

Bez hamulców na drodze i w polityce

17 listopada 2024

W piątek 18 października br. około godziny 23.15 na drogowym węźle Gdańsk Południe, w pobliżu miejscowości Borkowo, w gminie Pruszcz Gdański, doszło do niezwykle tragicznego w skutkach wypadku, w wyniku którego śmierć poniosły cztery osoby.

Zdarzenie to odbiło się na Wybrzeżu szerokim echem, jako że wszystkie jego ofiary śmiertelne były dziećmi wracającymi wraz ze swoimi opiekunami z zakończzonego trzy kwadranse wcześniej ekstraklasowego meczu piłkarzy Lechii Gdańsk z drużyną Legii Warszawa. W kolumnę 20 aut czekających na zjazd z południowej obwodnicy Gdańska (droga S7) na zachodnią obwodnicę Trójmiasta (S6) uderzył rozpędzony tir, miażdżąc stojące samochody. Dwa z nich – Mazda i Ford, bynajmniej nie elektryczne, stanęły w ogniu. Podróżujące w pierwszym z nich rodzeństwo 12-letniego Tomka i 9-letniej Elizy oraz 10-letniego Mikołaja i jego 7-letniego kolegi Nikodema w drugim, spłonęły żywcem. W pierwszym przypadku do tego stopnia, że do formalnej identyfikacji konieczne było badanie DNA. Wiozący je dorośli – ojciec rodzeństwa oraz matka jednego z kolegów – w ciężkim stanie trafili do szpitala. Ogółem w staranowanych samochodach podróżowało 56 osób, 15 z nich było rannych.

W większości mediów zdarzenie to opisuje się jako „karambol”. Tak jakby kilkunastu kierowców, niczym w amerykańskim filmie, wpadło jeden na drugiego. Ktoś się nagle zatrzymał, inny, jadąc zbyt blisko, nie wyhamował – i tak dalej. Nie. Tu rozpędzona dwudziestotonowa ciężarówka staranowała grzecznie stojące samochody – co bardziej niż rzeczony „karambol” przypominało zamachy terrorystyczne w Tuluzie lub w Berlinie. Jak się bowiem okazało, kierowca ciężarówki nawet nie próbował hamować.

Skrzętnie pomija się też informację, że przyczyną owego niezwykłego raczej w godzinach nocnych „korka” w tym miejscu był odbywający się właśnie wtedy transport wielkogabarytowego śmigła do produkującego prąd wiatraka, które – jako atrybuty kultu obowiązującej dziś religii klimatyzmu – są święte, nie podlegają jakiegokolwiek krytyce i niczym staroegipskie skarabeusze mają pierwszeństwo przed innymi uczestnikami ruchu.

Sprawcą tej niewyobrażalnej tragedii okazał się 37-letni Mateusz M., właściciel firmy transportowej z Mazowsza, który akurat tego dnia wyjechał w trasę zamiast jednego ze swoich podwładnych. Z katastrofy wyszedł bez fizycznego szwanku. Było ciemno, ale kierowca dobrze znał trasę, jeździł już tu wielokrotnie. Warunki pogodowe – jak na tę porę roku – też były raczej dobre. W miejscu katastrofy obowiązywało ograniczenie prędkości do 80 km/h. Sprawca przekroczył ją o 9,6 km/h, zatem niewiele – jednak przy takiej masie pojazdu miało to duże znaczenie. Nie zawiniło też oznakowanie (prace związane z rozbudową węzła i przyłączeniem nowej obwodnicy, tzw. metropolitalnej, są prowadzone od wielu miesięcy i kierowcy o tym wiedzą) ani stan techniczny pojazdu.

Mateusz M. nie potrafił wytłumaczyć, dlaczego nie hamował. Był przecież doświadczonym kierowcą. Nie korzystał z telefonu komórkowego, był trzeźwy i nie był pod wpływem tzw. innych środków ograniczających percepcję. W swoich pierwszych zeznaniach zaraz po wypadku miał podobno powiedzieć, że się zagapił – szybko jednak (być może za namową adwokata) się z tej wypowiedzi wycofał i nie przyznał się do postawionego mu zarzutu spowodowania katastrofy w ruchu lądowym i doprowadzenia do śmierci czterech osób. Decyzją sądu nie został aresztowany, zastosowano wobec niego tzw. dozór policyjny.

Meandry „sprawiedliwości”

Okazuje się więc, że można w okrutny sposób – choćby i nieumyślnie – zabić czworo dzieci, zniszczyć dwadzieścia samochodów – i dalej chodzić „po wolności”, podczas gdy byle frajer za niekoniecznie nawet śmiertelne potrącenie przysłówiowej staruszki na „pasach” z miejsca ląduje za kratkami! Prokuratura wprowadziła wnioskowała o tymczasowy areszt dla sprawcy, jednak sąd był innego zdania. Uzasadnił je tym, że w sprawie tej materiał dowodowy jest przecież zabezpieczony, a grożąca kierowcy wysoka kara (15 lat pozbawienia wolności) nie jest wystarczającą przesłanką do umieszczenia go w areszcie. Mimowolnie nasuwa się porównanie ze sprawą ks. Michała Olszewskiego i dwóch byłych urzędniczek Ministerstwa Sprawiedliwości, których trzymano w areszcie przez ponad siedem miesięcy, chociaż dokumentacja w ich sprawie też jest zabezpieczona i zatrzymani nic w niej nie mogą zmienić – jak widać, w ich sprawie kryteria sądowej oceny były inne, najwyraźniej polityczne – chociaż od sądów i prokuratury oczekujemy jednak bezstronności.

Przypomina się też całkiem podobna sprawa z września ubiegłego roku. Jadący autostradą A1 w okolicach Łodzi samochodem bmw z prędkością 253 km/h (przy dozwolonej 140 km/h) 32-letni wówczas Sebastian M. uderzył w tył samochodu, którym podróżowała młoda trzyosobowa rodzina – ojciec, matka i 5-letni syn. Uderzony samochód zapalił się i wszyscy jego pasażerowie spłonęli. W tym przypadku sprawca również nie został aresztowany. Wywołało to istną histerię polityków ówczesnej opozycji i związanych z nimi mediów. Pisano, że autostradowy pirat nie został aresztowany, gdyż jest krewnym prominentnych (bądź tylko lokalnych) polityków PiS. Kiedy okazało się to nieprawdą, sugerowano, że ma układy w policji, którą również rządził wówczas nominaci PiS. Histeria sięgnęła zenitu, kiedy okazało się, że Sebastian M. zbiegł do Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Ponieważ działo się to krótko przed wyborami parlamentarnymi 15 października, bez

wątpienia miało wpływ na ich wynik.

Sprawa ta pokazuje, że w dążeniu do zdobycia władzy obecni rządzący nie mieli żadnych skrupułów i moralnych hamulców. Tymczasem dziś z tych samych kręgów płyną głosy, aby zachować powściągliwość, nie osądzać pochopnie i dać sprawcy spokojnie przygotować siebie i swoją firmę do długiej odsiadki....

Na zderzaku

Wracając na drogi, tzw. tiry – jak od skrótu francuskiej nazwy międzynarodowej konwencji celnej z 1975 r. (Transport International Routier) popularnie nazywa się u nas owe wielkogabarytowe ciężarówki – są swoistym krwiobiegami naszej rozwijającej się gospodarki. Jeszcze 10 lat temu nie było ich tyle, co dziś na naszych autostradach i drogach ekspresowych, których w międzyczasie też przecież przybyło. W pobliżu ich węzłów jak grzyby po deszczu wyrosły i wciąż wyrastają kolejne wielkie centra dystrybucyjne. Są dni, że prawy pas długich odcinków autostrady lub drogi ekspresowej jest zajęty przez istne karawany tirów jadących jeden za drugim w odległości 10–15 m (a nawet mniej) za sobą i mogących widzieć jedynie tył poprzednika. Tymczasem według fachowców tzw. bezpieczna odległość w metrach wynosi połowę prędkości wyrażonej w km/h: jeśli jadący przed nim pojazd zacznie nagle hamować, nie mają szans odpowiednio zareagować. Czasami z owego pośpiechu pojazdy te próbują się wzajemnie wyprzedzać, co w języku kierowców nazywa się „wyścigiem żółwi”. Tiry można też spotkać na „zwykłych” drogach krajowych, a nawet lokalnych – i chyba każdy z kierujących samochodem osobowym miał doświadczenie z jadącą tuż za sobą potężną ciężarówką wyraźnie niezadowoloną, że – chcąc uniknąć mandatu z fotoradaru lub od policjanta – jedziemy z przepisową prędkością 50 km/h (a nawet nieco większą).

Wobec tego typu niebezpiecznych, niestety bardzo częstych na naszych drogach zachowań, polska policja jest totalnie

bezzadna. Jedyne panaceum na wszystkie wykroczenia drogowe upatruje w stawianiu możliwie największej ilości fotoradarów i postulowaniu coraz wyższych kar finansowych i punktowych za wszelkie możliwe przewinienia. Wprawdzie przy ostatniej takiej drakońskiej podwyżce mandatów do katalogu drogowych wykroczeń wprowadzono m.in. niezachowanie bezpiecznej odległości wobec pojazdu poprzedzającego (popularnie nazywane „jazdą na zderzaku”), jednak nie poszły za tym żadne konkretne działania. Wymagają one bowiem pewnego wysiłku intelektualnego i sprzętowego, podczas gdy mandaty za przekroczenie prędkości bądź za niewpuszczenie pieszego na „zebrę” same cisną się do państwowej kieszeni. Toteż po krótkotrwałej poprawie wynikającej z samej zmiany przepisów, wobec braku ich egzekwowania, sytuacja na drogach pod tym względem wróciła do poprzedniej „normy”. Rzecz jednak nie tylko w karach – bez względu na to, kto rządzi, każda władza ochoczo sięga do kieszeni kierowców. Znacznie ważniejsze są działania edukacyjne, kampanie medialne, z piętnowaniem jadących „na zderzak” drogowych „poganiaczy” włącznie.

Bo przecież jeśli – jakże często – słyszymy, że dwa samochody zderżyły się ze sobą na autostradzie lub ekspresówce (czego skutkiem jest każdorazowo wielogodzinna blokada trasy i kilkukilometrowe korki, co generuje wielkie straty dla stojących w nim kierowców, ich firm i całej gospodarki), nie mogły się tam przecież zderzyć czołowo, tylko jeden uderzył w tył drugiego. W przeciwieństwie do podróżujących mniejszymi autami, kierowcy tirów z takich kolizji wychodzą na ogół bez obrażeń, tak jak w Borkowie pod Gdańskiem. Smutna to konstatacja, ale dopóki coś się w tych sprawach nie zmieni, wciąż będziemy słyszeć informacje o podobnych – oby nie aż tak bardzo spektakularnych – tragediach.

Autorstwo: Zdzisław Kościelak

Źródło: NCzas.info