

„Z policjantem ruchu drogowego”
transkrypcja podcastu

[0:00:00 podinsp. Robert Opas]

Wszyscy jesteśmy pieszymi. A w pewnym momencie zapominamy, wsiadając do pojazdu, jak kruche jest ludzkie życie i że ten pierwszy jest niechronionym uczestnikiem ruchu drogowego. A przypomnijmy, że to ponad 40% ofiar wypadków drogowych. Ja nie znam słabych kierowców. Jeszcze nie słyszałem, żeby ktoś powiedział, że jest słabym kierowcą. Osoby, które tak uważały w zeszłym roku, ze względu na nadmierną prędkość, spowodowały to, że 638 osób na polskich drogach poniosło śmierć. Jeżeli będziemy jeździć bez wyobraźni, to niestety chociażby na tej mapie wypadków będziemy mieli następny punkt. Myślę, że powinniśmy o tym pamiętać, że naprawdę wystarczy sekunda, żeby mówić o tym, że na miejsce przyjedzie Sekcja Obsługi Zdarzeń Drogowych, czyli popularna wypadkowa, a tym, kto w tym wypadku zginął, może być ktoś z naszych bliskich. Te czynności, które wykonujemy przy wypadkach drogowych, to są czynności niepowtarzalne. Ktoś musi wykonać je bardzo specjalistyczne, bez żadnej wątpliwości, tak aby w dalszym postępowaniu dla innych osób odtworzenie tego zdarzenia pomogło w tym, że faktycznie sprawca zostanie ukarany. Nam nie zależy na mandatach. Tak, statystyki są w Policji, ale są po to, żeby pokazywać, jeżeli chodzi o ruch drogowy, co należy w konkretnym okresie poprawić, na co zwrócić uwagę. Jeżeli widzimy cyferkę 0 w statystykach dziennych po stronie ofiar wypadków śmiertelnych, drogowych, to całe Biuro Ruchu Drogowego, w którym pracuje dzisiaj, naprawdę jest uśmiechnięte. Żeby zostać policjantem ruchu drogowego trzeba umieć i lubić rozmawiać z ludźmi, bo to jest codzienność naszej służby. Pracujemy w trudnych warunkach atmosferycznych, pracujemy podczas opadów deszczu, śniegu. Codziennie jesteśmy na drogach i w skrajnych momentach różnego rodzaju akcji nawet około sześciu tysięcy policjantów ruchu drogowego dziennie dba o bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce.

[0:02:00 kobiecy głos]

Tym razem Policja zaprasza na rozmowę z podinspektorem Robertem Opasem, radcą Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Dzień dobry.

[0:02:09 podinsp. Robert Opas]

Dzień dobry, pani redaktor. Dzień dobry wszystkim.

[0:02:11 kobiecy głos]

To bardzo dla was gorący czas, lato.

[00:02:13 podinsp. Robert Opas]

Lato to przede wszystkim wakacje, ale po wakacjach kolejne bardzo ważne wydarzenia powrót młodzieży do szkół. Powrót do normalnego funkcjonowania tak naprawdę, czyli niestety do pracy, jeżeli musimy o tych mniej miłych rzeczach mówić. Natomiast służba policjanta ruchu drogowego to niestety codzienność. Mówimy tutaj oczywiście o chociażby różnego rodzaju świętach, czy to tych kościelnych, państwowych, kiedy wszyscy odpoczywają, czy też o sylwestrze. My na tych drogach musimy być cały czas. Oczywiście staramy się tak planować swoje urlopy, żeby odpocząć oczywiście. Ale na to miejsce musi być inny funkcjonariusz, który tą służbę będzie pełnił. Wydaje się na przykład, że te wakacje to taki czas, kiedy powinno być zdecydowanie bezpieczniej. Wszyscy odpoczywamy. No niestety, statystyki ruchu drogowego pokazują, że w tych miesiącach lipiec sierpień dochodzi do bardzo dużej liczby zdarzeń, jednej z największych w ciągu roku. A później wrzesień, który również niestety charakteryzuje się tym, że tych wypadków i ofiar jest sporo.

[0:03:13 kobiecy głos]

Zanim przejdziemy do tych smutnych statystyk, to chciałabym, żeby Pan opowiedział o tym, jaki procent policjantów stanowią policjanci ruchu drogowego. Tak mniej więcej, chociaż.

[00:03:25 podinsp. Robert Opas]

To dosyć proste, bo jest nas około dziesięć tysięcy, a formacja ma trochę ponad sto tysięcy etatów. Więc jest to jedna z największych specjalizacji formacji takiej wewnątrz Policji. No i taka wizytówka. Ja zawsze mówię, że ten policjant to jest taki policjant pierwszego kontaktu, którego zachowanie, którego interwencje rzutują też na całość widzenia formacji. Więc od razu odpowiem, że żeby zostać policjantem ruchu drogowego, trzeba umieć i lubić rozmawiać z ludźmi, bo to jest codzienność naszej służby.

[0:03:54 kobiecy głos]

No właśnie. A jakie wewnątrz ruchu drogowego są specjalizacje, patrole motocyklowe, grupy Speed, obsługa wypadków drogowych? O czymś jeszcze zapomniałam z pewnością.

[0:04:06 podinsp. Robert Opas]

Zacznijmy od tego, że wstępując do Policji, zostając policjantem akurat ruchu drogowego, jeżeli ktoś ma akurat takie preferencje, a do tego bardzo zachęcam, bo jest to naprawdę służba bardzo ciekawa, zaczynamy w patrolu, tak? Czyli mówimy o patrolowaniu przede wszystkim ulic, przy ujawnianiu różnego rodzaju wykroczeń, kolizji, także wypadków, ale te poważniejsze już przechodzą później w ręce tych bardziej doświadczonych policjantów. Czyli poza tymi kontrolerami ruchu drogowego, których też widzimy, regulujących ruchem, których widzimy przede wszystkim w radiowozach oznakowanych, istnieje faktycznie Sekcja Obsługi Zdarzeń Drogowych. Powiem, że dla mnie to taka elitarna jednostka. Zawsze chciałem tam pełnić służbę. Udało mi się to przez 7 lat. Oczywiście są to też bardzo nieprzyjemne czasami sytuacje, ale ktoś tą pracę musi wykonywać. Chcielibyśmy, żeby było jej jak najmniej, bo jeżeli mówimy, że widzimy takiego dużego busa ze znakiem wypadek, a nie daj Boże parawan obok, to znaczy, że doszło do bardzo tragicznego wypadku w skutkach. Ale można tą służbę kontynuować jako chociażby policyjny profilaktyka ruchu drogowego. To są głównie wizyty w szkołach, Szkolenie dzieci, przygotowanie ich do egzaminu na pierwsze prawo jazdy, czyli kartę rowerową, ale także inne grupy wiekowe są w naszym zainteresowaniu. Ponadto taka bardziej biurowa praca w ruchu drogowym to policyjni wykroczeniowcy, tak. Tam, gdzie dowody zebrane przez policjantów na drodze trafiają już pod ocenę fachowców, którzy zajmują się później egzekwowaniem tych przepisów. Ewentualnie później reprezentowaniem Policji w sądach. A także dochodzeniowcy, czyli tutaj mówimy już o policjantach, którzy, no niestety w przypadku tych najcięższych przestępstw, przeważnie wypadków drogowych, również takie dochodzenia prowadzą, pod kątem typowo ruchu drogowego. Do tego operatorzy dronów. Do tego policjanci grup Speed. To są doświadczeni oczywiście policjanci. Troszeczkę inaczej ta służba wygląda. Głównie polega na ujawnianiu tych najbardziej poważnych wykroczeń. Policjanci biegli, którzy reprezentują również Policję w postępowaniach sądowych. Także jest to bardzo szeroka działka, której pewnie nikt nie zdaje sprawy. Ale wszyscy zaczynamy w patrolu. Musimy się tej pracy nauczyć, nawet jeżeli ktoś jest najbardziej zdolny, najbardziej wykształcony. A też tutaj podam taki przykład, że ponad połowa policjantów ma wyższe wykształcenie, więc to jest tak naprawdę dzisiaj norma. No ale i tak trzeba się tutaj nauczyć przede wszystkim kursie podstawowym, później profilowanym pod kątem ruchu drogowego, a później tych szkoleń z zakresu samego ruchu drogowego jest naprawdę bardzo dużo. Jeżeli ktoś chce zostać policjantem sekcji obsługi zdarzeń drogowych, to można powiedzieć, że jednocześnie będzie miał uprawnienia technika kryminalistyki. Bo to się tak naprawdę niczym nie różni, jeżeli chodzi o te czynności. Tylko jest pod kątem wypadków

wyspecjalizowane. Jest kurs obsługi zdarzeń drogowych na naszych policyjnych szkołach. To jest kolejna taka pozycja. Tutaj do dyspozycji ostatnio mamy też taki bardzo nowoczesny symulator, czyli w sytuacjach, kiedy nie jesteśmy w stanie wyszkolić policjantów na drodze, bo nie możemy przewrócić chociażby cysterny, tak zwanego ADR-a, bo byłoby to po prostu niewykonalne finansowo i organizacyjnie, to tutaj zasymulować też takie zdarzenie na symulatorze możemy. Następnie taki symulator, chociażby w szkole w Szczytnie, to jest z kolei symulator jazdy, gdzie możemy też stworzyć takie warunki, które zdarzają się chociażby podczas policyjnych pościgów, tak aby było to bezpieczne dla wszystkich, którzy się szkolą. Szkolenia zresztą jeżeli chodzi o motocyklistów, bo to kolejna formacja, tak można powiedzieć, chociaż policjant ruchu drogowego zarówno w radiowozie pełni służbę, jak i czasami w patrolu pieszym. Ale także ci, którzy kochają motocykle, znajdą tutaj coś dla siebie. Szczególnie, że te motocykle są naprawdę, można powiedzieć, w tej chwili najlepsze w Europie. Ale żeby wsiąść na taki motocykl BMW, 1250 pojemności, RT, też trzeba przejść specjalistyczne szkolenie. I takie szkolenia odbywały się nie tylko w Polsce, między innymi w Austrii na torze Salzburg Ring.

[0:08:02 kobiecy głos]

Wiem od kolegi tutaj z mojego wydziału, który kocha motocykle, że umiejętności takich motocyklistów policyjnych są niezwykle.

[0:08:12 podinsp. Robert Opas]

Ja też kocham motocykle. Przez wiele lat pełniłem służbę na motocyklu. Teraz już wiek mi na to nie pozwala. Czy pozwala tak, ale też mogę powiedzieć, że po prostu cenię jednak to, żeby te umiejętności były dostosowane do sprzętu. I teraz zdecydowanie wolę takie motocykle, które bardziej są motocyklami, jak to mówią młodzi ludzie "krużującymi", a nie już typowymi sportowymi. Tutaj tak faktycznie te umiejętności muszą być bardzo duże, bo praca, służba na motocyklu to naprawdę wielogodzinna jazda. Kiedy z tego motocykla musimy zsiadać, wsiadać, jak najszybciej przemieścić się na drugi koniec miasta. Ale też motocyklowa asysta honorowa chociażby, czyli obsługa tak naprawdę największych wydarzeń, czy wizyty chociażby papieża w Polsce, czy wizyty prezydenta Stanów Zjednoczonych. To naprawdę jest dla osób, które kochają motocykle, coś wspaniałego. I tutaj powiem o tych umiejętnościach. Jeżdżąc kilka lat faktycznie na motocyklu, można powiedzieć stale, ale poza służbą, na taki kurs motocyklowy udało mi się trafić. No i okazało się, że jednak tych umiejętności do takiego pełnienia służby trzeba było zdobyć znacznie więcej niż takiego statystycznego, kierującego motocyklem. Bardzo ciężki kurs, ale wspaniały. Pamiętam tylko, że codziennie bardzo bolały mnie nogi, bo dotyczy to również jazdy na tak zwanego stojącego, w terenie. I to nas naprawdę przygotowało do tego, żebyśmy byli myślę, że dużo lepszymi kierującymi motocyklem niż przed tym. No niestety w Polsce wielu osobom wydaje się, że są. Ja nie znam słabych kierowców. Jeszcze nie słyszałem, żeby ktoś powiedział, że jest słabym kierowcą, a później to niestety widzimy w statystykach, że nie do końca tak jest. Ale to oczywiście jest taka uwaga do grupy pewnej kierujących. Bo no trzeba sprawdzać się. Można w tej chwili naprawdę wynająć sobie samochód na torze, podszkolić się, tak samo dotyczy motocykla. No i wtedy okazuje się to, co okazało się u mnie, czyli że jednak te szkolenia dużo dają i dają dużo wyobraźni. I dopiero po wielu latach kierowania, po takich szkoleniach, ja bym powiedział, że ktoś może uważać się za dobrego kierowcę.

[00:10:16 kobiecy głos]

A patrole rowerowe też wymagają od policjantów jakichś specjalnych umiejętności na rowerze?

[0:10:22 podinsp. Robert Opas]

Tutaj muszę niestety panią redaktor zmartwić. Jeżeli chodzi o ruch drogowy nie korzystamy z rowerów. Natomiast takie patrole oczywiście w Policji są. Chociażby jeżeli chodzi o Warszawę, to są policyjni uwaga, wodniacy, no którzy poza sezonem, kiedy już na tej chociażby łódce nie pływamy, ale także podczas sezonu letniego patrolują brzegi właśnie na rowerach. Oczywiście jest to do wykorzystania materiał, natomiast ciężko też mówić o pościgach rowerowych, chyba że rowerzystów lub pieszych.

[0:10:53 kobięcy głos]

No dobrze, czyli jeżeli ktoś kocha rowery, to jednak nie do Was. Czy jest jakaś różnica w pracy w ruchu drogowym w mieście, a na wsi?

[00:11:03 podinsp. Robert Opas]

Zdecydowanie tak. Tutaj chodzi przede wszystkim o natężenie ruchu, o infrastrukturę. Policjanci w obszarach takich mniej powiedzmy zaludnionych zdecydowanie rzadziej mają do czynienia chociażby z ręczną regulacją ruchu. Zresztą widać to po kierowcach, którzy też bardzo często nie są przygotowani do tej ręcznej regulacji. Przyjeżdżając chociażby do Warszawy, z mniejszej miejscowości, wiem to chociaż po swojej rodzinie, która bardzo często mówi, że ta wyprawa do Warszawy to naprawdę jest bardzo trudna. Ale prawa jazdy zdobywamy tak naprawdę na cały obszar kraju, na każdą pogodę, w każdych okolicznościach i tu musimy być bardzo czujni. Niestety bardzo często też zapominamy o tych podstawach i dlatego to jest bardzo istotne. No na pewno chociażby istnienie tych różnych wyspecjalizowanych struktur w postaci sekcji obsługi zdarzeń drogowych i tych wszystkich komórek, o których tutaj wcześniej mówiliśmy, obowiązuje przede wszystkim w miastach. Mniejsze składy osobowe, najczęściej służba patrolowa, no i specyfika konkretnych miejscowości czy też obszarów. też troszeczkę inny charakter w pracy policjanta ruchu drogowego. Natomiast umiejętności, które zdobywamy na szkoleniach, mogą przydać się zarówno w mieście, jak i w obszarze wiejskim.

[0:12:20 kobięcy głos]

A co jest takiego właśnie w tej sekcji obsługi zdarzeń drogowych? Co Pana tak pociąga?

[0:12:25 podinsp. Robert Opas]

Tutaj najciekawsze jest to, że to nie jest zgodne z moim wykształceniem, bo jestem absolwentem Wydziału Dziennikarstwa i Nauk Politycznych, ale całe życie fascynowałem się ruchem drogowym, generalnie motoryzacją, techniką motoryzacyjną i również chciałem zostać biegłym z zakresu właśnie rekonstrukcji zdarzeń drogowych i techniki motoryzacyjnej. Dlatego też ruch drogowy był tu naturalnym wyborem. Co jest fascynującego w tych zdarzeniach? Tutaj odpowiem jedną rzecz, że praca kontrolera ruchu drogowego nie była moją wymarzoną. Zdecydowanie te czynności, takie specjalne, wymagające specjalistycznej wiedzy i braku codziennej dyskusji z uczestnikami ruchu drogowego i nakładaniem na nich grzywien to była jedna z rzeczy, którą przede wszystkim chciałem wykonywać jako ten specjalista podczas obsługi zdarzeń drogowych, czyli też zdobyć, można powiedzieć, większe możliwości na swój rozwój osobisty. Te czynności, które wykonujemy przy wypadkach drogowych, to są czynności niepowtarzalne. Ktoś musi wykonać je bardzo specjalistycznie, bez żadnej wątpliwości, tak aby w dalszym postępowaniu dla innych osób, odtworzenie tego zdarzenia pomogło w tym, że faktycznie sprawca zostanie tutaj ukarany. Ból zawsze ogromny, jeżeli stracimy kogoś bliskiego, ale ten materiał, który trafia do sądu musi być profesjonalny. Więc zdobywałem również wykształcenie związane właśnie już typowo nie z tym humanistycznym wykształceniem tylko ukończyłem specjalistyczne szkolenia nie tylko w Policji, które spowodowały to, że zarówno biegłym zostałem, jak też policjantem właśnie, wtedy mówiło się popularnie wypadkowej, bo te nazwy też się czasami

zmieniały. Ale to są właśnie ci specjaliści, którzy jeżdżą biurami na kółkach, czyli tutaj mówimy o tym specjalistycznym sprzęcie pomiarowym, o elektronice, która weszła, czyli o systemie eSURV bardzo podobnym do pomiarów geodezyjnych. To bardzo uprościło pracę policjantów i sprofesjonalizowało, tak naprawdę, ten materiał dowodowy. Za moich czasów było to znacznie trudniejsze. Był to jeszcze papier milimetrowy, były to rysunki techniczne, także naprawdę coś, co ciężko uzmysłowić to tak podczas takiego nagrania. Natomiast no było to coś, co mnie fascynowało, no i co spełniłem swojej policyjnej karierze policjanta ruchu drogowego.

[00:14:40 kobiety głos]

Bo po śladach, które są po wypadku, można bezsprzecznie dojść do tego, co się wydarzyło, kiedy i za jaką sprawą.

[0:14:51 podinsp. Robert Opas]

Dobry materiał dowodowy potrafi odtworzyć to zdarzenie. Nie mówimy tutaj o symulacji, tylko o rekonstrukcji takiego zdarzenia. Niestety bardzo często jest tak, że zostają nam do dyspozycji tylko i wyłącznie ślady, bo bądź uczestnicy takiego zdarzenia zginęli w takim wypadku, bądź też, no w bardziej optymistycznej opcji, są chociażby w szpitalu i przez wiele dni nie będą w stanie nam chociażby przekazać relacji jak do tego doszło. Oczywiście to też zapisy z kamer monitoringu. Oczywiście to przesłuchanie świadków, ale przede wszystkim te czynności, które dokumentują, zabezpieczają materiał dowodowy. Bardzo podobna praca jak techników kryminalistyki, tylko typowo związana ze śladami trasy logicznymi i tego typu innymi, których tutaj też nie będziemy nazw rozwijać. Natomiast zabezpieczenie tego materiału musi odbyć się w sposób profesjonalny. No i nie da się tych czynności odtworzyć ani powtórzyć.

[0:15:45 kobiety głos]

Jakie cechy charakteru czy osobowości są istotne w Waszej pracy? Opanowanie, empatia?

[00:15:54 podinsp. Robert Opas]

Opanowanie i empatia dotyczy każdego policjanta, nie tylko ruchu drogowego. Ale tą kwestią, która tutaj zdecydowanie odróżnia naszą służbę, no może poza kolegami z prewencji, to przede wszystkim chęć pomagania innym osobom i umiejętności rozmowy z tą osobą. Musimy naprawdę lubić ludzi, chociaż są sytuacje bardzo, bardzo trudne. I chodzi o to, żeby w takiej sytuacji starać się, żeby osoba, która można powiedzieć, jest naszym klientem, również była obsłużona profesjonalnie. To również umiejętności udzielania pierwszej pomocy. To bardzo wiele kwestii, które łączą się z codzienną koegzystencją z, tak naprawdę, innymi ludźmi. Jeżeli ktoś nie kocha motoryzacji i nie lubi tej pracy z ludźmi, to praca, służba policjanta ruchu drogowego będzie dla niego ogromnym obciążeniem. Są też minusy oczywiście tej pracy. I tutaj też trzeba być, można powiedzieć, przede wszystkim zdrowym, w dobrej kondycji fizycznej, bo chociażby służba na motocyklu jest służbą naprawdę wyczerpującą. Oczywiście każdy policjant musi być w dobrej kondycji i dobrego zdrowia, natomiast w pracy policjanta ruchu drogowego, o dziwo, naprawdę jest to bardzo potrzebne. Pracujemy w trudnych warunkach atmosferycznych, pracujemy podczas opadów deszczu, śniegu, codziennie jesteśmy na drogach. I tutaj nawiązując do tego pierwszego pytania, jesteśmy faktycznie na tych drogach codziennie, w skrajnych momentach różnego rodzaju akcji. Nawet około sześciu tysięcy policjantów ruchu drogowego dziennie dba o bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce.

[0:17:28 kobiety głos]

Jakie są obecnie największe wyzwania dla drogówki, czy zwiększona ilość hulajnóg elektrycznych?

[0:17:38 podinsp. Robert Opas]

Jeżeli chodzi o statystyki ruchu drogowego, to poruszyła Pani jedną z najistotniejszych kwestii, bo ogólne statystyki faktycznie pokazują, że ta poprawa bezpieczeństwa następuje już od kilku lat w różnych aspektach, czy też w różnych kategoriach użytkowników dróg. Analizujemy tę sytuację na co dzień. Ubiegły rok to nazwijmy to, problem z motocyklistami, na które staraliśmy się reagować i tutaj koncentrować swoją uwagę. Wydaje się, że w tym roku z tymi danymi dotyczącymi motocyklistów będzie dużo lepiej, ale niestety hulajnogi elektryczne, kierujący tymi hulajnogami powodują prawie dwa razy więcej zdarzeń niż w ubiegłym roku. Na szczęście nie przekłada się to tak bardzo na tragiczne skutki tych zdarzeń, bo mówimy o niewielkim wzroście ofiar śmiertelnych. Bodajże wczoraj było to 8 osób, w zeszłym roku w tym czasie to było 5. Mówimy o danych rocznych. No ale mówimy też o osobach rannych, a jest to kilkaset wypadków w skali roku. Hulajnoga elektryczna stosunkowo nowe narzędzie. Nowy pojazd, o ile jest to hulajnoga elektryczna, bo tutaj możemy oczywiście znaleźć bardzo wiele pojazdów, które nie spełniają tej definicji i niestety bardzo wiele osób, i tutaj taki apel do opiekunów, do rodziców, aby sprawdzali jaki sprzęt kupujemy dziecku. Niemal 70% wypadków z udziałem "hulajnogistów", tutaj profesor Miodek na pewno by się na mnie obraził, ale tak już powszechnie się przyjęło, że mówimy o tych kierujących, pokazuje, że są to osoby do 17 roku życia. Czyli ja oczami wyobraźni, ale też praktyki, bo widzimy to, widzę sprzęt, który nie spełnia warunków hulajnogi elektrycznej, jest o zbyt dużej mocy, rozpędza się jednocześnie nie do 20 km/h, jak być powinno, ale czasami nawet do kilkudziesięciu. No i tutaj wystarczy porozmawiać nie tylko z policjantami ruchu drogowego, ale z ordynatorami w szpitalach, jeżeli chodzi o oddziały urazowe. Do tego brak kasku, brak jakiegokolwiek zabezpieczenia budzi nasz niepokój. Ale też staramy się intensyfikować działania po to, żeby nie tylko egzekwować te przepisy, ale także uświadamiać kierujących i rodziców i opiekunów, jakie niebezpieczeństwo niesie za sobą nieodpowiedzialne korzystanie z tego typu pojazdu.

[0:19:46 kobiecy głos]

Jedna rzecz to na hulajnogach za szybko, bez kasku, a druga rzecz to w parach, albo czasami w trójkę.

[0:19:53 podinsp. Robert Opas]

Kiedy widzę takie sytuacje, zastanawiam się co krzyknąć, co powiedzieć, bo mijamy się też bardzo szybko. Nie mogę się powstrzymać, żeby nie chcieć zahamować tej bezmyślności. No i tutaj właśnie dochodzimy do roli wiedzy i edukacji, tak. Czy są to świadome zachowania, czy nie. Staramy się pokazywać skutki tego typu zdarzeń. Oczywiście powiedzmy, że jest to wykroczenie. Na hulajnodge elektrycznej nie możemy zarówno przewozić osób, wynika to z samej definicji, która mówi, że jest to urządzenie, pojazd, który jest przeznaczony tylko i wyłącznie dla kierowcy. Nie możemy przewozić żadnego towaru, a takie paczki pod nogami też bardzo często widzimy. No i nie możemy ciągnąć za sobą innych pojazdów. Dodatkowo jest jeszcze jedna kwestia, o której jeszcze raz powiem, "hulajności" zapominają. Z tego pojazdu nie można korzystać poza obszarem zabudowanym, jeżeli nie ma innej infrastruktury. Mówimy o chodniku, poboczu, drodze dla rowerów oczywiście, bo tam się powinniśmy poruszać. Ale jeżeli prędkość jest dopuszczalna powyżej 30 km/h, to z hulajnogi elektrycznej korzystać nie można. Czyli na przykład, wyjeżdżając chociażby w stronę Piaseczna, droga w kierunku Góry Kalwarii, tylko i wyłącznie jezdnia do dyspozycji kierujących. Prędkość 70 km/h. Tam absolutnie hulajnoga elektryczna znaleźć się nie może. No i to jest ta różnica w stosunku chociażby do roweru. Inne przepisy są bardzo podobne, ale chociażby te, o których tutaj rozmawiamy, dotyczące przewozu osób, ładunku, ograniczające prędkość i możliwość korzystania w konkretnych miejscach, niestety bardzo często, nie są znane kierującymi hulajnogą i to jest ogromny problem.

[0:21:30 kobiecy głos]

No powiedzmy co się może wydarzyć, jeżeli rodzic, przecież kochający swoje dziecko, jedzie z dzieckiem i to dziecko jest przed kierującym.

[00:21:42 podinsp. Robert Opas]

Obrażenia kierujących hulajnogami są bardzo różne. Staramy się też pokazywać najtrudniejsze i najtragiczniejsze zdarzenia. Odkąd hulajnogi pojawiły się w ustawie Prawo o ruchu drogowym i spełniają definicję konkretnego pojazdu, pierwszy wypadek, bardzo tragiczny, który pamiętam, to z samego centrum Warszawy. Młody chłopak, ze swoją dziewczyną, przejeżdżają na hulajnodze elektrycznej przez przejście dla pieszych, czyli też popełniają wykroczenie, natomiast najgorsze jest to, że zjeżdżając to kółko zawadza, tak naprawdę, o krawężnik. Dziewczyna upada, uderza głową w krawędź tego krawężnika, o którym rozmawiamy. Następnego dnia dowiadujemy się, że był to pierwszy chyba wypadek śmiertelny, jaki odnotowaliśmy. To jest chyba największa przestroga, pokazywanie skutków tych zdarzeń. Bo to, że mówimy o niewielkiej liczbie ofiar śmiertelnych, to nie oznacza, że mówimy o małej ilości osób rannych. To kilkaset osób i te obrażenia czasami prowadzą do niepełnosprawności przez całe życie. Więc jeszcze raz apel do rodziców. Przede wszystkim odpowiedni sprzęt, bezpieczny sprzęt, zabezpieczenie, nieobowiązkowy dziś kask, ale dla mnie on jest po prostu, jeżeli chodzi o rozsądek, obowiązkowy no i pierwsze prawo jazdy, czyli karta rowerowa od 10 do 18 roku życia. Ten dokument uprawnia do kierowania hulajnogą elektryczną i praktyczne umiejętności. To dotyczy każdego pojazdu. Czyli zadbajmy o to, żeby dziecko potrafiło się na tej hulajnodze poruszać. Dotyczy to także rowerzystów, bo niestety, o ile wiedza wśród młodych rowerzystów jest, wydaje mi się na bardzo dobrym poziomie, cały czas rosnącym, ale jeżeli chodzi o umiejętności techniczne kierowania samym rowerem, z tym niestety bywa gorzej.

[0:23:23 kobiecy głos]

Głównymi przyczynami wypadków spowodowanych przez kierujących na drogach jest nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu. Jak wskaźniki się zmieniają dotyczące tych przyczyn oraz czy rosną czy maleją?

[0:23:41 podinsp. Robert Opas]

Ogólna liczba wypadków drogowych, jeżeli mówimy na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat, to jest, można powiedzieć, sukces naszego społeczeństwa. Zaczynając pracę w Policji ruchu drogowego i mówiąc o założeniach spadku ilości ofiar wypadków drogowych poniżej dwóch tysięcy, na pewno byłem sceptyczny. Dzisiaj mówimy o liczbie mniejszej niż 1900. 1896 to ubiegły rok. Podobne dane były w roku 2023. Natomiast jeżeli chodzi o przyczyny tych zdarzeń, niestety cały czas są takie same. Wymieniła pani tutaj nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu i faktycznie jest to przyczyna 26 ponad procent zdarzeń drogowych w naszym kraju i w zeszłym roku zginęło w tych zdarzeniach 230 osób. Ale ja zawsze patrzę na tą drugą pozycję, która jest niewiele mniejsza. 22% wypadków to niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, ale 638 osób, które zginęły, czyli cztery razy więcej niż w tym przypadku. A zawsze też zauważmy jedną kwestię, że my musimy przyjąć jakąś wstępną przyczynę wypadku, a to nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu bardzo często łączy się też z nadmierną prędkością. Więc to są dwie najtragiczniejsze przesłanki do tego, że wypadki istnieją. I tutaj nie ma innego wyjścia. Musimy powiedzieć o błędzie ludzkim. To nie są awarie pojazdu. Oczywiście może zdarzyć się zasłabnięcie czy jakieś zdarzenie losowe związane z chociażby wyładowaniem atmosferycznym, ale to są bardzo rzadkie przypadki. Następne przyczyny to niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, ale tutaj to już jest niecałe 8% zdarzeń. Pozostałe zdecydowanie rzadziej, czyli trudny manewr, jeden z najtrudniejszych wyprzedzania, omijania. I te wszystkie dane można

znaleźć w tej naszej książeczce, opracowaniu rocznym Wypadki drogowe. Za każdy rok takie zestawienie przygotowujemy po to, żeby też pokazywać kierowcom, jakie skutki niosą, te według nich, bardzo często drobne błędy. I one nie są drobne. To są bardzo poważne zdarzenia. Pamiętajmy, że na drodze nie jesteśmy sami i to nie jest tylko nasze bezpieczeństwo, ale bezpieczeństwo wszystkich innych uczestników ruchu drogowego. I tutaj zawsze ta dyskusja pieszy, kierowca, rowerzysta, motocyklista bardzo mnie dziwi, bo wszyscy jesteśmy pieszymi, a w pewnym momencie zapominamy wsiadając do pojazdu, jak kruche jest ludzkie życie i że ten pieszy jest niechronionym uczestnikiem ruchu drogowego. A przypomnijmy, że to ponad 40% ofiar wypadków drogowych, jeżeli chodzi o skalę Polski. To się powoli zmienia na lepsze, ale cały czas powoli. Oczywiście wizja "Zero" też dzisiaj wydaje mi się trudna do osiągnięcia, ale mam nadzieję, że pomyślę się tak samo jak w tej kwestii tych dwóch tysięcy ofiar, które osiągnęliśmy, otrzymując oczywiście też europejskie wyróżnienia jako kraj, który ma jeden z najwyższych spadków ilości zdarzeń drogowych.

[00:26:29 kobiecy głos]

Czy poprawną daną znalazłam, że około 95 tys. pijanych zatrzymuje się rocznie?

[0:26:37 podinsp. Robert Opas]

Tak, to niestety prawda. I było to w zeszłym roku ponad 92 tys. Ale na przestrzeni ostatnich lat, to ta liczba od 115 tys. do tych 92 tys., no jest liczbą ogromną. Zawsze tutaj podaję przykład Stadionu Narodowego. To pojemność niecałe 70 tys. To wyobraźmy sobie taki stadion i jeszcze jego kawałek, czyli dodajmy do tego stadion chociażby warszawskiej Legii. To są zatrzymani przez nas nietrzeźwi kierujący. Mówimy tutaj w stanie po użyciu i w stanie nietrzeźwości. Natomiast tu też widzę jakieś światło w tunelu, bo jednak te 92 tysiące to jest zdecydowanie mniej niż 115 tysięcy. A zauważmy też, że w ubiegłym roku wykonaliśmy ponad cztery miliony więcej badań na stan trzeźwości, nazwijmy to w ten sposób, w stosunku do roku 2023, a liczba zatrzymanych była mniejsza o kilka tysięcy. Więc to pokazuje, że być może też idziemy w dobrym kierunku. No ale o alkoholu to moglibyśmy, i o jego obecności w ruchu drogowym, rozmawiać bardzo długo. Bo to nie jest tylko wyłącznie kwestia dotycząca pracy policjantów ruchu drogowego, ale obecności alkoholu w kulturze, dostępność tego alkoholu i tak dalej, i tak dalej. Tutaj myślę, że Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych to była instytucja, która mogłaby szerzej to omówić. Ale oczywiście staramy się zarówno egzekwować, jak i także edukować kierowców. No ale tragiczne dane to chociażby ten długi weekend sierpniowy, kiedy mówiliśmy o piątku, soboty i niedzieli. Każdego dnia ponad 400 kierowców zatrzymanych dziennie w stanie po użyciu alkoholu. No i taka średnia to prawie 250 osób dziennie w skali roku. Zdecydowanie za dużo.

[0:28:16 kobiecy głos]

Czy istnieją jakiegokolwiek dane ilu tych kierowców po alkoholu może być nie złapanych, bo po prostu im się upiekło? I to może nam uzmysłowi, jak jesteśmy na tej drodze, co który kierowca, w każdej chwili może nacisnąć zbyt mocno pedał gazu albo po prostu nie zachować dostatecznej ostrożności.

[0:28:41 podinsp. Robert Opas]

Niestety gromadzone przez nas dane nie pokażą tutaj takiej liczby. Natomiast zauważmy, że tych kontroli prowadziliśmy w zeszłym roku ponad 16 milionów. Mamy 40 milionowy kraj, jeżeli mówimy o naszych obywatelach, plus przyjezdnych. Czyli jednak trafienie na taką kontrolę wcale nie jest nierealne. Ale tutaj też warto zauważyć faktycznie, że no może mamy troszeczkę lepsze dane. Coraz więcej osób zgłasza do nas tego typu potrzebę interwencji, jeżeli sami nie są w stanie zapanować, bardzo często nad znajomym, bardzo często nad członkiem rodziny. Mówimy tutaj też o ujęciach

obywatelskich. Staramy się na to mocno reagować. I tutaj taki apel do osób, które często dyskutują z nami, mówię o ekspertach, nazwijmy to bezpieczeństwa ruchu drogowego, że dosyć restrykcyjnie kontrolujemy tą trzeźwość. Te dane i obecność osób w stanie nietrzeźwości w wypadkach drogowych pokazują, że będziemy to robić bezwzględnie. I tutaj myślę, że nie ma, z mojego punktu widzenia, żadnej dyskusji. Jest to jedna z najważniejszych, z najważniejszych kwestii, która może uratować ludzkie życie. Krótko mówiąc wyeliminować taką osobę zza kierownicy. Chociaż też oczywiście kwestią osobnej rozmowy byłoby egzekwowanie tych przepisów, bo zdarza się, że zatrzymujemy kierowców, którzy mają kilkukrotny zakaz prowadzenia pojazdów. No ale myślę, że tutaj też przepisy idą w dobrym kierunku, żeby jednak ta kara była bezwzględna.

[0:30:03 kobiecy głos]

Sam Pan powiedział w którymś z wywiadów, że każdy pod wpływem alkoholu za kierownicą to potencjalny zabójca.

[0:30:09 podinsp. Robert Opas]

Nie zmieniam tego zdania. Jeżeli mówimy o udziale osób nietrzeźwych jako sprawcy wypadków drogowych, to w ogóle zdarzeń od 6 do 7% w ostatnich latach. Ale to wydaje się 6, 7% niewiele. Ale to jest kilkaset zdarzeń i kilkadziesiąt osób, które zginęły na polskich drogach, rok do roku.

[00:30:28 kobiecy głos]

Co roku, od siedmiu lat, prowadzicie "Policijną mapę wypadków drogowych", do obejrzenia w internecie. Jest to interaktywna mapa, gdzie codziennie zaznaczacie punkty śmiertelnych wypadków drogowych. Czy te czarne punkty, z których każdy jest ludzką tragedią, w jakiś sposób trafiają do wyobraźni kierowców? Obserwujecie to?

[0:30:52 podinsp. Robert Opas]

Mamy taką nadzieję. I patrząc na dane dotyczące zdarzeń drogowych, tych najtragiczniejszych, wydaje się, że odnoszą efekt. Ale ta mapa nie zapewni bezpieczeństwa jako sama narzędzie. To narzędzie jest przeznaczone między innymi do mediów, które bardzo często zainteresowane są problematyką ruchu drogowego i mają tutaj gotowe narzędzie do pokazywania skali tej tragedii. Że to nie jest tak, że tych wypadków nie ma i nie dotyczą nas wszystkich. W tym roku, na dzień dzisiejszy, mamy niemal 300 punktów, podczas wakacji. Ogromna liczba, ale w zeszłym roku było ich 375. Dwa lata temu 401. Tylko to też, uświadommy sobie, że czasami ta jedna kropka to nie jedna ofiara śmiertelna, tylko niestety bardzo często trzy, cztery, a nawet i więcej, jeżeli mówimy o wypadkach komunikacyjnych z udziałem autobusów czy też busów. Zdarzenie z dzisiaj, z nocy, z Wieliczki. Trzech młodych ludzi, którzy uderzają w przepust drogowy i jedna kropka. Trzy ofiary. Ale każdy z tych punktów, on nie tylko jest czarny, ale też czerwony i żółty, bo tutaj ta legenda zawiera zdarzenia z ostatniej doby, zdarzenia od początku wakacji, zdarzenia, gdzie ktoś odniósł śmierć, a wcześniej był traktowany jako osoba ranna. Bo to są dane wstępne, do 30 dni mówimy o śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. No, powoduje to, że mam nadzieję, skupia na sobie dyskusję osób, które są zainteresowane tym, aby przekazywać tę świadomość innym, że to zachowanie na drodze nasze, niestety bardzo często, jeżeli złamiemy przepisy ruchu drogowego, przekłada się na bezpieczeństwo wszystkich. Samochód nie jest urządzeniem jak lodówka, pralka, czyli takie codzienne sprzęty, chociaż z niego też korzystamy codziennie. Ale ta lodówka i pralka nikogo nie zabije. A to jest narzędzie, które jest oczywiście wspaniałe, bo zapewnia nam transport, zapewnia nam dojazd do różnego, chociażby do miejsca pracy, czyli może też powodować, że tę pracę będziemy mieli lepszą. Ale jeżeli chcemy mieć tą lepszą pracę i dojeżdżać

codziennie, róbmy to rozsądnie. Bo jeden błąd, jedno złamanie przepisów może skończyć się tym, że na tej mapie drogowej ten punkt będzie oznaczał punkt z naszym udziałem.

[0:33:05 kobięcy głos]

Prowadzicie jako ruch drogowy wiele akcji informacyjnych, prewencyjnych właśnie po to, aby społeczeństwo jak najbardziej było świadome tych niebezpieczeństw. Np. "Zwolnij - niebezpieczny punkt". Czy to działa na ludzi, kiedy słyszą, że się zbliżają do niebezpiecznego punktu na drodze?

[0:33:24 podinsp. Robert Opas]

Myślę, że to bardzo fajna funkcjonalność różnego rodzaju aplikacji, która zwraca uwagę na to, że gdzieś jest jakieś poważne zagrożenie. To wspaniałość techniki, jeżeli mówimy o tym, bo kiedyś ewentualnie mogliśmy takie oznakowanie w postaci czarnych punktów na drodze pokazać, a tutaj jest opcja tego, że możemy spodziewać się niebezpieczeństwa. Więc na pewno bardzo fajna inicjatywa. Ich jest bardzo wiele. W naszym polskim systemie prawnym korzystanie z nawigacji samochodowej, oczywiście nie trzymając telefonu w dłoni, zapewnia nam taki przegląd, można powiedzieć, różnego rodzaju zagrożeń, jeżeli chodzi o pokazywanie przez nawigację, że gdzieś prowadzona jest kontrola drogowa. To też jest według nas kwestia, która pozwala kierowcom na jeszcze większą czujność. To, że ten patrol chociażby jest widoczny w tej nawigacji, to nie oznacza, że za chwileczkę dalej nie stoi następny i kaskadowo nie mierzy prędkości, a jeszcze nie został oznaczony przez innych kierujących. Więc tutaj też taką odpowiedź dam państwu. Ale no mówię, jeżeli chodzi o kwestię techniki i o kwestie właśnie tego, co możemy wykorzystać dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, różnego rodzaju przekazu medialnego, także poprzez programy nawigacyjne, no to myślę, że jest rzecz, z której powinniśmy korzystać. Chcemy bombardować społeczeństwo, kierujących tymi informacjami, które mogą naprawdę podnieść bezpieczeństwo tego ruchu. Nam nie zależy na mandatach. Statystyki mandatów, jeżeli ktoś prowadzi, to tylko Urząd Skarbowy w Opolu. Natomiast tą statystykę, którą mamy przed sobą, czyli zdarzeń drogowych, oceny pracy naszych policjantów pod kątem skuteczności, będziemy prowadzić zawsze. Także tutaj powiem tak. Statystyki są w Policji, ale są po to, żeby pokazywać, jeżeli chodzi o ruch drogowy, co należy w konkretnym okresie poprawić, na co zwrócić uwagę, a nie są to statystyki dotyczące nałożonych grzywien w postaci mandatu karnego. Zdecydowanie bardziej wolałem kierującego pouczyć, pracując na drodze. Oczywiście w sytuacji, kiedy to pouczenie zasługiwał. Bo jeżeli mówimy o przejechaniu, chociażby przy wyświetlanym czerwonym świetle, to wydaje mi się, że takie pouczenie nie odniesie skutku. Tutaj bezwzględnie mandat karny, szczególnie jeżeli są to sytuacje wyprzedzania przed przejściem, omijania pojazdu, który zatrzymał się, żeby ustąpić pieszym. I wszyscy musimy mieć świadomość jak to się może skończyć. Codziennie mamy tą tabelkę, codziennie mamy tą mapę podczas wakacji. Niestety, codziennie też, nanosimy na tą mapę kolejne punkty.

[0:35:45 kobięcy głos]

Najnowsza akcja przygotowywana, akcja "Mistrzu zwolnij" we współpracy z PZU. Czy mógłby Pan powiedzieć na czym ona polega i jak ją będziecie realizować?

[0:35:57 podinsp. Robert Opas]

PZU to państwowa firma, która wielokrotnie współpracowała z Policją, żeby zwrócić uwagę na właśnie różnego rodzaju zagrożenia w ruchu drogowym. Tu między innymi konkurs, gdzie można było wygrać uczestnictwo w różnego rodzaju szkoleniach dla osoby, która wydawała się nam osobą, mówię tutaj oczywiście nie Policji, tylko nam, chociażby w rodzinie, jako osoba, która no niestety popełnia pewnego

rodzaju wykroczenia, czy jeździ brawurowo. I na to chcieliśmy zwrócić uwagę. Na to też zawsze zwracam uwagę, że mimo tych apeli niestety jest część kierowców, którzy jeżdżą bardzo brawurowo, bo uważają się za świetnych kierowców, bo uważają, że zapanują nad tym pojazdem. A ja jeszcze raz wrócę do tych statystyk. Osoby, które tak uważały w zeszłym roku, ze względu na tą nadmierną prędkość, spowodowały to, że 638 osób na polskich drogach poniosło śmierć. Wyobraźnia, kwestia tej prędkości. Mistrzu, zwolnij. I to jest istotne. Jeżeli Mistrz chce jeździć troszeczkę szybciej, to niech wynajmie ten samochód na torze, albo pojedzie swoim i zobaczy, że ta prędkość naprawdę spowoduje, że w wielu przypadkach nie będzie w stanie panować nad pojazdem, a co dopiero w ruchu miejskim. Te ograniczenia, które są na terenie naszych miast, na terenie naszych dróg, no one są poustawiane nie po to, żeby były, tylko po to, że w tym miejscu, konkretnie taka prędkość pozwoli nam, oczywiście i tak dostosowana do warunków ruchu, zapanować nad pojazdem i w sytuacji awaryjnej ewentualnie będziemy mówić o jakimś drobnym zdarzeniu drogowym, kolizji, gdzie wszystko będzie można załatwić na podstawie oświadczenia, a jeżeli nie to przyjedziemy, pomożemy w rozstrzygnięciu tego typu zdarzenia. Ale niestety prędkość zabija. Tych akcji, na przestrzeni lat, pamiętam kilkadziesiąt. Chociażby kampania "10 mniej. Zwolnij!", która też, mam nadzieję, pozwoliła zobrazować wszystkim kierującym, że jednak te 10 km/h to nie jest 1, 2, 3 metry drogi zatrzymania mniej, tylko kilkanaście. No i odebranie szansy pieszememu na przeżycie takiego zdarzenia, jeżeli dojdzie do potrącenia pieszego. Więc prędkość, to będzie zawsze coś, o czym będziemy mówić. Cieszy nas współpraca z tak ważnym podmiotem, jakim jest Powszechny Zakład Ubezpieczeń. Jesteśmy zawsze otwarci na współpracę, która może poprawić coś, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego.

[0:38:19 kobiecy głos]

Wspominał pan o tej prędkości. W miastach miało miejsce, w sumie niedawno, zmiana przepisów, że to pieszy ma pierwszeństwo, zbliżając się już do zebry. To źle zapamiętałam? Proszę o korektę.

[0:38:34 podinsp. Robert Opas]

Tutaj pani redaktor, mówimy o pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych. Nie zbliżającym się, nie machającym ręką. To też nie jest precyzyjny przepis i nie da się go inaczej umieścić. Bardzo wiele osób chociażby zwracało uwagę, że ten pieszy mógłby podnieść rękę. Też nie będzie to przepis idealny, bo niestety mamy bardzo wiele osób niepełnosprawnych, które tej ręki nie podniosą. Natomiast ma on podkreślić, i wydaje się, że działa, na podstawie danych, które tutaj obserwujemy od wprowadzenia tego przepisu, no jednak to, że przejście dla pieszych jest miejscem i powinno być najbezpieczniejszym dla pieszych. Niestety przez wiele lat najwięcej zdarzeń, do tej pory zresztą też tak jest, ale uległy one znacznej redukcji, ma miejsce, niestety na przejściu dla pieszych. To nie tylko kwestia pierwszeństwa na przejściu i pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych, ale też obowiązki nałożone na pieszego. Ile razy widzieliśmy osobę w czarnej bluzie z kapturem, z założonymi słuchawkami, nie obserwującą okolicy przejścia i powiem brzydko, gapiącej się w telefon? Takie zachowanie to wykroczenie. Mówimy tutaj o konieczności obserwacji okolicy przejścia. Telefon może być w ręce, ale tak, żebyśmy widzieli co dzieje się wokół. Bo niestety trzeba mieć świadomość, że nawet jeżeli mamy to pierwszeństwo jako pieszy, to ten kierujący, chociażby dojeżdżając do przejścia może zasłabnąć, może nastąpić wystrzał opony, może nastąpić awaria systemu hamulcowego w takim pojeździe. No i wtedy niestety dochodzi do tragedii. I pamiętajmy, że to pierwszeństwo podczas wchodzenia nie dotyczy sytuacji, kiedy naszym, nazwijmy to przeciwnikiem, jest pojazd szynowy. Czyli jeżeli to jest tramwaj, to pieszy znajdujący się na przejściu ma pierwszeństwo, a nie wchodzący. Tramwaj nie zatrzyma się nawet jadąc 30, 40 na godzinę w miejscu. I tego też trzeba mieć świadomość. Wszyscy tymi pierwszymi jesteśmy, a niestety piesi też popełniają sporo wykroczeń. No niestety bardzo często powiem świadomych. Więc tutaj też kwestia

interwencji, pouczenia czy też mandatu karnego zależy od konkretnej sytuacji, tak aby odniosła ona skutek i żeby ten pieszy jeżeli czegoś nie wie, to się tego konkretnie dowiedział i stosował w przyszłości.

[0:40:38 kobiety głos]

Ja osobiście dziecku tłumaczę, że na drodze to panuje prawo buszu. Żeby zawsze była ostrożniejsza i nawet jeżeli ma pierwszeństwo na tych pasach, założmy, czy jadąc ścieżką rowerową, żeby jednak łąpała kontakt wzrokowy ze zbliżającym się kierowcą, jeżeli oczywiście to możliwe. Ale o tym prawie buszu. Jako piesi właśnie jesteśmy najmniej chronieni, więc może to się przyda.

[0:41:04 podinsp. Robert Opas]

To, że jesteśmy najmniej chronieni to oczywistość. I to też dlatego zakładamy, że jest to niechroniona grupa uczestników ruchu drogowego, najczęściej będąca też kierującym innym pojazdem, bo dzieci też już zaczynają ten swój udział jeżdżąc na rowerku czy na hulajnodze, czy na deskorolce. I to czego mama nauczy, to czego nauczy opiekun, to czego najczęściej mam nadzieję już nauczy szkoła, bo to pokazuje też sytuacja ostatnich lat, że o tym buszu już coraz rzadziej bym mówił, ale no są oczywiście sytuacje, które dotyczą właśnie pieszych i które powodują grozę w naszych oczach. Na szczęście coraz rzadziej widzę sytuacje, chociażby jeżeli o kierujących mowa, kiedy pieszy przechodzi przez przejście dla pieszych, a zostaje pojazd, któremu ustąpił pierwszeństwa, wyprzedzany bądź ominięty. Bo to była groza i horror. Myślę tutaj też bezwzględnie mandat lub sprawa kierowana do sądu. Tych zdarzeń jest coraz mniej, ale musimy uświadamiać swoim pociechom. Ja też mam dzieci w wieku, jedno to jest sześciolatek, drugie już można powiedzieć dorosły kierowca, który właśnie zdobył uprawnienia do kierowania pojazdami, ale chyba byłiby wzorem dla swoich rówieśników właśnie podczas przejścia dla pieszych podczas uczestnictwa w ruchu drogowym. Ja widzę, że ta edukacja tego starszego syna, naprawdę doprowadziła do tego, że ja z nim czuję się bezpieczny, mimo że te prawo jazdy ma dopiero trzy miesiące. Oczywiście popełnia błędy techniczne, ale nie popełnia błędów związanych z przepisami ruchu drogowego. Przede wszystkim nie skutkuje to trudnymi sytuacjami, które mogłyby doprowadzić do potrącenia pieszego, czy też nie ustąpienia pierwszeństwa przejazdu, czy też niestosowanie się do znaków drogowych. Nawet czasami mówię, że robi to przesadnie, ale też wiem, że ma te prawo jazdy trzy miesiące. Myślę, że za trzy lata będzie dalsza weryfikacja i może będzie jeździł już troszeczkę szybciej, ale oczywiście zgodnie z przepisami.

[0:42:57 kobiety głos]

Właśnie, a propos taryfikatorów. Czy podniesienie wysokości mandatów obserwujecie, że wpłynęło na ilość wykroczeń?

[0:43:06 podinsp. Robert Opas]

Oj tak, nie lubimy kar, tak? Jak mówię, już nie jako policjant, tylko jako lubimy podwyżki, ale wynagrodzenia i różne, różnych bonusów. Natomiast nie robimy tych podwyżek, a jeżeli chodzi o taryfikator, taryfikatorów bezwzględnie. Czyli rozporządzenie musiało być zmodyfikowane, bo już były sytuacje, kiedy za bardzo poważne wykroczenia w ruchu drogowym, niemalże przestępstwa ta kara wynosiła maksymalnie 500 zł. Więc od tego czasu wystarczy popatrzeć na statystyki przekroczeń dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym. Tutaj nie tylko bardzo wysoki mandat, ale jeszcze zatrzymanie prawa jazdy. Decyzja administracyjna na 3 miesiące spowodowała to, że dzisiaj mówimy o znacznej redukcji tego typu wykroczeń. Więc, na pewno jako policjant, muszę powiedzieć, że to się przyczyniło do pewnej poprawy bezpieczeństwa. Zresztą dane Urzędu Skarbowego w Opolu, który zbiera wszystkie dane z wpływów mandatowych i liczby wykroczeń, pokazują, że liczba wykroczeń bardzo zmalała, ale wpływy do budżetu są na podobnym poziomie jak przed tym, kiedy został ten akt

prawny zmodyfikowany. Ale nas interesuje przede wszystkim to, żeby tych wykroczeń skutkujących zdarzeniami drogowymi było mniej. Jeżeli to jest mniejszej rangi wykroczenie i widzimy szansę poprawy kierującego, to kierowcy nic nie grozi. Zresztą tak samo jeżeli nie popełnia wykroczeń ruchu drogowego, to też ten taryfikator absolutnie mu w niczym nie przeszkadza. To są naprawdę przestępstwa i wykroczenia, te najbardziej poważne, które zostały tutaj bardzo wysoko staryfikowane. Te mniejszej wagi są zdecydowanie mniej dotkliwe.

[00:44:37 kobiecy głos]

Przepadek pojazdu. Niektórzy podnosili taki argument, że jeżeli ktoś ma samochód za 3 tysiące to go traci, jak ktoś ma samochód za kilkaset tysięcy, też go traci. A to jest ten sam błąd.

[0:44:53 podinsp. Robert Opas]

Pierwszą kwestią jest to, że my nie zabieramy pojazdów. My tymczasowo zabezpieczamy mienie ruchome w postaci pojazdu mechanicznego i jest to tak zwana popularna konfiskata pojazdu. Dalej wszystko jest procedowane już przez prokuratury, przez sąd i cała ta procedura ma spowodować to, że kierowca, który popełnił to przestępstwo w ruchu drogowym traci jakąś wartość. Nigdy nie będzie idealnego przepisu, bo faktycznie w jednym przypadku będzie to 5 tysięcy, w drugim będzie to 5 milionów. Ale po pierwsze weźmy pod uwagę, że poza tym przypadkiem tego pojazdu, przede wszystkim jest to sprawa karna dotycząca jazdy w stanie nietrzeźwości, więc tutaj prawo jest równe i ta osoba straci uprawnienia na co najmniej 3 lata. No a po drugie, ten samochód za 5 tysięcy, też myślę, że stanowi konkretną wartość dla osoby, która się tym samochodem poruszała. Najważniejszą zaletą tego przepisu jest to, że ta kara jest nieuchronna. Jest na pewno uciążliwa, mniej lub bardziej, dotyczy tylko i wyłącznie właściciela pojazdu. Ale tutaj oczywiście, jeżeli nie jest nietrzeźwy kierowca właścicielem pojazdu, to mówimy o równowartości przepadku równowartości tego pojazdu. Oczywiście ona zostanie obliczona przez biegłego na potrzeby postępowania. Więc doliczając do tego kary grzywny, karę na fundusz penitencjarny, wyrok, utratę uprawnień, no to myślę, że te kary są ogromne. I ich nieuchronność też powoduje to, że mam nadzieję, że w tym roku podamy, że ta liczba nietrzeźwych kierujących znowu spadła. Ale od początku obowiązywania tego przepisu, o którym rozmawiamy, o tak popularnie zwanej konfiskacie pojazdów, ponad 11 tysięcy pojazdów zostało zabezpieczonych. No, to jest skala bardzo duża.

[0:46:34 kobiecy głos]

Co by pan powiedział tym, którzy są bardzo nerwowi za kierownicą?

[0:46:40 podinsp. Robert Opas]

Za kierownicą nie ma miejsca na nerwy. To nie tylko alkohol, ale i stan psychofizyczny. Wypoczęty kierowca, zrelaksowany, szanujący innych uczestników ruchu drogowego, to jest jedyna szansa na to, że nie będziemy mówić o ciężkich, trudnych sytuacjach na drodze. I to też staram się tłumaczyć każdemu kierującemu, że ten moment nieuwagi, roztargnienia, wkurzenia za kierownicą, już nie mówię o skrzynkach "Stop agresji drogowej" i o sytuacjach, które widzimy często na drodze. Na te zachowania nie ma na drodze miejsca i tutaj też bezwzględnie reagujemy. Po to między innymi powstały skrzynki "Stop agresji drogowej". Niestety corocznie zapełniają one się setkami tysięcy zgłoszeń. I to też jest pokazanie tego, że niestety mimo tych apeli, część kierowców, tych nerwowych, o których pani redaktor pyta, siada za kierownicę. Staramy się reagować. No i pamiętajmy, że ta droga nie jest tylko i wyłącznie nasza. Zresztą z założenia nazywa się drogą publiczną i musi się tam znaleźć miejsce dla każdego kierującego. Zdecydowanie lepiej poczuć się, jeżeli nawet ktoś popełni to wykroczenie, spowoduje jakieś delikatne zniesmaczenie za naszą kierownicą, to jednak bardzo często ten uśmiech

jest lepszym doradcą, pogrążenie palcem niż te nerwowe zachowania, które niestety często obserwujemy przede wszystkim na szklanym ekranie, bo wtedy widać, co dzieje się czasem i czego chcielibyśmy uniknąć.

[0:48:05 kobiety głos]

Jak mamy sobie poradzić, my jako społeczeństwo, wy jako drogowcy z tymi wyścigami na ulicach? Przyznam, że pomysł wyprowadzki za miasto jest kuszący, ale nie dla wszystkich możliwy.

[0:48:21 podinsp. Robert Opas]

Patrzy pani w moją stronę? Tak, bo faktycznie z tego miasta, ale bardzo niedaleko, wyprowadziłem poza Warszawę. Jest to teren zresztą działania Komendy Stołecznej Policji, więc można powiedzieć teren podmiejski i tam też zdarzają się nieodpowiedzialni kierowcy. To, że nie mam 3 pasmowej drogi, czy nie... szczególnie mieszkając na Komisji Edukacji Narodowej na Ursynowie, bo jestem Ursynowianinem można powiedzieć najbardziej, chociaż i Mokotowianinem, i Powiślaninem. Tam wszędzie faktycznie przede wszystkim hałas pojazdów powodował to, że tych zgłoszeń jest cały czas bardzo dużo. Jeżeli chodzi o tak zwane nielegalne wyścigi, bo dalej nie mamy tutaj jeszcze penalizacji, to staramy się wykorzystywać policyjnych motocyklistów, policyjne grupy Speed, żeby jak najczęściej ujawniać tego typu zdarzenia. Tutaj zmiany w prawie, mam nadzieję, pójdą w tym kierunku, że będzie surowa kara groziła uczestnikom tego typu zdarzeń. Ale to nie jest tak, że nie jesteśmy bezsilni i nie mamy tutaj, nazwijmy tego sukcesów w postaci eliminowania tych kierowców z drogi. Nadmierny hałas, nadmierna prędkość, każdy tak zwany wyścig na obszarze zabudowanym, na drogach publicznych, to jest śmiertelne zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego. Dla pieszych, którzy co do zasady mogą również być chociażby nietrzeźwi, albo mieć ograniczoną sprawność ruchową. Niestety do tych ludzi, którzy bawią się tą adrenaliną, nazwijmy to w ten sposób i starają się w ten sposób narażać życie innych ludzi, niestety nie docierają tego typu apele, dlatego będziemy tutaj bezwzględni i staramy się kierować wnioski do sądu, nie tylko karać grzywnami, które często są dla tych ludzi no śmieszne. Ale przede wszystkim niech uświadomią sobie, że już nie raz podczas tego typu spotkań dochodziło do wielkich tragedii i na takie zachowanie na drogach absolutnie będziemy zawsze reagować. Nie ma na nie miejsca. Wiemy też, poza policjantami ruchu drogowego, bo współpracujemy oczywiście jako cała Policja, z policjantami, którzy zwalczają cyberprzestępczość, z pionami kryminalnymi, więc różnymi, nazwijmy to, nie chciałbym kuchni policyjnej zdradzać, ale kanałami dowiadujemy się coraz częściej, gdzie takie zdarzenie może mieć miejsce. I widać, że jest to dosyć skuteczne, bo wyniosły się te wydarzenia, chociażby patrząc na teren Warszawy z tych miejsc, Kiedyś się tam spotykali. Kierowcy starają się spotykać winnych. O tym też wiemy i będziemy do takich uczestników docierać. Wiadomo, że jest to czasami kilkadziesiąt, a nawet kilkaset osób, więc zatrzymamy na miejscu kilka, kilkanaście samochodów. Ale mamy również cyfrowe oko, które tutaj pomoże nam doprowadzić do tego, żeby z dużą dozą prawdopodobieństwa dotrzeć do uczestników takich, tak zwanych, nielegalnych wyścigów samochodowych. Dla mnie to są bardzo niepoważne zdarzenia i jeżeli mówimy o tych zabójcach, potencjalnych za kierownicą, pod wpływem alkoholu, to niestety wśród tych osób też znalazłbym analogię.

[0:51:16 kobiety głos]

A kiedy możemy się ewentualnie spodziewać zmiany tych przepisów, aby pomogły Wam likwidować te wydarzenia?

[0:51:24 podinsp. Robert Opas]

Z tego co wiem, prace są na poziomie legislacyjnym, ale jestem tylko policjantem ruchu drogowego,

więc oczekujemy na te zmiany. Dla nas ważne jest, żeby weszły w takiej formie, żeby była to nieuchronna kara. No i tak jak chociażby w przepisach dotyczących właśnie konfiskaty tzw. pojazdów, kiedy, jak sama pani redaktor powiedziała, niektórzy byli sceptyczni, to dla nas jest to jednak narzędzie, które pokazuje, że było warto. Jeżeli chodzi o przepisy dotyczące pierwszeństwa pieszych, to początkowo zmiana była niewielka. Ale dzisiaj, już po bodajże trzech latach od wejścia w życie tych przepisów, mówimy o naprawdę dużym spadku zdarzeń z udziałem pieszych, na przejściach dla pieszych. No i wtedy możemy analizować, że ten przepis naprawdę pomógł w bezpieczeństwie ruchu drogowego. Dlatego czekamy. Będziemy tutaj jak najbardziej gotowi do tego, żeby realizować tego typu przepisy. Myślę, że większość społeczeństwa tutaj, jeżeli już mówimy o różnego rodzaju legislacji, czy głosowaniach, czy preferencjach, no jednak większość jest na pewno za tym, żeby te zjawisko na polskich drogach nie miało miejsca. Oczywiście wyścigi, rajdy, drift, super sprawa. Ale na zamkniętym torze, tam gdzie jest zabezpieczenie medyczne, tam gdzie nie ma elementów infrastruktury, które kierujący chociażby driftując, wprowadzając w poślizg pojazd, może uderzyć. Dlatego wtedy jest to fajna zabawa, bezpieczna i zgodna z przepisami prawa.

[0:52:53 kobiety głos]

Rozmawialiśmy o tej sekcji, która najbardziej Pana pociąga, ale wiąże się ona z, jak podejrzewam, z traumatycznymi doświadczeniami. Czasami chociażby związanymi właśnie z ofiarami tych zdarzeń drogowych. Jak sobie radzić z takimi doświadczeniami?

[0:53:12 podinsp. Robert Opas]

Nie odpowiem jednoznacznie na to pytanie, ponieważ myślę, że jeżeli ktoś zamierza pracować chociażby w tej sekcji, ale też w wielu innych zawodach, które też wstępnie wydają się nieprzyjemne, bo niosą za sobą różnego rodzaju obciążenia psychiczne, w moim przypadku, przede wszystkim, ułożone życie rodzinne. Myślę, że każdy zdając sobie sprawę z obciążeń, które niesie praca w sekcji obsługi zdarzeń drogowych, musi tę decyzję świadomie przemyśleć i zobaczyć, czy da radę. Jeżeli okaże się, że nie, to zawsze istnieje możliwość powrotu chociażby do Sekcji Kontroli, do Sekcji Wykroczeń, do różnego rodzaju tych komórek, które nie mają takiego obciążenia, nazwijmy to psychicznego dla nas, ale ktoś tą pracę, tą służbę musi wykonywać. I fajnie, jeżeli robi to osoba, która faktycznie sobie, no nie tylko psychicznie, daje z tym radę, ale przede wszystkim też jest profesjonalistą w tym co robi. Nikt inny nie da rady, na pewno pracować nie tylko w Sekcji Obsługi Zdarzeń Drogowych, trzeba tą pracę po prostu lubić. Ja wiem, że ciężko mówić o wypadkach drogowych w kategorii rzeczy, że można je lubić. Ale też to nie jest tak, że cały czas pracujemy przy zdarzeniach, gdzie ktoś poniósł śmierć, czy też został ranny. Coraz rzadziej, na szczęście, to się zdarza, ale musimy być na to wyczuleni. I tutaj mogę powiedzieć tylko tyle, że przez te kilka lat pracy szczęście moje polegało na tym, bo to są zawsze zdarzenia, które zapamiętuje, że tych z udziałem najmłodszych było bardzo niewiele. I to też jest kwestia tak naprawdę szczęścia, bo te zdarzenia też niestety mają miejsce. I tutaj kiedyś mieliście okazję chociażby robić też wywiad z moim kolegą, który był kierownikiem Sekcji Obsługi Zdarzeń Drogowych, który miał ksywę Anioł Śmierci. To niestety też była ksywa związana z tym, że tych zdarzeń było bardzo dużo z udziałem dzieci. Jemu akurat one się zdarzały, ale też był profesjonalistą w swojej pracy i jego historia była bardzo ciekawa. Bo on z kolei wstąpił do Policji wtedy, kiedy kiedyś sam został potrącony przez, z tego co pamiętam Żuka, czyli jeszcze taki stary samochód transportowy i powiedział sobie, że kiedyś tego kierowcę odnajdzie. To się nie udało, ale pomógł bardzo wielu osobom. Tutaj Piotra serdecznie pozdrawiam, bo też to była osoba, która w tej Sekcji Obsługi Zdarzeń Drogowych myślę, że też powiedziałaaby, że to było jego miejsce.

[0:55:48 kobiety głos]

A jakie właśnie są najmiłsze momenty tej służby?

[0:55:53 podinsp. Robert Opas]

Wdzięczność i uśmiech naszych, nazwijmy to klientów, tak. Jeżeli nawet w tragicznej sytuacji, oczywiście ciężko mówić o tych wypadkach najtragiczniejszych, ale wielokrotnie udało nam się czy pomóc, czy nawet uratować życie, tak. Jeżeli chodzi o pierwszą pomoc, czyli przede wszystkim ułożenie w pozycji bocznej ustalonej tak, to są to są rzeczy, które zapamiętam na całe życie. Nie było tych zdarzeń na szczęście dużo, ale też podczas obsługi tych mniej poważnych zdarzeń. Wytłumaczenie, czasami pouczenie, a czasami niewielki mandat, bo czasami jesteśmy też zmuszeni przepisami prawa do tego, żeby taką grzywnę nałożyć. I ten uśmiech drugiej osoby, czy podziękowanie to są naprawdę rzeczy, które są najmiłsze w tej pracy. Oczywiście, jeżeli chodzi o policjantów ruchu drogowego, to i ta praca z dziećmi, praca przy różnego rodzaju właśnie edukacyjnych wydarzeniach, czy mówimy tu o różnego rodzaju produkcjach, spotach, wystąpieniach w mediach. Jeżeli widzimy cyferkę "0" w statystykach dziennych po stronie ofiar wypadków śmiertelnych drogowych, to całe Biuro Ruchu Drogowego, w którym pracuje dzisiaj, naprawdę jest uśmiechnięte. Gorzej, jeżeli mówimy o danych z sierpniowego długiego weekendu. I ponad 40 ofiarach śmiertelnych wypadków drogowych. Więc wszystko zależy od nas. Nie tylko od policjantów, ale od wszystkich uczestników ruchu.

[0:57:14 kobiety głos]

Gdyby była jedna rzecz, którą mógłby Pan zmienić w zachowaniach kierowców w Polsce, to co by to było?

[0:57:22 podinsp. Robert Opas]

Mentalność. I to niestety kwestie świadomego łamania przepisów ruchu drogowego. Tutaj to jest kwestia, kiedy jadę rano do pracy właśnie spod Warszawy, gdzie są wąskie uliczki i jadę te 50 na godzinę, nawet w niektórych miejscach jest dopuszczalna 60, ale to jest już mniej istotna kwestia, bo prędkość, mimo że jest 60, ma być dostosowana do warunków ruchu. Te 50, dzisiaj przy pięknej słonecznej pogodzie, kiedy nie ma dużego ruchu, jest okej. Ale jeżeli będą to pierwsze opady deszczu, nawet deszczu, już nie mówię o oblodzeniu i tak dalej. No i kierowca dalej jedzie te 60, to się może okazać, że to jest prędkość za duża. Ale ja nie mówię o takich, nazwijmy to, w cudzysłowie błahych wykroczeniach. Codziennie podczas tej jazdy do pracy, może nie codziennie, ale bardzo często, na podwójnej ciągłej, na przejściach dla pieszych, na różnego rodzaju miejscach, gdzie absolutnie to są podstawy i kierowcy na bank te przepisy, po prostu, muszą znać, te osoby się śpieszą. Te osoby się śpieszą, powodując nie tylko teoretycznie, ale też praktycznie ogromne zagrożenie. No i ewentualnie, jeżeli gdzieś z daleka widzą potencjalną kontrolę drogową i tak dalej, to zaczynają zachowywać się zgodnie z przepisami. Myślę, że powinniśmy o tym pamiętać, że naprawdę wystarczy sekunda, żeby mówić o tym, że na miejsce przyjedzie Sekcja Obsługi Zdarzeń Drogowych, czyli popularna wypadkowa. A tym, kto w tym wypadku zginął, może być ktoś z naszych bliskich, może być ktoś z naszych znajomych, bo ktoś pojechał tak jak państwo, śpiesząc się rano do pracy. I tylko tyle. To wystarczy. Wystarczy to, żebyśmy przestali mówić o tym, że policjanci są chociażby nastawieni na tą kontrolę prędkości, że dla nich to jest po prostu, tylko i wyłącznie kwestia wpływów do budżetu. Nie, my nie musimy się chować, jak często słyszę Policja krzakowa. Naprawdę nie musimy się chować. Wystarczy stanąć podczas takiej akcji "Prędkość" przy patrolach, które nie będą tutaj ukrywać, stoją chociażby na ulicy Puławskiej, w miejscach, które większość osób zna. Kilka minut i kolejny zatrzymany samochód za przekroczenie dopuszczalnej prędkości. Nie musimy się chować. Chcielibyśmy, żeby państwo nas zmusili do tego, żebyśmy faktycznie musieli za tymi wykroczeniami chodzić. Czyli policjantowi ruchu

drogowego można życzyć przede wszystkim, tylko i wyłącznie interwencji własnych, a nie zleconych. A tych zleconych niestety mamy najwięcej, bo są to kolizje, wypadki. Więc, obrazując musimy robić to, co jest konsekwencją wcześniejszych skutkowych zachowań kierowcy. A my chcielibyśmy, taką reklamę też widziałem ostatnio, nudzić się za tą kierownicą? I tego byśmy sobie życzyli. Ale jeżeli chodzi o mentalność, to zdecydowanie tego, żeby wykorzystywać wiedzę, którą na pewno mamy w głowie, jako kierowcy i przypomnieć sobie, kiedy zdawaliśmy egzamin na prawo jazdy, że wcale nie byliśmy wtedy jeszcze sami, a wśród nas jeżdżą inni kierowcy, którzy jeszcze takich umiejętności nie mają. Jeżeli będziemy jeździć bez wyobraźni, to niestety, chociażby na tej mapie wypadków, będziemy mieli następny punkt.

[1:00:38 kobiecy głos]

Do tej nudy Wam życzę, a nam wszystkim więcej oleju w głowie.

[1:00:43 podinsp. Robert Opas]

To wszystko zależy od nas samych, jako pieszych, kierowców. I wtedy, jeżeli to miejsce na drodze się znajdzie, to naprawdę też nie będziemy mówić o żadnych agresywnych zachowaniach, a my z chęcią się ponudzimy.

[01:00:56 kobiecy głos]

Wszystkiego dobrego. Dziękuję bardzo.

[01:00:58 podinsp. Robert Opas]

Dziękuję.