

mgr Artur Wysokiński

Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach
Szkoła Doktorska: Dyscyplina – Nauki o Bezpieczeństwie
ORCID: 0000-0002-5522-5288

mgr Patrycja Wysokińska

Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach
Szkoła Doktorska: Dyscyplina – Nauki o Bezpieczeństwie
ORCID: 0000-0001-7688-7013

BEZPIECZEŃSTWO LUDNOŚCI W RUCHU DROGOWYM Z UWZGLĘDNIENIEM OSÓB PROWADZĄCYCH POJAZD BEZ UPRAWNIENÍ

ROAD SAFETY OF THE POPULATION IN ROAD TRAFFIC INCLUDING PERSONS DRIVING A VEHICLE WITHOUT AUTHORIZATION

Streszczenie

W opracowaniu podjęto tematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu do zagrożeń powodowanych przez osoby kierujące pojazdem bez uprawnień. Odniesiono się do definicji bezpieczeństwa i związanych z nią uwarunkowań dotyczącego wpływu osób, które nie posiadają uprawnień na bezpieczeństwo ludności w ruchu drogowym. Kolejny etap opracowania to odniesienie się do przyczyn wypadków, które odpowiadają za wystąpienie niebezpieczeństwa na drodze. Tekst zawiera informację o liczbie wypadków, osobach poszkodowanych i zgonach, które powstały w wyniku spowodowania kolizji przez osoby nieuprawnione. W kolejnej części opracowania podjęto próbę analizy i jej ocenę, która przedstawia udział osób nieuprawnionych na ogólną liczbę wypadków, rannych i zabitych do ogólnej liczby tych zdarzeń i wydarzeń. Zwiększenie świadomości społeczeństwa do wielkości zagrożenia związanego z udziałem osób, które nie posiadają odpowiedniego uprawnienia do kierowania pojazdem może znacznie ograniczyć liczbę wypadków, poprzez odpowiednie szybkie zareagowanie. Celem opracowania było przedstawienie zna-

czenia skutków zagrożeń powodowanych przez osoby nieuprawnione na bezpieczeństwo ludności w ruchu drogowym.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo droga, ruch, skutek, wypadek

Summary

The study deals with the subject of road traffic safety in relation to the risks caused by people driving the vehicle without authorization. Reference was made to the definition of safety and the related determinants regarding the impact of people who do not have rights on the safety of the population in road traffic. The next stage of the development is to refer to the causes of accidents that are responsible for the occurrence of a hazard on the road. The text contains information about the number of accidents, injured persons and deaths that resulted from the accident caused by unauthorized persons. In the next part of the study, an attempt was made to analyze and evaluate it, which presents the share of unauthorized persons in the total number of accidents, injured and killed in the total number of these events and events. Increasing the awareness of the public to the size of the risk associated with the participation of people who do not have the appropriate driving license can significantly reduce the number of accidents through appropriate prompt response. The aim of the study was to present the significance of the effects of threats caused by unauthorized persons on the safety of the population in road traffic.

Keywords: safety, road, motion, effect, accident

Wstęp

Bezpieczeństwo jest podstawą rozwoju każdego społeczeństwa, jest gwarantem stabilizacji, naczelną wartością, oraz przetrwaniem dla wzmocnienia relacji społecznych. Państwo ma za zadanie zapewnić poczucie bezpieczeństwa społeczeństwu. Mieszkańcy jednak odczuwają niejednokrotnie zagrożenia i niepewność. Kwestie związane z społecznymi zagrożeniami są ważne w każdym aspekcie życia człowieka. Fundament zagadnienia bezpieczeństwa w wymiarze zbiorowym jak i indywidualnym jest podstawową kwestią egzystencjonalną człowieka. Od początków cywilizacji społeczeństwo świadomie lub mniej świadomie poszukiwali środków i sposobów na życie w poczuciu bezpieczeństwa. Chcąc chronić osobiste zdrowie i życie zabiegali o ochronę bezpieczeństwa w charakterze szerszym, społecznym¹.

Problematyka bezpieczeństwa obecna jest już od wielu lat w ważnych różnych dyskusjach, które podejmują zagadnienia przyszłości i teraźniejszości naszego świata. Eksperci z różnorodnych dziedzin korzystając z historycznych doświadczeń, próbują wypracować efektywny i spójny model koncepcji mogący zapewnić ludności i określonym jednostkom harmonijne i spokojne trwanie, rozwój i przetrwanie. Na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych poprzedniego wieku nastąpiły duże zmiany. W tematyce bezpieczeństwa również diametralnie zmieniła się sytuacja świata. Według niektórych zmiana ta dotknęła najbardziej

¹ A. Gdula, *Wybrane przedmiotowe i podmiotowe wymiary bezpieczeństwa*, Uniwersytet Przyrodniczo – Humanistyczny w Siedlcach, Siedlce 2011, s. 9.

klasyczne wymiary bezpieczeństwa, do których zaliczamy bezpieczeństwo polityczne i militarne. Ranga podmiotowych bezpieczeństw takich jak ekonomiczne, kulturowe, informacyjne, społeczne i ekologiczne znacznie urosła a nawet wysunęła się przed bezpieczeństwo polityczne i militarne. Dzięki rozpadowi układu bipolarnego powstał układ wielobiegunowy. W trosce o swoje bezpieczeństwo państwa zawierają sojusze polityczno-militarne np. NATO, tworzą związki, stowarzyszenia regionalne czy też tworzą koalicje. Świat podzielił się na wiele grup wspólnych interesów, które mimo występujących różnic koncepcyjnych łączy troska o stworzenie bezpieczeństwa dla swojego kraju, mimo, iż cena takiego stanu rzeczy często jest wysoka. Dzieje się to przez obecność Stanów Zjednoczonych – światowego supermocarstwa².

Uniwersalną próbę definicji bezpieczeństwa podjął Janusz Świniarski : „każda forma dowolnego stanu rzeczy jest ‘bezpieczna’, kiedy istnieje, chociaż w różnym stopniu i z różną perspektywą jego prolongowania i szansami na doskonalenie, tudzież rozwój. A ten stopień i ta perspektywa zależne są nie tyle i nie tylko od nie istnienia zagrożeń, co od możliwości jakiegoś przeciwstawiania się im, jakiegoś ich unikania, eliminowania lub przewycięzania. Można wręcz stwierdzić, że nie rzecz w zagrożeniach albo ich braku, lecz w takim stosunku do nich, który optymalizuje szanse (i pewność) istnienia i jego prolongowania”³.

„Jedna z najprostszych definicji ujmuje bezpieczeństwo jako pierwotną, egzystencjonalną potrzebę jednostek, grup społecznych oraz państw”⁴.

„D. Lerner podaje, że w najbardziej dosłownym znaczeniu bezpieczeństwo jest właściwie identyczne z pewnością (safety) i oznacza brak zagrożenia (danger) fizycznego albo ochronę przed nim. W innych opracowaniach z zakresu nauk społecznych możemy spotkać pojęcie bezpieczeństwa jako zdolność przetrwania, niezależność, tożsamość, możliwość rozwoju. W teorii bezpieczeństwa należy widzieć występowanie negatywnie dwóch wartościowanych zjawisk, tj. wyzwania i zagrożenia. Wyzwania generują nowe sytuacje, niekiedy nieprzewidywalne, w których występują niezbywalne potrzeby i stosownie do nich odpowiednie działania państwa lub grupy państw (sojuszu) w celu osiągnięcia określonego stanu bezpieczeństwa. Stąd w badaniach bezpieczeństwa, w różnym wymiarze, należy wyraźnie eksponować wyzwania i zagrożenia, albowiem tylko takie podejście może doprowadzić do obiektywnej oceny zjawiska bezpieczeństwa. Współczesne pojmowanie bezpieczeństwa zakłada jego szerokie traktowanie, daleko wykraczające poza strefę militarną. Zatem bezpieczeństwo może być rozpatrywane aż w trzech wymiarach, to jest: podmiotowym, przedmiotowym, przyszłościowym”⁵.

² Tamże, s. 5 – 6.

³ J. Świniarski, *O naturze bezpieczeństwa: prolegomena do zagadnień ogólnych*, „Agencja Wydawnicza Ulmak”, Warszawa – Pruszków 1997, s. 17.

⁴ J. Gierszewski, *Bezpieczeństwo Społeczne Studium z zakresu Teorii Bezpieczeństwa Narodowego*, Difin, Warszawa 2013, s. 49.

⁵ W. Pokruszyński, *Bezpieczeństwo Teoria i Praktyka (Podręcznik Akademicki)*, Wyższa Szkoła Gospodarki Euroregionalnej im. Alcide De Gasperi w Józefowie, Józefów 2012, s. 62 – 63.

Stwierdza się, iż bezpieczeństwo występuje tak długo jak ludzkość. Dotyczy one pojedynczych jednostek, grup, ludzkich zbiorowości, organizacji i podmiotów. Dotyczy przede wszystkim państw i narodów, oraz wpływa na ich rozwój, egzystencję i poziom. Z każdym rokiem przywiązuję się do bezpieczeństwa więcej uwagi. Faktem stwierdzającym jest przeprowadzenie w kraju Przeglądu Bezpieczeństwa Narodowego, oraz sprawdzenie jego stanu. Bezpieczeństwu przypisuję się kategorię o podstawowym znaczeniu dla narodu, cywilizacji, lub zbiorowości ludzkiej i jest ono wartością najwyższą, której celem jest zapewnienie porządku i stabilizacji na arenie lokalnej, krajowej i międzynarodowej. Rozwojem cywilizacji, oraz jego rezultatów i osiągnięć jest fundament bezpieczeństwa, który jest stanem pewności, przetrwania, a także procesem dającym gwarancję istnienia podmiotu i rozwoju. Bezpieczeństwem określa się potrzebę istnienia, oraz postępu cywilizacyjnego dzisiejszego świata⁶.

Bezpieczeństwo jest istotnym elementem ruchu drogowego. By ruch drogowy odbywał się w pełni bezpiecznie należy o to zadbać, istnieje wiele przepisów, rozporządzeń i ustaw regulujących ruch drogowy, tak by mógł on odbywać się bezpiecznie. Konieczne jest do tego poczucie odpowiedzialności osób biorących w nim udział i stosowanie się do zawartych w przepisach i normach zasad, dzięki którym zachowanie bezpieczeństwa jest możliwe. W ostatnich latach możemy zaobserwować bardzo duży rozwój motoryzacji. Zjawisko to ujawniło się również w Polsce. Z każdym rokiem przybywa zarejestrowanych pojazdów na Polskich drogach, z tego tytułu wynika dużo korzyści, takich jak ułatwienie społeczeństwu życia poprzez szybkie przemieszczanie się. Te udogodnienia wiążą się z ujemnymi aspektami, głównie w postaci ofiar i szkód materialnych spowodowanymi zdarzeniami drogowymi, lub wypadkami⁷.

Uwarunkowania wypadków drogowych

Z każdym rokiem liczba samochodów, która porusza się w ruchu drogowym, wzrasta, co prowadzi do zwiększenia się niebezpieczeństwa na drogach publicznych poprzez kolizje i wypadki. W tabeli 1 przedstawiono liczbę zarejestrowanych pojazdów w latach 2010-2019 z rozbiciem na samochody osobowe, samochody ciężarowe i motocykle. W skutek tego dochodzi do odnotowania liczby rannych i zabitych. Według danych w ciągu dziewięciu lat liczba pojazdów silnikowych wzrosła o 36,3% z liczbą 8351494 sztuk porównując do pierwszego badanego okresu.

⁶ M. Kowalewski, *Aspekty bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Oficyna Wydawnictwo Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2015, s. 13-17.

⁷ M. Ogrodniczak, J. Ryba, *Bezpieczeństwo ruchu drogowego w świetle wybranych aktów prawnych*, "Bezpieczeństwo i ekologia" 2016 z. 6, s. 352.

Tabela 1. Liczba pojazdów silnikowych w latach 2010-2019

Lata	Pojazdy silnikowe		w tym:					
			samochody osobowe		samochody ciężarowe		motocykle	
	Ogółem	2010=100%	Ogółem	2010=100%	Ogółem	2010=100%	Ogółem	2010=100%
2010	23 037 149	100,0	17 239 800	100,0	2 767 035	100,0	1 013 014	100,0
2011	24 189 370	105,0	18 125 490	105,1	2 892 064	104,5	1 069 195	105,5
2012	24 875 717	108,0	18 744 412	108,7	2 920 779	105,6	1 107 260	109,3
2013	25 683 575	111,5	19 389 446	112,5	2 962 064	107,0	1 153 169	113,8
2014	26 472 274	114,9	20 003 863	116,0	3 037 427	109,8	1 189 527	117,4
2015	27 409 106	119,0	20 723 423	120,2	3 098 376	112,0	1 272 333	125,6
2016	28 601 037	124,2	21 675 388	125,7	3 179 655	114,9	1 355 625	133,8
2017	29 634 928	128,6	22 503 579	130,5	3 248 538	117,4	1 427 115	140,9
2018	30 800 790	133,7	23 429 016	135,9	3 338 166	120,6	1 502 888	148,4
2019	31 388 643	136,3	23 874 531	138,5	3 387 536	122,4	1 553 370	153,3

Źródło: GUS, Transport – wyniki działalności 2010-2019, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/>, [02.12.2020].

Kolejnym problemem związanym ze zwiększeniem się liczby pojazdów na drogach jest zatłoczenie dróg i ulic, a także zanieczyszczenie środowiska naturalnego. Na świecie każdego dnia na drogach ginie blisko 4 000 osób, co w ciągu roku daje liczbę 1,5 miliona zabitych i 50 milionów osób doznających obrażeń ze stałym uszczerbku na zdrowiu. Taką liczbę ofiar w takim krótkim okresie nie jest w stanie spowodować żadna choroba, czy ataki terrorystyczne. Taką cenę społeczeństwo płaci za postęp technologiczny. Polskie sieci drogowe określonych miast są niewydajne do dzisiejszych potrzeb ruchu, co prowadzi do ich zatłoczenia. Istotne jest dokonanie wnikliwej analizy bezpieczeństwa w celu przygotowania skuteczniejszych rozwiązań i ich wprowadzenie.

Ocenę zagrożeń ruchu drogowego można przedstawić na podstawie analiz:

- zdarzeń drogowych (łącznie liczba kolizji i wypadków drogowych);
- konfliktów i przedkonfliktów ruchowych;
- prognozy wartości wskaźników zagrożeń⁸.

Termin bezpieczeństwa w ruchu drogowym odpowiada za zapewnienie uczestnikom ruchu drogowego bezpieczeństwa na drogach, w strefach ruchu i zamieszkania. W żadnym z aktów prawnych nie znajdziemy definicji legalnej, gdyż nie ma potwierdzonej formalnej definicji tego zagadnienia. Pewność bezpieczeństwa możemy określić za pomocą różnego rodzaju zagrożeń i problematyki.

Obecnie do najważniejszych problemów zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym należą:

⁸ B. Landowski, J. Kwasińska, *Ocena stanu i analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz próba jego poprawy*, „Polskie Stowarzyszenie Zarządzania Wiedzą” 2014 nr. 69, s. 115 – 116.

- ochrona pieszych;
- uświadamianie jazdy z bezpieczną prędkością;
- dostosowanie infrastruktury drogowej do podstawowych standardów bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu drogowym;
- rozwój systemu ratownictwa.

Zagadnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego przy braku definicji legalnej możemy znaleźć w aktach prawnych i dokumentach⁹.

Podstawową ustawą regulującą ruch drogowy jest ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym¹⁰.

Ustawa ta reguluje zasady dla pojazdów i pieszych w ruchu drogowym. Zasady te dotyczą określonych manewrów drogowych i dopuszczalnej prędkości. Zapewnia porządek i bezpieczeństwo poruszania się pojazdów poprzez przepisy porządkowe obowiązujące na każdej z kategorii dróg. Reguluje wymagania i warunki techniczne dotyczące pojazdów, a także centralną ich ewidencję. Uwzględnia wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego i ich zagadnienia. Opisuje kwestię kontroli w tym uprawnienia policjantów. Wymienione przepisy pozwalają na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym¹¹.

W ostatnim dziesięcioleciu liczba wypadków utrzymuje się na wysokim poziomie, włącznie z poszkodowanymi i ofiarami wypadków, co ilustruje tabela 2. Jednym z pozytywów jest coroczny spadek tej liczby. Na przestrzeni badanych lat liczba wypadków zmalała o 22%, liczba zabitych o 25,5%, a liczba rannych o 27,5%.

Tabela 2. Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w latach 2010-2019

Lata	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2010=100%	Ogółem	2010=100%	Ogółem	2010=100%
2010	38 832	100,0	3 907	100,0	48 952	100,0
2011	40 065	103,2	4 189	107,2	49 501	101,1
2012	37 046	95,4	3 571	91,4	45 792	93,5
2013	35 847	92,3	3 357	85,9	44 059	90,0
2014	34 970	90,1	3 202	82,0	42 545	86,9
2015	32 967	84,9	2 938	75,2	39 778	81,3
2016	33 664	86,7	3 026	77,5	40 766	83,3
2017	32 760	84,4	2 831	72,5	39 466	80,6
2018	31 674	81,6	2 862	73,3	37 359	76,3
2019	30 288	78,0	2 909	74,5	35 477	72,5

Źródło: Komenda Główna Policji – biuro ruchu drogowego, wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku, Warszawa 2020, s. 7.

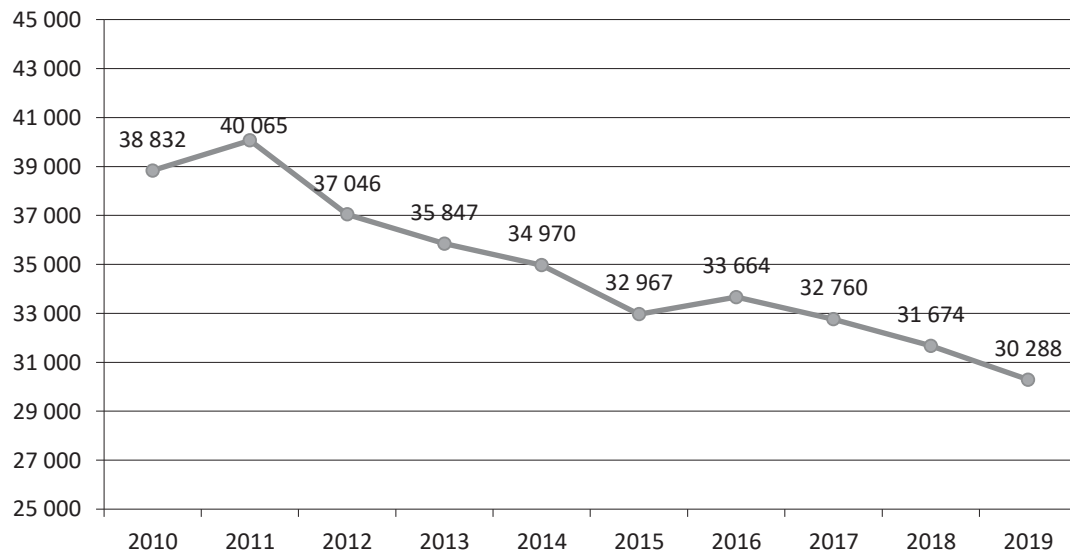
⁹ M. Ogrodniczak, J. Ryba, *Bezpieczeństwo ruchu drogowego w świetle wybranych aktów prawnych*, "Bezpieczeństwo i ekologia" 2016 z. 6, s. 352.

¹⁰ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *prawo o ruchu drogowym*, (Dz.U. nr 98, poz. 602).

¹¹ M. Ogrodniczak, J. Ryba, *Bezpieczeństwo...*, dz.cyt., s. 352.

Analiza danych dotyczących ogólnej liczby wypadków drogowych

W obecnym etapie pracy, zobrazowano tendencję występowania wypadków drogowych w latach 2010-2019, oraz powstałe z tego powodu osoby ranne i zgony. Tendencja wypadków przedstawia się w sposób następujący.

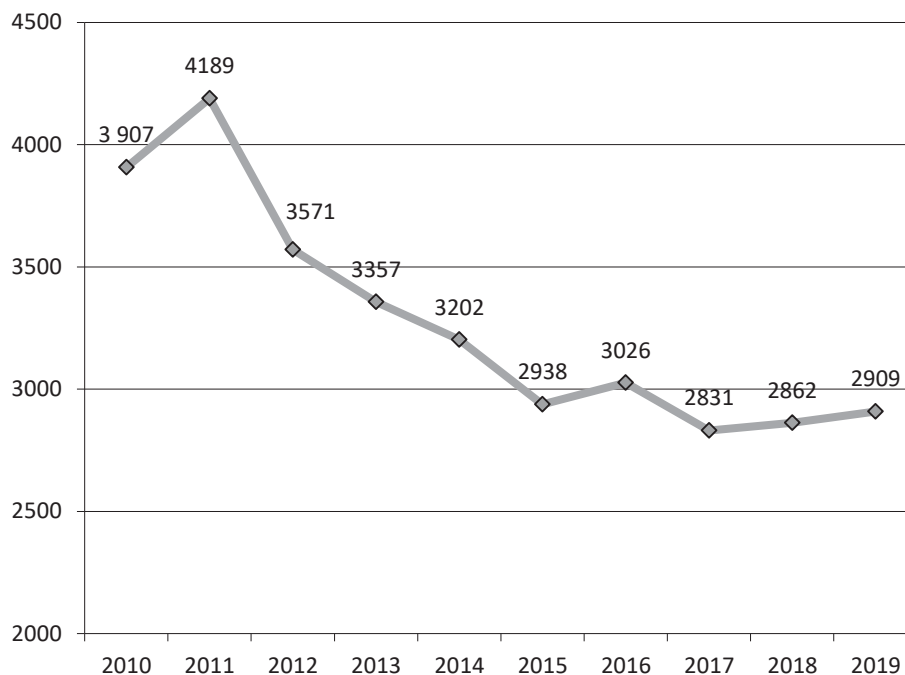


Wykres 1. Tendencja występowania wypadków drogowych w latach 2010-2019

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji, Raport Biura Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*, Warszawa 2020, s. 8.

W latach 2010-2019 w Polsce miało miejsce 348 113 wypadków (wykres 1), średnia arytmetyczna w każdym roku wynosi 34 811 wypadków. Największa liczba wypadków przypada na rok 2011 z liczbą 40 065, natomiast najniższa liczba padła w roku 2019 gdzie miało miejsce 30 288 wypadków. Różnica między rokiem 2011, a 2019 to 9 777 (24,4%) wypadków. Rok 2011 względem 2010 to wzrost wypadków o 1 233 (+3,08%). Następnie w latach 2012 do 2015 nastąpił coroczny spadek kolejno o: 2012 rok – 3 019 (-7,53%), 2013 rok – 1 199 (-3,23%), 2014 rok – 877 (-2,45%) , 2015 rok – 2 003 (-5,73%), następnie w kolejnym 2016 roku nastąpił wzrost wypadków o liczbę 697 wypadków (+2,11%). Kolejne lata to kolejne spadki w roku 2017 – 904 (-2,69%), 2018 – 1 086 (-3,32%), 2019 – 1 386 (-4,38%).

Następnie opisano powstałe zgony wynikające z wypadków drogowych, które zostały przedstawione powyżej.

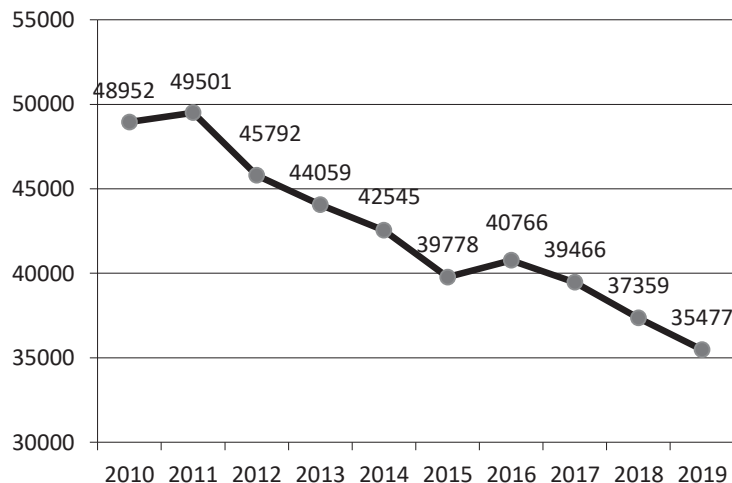


Wykres 2. Tendencja występowania zabitych w wypadkach drogowych w latach 2010-2019

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji, Raport Biura Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*, Warszawa 2020, s. 8.

W latach 2010-2019 w Polsce w wypadkach śmierć poniosło 32 792 osoby (wykres 2), średnia liczba ofiar w każdym roku wynosi 3 279 osób. Największa liczba ofiar w wypadkach drogowych przypada na rok 2011 z liczbą 4 189 ma to związek z największą liczbą wypadków drogowych odnotowanych w tym roku, natomiast najniższa liczba padła w roku 2017, gdzie miało miejsce 2 831 zgonów. Różnica między rokiem 2011, a 2017 to 1 358 (32,42%) osób śmiertelnych. Rok 2011 względem 2010 to wzrost zgonów o liczbę 282 (+7,22%). Następnie w latach 2012 do 2015 nastąpił coroczny spadek kolejno o: 2012 rok – 618 (-14,75%), 2013 rok – 214 (-5,99%), 2014 rok – 155 (-4,62%), 2015 rok – 264 (-8,24%), następnie w kolejnym 2016 roku nastąpił wzrost ofiar śmiertelnych o liczbę 88 (+2,99%), podobne wzrostowe zjawisko tego roku odnotowano w liczbie wypadków. Kolejną redukcję ofiar względem poprzedniego roku odnotowano w 2017 – 195 (-6,44%). Następne lata to dalsze zwiększenie się liczby zgonów kolejno: 2018 – 31 (+1,10%), 2019 – 47 (+1,64%). Jak można zauważyć liczba ofiar śmiertelnych w znacznym stopniu zależy od liczby spowodowanych wypadków w ruchu drogowym.

Poniższy wykres odnoszący się do ogólnej liczby wypadków, przedstawia liczbę osób, u których odnotowano poniesione rany.



Wykres 3. Tendencja występowania rannych w wypadkach drogowych w latach 2010-2019

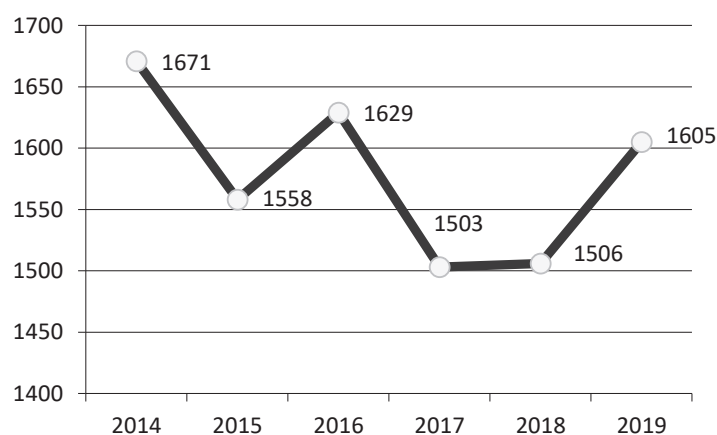
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji, Raport Biura Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*, Warszawa 2020, s. 9.

Lata 2010-2019 w ruchu drogowym przyniosły 423 695 osób rannych, które brały udział w wypadkach. Średnia przypadająca na jeden rok to liczba 42 369 osób. Największa liczba poszkodowanych przypada na rok 2011 z liczbą 49 501 ma to związek z największą liczbą wypadków drogowych odnotowanych w tym roku, jednocześnie trzeba podkreślić, iż w tym roku również odnotowano największą liczbę zgonów. Najniższa liczba padła w roku 2019, gdzie ucierpiało 35 477 ludzi. Różnica między rokiem 2011, a 2019 to 14 024 (28,33%) osób poszkodowanych. Rok 2011 względem 2010 to wzrost osób, które ucierpiały w kolizji o liczbę 549 (+1,12%). Następnie w latach 2012 do 2015 nastąpił coroczny spadek podobnie jak miało to miejsce przy liczbie zgonów, kolejno o: 2012 rok – 3 709 (-7,49%), 2013 rok – 1 733 (-3,78%), 2014 rok – 1 514 (-3,44%) , 2015 rok – 2 767 (-6,50%), następnie w kolejnym 2016 roku nastąpił wzrost ofiar poszkodowanych o liczbę 988 (+2,48%), identyczny wzrost zaobserwowano przy ofiarach śmiertelnych tego roku, oraz liczby wypadków. Kolejne okresy to z roku na rok redukcja liczby poszkodowanych o: 2017 – 1 300 (-3,19%), 2018 – 2 107 (-5,39%), 2019 – 1 882 (-5,04%). Sprawdza się teoria, im większa ilość wypadków, tym liczba rannych i zabitych diametralnie rośnie. Dlatego, też tak ważne jest badanie przyczyn wypadków i ich zapobieganie.

Analiza danych wypadków drogowych spowodowanych przez osoby niemające uprawnień

Od tej pory wiadomo jaka jest ogólna liczba wypadków, rannych i zabitych w ruchu drogowym, oraz jaka jest tendencja w poszczególnych latach. Od tego momentu rozpatrywany będzie wpływ osób nieposiadających uprawnień w ruchu drogowym i jego skutki. Zakres czasowy to lata 2014-2019, gdyż dopiero od roku

2014 prowadzona jest ewidencja tego typu wypadków w Komendzie Głównej Policji. Wykres 4 wskazuje, iż liczba wypadków spowodowanych przez kierującego pojazdem bez wymaganych uprawnień oscylują w granicy 1500-1700 w każdym badanym roku. W latach 2014-2019 osoby bez uprawnień spowodowały łącznie 9 472 wypadki. Największa liczba wypadków przypada na rok 2016 z liczbą 1 629, najniższa zaś w roku 2017, gdzie było ich 1 503, niewiele różniącym się rokiem był 2017, gdyż wtedy odnotowano o 3 wypadki więcej niż w poprzednim badanym okresie. Różnica między rokiem 2014, a 2019 to liczba 66 wypadków na niekorzyść roku 2014. Może to świadczyć o tym, że wraz ze wzrostem liczby zarejestrowanych pojazdów w każdym roku, udaje się utrzymać liczbę wypadków spowodowanych przez osoby nieuprawnione na podobnym poziomie.



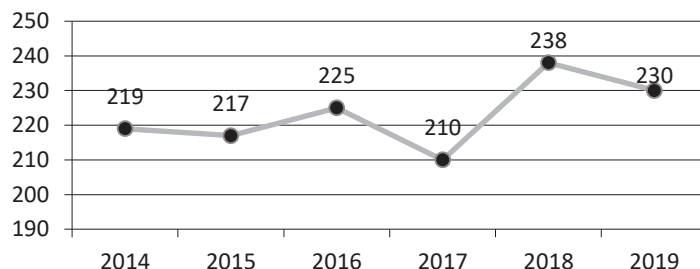
Wykres 4. Wypadki drogowe w ruchu drogowym spowodowane przez kierującego bez wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem

Źródło: opracowanie własne na podstawie uzyskanych danych Komendy Głównej Policji.

Rok 2015 względem 2014 to spadek liczby kolizji o liczbę 113 (-6,76%). Następnie w roku 2016 nastąpił wzrost wypadków drogowych, gdzie na koniec roku adnotowano ich o 71 (+4,56%) więcej niż miało to miejsce w roku poprzednim. Rok 2017 był ostatnim okresem, w którym odnotowano spadek, redukcja ta wyniosła 126 (-7,73%) wypadków. Z kolei w latach: 2018-2019 w każdym z tych okresów odnotowano wzrosty, wynosiły one kolejno: 2018 – 3 (+0,2%), 2019 – 99 (+6,57%). Jak można zauważyć rok 2017 nieznacznie się różni od 2018 względem liczby wypadków spowodowanych przez osoby nieuprawnione.

W chwili obecnej objaśniono, za jaką liczbę wypadków odpowiadają osoby nieuprawnione w ruchu drogowym, natomiast jak przedstawia się ilość osób, które odniosły śmierć i zostały poszkodowane w wyniku określonego wyżej zdarzenia zanotowano poniżej. Z wykresu 5 można odczytać liczbę osób zmarłych w wypadkach spowodowanych przez kierujących pojazdami bez wymaganych uprawnień w latach 2014-2019 wielkość ta przedstawia się w zakresie 200-250 osób rocznie. W latach 2014-2019 osoby bez uprawnień spowodowały łącznie 1 339 ofiar śmiertelnych. Największa liczba ofiar została odnotowana w 2018 roku i wynosiła 238, najniższa zaś w roku 2017, gdzie było ich 210. Różnica między rokiem 2014, a 2019

to liczba 11 osób zabitych, dają to jasny sygnał, iż rozbieżność między badanymi okresami nie jest wysoka. Rok 2015 względem 2014 to spadek ofiar śmiertelnych tylko o dwie osoby (-0,9%).

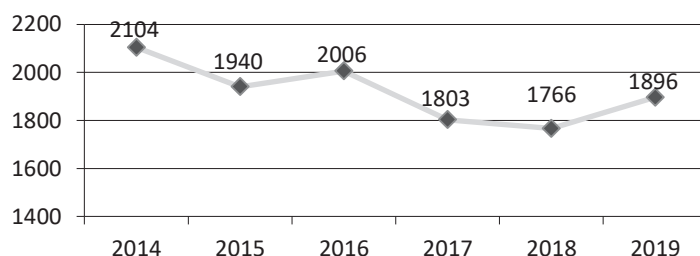


Wykres 5. Liczba zmarłych osób, które uczestniczyły w wypadkach drogowych spowodowanych przez kierujących nieposiadających wymaganych uprawnień

Źródło: opracowanie własne na podstawie uzyskanych danych Komendy Głównej Policji.

Następnie w roku 2016 nastąpił przyrost osób, które poniosły śmierć w określonych wypadkach drogowych, gdzie na koniec roku liczba ta wyniosła 225 (+3,69%). Rok 2017 był okresem, w którym odnotowano obniżenie liczby, obniżka ta wyniosła 25 (-11,11%) osób. Z kolei w latach: 2018 nastąpił wzrost o 28 osób (+13,33%), w 2019 zanotowano spadek o liczbę 8 (-3,36%) obywateli.

Powyżej przedstawiono, za jaką liczbę wypadków i zgonów odpowiadają osoby nieuprawnione w ruchu drogowym, natomiast jak przedstawia się ilość osób rannych obrazują wykres 6.



Wykres 6. Liczba rannych osób, które uczestniczyły w wypadkach drogowych spowodowanych przez kierujących nieposiadających wymaganych uprawnień

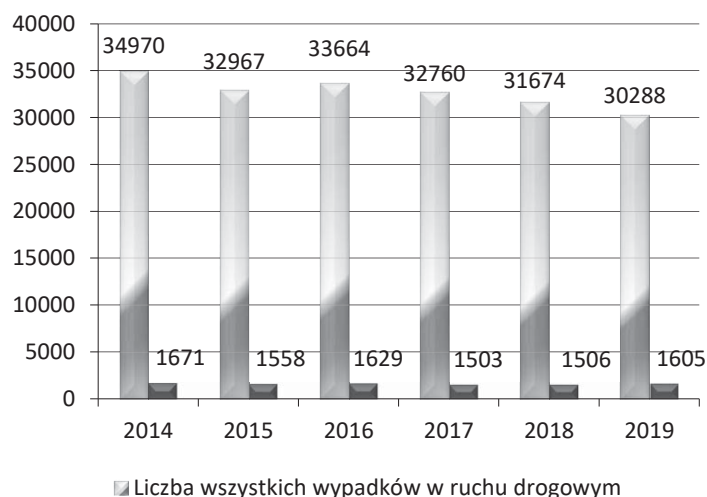
Źródło: opracowanie własne na podstawie uzyskanych danych Komendy Głównej Policji.

W latach 2014-2019 odnotowano 11 515 osób, które ucierpiały w wyniku wypadku, którego sprawcą był kierowca niemający uprawnień. Liczba poszkodowanych w analizowanym okresie mieści się w zakresie 1750-2150. Największą liczbę poszkodowanych odnotowano w 2014 roku i wynosiła ona 2 104, najniższa zaś w roku 2018, gdzie wynosiła 1 766. Różnica rannych między tymi okresami daje wynik 208, jak już wspomniane zostało wcześniej jest to zadowalający wynik biorąc pod uwagę zwiększenie się liczby pojazdów i natężenia ruchu na drogach w dłuższej perspektywie czasu. Podobnie jak przy analizie zgonów tak i przy analizie osób rannych, rok 2015 względem 2014 przyniósł spadek ofiar o 64 osoby.

Podobnie i w roku 2016 nastąpił przyrost osób, które odniosły rany w kolizjach drogowych, gdzie na koniec roku różnica wyniosła 66 (+3,40%) osób. Rok 2017 był okresem, w którym odnotowano znaczną obniżkę poszkodowanych w analizowanych wypadkach, dokładnie liczba ta zmniejszyła się o 203 (-10,12%) osoby. Rok 2018 to kolejny spadek liczby ofiar o kolejne 37 (-2,05%) obywateli. W ostatnim badanym roku nastąpił wzrost o 130 (+7,36%) poszkodowanych, względem wcześniejszego analizowanego okresu.

Podsumowanie

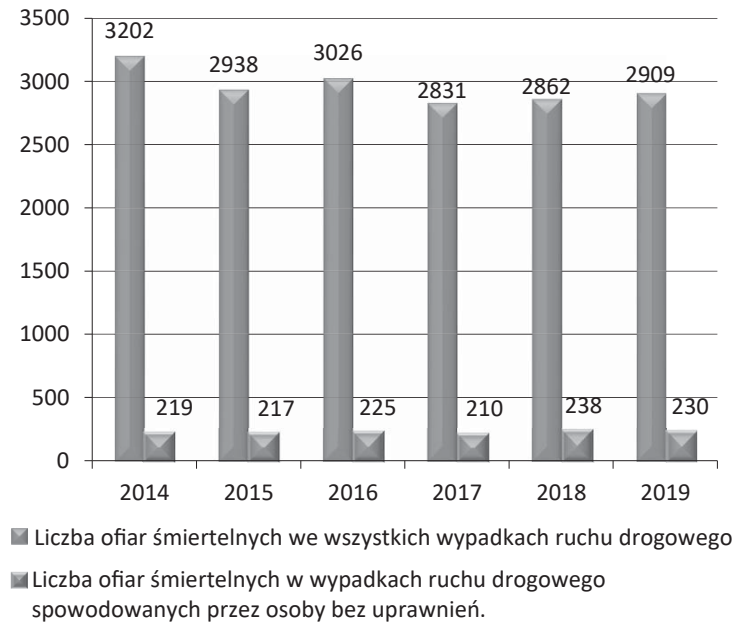
Różnice w liczbie wypadków w poszczególnych latach przedstawiają się następująco (wykres 7): 2014 rok – 33 299, 2015 rok – 31 409, 2016 rok – 32 035, 2017 rok – 31 257, 2018 rok – 30 168, 2019 rok – 28 683, tak wyglądałyby dane wypadków ogólnych gdyby osoby, które nie miały uprawnień na poszczególne pojazdy nie usiadły za kierownicę. W 2014 roku wypadki spowodowane przez osoby niemające uprawnień stanowiły 4,79% wszystkich wypadków, które miały miejsce w ruchu drogowym.



Wykres 7. Porównanie liczby ogólnych wypadków drogowych w ruchu drogowym z wypadkami drogowymi spowodowanymi przez osoby kierujące pojazdem bez uprawnień
Źródło: opracowanie własne na podstawie uzyskanych danych Komendy Głównej Policji.

W kolejnych latach było to odpowiednio: 2015 rok – 4,73%, 2016 rok – 4,84%, 2017 rok – 4,59%, 2018 rok – 4,75%, 2019 rok – 5,30%. Reasumując, według danych średnio, co dwudziesty piąty kierowca sprawujący wypadek jest osobą, która nie posiada odpowiednich uprawnień na pojazd.

Poniższy wykres przedstawia ofiary śmiertelne, odnotowane w latach 2010-2019, biorące udział w wypadkach, których sprawca nie posiadał wymaganych uprawnień na dany pojazd.

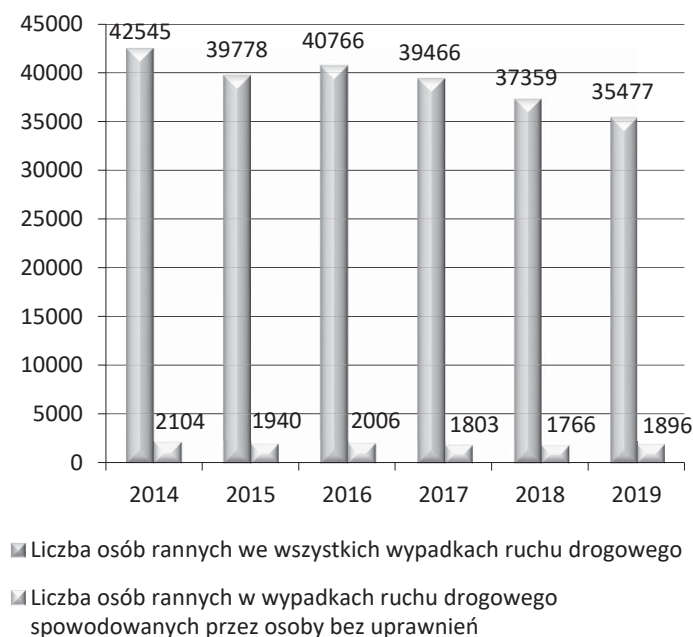


Wykres 8. Porównanie liczby ofiar śmiertelnych we wszystkich wypadkach z wypadkami spowodowanymi przez osoby nieposiadające odpowiednich uprawnień

Źródło: opracowanie własne na podstawie uzyskanych danych Komendy Głównej Policji.

Różnice w liczbie zgonów w wyszczególnionych latach przedstawiają się następująco: 2014 rok – 2 983, 2015 rok – 2 721, 2016 rok – 2 801, 2017 rok – 2 621, 2018 rok – 2 624, 2019 rok – 2 679, gdyby osoby, które nie miały uprawnień na poszczególny pojazd nie usiadły za kierownicę w tamtym okresie to liczba osób śmiertelnych przedstawiałby się właśnie tak jak zostało to opisane powyżej. W 2014 roku liczba zgonów na skutek spowodowanych wypadków przez osoby niemające uprawnień, stanowiła 6,84% wszystkich zgonów pochodzących z wypadków. W kolejnych latach liczba ta wynosiła kolejno: 2015 rok – 7,39%, 2016 rok – 7,44%, 2017 rok – 7,42%, 2018 rok – 8,32%, 2019 rok – 7,91%. Wnioskując na powyższych danych można stwierdzić, że średnio, co czternasta ofiara śmiertelna w wypadku drogowym jest za sprawą osoby, która nie posiada odpowiednich uprawnień na dany pojazd.

Ostatnią analizą pozostaje zestawienie liczby rannych w ogólnej liczbie wypadków do rannych, które odniosły obrażenia na skutek sprawcy wypadku niemających wymaganych mu uprawnień. Różnice w liczbie osób rannych w poszczególnych latach przedstawiają się następująco (wykres 9): 2014 rok – 40 441, 2015 rok – 37 838, 2016 rok – 38 760, 2017 rok – 37 663, 2018 rok – 35 593, 2019 rok – 33 581, ten stan mógłby utrzymać się na takim poziomie, gdyby osoby, które nie miały uprawnień na poszczególny pojazd nie usiadły za kierownicę.



Wykres 9. Porównanie liczby rannych we wszystkich wypadkach z wypadkami spowodowanymi przez osoby nieposiadające odpowiednich uprawnień

Źródło: opracowanie własne na podstawie uzyskanych danych Komendy Głównej Policji.

W 2014 roku liczba rannych na skutek spowodowanych wypadków przez osoby niemające uprawnień, stanowiła 4,95% liczby wszystkich osób rannych. W kolejnych latach wielkości te wynosiły kolejno: 2015 rok – 4,88%, 2016 rok – 4,92%, 2017 rok – 4,57%, 2018 rok – 4,73%, 2019 rok – 5,34%. Analizując powyższe wyliczenia można stwierdzić, iż średnio, co dwudziesta czwarta osoba ponosi rany w wypadku drogowym, gdzie kierowcą jest osoba niemająca uprawnień na pojazd, który prowadzi.

Bibliografia

1. Gdula A., *Wybrane przedmiotowe i podmiotowe wymiary bezpieczeństwa*, Uniwersytet Przyrodniczo – Humanistyczny w Siedlcach, Siedlce 2011.
2. Gierszewski J., *Bezpieczeństwo Społeczne Studium z zakresu Teorii Bezpieczeństwa Narodowego*, Difin, Warszawa 2013.
3. GUS, Transport – wyniki działalności 2010 – 2019, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczność/transport/>.
4. Komenda Główna Policji, Raport Biura Drogowego, *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*, Warszawa 2020.
5. Kowalewski M., *Aspekty bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Oficyna Wydawnictwo Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2015.
6. Landowski B., Kwasińska J., *Ocena stanu i analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz próba jego poprawy*, „Polskie Stowarzyszenie Zarządzania Wiedzą” 2014 nr. 69.
7. Ogrodniczak M., Ryba J., *Bezpieczeństwo ruchu drogowego w świetle wybranych aktów prawnych*, „Bezpieczeństwo i ekologia” 2016 z. 6.

8. Pokruszyński W., *Bezpieczeństwo Teoria i Praktyka (Podręcznik Akademicki)*, Wyższa Szkoła Gospodarki Euroregionalnej im. Alcide De Gasperi w Józefowie, Józefów 2012.
9. Świniarski J., *O naturze bezpieczeństwa: prolegomena do zagadnień ogólnych*, „Agencja Wydawnicza Ulmak”, Warszawa – Pruszków 1997.
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *prawo o ruchu drogowym*, (Dz.U. nr 98, poz. 602).