

## **Bezpieczeństwo w ruchu drogowym na terenie województwa lubuskiego w kontekście determinantów wynikających z wejścia Polski do Unii Europejskiej i Układu z Schengen**

### **Streszczenie**

Artykuł dotyczy oceny bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie województwa lubuskiego w dobie przystąpienia Polski do Unii Europejskiej i Układu z Schengen oraz propozycji rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo na drogach publicznych. Przedstawiono w nim wyniki analizy stanu bezpieczeństwa w latach 2002–2007 oraz wskazano główne przyczyny i okoliczności wypadków w województwie lubuskim, z uwzględnieniem wpływu, jaki na ten stan wywiera odbywający się w naszym regionie ruch transgraniczny oraz fakt przystąpienia Polski do Unii Europejskiej. Dokonano także diagnozy stanu bezpieczeństwa w pierwszych tygodniach po wstąpieniu do Strefy Schengen. Zwrócono w nim także uwagę na podstawowe kierunki działań profilaktycznych, zapewniających bezpieczeństwo na drogach.

**Słowa kluczowe:** Bezpieczeństwo w ruchu drogowym, lubuskie

### **Wstęp**

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym, szczególnie w ostatnich latach, stało się jednym z podstawowych elementów szeroko rozumianego bezpieczeństwa w ogólnej działalności człowieka. Rosnąca aktywność człowieka oraz postęp technologiczny wpływa na zwiększenie zagrożeń. Wysoki poziom tych zagrożeń spowodował konieczność przeciwdziałania. Metody zapobiegania zagrożeniom należą do dziedziny wiedzy zwanej nauką o bezpieczeństwie albo w skrócie bezpieczeństwem.

Na temat opisanej powyżej dziedziny wiedzy powstało wiele publikacji, aczkolwiek poważniejsze opracowania powstały stosunkowo niedawno. Dyskusja na temat podstawowych pojęć i miar bezpieczeństwa jest wciąż otwarta, a występujące różnice w poglądach na temat zagadnień bezpieczeństwa utrudniają weryfikację i porównanie wyników różnych analiz stanu bezpieczeństwa. Wobec braku ostatecznego

uformowania poglądów pojęcia dotyczące bezpieczeństwa przedstawione we wstępie niniejszego artykułu, należy traktować jako jedno z wielu możliwych.

Bezpieczeństwo dotyczy metodologicznej i systematycznej analizy ryzyka w systemie człowiek – technika – środowisko prowadzonej w celu eliminacji, sterowania lub obniżania – do żądanego poziomu – częstości występowania zdarzeń niepożądanych<sup>1</sup>.

Wyżej wymieniony system jest rozumiany jako zbiór elementów (podsystemów) i zachodzących między nimi relacji. Rozważania dotyczące bezpieczeństwa oraz wzrost zagrożeń wynikający z rozwoju techniki i rosnącej aktywności człowieka powinien być objęty systemem działań ukierunkowanym na minimalizację zagrożeń. W systemie takim winny zawierać się podmioty, które takie działania inicjują, wykonują, finansują i nadzorują. Stąd ogromną rolę odgrywają różnego rodzaju instytucje mające na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz przedsięwzięcia przez nie inicjowane.

Transport jest jednym z głównych sektorów zapewniających zatrudnienie i dobrobyt ludności, lecz coraz częściej jest on kojarzony z potencjalnym zagrożeniem<sup>2</sup>. Ze wszystkich gałęzi transportu najbardziej niebezpieczny jest transport drogowy, który przynosi największe straty wyrażone liczbą zabitych. Szacuje się, że ponad 90% wszystkich ofiar śmiertelnych w transporcie ginie w następstwie wypadków drogowych<sup>3</sup>.

Sektor transportu w krajach Unii Europejskiej (UE) zatrudnia ponad 10 mln osób i generuje około 10% unijnego PKB. Całkowite koszty wypadków drogowych w Unii szacowane są na 160 mld € rocznie, co odpowiada mniej więcej 2% PKB UE<sup>4</sup>.

Rokrocznie w wypadkach komunikacyjnych ginie kilka tysięcy osób, a kilkadziesiąt tysięcy zostaje rannych. Wypadki stały się niezwykle ważnym problemem społecznym, gdyż wiążą się nierozzerwalnie z ogromnymi stratami zarówno wymiernymi, jak i trudnymi do oszacowania kosztami życia i zdrowia ludzkiego<sup>5</sup>.

## 1. Kraje Unii Europejskiej i Układu z Schengen

Unia Europejska to gospodarczo-polityczny związek dwudziestu siedmiu demokratycznych krajów europejskich będący efektem wieloletniego procesu integracji

<sup>1</sup> J. Wicher, *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego*, Warszawa 2002.

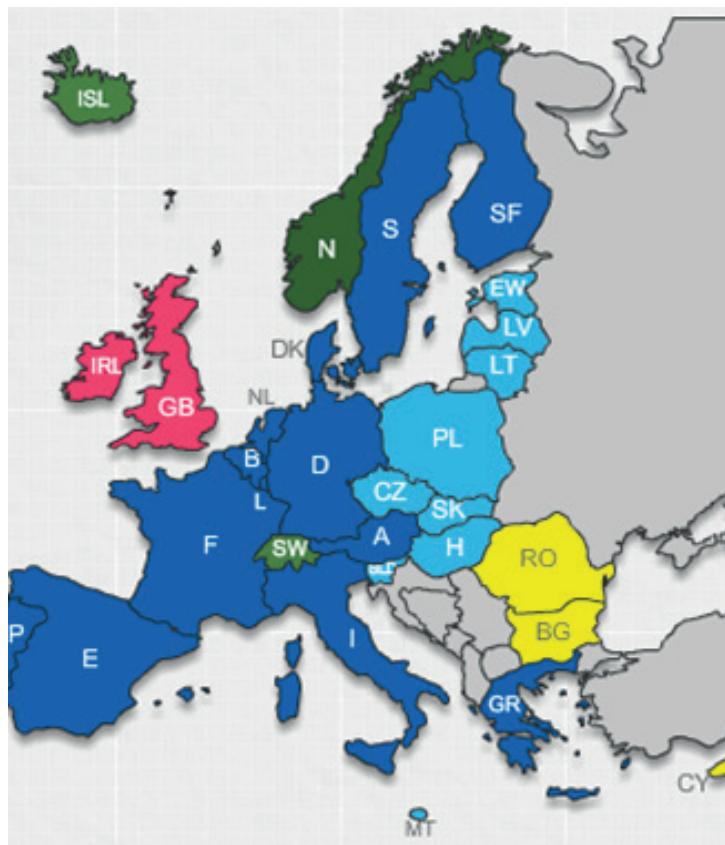
<sup>2</sup> A. Brandowski, *Bezpieczeństwo jako nauka*, „Zagadnienia Eksploatacji Maszyn” 1992, z. 3 (91).

<sup>3</sup> A. Musiańska-Lyczko, *Analiza bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych w Polsce*, „Pojazdy szynowe” 2004, nr 2.

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> K. Ważyńska-Fiok, J. Jadźwiński, *Bezpieczeństwo systemów*, Warszawa 1993.

politycznej, gospodarczej i społecznej, a zarazem największą, najprężniejszą i unikatową formą tego typu związków na świecie. Kraje członkowskie Unii Europejskiej to: Austria, Belgia, Bułgaria, Cypr, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Malta, Niemcy, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Węgry, Wielka Brytania, Włochy. Na rysunku 1. przedstawione zostały kraje członkowskie oraz kraje zrzeszone w Układzie z Schengen.



Legenda

- państwa członkowskie Schengen.
- nowe państwa członkowskie UE, które weszły do Strefy Schengen w grudniu 2007 r.
- państwa Strefy Schengen nienależące do Unii Europejskiej.
- państwa członkowskie UE leżące poza Strefą Schengen.
- nowe państwa członkowskie UE pozostające poza Strefą Schengen.
- państwa poza Schengen.

**Rysunek 1.** Unia Europejska i kraje partnerskie

Układ z Schengen to porozumienie, które znosi kontrolę osób przekraczających **granice** między państwami członkowskimi układu, a w zamian za to wzmacnia współpracę w zakresie bezpieczeństwa i **polityki azylowej**. Dotyczy również współpracy przygranicznej. Układ jest otwarty dla wszystkich członków Unii Europejskiej. Wynikająca z niego swoboda przepływu osób wewnątrz tzw. Strefy Schengen dotyczy nie tylko obywateli państw **sygnatariuszy**, ale wszystkich osób wszelkiej narodowości i o dowolnym obywatelstwie, które przekraczają granice wewnętrzne na terenie objętym porozumieniem. Do Układu Schengen należą obecnie 22 państwa Unii Europejskiej. **Islandia** i **Norwegia**, wchodzące w skład **Związku Paszportowego Krajów Nordyckich**, oraz Szwajcaria są z grupą z Schengen stowarzyszone. Przyjęcie przepisów wynikających z Układu z Schengen jest jednym z wymogów uzyskania członkostwa w Unii Europejskiej przez kraje kandydujące, tak więc w przyszłości strefa swobodnego, niekontrolowanego przepływu osób znacznie się powiększy i obejmie prawie całą Europę.

W następnym punkcie artykułu zostanie przedstawiona liczba osób i pojazdów przekraczających granice Rzeczypospolitej Polskiej (RP) na terenie województwa lubuskiego oraz przybliżona będzie ocena poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego pod względem liczby wypadków i ich skutków. Analiza ta opierać się będzie o dane z przedziału lat 2002÷2007 z uwzględnieniem przystąpienia Polski do UE oraz porównanie danych dotyczących zdarzeń w pierwszym półroczu 2007 i pierwszym półroczu 2008, tj. odnoszących się do okresów bezpośrednio przed i po przystąpieniu Polski do Strefy Schengen. Ponadto dla wskazanych okresów zestawione i porównane zostaną informacje o wypadkach i ich skutkach, jakie miały miejsce na głównych ciągach komunikacyjnych województwa lubuskiego.

## **2. Bezpieczeństwo w ruchu drogowym na terenie województwa lubuskiego**

Do oceny poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego można wykorzystać dane statystyczne pod warunkiem, że są one aktualne i dotyczą rozważanego obszaru. Każde wyrwykowe dane statystyczne nie mogą opisać całej złożoności zjawisk towarzyszących problematyce bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego wnioski wynikające z tych danych powinny być wyciągane ze szczególną ostrożnością. Można jednak na ich podstawie określić występujące tendencje, których znajomość może być bardzo przydatna przy opracowaniu kierunków rozwoju systemu bezpieczeństwa drogowego.

Województwo lubuskie ze względu na swoje położenie przygraniczne jest obszarem, przez który odbywa się wzmożony ruch tranzytowy. Ma to szczególne znaczenie ze względu na liczbę osób i pojazdów przekraczających granicę RP.

**Tabela 1.** Liczba osób i pojazdów przekraczających granicę RP na terenie woj. lubuskiego w latach 2004÷2007.

Lp.	Rok	Osoby	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe	Autokary
1.	2004	46 872 964	14 228 246	2 446 558	77 525
2.	2005	48 741 716	15 666 881	2 995 940	84 888
3.	2006	49 925 982	16 696 664	3 629 257	90 818
4.	2007	52 861 756	17 890 682	3 744 637	82 551

Źródło: Lubuski Oddział Straży Granicznej.

Analizując dane zawarte w powyższej tabeli, można stwierdzić, że począwszy od roku 2004 do roku 2007, z roku na rok ruch graniczny miał tendencję wzrostową. Tylko w przypadku autokarów w roku 2007 można zauważyć niewielki spadek. Taki stan rzeczy związany jest między innymi z rozwojem gospodarczym po przystąpieniu Polski do UE.

W związku z przystąpieniem przez Polskę z dniem 21.12.2007 r. do pełnej realizacji postanowień Traktatu z Schengen i związanym z tym zniesieniem kontroli granicznej w drogowych, kolejowych i rzecznych przejściach granicznych podległych Lubuskiemu Oddziałowi Straży Granicznej, zaprzestano prowadzenia statystyki ruchu granicznego osób i środków transportu w tych przejściach<sup>6</sup>.

Zwiększony ruch pojazdów na terytorium województwa lubuskiego, który można zaobserwować od przystąpienia Polski do UE jest również czynnikiem mającym wpływ na częstsze występowanie wypadków drogowych. Zdarzenia te zostaną przedstawione w przedziale lat 2002÷2007 z uwzględnieniem przystąpienia Polski do UE.

**Tabela 2.** Wypadki drogowe i ich skutki w latach 2002÷2007

Lp.	Zdarzenia / skutki	Liczba zdarzeń w latach					
		2002	2003	2004*	2005	2006	2007
1.	Wypadki	799	788	847	860	835	908
2.	Zabici	177	180	168	174	147	155
3.	Ranni	1083	1055	1209	1169	1125	1191

\* 1 maj 2004 r. – przyjęcie Polski do UE

Źródło: SEWIK.

<sup>6</sup> *Zintegrowany System Ewidencji Lubuskiego Oddziału Straży Granicznej.*

W ciągu 6 lat (2002÷2007) stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubuskim charakteryzował się stabilizacją liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, co oznacza, że dotychczas stosowane środki poprawy bezpieczeństwa wymagają wzrostu intensyfikacji ich stosowania oraz konieczność wprowadzenia ich nowych, bardziej skutecznych rodzajów. W tym okresie zarejestrowano następujące dane:

- śmierć poniosło 1001 osób, tj. około 200 rocznie,
- rannych było 6832, tj. około 1140 rocznie,
- koszty zdarzeń drogowych wyniosły prawie 8 mld zł, tj. 1,3 mld rocznie.

W tym samym czasie:

- liczba ludności zmniejszyła się o 0,1%,
- liczba zarejestrowanych pojazdów zwiększyła się o ok. 20%.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że grupami szczególnie wysokiego ryzyka śmierci w wypadku drogowym w województwie, pod względem liczby ofiar i udziału w ruchu, są: piesi, rowerzyści, dzieci i młodzi kierowcy.

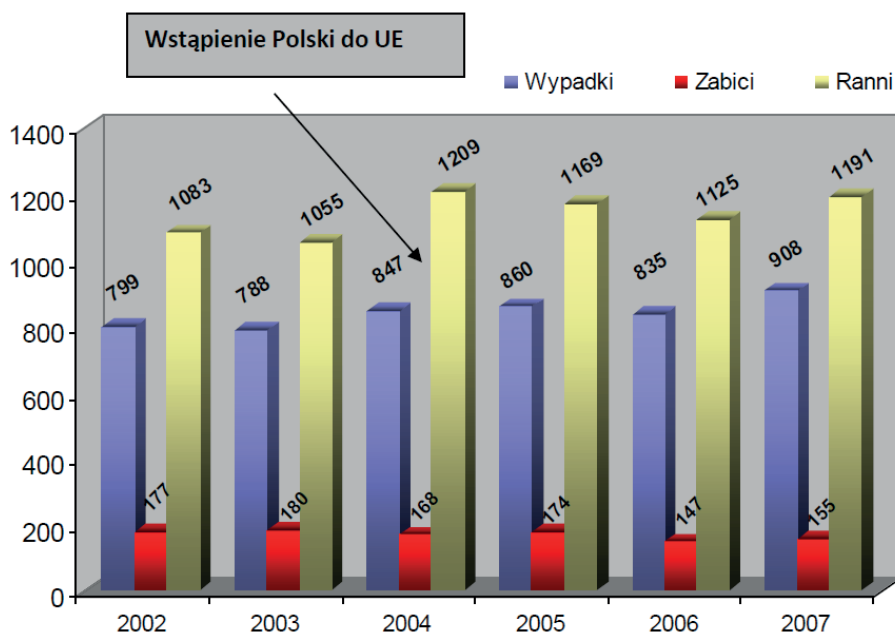
Dane przedstawione w tabeli 2. umożliwiają sformułowanie kilku istotnych wniosków dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze objętym analizą. Mimo tak dużej liczby wypadków w latach 2002÷2003, okres przystąpienia Polski do UE, tj. 2004 rok spowodował znaczny wzrost wypadków drogowych oscylujący w granicy 850, natomiast w roku 2007 liczba ta wzrosła do ponad 900. Wraz ze wzrostem ilości wypadków wzrosła liczba rannych do ponad 1200 w roku 2004, a następnie nieznacznie spadła i utrzymuje się na poziomie powyżej 1100. Najistotniejszy jest fakt, iż mimo wzrostu wypadków oraz rannych liczba ofiar śmiertelnych spadła do wartości poniżej 170 w roku wstąpienia Polski do UE, gdy jeszcze rok wcześniej liczba ta wynosiła 180. W kolejnych latach bilans ofiar śmiertelnych nie przekroczył wartości z 2003 roku, a w 2007 wyniósł 155.

Na terenie województwa lubuskiego liczba przestępstw drogowych spadła w tym roku o 15,3%, a w 99% zdarzeń drogowych policjanci ustalili sprawców. Potwierdzają to między innymi przeprowadzone w czerwcu badania OBOP-u – aż 46% mieszkańców lubuskiego upatruje zagrożenia w brawurowo jeżdżących kierowcach. Rokrocznie w województwie lubuskim dochodzi do ok. 900 wypadków, z czego zdecydowaną większość (ponad 85%) powodują kierujący pojazdami mechanicznymi. Najczęstszą przyczyną tego typu zdarzeń jest nieprzestrzeżenie przez użytkowników dróg przepisów prawa o ruchu drogowym, a w szczególności niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (ok. 30%), nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu (15%) oraz nieprawidłowe wykonywanie manewrów (ok. 25%). Piesi, będący sprawcami 15% wypadków, najczęściej – nie zachowując szczególnej

ostrożności – wchodzą niespodziewanie przed jadący pojazd, wbiegają na jezdnię zza przeszkody lub przekraczają ją w miejscu niedozwolonym. Natomiast podstawowymi problemami bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie lubuskim są:

- niebezpieczne zachowania uczestników ruchu drogowego,
- niska jakość infrastruktury drogowej,
- nieefektywny system bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Prognozy motoryzacji w lubuskim wskazują, że do roku 2020 liczba samochodów może wzrosnąć o dalsze 50÷70%. W przypadku zaniechania działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego do roku 2020 w wypadkach drogowych może zginąć ponad 3 tys. osób, a ponad 20,5 tys. osób może być rannych. Straty materialne i społeczne tych zdarzeń drogowych mogą wynieść ponad 25 mld zł. Wizualizację danych zawartych w tabeli 2. przedstawia rysunek 2.



**Rysunek 2.** Zagrożenia bezpieczeństwa w woj. lubuskim w latach 2002÷2007

Powyższy wykres przedstawia wypadki i ich skutki w latach 2002÷2007 z uwzględnieniem przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, natomiast kolejne tabele z danymi będą charakteryzowały te zdarzenia w pierwszym półroczu 2007 i pierwszym półroczu 2008, tj. po przystąpieniu Polski do Układu z Schengen.

**Tabela 3.** Wypadki i ich skutki w woj. lubuskim w I półroczu 2007.

Lp.	Zdarzenia / skutki	Sprawcy wypadków		
		Miejscowi i zamiejscowi	Obcokrajowcy	Ogółem
1.	Wypadki	400	16	416
2.	Zabici	75	3	78
3.	Ranni	509	16	525

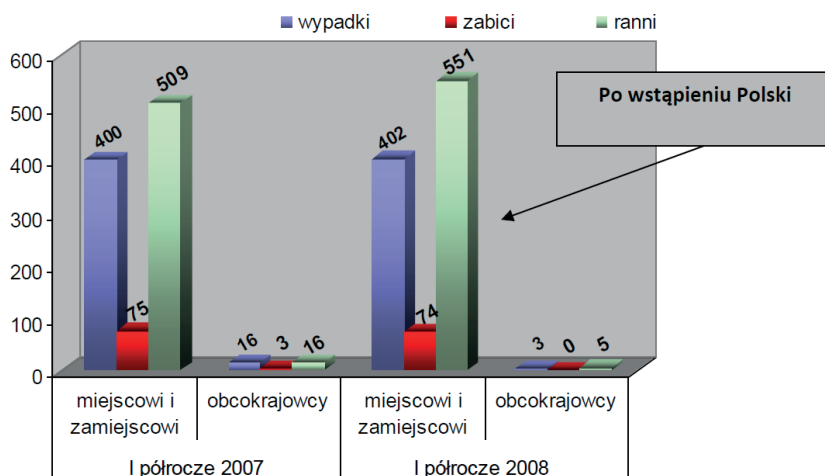
Źródło: SEWIK.

**Tabela 4.** Wypadki i ich skutki w woj. lubuskim w I półroczu 2008<sup>7</sup>.

Lp.	Zdarzenia / skutki	Sprawcy wypadków		
		Miejscowi i zamiejscowi	Obcokrajowcy	Ogółem
1.	Wypadki	402	3	405
2.	Zabici	74	0	74
3.	Ranni	551	5	556

Źródło: SEWIK.

Liczba wypadków i ich skutków w obu zestawionych półroczach jest zbliżona, natomiast widoczny jest spadek zdarzeń z udziałem obcokrajowców, którzy jednocześnie byli sprawcami wypadków drogowych. Okres po przystąpieniu Polski do Układu z Schengen, czyli rozpatrywane I półrocze 2008 roku wyraźnie wskazuje na spadek ofiar śmiertelnych i nieznaczny wzrost liczby rannych w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku. Na podstawie danych zestawionych w tabelach 3 i 4. oraz rysunek 3., ilustrujących liczbę wypadków i ich skutków, zauważalny jest wyraźny trend spadkowy liczby zdarzeń powodowanych przez obcokrajowców.

**Rysunek 3.** Sprawcy wypadków i ich skutki – I półrocze 2007 i 2008

<sup>7</sup> Dane uwzględniają przystąpienie Polski z dniem 31.12.2007 r. do Strefy Schengen.



Wykres przedstawiony powyżej ilustruje wypadki i ich skutki zaistniałe na terenie województwa lubuskiego w I półroczu 2007 i w I półroczu 2008. Ten sam okres zostanie scharakteryzowany ze względu na zaistniałe zdarzenia pod kątem kategorii dróg z wyszczególnieniem dróg krajowych składających się na ciągi komunikacyjne województwa. Na rysunku 4. przedstawiono mapę województwa lubuskiego z przebiegiem dróg krajowych.

Na terenie analizowanego obszaru występuje około 8080 km dróg o nawierzchni twardej, w tym: 840 km dróg krajowych, 1577 km dróg wojewódzkich, 3472 km dróg powiatowych i 2191 km dróg gminnych<sup>8</sup>. Na takiej sieci dróg dochodzi do dużej ilości wypadków drogowych oraz skutków, jakie niosą one za sobą. W kolejnej tabeli zamieszczono dane ilościowe dotyczące wypadków na terenie badanego województwa według kategorii dróg.

Celem strategicznym przyjętego przez Polskę programu bezpieczeństwa ruchu drogowego GAMBIT 2005 do roku 2013 jest zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50%, tj. do 2800 osób rocznie. Dlatego też strategia bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga ciągłego monitorowania, udoskonalania i aktualizowania. Powinna spełniać dwie istotne funkcje:

- pokazywać gotowość Polski do kreowania własnej polityki poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze kraju i województw,
- wspierać sektory i samorządy w przygotowaniu własnych strategii i programów niezbędnych w pozyskiwaniu środków finansowych, w tym w ramach pomocy zagranicznej.

Jednym z najważniejszych warunków realizacji celu jest podział zadań według kategorii dróg. Obecnie w Polsce na drogach krajowych, stanowiących zaledwie 6%, porusza się prawie 40% pojazdów. Dochodzi na nich do ponad 36% wypadków drogowych, w których są ofiary śmiertelne. Jednakże, biorąc pod uwagę duże możliwości rozwoju sieci dróg krajowych w nadchodzącym okresie strategicznym, przyjęto dla nich bardzo wysokie wymagania brd, tj. zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych do roku 2013 aż o 75%. W odniesieniu do dróg znajdujących się w gestii samorządów wymagania te ustalono na niższym poziomie. Założono zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych do roku 2013 o 35%.

<sup>8</sup> Dane Głównego Urzędu Statystycznego, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl) [dostęp: 12.2007].



**Rysunek 4.** Przebieg dróg krajowych w województwie lubuskim<sup>9</sup>

Najwyższą liczbę zdarzeń drogowych w analizowanym okresie w województwie lubuskim odnotowuje się na drogach krajowych i gminnych, przy czym widoczny jest spadek w ilości wypadków oraz ofiar śmiertelnych w I półroczu 2008 w porównaniu do I półroczu 2007.

Największa liczba ofiar występuje w wypadkach na drogach krajowych i wojewódzkich. Jest to związane z kategorią drogi, a co za tym idzie natężeniem ruchu odbywającym się na przekroju poprzecznym tej drogi. Z badań pomiaru ruchu przeprowadzonych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w 2005 roku wynika, iż największe natężenie ruchu występuje na drogach krajowych województwa lubuskiego, tj. drogach wchodzących w skład głównych ciągów komunikacyjnych tego obszaru.

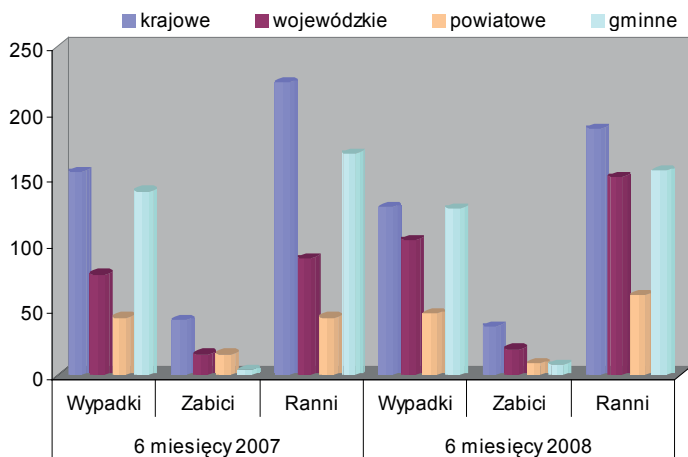
<sup>9</sup> System Ewidencji Wypadków i Kolizji – dane statystyczne Lubuskiej Policji.

**Tabela 5.** Wypadki drogowe na drogach woj. lubuskiego wg kategorii dróg.

Lp.	Drogi	6 miesięcy 2007			6 miesięcy 2008		
		Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
1.	krajowe	155	42	223	128	37	188
2.	wojewódzkie	77	16	89	103	20	151
3.	powiatowe	44	16	44	47	9	61
4.	gminne	140	4	169	127	8	156
Ogółem		<b>416</b>	<b>78</b>	<b>525</b>	<b>405</b>	<b>74</b>	<b>556</b>

Źródło: SEWIK.

Wykonane badania natężenia ruchu pozwalają stwierdzić, iż najbardziej obciążone ruchem pojazdów są: droga krajowa nr 2, po której w ciągu doby przejeżdża średnio 15 tys. środków transportu, oraz droga krajowa nr 3, przez którą przejeżdża 11 tys. pojazdów samochodowych. Uwzględniając liczbę zdarzeń notowanych na tych drogach, można stwierdzić, że istnieje zależność między natężeniem ruchu a liczbą wypadków na drogach krajowych w województwie lubuskim (tabela 6.). W tych miejscach dochodzi do najcięższych w skutkach wypadków generujących ogromną liczbę ofiar.



**Rysunek 6.** Wypadki i ich skutki na poszczególnych kategoriach dróg

Największą liczbę wypadków oraz osób w nich poszkodowanych generują drogi o największym nasileniu ruchu, tj. drogi krajowe, na których w ciągu roku dochodzi do około 315 (ok. 35% ogółu wszystkich wypadków w całym województwie).

**Tabela 6.** Liczba wypadków i ich skutki na drogach krajowych woj. lubuskiego

Lp.	Drogi krajowe woj. lubuskiego	6 miesięcy 2007			6 miesięcy 2008		
		Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
1.	Droga nr 2	38	11	42	31	13	41
2.	Droga nr 3	34	15	51	33	8	56
3.	Droga nr 12	14	4	16	8	1	13
4.	Droga nr 18	9	2	15	2	3	2
5.	Droga nr 22	21	5	37	18	5	30
6.	Droga nr 24	4	2	2	4	4	4
7.	Droga nr 27	10	1	19	14	2	19
8.	Droga nr 29	5	--	7	5	--	8
9.	Droga nr 31	8	1	12	4	--	5
10.	Droga nr 32	12	1	22	9	1	10
Ogółem		155	42	223	128	37	188

Źródło: SEWIK.

Analizując dane statystyczne dotyczące zdarzeń drogowych, do których dochodzi na terenie całego województwa lubuskiego, można wytypować odcinki dróg krajowych o najwyższej częstotliwości występowania wypadków drogowych. Niebezpieczne odcinki na drodze krajowej nr 2:

- Świecko – Rzepin,
- Pożrzadło – Boczów – Torzym,
- Pożrzadło – Wilkowo,
- Obwodnica Świebodzina,
- Wityń – Myszęcín,
- Brójce – Lutol Suchy.

Niebezpieczne odcinki na drodze krajowej nr 3:

- Skwierzyna – Międzyrzecz – Kaława,
- Obwodnica Sulechowa,
- Sulechów – Zielona Góra,
- Zielona Góra – Niedoradz – Otyń,
- Gołyszyn – Nowe Miasteczko – Zimna Brzeźnica.

Stąd też bardzo istotne jest zapewnienie bezpieczeństwa na głównych szlakach komunikacyjnych w województwie lubuskim, a co za tym idzie opracowanie programu w zakresie profilaktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującego:

- aktualne zagrożenia bezpieczeństwa ruchu,
- techniczno-organizacyjne metody zapobiegania wypadkom,
- nadzór i kontrole.

## Podsumowanie

Minęły już cztery lata od wejścia Polski do Unii Europejskiej, którego głównym czynnikiem, w kontekście nasilenia zagrożeń drogowych, był zwiększony ruch w strefie przygranicznej. W tym okresie także w województwie lubuskim nastąpiły dość istotne działania na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mimo że Polska w ostatnich latach znacząco zmniejszyła zagrożenie zdrowia i życia na drogach, to poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, mierzony wskaźnikiem demograficznym (liczba ofiar śmiertelnych/100 tys. mieszkańców) jest nadal znacznie gorszy niż w najbardziej bezpiecznych krajach UE.

Wyniki przeprowadzanej analizy wskazują, że w badanym okresie bezpieczeństwo w ruchu drogowym w województwie lubuskim – mimo wstąpienia Polski do struktur UE i zwiększenia się ruchu kołowego – nie uległo znaczącej poprawie, aczkolwiek zauważalne jest nieznaczne zmniejszenie się liczby zdarzeń oraz ich skutków w ostatnich latach. Intensywność ruchu na drogach w województwie wzrosła niewątpliwie dzięki swobodnej migracji ludności w rejonie przygranicznym, lecz nie miało to istotnego wpływu na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ogółem liczba wypadków drogowych na terenie województwa zwiększyła się z 847 w 2004 r., tj. okresu wejścia Polski do Unii Europejskiej do 908 w 2007 r. (wzrost o 7,2%). Pociuszający jest fakt, iż pomimo relatywnego wzrostu ilości zdarzeń drogowych, obniżeniu uległy skutki wyrażone liczbą zabitych o 7,7% i rannych o 1,5% od momentu wstąpienia Polski do wspólnoty w 2004 r. Warto tu dodać, iż taki stan rzeczy jest zasługą pracy służb powołanych do nadzoru i kontroli ruchu – w tym policjantów ruchu drogowego – oraz przedstawicieli innych instytucji samorządowych w naszym województwie.

Przystąpienie Polski do Strefy Schengen niewątpliwie spowodowało większą aktywność uczestników ruchu drogowego zarówno mieszkańców województwa lubuskiego, jak i innych województw, a także obcokrajowców. Nie wprowadziło to jednak zwiększenia się zagrożenia w ruchu drogowych, co potwierdzają policyjne statystyki. W najbliższym czasie sytuacja ta jednak może ulec zmianie, a wpływ na to mogą mieć między innymi: dynamiczny rozwój motoryzacji bez jednoczesnego rozwoju sieci drogowej, niedostosowana do aktualnych potrzeb infrastruktura drogowa oraz zbyt szybko postępująca degradacja dróg już istniejących, brak poszanowania norm prawnych, czego przejawem są nagminne lekceważenie znaków i sygnałów drogowych, a także brak subiektywnego poczucia zagrożenia wypadkami drogowymi.

Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym powinny uwzględniać wytyczne Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005, który jest także spójny z III Planem BRD Unii Europejskiej. Program ten daje możliwość zintensyfikowania działań prewencyjnych prowadzonych w celu ochrony życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego.

Działania terytorialne powinny być realizowane na poziomie województw, powiatów i gmin, poprzez określone w sformułowanych na tych poziomach programach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania te powinny przede wszystkim odzwierciedlać lokalną specyfikę problemów i zagrożeń w następujących obszarach: budowa regionalnych i lokalnych struktur bezpieczeństwa ruchu drogowego, edukacja brd, nadzór nad ruchem drogowym, infrastruktura drogowa i ratownictwo drogowe. Programy te powinny także realizować cele krajowe, ze wsparciem ich finansowania z poziomu centralnego. Znaczna poprawa bezpieczeństwa na lubuskich drogach wpłynie także na poprawę naszego wizerunku na arenie międzynarodowej, co przyczyni się do podniesienia atrakcyjności gospodarczej i turystycznej regionu.

Zatem celowe staje się opracowanie i wdrażanie pomysłów zapewniających wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym przy współpracy Policji z zarządami dróg, jednostkami samorządu terytorialnego i administracji rządowej oraz firmami ubezpieczeniowymi i przedstawicielami lokalnych mediów. Zwiększenie bezpieczeństwa na terenie województwa lubuskiego może nastąpić w wyniku:

- szerszej współpracy międzynarodowej wszystkich służb nadzoru i kontroli ruchu w celu podniesienia dyscypliny użytkowników dróg i podjęcia wspólnych działań profilaktyczno-prewencyjnych mających na celu eliminację wypadków,
- zintensyfikowanie współpracy z zarządami dróg w zakresie oznakowania i modernizacji szlaków komunikacyjnych,
- zwiększenia tempa robót poprawiających stan techniczny infrastruktury drogowej,
- prowadzenie szerszej polityki informacyjnej o wypadkach spowodowanych nieprzestrzeganiem przepisów ruchu drogowego poprzez wzrost roli mediów w działalności profilaktycznej na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu.

## **Bibliografia**

1. Brandowski A., *Bezpieczeństwo jako nauka*. „Zagadnienia Eksploatacji Maszyn” 1992, z. 3 (91).
2. *Dane Głównego Urzędu Statystycznego*, www.stat.gov.pl.
3. *Dane statystyczne Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad*.
4. Musialska-Łyczko A., *Analiza bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych w Polsce*, „Pojazdy szynowe” 2004, nr 2.
5. *System Ewidencji Wypadków i Kolidacji – dane statystyczne Lubuskiej Policji*
6. Wicher J., *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego*. WKiŁ, Warszawa 2002.
7. Ważyńska-Fiok K., Jadžwiński J., *Bezpieczeństwo systemów*. WNT, Warszawa 1993.
8. *Zintegrowany System Ewidencji Lubuskiego Oddziału Straży Granicznej*.

### **Road traffic safety in the Lubuskie Voivodeship in the context of determinants resulting from Poland’s accession to the European Union and the Schengen Agreement**

#### **Abstract**

The article concerns the assessment of road traffic safety in the Lubuskie Voivodeship at the time of Poland's accession to the European Union and the Schengen Agreement and the proposed solutions to ensure safety on public roads. It presents the results of the safety analysis in 2002-2007 and indicates the main causes and circumstances of accidents in the Lubuskie Voivodeship, taking into account the impact of the cross-border traffic taking place in our region and the fact of Poland's accession to the European Union. The security situation was also diagnosed in the first weeks after joining the Schengen Area. It also highlights the basic directions of preventive actions ensuring road safety.

**Keywords:** Road safety, lubuskie