

PIOTR ŁUKA¹
ANDRZEJ POGORZELSKI²

NIEBEZPIECZNE ZACHOWANIA UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO

Wstęp

Zadania z dziedziny ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego, a także bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego realizują liczne podmioty administracji publicznej. W rozważaniach tego rodzaju trzeba się odnieść do wybranych zagadnień istotnych w sprawnym i efektywnym spełnianiu tych zadań³.

Jednym z podstawowych zadań Policji jest ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym zapewnienie spokoju w miejscach publicznych oraz środkach publicznego transportu i komunikacji publicznej, w ruchu drogowym i na wodach przeznaczonych do powszechnego korzystania⁴.

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym to jeden z istotniejszych wymiarów bezpieczeństwa i porządku publicznego. Liczba uczestników ruchu drogowego, którzy giną lub zostają ranni na polskich drogach, jest nadal

¹ Mł. insp. dr Piotr Łuka — doktor nauk humanistycznych w dyscyplinie nauki o bezpieczeństwie. Adiunkt Zakładu Bezpieczeństwa Społecznego Instytutu Służby Prewencyjnej Wydziału Bezpieczeństwa Wewnętrznego Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie. Zainteresowania naukowe: metodologia bezpieczeństwa, bezpieczeństwo i porządek publiczny, ochrona osób i mienia, bezpieczeństwo osobiste funkcjonariuszy Policji.

Adres do korespondencji: <p.luka@wspol.edu.pl>.

² Podkom. mgr Andrzej Pogorzelski — absolwent Wyższej Szkoły Informatyki i Ekonomii Towarzystwa Wiedzy Powszechnej w Olsztynie. Realizuje krajowe badania naukowe w obszarze ruchu drogowego oraz szkolenia kadry dowódczej i wykonawczej Policji, SG, BOR, PSP, a także innych. Od 2014 r. związany zawodowo z Wyższą Szkołą Policji w Szczytnie. Nauczyciel akademicki Zakładu Bezpieczeństwa Społecznego Instytutu Służby Prewencyjnej Wydziału Bezpieczeństwa Wewnętrznego Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie. Szczególne zainteresowania to obszar bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Adres do korespondencji: <a.pogorzelski@wspol.edu.pl>.

³ K. Rajchel, *Bezpieczeństwo ruchu drogowego w działaniach administracji publicznej*, Rzeszów 2007, s. 125.

⁴ Ustawa z 6 kwietnia 1990 r. o Policji (tekst jedn. DzU z 2017 r., poz. 2067), art. 1.

ogromna. Niepokojący jest fakt, że od kilku lat liczba osób, które giną na polskich drogach, utrzymuje się na tym samym poziomie — około 3 tys. osób rocznie. W związku z tym zasadne jest szukanie możliwości ograniczenia tak dużej liczby ofiar. Aby podejmować skuteczne działania, należy trafnie diagnozować przyczyny wypadków drogowych. Jednym z istotnych czynników mających wpływ na możliwość zaistnienia zdarzenia drogowego jest zachowanie uczestnika ruchu drogowego. To on jest podmiotem, który kształtuje poziom bezpieczeństwa — własnego i innych osób znajdujących się na drodze. Wskazując dwie kategorie uczestników ruchu drogowego: kierujących pojazdami oraz pieszych, możemy spośród nich wyodrębnić kolejną grupę określaną jako niechronieni uczestnicy ruchu drogowego. Są to osoby, które z racji kierowania pojazdami jednośladowymi lub przemieszczania się po drodze pieszo mają niewielkie szanse na to, aby na skutek zaistnienia zdarzenia drogowego z ich udziałem uniknąć obrażeń ciała, które powodować mogą utratą zdrowia, a nawet życia.

Stan bezpieczeństwa na drogach

Jak wskazuje Wojciech Kotowski, nie ma najmniejszej wątpliwości, że gwarancja bezpieczeństwa ugruntuje się i nieporównywalnie umocni przez należyte zrozumienie relacji zachodzących w kodeksowej triadzie: „człowiek — pojazd — droga”, w której człowiek ma dominujące znaczenie dla istnienia szeroko rozumianego bezpieczeństwa. Wyłącznie od człowieka zależy poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym i to niezależnie od stanu technicznego pojazdu i takowego stanu drogi. Należy zatem zacząć od ukształtowania modelowego użytkownika drogi, którym jest zarówno uczestnik ruchu drogowego, jak i osoba wykonująca na drodze czynności służbowe⁵.

Niewątpliwie jednym z najważniejszych czynników wpływających na bezpieczeństwo na drogach jest zachowanie się uczestników ruchu drogowego oraz innych osób znajdujących się na drodze. Należy także pamiętać, że oprócz tych czynników stan bezpieczeństwa na drogach jest także zależny — w szczególności — od jakości i stanu infrastruktury drogowej oraz stanu technicznego użytkowanych pojazdów.

Jak wynika z danych statystycznych opracowanych przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, w 2016 r. Policja otrzymała zgłoszenia o 33 664 wypadkach drogowych, które miały miejsce na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu. Co prawda, istotny spadek liczby wypadków drogowych nastąpił po roku 2008, jednak w ostatnich latach ta tendencja uległa zahamowaniu. W wyniku zaistniałych zdarzeń w 2016 r. na polskich drogach śmierć poniosło 3026 osób. W porównaniu z rokiem 2007, w którym zginęły aż 5583 osoby, liczba ta z pozoru wydaje się optymistyczna⁶.

⁵ W. Kotowski, *Problematyka wypadków drogowych*, Warszawa 2016, s. 10–11.

⁶ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2016 r.*, Warszawa 2017, s. 3.

Tabela 1

Liczba wypadków drogowych oraz ich skutków w latach 2007–2016

lata	wypadki		zabici		ranni	
	ogółem	2007=100%	ogółem	2007=100%	ogółem	2007=100%
2007	49 536	100,0	5 583	100,0	63 224	100,0
2008	49 054	99,0	5 437	97,4	62 097	98,2
2009	44 196	89,2	4 572	81,9	56 046	88,6
2010	38 832	78,4	3 907	70,0	48 952	77,4
2011	40 065	80,9	4 189	75,0	49 501	78,3
2012	37 046	74,8	3 571	64,0	45 792	72,4
2013	35 847	72,4	3 357	60,1	44 059	69,7
2014	34 970	70,6	3 202	57,4	42 545	67,3
2015	32 967	66,5	2 938	52,6	39 778	62,9
2016	33 664	67,9	3 026	54,2	40 766	64,5

Źródło: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2016 r.*, Warszawa 2017

Warto jednak zauważyć, że przez ostatnich 10 lat (2007–2016) na polskich drogach poniosły śmierć aż 39 782 osoby. Szczegółowe dane statystyczne dotyczące liczby wypadków drogowych i ich skutków ukazano w tabeli 1. Z zaprezentowanych w tabeli danych wynika, że oprócz dużej liczby zabitych było także bardzo wielu rannych. W 2016 r. na polskich drogach w wyniku udziału w wypadku drogowym rannych zostało 40 776 osób.

Obrazu bezpieczeństwa na polskich drogach dopełnia liczba kolizji drogowych, w których najistotniejszym skutkiem były straty materialne w postaci uszkodzenia pojazdów. W 2016 r. takich kolizji było 406 202⁷.

Z danych opublikowanych przez Komisję Europejską (dalej jako KE) wynika, że w 2016 r. na unijnych drogach śmierć poniosło 25,5 tys. osób, tj. o 600 osób mniej niż w roku 2015 i 6 tys. mniej niż w roku 2010. Według szacunków KE 135 tys. osób odniosło poważne obrażenia na drogach. Średni poziom zagrożenia w UE, który osiągnął w 2016 r. wartość 5,0 zabitych/100 tys. mieszkańców, jest nadal dużo niższy od wartości osiągniętej w Polsce — 7,9 zabitych/100 tys. mieszkańców⁸. W dalszym ciągu Polska znajduje się w gronie państw o najwyższym zagrożeniu życia i zdrowia w ruchu drogowym. W podobnej sytuacji są Łotwa, Rumunia i Bułgaria⁹.

Jak wynika z danych statystycznych publikowanych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, na drogach europejskich najbezpieczniej jest w Szwecji, gdzie liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys.

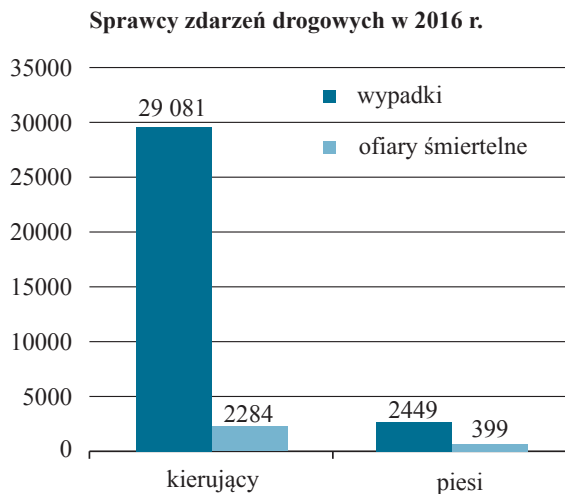
⁷ Tamże, s. 6.

⁸ Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 r.*, Warszawa 2017, s. 9.

⁹ Tamże, s. 10.

mieszkańców kształtuje się na poziomie 2,7. Najgorzej w tej statystyce wypada Bułgaria, gdzie ta liczba wynosi 9,9 ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców¹⁰.

Wykres 1



Źródło: Raport Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, <www.krbrd.gov.pl>

Z danych przedstawianych w raporcie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że w 2016 r. w 29 081 wypadkach spowodowanych przez kierujących zginęły 2 284 osoby, a w 2 449 wypadkach, których sprawcami byli piesi, śmierć poniosło 399 osób¹¹.

Niewątpliwie więc ciągle istnieje potrzeba podejmowania bardziej skutecznych działań mających na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa na polskich drogach.

Uczestnik ruchu drogowego — pieszy

Wśród uczestników ruchu drogowego wyróżniamy niechronionych uczestników ruchu drogowego, a także będących podkategorią tej grupy — pieszych.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami pieszy to osoba znajdująca się poza pojazdem na drodze i niewykonująca na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami, a także osoba prowadząca, ciągnąca lub pchająca rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osoba poruszająca się na wózku inwalidzkim oraz osoba w wieku do 10 lat kierująca rowerem pod opieką osoby dorosłej¹².

¹⁰ <www.krbrd.gov.pl/pl/test.html>, 17 grudnia 2017 r.

¹¹ Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego...*, wyd. cyt., s. 19.

¹² Ustawa z 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. DzU z 2017 r., poz. 1260), art. 2.

Piesi, tak jak wszystkie osoby przemieszczające się na drogach, sami mają bardzo duży wpływ na własne bezpieczeństwo na drodze. Warto zauważyć, że przy zderzeniu z poruszającym się pojazdem mają niewielkie szanse na to, żeby nie odnieść obrażeń ciała skutkujących niejednokrotnie śmiercią. Dlatego ważne jest, aby świadomość zagrożeń bezpieczeństwa na drodze oraz możliwości ich unikania wśród tej grupy uczestników ruchu drogowego była jak najwyższa.

Ponad 25% ogólnej liczby wypadków drogowych, jakie zaistniały na polskich drogach w 2016 r., to wypadki z udziałem osób pieszych. Zginęło w nich 868 osób, a 7974 osoby doznały obrażeń ciała¹³.

Jak wynika z danych statystycznych najczęściej wypadków z udziałem pieszych spowodowali kierujący pojazdami, jednak najwięcej osób zginęło w tych wypadkach, w których sprawcami byli sami piesi¹⁴. Analizując powody zdarzeń drogowych z udziałem pieszych, można się zastanowić, jakie są przyczyny tych zdarzeń drogowych. Jedną z najistotniejszych jest zachowanie się pieszego na drodze. Od świadomości zagrożeń pieszego i wynikających z tej świadomości zachowań w bezpośredni sposób zależy jego bezpieczeństwo. Z badań, jakie zostały przeprowadzone wśród studentów Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie w 2013 r., wynika, że młodzi ludzie (studenci) wśród przyczyn nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego wskazują w szczególności pośpiech (ponad 65%), roztargnienie (26%) czy też po prostu świadomość braku konsekwencji za tego rodzaju zachowania (26%). Godne uwagi jest to, że — odnosząc się do konsekwencji nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego — 56% respondentów wskazywało obawę przed ukaraniem mandatem karnym¹⁵.

Ciekawe wydaje się przypuszczenie, że przeciętny obywatel bardziej obawia się konsekwencji w postaci ukarania mandatem aniżeli konsekwencji w postaci stania się sprawcą wypadku drogowego lub kolizji drogowej. To bardzo dobrze, że kampanie na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym odnoszą się do tego rodzaju konsekwencji nieprzemysłanych zachowań pieszych na drodze. Taka formuła działań profilaktycznych kształtuje pożądaný model uczestnika ruchu drogowego.

Uczestnik ruchu drogowego — kierujący

Na kierującym spoczywa dużo większa odpowiedzialność za potencjalne skutki zaistnienia zdarzeń na drodze (wypadków drogowych). Zderzenie pojazdu z pieszym w praktyce prawie zawsze skutkuje obrażeniami u pieszego.

Jak wynika z raportu opublikowanego przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w 2016 r. (w porównaniu z rokiem 2015)

¹³ Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe...*, wyd. cyt., s. 45.

¹⁴ Tamże s. 48.

¹⁵ P. Łuka, S. Karwowski, *Wpływ działalności Policji na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym*, „Policja” 2014, nr 1, s. 46–50.

odnotowano wzrost liczby wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami o 6,5%, co w rezultacie oznaczało również wzrost liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków o 13,6%. Jednocześnie w porównywanym okresie odnotowano spadek liczby wypadków spowodowanych przez pieszych o 6,5% oraz spadek liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków o 11,3%¹⁶.

Z danych statystycznych wynika, że największe zagrożenie na drogach powodowane jest przez kierujących pojazdami. Wydaje się więc, że ta kategoria uczestników ruchu drogowego powinna być w szczególnym zainteresowaniu w ramach działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach. Niemniej jednak warto także zwrócić uwagę na bezpieczeństwo pieszych, które jest wypadkową zachowań ich samych oraz pozostałych uczestników ruchu drogowego. Niestety, w konfrontacji kierujący pojazdem — pieszy, ten ostatni ma zdecydowanie mniejsze szanse na przeżycie. Aby ograniczyć liczbę i skutki zdarzeń drogowych, niezbędne jest skuteczniejsze oddziaływanie na wszystkie kategorie uczestników ruchu drogowego; należy budzić świadomość, a nawet wymuszać potrzebę właściwego (bezpiecznego) zachowania się na drodze.

Przyczyny powstawania zdarzeń drogowych

Przyczyn powstawania zdarzeń drogowych jest bardzo wiele. Zostały one dosyć szczegółowo opisane w literaturze przedmiotu. Diagnoza przyczyn zdarzeń drogowych jest o tyle istotna, że ich znajomość pozwala na planowanie, organizację i podejmowanie takich działań, które na te przyczyny bezpośrednio oddziałują. Jakość podejmowanych działań, a w szczególności ich skuteczność także powinny być szczegółowo diagnozowane.

Do najczęstszych przyczyn zdarzeń drogowych spowodowanych przez pieszych zalicza się:

- nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem,
- nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu (przeszkody),
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle.

Cztery wskazane zachowania są przyczynami ponad 83% wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych.

Odnosząc się do kierujących pojazdami, jako najistotniejsze przyczyny zdarzeń drogowych, można wskazać:

- nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu,
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych.

Trzy wskazane zachowania kierujących są przyczynami ponad 60% wypadków drogowych przez nich spowodowanych¹⁷.

¹⁶ Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego...*, wyd. cyt., s. 20.

¹⁷ Zob. Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe...*, wyd. cyt., s. 26, 32.

Warto wiedzieć, że w statystykach policyjnych wskazuje się dominującą przyczynę zaistnienia wypadku drogowego. Najczęściej jest jednak tak, że zaistnienie wypadku drogowego to zbieg kilku przyczyn, takich jak: stan techniczny pojazdu, stan nawierzchni drogi, stan psychofizyczny uczestnika ruchu drogowego.

Działania profilaktyczne podejmowane na rzecz bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego

Ważne jest, aby podejmować skuteczne działania, które mogą ograniczyć przyczyny zdarzeń drogowych. Podmiotem, który w szczególny sposób jest zaangażowany w działania na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jest policja. Ponadto oprócz niej, poza służbami państwowymi i administracją samorządową, znaczącym podmiotem — mającym bardzo duży wpływ na bezpieczeństwo na drodze — jest człowiek, który jest uczestnikiem ruchu drogowego. Niezmiernie ważne jest podejmowanie takich działań edukacyjnych, które będą skutecznie kształtowały właściwą świadomość wszystkich uczestników ruchu drogowego. Edukacja w tym zakresie, prowadzona w sposób ciągły i systematyczny, mieści się w szeroko pojętym interesie społecznym oraz spełnia swoje podstawowe zadanie, którym jest zmniejszenie zagrożenia życia i zdrowia człowieka w wyniku zwiększającego się natężenia ruchu pojazdów. Powszechność i dostępność procesu edukacyjnego w zakresie bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym wszystkich grup społecznych stanowią wyzwanie dla instytucji państwowych, samorządowych i organizacji społecznych¹⁸.

Działania podejmowane na rzecz bezpieczeństwa pieszych charakteryzują się tym, że w istotnej części są kierowane do tych, którzy nie uczestniczą w ruchu drogowym jako kierujący pojazdami mechanicznymi — w tym także do osób niepełnoletnich. Osoby takie mają ograniczoną świadomość możliwości reakcji kierującego pojazdem na nieprzewidywalne lub mało przewidywalne zachowania pieszych.

Ministerstwo Infrastruktury opracowało dokument *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025*, który przygotowano w celu przedstawienia go parlamentowi, tak aby zgodnie z praktyką większości krajów Unii Europejskiej polityka transportowa była sformułowana przez ciało ustawodawcze, wytyczając kierunki działania władz wykonawczych oraz stwarzając warunki dla działania samorządów¹⁹.

1 stycznia 2002 r. powołano Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej jako KRBRD) jako międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego²⁰. Działania

¹⁸ A. Korjat, *Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Dylematy i wyzwania przemian kulturowych*, Toruń 2010, s. 38–39.

¹⁹ Ministerstwo Infrastruktury, *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025*, Warszawa 2005, s. 4.

²⁰ Ustawa z 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym..., wyd. cyt., art. 140b.

na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane są systemowo według uznanego międzynarodowego podejścia 4xE:

- inżynieria (*Engineering*),
- nadzór (*Enforcement*),
- edukacja (*Education*),
- ratownictwo (*Emergency*).

W czerwcu 2013 r. KRBRD przyjęła Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 — wieloletni strategiczny plan działań, którego celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Wytyczne programu wdrażane są za pomocą dokumentów wykonawczych — programów realizacyjnych. W latach 2015–2016 realizowany był program zawierający zestaw zadań określających priorytety i kierunki wskazane w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020. W programie określono czas wykonania poszczególnych zadań oraz liderów za nie odpowiedzialnych. Zakładając konieczność koncentracji na najistotniejszych problemach, wyznaczono dwa priorytetowe obszary interwencji programu:

- ochrona pieszych,
- zarządzanie prędkością.

Kluczowe kierunki działań, jakie przyjęto, to:

1. rozwój i modernizacja infrastruktury z wykorzystaniem narzędzi audytu i kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego;
2. działania legislacyjne związane z:
 - a) bezpieczeństwem infrastruktury drogowej,
 - b) edukacją i egzaminowaniem kandydatów na kierowców,
 - c) nadzorem nad ruchem drogowym,
 - d) karaniem za wykroczenia drogowe,
 - e) nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów,
 - f) możliwością stosowania w pojazdach tzw. nowych technologii poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego;
3. edukacja, w tym:
 - a) szkolenia kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego na różnych poziomach zarządzania systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - b) szeroko pojęte działania edukacyjno-informacyjne w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
4. ratownictwo/opieka powypadkowa, w tym:
 - a) działania związane z optymalizacją funkcjonowania systemu ratownictwa medycznego,
 - b) modernizacja sprzętu i wyposażenie służb ratownictwa drogowego (przede wszystkim straży pożarnej);
5. badania i analizy:
 - a) zachowań uczestników ruchu drogowego,
 - b) wpływu stosowanych rozwiązań z zakresu infrastruktury i organizacji ruchu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - c) szeroko rozumianego transferu wiedzy specjalistycznej z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (publikacja wyników badań, opracowywanie wytycznych),

- d) skuteczności stosowania w pojazdach tzw. nowych technologii poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego;
6. programowanie/planowanie strategiczne — wszelkie działania usprawniające funkcjonowanie i efektywność systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 7. wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) do systemów sterowania ruchem, zarządzania transportem i wspomaganie systemów ratowniczych²¹.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020, w nawiązaniu do ustanowionej przez ONZ Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Strategii Rozwoju Transportu do Roku 2020, opiera się na następujących pięciu filarach:

1. bezpieczne zachowania uczestników ruchu,
2. bezpieczna infrastruktura drogowa,
3. bezpieczna prędkość,
4. bezpieczne pojazdy,
5. system ratownictwa i pomocy medycznej²².

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w związku z istotnym problemem bezpieczeństwa w ruchu drogowym realizuje kampanie społeczne oraz działania profilaktyczne, angażując przy tym różne podmioty. Kampanie, takie jak: „Kierujesz życiem”, „... nie odchodź, żyj!”, „Bądźmy bezpieczni na drodze”, mają na celu podnoszenie świadomości społeczeństwa oraz przypomnienie o obowiązku przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie limitów prędkości jazdy, dostosowania tej prędkości do warunków ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem osób w grupie wiekowej 18–24 lata czy też bezpieczeństwa pieszych. Do wypadków z udziałem pieszych najczęściej dochodzi w obszarze zabudowanym. Szczególnie trudny czas to okres jesienno-zimowy, kiedy warunki atmosferyczne, wcześniej zapadający zmrok, roztargnienie związane z przygotowaniami świątecznymi przyczyniają się do większej liczby wypadków z udziałem pieszych²³.

Ponadto realizowanych jest szereg innych kampanii, takich jak: „10 mniej. Zwolnij!”, „Prędkość zabija! Włącz myślenie”, „Ostatni wyskok”, „Piłeś? Nie jedź! Włącz myślenie!” czy też Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa „Weekend bez Ofiar”, mających uświadomić problem bezpieczeństwa i wzbudzić poczucie współodpowiedzialności za zapewnienie bezpiecznych warunków poruszania się, co jest koniecznym elementem w dążeniu do poprawy bezpieczeństwa na drodze²⁴.

²¹ <www.mib.gov.pl/2-Bezpieczestwonadrogach.htm>, 16 stycznia 2018 r.

²² Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*, Warszawa 2013, s. 20.

²³ <www.krbrd.gov.pl/pl/nasze-kampanie>, 12 stycznia 2018 r.

²⁴ A. Pogorzelski, *Wpływ zmian przepisów ruchu drogowego na niebezpieczne zachowania kierujących pojazdami*, „Policja” 2016, nr 2, s. 26–30.

Działania represyjne podejmowane na rzecz bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego

Zgodnie z poleceniem komendanta głównego Policji nadinsp. Marka Działoszyńskiego z 24 kwietnia 2013 r. wszystkie komendy wojewódzkie i Komenda Stołeczna Policji do końca 2013 r. zwiększyły liczbę etatów w komórkach ruchu drogowego do wartości minimum 10% w stosunku do całego stanu etatowego komend wojewódzkich Policji. Tym samym liczba etatów w komórkach służby ruchu drogowego wyniosła 9230²⁵.

Oprócz opisanych działań o charakterze typowo profilaktycznym policjanci z racji zadań określonych w ustawie o Policji, ustawie — Prawo o ruchu drogowym oraz przepisach wykonawczych i wewnętrznych Policji realizują działania kontrolno-prewencyjne. Zgodnie z ustawą — Prawo o ruchu drogowym w ramach kontroli ruchu drogowego do głównych zadań Policji należy czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie²⁶. W ramach tych zadań policjanci uprawnieni są m.in. do działań represyjnych wobec uczestników ruchu drogowego niestosujących się do powszechnie obowiązujących przepisów. Zakres i sposób podejmowanych działań w ramach kontroli drogowych określają przepisy wykonawcze.

W rozporządzeniu ministra spraw wewnętrznych i administracji w sprawie kontroli ruchu drogowego znajdują się zapisy określające m.in.:

- organizację, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli ruchu drogowego;
- wymagany sposób zachowania się kontrolowanego uczestnika ruchu drogowego;
- szczegółowe warunki wykonywania kontroli ruchu drogowego przez strażników gminnych (miejskich), strażników leśnych, funkcjonariuszy Straży Parku oraz pracowników zarządów dróg;
- szczegółowe warunki udzielania upoważnień do wykonywania kontroli ruchu drogowego oraz wzór upoważnienia²⁷.

Najczęstszą formą działań represyjnych stosowaną przez policjantów jest nakładanie grzywien. Prezes Rady Ministrów w swoim rozporządzeniu w sprawie nakładania grzywien w drodze mandatu karnego określił wzór formularza i sposób nakładania grzywien w drodze mandatu karnego. Wskazał również rodzaje mandatów karnych, dzieląc je na:

- mandat karny kredytowy,
- mandat gotówkowy,
- mandat karny w formie bezgotówkowej,

²⁵ A. Stypińska, *Zwiększenie liczby policjantów ruchu drogowego. Efekty działań*, „Kwartalnik Policyjny” 2014, nr 1, s. 16.

²⁶ Ustawa z 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym..., wyd. cyt., art. 129.

²⁷ Rozporządzenie ministra spraw wewnętrznych i administracji z 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (DzU z 2008 r., nr 132, poz. 841 z późn. zm), § 1.

— mandat karny zaoczny²⁸.

W związku z wykonywaniem wyżej opisanych czynności przez policjantów w ramach kontroli drogowej oraz rodzajem stosowanych kar, minister spraw wewnętrznych w rozporządzeniu w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego określił także:

- sposób punktowania i liczbę punktów odpowiadających naruszeniu przepisów ruchu drogowego;
- warunki i sposób prowadzenia ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego (dalej jako ewidencja);
- tryb występowania z wnioskiem o kontrolne sprawdzenie kwalifikacji;
- warunki i tryb występowania z wnioskiem o cofnięcie uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi;
- jednostki upoważnione do prowadzenia szkolenia, którego odbycie spowoduje zmniejszenie liczby punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego, program tego szkolenia oraz liczbę punktów odejmowanych z tytułu jego odbycia;
- podmioty uprawnione do uzyskiwania informacji zawartych w ewidencji²⁹.

To, gdzie powinny być dyslokowane służby na drogach, aby skutecznie podnosić poziom bezpieczeństwa, określają właściwi przełożeni policjantów. Odpowiednia dyslokacja służby powinna być jednak zgodna z wydanymi w tej kwestii przepisami. Jak wynika z zarządzenia komendanta głównego Policji w sprawie pełnienia służby na drogach, kierownicy komórek organizacyjnych Policji właściwych w sprawach ruchu drogowego zobowiązani są do dyslokacji służby na drogach z uwzględnieniem w szczególności:

- analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i porządku publicznego oraz zagrożenia przestępczością na drogach;
- natężenia ruchu drogowego i kategorii pojazdów poruszających się na poszczególnych odcinkach dróg;
- harmonogramu pełnienia służby na drogach objętych centralną koordynacją służby oraz organizacji służby na wybranych drogach nieobjętych tą koordynacją;
- planów wykorzystania dróg w sposób szczególny;
- krajowych, wojewódzkich i powiatowych planów działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- zgłaszanych uwag i wniosków³⁰.

W trakcie pełnienia służby na drogach policjanci sprawują nadzór nad bezpieczeństwem, porządkiem i płynnością ruchu drogowego oraz

²⁸ Rozporządzenie prezesa Rady Ministrów z 22 lutego 2002 r. w sprawie nakładania grzywnien w drodze mandatu karnego (tekst jedn. DzU z 2017 r., poz. 613), § 1–7.

²⁹ Rozporządzenie ministra spraw wewnętrznych z 25 kwietnia 2012 r. w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego (DzU z 2012 r., poz. 488 z późn. zm.), § 1.

³⁰ Zarządzenie nr 30 komendanta głównego Policji z 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach (Dz. Urz. KGP z 2017 r., poz. 64), § 4.

podejmują działania na rzecz zapobiegania przestępstwom i wykroczeniom. W szczególności zobowiązani są m.in. do:

- reagowania na przestępstwa i wykroczenia;
- wykonywania czynności na miejscach zdarzeń drogowych;
- podejmowania działań zmierzających do przywrócenia płynności ruchu drogowego;
- okazywania na żądanie osoby kontrolowanej utrwalonego obrazu naruszenia lub wyniku dokonanego pomiaru, chyba że z przyczyn technicznych jest to niemożliwe;
- posiadania przy sobie i okazywania na żądanie osoby kontrolowanej uwierzytelnionych kopii świadectw legalizacji lub wzorcowania wymaganych dla wykorzystywanych przyrządów pomiarowych;
- niezwłocznego informowania dyżurnego jednostki Policji o:
 - a) ujawnieniu kierującego, który jest w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu, bądź wobec którego istnieje uzasadnione podejrzenie, że znajduje się w takim stanie;
 - b) asystowania, do najbliższego miejsca wypłaty lub wymiany środków pieniężnych, osobie obowiązanej do zapłaty mandatu karnego, wydawanego ukaranemu po uiszczeniu grzywny bezpośrednio funkcjonariuszowi, który ją nałożył³¹.

Wskazane regulacje, jak też szereg innych, służą dookreśleniu zachowań policjantów w trakcie podejmowanych kontroli ruchu drogowego. Określają także obowiązki i sposób zachowania się na drodze uczestników ruchu drogowego, również w trakcie dokonywanych przez uprawnione osoby kontroli.

Jaka jest skala działań represyjnych podejmowanych przez policjantów wobec uczestników ruchu drogowego, ukazano w tabeli 2.

Tabela 2

Zastosowane w latach 2010–2017 środki represji za wykroczenia w ruchu drogowym

Rok	Środek represji	
	Mandaty karne	Skierowane wnioski o ukaranie
2010	2 527 872	109 944
2011	2 803 003	89 749
2012	2 861 659	75 994
2013	2 920 405	97 515
2014	3 466 616	141 191
2015	3 578 207	164 524
2016	3 489 845	160 402
2017	3 633 373	200 165

Źródło: Dane z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji (13 lutego 2018 r.)

³¹ Tamże, § 10–11.

Jak wynika z danych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, policjanci ruchu drogowego w 2017 r. w porównaniu z rokiem 2010 nałożyli o ponad 43% więcej grzywnien w drodze postępowania mandatowego oraz skierowali o ponad 82% więcej wniosków o ukaranie do sądu za wykroczenia w ruchu drogowym. Taki stan rzeczy jest zapewne pochodną większej liczby pojazdów, które uczestniczą w ruchu drogowym, ale także większej w tym zakresie aktywności samych policjantów.

Podsumowanie

Przepisy dają policjantom szerokie uprawnienia w zakresie ingerencji w sferę praw i wolności obywatelskich. Zakres tej ingerencji nie powinien jednak być większy aniżeli taki, który pozwala na skuteczne i bezpieczne podejmowanie działań na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa.

Świadomość uczestników ruchu drogowego w zakresie bezpiecznego zachowania się na drodze kształtowana jest przez regulacje prawne, kampanie społeczne oraz działania podmiotów uprawnionych do podejmowania czynności na drodze. Sam fakt poddania uczestnika ruchu drogowego chociażby rutynowej kontroli istotnie wpływa na jego świadomość dotyczącą rzeczywistych czy chociażby potencjalnych konsekwencji związanych z niewłaściwym zachowaniem się na drodze. Ważne jest, aby ta świadomość była podnoszona nie tylko w kontekście zagrożenia karą grzywny wymierzanej w postępowaniu mandatowym, lecz także w wyniku edukacji w zakresie konsekwencji związanych z możliwością doznania uszczerbku na zdrowiu lub utraty życia.

Działania podejmowane na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w ostatnich latach przyniosły wymierne efekty. Liczba osób zбитych w wypadkach drogowych w ciągu ostatnich 10 lat spadła o ponad 54%. Jednak liczba zabitych w 2016 r. (3026 ofiar) jest argumentem za koniecznością podejmowania skuteczniejszych działań.

Aby skutecznie przeciwdziałać zagrożeniom na drogach, należy właściwie i precyzyjnie definiować ich przyczyny oraz starannie planować adekwatne działania służące podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa. Bieżącą potrzebą jest podejmowanie usystematyzowanych, opartych na naukowych przesłankach, działań służących właściwej diagnozie przyczyn zdarzeń drogowych. Skuteczność podejmowanych działań profilaktycznych i represyjnych powinna być poddawana szczegółowej analizie w celu ich bieżącej ewaluacji.

Słowa kluczowe: ruch drogowy, bezpieczeństwo, uczestnik ruchu drogowego, pieszy, kierujący

Streszczenie: W publikacji autorzy odnoszą się do stanu bezpieczeństwa na drogach w Polsce postrzeganego przez pryzmat niebezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego. W ocenie autorów jednym z najistotniejszych czynników, które kształtują poziom bezpieczeństwa na drogach, są zachowania uczestników ruchu drogowego. W treści zawarto informacje dotyczące aktualnego stanu bezpieczeństwa. Wskazano, że najważniejszym podmiotem mającym wpływ na bezpieczeństwo jest uczestnik ruchu drogowego. W szczególności zwrócono uwagę na dwie kategorie uczestników ruchu drogowego: kierujących pojazdami oraz pieszych. Wskazano także kategorię niechronionych uczestników ruchu drogowego, którzy w wyniku zdarzeń drogowych najczęściej odnoszą poważne obrażenia. Autorzy, analizując przyczyny wypadków drogowych, wskazują, że jedną z nich jest zbyt mała świadomość uczestników ruchu drogowego dotycząca konsekwencji zdarzeń drogowych w postaci obrażeń ciała lub śmierci. Z przeprowadzonej analizy wynika, że największe zagrożenie na drogach powodowane jest przez kierujących pojazdami. Jako istotne czynniki wpływające na kreowanie bezpiecznych zachowań na drodze wskazano działania represyjne realizowane przez Policję oraz szeroko rozumiane działania profilaktyczne. Podsumowując, autorzy wskazują, że aby skutecznie przeciwdziałać zagrożeniom na drogach, należy właściwie i precyzyjnie definiować ich przyczyny oraz starannie planować adekwatne działania służące podniesieniu poziomu bezpieczeństwa. Działania służące właściwej diagnozie przyczyn zdarzeń drogowych trzeba podejmować w sposób usystematyzowany, opierając się na naukowych przesłankach. Skuteczność podejmowanych działań profilaktycznych i represyjnych powinna być poddawana szczegółowej analizie w celu bieżącej ewaluacji.

Keywords: traffic, safety, road participant, pedestrian, driver

Summary: In the article authors refer to the state of safety on roads in Poland through in the context of dangerous behaviors presented by traffic users which is in the authors' opinion one of the most important factors that shape the level of road safety. The article contains information on the current state of safety in Poland. It was pointed out that the most important entity having an impact on safety is a road traffic user. In particular, attention was paid to two categories of road users: vehicle drivers and pedestrians. The category of users - unprotected road users - was also indicated - as those who suffer serious injuries as a result of road accidents. Authors, when analyzing the causes of road accidents, indicated also little awareness of road traffic users regarding the consequences of road accidents in the form of injury or death. The analysis shows that the greatest risk on roads is caused by drivers. As important factors influencing the creation of safe behavior on the road, repressive measures implemented by the Police and widely understood preventive actions were indicated. In conclusion, the authors point out that in order to effectively counteract road hazards, their causes should be properly and precisely defined, and adequate action should be carefully planned to improve the level of safety. The conclusions of the analysis are the conviction that the actions for proper diagnosis of the causes of traffic incidents should be taken in a systematic manner, based on scientific premises. The effectiveness of preventive and repressive actions should be subjected to detailed analysis in order to evaluate the undertaken activities on an ongoing basis.