

*dr Wiesław Barszczewski*

Państwowa Szkoła Wyższa

im. Papieża Jana Pawła II

w Białej Podlaskiej

ORCID 0000-0002-2943-5732

# ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA PUBLICZNEGO – WYPADKI W RUCHU DROGOWYM W POLSCE

## THREATS TO PUBLIC SECURITY – TRAFFIC ACCIDENTS IN POLAND

### **Streszczenie**

W opracowaniu podjęto problematykę zagrożeń bezpieczeństwa publicznego, ze szczególnym uwzględnieniem zagrożeń w ruchu drogowym. Skupiono się na kwestiach dotyczących wypadków drogowych w Polsce w latach 2010-2019. Poddano analizie liczby wypadków biorąc pod uwagę różne kryteria, jak czas i miejsce występowania, przyczyny, sprawców oraz ofiary. W podsumowaniu przedstawiono wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz.

**Słowa kluczowe:** bezpieczeństwo, funkcjonowanie, kolizja, ruch, zasady

### **Abstract**

The study deals with the issues of threats to public safety, with particular emphasis on hazards in road traffic. The focus was on issues related to road accidents in Poland in 2010-2019. The number of accidents was analyzed taking into account various criteria, such as the time and place of occurrence, causes, perpetrators and victims. The conclusions resulting from the conducted analyzes are presented in the summary.

**Keywords:** safety, functioning, collision, traffic, rules

### **Wstęp**

Problematyka bezpieczeństwa ma historię tak długą, jak istnienie człowieka. Identyfikacja zagrożeń oraz ochrona przed nimi stanowiły od zawsze podstawy egzystencji. Rozważania nad istotą bezpieczeństwa zawarte są już w Biblii. Pier-

wotnie zagadnienia bezpieczeństwa wiązały się przede wszystkim z kwestiami militarnymi. Przemyslenia na ten temat widoczne są w rozważaniach starożytnych filozofów. Rozpatrując treści dotyczące bezpieczeństwa Platon (427-347 p.n.e.) uważał, że wojny wynikają z naruszenia ładu ustanowionego w świecie i w człowieku, nieprzestrzegania zasad sprawiedliwości, norm moralnych i prawnych oraz wrogość plemion wywodzących się z odrębnych pni etnicznych. Arystoteles (384-322 p.n.e.) traktował wojnę jako środek do osiągnięcia pokoju.

Na przestrzeni lat zmieniało się postrzeganie bezpieczeństwa, a jego definiowanie i klasyfikacje ulegają ciągłym przeobrażeniom. Do lat 90. ubiegłego stulecia badacze bezpieczeństwa kładli nacisk na jego aspekt militarny. Aktualnie zdecydowanie bardziej akcentuje się wiele innych obszarów bezpieczeństwa i stąd wymieniane jest bezpieczeństwo: polityczne, militarne, ekonomiczne, psychospołeczne, kulturowe, informacyjne, ekologiczne, demograficzne, publiczne i inne. Wszystkie w mniejszym lub większym stopniu dotyczą funkcjonowania jednostek i grup społecznych oraz instytucji na różnych płaszczyznach prowadzonych przez nie działań.

Na kanwie poszukiwań uniwersalistycznej definicji bezpieczeństwa można przyjąć, że bezpieczeństwo jest dynamicznym (zmiennym) stanem, właściwością określonego podmiotu (lub tylko obiektu), wynikającym z braku oddziaływania zagrożeń oraz walorów własnych, zapewniającym jego satysfakcjonujące trwanie/istnienie, niezakłócone funkcjonowanie i rozwój w przewidywanej perspektywie, a zatem stanem pewnym, pomyślnym i pożądanym (oczekiwanym)<sup>1</sup>.

Jednym z podstawowych działań, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa jednostkom i grupom społecznym jest wprowadzanie systemowych rozwiązań. Należy do nich organizowanie odpowiednich struktur. Jedną z nich jest państwo, jako struktura organizacyjna społeczeństwa, która na przestrzeni dziejów była rozwijana, a jednym z jej podstawowych zadań jest zapewnienie bezpieczeństwa swoim obywatelom. Jest ono realizowane za pomocą aparatu administracyjnego oraz służb i wielu innych instytucji.

## Bezpieczeństwo publiczne

Wśród szerokiej typologii bezpieczeństwa znajduje swoje miejsce bezpieczeństwo publiczne. Wśród wielu literaturowych definicji bezpieczeństwo publiczne określa się min. jako ogół warunków i instytucji chroniących życie, zdrowie i mienie obywateli oraz ustrój państwowy i majątek ogólnonarodowy<sup>2</sup>. W. Kawka określa je jako stan, w którym całość społeczeństwa oraz państwo ze swoimi prio-

<sup>1</sup> S. Jarmoszko, C. Kalita, J. Maciejewski, *Nauki społeczne wobec problemu bezpieczeństwa*, UPH, Siedlce 2016, s. 31.

<sup>2</sup> E. Smoktunowicz, *Status administracyjnoprawny obywatela*, [w:] *System prawa administracyjnego*, t. IV, (red.), T. Rabska, Ossolineum, Wrocław 1980, s. 15.

rytetami mają zapewnioną ochronę od jakichkolwiek zagrożeń<sup>3</sup>. Traktowane jest też jako system rozwiązań prawnych oraz relacji społecznych, mających oparcie w regulacjach prawnych, których zadaniem jest ochrona: życia, zdrowia i mieszkania ludzi przy jednoczesnym zapewnieniu likwidacji skutków zagrożeń<sup>4</sup>. Ma ono zapewnić nienaruszalność życia, zdrowia, godności, wolności, majątku, porządku prawnego oraz instytucji państwa<sup>5</sup>. Bezpieczeństwem publicznym można, więc nazwać stan, w którym brak zagrożenia w życiu obywateli wynika ze sprawnego przeciwdziałania przez struktury państwowe oraz inne podmioty funkcjonujące na podstawie prawa wszelkim zagrożeniom oraz zapobiegania czynom wymierzonym w porządek publiczny, dobro państwa, życie, zdrowie i mienie społeczeństwa<sup>6</sup>.

System bezpieczeństwa publicznego jest tworzony przez organy administracji rządowej, samorządowej oraz firmy ochrony osób i mienia. Wszystkie te podmioty posiadają różne kompetencje i dlatego w różnym zakresie są odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa publicznego<sup>7</sup>. Bezpośrednim zwalczaniem przestępczości, monitorowaniem i zapobieganiem różnym zagrożeniom zajmują się odpowiednie służby, straże oraz inspekcje:

- Straż Graniczna, Państwowa Straż Pożarna, Policja, Służba Ochrony Państwa,
- Centralne Biuro Antykorupcyjne, Agencja Wywiadu, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- Służba Kontrwywiadu Wojskowego, Służba Wywiadu Wojskowego, Żandarmeria wojskowa, Służba Więzienna, Straż Ochrony Kolei, Inspekcja Transportu Drogowego, Służba celna,
- samorządowe formacje porządkowe – Straż Miejska,
- organy kontroli oraz inspekcje<sup>8</sup>.

## Bezpieczeństwo w ruchu drogowym

Termin „bezpieczeństwo ruchu drogowego” może być rozumiany jako szereg zasad i działań mających na celu określenie zagrożeń na drogach i próbę ich eliminacji za pomocą działań prawnych, technicznych – odnoszących się do systemu

<sup>3</sup> W. Kawka, *Policja w ujęciu historycznym i współczesnym*, Zakład Administracji i Prawa Administracyjnego U.S.B.Wilno 1939, s. 46.

<sup>4</sup> S. Pieprzny, *Administracja bezpieczeństwa i porządku publicznego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów 2012, s. 14.

<sup>5</sup> E. Ochendowski, *Podmioty administracji publicznej i prawne formy ich działania*, TNOiK, Toruń 2005, s. 21.

<sup>6</sup> A. Zieliński, *Bezpieczeństwo publiczne jako podstawowy obowiązek państwa ze szczególnym uwzględnieniem roli Policji w tym obszarze działań*, Security, Economy & Law Nr 3/2017 (XVI), (83–99) DOI 10.24356/SEL/16/5, Apeiron, Kraków 2017, s. 86.

<sup>7</sup> Tamże.

<sup>8</sup> K. Sienkiewicz-Małyjurek, Z. T. Niczyporuk, *Bezpieczeństwo publiczne. Zakres problematyki*, wyd. Politechnika Śląska, Gliwice 2011, s. 94.

infrastruktury oraz prewencyjnych i edukacyjnych – skierowanych do użytkowników dróg. Utrzymanie bezpieczeństwa na drogach wiąże się z koniecznością funkcjonowania różnych instytucji, zajmujących się głównie neutralizacją negatywnych skutków rozwoju motoryzacji oraz bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, a tym samym utrzymaniem bezpieczeństwa publicznego, gdzie bezpieczeństwo ruchu drogowego uznawane jest jako priorytetowe. Są to:

- Ministerstwo Infrastruktury – Departament Transportu Drogowego,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – GDDKiA,
- Policja,
- Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
- Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego<sup>9</sup>.

Wśród wymienionych szczególną rolę odgrywa Policja. Termin „policja” wywodzi się z greckiego słowa *politeja*, które znaczyło tyle, co państwowość (wówczas państwa-miasta). Określenie to dotyczyło także procesu zarządzania miastem (łac. *Politia*), lub ogółu sprawowanych funkcji państwowych<sup>10</sup>. Obecnie definiowana jest jako umundurowana i uzbrojona formacja służąca społeczeństwu i przeznaczona do ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz do utrzymywania bezpieczeństwa i porządku publicznego<sup>11</sup>. Do podstawowych zadań Policji w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym należą:

- ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia przed bezprawnymi zamachami naruszającymi te dobra;
- ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym zapewnienie spokoju w miejscach publicznych oraz w środkach publicznego transportu i komunikacji publicznej, w ruchu drogowym i na wodach przeznaczonych do powszechnego korzystania;
- inicjowanie i organizowanie działań mających na celu zapobieganie popełnianiu przestępstw i wykroczeń oraz zjawiskom kryminogennym i współdziałanie w tym zakresie z organami państwowymi, samorządowymi i organizacjami społecznymi;
- wykrywanie przestępstw i wykroczeń oraz ściganie ich sprawców;
- kontrola przestrzegania przepisów porządkowych i administracyjnych związanych z działalnością publiczną lub obowiązujących w miejscach publicznych<sup>12</sup>.

Realizacją poszczególnych zadań zajmują się funkcjonariusze właściwych komórek struktury organizacyjnej Policji. W odniesieniu do tytułu niniejszego opracowania szczególną rolę odgrywa Biuro Ruchu Drogowego oraz Wydziały Ruchu Drogowego.

Problematyka bezpieczeństwa w ruchu drogowym regulowana jest przepisami zawartymi w różnych aktach prawnych, min. w.: Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks kar-

<sup>9</sup> A. Korjat, *Bezpieczeństwo ruchu drogowego*, Europejskie Centrum Edukacyjne, Toruń 2010, s. 22.

<sup>10</sup> H. Izdebski, *Historia administracji*, Liber, Warszawa 1996, s. 30.

<sup>11</sup> Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, art. 1. 1. (Dz.U.2020.360).

<sup>12</sup> Tamże, art. 1. 2. (Dz.U.2020.360).

ny, Ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, Ustawie z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń, Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz szeregu Rozporządzeń Prezesa Rady Ministrów, a także Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

## Zagrożenia w ruchu drogowym

Zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym wynikają z różnych czynników. Należą do nich stan infrastruktury drogowej, stan techniczny pojazdów, funkcjonowanie wielu uczestników ruchu w tym samym czasie na wspólnym odcinku drogi, a także warunki pogodowe. Biorąc pod uwagę skutki zdarzeń na drogach, wyróżnia się dwa rodzaje: kolizję i wypadek. Kolizja drogowa to tzw. stłuczka, gdzie nie ma osób poszkodowanych lub ewentualnie osoby są lekko ranne (zadrapania, siniaki itp). Kolizja to zdarzenie skutkowe, np. uszkodzenie pojazdów, budynku, urządzeń drogowych – chodzi raczej o mienie niż o zdrowie czy życie<sup>13</sup>. Znajduje ona swoje odzwierciedlenie w Kodeksie wykroczeń. Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie zachowując należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, podlega karze grzywny. Kto dopuszcza się wykroczenia, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny. W razie popełnienia wykroczenia przez osobę prowadzącą pojazd można orzec zakaz prowadzenia pojazdów<sup>14</sup>.

Wypadek drogowy to zdarzenie mające związek z ruchem pojazdów na drogach publicznych, w wyniku, którego nastąpiła śmierć lub uszkodzenie ciała osób. Za śmiertelną ofiarę wypadku drogowego uznaje się osobę zmarłą w wyniku doznanych obrażeń na miejscu lub w ciągu 30 dni. Za ranną ofiarę wypadku drogowego uznaje się osobę, która doznała obrażeń ciała i otrzymała pomoc lekarską.

Osoba, która choćby nieumyślnie naruszyła zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i spowodowała tym samym wypadek, w którym inna osoba odniosła średni lub lekki uszczerbek na zdrowiu, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3. Odpowiedzialność ta zaostrza się w momencie, gdy uczestnik wypadku poniósł poważne obrażenia lub śmierć. Jeżeli osoba poszkodowana w wypadku umrze, sprawca zdarzenia podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat<sup>15</sup>.

## Analiza wypadków drogowych w Polsce w latach 2010 - 2019

Biorąc pod uwagę skutki zdarzeń drogowych, bardziej istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa publicznego są wypadki drogowe. Rozpatrując ich problema-

<sup>13</sup> *Kolizja czy wypadek – jak ocenić zdarzenie drogowe?* <https://dlakierowcow.policja.pl/dk/wydarzenia/197075,Kolizja-Czy-wypadek-jak-ocenic-zdarzenie-drogowe.html>, (dostęp 03.03.2021 r.)

<sup>14</sup> Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń, art. 86, (Dz. U. 1971 Nr 12 poz. 114).

<sup>15</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny, art. 177, (Dz. U. 1997 Nr 88 poz. 553).

tykę należy zwrócić uwagę na kilka składowych tych wydarzeń, mianowicie: liczbę, miejsce, czas i przyczyny, w których dochodziło do wypadków, a także sprawców i ofiary wypadków.

## Liczba wypadków, czas i miejsca zdarzeń

Pomimo występowania szeregu negatywnych czynników zwiększających ryzyko wypadku, stan bezpieczeństwa na polskich drogach poprawia się. Jest to efekt szeregu działań podejmowanych przez organy państwa, instytucje naukowe, organizacje pozarządowe, przedstawicieli mediów<sup>16</sup>. Z materiałów KG Policji wynika, że ogólna liczba wypadków drogowych w latach 2010-2019 ma tendencję spadkową, a największą ich liczbę odnotowano w 2011 roku. W związku z tym maleje także liczba ofiar, zarówno wśród zabitych jak i rannych. Dane przedstawiono w Tabeli 1.

**Tabela 1.** Liczba wypadków drogowych i ich skutki w latach 2010-2019.

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych
2010	38 832	3 907	48 952
2011	40 065	4 189	49 501
2012	37 046	3 571	45 792
2013	35 847	3 357	44 059
2014	34 970	3 202	42 545
2015	32 967	2 938	39 778
2016	33 664	3 026	40 766
2017	32 760	2 831	39 466
2018	31 674	2 862	37 359
2019	30 288	2 909	35 477
Razem	348 113	32 792	423 695

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportu *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*, KG Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Raport roczny 2019, s. 7. <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

Biorąc pod uwagę miejsca powstawania wypadków, z analizy raportów Policji wynika, że do zdecydowanej większości wypadków drogowych dochodzi w terenie niezabudowanym. Dane prezentuje Tabela 2.

<sup>16</sup> *Bezpieczeństwo w ruchu drogowym*, Informacja o wynikach kontroli, NIK, Warszawa 2014, s. 5.

**Tabela 2.** Wypadki drogowe wg. obszaru występowania

Obszar	Wypadki									
	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Zabudowany	21 359	22 560	23 262	23 869	23 658	25 368	26 078	27 056	29 174	27 836
Niezabudowany	8 929	9 114	9 498	9 795	9 309	9 602	9 769	9 990	10 891	10 996
Ogółem	30 288	31 674	32 760	33 664	32 967	34 970	35 847	37 046	40 065	38 832

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów KG Policji za lata 2010-2019.,  
<https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

W Tabeli 3 przedstawiono liczby wypadków, do których doszło w poszczególnych województwach. Należy zwrócić uwagę, że na terenie Polski występują różnice pomiędzy poszczególnymi województwami, zarówno w liczbie mieszkańców, powierzchni, natężeniu ruchu oraz innych uwarunkowań, co ma wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. W rankingu najgorzej wypadają województwa: Łódzkie, Mazowieckie, Małopolskie, Śląskie i Wielkopolskie.

**Tabela 3.** Liczby wypadków drogowych w poszczególnych województwach

Województwo	Liczba wypadków									
	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Dolnośląskie	1 929	2 148	2 183	2 324	2 280	2 466	2 586	3 211	2 948	2 294
Kujawsko-pomorskie	940	970	949	1 018	1 008	1 044	1 182	1 319	1 336	1 490
Lubelskie	1 139	1 216	1 242	1 262	1 252	1 408	1 497	1 623	1 798	1 820
Lubuskie	660	663	682	684	639	717	747	803	823	845
Łódzkie	3 351	3 759	3 787	4 222	3 991	3 986	3 830	3 903	4 266	4 157
Małopolskie	3 136	3 404	3 612	3 939	3 839	3 936	3 764	3 902	4 364	4 003
Mazowieckie	3 802	4 034	4 048	4 078	4 006	4 385	4 579	4 509	5 130	5 190
Opolskie	614	705	700	754	710	738	791	798	836	836
Podkarpackie	1 481	1 481	1 710	1 682	1 703	1 751	1 807	1 801	2 104	1 961
Podlaskie	585	672	693	686	690	692	738	767	816	847
Pomorskie	2 297	2 504	2 608	2 725	2 675	2 724	2 641	2 763	2 910	2 660
Śląskie	2 965	3 222	3 502	3 650	3 792	4 360	4 529	4 675	5 031	5 015
Świętokrzyskie	1 056	1 201	1 235	1 365	1 353	1 308	1 399	1 393	1 516	1 574
Warmińsko-mazurskie	1 218	1 281	1 455	1 627	1 535	1 645	1 621	1 607	1 647	1 725
Wielkopolskie	3 894	3 232	3 122	2 316	2 196	2 392	2 633	2 565	2 996	2 930
Zachodniopomorskie	1 221	1 182	1 232	1 332	1 298	1 418	1 503	1 407	1 544	1 485

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów KG Policji za lata 2010-2019.,  
<https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

Kolejnym kryterium jest czas (pory roku), w których dochodzi do największej liczby wypadków. Z danych Policji wynika, że największe wartości odnotowano w czerwcu, lipcu, sierpniu, wrześniu i październiku. Szczegółowe dane przedstawiono w Tabeli 4.

**Tabela 4.** Liczba wypadków drogowych wg miesięcy

miesiące	wypadki									
	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
styczeń	1 932	2 099	1 801	2 032	2 332	2 215	2 195	2 562	2 159	2 075
luty	1 844	1 784	1 807	2 124	1 984	2 163	1 896	2 236	2 318	2 024
marzec	2 168	1 989	2 133	2 098	2 484	2 517	2 168	2 579	2 598	2 680
kwiecień	2 386	2 637	2 328	2 514	2 532	2 727	2 318	2 702	3 132	2 870
maj	2 508	3 060	2 845	3 128	2 669	3 023	3 108	3 341	3 763	3 468
czerwiec	3 000	2 979	3 258	3 241	2 924	3 305	3 375	3 264	3 969	4 040
lipiec	2 822	3 029	3 244	3 309	3 025	3 353	3 646	3 585	3 587	3 996
sierpień	2 846	2 951	3 226	3 368	3 261	3 250	3 645	3 497	3 877	4 096
wrzesień	2 876	3 005	2 995	3 151	2 956	3 344	3 590	3 635	3 936	3 925
październik	2 916	3 150	3 294	3 083	2 970	3 173	3 645	3 733	3 799	3 675
listopad	2 367	2 292	2 846	2 651	2 755	2 624	3 059	3 071	3 089	3 832
grudzień	2 623	2 699	2 983	2 965	3 075	3 276	3 202	2 841	3 838	2 151

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów KG Policji za lata 2010-2019., <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

Jak podkreśla Policja w swoich raportach, powodem zwiększonej liczby wypadków w okresie letnim jest większe natężenie ruchu w związku z wyjazdami wakacyjnymi. Natomiast duża liczba wypadków w miesiącach jesiennych spowodowana jest pogarszającymi się warunkami atmosferycznymi, a tym samym i drogowymi.

Przedział czasowy, w którym najczęściej dochodziło do wypadków, to godziny 14.00-18.00, czyli w okresie popołudniowego szczytu komunikacyjnego. Dane przedstawiono w Tabeli 5.



**Tabela 5.** Wypadki spowodowane przez kierujących według godzin.

godziny	wypadki									
	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
0.00-0.59	270	253	324	239	265	273	300	308	376	506
1.00-1.59	186	204	266	206	187	235	224	266	317	355
2.00-2.59	163	159	198	162	166	186	209	233	274	333
3.00-3.59	158	143	194	197	154	179	187	222	254	356
4.00-4.59	211	213	264	224	209	230	240	241	308	392
5.00-5.59	560	585	768	617	576	572	591	575	615	774
6.00-6.59	1 020	1 001	1 254	1 169	1 054	1 079	1 131	1 162	1 229	1 316
7.00-7.59	1 449	1 364	1 672	1 395	1 439	1 398	1 465	1 507	1 636	1 828
8.00-8.59	1 261	1 349	1 437	1 400	1 300	1 450	1 398	1 498	1 530	1 762
9.00-9.59	1 262	1 322	1 487	1 369	1 343	1 374	1 508	1 500	1 479	1 789
10.00-10.59	1 445	1 498	1 719	1 537	1 540	1 503	1 593	1 587	1 715	1 970
11.00-11.59	1 575	1 610	1 814	1 680	1 511	1 562	1 677	1 699	1 792	2 100
12.00-12.59	1 585	1 659	1 896	1 719	1 564	1 763	1 691	1 811	1 840	2 285
13.00-13.59	1 748	1 804	2 110	1 838	1 735	1 855	1 828	1 890	2 014	2 397
14.00-14.59	1 949	1 984	2 320	2 132	1 993	2 191	2 164	2 112	2 171	2 702
15.00-15.59	2 061	2 130	2 398	2 194	1 953	2 119	2 216	2 259	2 305	2 723
16.00-16.59	2 089	2 195	2 758	2 272	2 205	2 415	2 340	2 362	2 544	2 975
17.00-17.59	1 914	2 188	2 471	2 314	2 191	2 218	2 161	2 214	2 361	2 705
18.00-18.59	1 705	1 827	2 128	1 978	1 781	1 938	1 948	1 892	2 181	2 468
19.00-19.59	1 351	1 463	1 771	1 567	1 403	1 491	1 465	1 579	1 698	2 258
20.00-20.59	978	983	1 288	1 046	994	973	1 087	1 213	1 215	1 685
21.00-21.59	735	734	987	780	763	694	842	875	969	1 350
22.00-22.59	534	553	769	636	565	606	636	700	831	1 085
23.00-23.59	325	335	467	410	416	412	453	481	534	718

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów KG Policji za lata 2010-2019.,  
<https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

## Przyczyny wypadków

Wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek. To właśnie zachowanie się użytkowników dróg generalnie wpływa na powstawanie wypadków drogowych. Kierujący pojazdami popełniali szereg nieprawidłowości, które przyczyniły się do powstania wypadków. W Tabeli 6 przedstawiono najczęściej występujące błędy kierujących pojazdami.

**Tabela 6.** Najczęściej występujące przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących

przyczyny	wypadki									
	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	7 252	7 488	7 416	7 420	7 235	7 710	7 673	7 922	8 572	7 750
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	6 268	6 256	6 837	7 195	6 807	7 489	8 276	8 550	9 179	9 222
Nieprawidłowe wyprzedzanie	1 252	1 310	1 323	1 385	1 472	1 539	1 688	1 759	1 949	1 943
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszu na przejściu dla pieszych	2 924	3 072	3 408	3 487	112	1 936	4 049	4 380	4 515	4 266
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	2 216	2 292	2 555	2 521	2 372	2 323	2 218	2 120	2 198	2 033

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów KG Policji za lata 2010-2019., <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

Na występowanie wypadków drogowych mają również wpływ warunki atmosferyczne oraz oświetlenie otoczenia. Z analizy danych wynika, że najwięcej wypadków dochodzi w sytuacjach, kiedy panują dobre warunki atmosferyczne. W następnej kolejności są zdarzenia zaistniałe w pochmurne dni, a następnie podczas opadów deszczu. Szczegóły obrazują dane w Tabeli 7.

**Tabela 7.** Wypadki drogowe według warunków atmosferycznych

warunki atmosferyczne	wypadki									
	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Dobre warunki	20 281	21 055	19 205	20 349	21 162	22 268	22 102	23 290	26 710	23 452
Mgła, dym	254	281	259	315	319	468	343	460	448	371
Opady deszczu	3 504	3 348	5 020	4 969	4 162	4 715	3 929	4 354	4 254	4 878
Opady śniegu, gradu	505	730	768	837	579	399	1 643	1 323	743	2 017
Oślepiające słońce	679	825	698	762	798	724	720	705	756	669
Pochmurno	5 978	6 390	8 312	7 931	7 262	7 859	8 595	8 392	8 384	8 973
Silny wiatr	219	236	320	304	336	320	294	290	329	292

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów KG Policji za lata 2010-2019., <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

## Sprawcy wypadków

Ważnym czynnikiem wypadków na polskich drogach są ich sprawcy. W tym obszarze można wyróżnić kilka kryteriów. Jednym z nich jest płeć sprawców. Z raportów Policji wynika, że sprawcami wypadków najczęściej byli mężczyźni. Dane przedstawiono w Tabeli 8.

**Tabela 8.** Płeć kierujących – sprawców wypadków

sprawcy wypadków w/g płci	% wypadków									
	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
mężczyźni	73,1	73,6	73,5	73,2	73,7	74,5	74,1	74,6	75,7	77,1
kobiety	22,0	22,2	22,5	22,8	21,8	21,4	21,4	21,0	19,9	18,5
brak danych	3,9	4,2	4,0	4,0	4,5	4,1	4,5	4,4	4,4	4,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów KG Policji za lata 2010-2019., <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

Wśród danych zawartych w raportach Policji, znajdują się zestawienia sprawców wypadków kierujących pojazdami w podziale na grupy wiekowe. Wynika z nich, że w latach 2010-2019 najwięcej wypadków spowodowali kierujący znajdujący się w przedziale 25-39 lat. Dane zawiera Tabela 9.

**Tabela 9.** Sprawcy wypadków – kierujący pojazdami według grup wiekowych

grupy wiekowe	wypadki									
	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
0-6	11	15	14	14	12	17	24	28	20	34
7-14	289	322	300	334	312	362	410	431	483	497
15-17	276	304	272	312	340	433	475	480	573	519
18-24	4 910	5 113	5 550	5 823	5 583	5 962	6 233	6 526	7 261	7 168
25-39	8 326	8 726	9 230	9 491	8 762	9 481	9 785	10 192	10 928	10 447
40-59	7 142	7 308	7 328	7 486	7 040	7 388	7 437	7 572	7 891	7 542
60 +	4 465	4 537	4 428	4 343	3 913	3 799	3 548	3 524	3 470	2 939
b.d.	1 115	1 231	1 237	1 278	1 345	1 274	1 442	1 433	1 562	1 482

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów KG Policji za lata 2010-2019., <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

Jak wynika z analizy raportów, najwięcej wypadków dochodzi z winy kierujących pojazdami. Znaczna część wypadków wynika również z nieprawidłowych zachowań pieszych. Szczegóły przedstawiono w Tabeli 10.

**Tabela 10.** Wypadki drogowe i ich skutki według sprawstwa

sprawstwo wypadków	wypadki									
	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
wina kierujących	26 534	27 556	28 359	29 081	27 307	28 716	29 354	30 186	32 188	30 628
wina pieszych	1 879	2 119	2 378	2 449	2 619	3 050	3 182	3 735	4 377	4 427
wina pasażerów	126	116	130	142	125	136	132	125	105	89
współwina	306	380	369	361	375	456	522	508	609	557
inne przyczyny	1 443	1 503	1 524	1 631	2 541	2 612	2 657	2 492	2 786	3 131

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów KG Policji za lata 2010-2019., <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

## Ofiary wypadków

Z analizy danych wynika, że najliczniejszą grupą ofiar wypadków są kierujący samochodami osobowymi, następnie rowerzyści oraz motocykliści. Natomiast w przypadku pasażerów, najwięcej ofiar jest wśród jadących samochodami osobowymi oraz autobusami. Szczegóły przedstawiono w Tabeli 11.

Na uwagę zasługuje fakt, że pasażerowie stanowią średnio ok. 60% ofiar wypadków. Znaczna jest także liczba pieszych, którzy ucierpieli na skutek zdarzeń na drogach.

**Tabela 11.** Ofiary wypadku według użytkowników dróg

Rodzaj użytkownika drogi		Ofiary ogółem									
		2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
PIESI		7 154	7 721	8 460	8 842	8 955	9 514	9 942	10 851	11 727	11 817
KIERUJĄCY	Ogółem, w tym:	20 456	21 069	21 239	21 983	21 363	22 694	22 932	23 619	25 279	23 999
	samochodami osobowymi	11 524	11 737	12 820	12 846	12 753	13 237	13 687	14 108	15 215	15 158
	rowerami	4 236	4 519	4 020	4 547	4 416	4 556	4 448	4 435	4 431	3 750
	motocyklami	2 443	2 466	2 043	2 078	1 891	2 194	2 050	2 148	2 380	2 087
	motorowcami	1 134	1 227	1 209	1 353	1 517	1 707	1 712	1 780	1 935	1 684
	samochodami ciężarowymi	838	869	914	908	521	729	737	810	965	975
	ciągnikami	53	64	65	78	66	78	83	111	125	112
	czterokołowcami	68	60	51	52	-	-	-	-	-	-
	autobusami	51	58	59	62	65	57	71	66	60	84
	tramwajami, trolejbusami	13	21	14	13	17	8	11	11	16	18
	innymi pojazdami	96	48	44	46	117	128	133	149	152	131
PASAŻEROWIE	Ogółem, w tym:	10 776	11 431	12 598	12 967	12 398	13 539	14 542	14 893	16 684	17 043
	samochodów osobowych	8 697	9 100	10 204	10 598	10 115	11 132	11 885	12 345	13 808	14 284
	autobusów	1 040	1 156	1 266	1 101	1 297	1 217	1 331	1 151	1 239	1 114
	samochodów ciężarowych	442	452	483	532	290	397	418	476	542	631
	motorowców	106	114	122	192	205	230	276	291	328	285
	motocykli	234	245	220	233	212	276	278	299	351	333
	tramwajów, trolejbusów	139	199	142	150	142	132	170	130	172	184
	ciągników	24	39	44	38	38	39	42	52	73	66
	rowerów	21	26	24	22	18	21	32	30	23	24
	czterokołowców	19	18	13	18	-	-	-	-	-	-
	innych pojazdów	54	82	80	83	81	95	110	119	148	122

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów KG Policji za lata 2010-2019.,  
<https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

## Podsumowanie

W opracowaniu poddano analizie dane z raportów Policji dotyczących wypadków drogowych w Polsce w latach 2010-2019. Na podstawie uzyskanych wyników można skonstatować, że liczba wypadków na polskich drogach maleje, chociaż ogólna ich liczba jest nadal bardzo duża. W poddanym analizie okresie doszło do 348 113 wypadków, w których śmierć poniosło 32 792 osób, a rannych zostało 423 695.

Do zdecydowanej większości wypadków dochodziło w terenie niezabudowanym. Największą liczbę wypadków odnotowano w kilku województwach, są to: Łódzkie, Mazowieckie, Małopolskie, Śląskie i Wielkopolskie. Miesiące letnie szczególnie sprzyjały powstawaniu wypadków, ponieważ najwięcej wydarzyło się ich w czerwcu, lipcu, sierpniu. Wczesna jesień także okazała się niebezpiecznym okresem, a w szczególności wrzesień i październik. Do większości wypadków dochodziło pomiędzy godziną 14:00 a 18:00. Wśród kierujących pojazdami najczęściej występującymi przyczynami wypadków były: nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu oraz niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Dobre warunki atmosferyczne z pewnością sprzyjały brawurowej jeździe, ponieważ właśnie wtedy dochodziło do największej liczby wypadków. Sprawcami wypadków drogowych byli w zdecydowanej większości przypadków mężczyźni. Pod względem wieku powodujących wypadki na szczególną uwagę zasługuje przedział 25-39 lat. Do wypadków na drogach dochodziło najczęściej z winy kierujących pojazdami, w tym samochodami osobowymi, rowerami i motocyklami.

Analizy tych danych pokazują przyczyny i sprawców wypadków drogowych, stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa publicznego. Nasuwają także refleksje co do skuteczności podejmowanych działań przez właściwe instytucje, a także co do świadomości uczestników ruchu drogowego dotyczących ich bezpieczeństwa, zarówno tych poruszających się pojazdami jak też pieszo.

## Bibliografia:

1. Izdebski H., *Historia administracji*, Liber, Warszawa 1996.
2. Jarmoszko S., Kalita C., Maciejewski J., *Nauki społeczne wobec problemu bezpieczeństwa*, UPH, Siedlce 2016.
3. Kawka W., *Policja w ujęciu historycznym i współczesnym*, Zakład Administracji i Prawa Administracyjnego U.S.B.Wilno 1939.
4. Korjat A., *Bezpieczeństwo ruchu drogowego*, Europejskie Centrum Edukacyjne, Toruń 2010.
5. Ochendowski E., *Podmioty administracji publicznej i prawne formy ich działania*, TNOiK, Toruń 2005.
6. Pieprzny S., *Administracja bezpieczeństwa i porządku publicznego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów 2012.
7. Sienkiewicz-Małyjurek K., Niczyporuk Z. T., *Bezpieczeństwo publiczne. Zakres problematyki*, wyd. Politechnika Śląska, Gliwice 2011.

8. Smoktunowicz E., *Status administracyjnoprawny obywatela*, [w:] *System prawa administracyjnego*, t. IV, (red.), T. Rabska, Ossolineum, Wrocław 1980.
9. Zieliński A., *Bezpieczeństwo publiczne jako podstawowy obowiązek państwa ze szczególnym uwzględnieniem roli Policji w tym obszarze działań*, Security, Economy & Law Nr 3/2017 (XVI), (83–99) DOI 10.24356/SEL/16/5, Apeiron, Kraków 2017.

## Akty prawne

10. Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, (Dz.U.2020.360).
11. Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń, (Dz. U. 1971 Nr 12 poz. 114).
12. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny, (Dz. U. 1997 Nr 88 poz. 553).

## Inne dokumenty

13. *Bezpieczeństwo w ruchu drogowym*, Informacja o wynikach kontroli, NIK, Warszawa 2014.
14. *Wypadki drogowe w Polsce w 2011 roku*, KG Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Raport roczny 2011.
15. *Wypadki drogowe w Polsce w 2011 roku*, KG Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Raport roczny 2010.
16. *Wypadki drogowe w Polsce w 2012 roku*, KG Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Raport roczny 2012.
17. *Wypadki drogowe w Polsce w 2013 roku*, KG Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Raport roczny 2013.
18. *Wypadki drogowe w Polsce w 2014 roku*, KG Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Raport roczny 2014.
19. *Wypadki drogowe w Polsce w 2015 roku*, KG Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Raport roczny 2015.
20. *Wypadki drogowe w Polsce w 2016 roku*, KG Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Raport roczny 2016.
21. *Wypadki drogowe w Polsce w 2017 roku*, KG Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Raport roczny 2017.
22. *Wypadki drogowe w Polsce w 2018 roku*, KG Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Raport roczny 2018.
23. *Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*, KG Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Raport roczny 2019.

## Netografia

24. <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>
25. *Kolizja czy wypadek – jak ocenić zdarzenie drogowe?* <https://dlakierowcow.policja.pl/dk/wydarzenia/197075,Kolizja-Czy-wypadek-jak-ocenic-zdarzenie-drogowe.html>, (dostęp 03.03.2021 r.).