

KULTURA BEZPIECZEŃSTWA
NAUKA PRAKTYKA REFLEKSJE
Nr 32, 2018 (63–78)
ISSN 2299-4033 DOI: 10.5604/01.3001.0012.8093

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO
NA TERENIE MIASTA KALISZA
W LATACH 2012–2016 W OPINII JEGO
MIESZKAŃCÓW

TRAFFIC SAFETY IN THE CITY OF KALISZ
IN THE OPINION OF ITS RESIDENTS IN
2012–2016

Patrycja CZERNIEJEWSKA
Akademia Pomorska w Słupsku

ABSTRACT:

From the beginning of the 90s the number of vehicles traveling on Polish roads has been systematically growing. Statistics clearly indicate this – in 1990, the number of vehicles was over 9 million, while in 2017, it exceeded 29 million registered vehicles. It should also be emphasized that it is important that in the majority, these vehicles are not new – the average age of vehicles according to the Central Register of Vehicles is 13 years. The above phenomenon has a negative impact on road safety. The condition of road safety is also not improved by the condition of road infrastructure, the dynamically increasing traffic load on many road sections and the small capacity reserves caused by the constantly increasing number of vehicles. In order to confirm the thesis on the importance of the problem of road safety, the fact is that every year on Polish roads there are over 32000 accidents and over 420,000 collisions, in which at least 2,800 people are killed. This

article is a synthesis of research conducted over the traffic which presents the results of research, which aimed to assess factors influencing the perception of traffic safety by its participants. The collected surveys allowed to indicate factors which, in the opinion of respondents, contribute the most to the occurrence of traffic incidents and the lack of safety on roads.

KEYWORDS:

road traffic safety, participant of traffic, perception, speed, factors affecting the state of road traffic safety

ABSTRAKT:

Od początku lat 90. liczba pojazdów poruszających się po polskich drogach systematycznie rośnie. Statystyki wyraźnie na to wskazują – w roku 1990 liczba pojazdów wynosiła ponad 9 mln, zaś w 2017 przekroczyła 29 mln zarejestrowanych pojazdów¹. Należy również podkreślić fakt, że w większości pojazdy te nie są nowe – średnia wieku pojazdów według Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców wynosi 13 lat². Powyższe zjawisko negatywnie wpływa na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie poprawia go także stan infrastruktury drogowej, dynamicznie rosnące obciążenie ruchem wielu odcinków dróg oraz małe rezerwy przepustowości spowodowane stale narastającą liczbą pojazdów. O prawdziwości tezy na temat istotności zagadnienia, jakim jest bezpieczeństwo ruchu drogowego, świadczy fakt, że co roku na polskich drogach dochodzi do ponad 32000 wypadków i ponad 420 tysięcy kolizji, w których ginie co najmniej 2800 osób³. Niniejszy artykuł stanowi syntezę badań prowadzonych nad zagadnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego w Kaliszu, które odnosiły się do oceny czynników wpływających na jego stan w opinii mieszkańców. Zgromadzone dane pozwoliły na wskazanie czynników, które w opinii respondentów w największym stopniu przyczyniają się do powstawania zdarzeń drogowych i braku bezpieczeństwa na drogach.

SŁOWA KLUCZOWE:

bezpieczeństwo ruchu drogowego, uczestnik ruchu, postrzeżenie, prędkość, czynniki wpływające na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego

¹ *Park pojazdów PL 1990–2016*, online: www.pzpm.org.pl (dostęp: 22.09.2018 r.).

² Statystyki drogowe, online: www.cepik.gov.pl (dostęp: 22.09.2018 r.).

³ Statystyki drogowe, online: www.policja.pl (dostęp: 22.09.2018 r.).

WSTĘP

Pojęcie bezpieczeństwa jako stanu wolnego od określonego rodzaju zagrożeń należy rozpatrywać jako jedną z najważniejszych potrzeb człowieka i wartości. Dotyczy to również bezpieczeństwa narodowego i jego podstawowych kategorii. Zdaniem A. Urbanka: „(...) bezpieczeństwo narodowe traktowane jest dzisiaj jako najważniejsza wartość, potrzeba i priorytetowy cel działalności państwa”⁴. Jedną z podstawowych kategorii bezpieczeństwa narodowego jest bezpieczeństwo wewnętrzne. Nie jest ono pojęciem łatwym do zdefiniowania ze względu na wieloletnie przesunięcie ciężaru bezpieczeństwa państwa na jego aspekty polityczno-militarne mające charakter zewnętrzny⁵. W znaczeniu ogólnym bywa rozumiane jako określony stan struktur społecznych, politycznych i ekonomicznych zaspokajający aspiracje państwa i jego obywateli⁶ lub też jako pozytywny i pożądaný stan wewnątrz państwa, gwarantujący jego istnienie i prawidłowy rozwój⁷. Wśród kategorii bezpieczeństwa wewnętrznego na szczególną uwagę zasługują bezpieczeństwo i porządek publiczny, rozumiane jako stan zapewnienia ochrony zdrowia, życia oraz przeciwdziałania zagrożeniom, których realizacja leży w interesie państwa oraz służb za to odpowiedzialnych⁸. Z kolei jednym z ważnych elementów bezpieczeństwa i porządku publicznego jest niewątpliwie bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W artykule został przedstawiony stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w opinii mieszkańców miasta Kalisza z uwzględnieniem obiektywnych

⁴ *Wybrane problemy bezpieczeństwa. Dziedziny bezpieczeństwa*, A. Urbank (red.), Wydawnictwo Społeczno-Prawne, Słupsk 2013, s. 21.

⁵ A. Urbank, *Podstawy bezpieczeństwa państwa. Wymiar społeczno-polityczny*, Katedra Bezpieczeństwa Narodowego Akademii Pomorskiej, Słupsk 2013, s. 32.

⁶ Por.: W. Fehler, *O pojęciu bezpieczeństwa państwa*, [w:] *Bezpieczeństwo państw i narodów w procesie integracji europejskiej*, W. Śmiałek, J. Tymanowski (red.), Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2002, s. 172–173; W. Fehler, *Bezpieczeństwo wewnętrzne – próba ujęcia modelowego*, „Myśl Wojskowa”, 1997, nr 6, s. 22–23; M. Brzeziński, *Rodzaje bezpieczeństwa państwa*, [w:] *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa. Wybrane zagadnienia*, S. Sulowski, M. Brzeziński (red.), Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2009, s. 39.

⁷ Por.: *Bezpieczeństwo wewnętrzne RP w ujęciu systemowym i zadań administracji publicznej*, B. Wiśniewski, S. Zalewski (red.), Wyższa Szkoła Administracji, Bielsko-Biała 2006, s. 32.

⁸ M. Stefański, *Kształtowanie bezpieczeństwa jako priorytet funkcjonowania państwa*, [w:] *Wybrane problemy bezpieczeństwa. Dziedziny bezpieczeństwa*, A. Urbank (red.), Wydawnictwo Społeczno-Prawne, Słupsk 2013, s. 62–63.

wskaźników opracowanych na podstawie danych policji. Badania przeprowadzono na grupie 120 respondentów na przełomie 2017 i 2018 roku.

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO – POJĘCIE I ISTOTA

Mówiąc o bezpieczeństwie ruchu drogowego, należy na wstępie odnieść się do znaczenia powyższego terminu. Obejmuje on swoim zakresem merytorycznym zagadnienia dotyczące zapewniania bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego (w tym także pieszym) głównie na drogach, w strefach zamieszkania i strefach ruchu. W ujęciu encyklopedycznym bezpieczeństwo ruchu drogowego rozumiane jest jako „zdolność systemu człowiek–pojazd–droga do bezkolizyjnego funkcjonowania, mierzona np. liczbą ofiar wypadków drogowych (zabici i ranni) na zarejestrowany pojazd lub na jednostkę długości drogi”⁹. Nie jest to jednak definicja, która może służyć jako punkt odniesienia do w pełni uprawnionych naukowych czy prawnych analiz powyższego zjawiska.

Co gorsze, w literaturze przedmiotu nie odnajdziemy żadnej formalnej definicji tego pojęcia, ani też żaden akt prawny nie zawiera jego definicji legalnej. Bezpieczeństwo ruchu drogowego często określa się poprzez różne rodzaje zagrożeń i problemów istotnych dla bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Na przykład realizowany obecnie *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020* wskazuje na najważniejsze, w intencji twórców dokumentu, problemy związane z tym zjawiskiem, do których zaliczyć można: ochronę pieszych uczestników ruchu drogowego, kształtowanie jazdy z bezpieczną prędkością, dostosowanie infrastruktury drogowej do podstawowych standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego, czy też rozwój systemu ratownictwa na drogach¹⁰.

Mimo braku definicji legalnej tematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego odnaleźć można w wielu dokumentach i aktach prawnych. Wśród aktów normatywnych oraz dokumentów strategicznych istotnych dla funkcjonowania państwa, których treść nawiązuje do bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy wskazać:

⁹ Definicja „BRD”, online: encyklopedia.pwn.pl (dostęp: 22.09.2018 r.).

¹⁰ Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*, Warszawa 2013; online: http://www.krbrd.gov.pl/files/file/NP-BRD-2020_przyjety_przez_KRBRD.pdf.

- ustawę o prawie o ruchu drogowym¹¹;
- Kodeks karny¹²;
- Kodeks wykroczeń¹³;
- *Strategię bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej z 2014 roku*¹⁴.

Uwzględniając powyższe niedostatki terminologiczne, na potrzeby badań przyjęto, że bezpieczeństwo ruchu drogowego to kategoria bezpieczeństwa i porządku publicznego, której przedmiotem zainteresowania jest bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego i czynniki warunkujące bezpieczeństwo na drogach. Powyższą definicję można dookreślić poprzez tak zwane czynniki pośrednie, mające wpływ na powyższe zjawisko, do których zaliczyć można: organizację ruchu, ratownictwo medyczne, edukację uczestników ruchu drogowego, psychologię transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego, stan techniczny i wymagania wobec pojazdów oraz szkolenia i egzaminowanie kierowców. Charakterystykę tych czynników zawiera tab. 1.

TABELA 1. ELEMENTY KSZTAŁTUJĄCE BEZPIECZEŃSTWO NA DRODZE

Elementy kształtujące BRD	Charakterystyka
Organizacja ruchu	Jest to zespół czynników mających bezpośredni wpływ na ruch drogowy w kontekście jego bezpieczeństwa. Chodzi tu w szczególności o: geometrię drogi i odpowiednio dobrany zakres dostępu do niej, sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa oraz zasady i sposób działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych niestałych elementów.

¹¹ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. 1997 r. nr 98, poz. 602.

¹² Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, Dz. U. 1997 r. nr 88, poz. 553.

¹³ Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, Dz. U. 1971 r. nr 12, poz. 114.

¹⁴ Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 r.*; online: <http://www.krbrd.gov.pl/pl/test.html>.

Elementy kształtujące BRD	Charakterystyka
Ratownictwo drogowe	Ratownictwo drogowe mieści się w obszarze ratownictwa technicznego i ratownictwa medycznego. Ratownictwo techniczne obejmuje działania ratownicze niezbędne do poszukiwania i dotarcia do zagrożonych lub poszkodowanych osób oraz zwierząt, a także zmniejszenia lub likwidacji zagrożenia dla życia, zdrowia, mienia lub środowiska. Natomiast ratownictwo medyczne polega na realizacji działań ratowniczych z zakresu kwalifikowanej pierwszej pomocy.
Edukacja uczestników ruchu drogowego	Obejmuje zespół przedsięwzięć o charakterze edukacyjnym, przygotowującym przede wszystkim dzieci i młodzież do uczestnictwa w ruchu drogowym. Odbywa się głównie w szkołach poprzez kształcenie i wychowanie komunikacyjne. Obejmuje również dorosłych, którzy przede wszystkim w drodze samokształcenia powinni aktualizować swoją wiedzę dotyczącą głównie zmieniających się przepisów ruchu drogowego.
Psychologia transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego	Należy rozumieć ją jako sprawność percepcji kierowców w sytuacjach występujących na drodze. Czynnikiem regulującym sprawność psychologiczną są między innymi: postrzeganie, przestrzenność widzenia, koordynacja wzrokowo-ruchowa, racjonalne myślenie, koncentracja ¹ .
Nadzór nad ruchem drogowym	Polega na sprawowaniu przez właściwe organy (Policja, Inspekcja Transportu Drogowego) kontroli nad przestrzeganiem i egzekwowaniem przepisów prawa określonych w Kodeksie drogowym.
Stan techniczny i wymagania wobec pojazdów	Odnoszą się do spełnienia wymogów co do stanu technicznego pojazdów korzystających z dróg.
Szkolenia i egzaminowanie kierowców	Definiowane jako realizowanie wszelkich zadań, które wpływają na nabywanie i kształtowanie umiejętności prowadzenia pojazdów silnikowych przez przyszłych i czynnych kierowców, w tym kierowców zawodowych.

Źródło: opracowanie własne.

OBIEKTYWNE WYZNACZNIKI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym ocenia się przez pryzmat wskaźników obiektywnych i subiektywnych. Na obiektywny wymiar tego zjawiska składają się zarówno ogólne elementy składowe bezpieczeństwa ruchu drogowego traktowane jako zespół zależności pomiędzy człowiekiem, pojazdem, drogą i warunkami atmosferycznymi, w jakich odbywa się ruch drogowy, a także wskaźniki statystyczne, na podstawie których ocenia się poziom bezpieczeństwa.

RYC. 1. ELEMENTY SKŁADOWE BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM.



Źródło: opracowanie własne.

Do analizy bezpieczeństwa można wykorzystać czynniki przypisywane poszczególnym elementom składowym zjawiska, którym jest również niewątpliwie ruch drogowy. Uwzględniając powyższe założenie, można przyjąć, że w ruchu drogowym ogólnymi elementami składowymi bezpieczeństwa (ryc. 1) są:

1. Droga jako element całej infrastruktury drogowej, mający wpływ na poruszanie się po niej pojazdów i pieszych, a w tym jej stan techniczny, utrzymanie, oznakowanie itp.;
2. Pojazd jako narzędzie służące człowiekowi do poruszania się po drodze, a głównie jego stan techniczny i wyposażenie gwarantujące bezpieczeństwo;
3. Pogoda traktowana jako warunki atmosferyczne występujące podczas poruszania się pojazdami po drodze;

4. Człowiek jako aktywny uczestnik ruchu drogowego poruszający się po drodze pojazdem albo występujący jako pieszy uczestnik ruchu drogowego.

Oczywiście przedstawione powyżej komponenty, pomimo iż są pomocne w prowadzeniu prac analitycznych, nie mają w sobie wartości faktograficznej, stąd też trudno je wykorzystywać do opisywania obiektywnej strony bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W tym celu odwołujemy się do wskaźników statystycznych. Najczęściej wykorzystywanymi danymi statystycznymi są:

- liczba wypadków drogowych;
- liczba kolizji drogowych;
- liczba osób rannych w zdarzeniach drogowych;
- liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych;
- liczba sprawców zdarzeń drogowych.

Aby uzyskać poparty faktami opis bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie miasta Kalisza, w tab. 2. zestawiono powyższe wskaźniki wraz z danymi statystycznymi za okres 2012–2016.

TABELA 2. WSKAŹNIKI CHARAKTERYZUJĄCE BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM NA TERENIE KALISZA

Paradygmat	Rok	Wartość
Liczba wypadków drogowych	2012	<u>105</u>
	2014	<u>99</u>
	2016	<u>103</u>
Liczba kolizji drogowych	2012	<u>2174</u>
	2014	<u>2122</u>
	2016	<u>2410</u>
Liczba osób rannych	2012	<u>137</u>
	2014	<u>134</u>
	2016	<u>118</u>
Liczba ofiar śmiertelnych	2012	<u>14</u>
	2014	<u>12</u>
	2016	<u>14</u>

Paradygmat	Rok	Wartość
Liczba sprawców zdarzeń drogowych	2012	<u>1880</u>
	2014	<u>1826</u>
	2016	<u>2224</u>

Źródło: opracowanie własne.

Z analizy danych statystycznych pozyskanych z Komendy Miejskiej Policji w Kaliszu wynika, że na przestrzeni ostatnich lat stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w mieście klasyfikuje się na dobrym poziomie. Liczba wypadków drogowych w latach 2012–2016 znajduje się na zbliżonym poziomie (ok. 100). Niestety liczba kolizji, jakie mają miejsce na kaliskich drogach, wykazuje tendencje wzrostową (z 2174 w roku 2012 do 2140 w roku 2016). Istotne jest, że liczba osób rannych w latach 2012–2016 wykazuje znaczny spadek (z 137 osób w roku 2012 do 118 osób w roku 2016). Natomiast liczba osób, które poniosły śmierć w wyniku zdarzenia drogowego, jest do siebie zbliżona na przestrzeni lat. Wzrostowi uległa także liczba sprawców zdarzeń drogowych (1880 sprawców w roku 2012 do 2224 sprawców w roku 2016).

STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO NA TERENIE MIASTA KALISZA W OPINII JEGO MIESZKAŃCÓW

Pełny obraz bezpieczeństwa daje dopiero zestawienie wskaźników obiektywnych z jego percepcją przez aktywnych uczestników ruchu drogowego, czyli praktycznie przez wszystkich ludzi, którzy w sposób bezpośredni lub pośredni mają styczność z ruchem na drogach publicznych. Badania, których wyniki przedstawia niniejszy artykuł, zostały przeprowadzone wśród mieszkańców Kalisza i odnosiły się do oceny następujących elementów składowych bezpieczeństwa:

- stanu infrastruktury drogowej w mieście;
- stanu pojazdów w Kaliszu;
- natężenia ruchu drogowego w mieście;
- poziomu BRD w mieście;
- głównych przyczyn zdarzeń drogowych;
- częstotliwości występowania zdarzeń drogowych.

TABELA 3. OCENA STANU INFRASTRUKTURY DROGOWEJ W KALISZU

%		Bardzo dobry		Dobry		Słaby		Bardzo słaby		Nie mam zdania		Ogółem	
		L	%	L	%	L	%	L	%	L	%	L	
Stan infrastruktury drogowej	Kobieta	3,3	4	25	30	4,2	5	0	0	12,5	15	45	54
	Mężczyzna	9,2	11	37,5	45	6,6	8	0	0	1,7	2	55	66
	Suma	12,5	15	62,5	75	10,8	13	0	0	14,2	17	100	120

Źródło: opracowanie własne.

Jako pierwszy wskaźnik uwzględniono w badaniach opinię mieszkańców Kalisza na temat stanu infrastruktury w ich rodzinnym mieście. Z analizy wyników badań (tab. 3) wynika, że znaczna liczba osób, bo aż 62,5%, określa stan infrastruktury drogowej w mieście jako dobry. 12,5% osób oceniło go jako bardzo dobry, a na słaby stan infrastruktury drogowej wskazało 10,8% ankietowanych. Żadna z osób nie określiła go jako bardzo słaby – 0%, natomiast 14,2% nie miało zdania.

Nie mniej ważny z perspektywy badań był wskaźnik dotyczący opinii mieszkańców na temat stanu pojazdów w mieście. Z badań wynika (tab. 4), że aż 41,7% mieszkańców Kalisza określa stan pojazdów poruszających się po mieście jako dobry, a 31,6% jako bardzo dobry (łącznie pozytywną ocenę wystawiło 73,3% respondentów). 12,5% osób stan pojazdów określiło jako słaby i taka sama liczba respondentów nie wyraziła swojego zdania na ten temat. 1,7% osób uznało stan pojazdów jako bardzo słaby.

TABELA 4. STAN POJAZDÓW W KALISZU – OCENA

		Bardzo dobry		Dobry		Słaby		Bardzo słaby		Nie mam zdania		Ogółem	
		%	L	%	L	%	L	%	L	%	L	%	L
Stan pojazdów w Kaliszu	Kobieta	17,5	21	12,51	15	1,7	2	0,85	1	12,5	15	45,06	54
	Mężczyzna	14,1	17	29,19	35	10,8	13	0,85	1	0	0	54,94	66
	Suma	31,6	38	41,7	50	12,5	15	1,7	2	12,5	15	100	120

Źródło: opracowanie własne.

Kolejnym wskaźnikiem uwzględnionym w badaniach była opinia respondentów na temat natężenia ruchu drogowego w mieście (tab. 5). 73,3% spośród badanych osób określiło stan natężenia ruchu drogowego w mie-

ście jako umiarkowany. Opinie „raczej małe” oraz „zdecydowanie duże” oscylują na zbliżonym do siebie poziomie – odpowiednio 10,8% i 10%. 5,8% osób nie wyraziło swojego zdania w tej kwestii. Zatem mieszkańcy dość ostrożnie podchodzą do oceny natężenia ruchu drogowego w ich mieście, co może sugerować, że nie do końca są zadowoleni z tej sytuacji.

TABELA 5. NATĘŻENIE RUCHU DROGOWEGO W KALISZU – OCENA

%		Zdecydowanie duże		Umiarkowane		Raczej małe		Nie mam zdania		Ogółem	
		L	%	L	%	L	%	L	%	L	
Natężenie ruchu drogowego w Kaliszu	Kobieta	5	6	33,3	40	1,7	2	5,1	6	45,1	54
	Mężczyzna	5	6	40	48	9,1	11	0,8	1	54,9	66
	Suma	10	12	73,3	88	10,8	13	5,9	7	100	120

Źródło: opracowanie własne.

Następnym czynnikiem określającym stan ruchu drogowego na terenie miasta była opinia mieszkańców na temat ogólnego postrzegania poziomu BRD w Kaliszu (tab. 6). Większość respondentów, bo aż 68,3%, ocenia go jako wysoki, a 11,7% jako bardzo wysoki. Zatem 79% badanych poziom ten ocenia w kategoriach pozytywnych, co świadczy o tym, że większość mieszkańców miasta jest zadowolona z tego, co dzieje się na ulicach miasta. Co istotne, taka sama liczba osób jak w przypadku odpowiedzi „bardzo wysoki” (11,7%) stwierdziła, że poziom ten jest niski. 8,3% nie ma wyrobionej własnej opinii na ten temat, a żadna z osób ankietowanych nie uznała poziomu bezpieczeństwa na drogach w mieście Kaliszu za bardzo niski. Można na tej podstawie postawić tezę, że władze miasta i stosowne służby dbają o to, by bezpieczeństwo na ulicach Kalisza kształtowało się na wysokim poziomie i było dobrze postrzegane przez jego mieszkańców.

TABELA 6. POZIOM BRD W KALISZU – OCENA MIESZKAŃCÓW

%		Bardzo wysoki		Wysoki		Niski		Bardzo niski		Nie mam zdania		Ogółem	
		L	%	L	%	L	%	L	%	L	%	L	
BRD	Kobieta	4,2	5	32,5	39	6,7	8	0	0	1,66	8	45,06	54
	Mężczyzna	7,5	9	35,8	43	5	6	0	0	6,64	8	54,94	66
	Suma	11,7	14	68,3	82	11,7	14	0	0	8,3	10	100	120

Źródło: opracowanie własne.

Z analizy wyników badań dotyczących opinii mieszkańców na temat przyczyn zdarzeń drogowych (ryc. 1) wynika, że do najczęstszych przyczyn na terenie miasta Kalisza mieszkańcy zaliczają alkohol (prowadzenie pojazdu lub udział w ruchu pieszym pod wpływem alkoholu). Wskazało tak aż 87% respondentów. Wymuszenie pierwszeństwa przejazdu było drugą najczęściej podawaną odpowiedzią (76%). W następnej kolejności respondenci podawali takie przyczyny jak: nieprawidłowe wyprzedzanie (68%), narkotyki (38%), niezajomość przepisów ruchu drogowego (32%), niedostosowanie prędkości poruszającego się pojazdu do warunków atmosferycznych (30%). Na zmęczenie jako najmniej istotną przyczyną zdarzeń drogowych wskazało z kolei 29% respondentów.

RYC. 2. GŁÓWNE PRZYCZYNY ZDARZEŃ DROGOWYCH W OPINII MIESZKAŃCÓW.



Źródło: opracowanie własne.

Kolejnym czynnikiem warunkującym ocenę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta była opinia mieszkańców na temat częstotliwości występowania zdarzeń drogowych na ulicach Kalisza (tab. 7). Największa część respondentów (44,2% osób) stwierdziła, że częstotliwość występowania zdarzeń drogowych na terenie miasta jest niska. Na odpo-

wiedź „raczej częste” wskazało 25% osób biorących udział w badaniach. 10,8%, uznało, że występowanie kolizji i wypadków drogowych jest zdecydowanie częste, natomiast 5% uważa, że bardzo rzadkie. 15% osób nie miało zdania na dany temat.

TABELA 7. CZĘSTOTLIWOŚĆ WYSTĘPOWANIA ZDARZEŃ DROGOWYCH

%		Zdecydowanie częste		Raczej częste		Rzadkie		Bardzo rzadkie		Nie mam zdania		Ogółem	
		L	%	L	%	L	%	L	%	L	%	L	%
Częstotliwość zdarzeń – ocena	Kobieta	5,8	7	11,7	14	23,3	28	0,83	1	3,33	4	44,96	54
	Mężczyzna	5	6	13,3	16	20,9	25	4,17	5	11,67	14	55,04	66
	Suma	10,8	13	25	30	44,2	53	5	6	15	18	100	120

Źródło: opracowanie własne.

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Zestawiając wyniki badania przeprowadzonego na mieszkańcach miasta wraz ze statystykami pozyskanymi z Komendy Miejskiej Policji w Kaliszu, można zauważyć zgodność co do pozytywnej oceny ogólnego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie miasta. Z badań wynika ponadto, że mieszkańcy:

- pozytywnie oceniają stan infrastruktury drogowej, a także stan pojazdów poruszających się po ulicach miasta;
- nie dostrzegają uciążliwości wynikających z dużego natężenia ruchu w mieście, a sam poziom BRD oceniają jako wysoki;
- częstotliwość występowania zdarzeń drogowych na terenie miasta w większości oceniają jako niską;
- wśród głównych przyczyn zdarzeń drogowych wymieniają najczęściej: alkohol, wymuszanie pierwszeństwa, nieprawidłowe wyprzedzanie czy narkotyki.

Powyższy artykuł potwierdza postawioną we wstępie tezę, iż bezpieczeństwo ruchu drogowego jest problemem złożonym. Wpływ na zdarzenia drogowe ma bowiem wiele czynników. Podstawową przyczyną są jednakże błędy lub bezmyślność człowieka, a ponadto w takim samym

stopniu niesprawność pojazdów i stan infrastruktury drogowej. Każde niebezpieczne miejsce na sieci drogowej miasta charakteryzuje się swoistymi cechami i wymaga indywidualnego podejścia. Dlatego zagadnienie, jakim jest BRD, musi być poddawane ciągłej ocenie efektywności działań, co w przyszłości pozwoli na wybór metod i rozwiązań, które mogą przyczynić się do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

BIBLIOGRAFIA

1. Bąk J., Bąk-Gajda D., *Psychologiczne czynniki bezpieczeństwa ruchu drogowego*, „Eksplatacja i Niezawodność”, 2008, nr 3.
2. *Bezpieczeństwo wewnętrzne RP w ujęciu systemowym i zadań administracji publicznej*, B. Wiśniewski, S. Zalewski (red.), Wyższa Szkoła Administracji, Bielsko-Biała 2006.
3. Brzeziński M., *Rodzaje bezpieczeństwa państwa*, [w:] *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa. Wybrane zagadnienia*, S. Sulowski, M. Brzeziński (red.), Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa 2009.
4. Fehler W., *Bezpieczeństwo wewnętrzne – próba ujęcia modelowego*, „Myśl Wojskowa”, 1997, nr 6.
5. Fehler W., *O pojęciu bezpieczeństwa państwa*, [w:] *Bezpieczeństwo państw i narodów w procesie integracji europejskiej*, W. Śmiałek, J. Tymański (red.), Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2002.
6. Stefański M., *Kształtowanie bezpieczeństwa jako priorytet funkcjonowania państwa*, [w:] *Wybrane problemy bezpieczeństwa. Dziedziny bezpieczeństwa*, A. Urbanek (red.), Wydawnictwo Społeczno-Prawne, Słupsk 2013.
7. Urbanek A., *Podstawy bezpieczeństwa państwa. Wymiar społeczno-polityczny*, Katedra Bezpieczeństwa Narodowego Akademii Pomorskiej, Słupsk 2013.
8. *Wybrane problemy bezpieczeństwa. Dziedziny bezpieczeństwa*, A. Urbanek (red.), Wydawnictwo Społeczno-Prawne, Słupsk 2013.

AKTY PRAWNE I DOKUMENTY

1. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*, Warszawa 2013; onli-

ne: http://www.krbrd.gov.pl/files/file/NP-BRD-2020_przyjety_przez_KRBRD.pdf.

2. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 r.*; online: <http://www.krbrd.gov.pl/pl/test.html>.
3. Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, Dz. U. 1971 r. nr 12, poz. 114.
4. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, Dz. U. 1997 r. nr 88, poz. 553.
5. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. 1997 r. nr 98, poz. 602.

STRONY INTERNETOWE

1. Definicja „BRD”, online: encyklopedia.pwn.pl (dostęp: 22.09.2018 r.).
2. *Park pojazdów PL 1990–2016*, online: www.pzpm.org.pl (dostęp: 22.09.2018 r.).
3. Statystyki drogowe, online: www.cepik.gov.pl (dostęp: 22.09.2018 r.).
4. Statystyki drogowe, online: www.policja.pl (dostęp: 22.09.2018 r.).

PATRYCJA CZERNIEJEWSKA – urodzona 30.05.1993 r. w Kaliszu. Absolwentka kierunku bezpieczeństwo wewnętrzne, specjalności bezpieczeństwo ruchu drogowego na Państwowej Wyższej Szkole Zawodowej w Kaliszu oraz bezpieczeństwo narodowe, specjalności kryminologia na Akademii Pomorskiej w Słupsku. Od 2018 roku asystent naukowy w Instytucie Bezpieczeństwa Narodowego w Zakładzie Bezpieczeństwa Wewnętrznego Wydziału Nauk o Zarządzaniu i Bezpieczeństwie. Obszary zainteresowań naukowych: bezpieczeństwo powszechne, bezpieczeństwo ruchu drogowego, logistyka, zagrożenia naturalne, transport.

CITE THIS ARTICLE AS:

P. Czerniejewska, *Bezpieczeństwo ruchu drogowego na terenie miasta Kalisza w latach 2012–2016 w opinii jego mieszkańców*, „Kultura Bezpieczeństwa Nauka Praktyka Refleksje”, 2018, no 32, p. 63–78, DOI: 10.5604/01.3001.0012.8093.

Licence: This article is available in Open Access, under the terms of the Creative Commons License Attribution 4.0 International (CC BY 4.0; for details please see <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the author and source are properly credited. Copyright © 2018 University of Public and Individual Security “Apeiron” in Cracow