mój Adwersarz.

²² Wyrok SN z dnia 31 marca 1972 r. Rw 282/72, OSNKW 1972, nr 7–8, poz. 132.

ustalił, że oskarżony *spozstrzegł pieszego tuż w okolicznościach wkraczania na jezdnię*²³. Abstrahując od poprawności ustaleń biegłego²⁴, należy stwierdzić, że SN uznał, iż oskarżony mógł dostrzec pieszego w chwili, gdy **wkraczał** (wchodził) na jezdnię, a zatem spóźnił się z reakcją na stan zagrożenia, albowiem Nysa nie przysłoniła widoku na przejście. Zwrócono uwagę na to, że oskarżony nie zmniejszył prędkości przed skrzyżowaniem (obecnie nie istnieje taki obowiązek) – *rozwijał stosunkowo b. dużą szybkość* – było to 65 km/h, ale nie znamy ograniczenia w tym miejscu, wyprzedzał na oznakowanym przejściu dla pieszych czy też przed nim i *nie włączył świateł mijania* (późna godzina zdarzenia – 21:30 w grudniu), *co mogłoby ostrzec pieszych*. Tym samym oskarżony nie zachował szczególnej ostrożności. O nieprawidłowości postępowania pieszego SN nie wspomniał, ale wydaje się to oczywiste, iż wziął to pod uwagę wymierzając karę. Z wyrokiem tym można polemizować, ale nie w tym rzecz. Wykorzystanie go do celu udowodnienia, że nawet najbardziej nieprzewidywalna sytuacja i eksces pieszego, przemawia za

²³ Takiego stwierdzenia biegły nie powinien zamieszczać, ponieważ nie widział tego, co widział kierujący. Może co najwyżej mówić o prawdopodobnym dostrzeżeniu w konkretnej chwili, a najlepiej iż w tej chwili kierujący mógł i powinien był dostrzec pieszego. Generalnie można mówić wyłącznie o możliwościach.

²⁴ Mając przedstawione dane można obliczyć, że na suchej nawierzchni ($7,0 \text{ m/s}^2$) w chwili wchodzenia/wbiegania pieszego, przy wymaganym czasie reakcji kierującego 1,0 s (przyjmowanie czasów niższych, a tym bardziej 0,5 s nie znajduje żadnego uzasadnienia) droga zatrzymania (z czasem reakcji) samochodu wynosiła ok. 43 m, zaś czas tego zatrzymania ok. 3,7 s (samiych czasów nie wolno porównywać, gdy stan zagrożenia jest dłuższy od wymaganego czasu reakcji). Natomiast droga hamowania (z czasem narastania sił hamowania, ale ślady pojawiają się dopiero przy hamowaniu pełnym) wynosiła ok. 25 m. Choć nie wiemy, przy jakiej prędkości doszło do potrącenia, to przyjmując informację, że długość śladów hamowania przed miejscem potrącenia wynosiła 14,0 m, to można obliczyć, iż do potrącenia doszło przy prędkości ok. 37 km/h. W takiej sytuacji można obliczyć, że kierujący cechował się albo czasem reakcji nieco krótszym niż 1,0 s (0,8 s), albo zareagował na biegnącego pieszego znajdującego się jeszcze nieco przed wbieganiem na przejście. Dla danych zaprezentowanych w wyroku można z całą stanowczością wskazać, że fakt obecności pojazdu Nysa oraz ewentualnego jego wyprzedzania nie miał znaczenia dla zaistnienia wypadku i możliwości jego uniknięcia. Nie zmieniłaby tego (jak się domyślam) prędkość dozwolona, wówczas 60 km/h. Jeśli natomiast istniał przepis rozporządzenia nakazujący zmniejszenie prędkości przed skrzyżowaniem lub przejściem dla pieszych i nie przekraczał on swojej delegacji ustawowej (o czym swego czasu pisał R. A. Stefański – przepis jałowy), to i tak wobec braku określenia, o ile kierujący miałby zmniejszyć tę prędkość pozostałby niedookreślony. Wielokrotnie już podkreślałem cytując autorów „Vademecum biegłego sądowego”, że absolutnie nie można prędkości umożliwiającej uniknięcie wypadku utożsamiać z bezpieczną, albowiem prowadziłoby to do błędnego wniosku, że każda prędkość, przy której dochodzi do zdarzenia byłaby niebezpieczna – argument *ad absurdum* i ocena *ex post*. Tym samym, jeśli w sprawie nie wystąpiły inne niepodane w wyroku SN okoliczności, to wyrok ten należy uznać za niesłuszny, naruszający dzisiejsze art. 3 i 4 Prd, nakładający na kierującego obowiązek czynienia rzeczy niemożliwych (wbrew prawom fizyki i możliwościom psychomotorycznym człowieka), czyli przewidywania wykraczającego daleko poza wymagane w ruchu drogowym. Jedyłą rzeczą obciążającą oskarżonego w jakimś niewielkim zakresie była jazda bez świateł mijania, albowiem pieszemu wbiegać i przebiegać przez przejście nie było wolno. Słusznie więc wyrok ten został poddany krytyce, np. przez K. J. Pawelca.

przyznaniem mu pierwszeństwa jeszcze przed fizycznym wchodzeniem na przejście jest nieporozumieniem. Stanowiłoby to obowiązek stosowania całkowitego braku zaufania do niechronionych uczestników ruchu, co jest sprzeczne z brzmieniem art. 4 p.r.d. W badanym wypadku, kierujący naruszył kilka przepisów, co mogło utrudnić pieszemu rozpoznanie jego obecności na lewym pasie ruchu, albowiem gdyby pieszy go widział, to być może nie zdecydowałby się na przebiegnięcie przed Nysą. **Wypadek dotyczy zagadnień widoczności geometrycznej i zmierzchowej, więc zupełnie nie przystaje do analizy standardowych kwestii pierwszeństwa. Niestety wyrok ten, bez jego analizy, jest cytowany wielokrotnie na poparcie racji w diametralnie odmiennych stanach faktycznych.**

Zgadzam się z poglądem mojego Adwersarza, co do omówienia zakazu wyprzedzania i omijania pojazdu bezpośrednio przed przejściem dla pieszych. Chodzi oczywiście o taką odległość, w której wyprzedzanie zostanie zakończone, a z miejsca tego będzie możliwe bezpieczne zatrzymanie pojazdu. Jak słusznie stwierdził Ł. Trzeciak rzecz w zapewnieniu sobie przez kierującego odpowiedniej widoczności całego obszaru przejścia. Wymóg Konwencji Wiedeńskiej w tym zakresie jest co prawda nieco mniej rygorystyczny, jednak zezwala umawiającym się stronom na wdrożenie rygorystyczniejszych przepisów, dotyczących w tym wypadku kierujących. Dodać jednak należy, że w kwestii omijania pojazdu ustawodawca postawił warunek, że chodzi o pojazd, którego kierujący zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu. Oznacza to nic innego jak fakt, iż był pieszy, zaś po drugie miał pierwszeństwo, czyli był co najmniej wchodzącym na przejście – ustąpić pierwszeństwa można tylko osobie je mającej. Z powyższego wynika, że omijanie pojazdu, który został zatrzymany w celu rezygnacji jego kierującego z pierwszeństwa na rzecz pieszego zbliżającego się do przejścia lub oczekującego na wejście, gdy pieszy jeszcze go nie ma, formalnie nie jest zabronione, choć bez dodatkowych warunków nałożonych na omijającego kierującego trudno byłoby tego typu zachowanie zaakceptować. Powszechną sytuacją jest obecnie, że przy przejściu dwuetapowym, kierujący zatrzymują się, gdy pieszy wchodzi, znajduje się, a nawet zbliża się do sąsiedniego przejścia. Prowadzi to do tamowania ruchu drogowego i stanowi eksces dla innych prawidłowo interpretujących przepisy kierujących. Co istotne istnieją przepisy zabraniające zatrzymywania (nie tylko postoju) pojazdu w odległości do 10 m przed przejściem dla pieszych, gdy nie wynika to z warunków ruchu drogowego, oraz nakazujące nieutrudnianie ruchu innym kierującym. Pierwszy z wymienionych przepisów niewątpliwie ma diametralne znaczenie z punktu widzenia ograniczenia widoczności geometrycznej na przejście i jego bezpośrednią okolicę, a także wyeliminowanie sytuacji nietypowych. Trudno odpowiedzieć na pytanie, czy pominięcie przez ustawodawcę możliwości rezygnacji z pierwszeństwa przez kierującego na rzecz pieszych było przeoczeniem czy zabiegiem świadomym, ponieważ w niektórych sytuacjach niewątpliwie bezpieczeństwa to nie poprawia, zaś w innych zapobiega nietypowym zachowaniom, które mogą stanowić

zaskoczenie dla innych kierujących. Ruch drogowy powinien być usystematyzowany, bo nadmierna uprzejmość może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji. Zatrzymanie więc omijanego pojazdu nie będzie wówczas wynikało z przepisów ruchu drogowego, ani warunków ruchu – jeśli nie wpłyną na to inne czynniki poza pieszym. Niemniej jednak omijanie takie mogłoby odbywać się wyłącznie z taką prędkością (w praktyce bliską zera, a nawet z zatrzymaniem pojazdu i ruszeniem), która zagwarantuje omijającemu pełną widoczność na to, co dzieje się przez stojącym pojazdem (czy nie ma tam niskiej osoby lub pieszego na wózku inwalidzkim), a także na bezpośrednią okolicę przejścia dla pieszych, z możliwością bezpiecznego zatrzymania w razie potrzeby, co wynika z wymogu zachowania szczególnej ostrożności. Kierujący omijającym pojazdem ma też obowiązek kontrolowania ruchu pieszego zbliżającego się do przejścia, tak aby nie doszło do nieustąpienia pierwszeństwa, gdy pieszy będzie na to przejście wchodził w sposób prawidłowy, tj. nie bezpośrednio przed jadący pojazd.

3. *Praktyczne stosowanie omawianych norm prawnych*

Mój Adwersarz napisał: *Trudno przy tym podzielić pogląd, jakoby fakt konieczności uzyskania odpowiednich kwalifikacji przez kierujących, potwierdzonych zdaniem egzaminu państwowego, nie miał tu znaczenia. Nie może bowiem umknąć uwadze zróżnicowanie adresatów, którymi w tym przypadku są przecież osoby znajdujące się w różnym stanie psychofizycznym, zarówno dorosłe, dysponujące zwykle pewnym bagażem doświadczeń i świadomością zagrożeń, jak i dzieci, które już po ukończeniu 7. roku życia mogą samodzielnie przekraczać jezdnię. Jest to odpowiedź na moje stwierdzenie, które brzmiało następująco: Prowadząc błędnie analizę, przerzucając niezgodnie z obowiązującymi przepisami większy ciężar na jednego z uczestników ruchu, zawsze można wykazać nieprawidłowość postępowania drugiego. Art. 3 i 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym nie dają przywilejów żadnemu z uczestników ruchu, a obowiązki rozkładają symetrycznie. W tej ustawie nie istnieje model przerzucania odpowiedzialności za nieprawidłowe zachowania jednych uczestników ruchu na drugich. Tym samym, popularny argument polegający na tym, że kierowcy są szkoleni, a pozostali użytkownicy dróg nieszkoleni, nie może się ostać. Odwieczna zasada, że Ignorantia legis non excusat (z lac.: nieznanomość prawa nie jest usprawiedliwieniem) pozostaje wciąż aktualna – przynajmniej w polskim porządku prawnym. Konieczne jest zatem rozpowszechnianie prawidłowego przekazu i wyeliminowanie wadliwego, o czym mówił przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury w trakcie procesu legislacyjnego.*

Interlokutor utożsamiał tym samym drugą warunkową część art. 4 (wdrożenie ograniczenia zaufania) z kwestiami pierwszeństwa, podczas gdy są to sprawy niezależne od siebie. Rozdział 1 p.r.d. jest adresowany do wszystkich uczestników ruchu, a w tym rozdziale jest zamieszczony art. 3 i art. 4. Z metodyki rekonstrukcji

i opiniowania zdarzeń drogowych wynika, że do analizy przyjmuje się tzw. wzorcowego uczestnika ruchu, czyli stosującego się do zasad ruchu, o przeciętnej możliwości reagowania i umiejętnościach. Wynika to wprost z pierwszej części art. 4. Żaden uczestnik ruchu nie ma powinności przewidywania nieracjonalnych i nieprawidłowych zachowań innych, chyba że wystąpią ku temu przesłanki nakazujące wdrożenie ograniczenia zaufania. Taki też pogląd wyraził Ł. Trzeciak cytując wyrok Sądu Najwyższego, w którym stwierdzono, że nie można nakładać na uczestnika ruchu obowiązku przewidywania irracjonalnych zachowań. Czym, jeśli nie irracjonalnym zachowaniem jest wejście bezpośrednio przed jadący pojazd? Nie ma więc żadnych podstaw do stawiania większych wymogów kierowcom niż pozostałym uczestnikom ruchu podczas interpretacji zasad pierwszeństwa oraz ostrożności kwalifikowanej lub zwykłej. Jeśli ich cechy szczególne lub zachowanie nie uprawdopodobniają zagrożenia i to w wysokim stopniu, to i tak każdy uczestnik ruchu ma obowiązek stosować warunkową część art. 4, który przecież dotyczy wszystkich uczestników ruchu, a także osób znajdujących się na drodze. Podobnie stwierdził R. A. Stefański: *Naruszenie zasad bezpieczeństwa polega na zachowaniu się w sposób sprzeczny z tymi zasadami. Może ono polegać na postąpieniu w sposób sprzeczny z dyrektywą nakazującą określony sposób zachowania, wyrażający się podjęciem manewru z nią sprzecznego lub zaniechaniu nakazanego zachowania albo kombinacją działań i zaniechań. Zasady bezpieczeństwa w ruchu – o czym szerzej jest mowa przy omawianiu art. 3 i 4 p.r.d. – określają warunki bezpiecznego ruchu i stanowią konkretyzację ogólnych zasad ostrożności w zakresie ruchu lądowego, wodnego i powietrznego. Są one sformułowane w sposób zgeneralizowany, niezależny od indywidualnych właściwości uczestnika ruchu oraz są nastawione na cechy uczestników wymagane dla bezpiecznego uczestniczenia w tym ruchu; na każdym uczestniku ruchu ciążyą identyczne obowiązki w tej samej sytuacji* (K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 142)²⁵. Utożsamiając się z tym poglądem nie mogę się zgodzić z argumentacją mojego Adwersarza.

Nie sposób zgodzić się z argumentacją Ł. Trzeciaka, iż za interpretacją pieszego „wchodzącego” jako zbliżającego się przemawia – jakkolwiek prawdziwe – stwierdzenie, że *obowiązujące w tak kluczowych kwestiach normy prawne powinny dyktować niejako intuicyjne zasady ruchu, uwzględniając ograniczone możliwości percepcji człowieka*. W zasadzie jest to uwaga do ustawodawcy, a nie interpretatora, choć wychodząca poza brzmienie Konwencji Wiedeńskiej. Przypomnę, że zarówno przed zmianą przepisów, jak i po zmianie, kierujący byli i są obowiązani ustąpić pierwszeństwa pieszemu zgodnie z regulacjami Konwencji Wiedeńskiej i nie rodziło to problemów ani kierującym, ani biegłym, którzy przyjmowali

²⁵ Stefański, R. (2008). Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, wyd. III. Pobrano z: <https://sip.lex.pl/komentarze-i-publicacje/komentarze/prawo-o-ruchu-drogowym-komentarz-wyd-iii-587269188> (dostęp: 22.07.2023 r.).

chwile, gdy w rzucie z góry środek ciężkości pieszego znajdował się nad krawędzią przejścia. Poza tym, intuicja w rozumieniu Ł. Trzeciaka, jest moim zdaniem zaprzeczeniem działania intuicyjnego. Intuicyjne jest założenie, że mniej zwrotny i mający większy problem z zatrzymaniem się ma pierwszeństwo, jak to jest w przypadku pociągów i statków, a także w lotnictwie. Natomiast zupełnie nieintuicyjne jest postępowanie ponad 40% pieszych, którzy w ogóle nie zareagowali przed potrąceniem, czyli nie zachowali jakiegokolwiek ostrożności, co stwierdzili czescy badacze²⁶. Intuicja lub jej brak nie może być przedmiotem prawnokarnej oceny, albowiem polskie przepisy p.r.d. są niejednokrotnie nieintuicyjne, a tym bardziej prawotwórcza i rozszerzająca ich interpretacja. Należy założyć, że ustawodawca miał świadomość ograniczeń percepcyjnych człowieka, czemu dał wyraz formułując określone przepisy. Podstawą odpowiedzialności karnej lub wykroczeniowej może być wyłącznie zachowanie sprzeczne z obowiązującymi normami prawa, nie zaś brak „intuicji”. Po to właśnie stworzono szereg norm, aby nie pozostawiać pola do działania indywidualnym procesom psychicznym osób, które to procesy bywają różne. Ruch drogowy i jego zasady nie może i nie zależy od indywidualnej wrażliwości poszczególnych ludzi. Rolą jego ustawowego uporządkowania jest wyeliminowanie indywidualnych zapatrywań, mające na celu właśnie jego uporządkowanie. W tym kierunku poszli Niemcy, u których na zdecydowanej większości przejść pieszycy nie ma pierwszeństwa, ponieważ ma albo wzbudzany sygnał zielony, albo musi ustąpić pierwszeństwa wszystkim pojazdom na odpowiedniku polskiego przejścia sugerowanego²⁷. Interesującym rozwiązaniem jest wyposażone w sygnalizację świetlną miejsce do przechodzenia przez jezdnię, nazywane *Fußgängerfurt*²⁸, które nie jest przejściem dla pieszych. Wyjątkiem wybiegającym poza Konwencję Wiedeńską są strefy ruchu uspokojonego, gdzie odpowiedniki naszych przejść dla pieszych są wyznaczane tylko na mocno uczęszczanych przez pieszych ciągach. To jest właśnie postępowanie intuicyjne dające bardzo dobre rezultaty w zakresie BRD. Intuicyjną zasadą jest, że promuje się ruch, który w danym miejscu dominuje, a nie odwrotnie. Zdaje się, że polski ustawodawca to dostrzegł, wprowadzając przejścia sugerowane, które są coraz chętniej

²⁶ 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.

²⁷ Rygas, P. (2023). Prawda o przejściach dla pieszych. Liczymy zebry w Niemczech: <https://www.youtube.com/watch?v=i-YNtObncNI>

Browiński, M. (2023). Znakolog niemiecki vs znakolog polski, który mądrzejszy? <https://www.youtube.com/watch?v=PlfX3aeRKdE>

Czy Niemcy są mądrzejsi? <https://www.youtube.com/watch?v=rbUr-4uHzMk>

Czy naprawdę u nas tak nie można? https://www.youtube.com/watch?v=nPHiN0a98_o

Wszystko o przejściach w Niemczech (brak tradycyjnego pdp przy gimnazjum czas 2:24) <https://youtu.be/tQj02Ti6Z0?t=144>

Drogowe dwa światy... <https://www.youtube.com/watch?v=gg9yO737-Ps> (dostęp: 22.07.2023 r.).

²⁸ <https://de.wikipedia.org/wiki/Fu%C3%9Fg%C3%A4ngerfurt> (dostęp: 5.03.2024 r.). Inną opcją jest odpowiednik polskiego przejścia sugerowanego, nieoznaczony żadnymi znakami poziomymi i niewyposażony w sygnalizację świetlną, na którym pieszy nie ma pierwszeństwa.

stosowane przez zarządców dróg. W mojej ocenie zastosowanie tu dynamicznej wykładni prawa także w sensie funkcjonalnym prowadzi do wniosku, iż przy obecnej polskiej infrastrukturze nie jest zasadne rozszerzanie pierwszeństwa pieszych. Być może, w przyszłości, gdy nasza infrastruktura w tym zakresie upodobni się do niemieckiej, będzie zasadne przyznanie pierwszeństwa pieszemu, z którego zachowania obiektywnie wynika, iż zamierza przekroczyć jezdnię. Już na marginesie można dodać, że lektura konsultacji społecznych oraz korespondencji między poszczególnymi ministerstwami jasno wskazuje, że projektodawca wycofał się z idei rozszerzenia pierwszeństwa pieszych, a pozostał przy celu, jakim była konsolidacja przepisów z Konwencją Wiedeńską.

Wymaga odniesienia się do stwierdzenia mojego Adwersarza, że kierujący nie jest w stanie percepcyjnie analizować momentu przekraczania krawędzi jezdni przez pieszego, bo takie podejście jest z góry skazane na niepowodzenie – reagowanie będzie wówczas spóźnione. Do tej pory jednak przez wiele lat skazane było na powodzenie, gdyż nie było problemem respektowanie Konwencji Wiedeńskiej przez kierujących w tym zakresie, a nawet nienadążającego za nią rodzimego prawa. Kierujący w zdecydowanej większości rozpoczynali reakcję, gdy pieszy wchodził na przejście. Biorąc pod uwagę liczbę relacji pieszy–kierujący w ruchu drogowym i odnosząc to do liczby wypadków liczba zdarzeń nie stanowiła nawet ułamka promila. Fakt, że ustawodawca chciał jeszcze bardziej zmniejszyć liczbę wypadków nie świadczy o tym, że statystycznie w odniesieniu do natężenia ruchu było ich dużo. Zwrot „skazane na niepowodzenie” jest nadużyciem i sugeruje jakby co najmniej połowa relacji pieszy–kierujący, kończyła się potrąceniem. Tworzenie swoistej pandemii bezpieczeństwa jest nieuzasadnione. W mojej ocenie Ł. Trzeciak znów zakłada tu, że pieszy wchodzi bezpośrednio przed jadący pojazd, bo przecież jeśli postąpi prawidłowo, to nie mam wątpliwości, iż na nic nie będzie za późno. Wykazałem to poprzez obliczenia w przywoływanym już artykule²⁹. Tak naprawdę jest to kwestia umowna (uregulowana w ustawie), kiedy pieszy zyska pierwszeństwo i kiedy kierujący będzie wiedział, że pieszy to pierwszeństwo zyskał. Odległość poprzeczna realnie nie gra żadnej roli wobec faktu, iż jedne jezdnie lub pasy ruchu są szersze, zaś drugie węższe. Podstawowym warunkiem gwarantującym bezpieczeństwo jest to, aby obaj uczestnicy identyfikowali nabycie pierwszeństwa przez pieszego dokładnie tej samej chwili, przy konkretnym usytuowaniu pieszego. Nie potrafię sobie wyobrazić, dlaczego w sytuacji wchodzenia pieszego na jezdnię poza przejściem kierujący ma możliwość oceny, kiedy to następuje, podczas gdy wchodzenia na przejście miałby nie móc rozpoznać. Nie ma bardziej klarownej sytuacji niż przemieszczanie się osoby nad krawędzią jezdni. Wszak pieszy styka się z podłożem, nie będąc na wysokości np. metra lub więcej nad powierzchnią, po

²⁹ 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.

której się porusza. Tylko taka nierealna sytuacja powodowałaby problem z percepcją przestrzenną odległości pieszego od przejścia, z pozycji stosunkowo nisko usadowionego obserwatora. Bez względu na to, czy pieszym jest osoba idąca, czy dziecko na rowerze lub osoba na wózku inwalidzkim, zawsze styka się z nawierzchnią, po której się przemieszcza, co stanowi doskonały punkt odniesienia. Nawet gdy dana osoba niesie jakiś długi przedmiot, to zorientowanie się, że początek owego przedmiotu zaczyna znajdować się nad jezdnią nie jest problemem, o ile oczywiście ów przedmiot jest widoczny. Natomiast sytuacja, w której zbliżanie się osób do przejścia może stwarzać problem w rozpoznaniu ich usytuowania, wynikać może z ukształtowania terenu i przeszkód terenowych (słupów, koszy na śmieci, żywopłotów). Percepcję usytuowania pieszego utrudniać będzie także obecność innych pieszych oraz dysproporcje we wzroście – osoba o większej posturze i wyższa może sprawiać wrażenie znajdowania się w mniejszej odległości od przejścia niż osoba niższa i drobniejsza, która jest faktycznie bliżej. Ponadto mając na uwadze nie zawsze dobre doświetlenie przejść w porze nocnej, a zwłaszcza obszarów bezpośrednio przy przejściach³⁰ forsowanie pierwszeństwa pieszych niewchodzących (wg mojej definicji) na przejście jest szalenie niebezpieczne, albowiem pieszy przekonany błędnie o swoim pierwszeństwie często przestaje być ostrożny, o ostrożności szczególnej nie wspominając. Bezrefleksyjnie zbliża się do przejścia, podczas gdy kierujący jest przekonany, że nikogo tam nie ma. Cenne sekundy upływają, pieszy wchodzi już wówczas bezpośrednio przed jadący pojazd, nie upewniwszy się, że kierujący go widzi i rozpoczyna hamowanie. Wszak taki przykład nocnego zdarzenia podałem w pracy, z którą mój Adwersarz polemizuje. Czy naprawdę chodzi o bezpieczeństwo, czy może o karanie zawsze tego, który nie doznał obrażeń, w myśl fałszywie pojętej sprawiedliwości społecznej, co z regułami prawa ma niewiele wspólnego, zaś zawsze cieszy opinię publiczną.

Następnie Ł. Trzeciak za E. Pflegerem i J. Unarskim opisuje proces widzenia centralnego i paracentralnego oraz ruchów sakkadowych gałek ocznych, przyznając mi rację, że czas trwania stanu zagrożenia nie jest zależny od parametrów ruchu samochodu. Przywołuje pracę J. Unarskiego³¹, który stwierdził, że rozszerzenie

³⁰ Unarski, J. (2021). Rozpoznawanie pieszych i przejść – możliwości poprawy zauważania. Paragraf na Drodze, 3, 36–53.

³¹ Unarski, J. (2016). *Wypadki na przejściach dla pieszych – niektóre problemy opiniodawcze. Głos w dyskusji*, Paragraf na Drodze, (9) 32. Należy podkreślić, że J. Unarski błędnie interpretuje treść Konwencji Wiedeńskiej („*about to use*”), która faktycznie może sugerować zamiar przejścia. Niemniej jednak nie wiadomo, czy wersja angielska jest pierwotną sporządzenia projektu (jest językiem oryginału jak kilka innych języków, ale nie wiemy, z którego języka tłumaczono wersje oficjalne), a wszystkie inne oficjalne tłumaczenia mówią o pieszym wchodzącym. Wielka Brytania nie była wówczas nawet sygnatariuszem Konwencji, zaś sama stosowała większe uprawnienia pieszych. Stąd może wynikać niejasność sformułowania wersji angielskiej. W sytuacji konfliktu tłumaczeń stosuje się tłumaczenie oryginału lub większościowe, co opisano dokładnie w pracy: Krzemień, P. Znaczenie pojęcia... Znaczenie zwrotu „*about to use*” omówił także W. Matejko w Paragrafie na Drodze. Skróć publikacji znajduje się na <https://strefabrd.pl/2023/12/23/pierwszenstwo-pieszego-na-przejsciu-dla-pieszych-nowa-publicacja-w-matejko/> (dostęp: 15.01.2024 r.).

pierwszeństwa pieszych w sytuacji przejść o ruchu niekierowanym, gdzie prędkość dozwolona jest większa niż 50 km/h z punktu widzenia percepcyjnych możliwości kierujących i pieszych nie jest właściwe. Podobny wniosek można sformułować w przypadku występowania przejść przez dwa lub więcej pasów ruchu w jednym kierunku, które nie powinny w ogóle istnieć bez sygnalizacji świetlnej, nawet przy prędkości dozwolonej wynoszącej 50 km/h. Wszak J. Unarski stwierdził, że w opisanych przypadkach przekonanie pieszych o pierwszeństwie w czasie zbliżania się do przejścia może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji. Prowadzi do konstatacji, że wnioski J. Unarskiego nie wspierają poglądu mojego Interlokutora, a wręcz przeciwnie. Nieporozumienia, jakie mogą się rodzić na skutek przyznania pieszym pierwszeństwa wcześniej niż podczas wchodzenia w powiązaniu z istotą widzenia, gdy sakkady oka kierującego koncentrują się bardziej w centrum pola widzenia niż na peryferiach, potencjalnie zagrażają bezpieczeństwu ruchu. Naturalną konsekwencją procesu dostrzegania przez człowieka jest to, że przy generalnie stałej liczbie sakkad oka „omiatanie” szerszej przestrzeni skraca czas obserwacji konkretnego miejsca, co skutkuje spadkiem prawdopodobieństwa dostrzeżenia konkretnego stanu. Jeśli do tego dodamy konieczność rozważania przez kierującego, czy spośród kilku osób znajdujących się w obrębie przejścia, któraś obiektywnie nie zamierza nań wejść, co wymaga wydłużonej koncentracji wzroku na konkretnym miejscu, to wydłuża się czas braku obserwacji drugiej strony przejścia, a także jego centrum. Zjawiskiem tym łatwo wytłumaczyć sytuacje, gdy kierujący ustępuje pierwszeństwa jednej osobie, podczas gdy nie dostrzega innego pieszego poruszającego się z przeciwnego kierunku. Dlatego nowe omawiane prawo w sposób umiarkowany poszerzyło pierwszeństwo pieszych, jedynie do osób przemieszczających się nad krawędzią jezdni, albowiem przy obecnej infrastrukturze nie jest prawidłowe nadmierne percepcyjne obciążenie kierujących. Warto też podkreślić, że kwalifikowana ostrożność, jako psychiczny stan szczególny, nie może trwać zbyt długo, gdyż przekracza to możliwości psychofizyczne człowieka. Przy tak dużej gęstości przejść w Polsce kierujący co chwilę muszą tę szczególną ostrożność zachowywać. W Niemczech tradycyjne przejścia dla pieszych występują rzadko, co nie stanowi zbyt dużego obciążenia psychofizycznego kierujących, więc odnosi pozytywne rezultaty wobec pierwszeństwa pieszego mającego zamiar skorzystać z przejścia.

Podzielałam pogląd Ł. Trzeciaka wyrażony w komentarzu do swoich własnych rycin (ryc. 3 i 4). Ryciny te przedstawiają dwóch pieszych **przemieszczających się nad krawędzią jezdni** o dwóch pasach ruchu w danym kierunku i jedną osobę zbliżającą się do przejścia, w chwili gdy przód jadącego autobusu znajduje się za dalszą krawędzią przejścia dla pieszych – na lewym pasie ruchu. Autor ten ryc. 3 opisuje jako „wejście pieszych na przejście”, zaś ryc. 4, gdy dwójka pieszych znajduje się na przejściu, a trzeci pieszy kończy wchodzenie (wg mojej interpretacji), po czym zatrzymują się na skutek obecności tyłu autobusu, jako „zatrzymanie się

pieszych po wejściu na przejście”. Niemniej jednak zgadzam się z tym, ponieważ Ł. Trzeciak zaprzeczając swojemu pogładowi dotyczącemu chwili nabywania pierwszeństwa przez pieszych, czyli rozumienia „wchodzenia”, w komentarzu do rycin podaje, iż nie można wymagać od kierującego autobusem zatrzymania przed przejściem w tej konkretnej sytuacji – *piesi idący krokiem normalnym wchodzą na jezdnię dopiero w chwili, kiedy przód tego pojazdu znajduje się już za przejściem*. Czyli jednak – ku mojemu zaskoczeniu – za „wchodzących” uznał tu Autor pieszych przemieszczających się nad krawędzią jezdni, albowiem to w tej chwili przód autobusu znajdował się za dalszą krawędzią przejścia. W mojej ocenie jest to swoisty przykład, gdy logika i naturalna interpretacja słów ustawy w zgodzie z językiem polskim, wygrała z zamiarem udowodnienia czegoś, czego udowodnić się nie da. Już tylko dodać można, że w tej sytuacji piesi weszliby „bezpośrednio na bok pojazdu”, tak więc ich zatrzymanie się wynikało wyłącznie z ich zachowania, ale nastąpiło w bezpiecznej od boku pojazdu odległości. Oczywiście sytuacja ta nie rodziła najmniejszego zagrożenia, dlatego nie sposób czegokolwiek zarzucić zarówno pieszym, jak i kierowcy autobusu.

Dalej Ł. Trzeciak, przywołując mój artykuł, stwierdził: *Stanowczo nie można jednakże zgodzić się z tezą, jakoby to na kierującym zatrzymującym się przed przejściem w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu ciążył dodatkowo obowiązek kontroli ruchu innych pojazdów, nadjeżdżających sąsiednim pasem z tyłu*. Jest to stwierdzenie oczywiście nieprawdziwe, albowiem niczego takiego w swojej pracy nie napisałem. Stwierdziłem wówczas: *Kierujących, którzy na jezdniach o dwóch lub więcej pasach ruchu w danym kierunku, w myśl kulturalnego postępowania na drodze zwalniają lub zatrzymują się przed przejściem w celu wpuszczenia/przepuszczenia pieszych (gdy jeszcze nie nabyli pierwszeństwa) należy uczyć, aby przed podjęciem takiego manewru kontrolowali sytuację obok i w lusterku, gdyż warto sprawdzić czy prędkość i odległość innego pojazdu umożliwiają jego kierującemu bezpieczne ustąpienie pierwszeństwa pieszemu.(...) Pamiętać należy, że gdy pierwszy z kierujących zamierzający przepuścić pieszych podejmuje działanie wynikające z decyzji, to u pozostałych kierujących proces ten dopiero się rozpocznie po stosownym czasie reakcji. W chwili reagowania kierującego pojazd nie zmniejsza prędkości, a nawet jedna sekunda może okazać się kluczowa dla możliwości uniknięcia zdarzenia*. Jak można zauważyć nie wspominałem o obowiązku, albowiem takiego ustawa nie nakłada na kierujących. Zamieściłem wskazówkę niesprzeczną z ideą art. 3 i 4 p.r.d., podobna regulacja znajduje się również w cytowanym przeze mnie *Highway Code* (s. 67): *kierujący nie powinien zachęcać pieszych do przejścia gestem ani sygnałem dźwiękowym, ponieważ może to być niebezpieczne, gdy nadjedzie inny pojazd*. Rozumiem zatem, że w trosce o bezpieczeństwo mój Adwersarz zaleca ignorowanie takich potencjalnie niebezpiecznych sytuacji tylko dlatego, że nie przewidział ich ustawodawca. Przecież tu wcale nie chodziło o to, aby takiego kierującego rozliczać karnie z zachowania, które nie jest

penalizowane, tylko aby brak fizycznej możliwości uniknięcia wypadku na skutek zbiegu nieszczęśliwych wydarzeń został rozważony podczas procedowania sprawy o wykroczenie lub wypadek. Nie można nakładać na kierujących czynienia rzeczy niemożliwych i żadne przepisy nie pokonają praw fizyki oraz możliwości percepcji ludzi.

Przywołany, zresztą nieadekwatnie, przez mojego Przedmówcę wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego³² jest wadliwy w zakresie nie tyle uznania racji egzaminowanego, bo rację miał (żaden przepis nie nakładał nań obowiązku oceny tego, co się dzieje na sąsiednim pasie ruchu), ale z uwagi na fakt, że pieszy nie był wówczas wchodzącym – *wyrażał gotowość przejścia*, bowiem data zdarzenia to 24.11.2017 r., czyli do zdarzenia doszło przed nowelizacją omawianych tu przepisów. Ponadto Sąd ten niewłaściwie/wybiórczo sformułował tezę, pomijając najważniejszą kwestię, a mianowicie to, że egzaminowany zareagował na bieg pieszego przysłoniętego niesionym parasolem (padał deszcz). To zaś wprowadza w błąd odbiorców tezy, że chodziło o czystą i klarowną sytuację zatrzymania się przed pieszym zachowującym się poprawnie. Oto fragment uzasadnienia: *Należy podkreślić w tym miejscu, że autor skargi kasacyjnej przypisuje egzaminowanemu odpowiedzialność za zachowania innych uczestników ruchu, bowiem stwierdza, że: „kierujący pojazdami jadącymi za pojazdem egzaminacyjnym zmuszeni zostali do gwałtownego hamowania, a chcąc uniknąć kolizji z pojazdem poprzedzającym zmuszeni zostali do zjazdu na prawe pobocze bądź w kierunku środka jezdni z przekroczeniem jej osi”. Kasator dodaje, że: „W tym konkretnym przypadku egzaminowany mógł zachęcić pieszego do przejścia przez jezdnię, lecz zwalnianie jazdy pojazdu egzaminacyjnego winno nastąpić łagodnie z większym wyprzedzeniem czasowym, umożliwiającym kolejnym kierowcom dostosowanie szybkości swoich pojazdów do manewru pojazdu egzaminowanego”*. Sam ten fakt reakcji egzaminowanego, wynikający wprost z art. 3 i 4 p.r.d., nie stanowił naruszenia zasad bezpieczeństwa oraz przepisu dotyczącego prawidłowości manewru hamowania przez egzaminowanego, gdyż działał on na zasadzie kontratypu, tak więc Sąd Administracyjny, w kontekście tego nie odnosząc się do owej normy prawnej popełnił błąd. Wszak należało dostrzec zasady bezpiecznego hamowania i skonfrontować je z koniecznością wykonania manewru obronnego. Słusznie jednak dostrzegł Sąd, że zatrzymanie pojazdu przed przejściem, gdy pieszy się na nim nie znajdował, nie jest wymagane przepisami, ale znów nie dostrzegł, że zatrzymanie pojazdu niewynikające z warunków ruchu w odległości mniejszej niż 10 m przed przejściem dla pieszych jest niedozwolone, chyba, że kierujący działa właśnie na zasadzie kontratypu. Błędnie niestety Sąd uznał, że kierujący zatrzymał się *w celu ustąpienia*

³² Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 10 maja 2022 r. I OSK 767/19: *Również kierujący pojazdami jadącymi za pojazdem egzaminacyjnym powinni zbliżając się do przejścia dla pieszych zachować szczególną ostrożność i liczyć się z tym, że jadący przed nimi pojazd zgodnie z art. 26 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym ustąpi pierwszeństwa pieszemu zwalniając, a następnie zatrzymując pojazd przed przejściem dla pieszych.*

pierwszeństwa pieszemu, podczas gdy pieszy go jeszcze nie miał. Można więc byłoby mówić wyłącznie o rezygnacji egzaminowanego z pierwszeństwa (gdyby pieszy nie biegł), a tu niewątpliwie o manewrze obronnym, bo pieszy biegł do przejścia i to zasłonięty parasolem. Pieszy naruszający zakaz wbiegania na przejście oraz bezpośrednio przed jadący pojazd nie uzyskuje pierwszeństwa, albowiem jest ono warunkowe, o czym pisałem zgodnie z poglądem W. Kotowskiego, a co podzielił R. A. Stefański. Gdyby pieszy nie biegł, to rezygnacja egzaminowanego z pierwszeństwa nie wynikałaby z warunków ruchu (druga część art. 4 p.r.d.), albowiem pieszy nie znajdował się na torze jazdy samochodu. W ogóle poruszanie wątku ustąpienia pierwszeństwa pieszemu nie powinno mieć miejsca w opisanym stanie faktycznym. Słusznie Sąd uznał, że w takiej sytuacji zatrzymanie samochodu było prawidłowe, tyle że błędnie dokonał kwalifikacji prawnej, myląc kwestie pierwszeństwa z zastosowaniem art. 3 i drugiej części art. 4 p.r.d., czyli konieczności wdrożenia w tej sytuacji ograniczenia zaufania. Należy więc z całą stanowczością stwierdzić, że to kolejny wyrok absolutnie nieprzystający do omawianych kwestii pierwszeństwa, zaś wyrwanie jego tezy z całego kontekstu sytuacyjnego stanowi próbę posłużenia się nieadekwatną argumentacją. Tym bardziej, że Sąd dokonał błędnej kwalifikacji prawnej przepisów p.r.d.

4. Podsumowanie

W podsumowaniu Ł. Trzeciak powołuje się na doświadczenie zdobyte podczas dekady pracy na miejscach zdarzeń drogowych. Ponieważ jako policjant prowadził wówczas czynności, jak się domyślam procesowe, to nie mógł być powołany jako biegły w przedmiotowych sprawach. Wieloletnia obserwacja nieszczęść oczywiście rodzi zrozumiałe emocje, zaś oświadczenia osób wysłuchanych na miejscu zdarzeń nie mogą stanowić dowodu. Trzeba także mieć na uwadze, że w większości zdarzeń drogowych uczestnicy tłumaczą się niespodziewaniem się lub brakiem dostrzeżenia w porę zaistniałego stanu zagrożenia, albowiem na tym właśnie polega specyfika wypadków, które co do zasady są zaskoczeniem. Natomiast jeszcze raz podkreślę fakt, że dla ustalania chwili, w której pieszy nabywa pierwszeństwo nie ma znaczenia, że pieszego na przejściu należy spodziewać się. Przecież na skrzyżowaniu też należy się spodziewać innych pojazdów, a nawet pieszych, gdyż przy określonych warunkach mogą przezeń przechodzić. Ze spodziewania się nie należy wywodzić obowiązku reagowania zanim nie wyniknie on z konkretnych reguł, przede wszystkim dotyczących pierwszeństwa. Oczywiście przy stosowaniu się do art. 3 i 4 p.r.d., gdzie przy drugim z nich dopiero określone cechy albo sposób postępowania drugiego uczestnika ruchu nakazują podjęcie stosownego działania. Niezrozumiałym jest, dlaczego mój Adwersarz nie zawarł dodatkowego wniosku, że pojawianie się samochodu na jezdni w miejscu przejścia dla pieszych nie jest niczym nadzwyczajnym i nie skierował go do pieszych –

wszak przejście dla pieszych jest częścią jezdni. Czyżby w myśl rzekomego większego obciążenia kierujących obowiązkiem przestrzegania zasad ruchu drogowego? Jeśli tak, to w mojej ocenie absolutnie niesłusznie, albowiem – tak jak wspominałem – obowiązki są rozłożone symetrycznie. Podejściem upraszczającym jest ściśle stosowanie się do obecnego brzmienia przepisu, nie zaś nakładanie na kierującego bezprawnego obowiązku przepuszczania pieszych, którzy jeszcze nie wchodzą na przejście.

Pod koniec polemiki przyznam, że choć Ł. Trzeciak zacytował publikację W. Matejki³³, to odniósł się do niej jedynie w zakresie uznania poglądu, że pieszy stojący i oczekujący przed przejściem nie jest osobą wchodzącą na to przejście. Cały wywód W. Matejki dotyczący niekonstytucyjności wykładni prawotwórczej i rozszerzającej przepisów, z których można wywodzić skutki wykroczeniowe lub karne, wraz z cytowanym tam orzecznictwem, został przez mojego Adwersarza pominięty. W mojej ocenie publikacja ta, w zasadzie, stawia kres jakimkolwiek dyskusjom mającym na celu uznanie pojęcia „wchodzącego” jako zbliżającego się i oczekującego lub wyraźnie manifestującego zamiar skorzystania z przejścia. Wykluczają to także dyrektywy wykładni zakazujące interpretacji homonimicznej i synonimicznej jasno wskazujące, że przy braku definicji legalnej stosujemy znaczenia słownikowe oraz potoczne, o czym już pisałem w poprzednich publikacjach. Nie ukrywam, że W. Matejko podzielił moje poglądy odnośnie do omawianych kwestii i nie jest w tym odosobniony. Te poglądy podzielił także konstytucjonalista M. Matczak³⁴ oraz mec. T. Wolfowicz³⁵, M. Burtowy³⁶, a także wspomnieni już Minister Infrastruktury, Rzecznik Ministra Infrastruktury, oraz dodatkowo NIK³⁷, WSA w Łodzi³⁸ i trzy Sądy Rejonowe, o czym dalej. M. Matczak stwierdził: *W interpretacji prawa słowa niezdefiniowane przez prawodawcę tłumaczy się tak, jak są one rozumiane w naszym języku codziennym. Właściwie wszystkie znaczenia słowa „wchodzić” wiążą się w naszym języku z przekraczaniem jakiejś granicy i wkraczaniem w nową przestrzeń, np. „wchodzić do domu”, ale i „wchodzić*

³³ Matejko, W. (2022). Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu. Glosa do wyroku Sądu Rejonowego w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 26 maja 2022 r., sygn. akt VII W 135/22, Paragraf na Drodze, 4, 7–19.

³⁴ Łobodziński, M. (2023) Pierwszeństwo pieszych od 1 czerwca: mamy problem, który wywoła chaos. Pobrano z: <https://autokult.pl/zmiany-od-1-czerwca-w-kwestii-przechodzenia-przez-jezdnie-wyjasniamy-detale,6809465145190017a> (dostęp: 5.05.2023 r.).

³⁵ Wolfowicz, T. (2023). „Pieszy wchodzący”. Pobrano z: <https://youtu.be/EnwgKf0f8I8> (dostęp: 5.05.2023 r.).

³⁶ Burtowy, M. (2023). Prawo o ruchu drogowym. Komentarz. Warszawa: Wolters Kluwer.

³⁷ Krzemień, P. (2023). Pieszy stojący nie jest „wchodzącym”. Strefa BRD. Pobrano z: <https://strefabrd.pl/2023/09/11/pieszy-stojacy-nie-jest-wchodzacy-m-wyniki-kontroli-nik/> (dostęp: 12.01.2024 r.).

³⁸ Krzemień, P. (2023). Pieszy zbliżający się i zatrzymujący się przed przejściem nie ma pierwszeństwa – wyrok WSA III SA/Łd 75/23 w Łodzi. Strefa BRD. Pobrano z: <https://strefabrd.pl/2023/09/07/pieszy-zatrzymujacy-sie-przed-przejsciem-nie-ma-pierwszenstwa-wyrok-wsa-iii-sa-ld-75-23-w-lodzi/> (dostęp: 12.01.2024 r.).

w nowy etap życia”. Podobnie jest z „wchodzeniem” na przejście dla pieszych, które dodatkowo w omawianych przepisach jest zestawione ze słowem „przechożenie”. Inna zasada interpretacji mówi, że dwa różne słowa muszą mieć inne znaczenie. W efekcie więc „wchodzenie na przejście” to przekraczanie granicy przejścia dla pieszych, ale jeszcze nie przechodzenie. W ten sposób prawodawca chciał rozszerzyć zasadę pierwszeństwa pieszego, aby ta odnosiła się do niego nie tylko wtedy, gdy na przejściu jest, ale także wtedy, gdy przekracza granicę oddzielającą przejście od chodnika czy pobocza drogi. T. Wolfowicz uznał podobnie: W trakcie prac Sejmu i Senatu odstąpiono – na szczęście – od przyznania pierwszeństwa pieszemu zbliżającemu się do przejścia czy mającemu zamiar wejścia na przejście, poddając tak proponowane zapisy trafnej krytyce jako sformułowaniom zbyt obszernym, mało precyzyjnym, pojęciowo ogromnie szerokim. Nowe brzmienie – i to trzeba, proszę Państwa, podkreślić – nowe brzmienie nie daje pierwszeństwa pieszym oczekującym na wejście na jezdnię i mającym zamiar wejść. Pozostaje, proszę Państwa, kluczowe pojęcie „pieszego wchodzącego na przejście” – a ponieważ ustawa tego nie definiuje, to należy posiłkować się znaczeniem werbalnym, słownikowym, czy potocznym. Pieszy wchodzący na przejście to osoba przekraczająca krawędź jezdni i przejścia. Kanon związany z nowym brzmieniem artykułu 13 powinien być pozostawać moim zdaniem w korelacji także z innymi przepisami, które regulują obowiązki pieszych. Dlatego, co to znaczy, że pieszy nie ma takiego prawa wchodzenia bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd: to znaczy, że przed wejściem na jezdnię powinien dokonać oceny prędkości zbliżającego się pojazdu, a także dystansu, jaki dzieli pieszego i samochód. To wymaga popularyzacji, takiego mocnego przekazu, że ogromnej części naszej populacji są bądź nieznane, bądź wręcz nieprzyjmowane do wiadomości – no podstawowe informacje o znaczących zależnościach czasowych i dystansowych, które trzeba wziąć pod uwagę w sytuacjach zagrożenia na drodze. Przecież możliwości pieszego i kierowcy są zupełnie nieporównywalne. Jeżeli mamy do czynienia z pieszym wchodzącym na pasy przejścia, to przecież faza odpowiedniej obserwacji kierującego powinna nastąpić już wcześniej. Problem, czy on się zbliża do pasów przejścia, czy stoi będzie problemem ogromnie trudnym do rozstrzygnięcia i moim zdaniem niepodlegającym rozstrzygnięciu w drodze definicji ustawowej. Nie komplikujmy. Myślę, że trudności jeszcze bardziej by narastały, nie jest potrzebna dalsza nowelizacja czy próby wychodzenia poza brzmienie obecnego ustępu pierwszego artykułu trzynastego.” Zestawienia poglądów dokonałem w ostatniej pracy poświęconej temu zagadnieniu³⁹.

³⁹ Krzemień, P. (2023). Pieszy „wchodzący” – zgodne wykładnie: prof. M. Matczaka, glosa mec. W. Matejko i wykład mec. T. Wolfowicza. Pobrano z StrefaBRD: <https://strefabrd.pl/2023/04/30/pieszy-wchodzacy-krotka-wykladnia-prof-marcina-matczaka/> (dostęp: 24.08.2023 r.).

Nie należy tracić z pola widzenia, że omawiane zagadnienie dotyczy nie tylko bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale także odpowiedzialności wykroczeniowej i karnej, co powinno mieć kluczowe znaczenie dla sposobu wykładni omawianych przepisów.

Na zakończenie dodam, że jeden z trójmiejskich Sądów Rejonowych wydał nieprawomocny wyrok uniewinniający kierującego w sprawie, gdzie zarzut dotyczył nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu, który zbliżał się do przejścia dla pieszych, a pojazd wjechał na nie w chwili, gdy pieszy doszedł do krawędzi przejścia (sprawa podobna do opisanej we wspomnianym wyroku WSA). Ponieważ oczekuję na dostarczenie uzasadnienia przez obwinionego, który obawia się nacisku mediów, więc nie chce ujawnić sygnatury przed uprawomocnieniem się wyroku (nie wiadomo, czy Policja się odwoła), to zrelacjonowanie tej sprawy będzie miało miejsce później na stronie StrefaBRD.pl.

Nieco wcześniej pojawiło się (na chwilę obecną nieprawomocne) postanowienie Sądu Rejonowego w Starogardzie Gdańskim (II W 379/23), w którym Sąd podzielił argumentację obwinionego w zakresie tego, że pieszy zbliżający się do przejścia dla pieszych nie jest wchodzącym i umorzył sprawę⁴⁰. Policja złożyła zażalenie na decyzję Sądu, a z powodu lakoniczności uzasadnienia SO uchylił postanowienie nakazując prowadzenie sprawy z uwagi na jej doniosłe znaczenie społeczne⁴¹. Jeszcze wcześniej, w innej sprawie, Sąd Rejonowy Katowice-Zachód w Katowicach (III W 355/23) wydał także jeszcze nieprawomocne postanowienie o odmowie wszczęcia postępowania w sprawie omijania pojazdu, który zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu zbliżającemu się do przejścia dla pieszych (wg relacji obwinionego)⁴² i (sic!) wyprzedzania pojazdu bezpośrednio przed przejściem dla pieszych⁴³, z powodu, iż *zgromadzony w toku czynności wyjaśniających materiał dowodowy nie daje podstaw do przyjęcia, że uzasadnione jest podejrzenie popełnienia wykroczeń zarzucanych we wniosku o ukaranie. Pozostaje mieć nadzieję, że inne sądy równie poważnie będą podchodziły do zasad wykładni prawa, z którego można wywodzić skutki karne i wykroczeniowe.*

⁴⁰ <https://portalwarszawski.com.pl/2023/08/19/lektura-obowiazkowa-sad-rejonowy-w-starogardzie-gdanskim-wydal-bardzo-wazny-dla-nieustajacej-dyskusji-o-pierwszenstwie-piesznych-wyrok/> – dziennikarz błędnie nazwał postanowienie wyrokiem (dostęp: 28.08.2023 r.). Jeden z pieszych poruszał się wąską wysepką asylową i był zmuszony do zatrzymania się (pojazd był bardzo blisko), zaś kolejni od strony chodnika.

⁴¹ Relacje z prowadzonej sprawy są na bieżąco zamieszczane na blogu: <https://www.facebook.com/PrzPrzemyslenia>

⁴² Materiał dowodowy Policji był tak mizerny, że Sąd stwierdził: *Jako dowód w sprawie zawnioskowano jedynie wyjaśnienia obwinionego.* Sam obwiniony deklarował, że pieszy zbliżał się do przejścia dla pieszych.

⁴³ Ponieważ jezdnia miała dwa pasy ruchu w jednym kierunku, nie było możliwe jednoczesne wyprzedzanie i omijanie pojazdu na drugim pasie ruchu. Tak postawiony zarzut świadczy o poziomie znajomości p.r.d. przez Policję kierującą wniosek o ukaranie.

Bibliografia

1. Burtowy, M. (2023). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Wolters Kluwer.
2. Drexler, Z. (2019). Problem leży w przestrzeganiu i egzekwowaniu przepisów. *Prawo Drogowe*. <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/rozmowy/zbigniew-drexler-problem-lezy-w-przestrzeganiu-i-egzekwowaniu-pr>
3. Hołyst, B., Hauser, R., Pyć, D., Stefański, R. A., Żylicz, M. (red.). (2021). *Wielka Encyklopedia Prawa, tom XIX, Prawo komunikacyjne*. Ubi Societas, Ibi Ius.
4. Małecki, M. (2021). Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych. Analiza prawna. *Paragraf na Drodze*, (4), 7–18.
5. Krzemiń, P. (2023). Szczególna ostrożność przy cofaniu, a możliwe zdarzenie drogowe. *Strefa BRD*. <https://strefabrd.pl/2023/04/26/szczegolna-ostroznosc-przy-cofaniu/>
6. Krzemiń, P. (2023). Pieszy „wchodzący” – zgodne wykładnie: prof. M. Matczaka, glosa mec. W. Matejko i wykład mec. T. Wolfowicza. *Strefa BRD*. <https://strefabrd.pl/2023/04/30/pieszy-wchodzacy-krotka-wykladnia-prof-marcina-matczaka/>
7. Krzemiń, P. (2023). Pieszy stojący nie jest „wchodzącym”. *Strefa BRD*. <https://strefabrd.pl/2023/09/11/pieszy-stojacy-nie-jest-wchodzacy-m-wyniki-kontroli-nik/>
8. Krzemiń, P. (2023). Pieszy zbliżający się i zatrzymujący się przed przejściem nie ma pierwszeństwa – wyrok WSA III SA/Łd 75/23 w Łodzi. *Strefa BRD*. <https://strefabrd.pl/2023/09/07/pieszy-zatrzymujacy-sie-przed-przejsciem-nie-ma-pierwszenstwa-wyrok-wsa-iii-sa-ld-75-23-w-lodzi/>
9. Krzemiń, P. (2022). Znaczenie pojęcia „pieszy wchodzący” – głos polemiczny. *Paragraf na Drodze*, (4), 21–42. <https://doi.org/10.4467/15053520PnD.22.021.17417>
10. 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. <https://doi.org/10.4467/15053520PnD.22.002.16238>
11. 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.
12. Krzemiń, P. (2020). Wtargnięcie na jezdnię. Czym jest i jak mu zapobiegać? *Prawo Drogowe*. <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/piotr-krzemien-wtargniecnie-na-jezdnie-czym-jest-i-jak-mu-zapobie>
13. Krzemiń, P. (2010). Nieustąpienie pierwszeństwa a rzeczywista przyczyna wypadku. Propozycja ilościowej oceny problemu. *Paragraf na Drodze*, (3), 58–70.
14. Łobodziński, M. (2023). Pierwszeństwo pieszych od 1 czerwca: mamy problem, który wywoła chaos. *Autokult*. <https://autokult.pl/zmiany-od-1-czerwca-w-kwestii-przechodzenia-przez-jezdnie-wyjasniamy-detale,6809465145190017a>
15. Matejko, W. (2022). Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu. Glosa do wyroku Sądu Rejonowego w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 26 maja 2022 r., sygn. akt VII W 135/22. *Paragraf na Drodze*, (4), 7–19. <https://doi.org/10.4467/15053520PnD.22.020.17416>
16. Nowacki, J., Tobor, Z. (red.). (2020). *Wstęp do prawoznawstwa*. Wolters Kluwer.
17. Pawelec, K. J., Krzemiń, P. (red.). (2023). *Opiniowanie w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*. Wolters Kluwer.
18. Pawelec, K. J. (2021). *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*. Wolters Kluwer.

19. Pawelec, K. J., Krzemiń, P. (red.). (2020). *Wypadki i inne zdarzenia drogowe. Opiniowanie w sprawach rekonstrukcji*. Wolters Kluwer.
20. Reza, A. (2018). Analiza czasowo-przestrzenna wypadku, gdy czas Δt , tj. różnica między czasem trwania stanu zagrożenia a sumą czasu narastania opóźnienia hamowania i czasu hamowania przed wypadkiem jest krótszy niż czas reakcji kierowcy. *Paragraf na Drodze*, (1), 53–61.
21. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”, Dz.U.2016.283 t.j.
22. 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.
23. Stefański, R. (2008). Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, wyd. III. *Wolters Kluwer*. <https://sip.lex.pl/komentarze-i-publikacje/komentarze/prawo-o-ruchu-drogowym-komentarz-wyd-iii-587269188>
24. Trzeciak, Ł. (2023). Bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych w świetle znowelizowanych przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym. *Paragraf na Drodze*, (1), 33–54. <https://doi.org/10.4467/15053520PnD.23.003.17719>
25. Unarski, J. (2021). Rozpoznawanie pieszych i przejść – możliwości poprawy zauważania. *Paragraf na Drodze*, (3), 36–53.
26. Unarski, J. (2016). Wypadki na przejściach dla pieszych – niektóre problemy opiniodawcze. Głos w dyskusji. *Paragraf na Drodze*, (9), 26–36.
27. Wolfowicz, T. (2023). Pierwszeństwo pieszych po zmianie ustawy. *Prawo Drogowe*. <https://youtu.be/EnwgKf0f8I8>
28. Zieliński, M. (2017). *Wykładnia prawa. Zasady – reguły – wskazówki*. Wolters Kluwer.

* * *

Safety on pedestrian crossings – a polemic

Abstract

The paper is a polemic against the paper called “Safety at pedestrian crossings in light of the amended provisions of the Act on Road Traffic” by Ł. Trzeciak published in the issue 1/2023 of Paragraph on the Road. The criticism concerns incorrectness and falseness of referring to some matter, inadequacy of some quoted rulings. In the paper in question there is in fact no priority linguistic interpretation, and, above all, there is a lack of the application of strict directives of the interpretation of restrictive regulations, and the objective in the functional interpretation is defined incorrectly. The polemic also presents a few new arguments in favor of inadmissibility of the interpretation proposed by Ł. Trzeciak. The author of the present polemic consistently holds the view that the “entering” pedestrian is one that moves on the threshold of the crossing and that from the definition of giving way to pedestrian it does not in the least follow that the pedestrian always must cross the zebra crossing before a vehicle enters it.

Key words

Pedestrian crossing, special caution, pedestrian’s right of way, giving way to pedestrian, pedestrian entering the zebra crossing, a polemic.