



Tomasz Florek

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM NA PRZYKŁADZIE POWIATU RACIBORSKIEGO

Streszczenie (abstrakt): Już w zamierzonych czasach dostrzeżona została potrzeba zapewnienia bezpieczeństwa życia ludzkiego wobec zagrożeń wynikających z możliwości swobodnego przemieszczania się ludzi, a te wynikały wprost z rozwoju środków transportu. Problematyka została dostrzeżona przez osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo innych ludzi. W miarę pojawiania się zagrożenia dla życia ludzkiego, stopniowo wprowadzane były zasady poruszania się po szlakach. Wspomniane zasady odnosiły się do pieszych, jeźdźców, a w późniejszym okresie były dostosowywane do rozwoju technologii komunikacyjnej i dotyczyły także poruszających się pojazdami mechanicznymi i niemechanicznymi. Zrównoważony rozwój technologii związanych z ruchem drogowym, połączony z zasadą dostosowywania przepisów określających pryncypia poruszania się po drogach a jednocześnie zapewniające bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu drogowego, trwa do dziś. Ciągła potrzeba udoskonalania infrastruktury drogowej, czy też potrzeba i możliwość swobodnego przemieszczania się, wiążą się z nowelizacją przepisów ruchu drogowego, które nie tylko w obecnym czasie zapewniają nam bezpieczeństwo, ale przede wszystkim nakładają na nas obowiązki. Potrzeba nowelizacji przepisów, wynikająca z ciągłych analiz stanu bezpieczeństwa, pokazuje na jakich strefach, związanych z ruchem drogowym, należy się skupić. Zostały wymienione m.in. takie strefy, jak: infrastruktura, służby związane z zapewnieniem bezpieczeństwa i nadzoru w ruchu drogowym, potrzeba wprowadzania innowacyjnych systemów bezpieczeństwa oraz działania profilaktyczne. W nawiązaniu do wspomnianych stref, przeprowadzona została analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie zdarzeń drogowych oraz ich uczestników. Wspomnianą analizę przeprowadzono na podstawie danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych zaistniałych na terenie powiatu raciborskiego w latach 2015-2019, w których zawarto liczbę zdarzeń drogowych z podziałem na kwalifikację prawną, grupy uczestników ruchu drogowego, tłumaczenia uczestników ruchu drogowego w związku z naruszeniem przepisów, skutki zdarzeń drogowych. Wskazano „sfery”, na których należy się skupić w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo, ruch drogowy, zdarzenie drogowe

SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF ROAD TRAFFIC SAFETY ON THE EXAMPLE OF RACIBORZ COUNTY

Abstract: Even in the ancient times, the need to ensure the safety of human life and the willingness and the possibility of free movement of people with the simultaneous development of means of transport, was noticed by people responsible for the safety of other people.

There, where danger was noted, the rules for moving along the routes were gradually introduced. These rules were applied to pedestrians and riders, and later they were adapted to the development of communication technology and they also concerned people using mechanical and non-mechanical vehicles. The sustainable development of technologies related to the road traffic, combined with the rule of adapting the regulations defining the principles of moving on the roads and at the same time ensuring safety for all road users, continues to this day. The constant need to improve the road infrastructure or the need and possibility of free movement is reflected in the revisions of road traffic regulations, which not only ensure our safety at the present time, but also impose obligations on us. The need to make revision of the regulations, resulting from continuous safety analyses, shows which traffic-related areas should be focused on. Among others, such areas are infrastructure, safety related services and supervision over road traffic, the need to introduce innovative safety systems and preventive measures. With reference to the aforementioned areas, an analysis of road safety was carried out on the basis of the road incidents and their participants. The aforementioned safety analysis was carried out on the basis of the statistical data on road incidents that occurred in Raciborz County in the years 2015-2019, where the number of road incidents is presented, divided by legal qualifications, groups of road users, testimonies of road users in connection with the violation of road traffic regulations, the results of road incidents, with indication which “areas” should be focused on in order to improve road safety.

Keywords: protection, traffic, traffic incident- road accident.

Wstęp

„Bezpieczeństwo stanowi jedną z podstawowych potrzeb każdego człowieka”¹. Bez względu gdzie i kiedy będziemy analizować podstawowe potrzeby każdego człowieka, jest to twierdzenie niezmiennie. Jak zostało przyjęte w niniejszej pracy, stan bezpieczeństwa jest subiektywnym odczuciem każdego z nas, ponieważ każda osoba ma różny próg jego poczucia. Bardzo wielu naukowców próbowało wcześniej określić pojęcie bezpieczeństwa, definicja ta jest wykorzystywana w życiu naukowym, politycznym, a także codziennym.

W tej pracy badawczej przyjęto wcześniej wykorzystywaną eksplikację:

- Bezpieczeństwo to „stan zapewniający ochronę życia, zdrowia, mienia i innych wartości przed bezprawnymi działaniami oraz ochronę zasad współżycia społecznego i stosunków regulowanych normami prawnymi”².

Należy pamiętać, że problem bezpieczeństwa w ruchu drogowym rozważano już w starożytności, jak podaje się w literaturze w ok. 750 roku p.n.e. w Asyrii, gdzie bardzo dobrze, jak na owe czasy, rozwinięta była sieć drogowa. W celu lepszej komunikacji, a jednocześnie dla zapewnienia bezpieczeństwa podróżnikom, zaczęto używać drogowskich. W tym samym czasie zaczęto także wykorzystywać strażnice do kontroli osób, poruszających się po drogach, a królowie asyryjscy wprowadzali nawet regulacje prawne doty-

¹ Hierarchia potrzeb Masłowa, <https://poradnikpracownika.pl/-na-czym-polega-hierarchia-potrzeb-maslowa> (dostęp 15.02.2020r)

² *Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP*, (red.) R. Jakubczak, Bellona, Warszawa 2003, s. 351.

czące postoju pojazdów (np. zakaz postoju pojazdów przy Niniwie pod groźbą kary). Ustalono także zasady poruszania się pieszych i jeźdźców, przyjmując ruch lewostronny. Zasady te były wywołane potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa i eliminacji możliwego niespodziewanego ataku z lewej strony. Niemniej jednak, wprowadzały ujednoczenie zasad podróży i wpływały na bezpieczeństwo osób podróżujących i „miejscowych” oraz przebywających poza domem. Dalsza nowelizacja przepisów spowodowana była wprowadzeniem nowinek technicznych, tj. pojazdów mechanicznych napędzanych parą oraz wzrostem liczby cyklistów, poruszających się na takich pojazdach, jak ówczesne welocypedy (to dawna nazwa roweru). Przyczyniło się to nie tylko do skrócenia czasu potrzebnego na podróż, ale spowodowało także wzrost niebezpieczeństwa dla innych, poprzez stwarzanie zagrożenia osobom wychodzącym np. z budynku mieszkalnego czy kościoła, bowiem księża martwili się o bezpieczeństwo wiernych, wychodzących ze świątyni. Właściciele karczem z kolei obawiali się o stan zdrowia swoich klientów, którzy mogli znajdować się w stanie zaburzonej percepcji i przypadkiem zostać potrąceni przez cyklistów czy też innych użytkowników dróg. Pamiętajmy też, że wzrost zagrożenia wynikał nie tylko z większej prędkości pojazdów poruszających się po drogach, ale także z dużego tempa wzrostu ich liczby. Istotny jest fakt, że potrzeba wprowadzania przepisów, czy też nowelizacja dotychczas obowiązujących, były zawsze motywowane koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego i osobom znajdującym się w pobliżu dróg. Równoważenie rozwoju między motoryzacją, przepisami prawa, a świadomością stanu bezpieczeństwa, przynosi do dziś efekty w postaci poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach.

Zrównoważony rozwój a bezpieczeństwo na drogach

Obecnie, w dobie rozwoju technologicznego, każdy może czerpać z jego dobrodziejstw, głównie korzystając z rozbudowanej infrastruktury drogowej, umożliwiającej powszechne korzystanie ze szlaków komunikacyjnych. Każdy obywatel jest uczestnikiem ruchu drogowego, będąc kierującym, pieszym czy też pasażerem. Drugim istotnym elementem, mającym zapewnić bezpieczeństwo uczestnikom ruchu drogowego, będzie planowana nowelizacja obowiązujących przepisów związanych z ruchem drogowym. Przepisy te mają usprawniać i jednocześnie zapewniać tzw. „przywileje” uprawniające do korzystania ze wspomnianych dobrodziejstw, a są one konieczne wraz z wzrostem realnego bezpieczeństwa, które należy zapewnionego każdemu z uczestników ruchu drogowego. Przepisy te wprowadzane będą min: na podstawie analiz stanu bezpieczeństwa, bowiem obecne niejednokrotnie są wręcz archaiczne (jak w przypadku hulajnogi elektrycznej). Kolejnym elementem zapewniającym wspomniany stan bezpieczeństwa, niewątpliwie jest modernizacja elementów związanych z bezpieczeństwem, takich jak na przykład infrastruktura drogowa.

Jak można zaobserwować trwa ciągła praca nad unowocześnianiem systemów bezpieczeństwa. Czy to służb odpowiedzialnych za nadzór i bezpieczeństwo na drogach (modernizację sprzętu wykorzystywanego w codziennej służbie tj.: floty pojazdów, sprzętu pomiarowego oraz sprzętu wykorzystywanego do zabezpieczenia miejsca zdarzenia drogowego oraz obsługi zdarzeń) czy chociażby w coraz to nowocześniejszych pojazdach.

Wspomniane przykłady i sfery działania, tak naprawdę, na nic się nie zdadzą, jeżeli zapomnimy o najważniejszym elemencie, jakim jest czynnik ludzki. Sposób jego zachowania jest określony normami prawnymi i zasadami społecznymi.

Człowiek jako istota myśląca, może samodzielnie podejmować decyzje wpływające na stan bezpieczeństwa, co może być najbardziej zawodnym elementem całej struktury. Stwierdzenie to pozwala wysunąć wniosek, że należy także rozwijać programy profilaktyczne, związane z bezpieczeństwem na drogach. Działania te, mają przede wszystkim na celu poprawę stanu świadomości występującego zagrożenia. Jak wspomniałem, umiejętnie prowadzone działania profilaktyczne mogą znacząco poprawić obecny stan zagrożenia, występujący na drogach.

Stan bezpieczeństwa na drogach powiatu raciborskiego na podstawie analizy danych za lata 2015-2019

Wspomniana potrzeba zachowania bezpieczeństwa może być wyrażana w sposób subiektywny (indywidualne postrzeganie obecnego stanu), może zostać również wyrażona liczbowo np. poprzez porównanie tych samych elementów w określonym czasie. W niniejszej pracy będę chciał wykazać w jakim stopniu, ludzie jako istoty myślące, są świadomymi uczestnikami ruchu drogowego. Wykorzystane w tym celu zostaną dane statystyczne uzyskane z Komendy Powiatowej Policji oraz przeprowadzone badania ankietowe wśród uczestników ruchu drogowego, zamieszkałymi na terenie powiatu raciborskiego. Jednocześnie chcę oświadczyć, że badania te dotyczą tylko konkretnego powiatu, w którym zamieszkuje ok.109 tys. mieszkańców, a sieć drogowa nie jest specjalnie mocno rozwinięta, gdyż wynosi ok 700 km dróg różnych kategorii.

W latach 2015-2019 na drogach jednego z powiatów doszło łącznie do 5480 zdarzeń drogowych. W rozbiciu na kwalifikacje prawną, zdarzenia te można skatalogować na wypadki drogowe, czyli zdarzenia drogowe, w których obrażenia odniosły osoby nie zakwalifikowane jako sprawca. 278 zdarzeń, w których śmierć poniosło 35 uczestników ruchu drogowego, oraz 300 osób odniosło obrażenia, a także 5202 zdarzeń zostało zakwalifikowanych jako kolizje, czyli zdarzenia, w których powstały jedynie straty materialne, w postaci uszkodzenia pojazdów, lub osób biorących udział w zdarzeniu (nie ujmując sprawcy zdarzenia) nie odniosły obrażeń zakwalifikowanych przez lekarza jako obrażenia trwające powyżej 7 dni³.

Tabelarycznie liczba zdarzeń w poszczególnych latach przedstawia się następująco:

³ Dane statystyczne KSIP, [dostęp: 20.04.2020].

Tabela 1 Liczba zdarzeń drogowych w latach 2015-2019⁴

Rok zdarzenia	Liczba zdarzeń	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji
2015	1032	59	6	65	973
2016	1053	50	8	44	1003
2017	1157	61	5	66	1096
2018	1053	51	8	60	1002
2019	1185	57	8	65	1128

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KSIP.

Jak przedstawia powyższa tabela, na drogach przykładowego powiatu każdego roku liczba zdarzeń drogowych przekracza 1000, natomiast aż ok. 50-60 zdarzeń rocznie zostaje zakwalifikowanych jako wypadki drogowe, co daje 5-6% wszystkich zdarzeń powstałych na terenie powiatu w ciągu roku. 94-95% pozostałych zdarzeń to tzw. kolizje, daje to jednocześnie liczbę ok. 1000 sprawców zdarzeń drogowych, czyli skutkowego zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, występującego co roku. Zdarzenia drogowe to tylko jeden z elementów, na podstawie których można analizować stan bezpieczeństwa. Jednak za tymi zdarzeniami, określonymi w liczbach, zawsze znajduje się człowiek. Można oczywiście przytoczyć, że w tym samym okresie na terenie analizowanego powiatu z winy innej niż ludzka powstało 608 zdarzeń, z których 600 zakwalifikowano jako kolizje, natomiast 8 zdarzeń jako wypadki, w których dwie osoby poniosły śmierć, natomiast dziewięć zostało rannych.

Zdarzenia te w rozbiciu na poszczególne lata przedstawia tabela nr 2.

Tabela 2. Liczba przyczyn zdarzeń zakwalifikowanych jako ‘inne’ w latach 2015-2019⁵

	2015	2016	2017	2018	2019
Liczba wypadków	5	1	0	1	1
Liczba zabitych	0	0	0	2	0
Liczba rannych	6	1	0	0	2
Liczba kolizji	147	97	138	96	122

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KSIP (dostęp 10.04.2020 r.).

W latach 2015-2019 z powodu obiektu-zwierzęcia doszło na drogach do 402 zdarzeń, z których 400 zostało zakwalifikowanych jako kolizja, natomiast dwa zdarzenia, w których

⁴ Tamże.

⁵ Tamże.

obrażenia ciała odniosły trzy osoby, wyczerpały znamiona wypadku drogowego. Należy jednocześnie wspomnieć, że w spotkaniu z dziką zwierzyną nie jesteśmy w stanie przewidzieć zachowania zwierzęcia, w związku z czym nawet zachowanie nakazanej ostrożności, czy szczególnej ostrożności może nie pozwolić w większości przypadków uniknąć zdarzenia.

Następnym elementem jest stan jezdni/drogi. Z powodu niewłaściwego stanu jezdni doszło do 83 zdarzeń drogowych, które w całości zostały zakwalifikowane jako kolizje drogowe. Inne nieokreślone przyczyny, w liczbie 79 zdarzeń, w których 76 wyczerpało znamiona kolizji drogowej, natomiast trzy zostały zakwalifikowane jako wypadek drogowy, niestety w zdarzeniach tych trzy osoby odniosły obrażenia ciała.

Tabela 3 Główne przyczyny zdarzeń drogowych zakwalifikowane jako ‘inne’ zarejestrowane w latach 2015-2019⁶

	2015	2016	2017	2018	2019
Obiekty/ zwierzęta na drodze	81	70	87	70	97
Niewłaściwy stan jezdni	13	8	33	14	15
Inne nie określone	51	9	10	4	5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KSIP (dostęp 10.04.2020 r.).

Jak można zauważyć, tylko w małym odsetku zdarzeń drogowych nie można przypisać winy człowiekowi, natomiast w pozostałych przypadkach zawsze ponosi odpowiedzialność któryś z uczestników ruchu drogowego.

Wspomniane zostały zdarzenia skutkowe, ale przecież na stan porządku i bezpieczeństwa wpływają nie tylko zachowania skutkowe, ale także bezskutkowe - to takie naruszenia popełniane przez uczestników ruchu drogowego, które są określane w przepisach prawa jako „wykroczenia drogowe”.

Popołnianie wykroczeń drogowych jest w wielu przypadkach traktowane jako czyn naturalny. „Przecież nic złego nie zrobiłem/am”, „to tylko drobne przekroczenie prędkości”, „ale jak tak ciągle jeżdżę”, „mam ...lat i jestem zawodowym kierowcą”, „wiem co robię i nie ja zawińłem” - można takie wymówki cytować w nieskończoność. Zresztą sami sobie odpowiedzmy, co sobie myślimy, gdy przekraczamy prędkość, albo nie zwalniamy przy przejściu dla pieszych, aby upewnić się, że nie ma tam pieszego. Na podstawie wieloletniego doświadczenia zawodowego właśnie w taki sposób, bardzo często, tłumaczą się sprawcy wykroczeń, czy to w trakcie „obsługi” zdarzeń drogowych, czy też w trakcie ujawniania sprawcy wykroczenia. Niejednokrotnie osoby te sprawiają wrażenie braku świadomości zagrożenia, wywołanego poprzez swoje zachowanie, a mającego wpływ nie tylko na nich, ale i na innych uczestników danej sytuacji czy zdarzenia. Można analizować wykroczenia popełniane przez uczestników ruchu drogowego oraz ich wpływ na bezpie-

⁶ Tamże.

czeństwo na konkretnych przykładach, których nie trzeba daleko szukać. Wystarczy się rozejrzeć i zastanowić, jak zachowujemy się na drodze. Oceniając stan bezpieczeństwa, należy zwrócić uwagę na fakt, że najbardziej zagrożoną grupą uczestników ruchu drogowego są osoby zaliczające się do niechronionych uczestników ruchu drogowego (piesi i rowerzyści - 137). Opierając się na danych statystycznych, grupa ta nie jest najczęściej wymieniana w zdarzeniach drogowych, ponieważ najbardziej zagrożoną grupą są użytkownicy samochodów osobowych (144 zdarzenia). Natomiast jeżeli porównamy wszystkich uczestników zdarzeń drogowych w sposób obiektywny, grupa niechronionych uczestników ruchu drogowego ponosi najtragiczniejsze skutki w postaci utraty zdrowia, trwałego kalectwa lub śmierci (119 rannych oraz 15 ofiar śmiertelnych, przy 133 rannych poruszającymi się pojazdami osobowymi oraz aż 11 ofiar śmiertelnych)⁷.

Na podstawie analizowanych danych statystycznych można wysnuć wniosek, że najbardziej zagrożoną grupą wiekową, na spowodowanie zdarzenia drogowego jako kierujący, są osoby w przedziale wiekowym 25-39 lat. W tej grupie częstym powodem naruszenia przepisów jest pośpiech, brak koncentracji, brak umiejętności przewidywania skutków danego czynu, czy też świadome lekceważenie obowiązujących przepisów ruchu drogowego. Ponadto ten przedział wiekowy jest też najbardziej karaną grupą kierujących za wykroczenia popełnione w ruchu drogowym. Odnosząc się do grupy pojazdów, dane statystyczne pokazują, że najwięcej zdarzeń powodują kierujący pojazdami osobowymi. Najliczniejszą grupą pojazdów, którymi kierowali sprawcy, są samochody osobowe, co potwierdziła analiza danych, w której ilość zdarzeń w latach 2015-2019 przedstawia się następująco: samochody osobowe - 3716 zdarzeń, samochody ciężarowe powyżej 3,5 ton - 333 zdarzenia, samochody ciężarowe do 3,5 tony - 217 zdarzeń, rowery - 124 zdarzenia, motorowery - 56, motocykle - 45 (w tym 8 zdarzeń spowodowanych przez motocykle o pojemności do 125 cm³), autobusy - 39 zdarzeń (w tym 25 spowodowanych przez autobusy komunikacji miejskiej), ciągniki rolnicze - 30 zdarzeń, czterokołowce - dwa zdarzenia, pojazdy wolnobieżne - 2 dwa zdarzenia⁸.

Kolejnym czynnikiem, który pozwoli na obiektywne przedstawienie stanu bezpieczeństwa, jest płeć sprawców zdarzeń drogowych. I tak w analizowanym okresie w 4676 zdarzeniach aż 3142 spowodowali mężczyźni, co stanowi 67,19% wszystkich zdarzeń, jednocześnie klasyfikacja 193 zdarzeń to wypadki drogowe, natomiast pozostałe 2949 to tzw. kolizje. Kobiety w tym samym czasie spowodowały 1084 zdarzenia, co stanowi 23,18% zdarzeń, z których 59 zostało zakwalifikowanych jako wypadki, natomiast 1028 zakwalifikowano jako kolizje.

Następny element analizy stanu bezpieczeństwa dotyczy grupy pieszych, którzy spowodowali zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z analiz udostępnionych danych statystycznych KSIP KPP Racibórz wynika, że najbardziej narażoną na sprawstwo zdarzenia drogowego (z winy pieszego) są osoby w grupie wiekowej 40-59 lat. Osoby te od 2015-2019 roku doprowadziły do 13 zdarzeń drogowych, z których pięć zakwalifiko-

⁷ Tamże.

⁸ Tamże.

wano jako wypadki drogowe, wskutek których pięć osób odniosło obrażenia ciała, natomiast nie odnotowano zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym. Kolejną grupą wiekową narażoną na spowodowanie zdarzeń drogowych są osoby w wieku 7-14 lat. Osoby te na przestrzeni lat 2015-2019 doprowadziły do 11 zdarzeń drogowych, z których jedno zdarzenie zostało zakwalifikowane jako wypadek drogowy. Wskutek tego zdarzenia jedna osoba odniosła obrażenia ciała, natomiast nie odnotowano zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym. Następną grupą to piesi w kategorii wiekowej od 25-39 lat. Osoby te w latach 2015-2019 doprowadziły do ośmiu zdarzeń drogowych, z których pięć uznano jako wypadki drogowe, wskutek których dwie osoby straciły życie, a dwie zostały ranne. Następną grupą wiekową narażoną na spowodowanie zdarzenia drogowego są osoby w wieku 60+. Osoby te spowodowały siedem zdarzeń, z których cztery zostały zakwalifikowane jako wypadki drogowe, wskutek których cztery osoby odniosły obrażenia ciała, w grupie tej nie odnotowano zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym. Kolejną grupą wiekową, narażoną na spowodowanie zdarzenia drogowego jako piesi, są osoby w wieku 18-24 lata. Osoby te spowodowały trzy zdarzenia drogowe, z których jedno zakwalifikowano jako wypadek drogowy, w wyniku którego jedna osoba poniosła śmierć, natomiast brak ofiar rannych. Ostatnią grupą wiekową, narażoną na spowodowanie zdarzenia drogowego jako piesi, są osoby w wieku 15-17 lat, a te spowodowały trzy zdarzenia, z których jedno zostało zakwalifikowane jako wypadek drogowy, w wyniku którego jedna osoba odniosła obrażenia ciała. Nie odnotowano w tej kategorii wiekowej zdarzeń drogowych ze skutkiem śmiertelnym⁹.

Na podstawie obserwacji uczestniczącej stwierdzam, że bardzo częstym powodem naruszenia przepisów jest pośpiech, brak koncentracji, brak umiejętności przewidywania skutków czynu, nieumiejętne ocenienie odległości do pojazdu, czy też ogólne zaabsorbowanie się innymi sprawami, np. telefonem. Zgodnie z uzyskanymi danymi kobiety jako sprawczynie zdarzeń drogowych spowodowały 10 zdarzeń drogowych, co stanowi 19,60% zdarzeń. W trzech przypadkach wyczerpały one znamiona wypadku drogowego, a siedem zdarzeń zostało zakwalifikowanych jako wykroczenie, jednocześnie trzy kobiety, będące sprawcami zdarzeń, poniosły obrażenia ciała, natomiast nie odnotowano zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym. Najliczniejszą grupę sprawców zdarzeń drogowych z winy pieszych stanowią mężczyźni, którzy spowodowali 39 zdarzeń, co stanowi 76,47% zdarzeń zaistniałych z winy pieszych. W dwunastu przypadkach zostały one zakwalifikowane jako wypadki drogowe, natomiast 27 zdarzeń wyczerpało znamiona wykroczenia (kolizji), jeden pieszy będący sprawcą poniósł śmierć, natomiast 11 doznało obrażeń ciała¹⁰.

Można zatem uznać na podstawie przedstawionych danych, że szczególną uwagę należy zwrócić na mężczyzn kierujących pojazdami osobowymi, będących w wieku 25 do 59 lat, którzy w analizowanym okresie spowodowali 67,19 % zdarzeń drogowych. Natomiast w drugiej kategorii, tj. pieszych, szczególną grupą ryzyka są osoby płci męskiej, w wieku 40-59 lat, którzy spowodowali 76,47% zdarzeń z winy pieszego¹¹.

⁹ Tamże.

¹⁰ Tamże.

¹¹ Tamże.

Analiza powyższych danych pozwala sformułować wniosek, że właśnie na wymienionej grupie uczestników ruchu drogowego należy skupić większą uwagę w celu ograniczenia zdarzeń drogowych z winy człowieka. Należy podkreślić, że poprawa stanu bezpieczeństwa to nie tylko sprawcy zdarzeń drogowych, ale to także ofiary tych zdarzeń. Na podstawie własnych obserwacji mogę stwierdzić, że w wielu przypadkach, zwłaszcza w zdarzeniach z pieszymi, można było uniknąć zdarzenia poprzez umiejętność przewidywania, a nie tak zwanej „ślepej wierze”, która determinuje błędne przeświadczenie, podpowiadające, że mam pierwszeństwo lub prowadzi do mniemania, że skoro ja dostrzegam innych uczestników, to jestem także dostrzegany przez nich, i w takim wypadku zasadne wydaje się wykorzystanie „samozachowawczego instynktu przetrwania”, ponieważ mimo że zostaniemy uznani za ofiarę zdarzenia, to i tak nic nie jest w stanie przywrócić życia i naprawić w pełni zdrowia.

W latach 2015-2019 na drogach analizowanego powiatu odnotowano łącznie 335 ofiar zdarzeń drogowych, w grupie tej 35 osób poniosło śmierć, co stanowi 10,44% wszystkich ofiar, natomiast 300 osób zostało rannych. Dane te przedstawiają tylko część ofiar zdarzeń drogowych, ponieważ poza tymi danymi są też ofiary pośrednie, czyli najbliżsi, dla których śmierć osoby bliskiej czy utrata zdrowia ma ogromny wpływ, nierzadko na ich całe życie. Kto staje się ofiarą na drogach? Biorąc pod uwagę grupy wiekowe, to - przyjmując tylko trzy najbardziej zagrożone grupy wiekowe - można wymienić następujące kategorie wiekowe ofiar zdarzeń drogowych:

- 1) osoby w wieku 40-59 lat - uczestnicy zakwalifikowani do tej kategorii wiekowej brali udział łącznie w 79 zdarzeniach drogowych, co stanowi 23,58% wszystkich ofiar zdarzeń drogowych. W tej kategorii wiekowej aż 13 osób poniosło śmierć, co stanowi 37,14% wszystkich ofiar śmiertelnych, natomiast 66 osób odniosło obrażenia, co stanowi 22% wszystkich rannych.
- 2) osoby w wieku 60 i więcej lat - zakwalifikowani do tego przedziału wiekowego uczestniczyli w 73 zdarzeniach drogowych, co stanowi 21,7% wszystkich ofiar. W tej kategorii wiekowej 9 osób poniosło śmierć, co stanowi 25,71% wszystkich ofiar śmiertelnych, natomiast 64 osoby odniosły obrażenia ciała, co stanowi 21,33% wszystkich rannych.
- 3) osoby w wieku 25-39 lat - zakwalifikowani w tym przedziale wiekowym brali udział w 71 zdarzeniach drogowych, co stanowi 21,19% wszystkich ofiar. W tej kategorii wiekowej cztery osoby poniosły śmierć, co stanowi 11,42% wszystkich ofiar śmiertelnych, natomiast 64 osoby odniosły obrażenia ciała, a to 21,33% wszystkich rannych.

Biorąc pod uwagę rodzaj uczestnika ruchu drogowego, wymieniając tylko trzy najbardziej zagrożone grupy, można wymienić następujących uczestników zdarzeń drogowych:

- 1) kierujący samochodami osobowymi - to 144 ofiary zdarzeń drogowych, co stanowi (42,98%) wszystkich ofiar zdarzeń, w których śmierć poniosło 11 osób (31,42%), natomiast 133 osoby odniosły obrażenia ciała (44,33%).

- 2) rowerzyści - zarejestrowanych zostało 69 ofiar zdarzeń drogowych, co stanowi 20,59% ofiar zdarzeń, w których śmierć poniosło sześć osób (17,14% wszystkich ofiar śmiertelnych), natomiast 60 osób odniosło obrażenia ciała (20% wszystkich rannych)
- 3) piesi - zarejestrowane zostały 68 ofiary zdarzeń drogowych, co stanowi 20,29% wszystkich ofiar zdarzeń drogowych, w których śmierć poniosło 9 osób, co stanowi 25,71% wszystkich ofiar śmiertelnych zdarzeń drogowych, natomiast 59 osoby odniosły obrażenia ciała (19,66% wszystkich rannych).

Kolejne grupy to: motocykliści - 26 zdarzeń drogowych (7,76% wszystkich analizowanych w tej grupie zdarzeń), w których siedem osób poniosło śmierć (20% wszystkich ofiar śmiertelnych), natomiast 19 osób odniosło obrażenia ciała, co stanowi 6,33% wszystkich rannych w zdarzeniach drogowych. Niestety w tym przypadku współczynnik skutku w postaci zgonu w stosunku do ilości zdarzeń wynosi prawie 27 %, a odniesienia obrażeń - 73%, na co ogromny wpływ ma wspomniana już duża prędkość pojazdu¹².

Kolejne pytanie, które należy zadać, brzmi: kto częściej staje się ofiarą zdarzeń drogowych? Na podstawie prowadzonej analizy dokumentów mogę wywnioskować, że częściej obrażenia w zdarzeniach drogowych odnoszą mężczyźni niż kobiety. Co prawda w przeciągu ostatnich lat granica ta powoli się zaciera i współczynnik związany z płcią „piękną” wzrasta, niemniej jednak kształtuje się następująco: w wymienionych zdarzeniach drogowych 193 mężczyzn doznało obrażeń ciała, co stanowi 57,61% wszystkich ofiar, w tym 26 mężczyzn w wyniku obrażeń poniosło śmierć (65,39% wszystkich ofiar śmiertelnych), rannych zostało 167 mężczyzn, co stanowi 47,04% wszystkich ofiar zdarzeń drogowych. W tym samym okresie 142 kobiety doznały obrażeń ciała, co stanowi 42,39% wszystkich ofiar, w tym dziewięć kobiet w wyniku doznanych obrażeń ciała poniosło śmierć (34,61% wszystkich ofiar śmiertelnych)¹³.

Skutki zdarzeń drogowych

Analizując skutki powstałych zdarzeń drogowych, w których brali udział piesi, naturalne wydaje się, że skoro pieszy nie posiada żadnej dodatkowej ochrony, jest narażony na najtragiczniejsze skutki zdarzeń drogowych, takie jak utrata zdrowia czy życia. Uczestnicy ruchu, poruszający się pojazdem, są zabezpieczeni w głównej mierze przez bryłę pojazdu oraz systemy bezpieczeństwa, które są w nim zainstalowane. Jednocześnie należy wspomnieć, iż należymy do Unii Europejskiej, więc obowiązują nas w tym zakresie także regulacje prawne UE¹⁴ (np. przepisy związane z homologacją i nadzorem nad rynkiem pojazdów silnikowych, przyczep, układów, komponentów i zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów).

¹² Tamże.

¹³ Tamże.

¹⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

Kolejnym aspektem, wpływającym na skutki zdarzeń drogowych, jest w głównej mierze prędkość, a wynika to wprost ze zdobyczy nauki. Wracając do wspomnianych pieszych, pragnę podkreślić, że pomimo regulacji prawnych, w przypadku zdarzeń z pieszymi w najwyższym stopniu przyczyną obrażeń ciała czy śmierci w przypadku kierującego jest przede wszystkim prędkość pojazdów i skutki deformacji pojazdów w wyniku prędkości. I tu nasuwa się pytanie: jak zapobiec lub zminimalizować skutki tych zdarzeń? Jak wiadomo, ciągle trwają działania mające na celu poprawę infrastruktury drogowej w rejonie ciągów komunikacyjnych, z których korzystają piesi, czy też wprowadzane są coraz nowsze rozwiązania technologiczne (radar wykrywający pieszych itp.). Moim zdaniem działania takie są zbyt wolne i mało skuteczne, natomiast należy pamiętać, że żadne rozwiązania techniczne nie zastąpią zdrowego rozsądku i umiejętności przewidywania skutków ludzkiego postępowania. A lekceważenie obowiązujących przepisów związanych z bezpieczeństwem i porządkiem na drogach jest także lekceważeniem życia i zdrowia swojego, oraz innych uczestników ruchu drogowego.

Bibliografia:

1. Dane statystyczne KSIP, [dostęp: 20.04.2020 r.]
2. Hierarchia potrzeb Masłowa, <https://poradnikpracownika.pl/-na-czym-polega-hierarchia-potrzeb-maslowa>, [dostęp: 15.10.2020 r.]
3. *Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP*, (red.) R. Jakubczak, Bellona, Warszawa 2003, s. 351.
4. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.
5. Ustawa Prawo Ruchu Drogowym (Dz.U.1997 nr 98 poz. 602 z późniejszymi zmianami).

Dane kontaktowe

tomasz.florek78@gmail.com