

Zanim nas ktoś rozjedzie na zebrze...

25 lutego 2020

Czy wprowadzenie bezwzględnego pierwszeństwa dla pieszych, wkraczających na przejście, pozwoli radykalnie zmniejszyć liczbę tragicznych wypadków?

Trwają prace nad ustawę wprowadzającą pierwszeństwo dla pieszych wchodzących na pasy oraz ujednolicony limit prędkości w terenie zabudowanym (do 50 km/h przez całą dobę).

Te rozwiązania zbliżą Polskę do europejskich standardów poprawiających bezpieczeństwo najsłabiej chronionych uczestników ruchu. Pytanie jednak, czy nowe przepisy naprawdę skutecznie poprawią bezpieczeństwo? Niestety nie – o ile nie będą naprawdę egzekwowane. Chodzi przede wszystkim o kontrolę prędkości. Z dostępnych badań wynika bowiem, że to właśnie prędkość jest główną przyczyną śmierci na polskich drogach. Wielu wypadków można by uniknąć, a do wielu innych po prostu by nie doszło, gdyby kierowcy przestrzegali obowiązujących ograniczeń.

Plany przedstawione przez władze zakładają, że do roku 2021 w Polsce będzie około 600 urządzeń pomiarowych. Nie brak opinii, że to zdecydowanie za mało. Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze zwraca uwagę, że dla porównania, we Włoszech jest niemal 6 tys. takich urządzeń, w Wielkiej Brytanii – ok. 5,5 tys., w Niemczech – prawie 4 tys., a we Francji – ponad 2,6 tys. Dlatego stowarzyszenie zaapelowało o pilną realizację postulatu wspólnej inicjatywy organizacji zabiegających o poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, która nosi nazwę #ChodziOżycie – i o zwiększenie liczby fotoradarów do 2000, oraz 400 odcinków z automatycznym pomiarem prędkości na terenie całego kraju.

Ustawa wprowadza możliwość zatrzymywania prawa jazdy także w

przypadku kierujących, którzy przekroczyli o 50 km/h dopuszczalną prędkość poza obszarem zabudowanym. Przepis ten dotknie głównie piratów drogowych, czyli kierowców rażąco i nagminnie przekraczających prędkość. Niezbędne jest również, aby w ślad za zwiększeniem urządzeń do kontroli prędkości nastąpiła reforma Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD).

Jak wynika z raportu Najwyższej Izby Kontroli, w latach 2015–2018 na skutek zaniedbań Głównego Inspektora Transportu Drogowego przedawniło się ponad 1,6 miliona wykroczeń o wartości kar ponad 370 milionów złotych. Szef GITD nie poniósł za to odpowiedzialności. Ponadto, fotoradary programowano tak, aby wychwytywały przekroczenia prędkości dopiero powyżej 30 km/h od dozwolonej prędkości. W efekcie, na skutek takiego „podwyższenia” limitów prędkości w latach 2015–2018 nie nałożono kar o wartości co najmniej 2,8 mld zł. To już – z punktu widzenia kierowców, niestety – przeszłość. Dziś kary z fotoradarów są wlepiane już za kilkunastokilometrowe przekroczenie ograniczeń prędkości. Do poprawy efektywności działania systemu CANARD niezbędne jest też jak najszybsze, postulowane zresztą przez GITD, wprowadzenie administracyjnego trybu nakładania kar za przekroczenia prędkości ujawnione za pomocą fotoradaru lub odcinkowego pomiaru prędkości.

Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze w ramach konsultacji złożyło uwagi do proponowanej treści ustawy. Zaproponowało, aby zmienić treść przepisu wprowadzającego pierwszeństwo – tak aby pierwszeństwo mieli również piesi dopiero oczekujący na wejście na przejście. Nie da się jednak ukryć, że nigdy nie uda się uniknąć kłopotów z rozróżnieniem, czy pieszy wszedł na przejście, czy może jednak nieoczekiwanie wtargnął – i wszystko będzie zależeć od zeznań świadków i uczestników zdarzenia. Wiadomo przecież, że jeśli jedynym uczestnikiem zostanie kierowca (gdy pieszy nie przeżyje), to może się zarzekać, iż pieszy wręcz chciał popełnić samobójstwo, rzucając się nagle pod koła.

Pojawiają się też – częste w pomysłach dotyczących ruchu drogowego – propozycje, aby coraz surowiej karać za przewinienia. Miasto Jest Nasze proponuje np., aby podnieść kwoty mandatów (tak by odzwierciedlały inflację i wzrost zarobków). Takie działanie popiera 82 proc. badanych na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Pytanie też, czy nie wprowadzić jakiejś zaawansowanej formy badania psychiatrycznego dla osób ubiegających się o prawo jazdy? Dla każdego, kto obserwuje sposób jazdy polskich kierowców, oczywiste przecież jest, że wielu z nich musi cierpieć na poważne zaburzenia psychiczne.

Autorstwo: Andrzej Leszyk

Źródło: Trybuna.info