

Komu w drogę, temu przepisy

24 kwietnia 2017

Anglicy są pionierami przepisów drogowych: to oni wymyślili człowieka z flagą ostrzegawczą przed jadącym samochodem oraz zainstalowali pierwszą sygnalizację świetlną. Oto garść ciekawostek na temat rozwoju ruchu kołowego.



Parlament angielski ustanowił pierwsze prawa dotyczące dróg już w 1555 roku. Był to tak zwany Highways Act i dotyczył obowiązku dbania o ulice. Co roku, w czasie Świąt Wielkanocnych, każda parafia miała wytypować „dwóch uczciwych ludzi”, którzy zbadają stan dróg i zdecydują, co trzeba naprawić. Następnie przez cztery dni parafianie mieli pracować nad poprawą traktów. W kolejnych latach parlamentarzyści dodawali ilość dni, które trzeba było odpracować przy drogach, oraz ilość pracowników, których każde gospodarstwo musiało zapewnić.

Z biegiem czasu ruch kołowy, pieszy i konny zwiększał się, ale ustawodawcy nadążyli za nim dopiero w 1835 roku. Wtedy po raz pierwszy pojawiły się zakazy i kary dla użytkowników dróg. Nielegalne stało się na przykład pozostawienie zaprzęgu konnego bez opieki, czy tarasowanie przejazdu innym. Nie można też było pędzić zwierząt po części przeznaczonych dla pieszych.

Pojawił się także obowiązek montowania na pojeździe tabliczek z nazwiskiem właściciela. Co jednak najważniejsze i mające swe skutki do dziś – oficjalnie zatwierdzono ruch lewostronny.

LEWOSTRONNY ZAWRÓT GŁOWY

Obecnie około 35 procent światowej populacji porusza się po lewej stronie jezdni i są to głównie mieszkańcy dawnych kolonii brytyjskich.

Sam zwyczaj jazdy po lewej stronie wywodzi się ze średniowiecza. Ponieważ większość ludzi jest praworęczna, właśnie tą ręką włada mieczem. Dlatego zbrojny jeździec wolał podróżować po lewej stronie drogi – zawsze miał swojego przeciwnika na wyciągnięcie miecza.

Nie wszystkie kraje jednak kierowały się taką logiką. Pod koniec XVIII wieku powstała frakcja przeciwna, głównie we Francji i Stanach Zjednoczonych. Tam pojawiły się wielkie wozy zaprzężone w kilka koni, które nie miały siodełka dla woźnicy. Furman siedział na koniu zaprzężonym z lewej strony, a prawą rękę miał wolną, by powozić pozostałymi końmi. Siedział z lewej i aby mieć dobrą widoczność, jechał po prawej stronie drogi.

Francja oficjalnie przyjęła ruch prawostronny po Rewolucji, a regulacje te rozpowszechniły się w Europie wraz z inwazją Napoleona, w tym także na ziemie polskie. Nowej modzie oparły się Brytania, Austro-Węgry i Portugalia. Tak pozostało przez lata, aż do I wojny światowej.

Za Brytanią podążyły natomiast kolonie, w tym Indie, Australia i szereg krajów afrykańskich. Wyłamał się Egipt, który technicznie nigdy kolonią nie był. Nie podporządkowały się także Stany Zjednoczone, które po wygranej wojnie z Anglikami, chciały za wszelką cenę zerwać więzi z koroną i zaczęły jeździć po drugiej stronie.

PAROWOZY NA DROGACH

Rewolucja przemysłowa niosła ze sobą różne wynalazki, między innymi „drogowe lokomotywy”, jak mówiło się o tych pierwszych pojazdach kołowych, które nie korzystały z szyn.

Brytyjski parlament tym razem wyprzedził swoje czasy, wydając w 1861 roku ustawę zwaną potem „Locomotive on highways act”. Jej zapisy głosiły, że waga takiego pojazdu nie może przekraczać 12 ton, a prędkość 10 mil na godzinę (16 km/h). Ustawa weszła w życie, choć nie było jak pojazdów ważyć, ani mierzyć ich szybkości.

Były to pierwsze na Wyspach zapisy o limitach prędkości, a cała ustawa powstała w wyniku presji wywieranej na parlament przez niezwykle wpływowe lobby kolejowe, które połączyło swe siły z producentami powozów. Wszystko po to, by ograniczyć rozwój automobilizmu.

Ustawodawcy poszli jeszcze dalej i po czterech latach dodali zapis, że przed pojazdem zmotoryzowanym, niezależnie od jego przeznaczenia, musi poruszać się człowiek z ostrzegawczą, czerwoną flagą. Zmniejszył się też limit prędkości do 4 mil na godzinę w terenach pozamiejskich i 2 mile w mieście. Z przepisów wynikało, że pojazd musiało obsługiwać co najmniej trzech ludzi: kierowca, palacz i człowiek z flagą lub latarnią.

Pierwszą osobą ukaraną za przekroczenie prędkości był Walter Arnold z East Peckham, który 28 stycznia 1896 roku jechał 8 mil na godzinę przez miasto. Dostał szylinga mandatu.

POLICYJNE PUŁAPKI

Z biegiem czasu zwolennicy nowoczesnych automobili rośli w siłę i zyskali wpływ na stanowione prawo. W 1896 roku wzrósł limit prędkości do 14 mph i zniesiony został obowiązek ostrzegania flagą o nadjeżdżającym pojeździe. By to uczcić, Harry Lawson, twórca nowej ustawy, zorganizował wyścig z Londynu do Brighton. Kolejne edycje rajdu odbywają się do dziś.

Policja, wspierana prawem, zwietrzyła swoją szansę na poprawienie statystyk i zaczęła ścigać piratów. Earl Russell, entuzjasta automobilizmu, występując w parlamencie, porównywał pułapki zastawiane na kierowców do rozbojów na szosach, znanych już od średniowiecza. Według niego, „policjanci zamiast patrolować ulice, gdzie obywatele mogą być w niebezpieczeństwie, raczej wolą chować się w krzakach i czekać na przekraczające prędkość samochody”.

By się bronić, kierowcy zrzeszali się w różnych organizacjach, między innymi w Automobile Association (AA), założonej w 1905 roku. Jednocześnie na wokandę sądową zaczęły trafiać sprawy, w których członkowie AA byli oskarżani o to, że ostrzegali innych kierowców o policyjnych pułapkach. By uniknąć kar, organizacja wykształciła sprytny system kodów, który używany był do lat 60. Umundurowany członek organizacji zawsze salutował przejeżdżającym kierowcom, jeśli ich samochody miały odznakę AA. Nie salutował tylko wtedy, gdy w pobliżu był patrol policji.

Te wzajemne złośliwości doprowadziły do sytuacji, w której wszystkie limity prędkości dla samochodów i motocykli zostały zniesione. Komentarze do Road Traffic Act z 1930 roku mówiły o tym, że „istniejące ograniczenia prędkości są powszechnie ignorowane, a ich utrzymywanie sprawia, że prawo jest lekceważone”.

Liczniki prędkości stały się obowiązkowe w nowych samochodach w 1937 roku, a wraz z nimi powróciły przepisy o limitach.

DAJ MI ZNAK

Pierwsze nowoczesne znaki na brytyjskich drogach były montowane przez rowerzystów, skupionych w licznych organizacjach. Już od lat 80. XIX wieku powstawały znaki ostrzegawcze dla amatorów dwóch kółek. W kolejnych dekadach prym zaczęły wieść w tej dziedzinie organizacje automobilistów, jak wspomniana już Automobile Association, czy

Royal Scottish Automobile Club.

Dodatkowo w zapisach Motor Car Act z 1903 roku pojawiły się cztery ogólnonarodowe znaki. Miały być umiejscowione 8 stóp nad ziemią i 50 jardów przed miejscem, do którego się odnoszą. Bazowały na kształtach: biały okrąg symbolizował limit prędkości, a dozwolona wartość wpisana była na plakietce pod znakiem. Biały lub czerwony romb oznaczał restrykcje co do wagi pojazdu, czerwony dysk – zakaz, a czerwony trójkąt był znakiem ostrzegawczym. W tym ostatnim przypadku nie zawsze dodawano plakietkę wyjaśniającą, o jakie niebezpieczeństwo chodzi.

W kontynentalnej Europie już od 1909 roku na znakach pojawiały się uproszczone symbole, ale Brytyjczycy nadal woleli tekst. Rysunki pojawiły się dopiero w latach 20. i 30. Co ciekawe, w związku ze spodziewaną drugą wojną światową, wszystkie znaki nawigacyjne i nazwy stacji kolejowych zostały usunięte, by zmylić potencjalnego wroga.

Obecnie używany system wykształcił się głównie w latach 50. i 60. XX wieku, z dodatkowymi elementami kolorystycznymi z połowy lat 80.

Choć we wprowadzaniu znaków Brytyjczycy nie byli pionierami, to jednak jako pierwsi ustawili policjanta kierującego ruchem. Już w 1722 roku był taki oficer na London Bridge. W stolicy działała też awangardowa sygnalizacja świetlna z lampami w kolorach czerwonym i zielonym, rozświetlanymi gazem. Takie urządzenie ustawione było w 1868 roku przed gmachem parlamentu. Podobno po miesiącu używania eksplodowało i nigdy go nie naprawiono. Pomysł przejęli Amerykanie.

PRAWO JAZDY

W dziedzinie zezwoleń na prowadzenie pojazdów też nie udało się być pierwszym. Jednak, gdy już w 1903 roku Brytyjczycy wprowadzili obowiązek posiadania takiego dokumentu, nikt nie zadbał o kursy czy egzaminy. By dostać prawo jazdy,

wystarczyło złożyć formularz na pocztę i zapłacić 5 szylingów.

Od tego samego roku wszystkie pojazdy zmotoryzowane musiały być zarejestrowane, co kosztowało 20 szylingów.

Pierwszy obowiązkowy test na prawo jazdy pojawił się dopiero w 1935 roku i jako pierwszy zdał go niejaki pan Beere. Zgłosiło się wówczas 246 tysięcy kandydatów, test trwał pół godziny, a zdawalność wyniosła 63 proc. (dla porównania – w roku 2016 zdawalność osiągnęła 48,6%, a przeprowadzono ponad milion egzaminów). Można było zdawać na motocykl i nie trzeba było już powtarzać procedury na samochód.

Egzaminy ewoluowały, choć nie tak szybko jakby mogło się wydawać. Sygnały ręczne obowiązywały na teście do 1975 roku, a egzamin teoretyczny dodano dopiero w 1996 roku. Wcześniej odpowiadało się na pytania już w czasie jazdy.

Przy tej okazji warto też wspomnieć o rekordach. Pewna kobieta z Southwark (nie ujawniła nazwiska, bo nie ma się czym chwalić), podchodziła do testu teoretycznego 90 razy. Wydała trzy tysiące funtów, zanim zdała. Natomiast rekord niezdanych testów praktycznych należy do czterdziestolatka ze Stoke, któremu udało się triumfować dopiero za trzydziestym siódmym razem.

Ciekawostką jest też fakt, że jedyną osobą, która może prowadzić pojazd bez prawa jazdy, jest sama królowa Elżbieta II.

BESTSELLER DROGOWY

W 1921 roku Wielka Brytania miała milion kierowców, a do II wojny światowej ta liczba się potroiła. Kolejny gwałtowny wzrost kraj zaliczył dopiero w latach 60. i 70. Samochody stały się po prostu bardziej dostępne i prawo jazdy miało już 20 milionów osób.

Nie zawsze było jednak bezpiecznie. W 1931 roku 7 tysięcy ludzi straciło życie na drogach, choć liczba kierowców wynosiła niespełna 2,3 miliona. Dla porównania: obecnie jest 27 milionów pojazdów i na drogach ginie „tylko” 3,5 tysiąca ludzi.

Przyczyny poprawy statystyk należy upatrywać we wprowadzeniu „The highway code”, kodeksu ruchu drogowego. Publikacja, która niezmiennie gości na liście bestsellerów, jest jedną z niewielu książek, o których można powiedzieć, że z pewnością ocaliła wiele ludzkich istnień.

Pierwsze wydanie z lat 30. XX wieku miało 24 strony i kosztowało jednego pensa. W kolejnych dekadach kodeks rozwijał się, dochodziły zapisy na temat znaków drogowych, bezpiecznych odległościach, pojawiły się rady na temat udzielania pierwszej pomocy. Dzisiaj publikacja opisuje ponad 300 reguł i dostępna jest nie tylko w formie drukowanej, ale także w Internecie oraz w formie aplikacji mobilnych.

FLAGĄ W PIRATÓW

Jak widać Wielka Brytania ma bardzo bogate tradycje praw związanych z drogami. Szkoda, że nie wszystkie przepisy przetrwały do dziś. Niektórym piratom przydałby się człowiek biegnący przed nimi z flagą ostrzegawczą.

Autorstwo: Jarek Sępek

Zdjęcie: [The National Archives UK](#) (CC0)

Źródło: [Cooltura.co.uk](#)