

Niesprawiedliwość na skrzyżowaniu

14 marca 2015

Czteroletni A. J. Newman zginął 10 kwietnia 2010 r. zaledwie kilka kroków od domu. Wraz matką i dwiema siostrami wracał z przystanku autobusowego do mieszkania po drugiej stronie pięciopasmowej drogi szybkiego ruchu. Gdy czekali na wąskiej betonowej wysepce, starsza siostra A.J.'a wykorzystała krótką przerwę w ruchu, by przebiec przez ulicę. Idąc za jej przykładem, chłopiec puścił rękę Raquel Nelson. Pijany kierowca potrącił go śmiertelnie na oczach matki.

Nie był to koniec nieszczęść Raquel Nelson. Ponieważ – z trójką dzieci i obciążona zakupami – nie skorzystała z oddalonego o kilkaset metrów najbliższego oznakowanego przejścia dla pieszych, postawiono jej zarzut spowodowania śmiertelnego wypadku drogowego, w którym zginął jej syn. Przysięgli, chociaż nigdy nie jeździli lokalnymi autobusami, uznali Nelson za winną przestępstwa, którego prawdziwymi sprawcami były bieda oraz organizacja ruchu. Mało brakowało, by kobieta trafiła do więzienia, jednak ogólnokrajowe oburzenie sprawiło, że sędzia unieważnił wyrok. Ostatecznie skazano ją na grzywnę 200 dolarów za nieprawidłowe przechodzenie przez jezdnię, zwane jaywalking.

Tego lata w podobnych okolicznościach zginął inny czarnoskóry młodzieniec. Podobnie jak zaniedbany zakątek hrabstwa Cobb, gdzie zginął A.J. Newman, Ferguson w stanie Missouri jest typowym podupadającym „wewnętrznym przedmieściem” [autor przywołuje tu wypadki, które miały miejsce w Ferguson w stanie Missouri w sierpniu 2014 r. Po zastrzeleniu przez funkcjonariusza policji czarnoskórego nastolatka doszło tam do wielodniowych zamieszek – przyp. redakcji „Nowego Obywatela”].

W połowie minionego wieku w tych okolicach stawiali swoje domy

biali właściciele z klasy średniej, chcący uciec od wielkomiejskiej biedy, którzy marzyli o dostatniej izolacji. Jednak okoliczności zmieniły się, a dzisiejsi mieszkańcy przedmieść otrzymali w spadku po poprzednikach zinstytucjonalizowaną niesprawiedliwość.

Gdy 9 sierpnia 2014 r. Michael Brown spotkał na swojej drodze funkcjonariusza Darrena Wilsona, podmiejskie otoczenie upośledzało go w trójnasób. Nie tylko był biedny i czarny, ale i – podobnie jak Raquel Wilson – poruszał się pieszo po terenie, który zaprojektowano do przemieszczania się samochodem. Jeden z sąsiadów Michaela Browna powiedział na łamach „New York Times”, że niezmotoryzowani mieszkańcy Ferguson często szukają podwózki do oddalonego o kilka przecznic sklepu spożywczego tylko po to, by uniknąć nękania przez policję.

Darren Wilson zatrzymał Michaela Browna pod pretekstem nieprawidłowego przechodzenia przez jezdnię, a więc tego samego wykroczenia, za które Raquel o mały włos nie trafiła do więzienia. Tymczasem, jak w swoim przełomowym studium „Fighting Traffic” wykazuje Peter Norton, jest to przestępstwo wydumane. Jest ono wytworem wielkiej kampanii zorganizowanej w latach 1920. przez producentów aut i powiązane z nimi grupy interesów. Z pozoru miała ona promować bezpieczeństwo, ale prawdziwym jej celem było zepchnięcie pieszych z ulic, aby samochody mogły poruszać się szybciej i aby łatwiej było je sprzedawać.

Wraz z wynalezieniem jaywalkingu producenci aut przejęli kontrolę nad rodzącą się inżynierią ruchu. Eksperci finansowani przez przemysł zaprzeczali, że za plagą wypadków z udziałem pieszych stoi nadmierna prędkość – i projektowali nowe jezdnie, przyjmując jako nadrzędny cel szybszy ruch samochodowy.

Z biegiem lat standardy inżynieryjne coraz bardziej dyskryminowały pieszych. Początkowo z podmiejskich, a

następnie również z głównych ulic zniknęły chodniki. Ponieważ główne ulice na przedmieściach były bardzo ruchliwe, piesi byli zmuszeni szukać dróg okrężnych. Narożniki ulic przebudowywano tak, by umożliwiały samochodom skręcanie z dużą prędkością. Drogi szybkiego ruchu poszerzono, a oznaczenia umieszczono nad jezdniami, co zachęcało kierowców do jazdy z prędkością autostradową po drogach lokalnych.

Jeszcze w połowie lat 1920. właścicielami samochodów byli niemal wyłącznie ludzie bogaci, zaś opinia publiczna postrzegała przechodniów potrącanych przez kierowców jako ofiary nieodpowiedzialnych zachowań uprzywilejowanej elity. Jednak gdy posiadanie auta umasowiło się, klasowy aspekt projektowania dróg uległ rozmyciu. Kierowcy zaczęli postrzegać drogi szybkiego ruchu jako miejsce, gdzie wszyscy byli równi, zwłaszcza po otwarciu w latach 1960. i 1970. bezpłatnych autostrad międzystanowych.

Oczywiście nawet w szczycie powojennej masowej prosperity nie każdy mógł pozwolić sobie na auto. Ale w połowie XX w. ubodzy piesi chronieni byli przed najgorszymi skutkami nowego sposobu projektowania dróg. Wskutek degradacji miast zaczęli zamieszkiwać stare śródmiejskie dzielnice z ulicami zaplanowanymi przed nastaniem epoki masowej motoryzacji.

Dzisiejsi ubodzy mieszkańcy przedmieść pozbawieni są tej skromnej ochrony. Cały ciężar 90 lat inżynierii stawiającej samochód na pierwszym miejscu spada na nich, gdy wychodzą i powracają do swych rozpadających się kompleksów mieszkaniowych i starzejących się szeregowców. Dalekie marsze do głównej drogi, ryzykowne sprinty w poprzek szerokich szos szybkiego ruchu oraz niebezpieczne wyczekiwanie na niebezpiecznie usytuowanych przystankach autobusowych – oto ich codzienność. Przestrzeń stworzona niegdyś dla zasobnych kierowców, podupadając, staje się przytłaczającym ciężarem.

W bogatszych dzielnicach drogi projektuje się inaczej. Trudno po nich chodzić, co dokucza mieszkańcom. Co gorsza, zjawisko

to wpływa negatywnie także na rynek nieruchomości. Dziś nie buduje się już wąskich, przyjaznych uliczek, jakie kiedyś bywały w miejskich dzielnicach, i jakich także dziś życzyliby sobie nabywcy domów. Jednak w Nowym Jorku, Waszyngtonie, Chicago, zaczęto odzyskiwać oddane wcześniej autom powierzchnie na chodniki, po których mogą chodzić obok siebie przedstawiciele wszystkich klas społecznych.

Gdzie indziej jednak, szczególnie na biednych przedmieściach, rządy samochodu trwają. Udająca neutralną naukę inżynieria ruchu działa na szkodę każdego, kto porusza się piechotą. Jej celem jest sprawny ruch pojazdów mechanicznych, ci więc, którzy – z konieczności bądź z wyboru – chodzą, stanowią zawadę. Dysydenci wśród inżynierów ruchu zaczęli sprzeciwiać się takiej filozofii, jednak innowacje, nawet te polegające na przywracaniu praktyk sprzed stulecia, napotykają zaciekle opór autostradowych tradycjonalistów.

Status quo jest podtrzymywany i uzasadniany przez rozbudowany katechizm. Instrukcje Federalnego Zarządu Autostrad wykładają na setkach stron specyfikacje, do których sztywno stosują się inżynierowie. W komitetach tworzących takie dokumenty dominują państwowi biurokraci drogowi o silnych skłonnościach do podtrzymywania prymatu ruchu samochodowego. Agencje drogowe, zdolne przesuwąć środki na budowę ulic i naciskać na przedsiębiorców poszukujących dostępu do dróg, mają ogromną przewagę nad lokalnymi politykami, którzy chcieliby się im przeciwstawić. W miarę potrzeb bywają także wspierane przez grupy interesu związane z przemysłem samochodowym i transportem ciężarowym, co wzmacnia polityczną siłę tych ostatnich.

Oto przyczyny narzuczonego Raquel Nelson i jej dzieciom przymusu niebezpiecznego przekraczania ulicy. Budowniczowie pięciopasmowej drogi z ograniczeniem prędkości do 45 mil (72 km) na godzinę nie zapewnili jej przystanku autobusowego, świateł regulujących ruch ani nawet przejścia oznaczonego pasami. Dobrze byłoby zbadać, dlaczego toleruje się, a nawet

uprawomocnia podobne sytuacje

Ogólnokrajowe zasady dotyczące przejść dla pieszych zawiera Instrukcja Ujednoliconych Urządzeń Kontroli Ruchu (Manual of Uniform Traffic Control Devices – MUTCD). Warunki zainstalowania świateł określa rozdział 4C. Jeden z jego punktów dotyczy ruchu samochodowego na drogach przecinających ruchliwe ekspresówki i autostrady. Sygnalizację świetlną można założyć tylko, gdy daną przecznica przejeżdża co najmniej 240 aut w ciągu 4 godzin. Według tych samych przepisów światła można zainstalować tylko, jeśli w tym samym czasie główną drogę przekraczało 300 pieszych. Innymi słowy, jeden pieszy liczy się za 4/5 kierowcy

Jednak nawet wtedy regulacje nie dopuszczają zainstalowania świateł, jeśli takowe znajdują się już w odległości mniejszej niż 300 stóp (ok. 91 m). Przejście 600 stóp miarowym krokiem zajmuje dwie i pół minuty, mimo to nie uznano, że to zbyt duża odległość dla pieszego. Czas kierowcy ceni się zgoła inaczej: inżynierowie klasyfikują skrzyżowanie jako „niewydolne”, gdy w godzinach szczytu opóźnia samochód przeciętnie o zaledwie minutę i dwadzieścia sekund.

Co więcej, nie można zainstalować świateł, jeśli przechodnie nie korzystają z niebezpiecznego przejścia. Co więcej, nie można zainstalować świateł, jeśli przechodnie nie korzystają z niebezpiecznego przejścia. Zdaniem krytyków tych przepisów uzależnianie instalacji świateł od liczby osób wchodzących na niebezpieczną jezdnię jest jak decydowanie o potrzebie budowy mostu na podstawie obserwacji, ilu ludzi próbuje przepłynąć przez rzekę o własnych siłach.

Czy wobec braku świateł władze hrabstwa Cobb mogły chociaż wymalować zwykłe pasy przy autobusowym przystanku rodziny Nelsonów? Nie, nie mogły. Poprawka do MUTCD z roku 2009 zakazała umieszczania nowych oznakowanych przejść dla pieszych w miejscach, gdzie natężony ruch drogowy przekracza prędkość 40 mil na godzinę. A więc właśnie tam, gdzie pieszo poruszają

się najczęściej ci, których nie stać na samochód.

Na pozór zarządzenie to uzasadnia mało znana i rzadziej egzekwowana klauzula kodeksu drogowego. Otóż w większości stanów pieszy, przechodząc przez jezdnię na skrzyżowaniu pozbawionym świateł, ma pierwszeństwo niezależnie od tego, czy na nawierzchni znajdują się pasy. Zatem piesi przechodzący przez ulicę nie potrzebowaliby żadnego dodatkowego wsparcia. Teoretycznie oznaczenia istnieją jedynie po to, by uprzedzać kierowców o potrzebie zatrzymania się i w ten sposób zapobiegać kolizjom. W praktyce jednak, jak wykazały szeroko zakrojone badania rządowe, na skrzyżowaniach pozbawionych świateł „bardzo nieliczni kierowcy zatrzymywali się lub ustępowali pieszym zarówno przed, jak i po wprowadzeniu oznakowanych przejść”.

Dla każdego, kto poruszał się pieszo po przedmieściach, była to wiedza oczywista. Z badań płynęły jednak wnioski cokolwiek bardziej zaskakujące: na drogach co najmniej czteropasmowych potrącenie pieszego na oznakowanym przejściu było bardziej prawdopodobne niż na nieoznakowanym przejściu u zbiegu ulic.

Wnioski te można było tłumaczyć różnorako. Inżynierowie, próbując ograniczyć korki, często umieszczają pasy tam, gdzie piesi będą najmniej ingerować w ruch samochodowy. Niekiedy zaś do umieszczenia oznakowanych przejść w punktach szczególnie niebezpiecznych prowadzą naciski społeczne. W obydwu przypadkach piesi, dbając o własne bezpieczeństwo, mogą decydować się na przejście w miejscu bezpieczniejszym od tego, które wyznaczyli im inni.

Jednak badacze pominęli takie objaśnienia i uchwycili się interpretacji wygodniejszej – takiej mianowicie, która utrwałała zadawnioną niechęć inżynierów ruchu do oznakowanych przejść dla pieszych. I sformułowali wniosek, że brak pasów czyni przechodzenie przez jezdnię bezpieczniejszym.

Konkluzja taka nie tylko urąga zdrowemu rozsądkowi, ale też

stoi w sprzeczności z działaniami urzędników. Koniec końców, w kampaniach na rzecz bezpieczeństwa drogowego nigdy nie doradzają oni pieszym unikania pasów i przechodzenia na nieoznakowanych skrzyżowaniach.

Zmieniony w 2009 r. MUTCD, zakazując pasów, nie tylko utrudnił przechodzenie przez jezdnię. Ci, którzy stawiają stopę na nieoznakowanym asfalcie, tracą w praktyce nawet tę mizerną ochronę, jaką daje im litera prawa. Poza oznakowanym przejściem policja chętniej karze mandatem pieszego, któremu przysługuje prawo pierwszeństwa, niż kierowcę, który pierwszeństwa nie udzieli. W razie wypadku funkcjonariusze i sędziowie zwalniają kierowców z zarzutów, chyba że ci byli pijani lub zbiegli z miejsca zdarzenia. Ofiara, uznana za winną spowodowania wypadku wskutek nieprawidłowego przechodzenia przez jezdnię, ma zaś niewielką szansę na zainkasowanie odszkodowania z polisy ubezpieczeniowej kierowcy.

Przepis przeciwko oznaczaniu przejść dla pieszych spotkał się z wieloma sprzeciwami, a obrońcy praw pieszych zdołali przy tym uzyskać pewne ustępstwa. MUTCD nadal dopuszcza istnienie pasów w miejscach, gdzie w ciągu godziny przekracza ulicę przynajmniej 20 osób, pod warunkiem zainstalowania ponad jezdnią specjalnych świateł włączanych przyciskiem.

Tu i ówdzie zaczynają się jednak pojawiać przejścia ze światłami. Jednak na podupadających przedmieściach, gdzie potrzeba ich najbardziej, tworzone są niezwykle rzadko. Nawet gdy pozbawione środków lokalne władze mogą pozwolić sobie na taki wydatek – a mówimy tu o 100 tys. dolarów za pojedynczą instalację – ludziom zbyt ubogim, by kupić samochód, brakuje siły przebicia niezbędnej do przewyciężenia oporu inżynierów ruchu. Bezpieczne przejście przez ulicę, które powinno być zapewnione wszędzie, uczyniono dobrem luksusowym.

Trzeba przyznać, że sprawa czteroletniego A. J. Newmana zachęciła władze Georgii do działania. Po kilku miesiącach

urzednicy zbadali miejsce wypadku. Stwierdzili, że nic nie da się zrobić, ponieważ brakuje pieniędzy na światła. Mimo to departament transportu, a także inne urzędy, zaczyna poświęcać coraz więcej uwagi pieszym. Z jego inicjatywy w maju 2013 r. szesnastoosobowy zespół zbadał ponownie całą drogę, na której doszło do wypadku. Na tej podstawie sformułowano wnioski, by dla poprawy widoczności przystanek autobusowy nieznacznie przesunąć, zaś jego użytkowników wspomóc pasami, przyciskiem sygnalizacyjnym oraz światłami.

Jak dotąd zalecenie to nie zostało zrealizowane. Niemal pięć lat po śmierci A. J. Newmana nadal brak oznakowanego przejścia dla pieszych w miejscu, gdzie chłopiec zginął...

Autorstwo: Benjamin Ross

Tłumaczenie: Michał Wójtowski

Źródło oryginalne: Dissent

Źródło polskie: [Nowy Obywatel](#)

O AUTORZE

Benjamin Ross – działacz na rzecz rozwoju transportu publicznego, pochodzi ze stanu Maryland, USA. Jego najnowsza książka „Dead end” („Ślepy zaułek”) dotyczy polityk miejskich i transportowych.