

WOJCIECH KOTOWSKI

## ZASADY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W ŚWIETLE PRAWA

### Streszczenie

*Tytułowe zagadnienie obejmuje trzy rodzaje zasad, które nazywam instytucjami bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Chodzi o „ostrożność”, „szczególną ostrożność” i „ograniczone zaufanie” określone dyspozycją art. 3 i 4 ustawy z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, ze zm.)<sup>1</sup>.*

### I. Ostrożność

Ustawodawca nie definiuje ostrożności, jednakże punktem wyjścia do ustalenia jej istoty jest art. 3 p.r.d.

Potoczne rozumienie ostrożności nie uznaje granic, w przeciwieństwie do ustawowych wymagań, które granice wyznaczają. Nie można bowiem oczekiwać od uczestnika ruchu, aby przewidział i zapobiegł każdej sytuacji na drodze. Nie można też wymagać, aby zatrzymał pojazd na koniecznym do zapobiegnięcia zdarzeniu o negatywnych skutkach odcinku drogi i równocześnie przy każdej prędkości niezależnie od tego jaka ona jest, nawet jeżeli kwalifikuje się do miana bezpiecznej, to znaczy zgodnej z ustawowymi ograniczeniami i dostosowanej do warunków w sytuacji, której w żadnym razie nie można było przewidzieć.

---

<sup>1</sup> Art. 3 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym, nazywany dalej p.r.d. (tekst jedn. Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, ze zm.). Zob. też R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2008; W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011, tenże *Prawne problemy ruchu drogowego. Komentarz*, C. H. Beck, Warszawa 2007, *Kodeks drogowy w praktyce*, LexisNexis 2009.

Można natomiast zobowiązać by sprostał wymaganiom, które leżą w ludzkiej mocy. Każdy kierowca, który poważnie potraktował naukę kierowania pojazdem i stale doskonalił swoje umiejętności nie tylko w zakresie manewrowania w różnych warunkach, ale i przewidywania, zna swój czas reakcji, a więc także odcinek drogi, na którym zatrzyma się przy określonej prędkości, na określonej drodze, określony rodzaj pojazdu. Podstawą ostrożności jest świadomość niebezpieczeństwa jakie z natury rzeczy niesie ruch drogowy. Pozwala ona na przygotowanie odpowiedniego gruntu dla trwałości ostrożności, na który składa się kondycja psychofizyczna oraz należyty stan techniczny pojazdu. Zasadą, od której nie można odstępować jest to, że siada za kierownicą tylko człowiek wypoczęty, któremu nie dolega nic co mogłoby pogorszyć sprawność w kierowaniu pojazdem (nawet katar, czy ból głowy stanowi potencjalne zagrożenie, wszak osłabia refleks), który uprzednio sprawdził czy np. światła działają bez zarzutu i czy ich szkła są czyste. Kierujący musi sobie stworzyć sam warunki do prowadzenia pojazdu. Uznać, że jego jedynym obowiązkiem jest obserwacja drogi i regulacja prędkości. Nie może więc zajmować się niczym co absorbuje umysł i ręce – poza czynnościami, do których podczas kierowania pojazdem są przeznaczone – a więc np. prowadzeniem konferencji przez telefon komórkowy. W szczególności jednak powinien wyrobić w sobie trwały nawyk myślenia o otoczeniu, to znaczy całkowitego wyzbycia się egoizmu. Oczywiście w dbałości o własną wygodę nie ma nic złego, pod warunkiem, że nie stanowi przeszkody w realizacji uprawnień innych. Kierowca prawidłowo myślący nie pozostawi pojazdu w miejscu, które utrudni ruch innym, ale jeżeli takie pozostawienie jest z obiektywnych względów konieczne (awaria), należycie to miejsce oznaczy. Taki sposób myślenia jest podstawą do zapewnienia sobie i innym bezpieczeństwa na drodze. Ułatwi wszakże nabycie, a w konsekwencji doskonalenie umiejętności z zakresie właściwej taktyki jazdy (nie mylić z techniką jazdy), której podstawowym elementem jest umiejętność przewidywania.

„Ostrożność” obowiązuje zawsze i wszędzie, tzn. w każdej istniejącej na drodze sytuacji oraz w czasie przebywania w miejscu ogólnie dostępnym. Dotyczy wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz innych osób przebywających na drodze lub w jej pobliżu, a więc 1) kierujących – pojazdami samochodowymi, innymi pojazdami silnikowymi, motorowerami, rowerami, pojazdami zaprzęgowymi, jadących wierzchem, prowadzących kolumny pieszych, pędzących zwierzęta, 2) pasażerów znajdujących się w pojeździe lub na pojeździe, 3) pieszych, 4) wykonujących określone czynności – policjantów, żandarmów wojskowych, żołnierzy wojskowego organu porządkowego, funkcjonariuszy Straży Granicznej, inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, strażaków Państwowej Straży Pożarnej,

pracowników kolejowych, pracowników zarządu drogi, strażników miejskich, nadzorujących przejście dla pieszych itp. Należy w pełni zgodzić się ze stanowiskiem Sądu Najwyższego wyrażonym w uchwale 7 sędziów SN z 27 lutego 1975 r., V KZP 2/74<sup>2</sup>, że „rozważne i ostrożne prowadzenie pojazdu polega na przedsięwzięciu przez kierowcę wszystkich tych czynności, które według obiektywnej oceny są niezbędne dla zapewnienia optymalnego bezpieczeństwa ruchu w danej sytuacji, oraz na powstrzymaniu się od czynności, które według tejże oceny mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć”. Stan taki jest uzależniony od: 1) znajomości przepisów ruchu drogowego, 2) odpowiedniej kondycji psychicznej i fizycznej w czasie jazdy, 3) odpowiedniego stanu technicznego pojazdu, 4) opanowania sztuki kierowania pojazdem, 5) zdolności przewidywania i prawidłowego reagowania podczas jazdy. Niejako umocnieniem tego stanowiska jest wypracowanie zasady „należytej ostrożności” jako najważniejszej z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. „Każdy kierowca jest obowiązany do prowadzenia pojazdu samochodowego z należytą ostrożnością, a więc do przedsięwzięcia takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów samochodowych są obiektywnie niezbędne do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także do powstrzymywania się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć”<sup>3</sup>.

Bez praktyki wiadomo, że nawet prosta organizacja ruchu nie jest gwarantem bezpieczeństwa, na które z natury rzeczy składa się również – a może przede wszystkim – czynnik natury ludzkiej. Do kolizji dochodzi zwłaszcza wtedy, gdy zabraknie wyobraźni, kierującemu jest obca rozważa, a więc dominuje brawura lub lekkomyślność. W takiej sytuacji sprawca wypadku może odpowiadać za skutek. „Spowodowanie skutku może być tylko wtedy obiektywnie przypisane sprawcy (co stwarza podstawę wyjściową do ustalenia realizacji ustawowych znamion czynu zabronionego (...), gdy urzeczywistnia się w nim niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miałyby przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności”<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

<sup>3</sup> Patrz wyrok SN z 16 lipca 1976 r., VI KRN 135/76, OSNKW 1976, nr 1-11, poz. 130.

<sup>4</sup> Zob. wyrok SN z dnia 8 marca 2000 r., III KKN 231/98, OSNKW 2000, nr 5-6, poz. 45; Wokanda 2000, nr 7, s. 21; Biuletyn SN 2000, nr 6, s. 18; OSP 2001, nr 6, poz. 94; OSP 2001, nr 10, poz. 146) oraz glosy aprobujące pierwsza z pewnymi zastrzeżeniami: A. Górskiego, OSP 2001, nr 6, s. 317 i J. Majewskiego, OSP 2001, nr 10, s. 491.

## II. Szczególna ostrożność

„Szczególna ostrożność” jest kwalifikowaną postacią „ostrożności”, tzn. podwyższoną do granic gwarantujących skuteczność reakcji, przede wszystkim w przypadku zmieniającej się nieoczekiwanie sytuacji na drodze. Dotyczy ona tylko kierujących i pieszych oraz obowiązuje w sytuacjach wyraźnie wskazanych w p.r.d.<sup>5</sup>

### 1) Przechodzenie pieszego przez jezdnię lub torowisko (art. 13 ust. 1 p.r.d.)

Zgodnie z dyspozycją art. 13 ust. 1 p.r.d. pieszy przekraczający jezdnię, a więc obszar, którego gospodarzem jest kierujący, ma bezwzględny obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, która jest realizowana w dwojakiego rodzaju formie, a mianowicie zakazu i nakazu. Pierwsza forma (zakazu) zabrania pieszemu przechodzenia przez jezdnię: 1) w miejscach niedostatecznej widoczności, a więc w pobliżu wierzchołków wzniesień i zakrętów, 2) poza wyznaczonymi przejściami dla pieszych, na warunkach określonych w ust. 2, 5, 6, 7 i 8 art. 13 p.r.d., 3) inną drogą niż najkrótszą, to znaczy prostopadle do krawędzi jezdni, przy czym zastrzeżenie to nie dotyczy przejść dla pieszych, które zostały wyznaczone na jezdni inaczej niż prostopadle do jej krawędzi. Do wyraźnych zakazów podyktowanych względami bezpieczeństwa zaliczyć należy: 1) przebieganie przez jezdnię, 2) wychodzenie lub wybieganie na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem, 3) wychodzenie lub wybieganie z za autobusu komunikacji publicznej. Wymienione zakazy należy stosować zawsze, niezależnie od miejsca, a więc zarówno na wyznaczonych pasami przejściach dla pieszych („zebrą”), jak i poza nimi mimo, że warunki oraz przepisy na przejście przez jezdnię zezwalają. Chodzi o spełnienie wymogów zawartych art. 13 ust. 2, 3 oraz 5-8 p.r.d. Wzmocnieniem gwarancji bezpieczeństwa pieszego jest katalog obowiązków, wyrażony dyspozycją art. 14 p.r.d. Druga forma (nakazu) obliguje do wejścia na jezdnię, oczywiście w miejscu dozwolonym: 1) po uprzednim upewnieniu się, że nie nadjeżdża żaden pojazd, 2) spokojnie, bez wykonywania gwałtownych ruchów, i przekraczanie jej krokiem pewnym oraz równomiernym, to znaczy bez przyspieszania, zwalniania, zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby. Szczególna ostrożność polega zatem na wnikliwej ocenie pieszego, czy jego wejście na jezdnię, aż do momentu opuszczenia jej (jezdni) nie spowoduje utrudnienia ruchu, które w istocie będzie przede wszystkim dla niego szczególnie niebezpieczne. Chodzi o to czy odległość pojazdów od miejsca, w którym pieszy ma zamiar

---

<sup>5</sup> Ustawa wymienia 22 przypadki obowiązku zastosowania „szczególnej ostrożności”.

jezdnię przekroczyć jest wystarczająca. Pojęcie „wystarczającej odległości” ma dwie postacie. Pierwszą określa się jako odległość pozwalającą pieszemu na przejście bez zmuszenia kierującego co najmniej do zmiany prędkości. Ten warunek musi być zachowany w miejscach, gdzie pieszy ma wprawdzie prawo przejścia przez jezdnię, ale pod warunkiem ustąpienia kierującemu (np. w odległości 150 m od wyznaczonego znakiem poziomym P-10 przejścia dla pieszych). Druga postać stanowi odległość od wyznaczonego znakiem poziomym P-10 przejścia dla pieszych, która nie spowoduje konieczności gwałtownego hamowania, lecz tylko wówczas, jeżeli kierujący prowadzi pojazd zgodnie z zasadami bezpieczeństwa, to znaczy pojazd porusza się z prędkością bezpieczną.

## **2) Włączanie się kierującego do ruchu (art. 17 ust. 2 p.r.d.)**

Zgodnie z dyspozycją art. 17 ust. 2 p.r.d. włączający się do ruchu ma obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, która jest realizowana przez intensywne śledzenie zmian zachodzących na drodze, które prowadzą kierującego do oceny czy ma obowiązek nadal ustępować innym uczestnikom ruchu, czy też może kontynuować jazdę wszak na drodze, na której pojazdy posiadają pierwszeństwo, powstała luka odpowiedniej odległości, która stworzyła możliwości bezpiecznego wyjazdu. Art. 17 ust. 1 enumeratywnie wymienił przypadki wskazujące kiedy kierujący jest włączającym się do ruchu, a zatem w jakich sytuacjach ma obowiązek ustąpienia innym uczestnikom ruchu. Z prezentacji tej wynika niemal jednoznacznie, że pojazd nie jest włączającym się do ruchu jeżeli przykładowo zatrzymanie nastąpiło wskutek ulicznego zatoru lub konieczności ustąpienia pierwszeństwa na skrzyżowaniu w sytuacji poruszania się drogą oznaczoną znakiem „ustąp pierwszeństwa (A-7), opuszczania zapór przed przejazdem kolejowym, czy też umieszczenia na drodze znaku zakazu z grupy „stój” (B-32), oznaczającego obowiązek zatrzymania pojazdu. Włączanie się do ruchu ma dwojaki rodzaj charakter, bowiem następuje w przypadku kiedy pojazd rozpoczyna jazdę po uprzednim postoju niewynikającym z warunków lub przepisów ruchu drogowego, lecz spowodowanym potrzebami osoby korzystającej z pojazdu<sup>6</sup> albo będąc w ruchu znajduje się w sytuacji, które wymienia ust. 1 art. 17 p.r.d. Ustąpienie pierwszeństwa przy włączaniu się do ruchu nie wymaga zatrzymania pojazdu, jeżeli z bacznej obserwacji kierującego wynika, że wjazd na drogę posiadającą pierwszeństwo nie spowoduje utrudnienia ruchu, w tym w szczególności nie zmusi do wykonania dodatkowych manewrów

---

<sup>6</sup> Por. R. A. Stefański, *Ustawa Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2003, s. 270.

(zwolnienia, zmiany toru jazdy) innych uczestników uprawnionych do kontynuowania ruchu bez zakłóceń.

### **3) Zmiana kierunku jazdy lub zajmowanego pasa ruchu (art. 22 ust. 1 p.r.d.)**

Obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, o której mowa w art. 22 ust. 1 p.r.d. dotyczy dwóch postaci manewru, a mianowicie zmiany kierunku ruchu, do którego należy zawracanie oraz zmiana pasa ruchu. Pojęcia: „zmiana kierunku jazdy” i „zmiana pasa ruchu” z oczywistych powodów nie są tożsame. Różnica polega na tym, że zmiana kierunku jazdy (skręcenie w lewo, w prawo lub zawrócenie) *stricte* charakteryzuje się dwoma elementami składającymi się na manewr, a mianowicie jednocześnie wiąże się ze zmianą toru i kierunku ruchu, przy czym żadnego z nich nie można zabraknąć. Natomiast zmianie pasa ruchu towarzyszy jedynie pierwszy z wymienionych elementów, to znaczy następuje zmiana toru jazdy przy zachowanym dotychczasowym kierunku tej jazdy. Wspólną cechą obu postaci manewru jest faza przygotowawcza przez sygnalizowanie odpowiednim kierunkowskazem zamiaru oraz faza realizacji, której z kolei wspólną cechą jest zmiana toru jazdy. Z punktu widzenia wymogów bezpieczeństwa obie postacie manewru zrodziły konieczność ustalenia wspólnego obowiązku ustąpienia pierwszeństwa przez kierującego zmieniającego tor jazdy. Jednakże różnica tożsamości pojęciowej znajduje wyraz w zróżnicowaniu zakresu owego ustąpienia ujawniającego zróżnicowany katalog obowiązków kierującego w zależności od rodzaju wykonywanego manewru. Otóż, zmiana pasa ruchu jest manewrem z reguły związanym bezpośrednio z realizacją wyprzedzania lub przygotowania pojazdu do zmiany kierunku jazdy. W każdym razie, niezależnie od woli kierującego, z reguły nie wiąże się ze zmniejszeniem prędkości, które ujawniłoby zapalenie świateł „stop”. Jest to więc postać dynamiczna, a zatem obligująca do przysłowiowego posiadania wzroku równocześnie „z przodu i z tyłu”. Z przodu ze względu na konieczność utrzymywania odpowiedniej odległości od pojazdu poprzedzającego (może zacząć hamować), a z tyłu celem dokładnego ustalenia, czy pojazdy jadące pasem, który zamierza zająć, znajdują się w bezpiecznej odległości. W przypadku zmiany pasa z lewego na prawy kierujący ma dodatkowe utrudnienie, któremu musi sprostać, a mianowicie ustąpić pojazdowi, którego kierujący zamierza zająć upatrzony pas z pasa prawego sygnalizując zamiar lewym kierunkowskazem. Kwestię tę reguluje dyspozycja zawarta w ust. 4 w związku z ust. 1 art. 22 p.r.d.

Natomiast innego rodzaju wymóg dyktuje drugi z omawianych manewrów w postaci zmiany kierunku ruchu. W ramach obowiązku zachowania szczególnej ostrożności określonego treścią art. 22 ust. 1 p.r.d. manewr ten wymaga sygnalizowania zmiany kierunku

jazdy z takim wyprzedzeniem, aby nie zaskoczył jadących z tyłu i nie zmusił ich do zmiany prędkości lub gwałtownego hamowania. Zbyt późne sygnalizowanie tego typu manewrów jest poważnym naruszeniem obowiązków kierującego. Manewr ten z reguły wiąże się ze zmniejszeniem prędkości. Zatem optycznym wskaźnikiem zamiaru zmiany kierunku jazdy zrozumieliśmy dla kierującego, który należycie obserwuje przedpole jazdy, są dwa rodzaje sygnałów, a mianowicie kierunkowskazu i pochodzące ze świateł „stopu”. Zamiar ten z natury rzeczy nie może być pomyłony ze zmianą pasa ruchu. Sygnał ten zobowiązuje kierującego pojazdem jadącym za pojazdem zmieniającym kierunek jazdy do wyprzedzenia albo ominięcia wyłącznie z jego prawej strony. Z tego względu kierujący pojazdem przed skręceniem w lewo, poza wskazanym sygnalizowaniem zamiaru, powinien upewnić się, że część jezdni, którą pojazd ten „przetnie” jest wolna od pojazdów nadjeżdżających z kierunku przeciwnego.

#### **4) Cofanie pojazdem (art. 23 ust. 1 pkt 3 p.r.d.)**

Zachowanie szczególnej ostrożności w trakcie realizacji manewru cofania wymaga odpowiedzi na pytanie, czy nie spowoduje on co najmniej utrudnienia innym uczestnikom ruchu, z czym wiąże się ustalenie, czy za pojazdem nie znajduje się przeszkoda. Wymóg ten stanowi *corpus delicti* świadczący o tym, że na cofającym ciąży największy obowiązek, którego zaniedbanie skutkuje zawinieniem spowodowania zdarzenia o negatywnych skutkach. Wyjątkowej więc wymowy nabiera obowiązek zapewnienia kontaktu wzrokowego z osobą, która znajdując się w miejscu dobrej widoczności jezdni, pomaga kierującemu wówczas, kiedy on wykonuje trudny manewr cofania połączony z włączaniem się do ruchu w warunkach niedostatecznej widoczności. W wypadku cofania obowiązek ustąpienia ma najszerszy z możliwych ustawowy zakres. Z tego powodu pojazd cofający na drodze z pierwszeństwem ustępuje pojazdowi wjeżdżającemu z drogi podporządkowanej.

#### **5) Wyprzedzanie pojazdem (art. 24 ust. 2 p.r.d.)**

Ustanowiony przez ustawodawcę – w myśl dyrektywy art. 24 ust. 2 p.r.d. – obowiązek zachowania szczególnej ostrożności podczas realizacji manewru wyprzedzania – rozciągający się na wszystkie jego fazy, począwszy od zasygnalizowania rozpoczęcia manewru, poprzez jego trwanie, do chwili zakończenia powrotem na poprzednio zajmowany pas ruchu i zaprzestanie sygnalizowania – jest proporcjonalny do niebezpieczeństwa ściśle z nim związanego. Jednym z podstawowych elementów bezpieczeństwa jest uzyskanie i utrzymywanie w czasie wyprzedzania właściwego odstępu od pojazdu wyprzedzanego w

zależności od jego rodzaju, uwzględniającego rejestrowanie poprzez intensywną obserwację zachowania kierującego pojazdem wyprzedzanym. Warunkiem rozpoczęcia wyprzedzenia jest poza wymogiem określonym w ust. 1 art. 24 p.r.d. dostateczna widoczność całego odcinka drogi potrzebnego do wyprzedzenia w korelacji z wnikliwą oceną prędkości pojazdu nadjeżdżającego z przeciwnego kierunku.

#### **6) Zbliżanie się pojazdem do skrzyżowania (art. 25 ust. 1 p.r.d.)**

Nie ma najmniejszych wątpliwości, że dyrektywa zachowania szczególnej ostrożności wyrażona treścią art. 25 ust. 1 p.r.d. odnosi się do każdego rodzaju skrzyżowania i obowiązuje wszystkich kierujących – a więc zarówno zbliżających się do skrzyżowania drogą posiadającą pierwszeństwo, oznaczoną znakiem informacyjnym „droga z pierwszeństwem” (D-1), jak i wjeżdżających na nie z drogi podporządkowanej, oznaczonej znakiem ostrzegawczym „ustęp pierwszeństwa” (A-7). Takie stanowisko dyktuje doświadczenie życiowe, które zrodziło zasady bezpieczeństwa, oparte na praktyce wypadkowej<sup>7</sup>.

#### **7) Zbliżanie do linii przecinania się poza skrzyżowaniem kierunku ruchu pojazdów jadących po tej samej drodze (art. 25 ust. 3 p.r.d.)**

Kwestię obowiązków kierującego zbliżającego się do punktów przecięcia kierunków ruchu poza skrzyżowaniem reguluje art. 25 ust. 3 p.r.d. W szczególności chodzi tu o równoczesny zamiar zajęcia środkowego pasa ruchu na jezdni trzypasowej przez pojazdy poruszające się skrajnymi pasami ruchu. Zgodnie z dyspozycją cyt. ust. 3 w związku z ust. 1 art. 25 p.r.d. kierujący zbliżający się do miejsca, w którym zamierza przystąpić do zmiany pasa ma obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, natomiast zmieniający pas ruchu z lewego na środkowy ma obowiązek, poza zachowaniem szczególnej ostrożności wynikającej z treści art. 22 ust. 1 p.r.d., ustąpienia, na mocy art. 22 ust. 4 p.r.d., pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony.

#### **8) Zbliżanie się kierującego do przejścia dla pieszych (art. 26 ust. 1 p.r.d.)**

Dyrektywa zachowania szczególnej ostrożności, wyrażona treścią art. 26 ust. 1 p.r.d., ma zastosowanie w strefie niebezpieczeństwa, na jakie narażony jest pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych. Zgodnie z definicją przejścia dla pieszych zawartą w art. 2 pkt 11

---

<sup>7</sup> Zob. A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2004, s. 427; por. wyrok SN z 30 maja 1995 r., OSNKW 1995, nr 11-12, poz. 84, z aprobowaną glosą R. A. Stefańskiego, PiP 1996, nr 6).



p.r.d. jest nim powierzchnia jezdni przeznaczona do przechodzenia pieszych w poprzek drogi (§ 47 ust. 1 z.s.d.) obligatoryjnie oznaczona znakiem „przejście dla pieszych” (D-6). Powierzchnię jezdni i torowiska przeznaczoną do poprzecznego ruchu pieszych z reguły wyznacza znak poziomy „przejście dla pieszych” (P-10). Obowiązek kierującego zachowaniem szczególnej ostrożności – rozciągający się nie tylko na czas zbliżania się do przejścia, ale również obowiązuje w trakcie jego przejeżdżania, aż do chwili opuszczenia strefy kolizyjnej – polega w szczególności na dostosowaniu prędkości do warunków drogowych. Kierujący z strefie przejścia dla pieszych, poza zakazem wyprzedzania, omijania i jazdy wzdłuż po przejściu – o którym mowa w ust. 3 art. 26 p.r.d. – ma również obowiązki w zakresie zatrzymywania i postoju w odległości zapewniającej wzajemną widoczność w relacji „pieszy–pojazd”. Z punktu widzenia bezpieczeństwa przyjęto – zgodnie z dyspozycją art. 49 ust. 1 pkt 1 p.r.d. – że odległość od przejścia nie może być mniejsza niż 10 m licząc od wyobrażalnej lub faktycznej linii zatrzymania. Tak więc obowiązywanie szczególnej ostrożności kończy się z chwilą przekroczenia krawędzi przejścia przeciwległej do krawędzi „zatrzymania” przez kierującego pojazdem opuszczającym przejście. Zaczyna się natomiast nie na linii „zatrzymania” stanowiącej początek przejścia dla pieszych, lecz znacznie wcześniej, to znaczy w jego pobliżu, co jednoznacznie wynika z konstrukcji ust. 1 art. 26 p.r.d., zawierającej zwrot „zbliżając się do przejścia dla pieszych”. Jak należy zatem rozumieć określenie „w pobliżu przejścia dla pieszych”? Jest to oczywiście „strefa niebezpieczeństwa przed przejściem dla pieszych”, która oznacza, że chodzi o dostosowanie prędkości do odległości. Kierujący powinien jechać z prędkością umożliwiającą zatrzymanie pojazdu w sytuacji tego wymagającej przed przejściem dla pieszych, może zatem wyprzedzić inny pojazd w takiej odległości od przejścia, aby po jego zakończeniu otrzymać odcinek drogi, który przy uwzględnieniu prędkości pojazdu umożliwi kierującemu bezpieczne jego zatrzymanie przed przejściem dla pieszych, najdalej równo z linią „zatrzymania”. Prędkość, o której mowa, powinna być odpowiednio mniejsza od prędkości administracyjnie dopuszczalnej, zgodnie z dyspozycją § 47 ust. 4 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393, ze zm.), dalej z.s.d. Tak więc kierujący ma o tyle zmniejszyć prędkość, aby skorelować ją z warunkami widoczności i innymi warunkami drogowymi w stopniu umożliwiającym zatrzymanie pojazdu przed tym przejściem, przy czym nie chodzi o każdą sytuację, lecz sytuację tego wymagającą.

### **9) Przejeżdżanie obok oznakowanego przystanku tramwajowego nieznajdującego się przy chodniku (art. 26 ust. 6 p.r.d.)**

Zgodnie z dyspozycją art. 26 ust. 6 p.r.d. szczególna ostrożność obowiązująca kierującego przejeżdżającego obok oznakowanego przystanku tramwajowego polega przede wszystkim na ścisłym skorelowaniu prędkości z odległością bezpośrednio związaną z ruchem pieszych. Jeżeli przystanek nie jest wyposażony w wysepkę dla pasażerów, a na przystanek wjeżdża tramwaj lub stoi na nim, kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w takim miejscu i na taki czas, aby zapewnić pieszemu swobodne dojście do tramwaju lub na chodnik. Przepisy te stosuje się odpowiednio przy ruchu innych pojazdów komunikacji publicznej.

### **10) Zbliżanie się kierującego do przejazdu dla rowerzystów (art. 27 ust. 1 p.r.d.)**

Obowiązująca kierującego pojazdem zbliżającym się do oznakowanego, znakami pionowym D-6a lub D-6b i równocześnie w obu przypadkach znakiem poziomym P-11, przejazdu dla rowerzystów zasada szczególnej ostrożności ma identyczny wymiar, jak w przypadku przejścia dla pieszych. Wymienione znaki pionowe, zgodnie z dyspozycją § 47 ust. 5 z.s.d., zobowiązują zbliżającego się do przejazdu kierującego pojazdem do zmniejszenia prędkości, w stopniu, który wyeliminuje jakiegokolwiek narażenie na niebezpieczeństwo kierującego rowerem, który wjeżdża na przejazd. Gwarancja bezpieczeństwa dla rowerzysty musi trwać aż do chwili opuszczenia przez niego przejazdu. Chwilą, która uprawnia rowerzystę do pierwszeństwa jest jego pozycja względem jezdni. Chodzi o to, że odcinek drogi jaką rower musi przebyć przed wjazdem na przejazd, jest taki, który nie pozwala rowerzyście na zatrzymanie pojazdu bez gwałtownego hamowania, przy założeniu, iż rowerzysta dojeżdża do przejazdu z prędkością spacerową, a nie wyścigową. Jednym z elementów realizacji przez kierującego pojazdem zbliżającym się do przejazdu dla rowerzystów zasady szczególnej ostrożności, o której mowa w art. 27 ust. 1 p.r.d., jest zakaz wyprzedzania przez tego kierującego zarówno na przejeździe, jak bezpośrednio przed nim, zgodnie z wyraźną dyspozycją zawartą w ust. 4 art. 27 p.r.d. Określenie „bezpośrednio przed nim”, użyte w tym ostatnim przepisie, oznacza, że kierujący pojazdem może podjąć wyprzedzanie innego pojazdu wyłącznie w takiej odległości przed przejazdem, aby zakończył ten manewr w miejscu umożliwiającym bezkolizyjne zatrzymanie pojazdu jeszcze przed przejazdem dla rowerzystów w sytuacji tego wymagającej. Przepis art. 27 ust. 1 p.r.d. koresponduje z dyrektywą art. 33 ust. 4 p.r.d. zabraniającą rowerzyście wjeżdżania na przejazd bezpośrednio przed jadącym pojazdem, a także zatrzymywania roweru lub zwalniania tempa jego ruchu na samym przejeździe, a zatem ruch ten musi być jednostajny.

## **11) Zbliżanie się kierującego i przejeżdżanie przez przejazd kolejowy**

### **(art. 28 ust. 1 p.r.d.)**

Zgodnie z ogólną, chociaż jednoznaczną, dyrektywą art. 28 ust. 1 p.r.d. szczególna ostrożność w rejonie skrzyżowania z linią kolejową polega w szczególności na dołożeniu najwyższej z możliwych staranności w ustaleniu czy droga jest wolna. Praktycznie nie ma takiego problemu na strzeżonych przejazdach kolejowych. Problem powstaje na niestrzeżonych przejazdach, ale jedynie w czasie wyjątkowo niesprzyjających warunków jaką jest mgła. Problem ten jest jednak do bezpiecznego rozwiązania przez rozważnego kierowcę. Nie ma przecież takiej możliwości żeby przejazdu nie zauważyć. Zatem kierujący postępuje w zależności od tego jakiego rodzaju jest to przejazd (strzeżony, niestrzeżony) i równocześnie jakie panują warunki drogowe (przejrzystość powietrza, mokro, sucho, ślisko, mgła, deszcz, śnieg), a zatem zwolni, przyspieszy lub zatrzyma się. Krótko mówiąc w tym wypadku nie można zastanawiać się nad tym, że nadmierne spowolnienie ruchu sparaliżuje go. Na przejazd kierujący może wjechać dopiero wówczas jeżeli nabierze pewności, że przez ten przejazd bezpiecznie przejedzie. Chodzi oczywiście o przejazd niestrzeżony, bowiem w innym przypadku kierujący musi postępować ściśle według wskazań znaków i sygnałów drogowych w korelacji z przestrzeganiem instrukcji jednoznacznie podanej w formie nakazu wyrażonego ust. 2, 4 i 5 art. 28 p.r.d. oraz zakazu określonego w pkt 1-4 ust. 3 art. 28 p.r.d. Wystarczy zatem ściśle stosować się do przyjętych reguł, a nie dojdzie do wypadku. Trzeba pamiętać, że na przejeździe kolejowym nie można zarzucić błędu maszyniście, bowiem pojazd szynowy ma bezwzględne pierwszeństwo. Zatem do jego ruchu inne pojazdy muszą się dostosować. Zatem realizacja zasady szczególnej ostrożności to również wyzbycie się złej woli, ryzyka, brawury, pewności siebie.

## **12) Zbliżanie się kierującego i przejeżdżanie przez tory tramwajowe**

### **(art. 28 ust. 6 p.r.d.)**

Kierujący pojazdem w ramach obowiązku zachowania szczególnej ostrożności powinien zbliżając się do przejazdu tramwajowego, przede wszystkim przed wjazdem na tory, upewnić się czy nie nadjeżdża pojazd szynowy. W tym celu powinien prowadzić pojazd z prędkością dostosowaną do warunków widoczności, aby móc w każdej chwili zatrzymać się w bezpiecznym miejscu. Kierujący powinien ściśle stosować się do nakazu wyrażonego w ust. 2, 4 i 5 art. 28 p.r.d. oraz zakazu wykonywania niebezpiecznych manewrów w zakresie wyprzedzania i omijania innych pojazdów, o których mowa w ust. 3 art. 28 p.r.d. Kierujący

powinien pozbyć się nawyku wjeżdżania na przejazd tramwajowy, jeżeli za nim nie ma miejsca do kontynuowania jazdy. Już samo zatrzymanie pojazdu zbyt blisko torów kolejowych jest naruszeniem zasady szczególnej ostrożności. Zlokalizowanie toru tramwajowego przebiegającego przez jezdnię nie stanowi trudności, bowiem jego obecność jest odpowiednio wcześniej sygnalizowana.

### **13) Jazda w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza (art. 30 ust. 1 p.r.d.)**

Zgodnie z dyspozycją art. 30 ust. 1 p.r.d. szczególna ostrożność kierującego w czasie zmniejszonej przejrzystości powietrza spowodowanej mgłą, opadami atmosferycznymi lub innymi przyczynami, polega na ścisłym dostosowaniu zachowania do rodzaju niesprzyjających warunków drogowych. Przepis w pierwszej kolejności wymienia mgłę, wszak z natury rzeczy zjawisku temu towarzyszy z reguły bardzo zła widoczność. Zgodnie z definicją mgłę stanowi zawiesina mikroskopijnych kropelek pary wodnej unosząca się nisko nad ziemią w postaci lekkiego obłoku, powstała w wyniku skroplenia oziębionej pary wodnej zawartej w atmosferze ziemskiej<sup>8</sup>. Zarówno mgła, jak również opady deszczu lub śniegu, mżawka, a nawet wiatr roznoszący tumany kurzu i pył kwiatowy mogą wydatnie zmniejszyć przejrzystość powietrza wymagającą zastosowania odpowiednich świateł zewnętrznych pojazdu, zgodnie z warunkami wymienionymi w pkt ust. 1-3 art. 30 p.r.d.. Przyczyny pogorszenia warunków mające charakter *stricte* naturalny, ponieważ są efektem niezależnych od woli człowieka procesów zachodzących w przyrodzie, wymienione zostały jedynie przykładowo. Natomiast w uzupełniającym określeniu „inne przyczyny” (ust. 1 art. 30 p.r.d.) chodzi o zjawiska wywołane wolą człowieka, do których należą: dym i pył inny niż kwiatowy.

### **14) Jazda rowerem po drodze przeznaczonej tylko dla rowerów i pieszych (art. 33 ust. 1 i ust. 5 p.r.d.)**

Na uwagę zasługują dwa zagadnienia, a mianowicie obowiązki kierującego rowerem jednośladowym podczas jazdy drogą dla rowerów i pieszych (art. 33 ust. 1 p.r.d.) oraz korzystania przez kierującego rowerem z chodnika (art. 33 ust. 5 p.r.d.). Obowiązek zachowania szczególnej ostrożności podczas jazdy drogą dla rowerów i pieszych jest realizowany w dwojaki sposób, zależnie od oznakowania tej drogi. W przypadku dopuszczenia pieszych i rowerzystów do wspólnego użytkowania tej samej drogi,

---

<sup>8</sup> Zob. *Słownik języka polskiego*, Warszawa 1979, t. II, s. 149.

obligatoryjnie oznacza się ją znakiem „droga dla pieszych i rowerów (C-16/13), na którym umieszcza się symbole obu tych znaków, oddzielone poziomą kreską, przy czym symbol pieszych jest nad kreską, a symbol roweru pod kreską. W takiej sytuacji kierujący rowerem ma obowiązek wyprzedzania pieszego powoli i po ustaleniu, że został przez niego dostrzeżony. Natomiast w trakcie wymijania ma obowiązek ustępowania pieszemu miejsca. W tym wypadku pieszy może korzystać z całej szerokości drogi, a rowerzysta tylko z wolnego miejsca. Natomiast, jeżeli z punktu widzenia bezpieczeństwa zachodzi konieczność wyznaczenia drogi dla rowerów tylko na części drogi dla rowerów i pieszych, wówczas symbole na znaku (C-16/13) oddziela się pionową kreską, co oznacza, że po jednej stronie tej drogi odbywa się ruch pieszych, a po drugiej ruch rowerów, przy czym dla wskazanych podmiotów właściwa jest ta część drogi, która odpowiada umieszczonemu na znaku symbolowi. Wówczas droga powinna być przedzielona linią krawędziową ciągłą (P-7b), a znak poziomy rower (P-23) powinien być umieszczony na właściwej części drogi. Linię ciągłą nie można przekraczać, ani nawet na nią wjeżdżać (wchodzić). W tym wypadku rowerzysta w ramach obowiązku zachowania szczególnej ostrożności powinien omijać, wyprzedzać lub wymijać pieszego poruszając się możliwie najdalej od linii ciągłej. Jeżeli nie jest to możliwe powinien odpowiednio zmniejszyć prędkość. Obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego rowerem jednośladowym w trakcie uprawnionego korzystania z chodnika – to znaczy zgodnego z wymaganiami jednoznacznie określonymi w ust. 5 art. 33 p.r.d. – realizowany jest przez poruszanie się prawą stroną, z prędkością zbliżoną do ruchu pieszych. W przypadku, gdy rowerzysta dojeżdża do chodnika poprzecznego, skrzyżowania chodników ogrodzonych żywopłotem, zadrzewionym (zakrzewionym) płotem (parkanem) lub bramy prowadzącej do posesji, a także w innych miejscach o ograniczonej możliwości dostrzeżenia pieszego rowerzysta ma obowiązek zatrzymania roweru i kontynuowania jazdy dopiero po ustaleniu, w jakiej odległości znajduje się pieszy.

#### **15) Niestosowanie się do przepisów ruchu drogowego przez kierującego pojazdem uprzywilejowanym (art. 53 ust. 2 p.r.d.)**

Wyjaśnienie na czym polega szczególna ostrożność kierującego pojazdem uprzywilejowanym wymaga uprzedniego zdefiniowania pojęcia „pojazd uprzywilejowany”. Konieczność ta wynika z niekonsekwencji ustawowej wprowadzającej w błąd wykonawcę dyspozycji art. 53 ust. 2 p.r.d. na tle ustawowej definicji zawartej w treści art. 2 pkt 38 p.r.d. Chcąc aby oba przepisy ze sobą korespondowały należy wyróżnić dwa określenia, które nie są tożsame, a mianowicie „pojazd uprzywilejowany” oraz „pojazd uprzywilejowany w akcji”.

Pojazdem uprzywilejowanym nie „może być”, jak brzmi treść ust. 1 art. 53 p.r.d., lecz „jest” rodzaj pojazdu wymienionego w katalogu pojazdów (pkt 1-11). Pojazdy te bowiem z mocy ustawy uzyskały status pojazdu uprzywilejowanego i na tej podstawie zostały wyposażone w urządzenia cechujące taki pojazd (niebieskie światła błyskowe i sygnał dźwiękowy o zmiennym tonie). Kierujący „pojazdem uprzywilejowanym”, który ma wyłączone sygnały błyskowe i dźwiękowe nie ma obowiązku zachowywania szczególnej ostrożności, o której mowa w ust. 2 art. 53 p.r.d., poza ogólnymi warunkami wynikającymi z treści art. 3 p.r.d. Zgodnie z dyspozycją ust. 1 art. 53 p.r.d. istotnie nie „jest”, lecz „może być” pojazdem uprzywilejowanym pojazd wymieniony w pkt 12 tego przepisu, przy czym czasownik „może” będzie miał zastosowanie wyłącznie do momentu uzyskania zezwolenia na wykorzystywanie pojazdu jako uprzywilejowanego wydanego przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, bowiem w tym momencie może być wyposażony w niezbędne urządzenia stając się równocześnie pojazdem uprzywilejowanym. Natomiast kierujący pojazdem uprzywilejowanym w akcji, to znaczy pojazdem, w którym są równocześnie włączone niebieskie (czerwone) światła błyskowe i sygnał dźwiękowy o zmiennym tonie oraz światła mijania ma obowiązek zachowania szczególnej ostrożności w każdym ogólnie dostępnym dla ruchu miejscu i wówczas może nie stosować się do przepisów o ruchu pojazdów (np. jazda pod prąd), zatrzymaniu (np. na skrzyżowaniu), postoju (np. w dowolnym miejscu chodnika) oraz znaków (ustęp pierwszeństwa) i sygnałów (np. przy czerwonym świetle). Szczególna ostrożność polega nie tylko na dostosowaniu prędkości do warunków drogowych, ale równocześnie musi być skoordynowana z realizacją wymagań wobec innych uczestników ruchu, które dyktuje treść art. 9 p.r.d. Chodzi o to, że kierujący może wjechać na skrzyżowanie przy czerwonym świetle dopiero wówczas jeżeli stwierdzi, że został zauważony, o czym świadczy reakcja polegająca na ułatwieniu przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu w akcji.

**16) Niestosowaniu się do przepisów o obowiązku jazdy jezdnią lub przy jej prawej krawędzi oraz o zatrzymaniu i postoju przez kierujących pojazdami używanymi do wykonywania czynności na drodze (art. 54 ust. 2 p.r.d.)**

Dyspozycja ust. 2 art. 54 p.r.d. jednoznacznie wskazuje, że obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem specjalnym bierze swój początek we włączeniu żółtych świateł błyskowych i trwa przez cały czas wykonywania czynności na drodze. Kierujący ten może nie stosować się do niektórych przepisów o ruchu pojazdów i ich postoju oraz do niektórych znaków drogowych – zgodnie z zakresem sprecyzowanym w pkt.

1 i 2 ust. 2 i ust. 2a art. 54 p.r.d. – pod dwoma warunkami, a mianowicie włączył światła błyskowe i stwierdził, że został zauważony przez innych uczestników ruchu. Upewnienie się, że uczestnicy ruchu (piesi, kierujący), którym pojazd ten będzie utrudniał korzystanie z drogi jest jednym z podstawowych elementów realizacji szczególnej ostrożności. Nadto w ramach tego obowiązku kierujący musi prowadzić pojazd z prędkością dostosowaną nie tylko do warunków drogowych, lecz również zależnie od rodzaju wykonywanych czynności na drodze, zawsze jednak z pełną obserwacją pieszych i innych kierujących. Wyjątkowe obowiązki kierującego pojazdem wysyłającym żółte sygnały błyskowe sprowadzają się do stałej obserwacji pieszych, w szczególności podczas jazdy chodnikiem. Nie ma wątpliwości, że nie pieszy ma obowiązek zwracania uwagi na pojazd, lecz odwrotnie kierujący na pieszego.

### **17) Przejeżdżanie obok pojazdu do nauki jazdy lub egzaminowania oznaczonego literą „L” i jazda za nim (art. 55 ust. 3 p.r.d.)**

Z treści ust. 3 art. 55 p.r.d. wypływa jednoznaczny obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego, który ma w zasięgu wzroku – oznakowany zgodnie z wymogami określonymi w ust. 1 art. 55 p.r.d. – samochód, o którym wiadomo, że jest prowadzony przez osobę szkoloną lub egzaminowaną, a więc z natury rzeczy niedoświadczoną. Chodzi o obowiązki kierującego pojazdem, który zbliża się do określonego pojazdu, wyprzedza go lub omija. Nie ma najmniejszej wątpliwości, że widząc pojazd z literą „L” na dachu lub widniejącej na kamizelce motocyklisty należy z najwyższą starannością zwracać uwagę na taki pojazd ze względu na niewielkie umiejętności kursanta, któremu może nagle zadrzeć ręka na kierownicy. Wzmoczona uwaga ma dwojakiego rodzaju charakter, a mianowicie z jednej strony dążenia do uniknięcia sytuacji kolizyjnej, a z drugiej ułatwienia nauki koleżance lub koledze, usiłującym przebrnąć etap uczestnictwa w ruchu, który sami doświadczyli, oczekując wówczas takiego samego zrozumienia wśród doświadczonych uczestników ruchu drogowego. Niezależnie od aspektów natury moralnej, jeżeli kierujący, na którym ciąży obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, w czasie znajdowania się w strefie zagrożenia kolizyjnego z należycie oznakowanym określonym pojazdem, nie dostrzeże go w warunkach umożliwiających zapobiegnięcie powstaniu bezpośredniego zagrożenia, oznacza to, że naruszył zasadę szczególnej ostrożności przez nienależytą obserwację drogi.

## **18) Omijanie pojazdu przeznaczonego do przewozu dzieci do szkół i przedszkoli**

### **(art. 57 ust. 2 p.r.d.)**

Szczególne ostrożność wymagana – zgodnie z dyspozycją ust. 2 art. 57 p.r.d. – od kierującego pojazdem omijającym odpowiednio oznakowany autobus, do którego wsiadają lub z niego wysiadają dzieci lub młodzież, o której mowa w ust. 1 art. 57 p.r.d., polega przede wszystkim na ograniczeniu prędkości do stopnia skuteczności reakcji w postaci zatrzymania pojazdu w sytuacji tego wymagającej. Warunkiem obligującym kierującego do uruchomienia zasady szczególnej ostrożności jest odpowiednie oznakowanie autobusu oraz włączenie w nim świateł awaryjnych.

## **19) Przejeżdżanie obok autobusu szkolnego (art. 57 a ust. 2 p.r.d.)**

Najwyższa z możliwych staranność w zapewnieniu bezpieczeństwa dzieci i młodzieży przewożonej autobusem szkolnym wymagana jest od kierującego poruszającego się w pobliżu takiego pojazdu, z uwagi na nieprzewidywalność ich zachowania. Dlatego mocą art. 57a ust. 2 p.r.d. kierujący w ramach obowiązku zachowania szczególnej ostrożności powinien szczególności zmniejszyć prędkość oraz skoncentrować uwagę na sytuację w pobliżu autobusu. Dokładna obserwacja ma na celu zareagowanie w odpowiednim czasie na sygnały podawane przez kierującego autobusem szkolnym, o których mowa w art. 18a ust. 1 pkt 1 p.r.d. Szczególnym gwarantem bezpieczeństwa jest dyspozycja § 110 z.s.d., w myśl której umieszczenie na autobusie szkolnym tablicy barwy żółtej ze znakiem B-20 należy rozumieć jako nakaz zatrzymania pojazdów poruszających się po jezdni, na której albo przy której zatrzymał się autobus. Na tej podstawie należy wyprowadzić tezę, że kierowca może kontynuować jazdę dopiero na wyraźne wskazanie kierującego autobusem szkolnym, który bezwzględnie musi być rozpoznawalny jako uprawniony do wydania kierującemu stosownego polecenia. Zważywszy na konstrukcję przepisów, przy założeniu ich respektowania zarówno po stronie kierującego autobusem szkolnym, jak i innych uczestników ruchu nie ma możliwości, aby doszło do zdarzenia, w którym ucierpiałoby dziecko.

## **20) Omijanie pojazdu przewożącego osobę niepełnosprawną (art. 58 ust. 2 p.r.d.)**

Inny charakter ma zwracanie bacznej uwagi na pojazd przewożący osobę niepełnosprawną, której sposób poruszania się może mieć niewiele wspólnego – niezależnie od głębokiej woli zachowania ostrożności – z oczekiwanym poziomem bezpieczeństwa.



## **21) Minięcie znaku ostrzegawczego i zbliżanie się do migającego sygnału żółtego lub stałego umieszczonego na przeszkodzie (§ 3 ust. 1 i § 98 ust. 6 z.s.d.)**

Kierujący ma obowiązek zachowania „szczególnej ostrożności” również po minięciu znaku ostrzegawczego (A1-A34) oraz jeżeli zbliża się do migającego lub stałego sygnału żółtego umieszczonego na przeszkodzie, a także migającego sygnału żółtego nadawanego przez sygnalizator. Kwestię tę reguluje § 3 ust. 1 i § 98 ust. 6 z.s.d.<sup>9</sup>.

Kwestię roli znaków i sygnałów drogowych reguluje rozporządzenie ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (z.s.d.), wydane na mocy art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (p.r.d.). Otóż, w myśl zasad uregulowanych rozporządzeniem obowiązek zachowania szczególnej ostrożności nakazują znaki ostrzegawcze A1-A-34 (§ 3 ust. 1 z.s.d.) oraz migający lub stały sygnał żółty umieszczony na przeszkodzie (może być także umieszczony na pojeździe wykonującym czynności na drodze) albo migający sygnał żółty nadawany przez sygnalizator (§ 98 ust. 6 z.s.d.). Obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem, który właśnie minął znak ostrzegawczy lub dojeżdża do miejsca oznaczonego migającym lub stałym sygnałem żółtym nie wymaga od kierującego zmiany prędkości, czy też wykonywania z tego powodu jakichkolwiek dodatkowych manewrów, jeżeli tylko w jego (kierującego) ocenie warunki drogowe zezwalają na pozostawienie pojazdu w niezmienionej postaci ruchowej. Wymaga natomiast dostosowania zachowania do zmieniających się lub mogących zmienić się warunków na drodze w stopniu umożliwiającym skuteczność reakcji zapobiegającej zdarzeniu o negatywnych skutkach. Granicą zmieniającą obowiązek zachowania „ostrożności” w obowiązek zachowania „szczególnej ostrożności” jest miejsce ustawienia określonego znaku lub sygnału. Od tej chwili kierujący musi dostosować zachowanie w tym prędkość do warunków wskazanych rodzajem niebezpieczeństwa. Na czym ono polega? Otóż, kierujący musi być wyjątkowo skoncentrowany na obserwacji przedpola jazdy wybiegając wzrokiem możliwie najdalej oraz skrupulatnie rejestrując dane wynikające z sygnalizowanego przez znak niebezpieczeństwa w ścisłej korelacji z informacjami zawartymi w umieszczonej pod znakiem tabliczce, która stanowiąc integralną część znaku jest narzędziem ułatwiającym kierującemu orientację w zakresie rodzaju niebezpieczeństwa, odległości od chwili odczytania informacji do początku miejsca niebezpiecznego, jak również długości odcinka, na którym założono występowanie określonego rodzaju niebezpieczeństwa.

---

<sup>9</sup> Dz. U. Nr 170, poz. 1393, ze zm.

W przypadku, gdy w związku z nadawanym sygnałem wymagane jest zatrzymanie pojazdu, powinno ono nastąpić przed linią zatrzymania, a w razie jej braku przed sygnalizatorem.

Znaki ostrzegawcze, zgodnie z intencją ustawodawcy stosuje się tylko w miejscach gdzie występuje niebezpieczeństwo zarówno stałe, jak i okresowe w zależności od pory roku. Pierwszy rodzaj niebezpieczeństwa dotyczy zakrętów, progu zwalniającego, zwężenia jezdni, ruchomego mostu, stromego podjazdu lub zjazdu, przejścia dla pieszych, skrzyżowania, przejazdu kolejowego lub tramwajowego, lotniska, nabrzeża lub brzegu rzeki, sygnalizacji świetlnej, niebezpiecznego pobocza. Drugi natomiast dotyczy rodzaju skrzyżowania, nierównej drogi, robót drogowych, śliskiej jezdni, miejsc szczególnie uczęszczanych przez dzieci, rowerzystów, zwierząt zarówno gospodarskich, jak i dziko żyjące, narażonych na boczny wiatr, odcinka jezdni o ruchu dwukierunkowym, spadających odłamków skalnych, sypkiego żwiru, oszronienia jezdni, zatoru drogowego, wypadku drogowego, a także innych niewymienionych niebezpieczeństw, których rodzaj dodatkowo określają tabliczki pod znakiem „inne niebezpieczeństwo” (A-30).

Migający lub stały sygnał żółty oznacza, że kierujący zbliża się do szczególnie niebezpiecznego miejsca, którym jest obszar kolizyjny. Zdefiniowanie tego obszaru nie nastręcza znacznych trudności. Chodzi bowiem o obszar, gdzie przecinają się drogi uczestników ruchu. Stan taki powoduje konieczność rozstrzygnięcia problemu, któremu uczestnikowi udzielić pierwszeństwa i równocześnie w taki sposób, aby stworzyć maksimum gwarancji bezpieczeństwa. Pojęcie „maksimum gwarancji bezpieczeństwa” postrzegane jest przez pryzmat przyjęcia takich reguł organizacji ruchu drogowego, przestrzeganie których uchroni uczestników ruchu od zdarzenia o negatywnych skutkach. I nie chodzi tu o uniknięcie zdarzenia, które w istocie zaistniało. Chodzi o to, że wskutek konstrukcji przepisów, czytelnego i wysokiego jakościowo oznakowania w korelacji z ich ścisłym przestrzeganiem przez uczestników ruchu do zdarzenia w ogóle nie dojdzie. To znaczy, że ten odcinek niebezpieczny, stanie się bezpiecznym, a miejsce z natury kolizyjne, w istocie bezkolizyjnym. Nie dotyczy to jednak kolizyjności niezawinionej (np. pęknie opona sprowadzając pojazd na pas ruchu właściwy dla kierunku przeciwnego). Wystarczy, żeby nie zawinił człowiek (o 99% wypadków mniej). Tak więc sygnał żółty obliguje do zachowania umożliwiającego ustalenie przyczyny jego emisji. I to wystarczy, wszak po dokonanych już ustaleniu następuje faza konkretyzacji zachowania dostosowanego do rodzaju zagrożenia. Obie fazy ustaleń i konkretyzacji wynikają z dyspozycji § 98 ust. 6 z.s.d.

### III. Ograniczone zaufanie

Z dyrektywy art. 4 p.r.d. można wyprowadzić tezę, że niewątpliwie dominuje pełne zaufanie do innych uczestników ruchu, a zatem ograniczenie tego zaufania jest czymś wyjątkowym, z reguły uzasadnionym okolicznościami. Oznacza jednak, że uczestnik ruchu ma obowiązek ograniczenia zaufania do innego uczestnika ruchu jeszcze przed powstaniem stanu bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa, ale wówczas gdy mógł i powinien zauważyć nietypowe jego zachowanie. Jeżeli zatem kierujący podejmuje manewr wyprzedzenia pojazdu, który jedzie wężykiem, wówczas mamy do czynienia z reakcją związaną, a mianowicie nienależyta obserwacja przedpoła jazdy świadcząca o zlekceważeniu zasady „ostrożności” uniemożliwiła uruchomienie zasady „ograniczonego zaufania”, która nakazywała powstrzymanie się od wyprzedzania w związku z uzasadnionym prawdopodobieństwem zbliżania się do nietrzeźwego kierującego. Nie może budzić wątpliwości, że właściwa realizacja założeń instytucji ograniczonego zaufania jest następstwem wypełnienia zobowiązań w zakresie ostrożności i szczególnej ostrożności, jak wiadomo zależnej od miejsca i warunków.

Z konstrukcji przepisu (art. 4 p.r.d.) jednoznacznie wynika, że ograniczonym zaufaniem może być w określonych okolicznościach objęty wyłącznie uczestnik ruchu, a zatem nie dotyczy innych użytkowników drogi (np. policjanta, strażaka, lekarza). Natomiast inni użytkownicy drogi (np. wymienieni) mają obowiązek w sytuacjach tego wymagających ograniczenia zaufania do uczestnika ruchu, co jest niewątpliwym następstwem działania w ramach ostrożności. Przykładem realizacji wymaganej ostrożności (art. 3 p.r.d.) jest zadbanie o pełną widoczność w postaci posiadania na sobie kamizelek odblaskowych. Pojęcia widoczność nie można mylić z pojęciem rozpoznawalność, z obowiązku której wyłączeni są policjanci wykonujący czynności *stricte* kontrolne na obszarze zabudowanym.

Obowiązek kierowania się przez osobę prowadzącą pojazd zasadą ograniczonego zaufania do innych uczestników ruchu Sąd Najwyższy zdefiniował w uchwale z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KZP 2/74<sup>10</sup>, wyjaśniając, że „prowadzący pojazd ma prawo liczyć na respektowanie zasad bezpieczeństwa ruchu przez współuczestników ruchu dopóty, dopóki ich cechy osobiste lub określone zachowanie się albo inna szczególnie uzasadniona doświadczeniem życiowym sytuacja (np. omijanie stojącego na przystanku i zasłaniającego widoczność autobusu albo jazda w strefie przejścia dla pieszych) nie każą oczekiwać, że

---

<sup>10</sup> OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33.

mogą się oni nie dostosować do tych zasad. Wskazówką, że współuczestnicy ruchu mogą się zachować na drodze w sposób nieprawidłowy, jest zwłaszcza jawna i dostrzegalna dla prowadzącego pojazd ich niezdolność przestrzegania zasad ruchu (np. dzieci, starcy, pewna kategoria inwalidów, osoby, których ruchy mogą świadczyć o nietrzeźwości). Przynajmniej w każdym razie obecność dzieci bez opieki starszych na jezdni lub w jej bezpośrednim pobliżu powinna być dla kierowcy sygnałem nakazującym szczególną nieufność (...). Nieświadomość przez dzieci niebezpieczeństwa lub też jego niedocenianie może prowadzić do nieobliczalnych reakcji, jak np. do przebiegania w ostatniej chwili przed pojazdem. Dlatego kierujący pojazdem powinien w takiej sytuacji być przygotowany na nieoczekiwany rozwój wydarzeń oraz odpowiednio ograniczyć szybkość". Niewątpliwie słusznym zdaniem Sądu Najwyższego do utraty zaufania prowadzą podstawowe trzy czynniki: 1) cechy osobiste uczestnika ruchu wskazujące na realną możliwość niezastosowania się do przepisów, 2) nieprawidłowe zachowanie i 3) uzasadniona doświadczeniem życiowym szczególna sytuacja. Na uwagę zasługuje pierwszy z wymienionych czynników. Oczywiście chodzi o specyficzne cechy dzieci, które nieco inaczej postrzegają rzeczywistość kierując się innymi niż dorosły wartościami. Dziecko zbliżające się do jezdni ma w świadomości zakodowaną tylko drogę, którą musi przebyć, żeby znaleźć się po drugiej stronie jezdni. Cel ten wzmocniony nadto obecnością kolegi lub koleżanki w miejscu, do którego dąży, sprawia, że dziecko ma przed sobą obraz, w którym najostrejszemu rysuje się przejście dla pieszych – lub inne miejsce jeżeli zbliża się do jezdni poza oznaczonym przejściem – natomiast całe otoczenie pozostaje na dalszym planie, jakby za mgłą. Jeżeli nawet dziecko dostrzeże pojazd, a następnie spojrzy na stojącą po drugiej stronie jezdni koleżankę wówczas wzrok zatrzyma się na osobie, do której zechce możliwie najszybciej dojść, aby podzielić się wrażeniami, zaś pojazd pozostanie w cieniu, jakby się zatrzymał w miejscu, z którego w świadomości przechodzącego w żaden sposób mu nie zagraża. Wprawdzie na tego szczególnego uczestnika ruchu, jakim jest dziecko należy zwracać szczególnie wnikliwą uwagę, jednakże ograniczenie zaufania nie może mieć charakteru bezwzględnie obejmującego każdą sytuację pojawienia się dziecka na drodze. Sytuacja, w której dziecko zbliża się wprawdzie do jezdni, ale wyraźnie zwalnia spoglądając w kierunku nadjeżdżającego samochodu, a następnie zatrzymuje się i cały czas patrzy w kierunku zbliżającego się samochodu nie wymaga ograniczenia zaufania. Przeciwny skutek w postaci ograniczenia zaufania nastąpi wobec dziecka, które zbliża się do jezdni zdecydowanym krokiem i równocześnie nie patrzy w kierunku nadjeżdżającego samochodu. Natomiast zupełna utrata zaufania powinna objąć dzieci, które znajdują się w pobliżu drogi

grają w piłkę lub bawią się w popularnego „berka”. Jest jednak charakterystyczne, że ograniczenie zaufania (od minimalnej nieufności do całkowitej utraty ufności) nie może obejmować wszystkich uczestników ruchu danej kategorii wiekowej, lecz jedynie tych konkretnych, wobec których nie mamy pewności, czy ich zachowanie nie pociągnie za sobą z natury rzeczy ujemnego rozwoju wydarzeń.

Zlekceważenie obowiązku ograniczenia zaufania wobec innego uczestnika ruchu drogowego jest przestępstwem lub wykroczeniem w zależności od skutków w postaci wypadku (art. 177 k.k.) lub kolizji (art. 86 k.w.). Przykładem jest stanowisko Sądu Najwyższego, w którym czytamy: „Oskarżony miał szczególny obowiązek zachowania ostrożności, skoro obserwując jadący przed nim samochód osobowy zauważył – jak sam przyznał – dziwne zachowanie się kierowcy malucha i zdawał sobie sprawę z tego, że wówczas powinien zatrzymać swój samochód, ale tego nie uczynił i w konsekwencji doszło do wypadku”<sup>11</sup>.

#### **IV. Zamiast zakończenia**

Wszelkiego rodzaju zaniedbania w należyтым oznakowaniu drogi, a więc dostarczeniu uczestnikowi ruchu niezbędnych wiadomości o rodzaju i zakresie niebezpieczeństwa, to znaczy takich, które z natury rzeczy uniemożliwią temu uczestnikowi realizację zasady: „ostrożności”, „szczególnej ostrożności”, czy też „ograniczonego zaufania” obciążają podmioty odpowiedzialne za taki stan rzeczy. Zwalniają równocześnie z odpowiedzialności uczestnika ruchu, który takiego zaniedbania nie miał możliwości dostrzec, ani też przewidzieć (np. nieprawidłowa sygnalizacja, nieoznaczenie przeszkody).

---

<sup>11</sup> Wyrok z 10 września 1992 r., III KRN 118/92, niepublik.