

Grzegorz Koralewski, Rafał Wrona

Zagrożenia i wypadki drogowe spowodowane nie ustępowaniem pierwszeństwa

JEL: R41 DOI: 10.24136/atest.2019.012

Data zgłoszenia: 15.12.2018 Data akceptacji: 08.02.2019

W publikacji przedstawiono problem dotyczący zdarzeń drogowych spowodowanych nie ustępowaniem pierwszeństwa przejazdu przez kierujących, którzy wyjeżdżają z dróg podporządkowanych. Określono stan prawny, który reguluje zachowanie się kierujących na drogach krzyżujących się. Wskazano na tragiczne skutki wypadków spowodowanych wymuszeniem pierwszeństwa przejazdu. Przytoczono przykłady zdarzeń drogowych powstałych z przyczyn nie ustępowania pierwszeństwa przejazdu. Podjęto próbę oceny przyczyn nieprawidłowego zachowania się kierujących pojazdami.

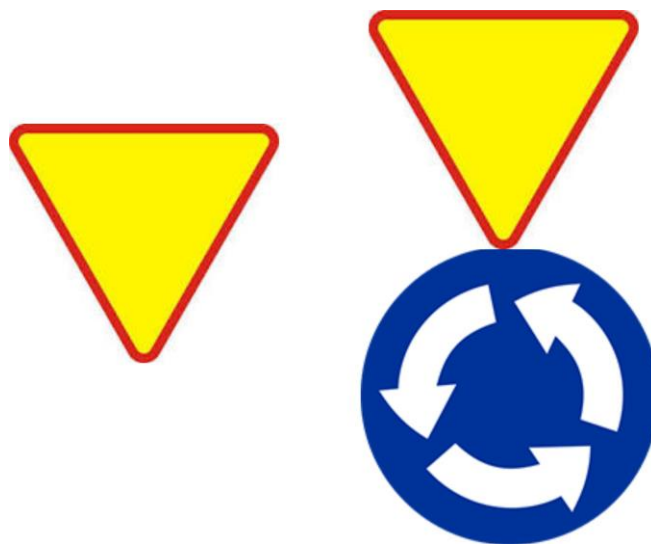
Słowa kluczowe: road accident, right-of-way, road safety.

Wstęp

Analiza zdarzeń drogowych wykazuje, że jedną z przyczyn ich zaistnienia spowodowana jest nie ustępowaniem pierwszeństwa w różnych warunkach drogowych i z udziałem zarówno pojazdów samochodowych jak i jednośladów. Jest znamienne, że do wypadków dochodzi także w sytuacjach dobrej widoczności oraz gdy istnieją realne możliwości wzajemnego rozpoznawania się uczestników ruchu drogowego. Należy dodać, że skutki zdarzeń drogowych wynikających z nie ustępowania pierwszeństwa kończą się zazwyczaj tragicznie. Rekonstrukcje takich wypadków są trudne do przeprowadzenia, zwłaszcza pod kątem ustalenia przyczyny nieprawidłowego zachowania się kierującego pojazdem, która pozostaje często nie wyjaśniona do końca. Wynika to głównie z nie rozpoznania wpływu stanu technicznego pojazdu lub cech psychofizycznych kierującego pojazdem, na zaistnienie i przebieg zdarzenia. W niniejszym opracowaniu podjęto próbę oceny przyczyn i skutków zdarzeń drogowych, spowodowanych nie ustępowaniem pierwszeństwa przez uczestników ruchu drogowego.

Zgodnie z prawem o ruchu drogowym (Art. 2 pkt 23) „ustąpienie pierwszeństwa – powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, a pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku” [1, 2].

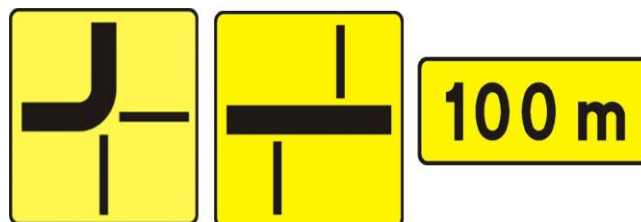
O potrzebie ustępowania pierwszeństwa przejazdu ostrzega kierujących znak pionowy A-7, który znajduje się w obrębie skrzyżowania z drogą z pierwszeństwem przejazdu, dotyczy tylko najbliższej jezdni, przed którą został umieszczony. Często w aktualnych sytuacjach drogowych znak ostrzegawczy A-7 występuje w połączeniu z innymi znakami drogowymi na przykład ze znakiem nakazu C-12 (rys.1), przed wjazdem na skrzyżowanie z ruchem okrężnym lub jak w przypadku oznakowania wlotu na skrzyżowania tj. przed znakami P-15 „trójkąt podporządkowania” i P-16 „napis stop” umieszczone są znaki A-7 i B-20 „znak stop” [1, 2].



Rys. 1. Oznakowanie pionowe: A7, A7 i C-12

Nadto znak A-7 umieszcza się także przed torowiskiem pojazdów szynowych lub w innych miejscach przecinania się kierunków ruchu. Ponadto pod znakiem A-7 umieszcza się tabliczkę T-6c wskazującą rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszcza się na drodze podporządkowanej) lub tabliczkę T-6d wskazującą prostopadły przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie oraz układ dróg podporządkowanych (umieszcza się na drodze podporządkowanej).

Znak A-7 umieszcza się w odległości do 50 m od skrzyżowania na drogach, na których dopuszczalna prędkość pojazdów przekracza 60 km/h, oraz do 25 m od skrzyżowania na pozostałych drogach. Na drogach o dopuszczalnej prędkości jazdy powyżej 60 km/h znak A-7 należy poprzedzić w odległości od 150 m do 300 m znakiem A-7 z tabliczką T-1 (z podaną odległością np. 200m od miejsca niebezpiecznego, rys.2).



Rys. 2. Oznakowanie pionowe: T-6c, T-6d, T-1

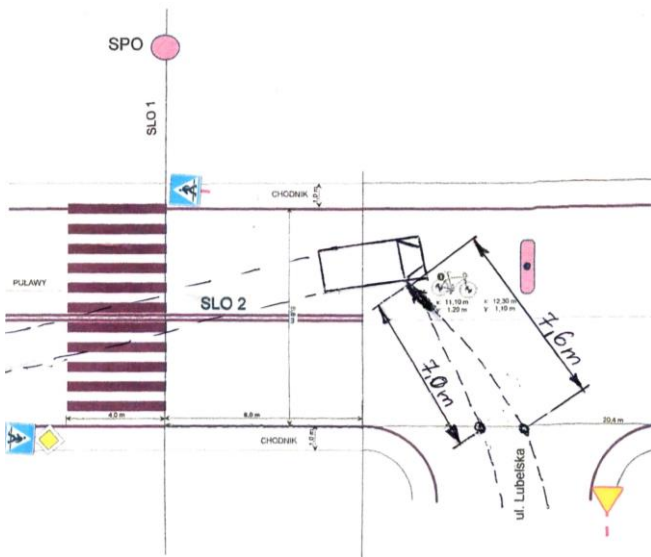
Znak A-7 ostrzega o miejscach na drodze, w których występuje lub mogą występować niebezpieczeństwa, oraz zobowiązuje uczestników ruchu do zachowania szczególnej ostrożności [2].

1. Przykłady zdarzeń drogowych

1.1 Wypadek drogowy nr 1

Wypadek zaistniał w miesiącu sierpniu 2016 r na drodze wojewódzkiej przebiegającej przez miasto powiatowe, w warunkach dziennych, po wcześniejszych opadach deszczu i temperaturze

otoczenia około 19°C. Jezdnia w miejscu zdarzenia była dwupasmowa i dwukierunkowa o szerokości 8,8 m, krzyżowała się z jezdnią ulicy podporządkowanej. Na chwilę przed wypadkiem jezdnią z pierwszeństwem przejazdu poruszał się kierujący samochodem FIAT Doblo, wówczas z prawej strony kierującego w/w samochodem wyjechał z drogi podporządkowanej rowerzysta, który po wyjechaniu na drogę z pierwszeństwem przejazdu zamierzał skrócić w lewo, tj. w kierunku skąd nadjeżdżał samochód FIAT Doblo. Doszło do uderzenia rowerzysty w prawy bok nadwozia samochodu FIAT, dokładniej w otoczenie prawego lusterka zewnętrznego. Skutkiem zderzenia były obrażenia głowy rowerzysty, które spowodowały jego zgon. Kierujący samochodem rozpoznając wyjazd rowerzysty z drogi podporządkowanej przystąpił do hamowania i odchylenia toru jazdy w lewo. Sytuację zderzeniową zilustrowano na rys.3.



Rys. 3. Sytuacja zderzeniowa oraz szkic miejsca wypadku drogowego nr: 1.

Usytuowanie pojazdów po wypadku ilustrują fotografie zamieszczone na rys. 4.



Rys. 4. Usytuowanie pojazdów po wypadku

W wyniku przeprowadzonej rekonstrukcji przebiegu zdarzenia [3] ustalono, że samochód FIAT poruszał się z prędkością około 50 km/h, a rowerzysta około 10-12 km/h, przy dopuszczalnej dla miejsca wypadku 50 km/h. Jak wynika ze szkicu z miejsca zdarzenia rowerzysta wyjechał z drogi podporządkowanej, na której usytuowany był znak A-7, zatem nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu kierującemu samochodem FIAT Doblo.

1.2 Wypadek drogowy nr: 2

Zdarzenie zaistniało na drodze krajowej nr 50 w warunkach nocnych z udziałem samochodu Volkswagen Golf i samochodu Scania sprzęgnięty z naczepą Chereau.

Z materiału dowodowego wynikało, że na chwilę przed wypadkiem, drogą z pierwszeństwem przejazdu, tj. drogą krajową nr 50 jechał kierujący pojazdem członowym składającym się z ciągnika samochodowego marki Scania sprzęgnięty z naczepą marki Chereau. Wówczas z lewej strony kierującego pojazdem ciężarowym, wyjechał z drogi podporządkowanej kierujący samochodem marki Volkswagen Golf. Doszło do czołowego uderzenia samochodu VW Golf w lewy bok pojazdu członowego. W wyniku dynamicznego kontaktu pojazdów samochód osobowy został wprowadzony w rotację o około 360°, podczas której doszło do ewakuacji z pojazdu kierującego samochodem Golf i jego ciężkich obrażeń. Sytuację zderzeniową zilustrowano na podstawie zdjęcia satelitarne z miejsca zdarzenia, na którym zaznaczono wzajemne usytuowanie zderzeniowe pojazdów (rys.5).



Rys. 5. Sytuacja zderzeniowa wypadku drogowego nr: 2.

W wyniku zderzenia pojazdów uszkodzeniom uległy w samochodzie VW Golf: błotniki przednie, krata wlotu powietrza ze zderzakiem, pokrywa silnika, oświetlenie przednie, szyba czołowa, szyba drzwi prawych przednich, szyba tylna i lampy tylne zespolone, a w samochodzie ciężarowym uszkodzeniom uległy: zbiornik paliwa z lewej strony, akumulator z osłoną, nadkole lewe, zbiornik powietrza z zaworami, a w naczepie oderwane zostały listwy boczne z lewej strony. Oszacowano prędkości zderzeniowe dla samochodu ciężarowego około 65 km/h, a dla samochodu VW Golf około 45-50 km/h [4,5].

Na podstawie przeprowadzonej rekonstrukcji przebiegu zdarzenia stwierdzono, że przyczyną zaistniałego zdarzenia było nie ustąpienie pierwszeństwa przez kierującego samochodem marki VW Golf, w organizmie którego ujawniono ponadto znaczną zawartość alkoholu.

1.3 Wypadek drogowy nr: 3

Zdarzenie zaistniało w lipcu 2016 roku na drodze wojewódzkiej nr 731, krzyżującej się z drogą podporządkowaną. Wypadek zdarzył się w warunkach nocnych, nie było opadów, wiatru ani mgły, a temperatura otoczenia wynosiła 12°C. Podczas zdarzenia na skrzyżowaniu włączone było oświetlenie sztuczne latarniami ulicznymi. W miejscu zdarzenia prędkość jazdy ograniczona była do 60 km/h, a dwukierunkowa i dwupasmowa jezdnia miała szerokość 6,0 m. Na chwilę przed zaistnieniem wypadku drogą wojewódzką poruszał się kierujący samochodem ciężarowym marki MAN. Podczas zbliżania

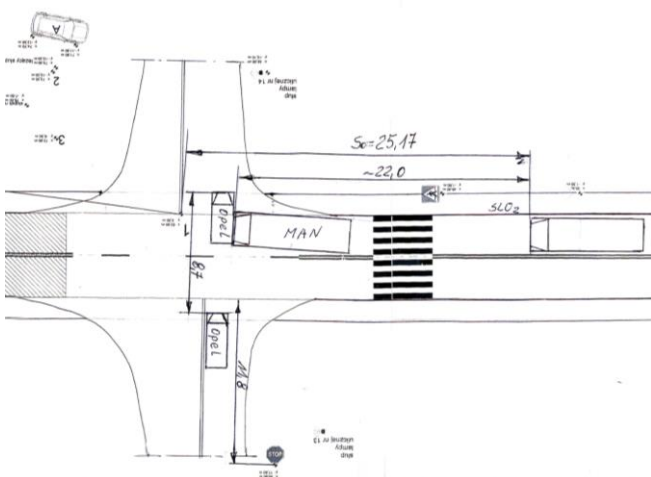
się w/w pojazdu do drogi gminnej usytuowanej z lewej strony kierującego samochodem MAN, na skrzyżowanie wjechał kierujący samochodem Opel Frontera, z zamiarem przejazdu przez skrzyżowanie na wprost. Doszło do czołowego uderzenia samochodu MAN w prawy bok samochodu Opel Frontera. W wyniku dynamicznego zderzenia pojazdów zmarła pasażerka samochodu Opel Frontera. Pojazdy uczestniczące w zderzeniu uległy uszkodzeniu w zakresie widocznym na fotografiach zamieszczonych na rys. 6.



Rys. 6. Uszkodzenia pojazdów uczestniczących w wypadku nr: 3

W wyniku przeprowadzonej rekonstrukcji przebiegu zdarzenia określono prędkości zderzeniowe pojazdów, tj. dla samochodu MAN około 60 km/h, a dla samochodu Opel Frontera około 30-35 km/h [4,5]

Na podstawie materiału dowodowego okazało się, że kierujący samochodem Opel miał przed wjazdem na skrzyżowanie znak B-20 tj. „Stop”, do którego się nie zastosował. Sytuację zderzeniową zilustrowano na szkicu (rys. 7).



Rys.7. Sytuacja zderzeniowa wypadku nr: 3

Analiza czasowo-przestrzenna zaistniałego zdarzenia wykazała, że w sytuacji drogowej jaką wytworzył kierujący samochodem Opel Frontera, to kierujący samochodem ciężarowym MAN nie miał realnych możliwości uniknięcia wypadku.

1.4 Wypadek drogowy nr: 4

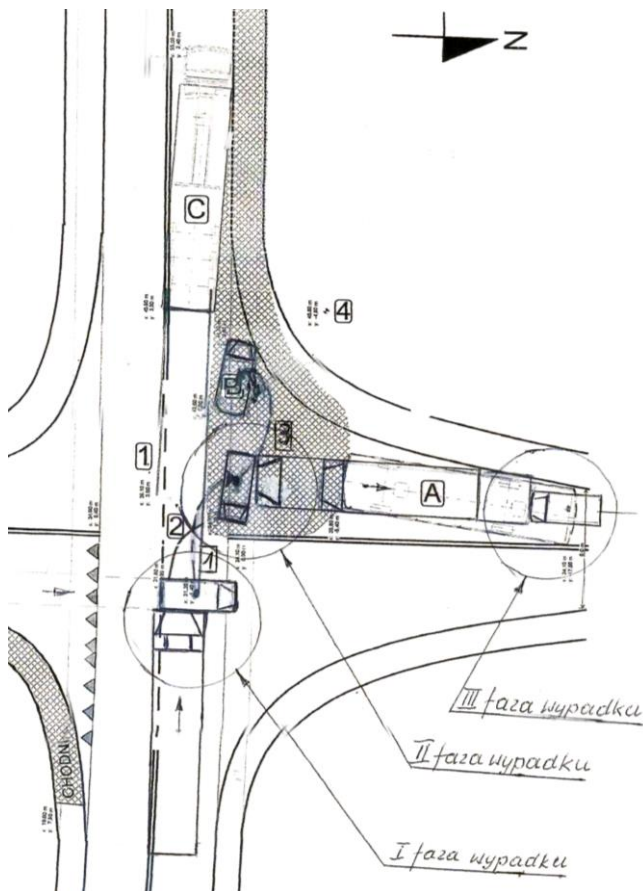
Do wypadku doszło na drodze wojewódzkiej nr 730, krzyżującej się po obu stronach z drogami podporządkowanymi. Do zdarzenia doszło w godzinach popołudniowych, podczas słonecznej pogody, na płaskim i prostym odcinku drogi, której dwukierunkowa i dwupasmowa, asfaltowa jezdnia miała szerokość 6,4 m. Zdarzenie zaistniało na obszarze nie zabudowanym o dopuszczalnej prędkości jazdy 90 km/h. Na chwilę przed zaistnieniem wypadku jezdnią drogi 730 w kierunku wschodnim, poruszał się samochód ciężarowy marki Renault Premium, który był sprzęgnięty z naczepą marki Bodex. W chwili gdy kierujący w/w pojazdem członowym zbliżał się do skrzyżowania z lewej strony kierującego samochodem ciężarowym wjechał na skrzyżowanie kierujący samochodem Ford Fiesta, który nosił się z zamiarem jazdy na wprost. Doszło do uderzenia czołowej powierzchni ciągnika samochodowego marki Renault Premium w prawy bok, usiłującego przejechać przed nim samochodu Ford Fiesta. Następnie odrzucony pojazd Ford uderzył w przednią część nadwozia autobusu marki Setra, którego kierujący oczekiwał na wjazd z drogi podporządkowanej, na w/w skrzyżowanie z prawej strony kierującego samochodem Renault Premium. Następnie cofnięty w wyniku uderzenia przez samochód Ford autobus marki Setra, uderzył w przód stojącego za nim samochodu marki Peugeot 207. Skutkiem trójfazowego przebiegu wypadku była śmierć pasażerki samochodu marki Ford Fiesta i liczne obrażenia kierującego tym pojazdem. Nadto uszkodzeniom uległy uczestniczące w zdarzeniu pojazdy, w tym największych uszkodzeń doznał pojazd marki Ford Fiesta, a najmniejszych pojazd marki Peugeot 207. Uszkodzenia wypadkowe pojazdów ilustrują niżej zamieszczone fotografie.



Rys. 8. Uszkodzenia pojazdów uczestniczących w wypadku nr 4

W toku przeprowadzonej rekonstrukcji przebiegu zdarzenia określono prędkości zderzeniowe samochodu Renault Premium na około 60-65 km/h i samochodu Ford Fiesta na około 25-30 km/h [3,4,5]. Przebieg zdarzenia został zilustrowany na szkicu znajdującym się na rys. 9.

Należy zauważyć, że kierujący samochodem marki Ford Fiesta miał przed wjazdem na skrzyżowanie znak pionowy A-7 oraz znak poziomy P-15 „trójkąt podporządkowania”. Nie stosowanie się do w/w oznakowania przez kierującego samochodem Ford Fiesta decydowało o zaistnieniu analizowanego wypadku.



Rys. 9. Szkic miejsca wypadku drogowego nr: 4

Podsumowanie

Wszystkie analizowane wypadki drogowe mają jeden wspólny mianownik, który określa przyczynę ich zaistnienia, a którym jest nie ustąpienie pierwszeństwa przez kierujących pojazdami. W czterech z wymienionych wyżej zdarzeń drogowych trzy zakończyły się skutkiem śmiertelnym, zatem są to wypadki, które negatywnie wpływają na statystykę wypadków w naszym kraju. Zastanawiające są natomiast przyczyny dla których kierujący pojazdami wymuszają pierwszeństwo przejazdu, pomimo ewidentnej możliwości wzajemnego rozpoznania się uczestników ruchu, zarówno jadących drogą z pierwszeństwem przejazdu jak i kierujących, który wyjeżdżają z drogi podporządkowanej. Dokładna analiza okoliczności wymienionych wyżej zdarzeń drogowych [6] pozwala na wskazanie przyczyn zaistniałych wypadków oraz na określenie nieprawidłowości jakie popełnili kierujący pojazdami, do których należą:

- Kierujący, którzy nie stosują się do oznakowania albo nie rozpoznają znaków w ogóle, lub też rozpoznają oznakowanie zbyt

późno i przez to wymuszają pierwszeństwo przejazdu (przykład wypadku nr: 1).

- Nie można wykluczyć, że niektórzy kierujący, którzy zamierzają wyjechać z drogi podporządkowanej źle ocenili prędkość nadjeżdżającego drogą główną pojazdu i podjęli decyzję przejazdu przez skrzyżowanie przed jadącym pojazdem (przykład wypadku nr: 3 i 4).
- Jest prawdopodobne, że kierujący pojazdem który wyjechał z drogi podporządkowanej nie rozpoznał sytuacji drogowej, wskutek znacznej zawartości alkoholu w jego organizmie (przykład wypadku nr: 2).
- Można także wnioskować, że kierujący wyjeżdżający z drogi podporządkowanej byli zmęczeni lub posiadali inne ułomności psychofizyczne, które znacznie obniżyły ich zdolności percepcyjno-decyzyjne (przypadek wypadku nr: 4).

Bibliografia:

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz. U. z 2017r poz. 128 z późniejszymi zmianami).
2. Stefański R., Prawo o ruchu drogowym, Komentarz wyd. 3, 2008.
3. Prochowski L., Unarski J., Wach W., Wicher J., Podstawy rekonstrukcji wypadków drogowych, WKiŁ, Warszawa 2008.
4. Koralewski G., Wrona R., Wykorzystanie zapisów kamer wideo w rekonstrukcji zdarzeń drogowych, AUTOBUSY Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, Nr 6/2016, s. 223-226.
5. Koralewski G., Wrona R., Niebezpieczne zdarzenia na lotniskach oraz ich monitorowanie, AUTOBUSY Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, Nr 12/2017, s. 253-256.
6. Opracowanie zbiorowe, Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego, IES, Kraków 2010.

Failure-to-yield accidents and their dangers

In this article the problem connected with failure-to-yield accidents has been presented. The most common scenario involved drivers turning from the minor road. Road traffic regulations, which regulate the behavior of the drivers at the intersections, have been presented in this article. Tragic results of the failure-to-yield accidents have been shown. There are many examples of road accidents due to failure-to-yield presented as well. The author of the article has attempted to evaluate the causes of such inadequate behavior of drivers at the intersections.

Keywords: road accident, right-of-way, road safety.

Autorzy:

dr hab. inż. **Grzegorz Koralewski** – Lotnicza Akademia Wojskowa w Dęblinie, Wydział Bezpieczeństwa Narodowego i Logistyki, Instytut Logistyki i Organizacji Transportu, g.koralewski@law.mil.pl

dr inż. **Rafał Wrona** – Politechnika Lubelska w Lublinie, Wydział Mechaniczny, Instytut Transportu, Silników Spalinowych i Ekologii, Zakład Transportu, r.wrona@pollub.pl