

*Oryginalna praca badawcza*

**Janusz Gierszewski**

Akademia Pomorska

Słupsk

janusz.gierszewski@apssl.edu.pl

**Bogdan Bajorski**

WSBPiI Apeiron

Kraków

bogdanbajorski@apeiron.edu.pl

## BEZPIECZEŃSTWO PIESZYCH UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO. UJĘCIE STATYSTYCZNE I PRAWNE

### SAFETY OF PEDESTRIAN AS TRAFFIC PARTICIPANTS. STATISTICAL AND LEGAL OVERVIEW

**Zarys treści:** Można się zastanawiać, czy obecny system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego umożliwi skuteczną ochronę pieszych. Szczególnie czuły punkt tych rozważań stanowią dane statystyczne, programy prewencyjne i akty prawne. Z danych statystycznych wynika, że w Polsce co trzeci zabity na drodze to pieszy, podczas gdy w UE – co piąty. Mimo starań administracji publicznej – polegających głównie na opracowaniu programów prewencyjnych, prowadzeniu cyklicznych akcji oraz podejmowaniu działań w ramach codziennych interwencji – sytuacja nie ulega radykalnej poprawie. Autorzy tego opracowania postanowili poszukać przyczyn takiego stanu rzeczy i wskazać obszary, które mogą pomóc w dalszej poprawie bezpieczeństwa pieszych. Punktem wyjścia rozważań jest analiza danych statystycznych wypadków z udziałem pieszych w kontekście przyczyn wywołujących te zdarzenia. Ważnym elementem jest też próba odniesienia tej problematyki do aspektów kultury bezpieczeństwa, która jest analizowana na gruncie nauk o bezpieczeństwie.

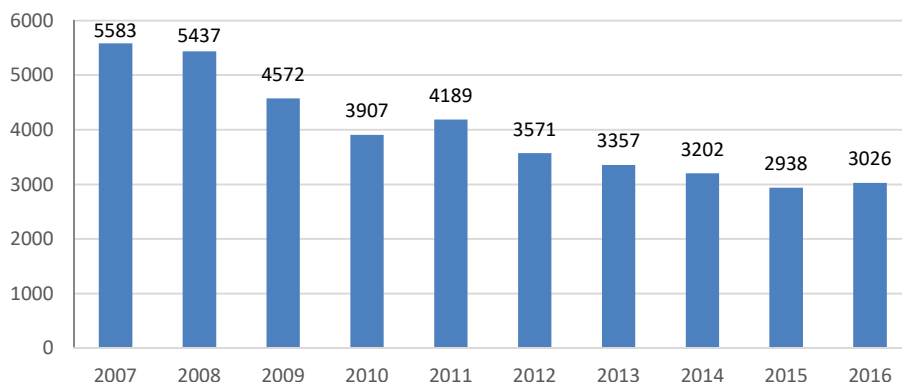
**Słowa kluczowe:** bezpieczeństwo w ruchu drogowym, bezpieczeństwo pieszych, kultura bezpieczeństwa ruchu drogowego

**Key words:** road safety, pedestrian safety, road safety culture

## Zdarzenia drogowe z udziałem pieszych i programy poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Pieszy jest istotnym uczestnikiem ruchu drogowego, chociaż nieco lekceważonym przez pozostałych użytkowników dróg. Powszechnie uważa się, że piesi to najslabiej chroniona grupa w sieci komunikacji drogowej. Dane statystyczne wskazują, że w Europie 22% wszystkich ofiar wypadków to piesi, podczas gdy w Polsce stanowią oni 35% wszystkich ofiar wypadków. Stąd pewnie pomysły na działania profilaktyczne mające na celu ograniczenie negatywnych zjawisk wpływających na poziom bezpieczeństwa na polskich drogach w odniesieniu do głównych arterii komunikacyjnych, jak i na małych osiedlach. Zanim jednak powiemy o programach prewencyjnych, przeanalizujemy dane statystyczne.

W 2016 roku na polskich drogach w 8461 wypadkach zginęło 3026 osób (wykres 1), w tym 868 pieszych (wykres 2), a 7974 pieszych zostało rannych. Zarówno europejskie, jak i polskie statystyki pokazują, że najwięcej ofiar jest wśród osób w wieku 65 lat i starszych. Dzieci i młodzież do 17. roku życia to 8% zabitych<sup>1</sup>.



Wykres 1. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w latach 2007–2016

Chart1. Number of road fatalities between 2007–2016

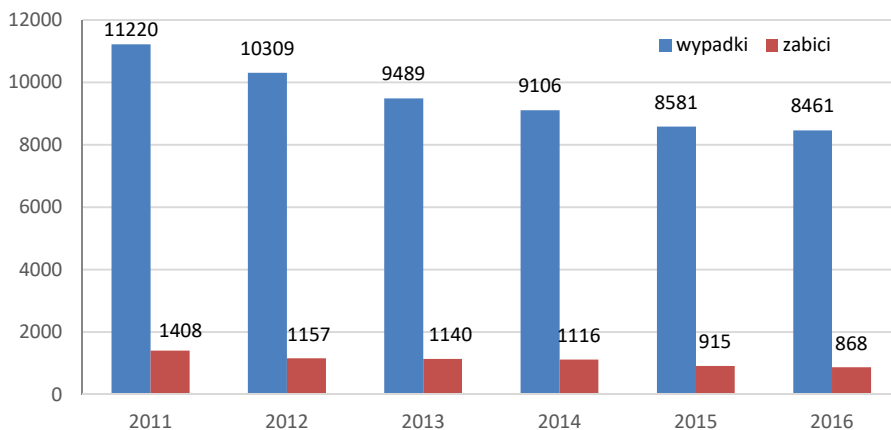
Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 1.09.2017)

W 2016 roku wskaźnik zagrożenia statystycznego obywatela wynosił 23 zabitych pieszych na 1 milion mieszkańców, a w UE (w 2015 r.) średnio 11 zabitych pieszych na 1 milion mieszkańców, czyli był 2 razy niższy. Udział zabitych pieszych wśród wszystkich zabitych na drogach jest również bardzo wysoki. W Polsce (w 2016 r.) piesi stanowili 29% ogółu ofiar śmiertelnych przy średniej UE 21% (w 2015 r.).

Wśród pieszych najbardziej narażoną grupą są osoby starsze w wieku 65+ (36%). Dzieci w wieku 0–14 lat są najmniej zagrożoną grupą pieszych (2% ofiar śmiertelnych wśród ogółu zabitych pieszych).

<sup>1</sup> *Wypadki drogowe w Polsce w 2016 roku*, opr. E. Symon, KGP Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa 2017.

Wbrew powszechnej opinii piesi nie giną na obszarach niezabudowanych, ale na terenach miejskich. Według różnych badań zachowań transportowych w polskich miastach przemieszczanie się pieszych stanowi 20–25% ogółu całego ruchu.



Wykres 2. Liczba wypadków drogowych z udziałem pieszych w latach 2011–2016

Chart 2. Number of road accidents involving pedestrians between 2011–2016

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562>, Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html (dostęp: 1.09.2017)

W 2016 r. policja odnotowała 80 ofiar śmiertelnych dzieci do 14. roku życia, a połowę tych ofiar stanowiły dzieci, które były przewożone samochodem w charakterze pasażerów.

Gdyby udało się zbliżyć do średniej unijnej, która wynosi 11,7 ofiary na milion mieszkańców, w Polsce zginęłoby nie 1116 (w 2014 r.), 915 (w 2015 r.) czy 868 (w 2016 r.), a 450 pieszych w ciągu roku. Co prawda liczba wypadków z udziałem pieszych w ciągu 6 lat (2011–2015) spadła o 24 proc. (o 2705 wypadków), a liczba zabitych o 26 proc. (o 320 osób), wciąż jednak w naszym kraju piesi stanowią jedną trzecią zabitych na drodze, podczas gdy w Unii Europejskiej 21 proc. wszystkich ofiar śmiertelnych<sup>2</sup>. Aby poprawić bezpieczeństwo w ruchu drogowym, szczególnie w obliczu powtarzających się tragicznych w skutkach wypadków drogowych z ofiarami w ludziach, poza ogólnopolskimi policyjnymi programami edukacyjno-prewencyjnymi, również społeczności lokalne, w tzw. małych i większych odczynach, realizują zadania w sferze bezpieczeństwa ruchu drogowego (w województwach, powiatach czy gminach). Znane są nawet działania na poziomie małych sołectw (przykładem jest sołectwo w Kochanowie, gmina Zabierzów, województwo małopolskie, które kilka lat temu zorganizowało bezpieczny plac zabaw dla małych dzieci, łącznie z zainicjowaniem powstania bezpiecznego przejścia dla pieszych przez ruchliwą i niebezpieczną drogę krajową nr 79, jedną z trzech łączących Kraków i Katowice).

<sup>2</sup> *Road Safety Annual Report 2016*; <http://dx.doi.org/10.1787/irtad-2016-en> (dostęp: 1.09.2017).

Należy podkreślić, że tego typu inicjatywy pojawiają się na terenie całego kraju i występują dość często. Twierdzenie to nie wymaga udowadniania, gdyż wystarczy wpisać odpowiednie hasło do wyszukiwarki internetowej i od razu pojawiają się liczne przykłady inicjatyw lokalnych potwierdzające tę tezę. Liczne są również inicjatywy rządowe, samorządowe, społeczne, społeczno-uczelniane i inne (np. „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego województwa lubuskiego na lata 2016–2025”, przyjęty przez Lubuską Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego uchwałą nr 2/2016 z dnia 8 czerwca 2016 roku, w porozumieniu z Uniwersytetem Zielonogóskim)<sup>3</sup>. Program bezpieczeństwa ruchu drogowego województwa lubuskiego na lata 2016–2025, który jest zgodny z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020, opracował Zespół Autorski Zakładu Dróg i Mostów Wydziału Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Uniwersytetu Zielonogóskiego na zlecenie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Zielonej Górze oraz Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gorzowie Wielkopolskim. Uwzględniając potrzeby społeczności lokalnych, konsultacje w sprawie tego programu przeprowadzono również z Lubuską Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Z opisu programu wynika, że jest to jeden z przykładów systemowego podejścia do zagadnienia w określonej dziedzinie, w tym wypadku do podniesienia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na szczeblu jednego województwa, ale – co autorzy podkreślają – przy uwzględnieniu celów projektu ogólnopolskiego, tzn. wspomnianego wyżej „Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020” przyjętego przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W trakcie bieżącej realizacji trudno ocenić jego skuteczność i wpływ na programy BRD w tzw. małych ojczyznach. Natomiast warto zbadać, czy wstępne założenia do programu są wystarczające pod kątem stawianych celów<sup>4</sup>.

Podczas gdy Program GAMBIT 2005 wyznaczał cele jedynie w kategorii zabitych, przywołany wyżej program ogólnopolski zwraca także uwagę na problem ofiar ciężko rannych. Doświadczenia krajów europejskich o najwyższym stopniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, takich jak Wielka Brytania, Szwecja czy Holandia, ale także wielu innych, wskazują, że istnieje ogromny potencjał zmniejszania liczby zabitych. Przykładowo, osiągnięcie przez Polskę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego zbliżonego do europejskiej średniej – 60 zabitych na 1 mln mieszkańców, jak to ma miejsce w Austrii, Włoszech, Słowenii czy na Węgrzech i Słowacji – oznaczałoby zmniejszenie liczby zabitych o ponad 44%. Podobny potencjał dotyczy ofiar ciężko rannych. Zarówno liczba zabitych, jak i osób ciężko rannych stanowią bazową informację o poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach UE.

Jako krok w kierunku realizacji wieloletniej wizji przyjęto dwa główne cele do osiągnięcia do 2020 r.: [...] zabici – ograniczyć roczną liczbę zabitych o co najmniej 20% do 2020 roku. Cel ten powinien być osiągnięty względem roku 2010 – oznacza to nie więcej niż 2000 zabitych w roku 2020 [...]. Ograniczyć roczną liczbę ciężko rannych

<sup>3</sup> Zob.: [www.witd.gorzow.pl/dokumenty/Program\\_Lubuskiego\\_BRD.pdf](http://www.witd.gorzow.pl/dokumenty/Program_Lubuskiego_BRD.pdf) (dostęp: 1.09.2017).

<sup>4</sup> Zob.: Uchwała KRBRD nr 5/2013 z dnia 20.06.2013 r., [www.krbrd.gov.pl/files/file/NP-BRD-2020\\_przyjety\\_przez\\_KRBRD.pdf](http://www.krbrd.gov.pl/files/file/NP-BRD-2020_przyjety_przez_KRBRD.pdf) (dostęp 7.09.2017).

o co najmniej 40% do 2020 roku. Cel ten powinien być osiągnięty względem roku 2010 – oznacza to nie więcej niż 6900 ciężko rannych w roku 2020<sup>5</sup>.

Główne założenia do realizacji opisanej wyżej inicjatywy opierają się na diagnozie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, określeniu uwarunkowań międzynarodowych i krajowych, zdefiniowaniu celów, opracowaniu odpowiednich parametrów dla kategorii: bezpieczny człowiek, bezpieczne drogi, bezpieczna prędkość i bezpieczny pojazd. Założenia te uwzględniają również dziedzinę ratownictwa i opieki powypadkowej, tzw. system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz zasady wdrażania programu.

Policja coraz częściej skupia się na programach, które mają przypomnieć pieszym, że na drodze walczą o życie. Natomiast Najwyższa Izba Kontroli w alarmującym raporcie wytknęła błędy administracji rządowej i samorządom<sup>6</sup>.

Przedstawiony – w dużym skrócie – zarys „Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020” daje podstawy, by sądzić, że może on bardzo pozytywnie wpływać na rozwój inicjatyw służb państwowych, administracji samorządowej i organizacji społecznych w dziedzinie budowy bezpiecznej przestrzeni w ruchu drogowym, i to zarówno w skali krajowej, jak i lokalnej. Niemniej znów pojawia się postawione wcześniej pytanie: czy przyjęte założenia są na tyle kompletne, aby możliwe było osiągnięcie założonego celu głównego? Przyjmując wstępnie, że odpowiedź na postawione pytanie jest negatywna (czyli wspomniane założenia albo przygotowana przestrzeń prawno-organizacyjna programu są niepełne), należy się zastanowić, jakiego elementu (elementów) zabrakło. W tym celu warto – na pierwszym etapie rozważań – spojrzeć krytycznie na zagadnienie pod kątem występujących na drogach zagrożeń (lub typów zagrożeń) dla bezpieczeństwa pieszych będących uczestnikami ruchu drogowego.

## **Zagrożenia w ruchu drogowym pieszych na tle podstawowych uregulowań prawnych**

Zdaniem autorów krajowego programu, zaprezentowanego w poprzedniej części artykułu, największe potencjalne źródło zagrożeń w ruchu drogowym stanowią ludzkie błędy, które wynikają z ignorancji obowiązujących przepisów i korzystania z dróg w nieodpowiedni sposób. Receptą na taki stan rzeczy (według twórców programu) ma być „[...] ograniczanie błędów i negatywnych zachowań poprzez efektywny nadzór i system sankcji, o ile niebezpieczne zachowanie da się ograniczyć środkami inżynieryjnymi”<sup>7</sup>.

Zagrożenia dla pieszych w ruchu drogowym, które występują najczęściej – co wynika z publikowanych statystyk policyjnych – dotyczą najczęściej:

<sup>5</sup> Tamże, s. 19.

<sup>6</sup> *Raport NIK. Bezpieczeństwo ruchu drogowego*, Warszawa 2014 (KPB-4101-03-00/2013 Nr ewid. 148/2014/KPB).

<sup>7</sup> Zob. więcej: Tamże, s. 23.

1. najechnania na pieszego, gdy:
  - pieszy porusza się wzdłuż drogi i jako niechroniony, często niewidoczny, jest potrącany przez jadący pojazd (problem w zasadzie nie dotyczy autostrad i dróg ekspresowych, pojedyncze przypadki odnotowywane są w przypadkach awarii pojazdów na drogach szybkiego ruchu, jest natomiast poważnym zagrożeniem na pozostałych kategoriach dróg);
  - pieszy przekracza jezdnię drogi, po której poruszają się pojazdy z dużą prędkością (najczęściej po zapadnięciu zmroku i na drogach lokalnych);
2. okoliczności sprzyjających szczególnie wysokiemu ryzyku potrącania pieszych w sytuacjach, gdy występuje:
  - mała widoczność pieszych, szczególnie w warunkach ograniczonej przejrzystości powietrza i przy małym natężeniu światła (noc, mgła, opady deszczu lub śniegu), spowodowana nieużywaniem elementów odbaskowych lub niedostatecznym oświetleniem miejsc poruszania się pieszych (m.in. przejść dla pieszych);
  - niski poziom edukacji pieszych i kierowców, nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego przez pieszych oraz kierujących pojazdami, a także brak partnerstwa na drodze, przejawiający się okazywaniem wyższości kierowców pojazdów w stosunku do niechronionych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów);
  - nieodpowiednie planowanie i organizacja przestrzeni miejskiej oraz osiedlowej, niekorzystna lokalizacja obiektów generujących ruch pieszy;
  - duża prędkość pojazdów w miejscach przebywania pieszych, a także mała liczba zastosowanych środków inżynierskich służących ochronie pieszego (chodniki, azyle, sygnalizacja świetlna);
3. błędów popełnianych przez pieszych, polegających na:
  - wejściu na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem;
  - przechodzeniu w niedozwolonym miejscu;
  - przejściu na czerwonym świetle;
  - byciu niewidocznym na drodze po zmierzchu lub w warunkach ograniczonej widzialności;
4. niebezpiecznych zachowań kierujących pojazdami w ruchu drogowym, związanych z:
  - niskim poziomem edukacji kierowców;
  - kierowaniem pojazdem po spożyciu alkoholu lub innych substancji odurzających;
  - kierowaniem pojazdem w stanie zmęczenia i rozproszenia uwagi (np. przez korzystanie podczas jazdy z telefonów komórkowych);
  - niską świadomością zagrożeń wynikających z nieużywania zabezpieczeń, w które wyposażony jest pojazd (pasy, foteliki);
  - agresywnym stylem jazdy i brawurą;
5. lekceważenia obowiązujących przepisów drogowych w postaci:
  - nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu lub przejścia;
  - niezachowania bezpiecznej odległości;
  - niezachowania ostrożności przy dojeżdżaniu do przejścia dla pieszych;

- niedostosowania prędkości do warunków ruchu;
  - przejazdu na czerwonym świetle;
  - nieprawidłowego wyprzedzania (w tym wyprzedzania „na trzeciego”);
  - niezachowania bezpiecznej odległości między pojazdami;
6. występowania czynników zwiększających ryzyko, takich jak:
- młody wiek (skłonność do brawurowego prowadzenia pojazdu i lekceważenia zagrożeń bądź niezdawania sobie sprawy z ich występowania);
  - starszy wiek (ograniczenia psychofizyczne, motoryczne);
  - skłonności do kompensacji ryzyka (nadmierna wiara w technologię oraz we własne umiejętności).

Badanie tych zagrożeń w oparciu o szczegółową analizę przyczyn udziału pieszych w wypadkach drogowych (przedstawionych w statystykach policyjnych za rok 2016) pozwala zauważyć taką prawidłowość, że bardzo istotną (wyróżniającą się) przyczyną tych zdarzeń jest nieodpowiednie planowanie oraz organizacja przestrzeni miejskiej i osiedlowej, jak również niekorzystna lokalizacja obiektów zwiększających ruch pieszy.

Najczęstszą przyczyną wypadków z udziałem pieszych są:

- nieostrożne wejście na jezdnię,
- stanie lub leżenie na jezdni,
- chodzenie nieprawidłową stroną jezdni.

W Polsce co trzeci zabity pieszy ginie na przejściu, 25 proc. wypadków na przejściach z sygnalizacją jest spowodowane wejściem przez pieszego na czerwonym świetle, 8 proc. przez wjazd kierowcy na czerwonym świetle. To łącznie 1/3 wypadków, pozostałe to te występujące przy skręcie w lewo lub prawo, czyli przy nieustąpieniu pierwszeństwa pieszemu. Należą one zazwyczaj do lepszych, bo prędkość pojazdu jest wtedy mniejsza<sup>8</sup>.

Upraszczając, można ten stan rzeczy opisać (z punktu widzenia przeciętnego użytkownika drogi) również tak, że informacja (wiedza) o rodzajach zagrożeń i miejscach tych zagrożeń ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym w sytuacji, gdy samo miejsce nie jest zorganizowane tak, że jest bezpieczne, i nie skupia na sobie uwagi wszystkich uczestników drogi.

Wniosek ten nasuwa się także po ocenie efektów (skutków) funkcjonowania jednego ze sztandarowych programów MSWiA. W 2016 roku uruchomiono Krajową Mapę Zagrożeń Bezpieczeństwa. Program ten polega na stworzeniu (przy aktywnym udziale społeczeństwa) Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa. Dokument ten powstaje jako narzędzie do informowania o różnych niebezpieczeństwach<sup>9</sup>. Za pomocą internetowego programu społeczeństwo może anonimowo zgłaszać policji problemy. Policja ma – od przyjęcia powiadomienia – siedem dni na sprawdzenie zgłoszenia i podjęcie działań mających na celu wyeliminowanie zagrożenia. Jak wynika z obliczeń, rekordy pod tym względem były trzy województwa: małopolskie –

<sup>8</sup> <https://tvnwarszawa.tvn24.pl/informacje,news,sprawdzili-dlaczego-gina-piesi-br-w-polsce-i-dlaczego-tak-duzo,219949.html#!prettyPhoto> (dostęp: 12.09.2017).

<sup>9</sup> Zob. : <http://wiadomosci.onet.pl/kraj/rzeczpospolita-sukces-mswia-sztandarowy-program-bije-rekordy-popularnosci/5dges4x> (dostęp: 12.09.2017).

60 tys. sygnałów, śląskie – 54 tys. i dolnośląskie – 46 tys. zgłoszeń. Policja twierdzi, że od rozpoczęcia programu wpłynęło już blisko pół miliona sygnałów. Okazało się, że tym, co najbardziej denerwowało mieszkańców osiedli, małych miejscowości i miast, były przede wszystkim różnego rodzaju nadużycia drogowe, pojawiały się również informacje o źle zaparkowanych i przekraczających prędkość samochodach, ale także zgłoszenia o spożywaniu alkoholu, np. pod sklepami, czy źle oznakowanych drogach<sup>10</sup>. Jak widać, z punktu widzenia zaangażowania obywateli, bezpieczeństwo w ruchu drogowym stało się kluczową problematyką wdrożonego programu.

O ile ograniczanie błędów, eliminowanie negatywnych zachowań w ruchu drogowym i działania poprawiające infrastrukturę drogową nie budzą zastrzeżeń w kontekście bezpieczeństwa pieszych, o tyle „efektywny nadzór i system sankcji” mogą już wywoływać wątpliwości, czy są one wystarczającymi i skutecznymi narzędziami mającymi umożliwić poprawę bezpieczeństwa.

Zanim zostanie podjęta próba potwierdzenia tej hipotezy, warto również – dla uzyskania pełniejszego obrazu „otoczenia” badanej problematyki, nie tylko przez pryzmat zagrożeń – spojrzeć na omawiane zagadnienie pod kątem obowiązujących w Polsce regulacji prawnych dotyczących tej dziedziny bezpieczeństwa.

Prawa i obowiązki pieszych w ruchu drogowym zostały sformułowane przede wszystkim w ustawie Prawo o ruchu drogowym<sup>11</sup>. Ustawodawca, określając zakres przedmiotowy obowiązywania tego aktu prawnego, już w art. 1 ust. 1 pkt. 1 postanowił, że ustala on zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu. Na podstawie ustępu drugiego tegoż artykułu, komentując intencje prawodawcy, można stwierdzić, że uzupełnił w ten sposób ustęp pierwszy, niezwłocznie dodając:

Przepisy ustawy stosuje się również do ruchu odbywającego się poza miejscami wymienionymi w ust. 1 pkt 1, w zakresie:

1. koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób;
2. wynikającym ze znaków i sygnałów drogowych.<sup>12</sup>

Jak widać z konstrukcji tych przepisów, bezpieczeństwo osób (a więc i pieszych), w różnych obszarach i miejscach, jest w tym wypadku zasadniczym celem działania ustawodawcy.

W dalszej części, poświęconej „definicjom ustawowym”, precyzyjnie zdefiniowano pojęcie „pieszego, za którego uznano:

[...] osobę znajdującą się poza pojazdem na drodze i niewykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także osobę w wieku do 10 lat kierującą rowerem pod opieką osoby dorosłej<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> Tamże.

<sup>11</sup> Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 14 grudnia 2016 r., w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2017, poz. 128).

<sup>12</sup> Tamże, s. 20.

<sup>13</sup> Tamże, s. 21.



Ustawa Prawo o ruchu drogowym, poza szczegółowymi „nakazami prawnymi” regulującymi zachowanie się różnych uczestników ruchu drogowego, w rozdziale pierwszym pt. „Zasady ogólne” formułuje ogólne wytyczne do takiego zachowywania się użytkowników dróg, które spełni podstawowe i niezbędne kryteria bezpieczeństwa, pozwoli na wyeliminowanie zagrożeń, a w konsekwencji uniknięcie ofiar wypadków drogowych.

Zasady te sprecyzowano poprzez określenie wzorców zachowania uczestników ruchu drogowego zmierzających do uniknięcia zagrożeń w miejscach oraz okolicznościach niebezpiecznych i w sposób na tyle uniwersalny, aby obejmowały większość sytuacji, jakie mogą wystąpić na drogach. Konkretnym przykładem takiego działania ustawodawcy są przepisy art. 3 i 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym stanowiące, co następuje:

#### Art. 3

1. Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do osoby znajdującej się w pobliżu drogi, jeżeli jej zachowanie mogłoby pociągnąć za sobą skutki, o których mowa w tym przepisie.

3. Jeżeli uczestnik ruchu lub inna osoba spowodowała jednak zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest obowiązana przedsięwziąć niezbędne środki w celu niezwłocznego usunięcia zagrożenia, a gdyby nie mogła tego uczynić, powinna o zagrożeniu przedzić innych uczestników ruchu.

#### Art. 4

Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania<sup>14</sup>.

O ile treść art. 3 nie wymaga komentarza, gdyż przepis w sposób czytelny oddaje intencję ustawodawcy (nawet określenie „szczególna odpowiedzialność”, którego zrozumienie mogłoby sprawić trudność, zostało wyjaśnione w rozdziale poświęconym tzw. wyrażeniom ustawowym), o tyle niektóre słowa zacytowanego wyżej art. 4 wywołują już pewne wątpliwości.

Czy na pewno (w każdej sytuacji), znajdując się na drodze w charakterze uczestnika ruchu drogowego (kierowcy, rowerzysty, pieszego itd.), możemy liczyć na to, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, jeśli ich zachowanie (w określonym czasie – często w krótkiej chwili i w nietypowym miejscu) nie budzi zastrzeżeń? Przepis ten z jednej strony pełni funkcję gwarancyjną, dając („legalizując”) prawo do płynnego poruszania się po drogach, a z drugiej – wskazuje na potrzebę zachowania właściwego dystansu do otoczenia i ostrożności w ocenie występowania lub braku zagrożeń. Analiza przyczyn wypadków drogo-

<sup>14</sup> Tamże, s. 25.

wych (szczególnie zdarzeń ostatnio bardzo „medialnych”, dotyczących wypadków drogowych z udziałem pojazdów uprzywilejowanych) pozwala stwierdzić, że odpowiedź na postawione wyżej pytanie jest negatywna. Czyli nawet jeśli zachowanie innych uczestników ruchu drogowego (w danej chwili i czasie) nie wskazuje na to, że nie będą przestrzegać przepisów ruchu drogowego, to nie gwarantuje braku możliwości powstania zmiany tego zachowania. Taką ocenę sytuacji uzasadniają dwie przesłanki:

- po pierwsze, nigdy nie jesteśmy w stanie w pełni ocenić, jakie czynniki i w którym momencie wywołają zmianę zachowania innego uczestnika ruchu drogowego (uwarunkowania zdrowotne, psychofizyczne, społeczne i inne);
- po drugie, nie ma żadnej pewności, że inny uczestnik ruchu drogowego zna odpowiednie przepisy i w przeszłości przeszedł jakiegokolwiek szkolenie związane z możliwością poznania przepisów regulujących ruch drogowy<sup>15</sup>.

W kontekście sformułowanego wcześniej pytania – czy i jakiego elementu (elementów), uregulowań prawnych, systemowych rozwiązań w dziedzinie zarządzania ruchem drogowym i sprawowania instytucjonalnego nadzoru nad tym zarządzaniem (być może działań innych podmiotów, związanych z szeroko rozumianym bezpieczeństwem) ewentualnie brakuje, albo jakie rozwiązania mogłyby uzupełnić podjęte do tej pory działania i obniżyć liczbę wypadków drogowych, w których ofiarami są piesi – należy również ustalić, jakie są podstawowe prawa i obowiązki pieszych w ruchu drogowym i czy te uregulowania są wystarczające.

Przede wszystkim trzeba podkreślić, że z punktu widzenia szeroko rozumianego bezpieczeństwa w komunikacji obowiązuje przepis bardzo istotny, z jednej strony bardzo ogólny, a z drugiej bardzo uniwersalny, opisujący sposób zachowania tzw. szczególnej ostrożności na drodze, we wskazanych przez prawodawcę konkretnych sytuacjach. Dotyczy on zarówno kierujących pojazdami, jak i pieszych, a został zdefiniowany następująco:

[...] szczególna ostrożność – ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie<sup>16</sup>.

W rozdziale drugim Prawa o ruchu drogowym, pt. „Ruch pieszych”, określono sposób (jako prawnie zdefiniowane, powszechnie obowiązujące zasady postępowania) poruszania się pieszych po chodniku, drodze i poboczu, warunki korzystania z jezdni przeznaczonej dla pojazdów i drogi (w tym innych urządzeń inżynierskich) dla rowerów. Opisano tam również zasady poruszania się w pojedynkę i grupowo (w tym z uwzględnieniem ograniczeń wiekowych, dzieci do 10. roku życia, warunków i sposobu poruszania się kolumn pieszych, w tym wojskowych), jak należy poruszać się na terenie zabudowanym i poza nim w warunkach dobrej oraz

<sup>15</sup> Należy zauważyć, że wiele osób nie posiada prawa jazdy, a nawet karty rowerowej i zgodnie z obowiązującymi przepisami po ukończeniu 7. roku życia ma prawo samodzielnie przebywać bez opieki poza miejscem zamieszkania, a po ukończeniu 18 lat ma prawo poruszać się rowerem po drogach publicznych.

<sup>16</sup> Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 14 grudnia 2016 r., s. 21.

ograniczonej widoczności, jak również inne zasady regulujące ruch pieszych w szczególnych sytuacjach.

Określono też obowiązujące zakazy dotyczące ruchu pieszych i enumeratywnie je wymieniono:

Art. 14. Zabrania się:

1. wchodzenia na jezdnię:
  - a) bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściu dla pieszych,
  - b) spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi;
2. przechodzenia przez jezdnię w miejscu o ograniczonej widoczności drogi;
3. zwalniania kroku lub zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko;
4. przebiegania przez jezdnię;
5. chodzenia po torowisku;
6. wchodzenia na torowisko, gdy zapory lub półzapory są opuszczone lub opuszczanie ich rozpoczęto;
7. przechodzenia przez jezdnię w miejscu, w którym urządzenie zabezpieczające lub przeszkoda oddzielają drogę dla pieszych albo chodnik od jezdni, bez względu na to, po której stronie jezdni one się znajdują<sup>17</sup>.

Można zauważyć, że w zestawieniu z wymienionymi wcześniej zagrożeniami opisane w art. 14 „zakazy postępowania” dotyczą tych samych przypadków, zachowań i sytuacji z udziałem pieszych, związanych z powstawaniem bardzo groźnych w skutkach wypadków drogowych, w których ofiarami są piesi.

W artykule poprzedzającym ww. przepis (art. 13 ustawy) ustawodawca zawarł następujący nakaz:

Pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem<sup>18</sup>.

W tym miejscu należy podkreślić fakt, że zgodnie z obowiązującymi przepisami pieszy w każdym przypadku, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, ma obowiązek zachować szczególną ostrożność. Teoretycznie powinien więc zachowywać się w taki sposób, aby każdorazowo wchodząc na jezdnię lub torowisko, mógł odpowiednio wcześniej reagować i uniknąć tym samym wypadku.

Obowiązek zachowania szczególnej ostrożności nakazano również wszystkim kierującym pojazdami w tych sytuacjach, które przepisami w Kodeksie drogowym określił ustawodawca, przewidując, że odpowiedzialne zachowanie prowadzącego pojazd zapewni bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a przede wszystkim zapobiegnie niebezpiecznemu zdarzeniu drogowemu. Sytuacje, w których od kierującego wymaga się zachowania szczególnej ostrożności, również wyszczególniono w ustawie enumeratywnie, jednak uwzględniając potrzebę ograniczania objętości niniej-

<sup>17</sup> Tamże, s. 30–31.

<sup>18</sup> Tamże, s. 30.

szego opracowania i z uwagi na dość dużą liczbę tych przypadków, nie zostaną one w tym miejscu wymienione.

Reasumując, pomimo obowiązywania opisanych wyżej uregulowań prawnych dotyczących wszystkich uczestników ruchu drogowego, które bardzo dokładnie określają zasady bezpiecznego korzystania z dróg publicznych, oraz mimo przeprowadzonych działań inżynierskich usprawniających ruch, poprawiających ogólne warunki bezpieczeństwa pieszych i kierujących pojazdami, działań Policji czy innych instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo komunikacyjne w Polsce, w dalszym ciągu nie osiągnięto właściwego poziomu bezpieczeństwa na drogach, a liczba ofiar wypadków drogowych (osób zabitych i rannych) jest wciąż bardzo wysoka.

Z dotychczasowych rozważań wynika m.in., że samo istnienie dobrze opracowanych przepisów prawa (ustawa Prawo o ruchu drogowym była i jest sukcesywnie modyfikowana od kilkudziesięciu lat przez uznane autorytety, cieszące się poparciem w środowisku naukowym, prawniczym, wśród osób zajmujących się inżynierią ruchu drogowego, przedstawiciele ośrodków egzaminowania i szkolenia kierowców itd.) to za mało, aby prawo to było przestrzegane. Egzekwowanie tych przepisów tylko poprzez stosowaną przez służby państwowe represję prawną (działania Policji, Żandarmerii Wojskowej, Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Samochodowego) jako metodę mającą zdyscyplinować kierowców, nie jest – jak widać po efektach – wystarczającym środkiem do osiągnięcia głównego celu. Należy zatem poszukiwać jeszcze innych środków (narzędzi, rozwiązań lub sposobów), aby to zmienić.

## **Kultura bezpieczeństwa ruchu drogowego jako element bezpieczeństwa pieszych**

Jedną z funkcji nauki jest poszerzanie wiedzy i tworzenie teoretycznych podstaw do rozwiązywania praktycznych problemów pojawiających się w codziennym życiu człowieka. Dlatego omawiając i analizując zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i szukając odpowiedzi na pytania dotyczące tego obszaru, warto również spojrzeć na problematykę bezpieczeństwa na drogach w ujęciu podmiotowo-przedmiotowym, wykorzystując osiągnięcia z obszaru nauk społecznych. Wiąże się to również z próbą znalezienia miejsca dla terminu „bezpieczeństwo ruchu drogowego” w całym systemie nauk o bezpieczeństwie (czy dookreślenia „kultura bezpieczeństwa ruchu drogowego”). Należy zatem realizować badania w obszarze bezpieczeństwa, bazując na klasyfikacjach oraz podziałach zaproponowanych przez naukowców z dziedziny naukowej, która mieści się w dyscyplinie nauki o bezpieczeństwie.

J. Gierszewski, omawiając w jednej ze swych publikacji problematykę organizacji systemu bezpieczeństwa społecznego, przedstawił – za R. Ziębą<sup>19</sup> – typologię i składniki bezpieczeństwa, uznając, że podział typologiczny zależy od przyjętego kryterium – *kogo bezpieczeństwo dotyczy?*<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> J. Gierszewski, *Organizacja systemu bezpieczeństwa społecznego*, Warszawa 2013, s. 23.

<sup>20</sup> Tamże.

Podstawowym kryterium jest kryterium podmiotowe (bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego jako potrzeba podmiotowa). Stąd bezpieczeństwo w ruchu drogowym można wywieść z definicji kategorii odnoszących się do egzystencjalnych potrzeb i interesów jednostek (bezpieczeństwo personalne – *kogo dotyczy?*) i państwa (bezpieczeństwo strukturalne – *kto je organizuje?*).<sup>21</sup>

Kolejnym kryterium jest kryterium przedmiotowe, które pozwala na wyodrębnienie i wyszczególnienie takich rodzajów bezpieczeństwa, które odnoszą się do odpowiedzi na pytanie: *czego bezpieczeństwo dotyczy?*<sup>22</sup>.

W literaturze naukowej rozróżnia się bezpieczeństwo: militarne, ekonomiczne, społeczne, informacyjne i energetyczne<sup>23</sup>.

Ze względu na specyfikę (połączenie różnych aspektów bezpieczeństwa personalnego, społecznego, uwarunkowań techniczno-organizacyjnych, społecznych, pranych itd.) bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego rolę w kontekście budowania bezpiecznej przestrzeni życia człowieka (bezpiecznego otoczenia człowieka), termin „bezpieczeństwo ruchu drogowego” kwalifikuje się do uzyskania „odrębnej pozycji” w klasyfikacji przedmiotowej nauk o bezpieczeństwie<sup>24</sup>. Bezpieczeństwo ruchu drogowego, choćby poprzez źródła zagrożeń, łączy się również z *bezpieczeństwem kulturowym*, ale także posiada pewną niezbędną z punktu widzenia kategoryzacji bezpieczeństwa cechę: jest istotną częścią życia społecznego, obejmuje dużą dziedzinę (część wytworów materialnych i niematerialnych człowieka) oraz „pochłania” liczne zadania własne różnych instytucji. Elementy kulturowe odgrywają bardzo istotną rolę w tworzeniu i utrzymaniu bezpieczeństwa w każdej kategorii, gdyż

[...] kultura jest naturalnym środowiskiem strategii i wykazuje styl jej uprawiania przez różne kręgi polityczne i czynniki państwowe. Kultura dociera do strategii różnymi kanałami, a sama strategia kształtuje bezpieczeństwo bezpośrednio. Kultura dostarcza idei i normy dla środowiska strategicznego i politycznego, w których są precyzowane cele i zadania oraz sposoby realizacji w obszarze bezpieczeństwa<sup>25</sup>.

Z kolei M. Cieślarczyk przedstawił m.in. pogląd, że *kultura bezpieczeństwa* ma charakter dynamiczny. W jej ramach kształtuje się pewien stały etos norm kulturowych, które w procesie postępu dziejowego ulegają przemianom. Nadmienił ponadto, że pozostaje tylko aksjologiczna ocena tych przemian, czy zmierzają one do wzmocnienia obszaru bezpieczeństwa personalnego i strukturalnego, czy prowadzą do obniżenia poziomu tego bezpieczeństwa<sup>26</sup>. Autor ten napisał również:

Zakres wiedzy i sposób myślenia ludzi o bezpieczeństwie oraz ich poczucie bezpieczeństwa, a także związane z tym postawy, zachowania i działania zmieniły się na przestrzeni wieków. Z jednej strony charakteryzują się one pewną stałością, z drugiej,

<sup>21</sup> Tamże, s. 23–24.

<sup>22</sup> Tamże, s. 24.

<sup>23</sup> Por. klasyfikację, tamże, s. 24.

<sup>24</sup> Zob.: tamże, s. 24.

<sup>25</sup> W. Pokruszyński, J. Piwowarski, *Teoria bezpieczeństwa*, Kraków 2014, s. 140.

<sup>26</sup> Por.: M. Cieślarczyk, *Teoretyczne i metodologiczne podstawy badania problemów bezpieczeństwa i obronności państwa*, Siedlce 2011, s. 37–38.

stanowią zespół cech kulturowych, których zmiany są konieczne. Te dynamicznie zmieniające się cechy przestrzeni dziejów „określa się mianem *kultury bezpieczeństwa*”<sup>27</sup>.

K. Drabik, popierając w swych rozważaniach słowa cytowanego wyżej autora, skonstatował:

*Kultura bezpieczeństwa* skupia elementy personalne i strukturalne. *Kulturą bezpieczeństwa* będą wewnętrzne przeświadczenia jednostki oraz zewnętrzne uwarunkowania wpływające na trwałość i jakość egzystencji (środowisko bezpieczeństwa). *Kultura* jest wytworem cywilizacji progresji, identyfikowanej z dorobkiem materialnym i umysłowym, wysokim poziomem rozwoju społeczeństwa, między innymi w zakresie bezpieczeństwa [...]”<sup>28</sup>.

Znaczenie terminu *kultura bezpieczeństwa ruchu drogowego* można więc – na podstawie powyższych rozważań oraz w oparciu o wiedzę wynikającą z przywołanych wyżej definicji – określić jako zakres wiedzy i sposób myślenia o bezpieczeństwie w ruchu drogowym (również w obszarze pozostałych zagrożeń komunikacyjnych), a także związane z tym postawy, zachowania i działania, zmieniające się w czasie, stanowiące z jednej strony zespół cech stałych, a z drugiej – zespół cech kulturowych zmieniających się wraz z ewolucją otoczenia człowieka, szczególnie związanych z postępem technicznym. Kulturę bezpieczeństwa ruchu drogowego można określić jako jeden z typów bezpieczeństwa człowieka (bezpiecznego otoczenia człowieka), obejmującego prawne, organizacyjne, instytucjonalne i kulturowe uwarunkowania bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kultura bezpieczeństwa użytkownika drogi określa indywidualne poglądy i wartości w odniesieniu do własnego życia i zdrowia; przedstawia indywidualne postawy wobec zagrożeń, oceny zachowań ryzykownych w sytuacji mogącej zagrozić bezpieczeństwu w ruchu drogowym, a także odzwierciedla uznawany poziom norm i przepisów w obszarze ruchu drogowego. To wynik indywidualnych i grupowych wartości, postaw, postrzegania, kompetencji i wzorów zachowań nie tylko uczestników ruchu drogowego.

*Kultura bezpieczeństwa ruchu drogowego* jest więc jednym z elementów składowych bezpieczeństwa ruchu drogowego, który (niestety) jest najczęściej pomijany podczas projektowania prewencyjnych programów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dzieje się tak m.in. dlatego, że edukacja dla bezpieczeństwa stanowi bardzo złożony obszar wiedzy, obejmujący między innymi takie elementy, jak: edukacja obronna, przysposobienie wojskowe czy wychowanie obronne:

Pojęcie edukacji dla bezpieczeństwa używane jest często zamiennie z pojęciem edukacji obronnej, jednak zdaniem teoretyków i praktyków, to pierwsze jest bliższe współczesnemu rozumieniu przygotowania społeczeństwa do przeciwstawiania się wszelkiego rodzaju zagrożeniom<sup>29</sup>.

<sup>27</sup> Tamże, s. 38.

<sup>28</sup> K. Drabik, *Bezpieczeństwo personalne i strukturalne*, Warszawa 2013, s. 336.

<sup>29</sup> Por. A. Pieczywok, *Edukacyjny aspekt bezpieczeństwa człowieka*, [w:] *Współczesne bezpieczeństwo polityczne*, red. S. Jaczyński, M. Kubiak, M. Minkina, Siedlce 2012, s. 407.

A zatem czy w związku z powyższym w badaniach naukowych nie powinno się poświęcić więcej uwagi terminowi *bezpieczeństwo ruchu drogowego*, skoro edukacja dla bezpieczeństwa nie zawsze uwzględnia te istotne elementy, które obejmują obszar *kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego*? Uwzględniając specyfikę czynników wpływających na *kulturę bezpieczeństwa ruchu drogowego*, można opracować formy oddziaływań dla wszystkich jego uczestników. Programy kształtowania kultury bezpieczeństwa powinny obejmować różne rodzaje oddziaływań poprawiających bezpieczeństwo korzystających z dróg, w tym pieszych.

## Zakończenie

Wśród państw członkowskich UE Polska uznawana jest za kraj najbardziej niebezpieczny i najmniej przyjazny dla pieszych. Do wypadków z ich udziałem dochodzi najczęściej w złożonych okolicznościach, wskutek występowania wielu czynników związanych zarówno z zachowaniem użytkowników drogi, jej konstrukcją, wyposażeniem i rodzajem otoczenia, jak i z pojazdem. Zdarzenia z pieszymi, podobnie jak inne zdarzenia drogowe, pociągają za sobą koszty psychologiczne, socjoekonomiczne i zdrowotne. Analiza danych statystycznych wskazuje, jak wiele jest do zrobienia w poprawie bezpieczeństwa pieszych. Piesi nie mają żadnej ochrony w przypadku zderzenia z pojazdem, dlatego tak ważne jest podkreślanie konieczności przestrzegania wymaganej przepisami prędkości. Badania przeprowadzone w latach 90. XX w. pokazały, że piesi mieli 90% szansy na przeżycie przy uderzeniu samochodu z prędkością 30 km/h lub niższą, natomiast mniej niż 50% szansy na przeżycie przy uderzeniu z prędkością 45 km/h. Kierujący samochodami osobowymi powodują najczęściej wypadków z pieszymi na przejściach i skrzyżowaniach. Przyczynami tego stanu rzeczy są nieudzielanie pierwszeństwa na przejściach dla pieszych, nieprawidłowe manewry i zbyt duże prędkości, z jakimi przemierzają się pojazdy.

Niebezpiecznie zachowują się również piesi, którzy wymuszają pierwszeństwo w momencie zbliżania się pojazdu, przechodząc przez jezdnię w miejscach niezabezpieczonych. Piesi wkraczają na skrzyżowanie na czerwonym świetle, podobnie czynią kierowcy, nie zatrzymując się mimo sygnalizacji. Zarówno kierowcy, jak i piesi bywają rozproszeni, zmęczeni i być może zasłuchani w przekaz radiowy. Na te czynniki nakładają się błędy infrastruktury drogowej, jak również alkohol. Ważna jest też kwestia pieszych nieodpowiednio widocznych, wskazywana jako przyczyna wypadków z ich udziałem. W ten sposób dochodzi do kumulacji negatywnych czynników i ryzyko wypadków z udziałem pieszych wzrasta.

Dla wdrażanych programów prewencyjnych bezpieczeństwa ruchu pieszego konieczna jest szeroka wiedza na temat funkcjonowania systemu człowiek – pojazd – droga, z uwzględnieniem pieszego jako uczestnika ruchu drogowego

Nie do końca jeszcze wiemy, czy nieprawidłowe zachowania uczestników ruchu drogowego wiążą się z charakterem Polaków, lecz mamy pewność, że wzajemny szacunek i świadomość ograniczeń związanych ze sposobem poruszania z pewnością podnoszą bezpieczeństwo. Jeśli do tego dodamy uprzejmość, a drogi będą budowane w rozumieniu istoty bezpieczeństwa wszystkich uczestników drogi, to z pewnością statystyki wypadkowości z udziałem pieszych będą się poprawiać.

## Bibliografia

- Cieślarczyk M., *Teoretyczne i metodologiczne podstawy badania problemów bezpieczeństwa i obronności państwa*, Siedlce 2011.
- Drabik K., *Bezpieczeństwo personalne i strukturalne*, Warszawa 2013.
- Gierszewski J., *Organizacja systemu bezpieczeństwa społecznego*, Warszawa 2013.
- Ochrona pieszych. Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego*, red. K. Jamroz, Gdańsk, Kraków, Warszawa 2014.
- Pieczywok A., *Edukacyjny aspekt bezpieczeństwa człowieka*, [w:] *Współczesne bezpieczeństwo polityczne*, red. S. Jaczyński, M. Kubiak, M. Minkina, Siedlce 2012.
- Pokruszyński W., Piwowarski J., *Teoria bezpieczeństwa*, Kraków 2014.
- Raport NIK. Bezpieczeństwo ruchu drogowego*, Warszawa 2014.
- [www.bip.mazowiecka.policja.gov.pl/KWR/wolnytekst/4141,dok.html](http://www.bip.mazowiecka.policja.gov.pl/KWR/wolnytekst/4141,dok.html) (dostęp: 1.09.2017).
- [www.gddkia.gov.pl/pl/1232/wypadki-na-drogach-krajowych](http://www.gddkia.gov.pl/pl/1232/wypadki-na-drogach-krajowych) (dostęp: 1.09.2017).
- <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 1.09.2017).
- [www.witd.gorzow.pl/dokumenty/Program\\_Lubuskiego\\_BRD.pdf](http://www.witd.gorzow.pl/dokumenty/Program_Lubuskiego_BRD.pdf) (dostęp: 1.09.2017).
- Uchwała KRBRD nr 5/2013, z dnia 20.06.2013, [www.krbrd.gov.pl/files/file/NP-BRD-2020\\_przyjety\\_przez\\_KRBRD.pdf](http://www.krbrd.gov.pl/files/file/NP-BRD-2020_przyjety_przez_KRBRD.pdf) (dostęp: 7.09.2017).
- <http://wiadomosci.onet.pl/kraj/rzeczpospolita-sukces-mswia-sztandarowy-program-bije-rekordy-popularnosci/5dges4x> (dostęp: 12.09.2017).
- Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 14 grudnia 2016 r., w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2017, poz. 128).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa, z dnia 4 marca 2016 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz.U. 2016, poz. 280).
- Zarządzenia Komendanta Głównego Policji w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz.U. 2013, poz. 75).
- Zarządzenie Nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych. Dziennik Urzędowy Komendy Głównej Policji Nr 11/2006, poz. 67.

## Summary

One might wonder whether the current road safety management system offers effective pedestrian protection. Statistical data, prevention programmes and legislation are particularly sensitive to these considerations. According to statistics, one in three people killed on the road are pedestrians, compared to one in five in the EU. Despite the efforts of the public administration, which consisted mainly in the development of preventive programmes, conducting cyclical actions and taking actions within the framework of daily interventions, the situation has not improved dramatically. The authors decided to investigate the reasons for this and to identify areas that could help to further improve pedestrian safety. The starting point for the discussion is an analysis of statistical data on



pedestrian accidents in the context of the causes of these events. An important element is also an attempt to relate this issue to aspects of safety culture, which is analysed in terms of safety sciences.

