

Jacek DWORZECKI*

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE (ZARYS PROBLEMATYKI)

Artykuł przedstawia (w zarysie) zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce. Zaprezentowano, w ujęciu definicyjnym i typologicznym, przestępstwa i wykroczenia drogowe, a także elementy zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Całość została uzupełniona analizą stanu bezpieczeństwa na naszych drogach w oparciu o aktualne dane z policyjnych statystyk.

Słowa kluczowe: *ruch drogowy, bezpieczeństwo ruchu drogowego, wypadek drogowy, kierowca*

WSTĘP

Bezpieczeństwo ruchu drogowego (dalej: BRD) jest istotnym elementem w mobilności społeczeństwa. Ze wszystkich gałęzi transportu najbardziej niebezpieczny jest transport drogowy i to on przynosi największe straty wyrażone liczbą ofiar śmiertelnych czy rannych. Szacuje się, że ponad 90% wszystkich ofiar śmiertelnych w transporcie zdarza się w następstwie wypadków drogowych. Co roku w Polsce ginie niewielkie miasteczko, a każdego dnia żniwo śmierci w wypadkach drogowych w Europie dorównuje katastrofie średniej wielkości samolotu rejsowego. Każdego roku w krajach Unii Europejskiej na drogach śmierć ponosi ok. 40 tys. osób a 3,5 mln zostaje rannych. Co trzeci obywatel UE w czasie swojego życia zostanie hospitalizowany z powodu uczestnictwa w zdarzeniu drogowym, a jeden na dwudziestu obywateli Wspólnoty zginie, bądź będzie ciężko ranny w wypadku drogowym. Kraje Unii Europejskiej dawno już zrozumiały, że oprócz czysto humanitarnego wymiaru, jaki ma redukcja ludzkiego bólu i cierpienia, dzięki inwestycjom w efektywne zmniejszanie liczby wypadków drogowych i ich ofiar, możliwe jest zaoszczędzenie zasobów znacznie przewyższających nakłady, które obecnie pochłania utrata produktywności, rehabilitacja ofiar i likwidacja skutków wypadków. Sektor transportu w krajach Unii Europejskiej zatrudnia ponad 10 mln osób i generuje ok. 10% unijnego PKB. Całkowite koszty wypadków drogo-

* dr Jacek DWORZECKI – Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego APEIRON w Krakowie

wych w Unii, szacowane są na 160 mld euro rocznie, co odpowiada mniej więcej 2% PKB Wspólnoty.

Tymczasem w Polsce roczne straty z tytułu kosztów wypadków drogowych szacowane są na ponad 2% PKB – tyle warte są zasoby, które nasz kraj bezproduktywnie traci na pokrywanie społecznych i ekonomicznych kosztów wypadków drogowych. Dlatego należy zastanowić się, jak skutecznie zapobiegać tym niepotrzebnym stratom. Ponieważ nakłady na BRD odznaczają się wysoką rentownością, właściwe inwestowanie w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego pozwoli na zaoszczędzenie zasobów, które można będzie przeznaczyć na rozwój gospodarczy lub wsparcie innej gałęzi sektora zdrowia publicznego.

Działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa w krajowym ruchu drogowym wymagają zakrojonego na szeroką skalę wsparcia ze strony wszystkich sektorów, które, z racji ustawowych obowiązków (i nie tylko), są zaangażowane w poprawę BRD. Należy pamiętać, że chodzi tu o zdrowie i życie naszych obywateli, a bezpieczeństwo ruchu drogowego jest częścią bezpieczeństwa publicznego i jako takie powinno być traktowane, jako działania zmierzające do poprawy warunków życia społeczeństwa.

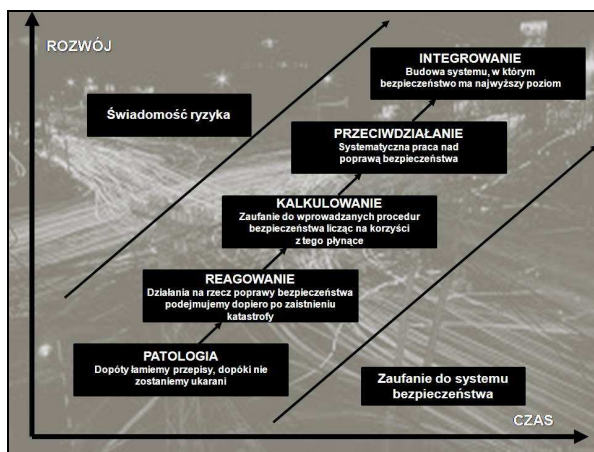
O rozmiarze zagrożenia świadczy fakt, że wypadki drogowe odpowiedzialne są w naszym kraju za ¼ zgonów z przyczyn zewnętrznych i są pierwszą przyczyną śmierci ludzi młodych – najbardziej perspektywicznej i produktywnej części społeczeństwa.

Głównymi przyczynami złej sytuacji na polskich drogach są: niska kultura jazdy i powszechne lekceważenie przepisów ruchu drogowego (zwłaszcza tych dotyczących prędkości jazdy, zakazu jazdy po użyciu alkoholu, narkotyków lub podobnie działających środków i obowiązku stosowania urządzeń ochronnych podczas jazdy samochodem), ale także niska jakość infrastruktury drogowej (nieprzystające do obecnych standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego i poziomu wiedzy rozwiązania projektowe, przejścia dróg tranzytowych przez miasta i miejscowości, niebezpieczne skrzyżowania i przejścia dla pieszych, niepodatne otoczenie drogi itp.).

Co roku w Polsce przybywa kilkaset tysięcy nowych pojazdów, a znaczący procent ich użytkowników stanowią nowi niedoświadczeni kierowcy. Biorąc pod uwagę niedoskonałości systemu szkolenia kandydatów na kierowców, należy wskazać, że są to kierowcy w istotnym stopniu przyczyniający się do obniżenia stopnia bezpieczeństwa w krajowym, lokalnym ruchu drogowym. To sprawia, że w rankingu wielu kategorii z zakresu zagrożenia BRD, zajmujemy niechlubne wysokie pozycje. Środki finansowe i zasoby ludzkie przeznaczane na poprawę tej sytuacji są w naszym kraju daleko niewystarczające.

Najistotniejszą aktualnie potrzebą w kwestii podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, jest zmiana „optyki” społecznej wobec zagrożeń na naszych drogach, poprzez wdrożenie nowej *kultury bezpieczeństwa*¹.

¹ Pojęcie kultury bezpieczeństwa poruszył E. Hauer, który oceniając sytuację w transporcie USA, wskazał na trzy nieodzowne warunki postępowania, mające na celu poprawę poziomu bezpieczeństwa w transporcie: nie można dłużej akceptować takiego stanu bezpieczeństwa transportu, który powoduje każdego roku śmierć ponad 40 tys. obywateli, co jest niemożliwą do przyjęcia kontrybucją społeczeństwa za mobilność należy zmienić postawę społeczeństwa, które nie dostrzega różnicy między wypadkami drogowymi a tymi, które są w innych sektorach. Wypadki drogowe (zazwyczaj o małej liczbie ofiar w pojedynczym wypadku, ale przy dużej liczbie wypadków rozproszonych



Rys. 1. Ogólny schemat kultury bezpieczeństwa

Źródło: P. Hudson, *Safety Management and Safety Culture – the Long, Hard and Winding Road*, Centre for Safety Research, Leiden University, The Netherlands 2008

Należy przez to rozumieć konieczną zmianę sposobu myślenia Polaków o ryzyku utraty zdrowia lub życia, wskutek niewłaściwego zachowania się w systemie transportu. Można to uzyskać poprzez włączenie bezpieczeństwa transportu w proces promocji zdrowia i prewencji chorób. Należy także włączyć kulturę bezpieczeństwa w edukację zdrowotną społeczeństwa, czyniąc ją integralną składową codziennego życia².

1. WYKROCZENIA I PRZESTĘPSTWA DROGOWE. UJĘCIE DEFINICYJNE I TYPOLOGICZNE

Zgodnie z Kodeksem karnym, wykroczeniem jest czyn zabroniony, którego szkodliwość społeczna jest znikoma. Natomiast przestępstwem jest pozostały czyn zabroniony pod groźbą kary przez ustawę obowiązującą w czasie jego popełnienia³. W Kodeksie karnym definicja przestępstwa jest ujęta w artykule 1 § 1 i brzmi następująco: „Odpowiedzialności karnej podlega ten tylko, kto popełnia czyn zabroniony pod groźbą kary przez ustawę obowiązującą w czasie jego popełnienia”⁴.

Natomiast Kodeks wykroczeń w artykule 1 § 1 mówi: „Odpowiedzialności za wykroczenie podlega ten tylko, kto popełnia czyn społecznie szkodliwy, zabroniony przez ustawę obowiązującą w czasie jego popełnienia pod groźbą kary aresztu, ograniczenia wolności, grzywny do 5000 złotych lub nagany”⁵.

w czasie i przestrzeni), spowszedniały, jako wydarzenie raportowane przez media konieczna jest zmiana kultury bezpieczeństwa z tej, która milcząco akceptuje ofiary katastrof w transporcie na taką, która wyniesie problematykę bezpieczeństwa na forum władzy centralnej, aby motywować zarówno decydentów, jak i uczestników systemu transportu do wprowadzenia problematyki bezpieczeństwa na poziom najważniejszych priorytetów państwa. E. Hauer, *The Road Ahead*, [w:] „Journal of Transportation Engineering ASCE 131”, nr 5/2005, , s. 7 i następne.

² R. Krystek, *Prawo do bezpieczeństwa*, [w:] *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu, t. II. Uwarunkowania rozwoju integracji systemów bezpieczeństwa transportu*, pod red. R. Krystek, Gdańsk 2009, s. 34.

³ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny art. 1 (Dz. U. z 1997 r. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.).

⁴ Ibidem.

⁵ Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2007 r. Nr 109, poz. 756 z późn. zm.).

Zarówno wykroczenia, jak i przestępstwa dzieli się na umyślne i nieumyślne. Czyn zabroniony popełniony jest umyślnie, jeżeli sprawca, ma zamiar jego popełnienia, to jest chce go popełnić albo przewidując możliwość jego popełnienia, na to się godzi. Natomiast czyn zabroniony popełniony jest nieumyślnie, jeśli sprawca nie mając zamiaru jego popełnienia, popełnia go jednak na skutek niezachowania ostrożności wymaganej w danych okolicznościach, mimo że możliwość popełnienia tego czynu przewidywał lub mógł przewidzieć.

Przestępstwa dzieli się na zbrodnie i występki. Zbrodnią jest czyn zabroniony, zagrożony karą pozbawienia wolności na czas nie krótszy od lat 3 albo karą surowszą. Z kolei występkiem jest czyn zabroniony zagrożony grzywną powyżej 30 stawek dziennych, karą ograniczenia wolności albo karą pozbawienia wolności przekraczającą miesiąc. Zbrodnię można popełnić tylko umyślnie, natomiast występki można popełnić także nieumyślnie⁶.

Zgodnie z Kodeksem wykroczeń, wykroczeniami przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji są⁷:

- nieoznaczenie w sposób odpowiadający wymaganiom i łatwo dostrzegalny, zarówno w dzień, jak i w nocy, jakiegokolwiek przeszkody w ruchu drogowym, urządzenia lub przedmiotu znajdujących się na drodze lub też miejsca prowadzonych robót, jeżeli może to zagrozić bezpieczeństwu ruchu albo utrudniać ruch na drodze;
- samowolne ustawianie, niszczenie, uszkodzanie, usuwanie, włączanie lub wyłączanie znaku, sygnału, urządzenia ostrzegawczego lub zabezpieczającego oraz zmienianie ich położenia, zasłanianie ich lub czynienie niewidocznymi;
- powodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez niezachowanie należytej ostrożności;
- prowadzenie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka pojazdu mechanicznego;
- prowadzenie na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania pojazdu, bez wymaganych przepisami świateł oraz pozostawianie pojazdu bez wymaganego przepisami oświetlenia;
- dopuszczanie do przebywania małoletniego do lat 7 na drodze publicznej lub na torach pojazdu szynowego przez osoby mające obowiązek opieki lub nadzoru nad tymże małoletnim;
- tamowanie lub utrudnianie ruchu na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania;
- zanieczyszczanie drogi publicznej oraz pozostawianie pojazdu lub innego przedmiotu albo zwierzęcia w okolicznościach, które mogą spowodować niebezpieczeństwo lub stanowić utrudnienie w ruchu drogowym;
- niestosowanie się do znaku lub sygnału drogowego, sygnału lub polecenia osoby uprawnionej do kierowania ruchem lub do kontroli ruchu drogowego;

⁶ M. Budyn-Kulik, P. Kozłowska-Kalisz, M. Kulik, M. Mozgawa, *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Lublin 2009, s. 726.

⁷ Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń art. 84 – 97.

- nieudzielenie niezwłocznej pomocy ofierze wypadku przez prowadzącego pojazd, uczestniczącego w tymże wypadku;
- prowadzenie na drodze publicznej pojazdu przez osoby nieposiadające do tego uprawnień;
- prowadzenie na drodze publicznej pojazdu przez osoby nieposiadające przy sobie dokumentu uprawniającego ich do tego;
- dopuszczanie przez właściciela, posiadacza, użytkownika lub prowadzącego pojazd do prowadzenia pojazdu:
 - przez osobę niemającą sprawności fizycznej lub psychicznej w stopniu uniemożliwiającym należyte prowadzenie pojazdu;
 - przez osobę niemającą wymaganych uprawnień;
 - przez osobę znajdującą się w stanie po spożyciu alkoholu lub podobnie działającego środka;
 - pomimo braku wymaganych dokumentów stwierdzających dopuszczenie pojazdu do ruchu;
 - niezapoznanie w wymagane urządzenia i przyrządy;
 - w sposób niezgodny z jego przeznaczeniem;
- posiadanie, nie będąc do tego uprawnionym, w pojeździe urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego w ruchu, wysyłające sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł błyskowych albo sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, a także elementy oznakowania w postaci napisów;
- wykraczanie przeciwko innym przepisom o bezpieczeństwie lub o porządku ruchu na drogach publicznych⁸.

Do podziału przestępstw komunikacyjnych ze względu na miejsce zdarzenia, zaliczymy:

- przestępstwa w ruchu lądowym:
 - drogowym;
 - kolejowym;
- przestępstwa w ruchu wodnym:
 - żegludze morskiej;
 - żegludze śródlądowej;
- przestępstwa w ruchu powietrznym.

Przestępstwa komunikacyjne można też podzielić z uwagi na ich rodzaj, przy czym wyróżnia się tutaj:

- spowodowanie katastrofy komunikacyjnej;
- spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy komunikacyjnej;
- spowodowanie „ciężkiego” wypadku komunikacyjnego;
- spowodowanie „zwykłego” wypadku komunikacyjnego;

⁸ B. Kurzępa, *Kodeks wykroczeń 2010*, wersja elektroniczna – pliki PDF do czytania na komputerze, s. 164.

- prowadzenie pojazdu mechanicznego lub innego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego;
- dopuszczenie, wbrew swojemu szczególnemu obowiązkowi, do ruchu niebezpiecznego pojazdu lub kierowcy niedysponowanego, nietrzeźwego lub bez uprawnień;
- pełnienie w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego czynności zabezpieczających ruch pojazdów⁹.

Najpoważniejszym przestępstwem komunikacyjnym jest spowodowanie katastrofy komunikacyjnej. Za katastrofę uważa się wydarzenie zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy, sprowadzające konkretne i dotkliwe skutki obejmujące większą liczbę osób (co najmniej 10) lub mienie w znacznych rozmiarach oraz niosące ze sobą zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego. Przestępstwo to może być popełnione umyślnie i nieumyślnie¹⁰.

Kolejnym przestępstwem komunikacyjnym jest spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy komunikacyjnej, tj. sytuacji, w której na skutek ludzkiego działania lub zaniechania mogło dojść do zaistnienia katastrofy, ale wskutek innych czynników niezależnych od woli człowieka do tej katastrofy nie doszło. Bezpośredniość niebezpieczeństwa polega na tym, że ma być ono obiektywne i konkretne, a nie tylko abstrakcyjne i przewidywane w przyszłości. Musi zaistnieć taka sytuacja, w której katastrofa jawi się nie tylko jako realna, ale niemal nieunikniona możliwość przebiegu wydarzeń, która to możliwość jednak się nie spełnia na skutek szczęśliwego zbiegu okoliczności. To przestępstwo również może być popełnione umyślnie i nieumyślnie. Karze podlega także samo przygotowanie do umyślnego spowodowania katastrofy.

Najbardziej powszechnym przestępstwem komunikacyjnym jest spowodowanie wypadku komunikacyjnego¹¹. Wypadek to nieszczęśliwe zdarzenie, które przyniosło straty materialne lub w którym ktoś ucierpiał. Wypadki będące przestępstwami dzieli się na zwykłe i ciężkie. Wypadek zwykły to taki, którego następstwem okazał się uszczerbek na zdrowiu, co najmniej 7-dniowy, przynajmniej jednej osoby, nie licząc samego sprawcy zdarzenia. Nie jest przestępstwem wypadek komunikacyjny, w wyniku którego poszkodowani odnieśli uszczerbek na zdrowiu poniżej dni 7 oraz taki, którego wyłącznym następstwem są straty materialne. Wypadek ciężki to taki, w wyniku którego co najmniej jedna osoba, z wyłączeniem sprawcy, doznała ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub zmarła. Przestępstwami są tylko te wypadki, które sprawca spowodował, dopuszczając się naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Sprawcą tego przestępstwa może być każdy uczestnik ruchu, który naruszył zasady bezpieczeństwa, zarówno kierujący pojazdem mechanicznym, jak i rowerzysta, woźnica, a także pieszy. Omawiane przestępstwo może być popełnione tylko nieumyślnie.

⁹ T. Bojarski, A. Michalska-Warias, J. Piórkowska-Flieger, *Kodeks karny. Komentarz*, Wyd. Lexis Nexis 2009, s. 832.

¹⁰ A. Grześkowiak, *Prawo karne – 2 wydanie*, Wyd. C. H. Beck 2009, s. 408.

¹¹ P. Bucoń, *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Wyd. Wolters Kluwer Polska 2008, s. 272.

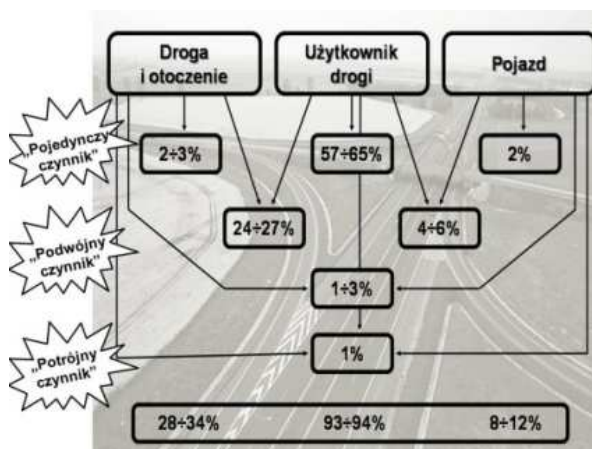
Współczesna doktryna prawa karnego w zasadzie stoi na stanowisku, że między przestępstwami i wykroczeniami zachodzi różnica ilościowa, a nie jakościowa. Twierdzenie to, jak zauważa K. Schmidt „(...) wynika z założenia, że zarówno przestępstwo, jak i wykroczenie musi, obok elementu formalnego (zgodnie z ustawowym opisem czynu zabronionego), zawierać również element materialny (odpowiedni stopień szkodliwości społecznej czynu)”¹². Zarówno przestępstwo, jak i wykroczenie musi być czynem społecznie szkodliwym, a zakwalifikowanie do konkretnej kategorii czynów, tj. do grupy przestępstw lub wykroczeń, zależy w pierwszym rzędzie od rozpoznanego przez ustawodawcę stopnia społecznej szkodliwości.

Wydaje się, że kompleksowo wykroczenia należy określić jako czyny społecznie szkodliwe w niższym od przestępstw stopniu. Nie tylko jednak stopień społecznej szkodliwości decyduje o zakwalifikowaniu określonej kategorii czynów do grupy przestępstw lub wykroczeń. W sytuacji, gdy stopień społecznej szkodliwości danej kategorii czynów nie jest znaczny, o tym, czy kategoria ta będzie stanowić przestępstwo, czy wykroczenie, mogą zadecydować różne przesłanki o charakterze polityczno-kryminalnym, jak np. względy na społeczne oddziaływanie kary, ekonomia procesowa¹³.

2. ELEMENTY ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM

W badaniach etiologii zdarzeń drogowych, jako czynniki sprawcze najczęściej wymieniane są elementy:

- człowiek (użytkownik ruchu drogowego – U);
- pojazd (P);
- droga (otoczenie – O).



Rys. 2. Procentowy udział poszczególnych czynników w wypadkach drogowych

Źródło: Rumar Kare, *The role of human behaviour. Psychological aspects*, [w:] *Road Safety, first and foremost a matter of responsibility*, ECMT International Seminar 1998

Interpretując pojęcie „użytkownik ruchu drogowego”, należy przez to rozumieć wszystkich użytkowników dróg (kierowców, motocyklistów, rowerzystów, niechronionych uczestników ruchu drogowego – pieszych). Elementy systemu UPO występują

¹² K. Schmidt, *Zbieg przestępstwa prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości z niektórymi typami wykroczeń*, [w:] „Prokuratura i Prawo”, nr 11/2001, s. 16.

¹³ Ibidem, s. 17.

w zdecydowanej większości prowadzonych analiz, związanych z problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W dziedzinie zajmującej się bezpieczeństwem ruchu drogowego występują pojęcia kolizji i wypadku drogowego. Kolizją drogową określamy zdarzenie drogowe, w wyniku którego osoby w nim uczestniczące nie poniosły śmierci ani też nie doznały urazów, a szkodie uległo jedynie mienie (np. pojazd). Natomiast wypadek drogowy jest to zdarzenie w ruchu drogowym, gdzie jeden lub więcej uczestników ruchu drogowego bierze udział w zdarzeniu, w wyniku którego uczestnik ruchu drogowego został ranny lub stracił życie. W takich sytuacjach należy bezzwłocznie wezwać policję, pogotowie i w razie potrzeby straż pożarną (w sytuacji, gdy poszkodowani znajdują się uwięzieni w pojazdach). W każdej kolizji drogowej można wyodrębnić trzy wzajemnie powiązane fazy: *początkową*, *kulminacyjną* i *końcową*¹⁴. W fazie *początkowej* powstaje taka sytuacja drogowa, w której uczestnicy ruchu drogowego nie mają już możliwości zapobieżenia kolizji drogowej. Efektem fazy *kulminacyjnej*, która trwa kilkanaście sekund i rozgrywa się na krótkim odcinku drogi, są natomiast najpoważniejsze następstwa (obrażenia i śmierć uczestników ruchu drogowego, uszkodzenie lub zniszczenie samochodu, szkody materialne w środowisku). Wyjątek stanowi zdarzenie drogowe z udziałem wielu pojazdów na drogach o dużej intensywności ruchu (pow. 700 p/h), gdzie znacznie wydłuży się czas trwania fazy kulminacyjnej i strefa kolizji (tzw. efekt domina). Faza *końcowa* jest kontynuacją fazy kulminacyjnej i może się zakończyć po zatrzymaniu się wszystkich pojazdów biorących udział w kolizji drogowej lub trwać dalej (np. w razie wystąpienia pożaru).

Człowiek stanowi centralny element systemu człowiek-pojazd-droga (UPO), dlatego rozwiązywanie problemów ruchu drogowego wymaga wiedzy o użytkownikach dróg, którymi są kierowcy, rowerzyści i piesi.

Podstawą w zdecydowanej większości przypadków zdarzeń drogowych (wypadków, kolizji) jest błąd człowieka, polegający m.in. na:

- niedostosowaniu prędkości jazdy do warunków ruchu i obowiązujących ograniczeń prędkości;
- nieprzestrzeganiu pierwszeństwa przejazdu;
- nieprawidłowym wykonywaniu manewrów (wyprzedzania, omijania, wymijania);
- nieprawidłowym przejeżdżaniu przejść dla pieszych;
- nieprzestrzeganiu przepisów ruchu drogowego przez pieszych.

Na bezpieczeństwo prowadzenia pojazdu mają wpływ takie czynniki psychofizyczne, jak: temperament, wiek, wzrok, ogólny stan zdrowia, zmęczenie, przeżywana aktualnie sytuacja zawodowa czy rodzinna, stres, szybkość podejmowania decyzji, doświadczenie¹⁵.

Bezpieczne uczestnictwo w ruchu drogowym w dużym stopniu, uzależnione jest od stopnia rozwoju psychicznego i fizycznego. Wśród elementów o psychologicznej

¹⁴ W. Kończykowski, *Odtwarzanie i analiza przebiegu wypadku drogowego*, Paryż – Warszawa 1993, s. 162.

¹⁵ K. J. Pawelec, *Wypadek drogowy*, Warszawa 2003, s. 89.

proweniencji, które mają wpływ na decyzje kierującego bezpośrednio odnoszące się do działań dla zwiększenia stopnia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, można wymienić procesy poznawcze (wrażenia, spostrzeżenia, wyobrażenia, myślenie), emocjonalne, wolicjonalne i inne właściwości (wpływ alkoholu czy narkotyków na organizm kierującego).



Rys. 3. Elementy psychiki człowieka, mające istotny wpływ na prowadzenie pojazdu

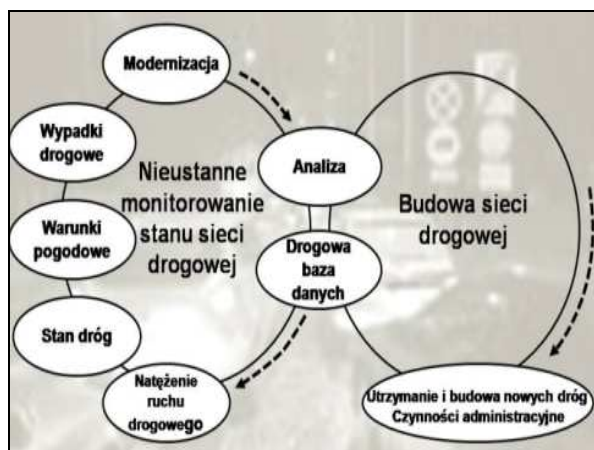
Źródło: Opracowanie własne

Rozważając drogę¹⁶ – element „O” systemu bezpieczeństwa w ruchu drogowym – należy wskazać, że w świetle statystyk zajmuje ona drugie miejsce (po kierowcy) jako „czynnik sprawczy” odpowiedzialny za liczbę zdarzeń drogowych w naszym kraju. Cechy konstrukcyjne drogi oraz jej najbliższe otoczenie mają decydujące znaczenie w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego. Sprowadza się to do projektowania i budowania dróg, ciągów komunikacyjnych, które będzie cechowała prostota, regularność i jednolitość stosowanych rozwiązań, co ułatwia czytelność i zrozumienie ich przez kierowców i innych użytkowników ruchu. M. Felcan, reprezentuje pogląd „(...) że nieustanny monitoring istniejących sieci drogowych, ich systemowa modernizacja i rozbudowa, stanowiąca kontrastowe działanie wobec systematycznego wzrostu natężenia drogowego, przyczynią się do ograniczenia istniejącego ryzyka dla uczestników ruchu drogowego”¹⁷.

W Polsce ogólna długość dróg publicznych w końcu 2009 r. wyniosła 384,8 tys. km (o 0,4% dłuższa niż w 2008 r.), z czego 69,9% stanowiły drogi o nawierzchni twardej, a 30,1% drogi o nawierzchni gruntowej. Ogólna gęstość dróg o nawierzchni twardej w końcu 2009 r. wyniosła 86,0 km na 100 km².

¹⁶ Droga jest wydzielonym i umocnionym pasem terenu o utwardzonej nawierzchni, przeznaczonym do ruchu pojazdów, a poza obszarem zabudowanym również do ruchu pieszych. W obrębie drogi można wyróżnić jezdnię i pobocza. Droga może mieć wydzielony chodnik dla pieszych i ścieżkę dla rowerzystów oraz torowisko dla pojazdów szynowych. Jeżeli długość nawierzchni utwardzonej (bitumicznej, betonowej, kostkowej, klinkierowej, brukowej, tłuczniowej lub żwirowej) przekracza 20 m, to drogę nazywa się twardą, inne drogi są drogami gruntowymi. Odpowiednio oznakowana droga dwujezdniowa z bezkolizyjnymi skrzyżowaniami jest autostradą. J. Waławski, *Droga – bezpieczeństwo ruchu*, Warszawa 1980, s. 11 i następn.

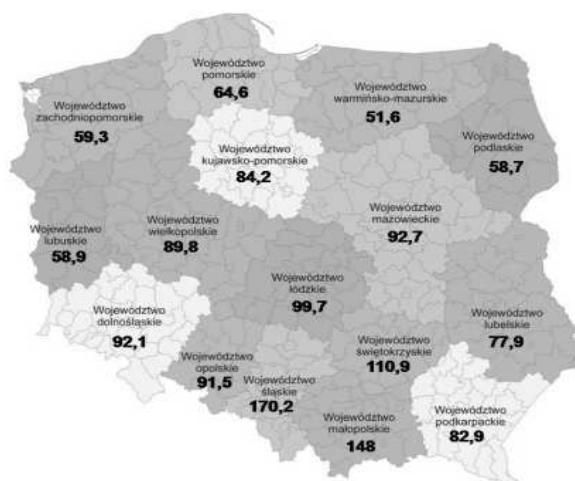
¹⁷ M. Felcan, *Bezpečnosť cestnej premávky v SR (v kontexte s Európskou chartou)*, Bratislava 2009, s. 348.



Rys. 4. Stałe elementy wg M. Felcana, mające wpływ na proces zarządzania bezpieczeństwem w ruchu drogowym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie FELCAN M., *Bezpečnosť cestnej premávky v SR (v kontexte s Európskou chartou)*, Bratislava 2009, s. 217

Drogi o nawierzchni ulepszonej stanowiły 91,2% długości dróg o nawierzchni twardej. Długość autostrad wzrosła w porównaniu do roku poprzedniego o 84,3 km i wyniosła w końcu 2009 r. 849,5 km. Oznacza to, że zarówno na 1000 km² powierzchni, jak i na 100 tys. ludności kraju długość autostrad wyniosła około 2 km. Jest to jeden z najniższych wskaźników w Unii Europejskiej, w której w 2007 r. średnio dla 27 krajów członkowskich UE wyniósł on odpowiednio 13 i 15 km. Długość dróg ekspresowych (jedno- i dwujezdniowych) w końcu 2009 r. wzrosła, w porównaniu do 2008 r., o 69,9 km i wyniosła 521,5 km.



Rys. 5. Drogi publiczne o twardej nawierzchni na 100 km² (Stan w dniu 31.12. 2009 r.)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Ważnym elementem drogi, który ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego (kierowców), jest przepustowość. Jest ona definiowana, jako największa liczba jednostek (pojazdów lub pieszych), którą w określonych warunkach drogowych i ruchowych może przepuścić przekrój drogi (ulicy, wlot na skrzyżowanie, przejście dla pieszych, ścieżka rowerowa itp.) w jednostce czasu (1 godz.). Prze-

pustowość przekroju drogi lub innego elementu infrastruktury drogowej zależy zarówno od ich fizycznych cech, jak i od zewnętrznych warunków oraz zachowań kierujących pojazdami.

J. Wicher wskazuje, że za bezpieczeństwo (czynne i bierne)¹⁸ są odpowiedzialne także urządzenia ruchu drogowego, które powinny:

- minimalizować możliwość zakłóceń płynności ruchu;
- korygować (choćby częściowo – tzw. *forgiving road*)¹⁹ błędy popełniane przez uczestników ruchu drogowego;
- minimalizować skutki wypadków drogowych.

Kolejny „czynnik sprawczy” zdarzeń drogowych w Polsce to zły stan techniczny pojazdów. Pojazd jest nieodzownym elementem ruchu drogowego. Z jego eksploatacją wiąże się określone ryzyko uszkodzeń. Definiując ryzyko w kontekście bezpieczeństwa w ruchu drogowym, należy wskazać, że przyjmuje ono postać iloczynu częstotliwości występowania zdarzeń niepożądanych i konsekwencji (skutków), jakie te zdarzenia mogą powodować.



Rys. 6. Klasyfikacja ryzyka uszkodzeń, wynikająca z eksploatacji pojazdu w ruchu drogowym

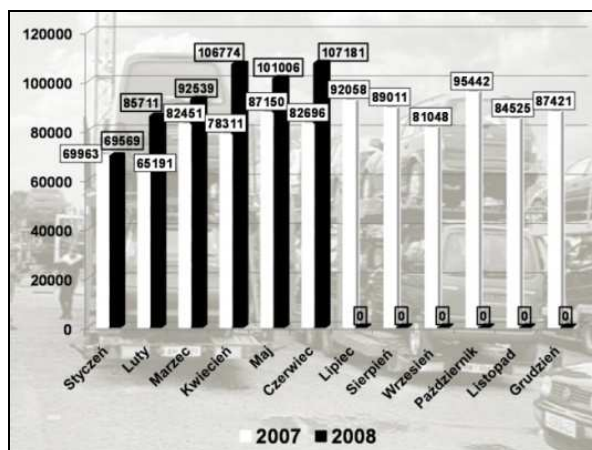
Źródło: Opracowanie własne

Pomimo, że wzorem innych państw „starej europy”, Polacy przejmują konsumpcyjny styl życia – co odzwierciedla utrzymujący się wysoki poziom sprzedaży nowych

¹⁸ W drogownictwie elementami czynnego bezpieczeństwa są urządzenia, które kanalizują strumień pojazdów w obrębie pasma ruchu, poprawiają płynność i porządek ruchu pojazdów. Typowymi urządzeniami bezpieczeństwa czynnego są ochronne bariery drogowe, bariery ochronne na obiektach mostowych. Na bierne bezpieczeństwo drogi mają wpływ wszelkie urządzenia pozwalające zmniejszyć prawdopodobieństwo powstania wypadku (sygnalizatory świetlne, osłony przeciwolśnieniowe, ekrany rozpraszające lub tłumiące falę dźwiękową) lub złagodzić jego skutki (np. słupy oświetlenia drogowego, sygnalizacji, które podczas kolizji pochłaniają energię uderzenia pojazdu w ten sposób, że ulegają odkształceniu lub zniszczeniu. *Węzły drogowe i autostradowe*, pod red. R. Krystek, Warszawa 2008, s. 128 i następane.

¹⁹ Termin *forgiving road* oznacza drogę, która jest tak zaprojektowana, że nie wymusza na kierowcy nieustannej koncentracji uwagi na unikaniu manewrów nieprawidłowych, a nawet „wybacza” kierowcy popełnienie błędu podczas manewrowania, pozwalając jednocześnie na skoncentrowanie uwagi na bezpiecznym prowadzeniu pojazdu. L. Herrstedt, *Self explaining and forgiving roads. Speed management in rural areas*, ARRB Conference Denmark, 17 – 18 października 2006.

samochodów²⁰, wyposażonych w najnowsze systemy czynnego i biernego wspomaganie pracy kierowcy, to jednak nadal mamy do czynienia ze złym stanem technicznym pojazdów na polskich drogach²¹, szczególnie odremontowanych „powypadkowców” i pojazdów uszkodzonych w wyniku powodzi, sprowadzanych do kraju m.in. z Francji, Belgii, Czech, Niemiec czy Holandii.



Rys. 7. Liczba używanych samochodów sprowadzonych do Polski w 2007 i 2008 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [online]. [dostęp: 3.02.2010]. Dostępny w Internecie: <http://www.samar.pl>

Przez pojęcie bezpieczeństwa czynnego w odniesieniu do samochodów rozumie się zespół takich cech, które umożliwiają kierowcy zmniejszenie lub uniknięcie ryzyka, czyli zminimalizowanie prawdopodobieństwa powstania wypadku drogowego. Typowym przykładem urządzenia bezpieczeństwa czynnego jest układ hamulcowy łącznie z nowoczesnymi urządzeniami zwiększającymi skuteczność jego działania²². Celem urządzeń bezpieczeństwa biernego samochodu jest zmniejszenie skutków zaistniałego już wypadku drogowego. Typowymi urządzeniami bezpieczeństwa biernego są poduszki powietrzne, pasy bezpieczeństwa, zagłówki. W ramach realizowanych systemowo działań kontrolnych na polskich drogach, funkcjonariusze Policji w 2009 r. zatrzymali 360 217 dowodów rejestracyjnych, z uwagi na zły stan techniczny sprawdzanych pojazdów.

²⁰ W 2009 r. sprzedano w Polsce 320010 nowych aut osobowych (w 2008 r. – 320007). Źródło: GUS.

²¹ Rosnący poziom importu zdaje się przeczyć tezie, że wzrost cen paliwa jest jednym z podstawowych czynników hamujących rozwój rynku. Czynnikiem ten odgrywa olbrzymią rolę na rynkach Europy Zachodniej, w przypadku rynków rozwijających się, jego znaczenie jest nieco inne. W Polsce ceny paliw istotne z punktu widzenia bieżących kosztów, nie mają wpływu na sprzedaż i import samochodów. Zasadniczą rolę nadal odgrywa koszt zakupu pojazdu, w tym również koszty związane z kredytem i leasingiem, najczęściej wykorzystywanymi na polskim rynku narzędziami finansowymi. Źródło: [online]. [dostęp: 3.02.2010]. Dostępny w Internecie: <http://www.samar.pl>.

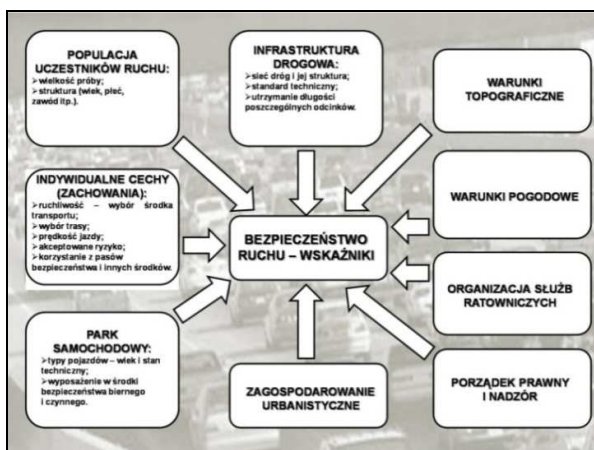
²² Do urządzeń tych możemy zaliczyć m.in.: układy przeciwblokujące (ABS); układy przeciwoślizgowe (ASR); układ wspomaganie nagłego hamowania (BAS); elektrohydrauliczny układ hamulcowy (EHB); układ stabilizacji toru jazdy (ESP); systemy utrzymywania stałej prędkości jazdy; radarowe układy zachowania odległości; systemy automatycznego prowadzenia pojazdu; układy nawigacyjne wykorzystujące łączność satelitarną; inne dodatkowe urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Źródło: A. Herner, H. J. Riehl, *Elektrotechnika i elektronika w pojazdach samochodowych wyd. 1* (tłum. A. Wendrychowicz), Warszawa 2003, s. 460.



Rys. 8. „Wiek” importowanych samochodów używanych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [online]. [dostęp: 3.02.2010]. Dostępny w Internecie: <http://www.samar.pl>

Wypadkowość i bezpieczeństwo ruchu to zjawisko, którego opis wymaga uwzględnienia całego kompleksu przyczyn i okoliczności zdarzeń wypadkowych. Najważniejsze grupy czynników, wpływających na bezpieczeństwo ruchu, przedstawiono poniżej.



Rys. 9. Najważniejsze grupy czynników wpływających na bezpieczeństwo ruchu

Źródło: Opracowanie własne

3. ANALIZA STANU BEZPIECZEŃSTWA NA POLSKICH DROGACH W ŚWIETLE POLICYJNYCH STATYSTYK (ZARYS)

Analizując stan bezpieczeństwa na naszych drogach należy, wskazać, że od 2007 r. zauważalna jest tendencja do pewnej poprawy bezpieczeństwa zdrowia i życia uczestników ruchu drogowego w Polsce.

Największy wzrost liczby przestępstw drogowych nastąpił w 1990 r., było ich ponad 1/3 więcej niż w 1989 r.²³. W latach 1993–1997 przestępstwa drogowe zwiększały

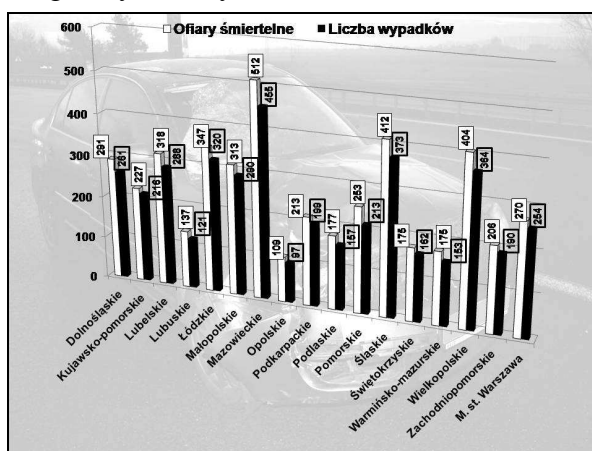
²³ Przestępstwa drogowe w liczbach bezwzględnych (1990–2007 r.): 1990 – 29141; 1991 – 35568; 1992 – 30753; 1993 – 29578; 1994 – 32030; 1995 – 35005; 1996 – 34863; 1997 – 40202; 1998 – 34442; 1999 – 20505; 2000 – 19894; 2001 – 138.817; 2002 – 163.012; 2003 – 168.827; 2004 – 177.296; 2005 – 196.486; 2006 – 197.712; 2007 – 168.359. Źródło: Dane Instytutu Wymiaru Sprawiedliwości w Warszawie.

się o prawie 8% rocznie. Od 1997 r. do 2000 r. liczba tych przestępstw zmniejszyła się o połowę, co było m.in. wynikiem wprowadzenia nowelizacji przepisów K.k.²⁴ W 2001 r. ogólna liczba przestępstw drogowych²⁵ wyniosła prawie 140 tys., w tym ponad 120 tys. to przestępstwa z art.178a. W latach 2001–2006 wzrost liczby przestępstw z art. 178a wynosił prawie 9% rocznie, w tym przestępstw z art.178a § 1 – 4%, a z art. 178a § 2 – ponad 13 %. W 2007 r. (w odniesieniu do 2006 r.) liczba przestępstw drogowych zmniejszyła się o 15%, przy czym największy spadek, o ponad ¼, dotyczył przestępstw z art. 178a § 2 (prowadzenie w stanie nietrzeźwości innego pojazdu niż mechaniczny, np. roweru). Liczba przestępstw z art. 178a § 1 (odnoszącego się do kierowców pojazdów mechanicznych) zmniejszyła się do 5%²⁶.

W ostatnim dziesięcioleciu najwięcej wypadków drogowych, ofiar śmiertelnych i osób rannych odnotowano w 2000 r.²⁷ Od 2001 r. następował spadek, utrzymujący się do 2006 r. W 2007 r. nastąpił wzrost liczby wypadków i ich ofiar, natomiast w 2008 i 2009 r. odnotowano spadek w tej kategorii zdarzeń drogowych.

W 2009 r. na krajowych drogach wydarzyło się 44196 wypadków drogowych. Porównując tę liczbę z danymi z 2008 r. (49054 – spadek o 9,9%) oraz 2007 r. (49536 – spadek o 10,8%), należy uznać przedstawioną, malejącą wartość jako dobry prognostyk na przyszłość. Odnotowano również w ostatnich latach spadek liczb bezwzględnych dotyczących osób, które poniosły śmierć na drodze.

W ubiegłym roku w wyniku wypadków drogowych zginęły 4572 osoby. W porównaniu z 2007 r., kiedy zginęło 5583 osób, nastąpił spadek tej wartości o 1011 osób (-18,1%), a porównując dane z 2008 r., w którym śmierć poniosło 5437 osób, należy wskazać spadek tych tragicznych danych o 865 osób (-15,9%).



Rys. 10. Liczba wypadków z ofiarami śmiertelnymi w Polsce (2009 r.)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KGP

²⁴ Zmniejszenie liczby przestępstw drogowych od 1998 r. wynikało m.in. z wejścia w życie K.k. z 1997 r., w którym przestępstwo drogowe z art. 177§1 nie obejmuje zakresem penalizacji wypadków powodujących poważne szkody w mieniu i obrażenia ciała trwające nie dłużej niż 7 dni, jak czynił to art. 145§1 w okresie obowiązywania K.k. z 1969 r. Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. (Dz. U. z 1969 r. Nr 13, poz. 94).

²⁵ R. Drach, J. Grzeszczyk, *Zbiór przepisów prawnych z zakresu ruchu drogowego*, Szczytno 2009, s. 455.

²⁶ A. Siemaszko, B. Gruszczyńska, M. Marczewski, *Atlas przestępczości w Polsce IV*, Warszawa 2009, s. 37.

²⁷ W 2000 r. na polskich drogach zginęły 6294 osoby, źródło: KGP.

Fakt, że maleje liczba osób rannych w zdarzeniach drogowych napawa optymizmem. W 2009 r. w wypadkach drogowych rany odniosło 56046 osób. Dla porównania 2007 r. zamknął się liczbą 63224, a w 2008 r. zanotowano 62097 osób, bezpośrednio poszkodowanych na drodze. Na zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych niewątpliwie ma wpływ zwiększenie bezpieczeństwa jazdy (systemy wspomaganie pracy kierowcy) oraz poprawa jakości udzielanej pomocy medycznej (m.in. lepsze wyposażenie karet pogotowia) i skrócenie czasu oczekiwania na pomoc (m.in. wynikające z upowszechnienia telefonii komórkowej). Ponadto inicjowane przez Policję i Inspekcję Transportu Drogowego działania prewencyjne oraz „twarda profilaktyka” (m.in. kary pieniężne) przyczyniają się do poprawy stopnia bezpieczeństwa na polskich drogach.

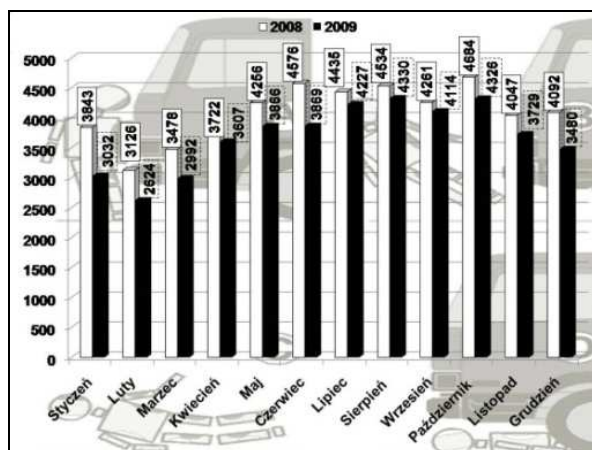
Niestety w „łżejszej” kategorii zdarzeń drogowych – kolizjach, których w 2009 r. było 381769, odnotowano ich wzrost o 249 zdarzeń w porównaniu do 2008 r. (381520). Wynik ten, rozpatrując go przez pryzmat np. 2007 r. i tak należy uznać za satysfakcjonujący, bowiem wobec liczby kolizji sprzed dwóch lat, w ubiegłym roku odnotowano spadek o 1,3% (2007 r. – 386934).

Rozpatrując bezpieczeństwo w ruchu drogowym, przy uwzględnieniu m.in. wskaźnika liczby mieszkańców w poszczególnych województwach, należy zauważyć, że najmniej wypadków ma miejsce na terenie woj. kujawsko-pomorskiego (79,6) a najwięcej w woj. łódzkim (185,0). W pierwszym przypadku wynika to m.in. z przyjętej (i powszechnie w Polsce krytykowanej) doktryny, polegającej na nasyceniu terenu województwa przenośnymi zestawami fotoradarów, które obsługują straże gminne i miejskie. Kierowcy, poprzez tą formę „twardej profilaktyki”, są zmuszeni do przemieszczania się z przepisowymi prędkościami. Inną przyczyną jest fakt, że to województwo nie posiada zbyt rozbudowanej infrastruktury drogowej, szczególnie dróg ekspresowych. Centralna (geograficzna) lokalizacja Łodzi powoduje, że przez to miasto przejeżdżają – szczególnie w okresach urlopowych – zarówno mieszkańcy województw południowych w drodze nad morze, jak i Polacy z północnej części kraju, jadąc w góry. Pośpiech i chęć „nadrobiać” straconych na trasie minut sprawia, że kierowcy nie stosując się do ograniczeń prędkości i natężenia ruchu (szczególnie w samej Łodzi), świadomie łamią obowiązujące przepisy i w wielu takich przypadkach, dochodzi do tragicznych w skutkach zdarzeń drogowych.

W porównaniu do 2008 r. wskaźniki liczby wypadków, liczby zabitych i liczby rannych z 2009 r. są niższe:

- 2008; wypadki – 128,7; zabici – 14,3; ranni – 162,9;
- 2009; wypadki – 115,8; zabici – 12,0; ranni – 146,9.

Analiza czasu i miejsca powstawania wypadków drogowych pokazuje, że najczęściej tego rodzaju zdarzeń drogowych miało miejsce w lipcu, sierpniu i październiku. Liczba wypadków drogowych stanowiła w lipcu 9,6%, a w sierpniu i październiku 9,8% ogółu zdarzeń. Duża liczba wypadków w miesiącach letnich spowodowana jest zwiększonym natężeniem ruchu związanym z okresem wakacyjnym. Wypadki w miesiącach jesiennych są zjawiskiem obserwowanym od kilku lat. W okresie tym pogarszają się warunki atmosferyczne oraz warunki drogowe, wcześniej zapada zmrok. Dochodzi przede wszystkim do potrażeń pieszych, gdyż stają się oni słabiej widoczni.



Rys. 11. Wypadki drogowe wg miesięcy w latach 2008 i 2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KGP

Rozpatrując wypadki drogowe pod kątem ich zaistnienia w poszczególnych dniach tygodnia, należy stwierdzić, że najczęściej ich odnotowano w piątki (16,1% ogółu). Najwięcej osób (17,1% ogółu) zginęło w soboty. Średnio w co ósmym wypadku w sobotę ginął człowiek, gdzie w piątki – w co dziesiątym. Zarówno w 2009 r., jak i w latach poprzednich największe nasilenie wypadków występowało w godzinach 16 – 19, a szczególnie między godziną 16 a 18, czyli w okresie bardzo dużego natężenia ruchu, związanego z powrotami z pracy. Najmniej wypadków odnotowano w godzinach 24 – 5, co wynika ze zminimalizowania w tym czasie ruchu drogowego, wynikającego z ograniczenia aktywności człowieka. W tym czasie również najmniej osób zostało rannych oraz poniosło śmierć.

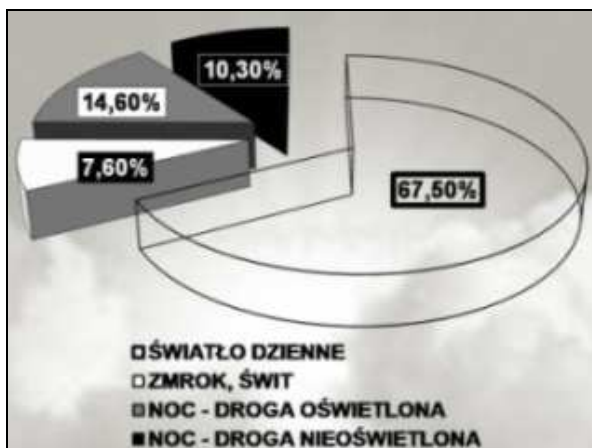
Na występowanie wypadków drogowych wpływ mają także warunki atmosferyczne oraz oświetlenie, przy czym ten ostatni czynnik jest uzależniony od pory dnia i pory roku. Podobnie jak w 2008 r., najczęściej wypadków wydarzyło się przy dobrych warunkach atmosferycznych. Przy dobrych warunkach atmosferycznych, kierowcy czują większy komfort jazdy, rozwijają wyższe prędkości, co w przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego powoduje tragiczniejsze skutki.

Najwięcej wypadków zanotowano w ciągu dnia, ponieważ wtedy występuje największe natężenie ruchu drogowego. Jednakże w porze nocnej, na drogach nieoświetlonych, występuje największy wskaźnik ofiar śmiertelnych zdarzeń drogowych. W co czwartym takim wypadku ginie człowiek, a w porze dziennej – w co trzynastym.

W 2009 r. zdecydowana większość bo 31599 wypadków, wydarzyła się na obszarze zabudowanym (71,5%). Poza obszarem zabudowanym miało miejsce 12597 wypadków (28,5% ogółu).

Mimo, iż większość wypadków wydarzyła się na obszarze zabudowanym, to w wyniku wypadków mających miejsce w obszarze niezabudowanym zginęło więcej osób. Przyczynę takiego stanu rzeczy upatrywać można w tym, że na obszarach niezabudowanych kierujący rozwijają większe prędkości, często w jednym samochodzie ginie więcej niż jedna osoba, a ponadto pomoc lekarska dociera znacznie później. Na prostych odcinkach dróg zaistniało 24187 wypadków (55,5%), śmierć w nich poniosło 2950 osób (65,1%), a rannych zostało 29432 (53,2%) uczestników ruchu. Kolejnym

szczególnie niebezpiecznym miejscem są skrzyżowania z drogą z pierwszeństwem przejazdu, ponieważ w ubiegłym roku na ich obszarze miały miejsce 12392 wypadki (28,4%), śmierć poniosło 686 osób (15,1% ogółu), a obrażeń doznało 15938 osób (28,8%).



Rys. 12. Wypadki drogowe w poszczególnych porach dnia

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KGP

W charakteryzowanym okresie, najczęściej w naszym kraju dochodziło do wypadków, które można – przyjmując kryterium rodzajowe – zakwalifikować do kategorii „zderzenie się pojazdów w ruchu”. W 2009 r. wypadków takich było 21158, co stanowiło 47,9% ogółu, śmierć w nich poniosło 1825 osób (39,9% wszystkich zabitych), a rannych zostało 30096 osób (53,7% ogółu rannych). Następnym, najczęściej występującym rodzajem wypadku, było „najechanie na pieszego”. Takich zdarzeń było 12528 (28,3%), w ich wyniku zginęło 1455 osób (31,8%), a 11893 zostały ranne (21,2%)²⁸.

Podsumowując przedstawioną (w zarysie) analizę bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce, należy wskazać – na utrzymujące się od kilku lat – pozytywne tendencje w poszczególnych kategoriach, skutkujące spadkiem liczby wybranych zdarzeń drogowych. Prowadzone przez Policję oraz inne formacje działania administracyjno-porządkowe i kontrolne, w połączeniu ze wzrostem świadomości społecznej (m.in. w zakresie niebezpieczeństw w ruchu drogowym) stymulowanym przez media, a także wdrażane inicjatywy w zakresie modernizacji infrastruktury sieci drogowych, przynoszą pewną poprawę bezpieczeństwa na naszych drogach. Tylko takie organiczne, zintegrowane działanie, przyniesie spodziewane efekty, które przybliżą statystyki drogowe naszego kraju do tych prognozowanych – założonych przez Unię Europejską dla Polski.

PODSUMOWANIE

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym to jeden z elementów bezpieczeństwa w przestrzeni życiowej człowieka oraz jego działalności i twórczości. Z problematyki niezawodności maszyn (pojazdów samochodowych) oraz ich operatorów (kierowców)

²⁸ Podział i liczba wypadków drogowych (w 2009 r.), ze względu na rodzaj zdarzenia: zderzenie się pojazdów w ruchu (boczne) – 11568; (czołowe) – 4888; (tylne) – 4702; najechanie (na pieszego) – 12528; (na drzewo) – 3106; (na słup, znak) – 934; (na unieruchomiony pojazd) – 441; (na barierę ochronną) – 366; (na zwierzę) – 177; (na dziurę, wybój) – 66; wywrócenie się pojazdu – 3149; wypadek z pasażerem – 691; inne rodzaje – 1646, źródło: KGP.

wyływa pojęcie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przyjąć należy, że obszarem badań bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest stan zagrożenia osób (wszystkich uczestników ruchu drogowego), na który mają wpływ określone czynniki bezpieczeństwa. Osiągnięcie wysokiego stopnia bezpieczeństwa (czyli niskiego zagrożenia) w ruchu drogowym, jest możliwe poprzez podejmowanie skutecznych działań, zmierzających do uzyskania niskiego poziomu wypadkowości, z jakim mamy do czynienia, jako uczestnicy ruchu drogowego.

Działania te powinny być oparte przede wszystkim na edukacji, promocji, pracach z zakresu inżynierii ruchu drogowego (poprawa infrastruktury drogowej, ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych użytkowników ruchu drogowego) oraz prewencji realizowanej przez państwowe i samorządowe grupy dyspozycyjne wykorzystujące atrybuty z zakresu miękkiej i twardej profilaktyki.

Na polskich drogach co roku dochodzi do dużej liczby czynów przestępczych w postaci zdarzeń drogowych (wypadków, kolizji) spowodowanych np. przez nietrzeźwych kierujących czy brawurowo jeżdżących młodych, niedoświadczonych kierowców. Ograniczenie tych negatywnych, społecznie nieakceptowanych zjawisk może nastąpić tylko w sytuacji podjęcia wielopłaszczyznowych, synergicznych działań przez organizacje państwowe, samorządowe i społeczne, a także podmioty prywatne, które realizują zagadnienia z zakresu bezpieczeństwa w ruchu lądowym albo w których obszarze zainteresowań znajduje się ta problematyka.

LITERATURA

1. Bojarski T., Michalska-Warias A., Piórkowska-Flieger J., *Kodeks karny. Komentarz*, Wyd. LexisNexis 2009.
2. Bucoń P., *Odpowiedzialność cywilna uczestników wypadku komunikacyjnego*, Wyd. Wolters Kluwer Polska 2008.
3. Budyn-Kulik M., Kozłowska-Kalisz P., Kulik M., Mozgawa M., *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Lublin 2009.
4. Drach R., Grzeszczyk J., *Zbiór przepisów prawnych z zakresu ruchu drogowego*, Szczytno 2009.
5. Felcan M., *Bezpečnosť cestnej premávky v SR (v kontexte s Európskou chartou)*, Bratislava 2009.
6. Grześkowiak A., *Prawo karne – 2 wydanie*, Wyd. C. H. Beck 2009.
7. Hauer E., *The Road Ahead*, [w:] „Journal of Transportation Engineering ASCE 131”, nr 5/2005.
8. Herner A., Riehl H. J., *Elektrotechnika i elektronika w pojazdach samochodowych*, wyd. 1 (tłum. A. Wendrychowicz), Warszawa 2003.
9. Herrstedt L., *Self explaining and forgiving roads. Speed management in rural areas*, ARRB Conference Denmark, October 2006.
10. Krystek R., *Prawo do bezpieczeństwa*, [w:] *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu, t. II. Uwarunkowania rozwoju integracji systemów bezpieczeństwa transportu*, pod red. R. Krystek, Gdańsk 2009.
11. Kończykowski W., *Odtwarzanie i analiza przebiegu wypadku drogowego*, Paryż–Warszawa 1993.

12. Kurzepa B., *Kodeks wykroczeń 2010*, Wersja elektroniczna – pliki PDF do czytania na komputerze.
13. Pawelec K. J., *Wypadek drogowy*, Warszawa 2003.
14. Schmidt K., *Zbieg przestępstwa prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości z niektórymi typami wykroczeń*, [w:] „Prokuratura i Prawo” nr 11/2001.
15. Siemaszko A., Gruszczyńska B., Marczewski M., *Atlas przestępczości w Polsce*, Warszawa 2009.
16. Walawski J., *Droga – bezpieczeństwo ruchu*, Warszawa 1980.
17. *Węzły drogowe i autostradowe*, pod red. Krystek R., Warszawa 2008.

AKTY PRAWNE

1. Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2007 r. Nr 109, poz. 756 z późn. zm.).
2. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny art. 1 (Dz. U. z 1997 r. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.).
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.).
4. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.).

INNE ŹRÓDŁA

1. Główny Urząd Statystyczny.
2. Komenda Główna Policji.
3. Instytut Wymiaru Sprawiedliwości w Warszawie.
4. Internet <http://www.samar.pl> [uzyskano 03.02.2010].

ROAD SAFETY IN POLAND (OUTLINE OF ISSUES)

Summary

This article outlines the issues of road safety in Poland. It presents, in terms of definitions and typology, traffic crimes and offences as well as the elements of safety hazards on the road. The article is complemented by the analysis of the safety situation on Polish roads on the basis of up-to-date data from police statistics.

Key words: *road traffic, road traffic safety, road accident, driver*