

Radary – jedynym pomysłem na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce może budzić przerażenie. Mamy trzykrotnie więcej wypadków z udziałem rannych i zabitych niż państwa leżące na zachodzie Europy. To samo dotyczy ciężkości wypadków w Polsce, czyli szans na przeżycie osób uczestniczących w takim zdarzeniu.

Przyczyn tego stanu rzeczy jest bardzo wiele, niemniej do najbardziej istotnych należą: bardzo słaby rozwój polskiej infrastruktury drogowej i jej zły stan, brak skutecznej egzekucji obowiązujących zasad ruchu drogowego, słabo działające ratownictwo drogowe, bardzo kiepski system szkolenia kierowców i wreszcie brak dojrzałości motoryzacyjnej społeczeństwa.

Winę za to ponoszą kolejne generacje polityków, których troska o bezpieczeństwo ruchu drogowego przejawia się głównie w mediach i na licznych konferencjach poświęconych bezpieczeństwu ruchu drogowego, a nie w konkretnych działaniach wymagających konsekwencji, ciężkiej pracy i olbrzymich nakładów finansowych.

Pocieszeniem dla polityków jest lansowana przez środowiska zajmujące się BRD teza, że za wypadki odpowiadają głównie ludzie – uczestnicy ruchu drogowego. To stwierdzenie jest prawdziwe, ale nie stanowi całej prawdy.

Polski kierowca nie jest znacząco gorszy od kierowcy niemieckiego, angielskiego albo szwedzkiego. Po prostu w polskich warunkach błąd lub lekkomyślność kierowcy karane są jego śmiercią lub kalectwem w dosłownym tego słowa znaczeniu.

Polskie drogi nie wybaczą bowiem błędów. Nie panujący nad pojazdem kierowca, zamiast z barierą energochłonną, zderzy się z drzewem. Zmęczony, zamiast na pas rozdzielający jezdnie, wjedzie na inny pojazd nadjeżdżający tą samą jezdnią z przeciwnego kierunku ruchu. Wybiegające na jezdnię dziecko nie ma szans na przeżycie pod rozpędzonym samochodem osobowym jadącym przez środek miejscowości, w której nie zbudowano obwodnicy. Te prawidłowości dostrzeżono już dawno i dlatego w wielu krajach zakłada się, że infrastruktura drogowa powinna

być tak zaprojektowana i zbudowana, aby nawet przy nieodpowiednim zachowaniu kierowców zmniejszyć do minimum prawdopodobieństwo kolizji i jej potencjalne skutki. Oczywiście nie zapomina się także od egzekucji przepisów ruchu drogowego. Dla przykładu można wskazać Francję, gdzie obok ciągłego inwestowania w infrastrukturę drogową, wprowadzono skuteczny system automatycznego nadzoru ruchu drogowego, co dało łącznie znaczny spadek liczby wypadków.

W Polsce mieliśmy nadzieję, że za pomocą środków unijnych uda się nam zmodernizować przynajmniej część szlaków krajowych, m.in. poprzez budowę nowych odcinków autostrad oraz budowę dróg ekspresowych. Niestety, już dziś wiemy, że zapowiadane plany rządowe okazały się nierealne. Kryzys gospodarczy i brak reformy finansów publicznych spowodowały, że w państwowej kasie zabraknie pieniędzy. Tym samym podstawowy element systemu bezpieczeństwa, jakim jest infrastruktura, pozostanie jeszcze przez wiele lat na poziomie nieadekwatnym do potrzeb.

Sytuację ma ratować uchwalona w poselskiej inicjatywy ustawa z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, która dała podstawy prawne do utworzenia w Polsce wspomnianego automatycznego systemu nadzoru ruchu drogowego, opierającego się głównie na fotoradarach i innych urządzeniach do pomiaru prędkości. Nie negując jej wartości, można żartobliwie powiedzieć, że w Polsce udają się przedsięwzięcia, na które mają łożyć z własnej kieszeni obywatele – w tym przypadku w postaci mandatów. Natomiast przedsięwzięcia wymagające wyłożenia pieniędzy z budżetu, tak jak budowa dróg, skazane są raczej na niepowodzenie.

Ponieważ wspomniana ustawa dotyczyć może potencjalnie wszystkich użytkowników pojazdów, warto poznać jej szczegółowe rozwiązania. Pierwsze z nich dotyczy uszczegółowienia obowiązków właściciela lub posiadacza pojazdu, którzy są obowiązani do wskazania, na żądanie uprawnionego organu, komu powierzono pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie. Wprowadzono tutaj zasadę, że

w przypadku podmiotu nie będącego osobą fizyczną, informację powinna podać osoba wyznaczona przez organ uprawniony do reprezentowania podmiotu na zewnątrz. W przypadku nie wyznaczenia takiej osoby, żadaną informację powinny podać osoby wchodzące w skład tego organu.

Ponadto wprowadzono w Kodeksie Wykroczeń nową normę przewidującą ukaranie grzywną właściciela, posiadacza lub inną zobowiązaną osobę, która nie wskaże kierowcy prowadzącego pojazd w czasie wskazanym w wystąpieniu służb kontrolnych. Dokładna analiza tych nowych przepisów pozwala przypuszczać, że zawierają pewną lukę pozwalającą na ich obejście. Niemniej nie jest celem tego artykułu wskazywanie sposobów służących na obchodzenie prawa służącego poprawie bezpieczeństwa na naszych drogach.

Oprócz zmian w Kodeksie Wykroczeń wartym odnotowania jest przedłużenie okresu, w którym może zostać nałożony mandat karny na sprawcę naruszenia zarejestrowanego za pomocą odpowiedniego urządzenia. Okres ten został przedłużony do 180 dni. Daje to możliwość uniknięcia drogi sądowej, co jest korzystne zarówno dla organów kontroli, jak i dla samego sprawcy. Ten ostatni nie jest bowiem skazany wyrokiem sądu, co ma duże znaczenie przy niektórych uprawnieniach zawodowych.

Przepisy dotyczące udzielania informacji o kierowcy mają na celu ułatwienie wykonania podstawowego zadania, któremu poświęcona jest ustawa – ujawniania sprawcy naruszenia przepisów ruchu drogowego za pomocą urządzeń rejestrujących (fotoradarów, urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości i innych wynalazków). I tu, już od 1 lipca br., ujawnianie przekroczenia dopuszczalnej prędkości lub niestosowania się do sygnałów świetlnych za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych należy do Inspekcji Transportu Drogowego. Dla kierowcy ważne jest, że miejsca, w których zainstalowane będą te urządzenia, mają być oznakowane odpowiednimi znakami drogowymi, a wybór tych miejsc dokonywany będzie w oparciu o analizy zagrożeń.

Ustawa przewiduje zakaz montowania atrap, czyli samych obudów bez właściwego urządzenia do rejestracji. Czy jednak atrapy znikną z naszych dróg pokaże dopiero czas i praktyka. Wynika to z faktu, że już dziś w medialnych wypowiedziach Policja zaczyna „falandyzować” przyjęte przez posłów rozwiązanie.

Niezależnie od uprawnień Inspekcji, urządzenia rejestrujące będą nadal wykorzystywane przez Policję oraz straż gminną. W tym ostatnim przypadku nastąpią jednak spore zmiany. Straż gminna, która dotychczas instalowała fotoradary nawet w atrapach śmietników, będzie mogła wykonywać rejestrację naruszeń wyłącznie za pomocą przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących, w miejscach odpowiednio oznakowanych za pomocą znaków drogowych. Czas i miejsce takiej kontroli mają być uzgadniane z Policją. Ponadto na drogach krajowych kontrola strażników ma być ograniczona wyłącznie do odcinków położonych na obszarze zabudowanym. Te ograniczenia należy ocenić pozytywnie w kontekście dotychczasowej praktyki, gdzie głównym celem montowania przez niektóre samorządy fotoradarów nie było bezpieczeństwo ruchu drogowego, a jedynie zdobywanie środków do budżetu.

Rozszerzenie uprawnień ITD. Znowelizowane nową ustawą przepisy kompetencyjne rozszerzyły uprawnienia Inspekcji Transportu Drogowego także w innych obszarach. Dotychczas inspektorzy mogli zatrzymywać do kontroli wyłącznie pojazdy wykonujące przewóz drogowy w rozumieniu ustawy o transporcie drogowym. Dziś mogą także zatrzymywać wszystkie pojazdy, w tym samochody osobowe, kierowane przez osobę:

- w stosunku do której zachodzi uzasadnione podejrzenie, że kieruje pojazdem pod wpływem alkoholu lub środków odurzających,
- która naruszyła przepisy ruchu drogowego, a naruszenie to zostało zarejestrowane przez przyrządy kontrolno-pomiarowe lub przez przenośne lub zainstalowane w pojeździe (także na statku powietrznym) urządzenia rejestrujące,
- która rażąco naruszyła przepisy ruchu drogowego lub spowodowała zagrożenie jego bezpieczeństwa.

O ile kontrola pojazdów, które zostały zarejestrowane podczas naruszenia przepisów nie budzi wątpliwości, to niestety pozostałe kompetencje wydają się być nieuzasadnione. Zwłaszcza jeżeli porówna się je z kompetencjami innych służb mundurowych, takich jak Żandarmeria Wojskowa lub Straż Graniczna. No chyba, że idziemy w kierunku zwiększania liczby kontrolerów tak, aby docelowo włączyć do kręgu osób uprawnionych do kontroli także umundurowanych listonoszy i kolejarzy. Omawiając uprawnienia Inspekcji warto odnotować zmianę kompetencji w zakresie nakładania kar administracyjnych za naruszenia przepisów transportowych.

Otóż Inspekcja przejmie od Policji prowadzenie postępowania administracyjnego i wydawanie decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenia warunków i zasad przewozu drogowego ujawnionych przez Policję. Dla przewoźników może to oznaczać zwiększenie liczby kontroli drogowych, gdyż dotychczas policjanci unikali kontroli przewozów drogowych, co było spowodowane ich „niechęcią” do prowadzenia postępowania administracyjnego. Teraz, gdy przejmie to Inspekcja, to być może ochota do kontroli „tarów” po stronie Policji wzrośnie.

Jako pocieszenie dla kierowców, którym zdarza się czasami zbyt mocno nacisnąć na pedał przyspieszenia, wprowadzono dwie kolejne zmiany w przepisach ruchu drogowego.

Pierwsza z nich dotyczy limitów dopuszczalnej prędkości. Są one zwiększone: na autostradzie ze 130 km/h do 140 km/h, a na dwujezdniowych drogach ekspresowych ze 110 km/h do 120 km/h. Oprócz podniesienia niektórych limitów prędkości, kierowcy dostali możliwość jazdy o 10 km/h szybciej niż wynika to z przepisów lub ze znaków drogowych. Przekroczenie dopuszczalnej prędkości do 10 km/h nie będzie karane. Oznacza to, że w praktyce na wspomnianej wyżej autostradzie będzie można jechać z prędkością 150 km/h, a na obszarze zabudowanym w ciągu dnia powróci dawna „60-tka”. I tu budzi się już poważny niepokój specjalistów od BRD, wskazujących na możliwość znacznego zwiększenia liczby i ciężkości wypadków drogowych, ze względu na te dwie zmiany. Czy ich obawy są uzasadnione pokaże czas.

MACIEJ WROŃSKI, OZPTD