

## **Czerwony alarm. Dobra zmiana na przejściach zaczęła zanikać. Czy to brak egzekucji nowego prawa?**

**Od 1 czerwca obserwowaliśmy spadek wypadków z pieszymi na przejściach, spadek zabitych i rannych. Dane z listopada, do których dotarł portal brd24.pl, pokazują, że być może efekt nowego prawa przestaje działać. Głównie dlatego, że do dziś policja nie pokazała kierowcom, iż zamierza konsekwentnie egzekwować od nich nowe zasady**

Dane z jednego miesiąca niczego nie przesądzają, ale to, co na przejściach dla pieszych wydarzyło się w Polsce w listopadzie, powinno być dla rządu czerwonym alarmem. Bo być może mamy właśnie do czynienia z zanikaniem efektu wprowadzenia nowego prawa w sprawie pieszych.

Ten efekt obserwowaliśmy od 1 czerwca (a być może i wcześniej, gdyż zmiany prawa były przesądzone, a temat ten nie schodził debaty w mediach – było o nim bardzo głośno). Wypadki na przejściach dla pieszych spadały. Liczba zabitych spadała, liczba rannych także. I to nawet nie tylko w porównaniu do 2019 r., ale i do pandemicznego roku 2020, tego z zaburzoną mobilnością.

### **Liczba zgonów spadała**

Wszystko dokładniej zobaczymy dopiero w dłuższym okresie. Jednak już po 3 pierwszych miesiącach od zmiany prawa zajrzeliśmy w dane dotyczące wypadków z pieszymi. Okazało się, że w porównaniu do roku 2019 liczba zabijanych pieszych na pasach spadła o ok. 30 proc. To zresztą nawet liczby lepsze niż w pandemicznym roku 2020.

Pewnym zaburzeniem w tej dobrej statystyce był lipiec. Wówczas na przejściach w Polsce zginęło jednak o czterech pieszych więcej niż w roku 2019. Dlaczego tak się stało akurat w tym jednym miesiącu – nie wiadomo i będzie to bardzo trudno wyjaśnić. Choć da się zauważyć zdecydowanie większą w tym jednym miesiącu liczbę wypadków na przejściach z sygnalizacją świetlną.

Ogólny trend w sprawie wypadków z pieszymi na „zebrach” był jednak pozytywny. Do października.

### **ZABICI PIESI NA PRZEJŚCIACH W WYNIKU NAJECHANIA NA PIESZEGO:**

**5 – czerwiec 2021 r.**

6 – czerwiec 2020 r.

15- czerwiec 2019 r.

**18 – lipiec 2021 r,**

6 – lipiec 2020 r.

14 – lipiec 2019 r.

**5 – sierpień 2021 r.**

13- sierpień 2020 r.

12 – sierpień 2019 r.

**9 – wrzesień 2021 r.**

11 – wrzesień 2020 r.

16 – wrzesień 2019 r.

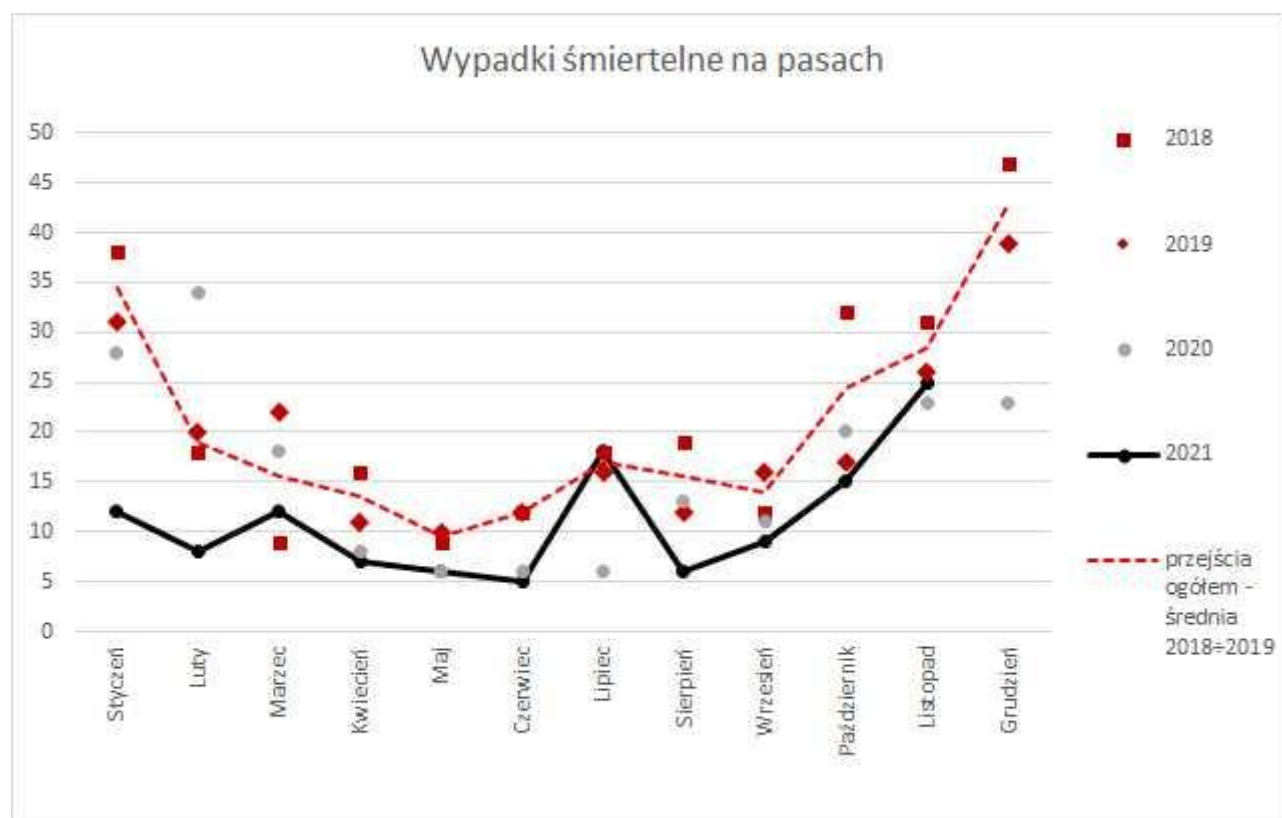
**15 – październik 2021 r.**  
20 – październik 2020 r.  
17 – październik 2019 r.

W portalu brd24.pl sprawdzaliśmy też, skąd wziął się ten lepszy trend, czyli co na niego wpływało. Dlatego poprosiliśmy Komendę Główną Policji o bardziej szczegółowe dane od stycznia do października – skupiliśmy się już wyłącznie na wypadkach powodowanych przez kierowców na przejściach dla pieszych, którzy doprowadzali do wypadków z powodu „nie ustąpienia pierwszeństwa pieszemu”. W tym dłuższym okresie widać było, iż w tym roku właśnie tam nastąpiła największa poprawa w stosunku do innych danych dotyczących wypadków w Polsce. W porównaniu nawet z rokiem pandemicznym, ze zmniejszoną mobilnością, w tym roku (do października) kierowcy jeździli ostrożniej i spowodowali mniej wypadków nie ustępując pieszym. Ten spadek wyniósł blisko 40 proc. Więc zmiana zachowania była ewidentnie widoczna.

### Listopad – coś się zacina?

Pozytywny trend po zmianie prawa objął nawet miesiące, w których zaczynamy mieć sezonowo największy kłopot z wypadkami z pieszymi – czyli wrzesień i październik. Dzień jest krótszy, widoczność gorsza, aura nie rozpieszcza.

Jednak dane dotyczące zabitych pieszych w wypadkach na przejściach dla pieszych ten optymizm kończą. W listopadzie na „zebrach” zginęło tyle samo osób, co w roku 2019. Być może to znów jednostkowe zaburzenie, jak w lipcu, ale jednak powinien to być silny sygnał alarmowy dla polskich władz i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na drogach.



W listopadzie tego roku w wypadkach spowodowanych „najechaniem na pieszego” na przejściach dla pieszych zginęło aż 25 osób (a te dane mogą się jeszcze pogorszyć – ponieważ jako zgon w wypadku w Polsce liczymy też osoby, które umarły w ciągu 30 dni od zdarzenia). W szczegółowych danych widać, że 23 śmierci to efekt wypadków na przejściach bez sygnalizacji, 2 zgony dotyczą przejść z działającą sygnalizacją (mogły to więc być wjazdy kierowców na czerwonym świetle lub wejścia pieszych na czerwonym świetle).

Taki „wynik” listopada 2021 niebezpiecznie zbliża nas do listopada roku 2019, w którym na pasach w wypadkach zginęło 26 pieszych. A na pewno jest to gorszy wynik od pandemicznego listopada w roku 2020 – wówczas na przejściach w wypadkach zginęło 23 pieszych.

Z nieoficjalnych jeszcze informacji brd24.pl wynika, że liczba zabitych pieszych na pasach to głównie efekt nieprawidłowych zachowań kierowców.

### **Gdzie jest policja? Bo niestety chyba nie przy przejściach...**

Już w 2019 r. pisałem, że zmiana sytuacji na przejściach po wprowadzeniu nowego prawa, może być rozłożona na długi czas. Że część kierowców będzie rozumiała nowe reguły dopiero post factum – po wypadkach. To znacznie opóźni proces poprawy, ale go oczywiście nie zatrzyma [CZYTAJ O TYM]. Uszczegóławiam to dlatego, że nawet w obliczu takich danych nadal nieprawdźwiwą będzie też przeciwników zmiany prawa dla pieszych, którzy dowodzili, że ten przepis niczego nie wniesie – natomiast oczywistym jest fakt, że od sprawności egzekucji nowego prawa na drogach będzie zależało tempo, w jakim sytuacja się na „zebrach” poprawi.

„Skoro do dziś policja wyraźnie nie radzi sobie z nadzorem w miejscach przejść dla pieszych (bo wymaga to zgoła innego wysiłku niż proste przesiewowe przedmuchiwanie kierowców alkomatem w kolejce na autostradzie, albo proste mierzenie prędkości), to dlaczego nagle miałyby sobie poradzić po zmianie prawa? Skoro dziś akcje „Bezpieczny niechroniony uczestnik ruchu” wiążą się często jeszcze głównie z pouczaniem pieszych i wręczaniem im odblasków, to jakim cudem zmienią się one w akcje dyscyplinujące kierowców, którzy powinni przepuszczać pieszych już „mających zamiar” przekroczyć jezdnię?” – ostrzegałem w marcu 2019 r.

Jak widać nikt tej przestrogi nie wziął na poważnie. Egzekucja prawa przez polską drogówkę jest nadal mizerna w sprawie pieszych. Od wprowadzenia nowych przepisów do dziś Komenda Główna Policji nie wydała nawet jednej PR-owskiej akcji mocno pokazującej kierowcom, że będzie stanowczo egzekwować obowiązek przepuszczania pieszych zanim ci znajdą się na przejściu. Tymczasem wciąż komunikowane są akcje z wręczaniem odblasków pieszym (ostatnią taką promowała Stołeczna Komenda Policji).

Brak jasnego stanowiska policji w Polsce, brak szerokiego komunikatu dla kierowców, że „nie będzie przebaczone” za wadliwe zachowywanie się przy przejściach dla pieszych najmocniej godzi w efekt zmian, który chcielibyśmy widzieć.

Premier Mateusz Morawiecki, który stał się twarzą przemian BRD w Polsce ma teraz dwa wyjścia – może czekać na to, co stanie się w grudniu, styczniu czy lutym (najtrudniejszych miesiącach w kwestii bezpieczeństwa pieszych), albo po raz kolejny tupnąć nogą tak jak wcześniej w przypadku Ministerstwa Infrastruktury. Tym razem zamiast tupnięcia powinno

to być jednak walnięcie pięścią w stół w MSWiA i wymuszenie na policji jasnego komunikatu ostrzegawczego wobec kierowców łamiących prawo przy przejściach dla pieszych. Oczywiście nie powinno się skończyć na PR-owskim komunikacie, ale na rzetelnej pracy drogówki w tych newralgicznych miejscach i poważnym wpływaniu – z surowymi karami – na tych, którzy zagrażają pieszym na „zebrach”.

Bez odpowiedniej pracy drogówki nawet tak wielka zmiana jak 1500 zł mandatu za zagrażanie pieszym na przejściach od stycznia przyszłego roku, też straci swój potencjał. Tego potencjału marnować nie wolno, bo rezygnowanie z niego to machanie ręką na śmierć ludzi.

Łukasz Zboralski

Źródło: BRD24.pl