

Akademia Nauk Stosowanych w Nowym Sączu

**Wyzwania dla bezpieczeństwa ruchu
drogowego – aspekty prawne i społeczne**

pod redakcją
Krzysztofa Dymury

Nowy Sącz 2023

Redaktor Naukowy

insp. dr Krzysztof Dymura

Redaktor Wydania

dr hab. inż. Józef Ciuła, prof. ANS
podkom. mgr Barbara Leśniak

Recenzja

prof. dr hab. Andrzej Pieczywok

Redaktor Techniczny

dr Tamara Bolanowska-Bobrek

Projekt okładki

asp. Krzysztof Mierzwa

(materiały fotograficzne na okładce: Zespół Prasowy KMP w Nowym Sączu)

© Copyright by Akademia Nauk Stosowanych w Nowym Sączu
Nowy Sącz 2023

ISBN 978-83-67661-15-7

Wydawca

Akademia Nauk Stosowanych w Nowym Sączu
ul. Staszica 1, 33-300 Nowy Sącz
tel.: +48 18 443 45 45, e-mail: sog@ans-ns.edu.pl
www.ans-ns.edu.pl

Adres redakcji

Wydawnictwo Naukowe Akademii Nauk Stosowanych w Nowym Sączu
ul. Staszica 1, 33-300 Nowy Sącz
tel.: +48 18 443 45 45, e-mail: wn@ans-ns.edu.pl, tbolanowska@ans-ns.edu.pl
wydawnictwo.ans-ns.edu.pl

Druk

Wydawnictwo i drukarnia NOVA SANDEC s.c.
Mariusz Kałyniuk, Roman Kałyniuk
ul. Lwowska 143, 33-300 Nowy Sącz
tel.: +48 18 441 02 88, e-mail: biuro@novasandec.pl

MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA NAUKOWA
„Wyzwania dla bezpieczeństwa ruchu drogowego
– aspekty prawne i społeczne”

Patronat honorowy:

nadinsp. Michał LEDZION
Komendant Wojewódzki Policji w Krakowie

Łukasz SMÓŁKA
Przewodniczący Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Wicemarszałek Województwa Małopolskiego

Ludomir HANDZEL
Prezydent Miasta Nowego Sącza

Marek KWIATKOWSKI
Starosta Nowosądecki

Patronat naukowy:

dr hab. inż. Mariusz CYGNAR, prof. ANS
Rektor Akademii Nauk Stosowanych w Nowym Sączu

insp. dr Krzysztof DYMURA
Komendant Miejski Policji w Nowym Sączu

insp. dr Dariusz STACHELEK
Komendant Powiatowy Policji w Goldapi

prokurator dr Piotr KOSMATY
Zastępca Rzecznika Prasowego w Krajowej Szkole Sądownictwa i Prokuratury

dr hab. med. Jarosław WOROŃ
Kierownik Zakładu Farmakologii Klinicznej Collegium Medicum UJ w Krakowie

dr n. o zdr. Marcin MIKOS
Zastępca Dyrektora ds. Administracyjnych Szpitala Specjalistycznego im. J. Dietla
w Krakowie

dr Joanna KOSINIAK
Naczelnik Wydziału Doboru i Szkolenia Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie

dr hab. inż. Marian ŻUBER, prof. ANS
członek Rady Wydziału Nauk o Kulturze Fizycznej i Bezpieczeństwie
Akademii Nauk Stosowanych w Nowym Sączu

Organizatorzy:



Patronat honorowy:



MWRBRD



POWIAT NOWOSĄDECKI



Nowy Sącz
Miasto Królewskie

Partnerzy:



PROFESIONALES
para la SEGURIDAD VIAL
INTERNATIONAL ASSOCIATION
AIPSEV ONGD



STOWARZYSZENIE
IM. INSP. MARKA WOŹNICZKI



we live
VISION
ZERO

Spis treści

Tytułem wstępu	7
Maciej RYMAR, Dominika MUCHA Interdyscyplinarność funkcjonariuszy ruchu drogowego i wyposażenie ich w nowoczesny sprzęt pomiarowy do pełnienia służby gwarantem wysokiej jakości analizy, profilaktyki, nadzoru oraz procesu likwidacji wypadków w ruchu drogowym	12
Ludomir HANDZEL Bezpieczeństwo transportu jako element zarządzania miastem: wyzwania i rozwiązania na przykładzie Nowego Sącza.....	43
Krzysztof DYMURA, Ryszard OGUREK Bezpieczeństwo ruchu drogowego na Ślądcecczyźnie w kontekście zmian przepisów prawa	53
Zbigniew FILIP Ruch drogowy w latach 2014-2021 – wpływ zmiany przepisów prawnych na bezpieczeństwo drogowe	69
Dariusz STACHELEK Wybrane aspekty bezpieczeństwa w ruchu drogowym regionu turystycznego Warmii i Mazur w bezpośrednim sąsiedztwie Federacji Rosyjskiej	84
Piotr KOSMATY Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Zabójstwo drogowe.....	97
Artur DURCZAK Znaczenie oględzin miejsca wypadku drogowego jako czynności niepowtarzalnej	107

Mariusz WOJTAS

Funkcjonowanie ośrodków doskonalenia techniki jazdy w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego na przykładzie Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków115

Jarosław GUPAŁO, Jarosław WOROŃ, Krzysztof DYMURA

Niepożądane działania leków niebędących lekami psychotropowymi a bezpieczeństwo ruchu drogowego131

Jarosław WOROŃ, Jarosław GUPAŁO, Krzysztof DYMURA

Kierowca – senior a bezpieczeństwo ruchu drogowego138

Tytułem podsumowania143

Informacje o Autorach147

Tytułem wstępu

Kilka ostatnich lat to czas ważnych zmian w prawie, mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przede wszystkim dzięki znowelizowanym przepisom, skutecznym działaniom policjantów i dobrej współpracy z podmiotami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego, można zauważyć, że sytuacja na drogach ulega poprawie, a dynamika zdarzeń ma trend spadkowy.

W ubiegłym roku na drogach Małopolski odnotowano 2 226 wypadków drogowych, w których śmierć poniosły 102 osoby, zaś 2 615 zostało rannych. Co najważniejsze w odniesieniu do statystyk – liczba śmiertelnych ofiar wypadków była najniższa od czasu utworzenia województwa małopolskiego. Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 zaistniałych wypadków wyniósł z kolei 4,6 i był najniższy w Polsce, co oznacza, że małopolskie drogi należą do najbezpieczniejszych w całym kraju.

Na stan bezpieczeństwa na drogach województwa małopolskiego w dużym stopniu przekłada się codzienna służba policjantów małopolskiego garnizonu. Niezwykle ważna jest praca zwłaszcza funkcjonariuszy ruchu drogowego, którzy likwidują skutki zaistniałych zdarzeń na drogach czy patrolują ulice naszych miast i miejscowości, eliminując z ruchu nietrzeźwych kierujących oraz ograniczając bezkarność tych, którzy łamią przepisy ruchu drogowego. Gdy zachodzi taka potrzeba, policjanci zabezpieczają różne wydarzenia, np. wyścigi kolarskie czy biegi uliczne, jak również prowadzą wzmożone działania podczas świąt i długich weekendów. Kierując ruchem, udrażniają zakorkowane drogi, tym samym pomagając w bezpiecznym dotarciu do celu, zarówno mieszkańcom Małopolski, jak i podróżnym, którzy licznie odwiedzają turystyczne miejscowości naszego regionu.

Rosnąca ilość pojazdów, a także zwiększająca się liczba użytkowników dróg są determinantami działań małopolskiego garnizonu Policji na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ta aktywność to nie tylko ujawnianie czy wyciąganie konsekwencji za naruszenia w ruchu drogowym, ale również działania profilaktyczno-edukacyjne, zwiększające wiedzę i świadomość społeczeństwa. Warto wspomnieć, że jeden z programów profilaktycznych małopolskiej Policji – konkurs pod nazwą „Odblaskowa Szkoła”, promujący ideę wyposażania uczniów w elementy odblaskowe – został z powodzeniem zaimplementowany w innych garnizonach, a jego tegoroczna edycja zyskała miano ogólnopolskiej.

Jest jeszcze wiele pracy do wykonania, by zminimalizować liczbę zdarzeń drogowych i ich skutki, zarówno przed Policją, innymi podmiotami działającymi w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak też całym społeczeństwem. Dobrą okazją do wymiany idei oraz doświadczeń w tym zakresie była międzynarodowa



konferencja naukowa pod hasłem „Wyzwania dla bezpieczeństwa ruchu drogowego – aspekty prawne i społeczne”, podczas której m.in. podsumowano ostatnie zmiany w prawie o ruchu drogowym oraz ich wpływ na stan bezpieczeństwa na drogach, jak również podjęto próbę wskazania nowych kierunków działań, a także współpracy z różnorodnymi instytucjami współodpowiedzialnymi za bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

nadinsp. Michał Ledzion
Komendant Wojewódzki Policji w Krakowie¹

¹ Fotografia: Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie.

Na całym świecie co roku w wyniku wypadków drogowych ginie ponad 1,3 mln osób, a ok. 50 mln jest rannych. Wypadki drogowe pozostają główną przyczyną zgonów na całym świecie, mimo że większości z tych zdarzeń można zapobiec. Dekada Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 wyznacza ambitny cel, jakim jest zmniejszenie na świecie o co najmniej 50% ofiar śmiertelnych



oraz rannych w ruchu drogowym do 2030 roku. Działania Małopolski wpisują się w strategię światowe, europejskie i krajowe, znacznie wyprzedzając już zamierzone cele. Małopolska w 2022 roku odnotowała największy spadek liczby ofiar śmiertelnych ze wszystkich województw – ponad 29% ofiar śmiertelnych mniej w 2022 roku w stosunku do roku 2021. Patrząc długofalowo, w 2018 roku w Małopolsce zginęły 223 osoby, a 4 005 zostało poszkodowanych. Po kilku latach konsekwentnych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa to 102 ofiary śmiertelne, jak również 2 615 rannych w Małopolsce w 2022 roku.

Dotychczasowe podejście systemowe w regionie, a także znaczna poprawa bezpieczeństwa na małopolskich drogach nie mogą być jednak satysfakcjonujące. Należy zintensyfikować działania na rzecz ochrony zdrowia i życia tak, by zrealizować „wizję zero”, czyli osiągnięcie liczby 0 ofiar śmiertelnych do 2050 roku.

Małopolska jest w stanie sprostać temu bardzo ambitnemu, ale zarazem możliwemu do osiągnięcia celowi, pod warunkiem jeszcze intensywniejszych działań, determinacji i dalszej woli współpracy pomiędzy wszystkimi instytucjami oraz interesariuszami w regionie. Łączy nas wspólny priorytet: zdrowie i życie Małopolan, wszystkich uczestników ruchu drogowego. Wspólnie udowadniamy, że hasło „Razem dla Bezpieczeństwa” jest sposobem na życie i działania w naszym regionie.

Łukasz Smółka
Przewodniczący Małopolskiej Wojewódzkiej
Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Wicemarszałek Województwa Małopolskiego¹

¹ Fotografia: Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego.



Z wielką satysfakcją kolejny raz objąłem patronatem honorowym naukową konferencję, która podejmuje niezwykle ważne problemy, stojące nie tylko przed Nowym Sączem i naszym regionem, ale śmiało można powiedzieć, że jej wymiar jest ogólnopolski.

Wielką w tym zasługą Pana Komendanta Miejskiego Policji insp. dr. Krzysztofa Dymury i Międzynarodowego Stowarzyszenia Policji – IPA, jak również przychylności JE Rektora Akademii Nauk Stosowanych w Nowym Sączu dr hab. inż. Mariusza Cygnara, prof. ANS, dzięki którym zgodnej oraz niezwykle pożytecznej współpracy możemy wspólnie pochylić się w tym roku nad wyzwaniami dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Od początku mojej misji w nowosądeckim ratuszu, postawiłem sobie za cel poprawę bezpieczeństwa mieszkańców, gdyż temu właśnie służą przede wszystkim inwestycje drogowe w Nowym Sączu. Bezpieczne przejścia dla pieszych, doświetlone ulice i skrzyżowania, nowe ronda oraz chodniki to uratowane ludzkie istnienia, a także mniejsza ilość niebezpiecznych zdarzeń drogowych, które niosą ze sobą tragedie.

Mam nadzieję, że ten skromny wkład Ludomira Handzla jako Prezydenta Miasta znajdzie swoje odbicie również w policyjnych statystykach i za kilka lat specjaliści będą mogli analizować wpływ inwestycji drogowych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na przykładzie Nowego Sącza.

Ludomir Handzel
Prezydent Miasta Nowego Sącza¹

¹ Fotografia: Urząd Miasta Nowego Sącza.



Cieszę się, mogąc uczestniczyć w kolejnej konferencji naukowej, odbywającej się w tym roku pod hasłem „Wyzwania dla bezpieczeństwa ruchu drogowego – aspekty prawne i społeczne”.

Temat bezpieczeństwa na drogach jest władzom powiatu nowosądeckiego bardzo bliski i nigdy nie traci na aktualności. Bezpieczeństwo zarówno mieszkańców powiatów, jak również turystów jest dla nas niezwykle ważne, w związku z czym podejmujemy szereg działań w tym obszarze. Dbając o ich komfort, w ostatnich 5 latach wyremontowaliśmy ponad 130 km dróg, wybudowaliśmy 32 km chodników, a także zmodernizowaliśmy 14 mostów i – co może najważniejsze – wybudowaliśmy ponad 100 oznakowanych oraz doświetlonych przejść dla pieszych. Budowa tych przejść znacznie przyczyni się do podniesienia bezpieczeństwa pieszych, ale też sprawi, że kierowcy będą jeździć ostrożniej. Przed niektórymi przejściami znajdują się też tablice informujące o dozwolonej prędkości oraz jej ewentualnym przekroczeniu przez kierowców. Do końca obecnej kadencji planujemy doświetlenie wszystkich przejść.

O bezpieczeństwie warto rozmawiać. Dyskusje, sugestie, a także wymiana doświadczeń przekładają się bowiem na optymalizację działań oraz dobrą jakość ich wykonania.

Korzystając z okazji, uczestnikom konferencji, czytelnikom niniejszej publikacji oraz wszystkim uczestnikom ruchu drogowego życzę bezpiecznych i „szerokich” dróg!

Marek Kwiatkowski
Starosta Nowosądecki¹

¹ Fotografia: Starostwo Powiatowe w Nowym Sączu.

Maciej RYMAR, Dominika MUCHA

Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie

INTERDYSCYPLINARNOŚĆ FUNKCJONARIUSZY RUCHU DROGOWEGO I WYPOSAŻENIE ICH W NOWOCZESNY SPRZĘT POMIAROWY DO PEŁNIENIA SŁUŻBY GWARANTEM WYSOKIEJ JAKOŚCI ANALIZY, PROFILAKTYKI, NADZORU ORAZ PROCESU LIKWIDACJI WYPADKÓW W RUCHU DROGOWYM

Streszczenie

Nasz kraj w ostatnich kilkunastu latach wykonał milowy krok w kierunku ograniczenia ilości, a zwłaszcza skutków wypadków drogowych. Działanie Policji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego to starania wieloaspektowe, ale dla szerszej grupy społeczeństwa kojarzone wyłącznie z podejmowanymi działaniami kontrolnymi. Faktyczny zakres działania i kompetencji policjantów ruchu drogowego jest bardzo szeroki, co przedstawione zostanie w niniejszym artykule, wychodząc od historii formacji, a skończywszy na czasach współczesnych.

Dla utrzymania bezpieczeństwa konieczne są odpowiednie narzędzia i środki do ich pozyskania, a także wysoki poziom wyszkolenia. Czynności na miejscu zdarzeń drogowych wykonywane przez Policję są podstawą dla dalszego procesu. Dokumentują rzeczowy materiał dowodowy, który musi być w prawidłowy sposób zabezpieczony. Do tego celu potrzebne są nowoczesne urządzenia, w które wyposażana jest Policja. Dzięki funduszom unijnym formacja ta jest coraz lepiej przygotowana do realizacji stawianych przed nią działań. Najważniejszy jest człowiek, bez którego nawet najnowocześniejsze urządzenie będzie bezużyteczne. Musimy inwestować w rozwój młodych policjantów i stwarzać im warunki zachęcające do włożenia munduru z białą czapką.

Słowa kluczowe: Policja, wypadek drogowy, stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, procesowe zabezpieczenie miejsca wypadku, interdyscyplinarność policjanta, bezpieczeństwo, fundusze, likwidacja wypadku drogowego.

Summary

Over the last dozen or so years, our country has made a quantum leap towards reducing the number and, above all, the consequences of road accidents. Police activity in the field of road traffic safety is a multi-aspect activity, but for a wider group of society it is associated only with the undertaken control activities. The actual scope of activities and competences of road traffic policemen is very wide, which I will present in this article, starting from the history of the formation to modern times.

To maintain safety, tools and resources to obtain them as well as a high level of training are necessary. Activities performed by the police at the scene of road accidents are the basis for further proceedings and document material evidence that must be properly secured. For this purpose, modern devices are needed and the Police are equipped with them. Thanks to EU funds, the formation is increasingly better prepared to implement the activities it faces. The

most important thing is people, without whom even the most modern devices will be useless. We must invest in the development of young policemen and create conditions encouraging them to put on a uniform with a white cap. I invite you to read the article.

Key words: Police, road accident, road safety condition, procedural protection of the accident site, policeman's interdisciplinarity, safety, funds, proceedings at the scene of a road accident.

Wprowadzenie

Całokształt działań Policji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego ma charakter niezwykle wielopłaszczyznowy, obejmując szereg różnorodnych czynności, wykonywanych za pomocą odpowiednich narzędzi, a jednocześnie dowodząc konieczności posiadania przez policjantów ruchu drogowego wysokiego poziomu wykształcenia. Z uwagi na tę interdyscyplinarność, celem niniejszego tekstu stało się ukazanie faktycznego zakresu działania i kompetencji policjantów, z uwzględnieniem ich przemian na przestrzeni lat, a także prezentacja nowych urządzeń pomiarowych do likwidacji zdarzeń drogowych, w jakie wyposażona jest Policja.

1. Początki motoryzacji, nowy rodzaj zagrożeń – wypadki drogowe

Już w 1769 roku N.-J. Cugnot zbudował pierwszy samobieżny pojazd o napędzie parowym i spowodował nim pierwszy „wypadek”, uderzając maszyną w mur. W XIX wieku skonstruowano wiele tego rodzaju „lokomotyw drogowych”, a w 1831 roku w Anglii otwarto nawet pierwsze regularne połączenie omnibusami parowymi. Za początek ery motoryzacji przyjmuje się jednak najczęściej dopiero rok 1885, kiedy to K. Benz skonstruował pierwsze samochody o napędzie spalinowym (Groniowski, 1963; Rostocki, 1988). Problem wypadkowości drogowej pojawił się już w początkowej fazie rozwoju motoryzacji, by w ciągu zaledwie kilkudziesięciu lat przybrać rozmiary epidemii. Pierwsze ofiary automobilizmu związane były najczęściej z popularnymi w tamtym okresie rajdami samochodowymi. Sprzyjały temu: brawura kierowców, brak nawyków ostrożności u kibiców i przypadkowych pieszych, szybki wzrost prędkości pojazdów (barierę prędkości 100 km/h pokonano jeszcze w 1899 roku) przy niskim poziomie ich bezpieczeństwa i technologicznego zaawansowania oraz braku dróg przystosowanych do ruchu motorowego, jak też regulujących go przepisów prawnych (Rychter, 1987).

Do czasu ukazania się pierwszych ustaw, w niepodległej już Polsce obowiązywały dotychczasowe przepisy porządkowe wprowadzone jeszcze przez okupantów (różne w różnych zaborach). Dopiero w dniu 10 grudnia 1920 roku ogłoszono ustawę o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w Rzeczypospolitej Polskiej, a w dniu 7 października 1921 roku ustawę o przepisach porządkowych na drogach publicznych. Na tym drugim akcie oparto wszystkie późniejsze przepisy, dotyczące dróg publicznych i ruchu na nich, m.in. obszerne Rozporządzenie z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych. Dokument ten, stanowiący niejako pierwowzór późniejszego kodeksu drogowego, unormował przepisy dotyczące np. budowy i urządzenia pojazdów mechanicznych, udzielania pozwoleń na ruch pojazdów mechanicznych, rejestracji i znaków pojazdów mechanicznych, kierowców tych pojazdów i bezpieczeństwa ruchu (<https://gazeta.policja.pl/997/archiwum-1/2022/numer-21-092022-r/223199,Policja-drogowa.html>, dostęp: 02.11.2023).

W samym Gdańsku, jak podaje A. Krüger w artykule *Wypadki komunikacyjne w Gdańsku w dwudziestoleciu międzywojennym. Przyczynek do życia codziennego w Wolnym Mieście Gdańsku*, w latach 1918-1939 dochodziło do kilkuset wypadków rocznie. W 1926 roku w Polsce zarejestrowanych było 11 807 samochodów, w tym taksówki i autobusy. 11 lat później było ich niecałe 22 000, ale już w 1939 roku – 31 804. Co ciekawe, w okresie międzywojennym sam fakt prowadzenia samochodu w stanie nietrzeźwym nie podlegał karze.



Rysunek 1. Wypadek samochodowy na trasie Poznań-Żegrze z 1936 roku.

Źródło: <https://i.pl/tak-wygladaja-wypadki-i-katastrofy-w-polsce-na-archiwalnych-zdjeciach-takze-w-regionie/gh/c4-17257203> (dostęp: 31.10.2023).



Rysunek 2. Wypadek samochodowy na wiadukcie Pancera na Nowym Zjeździe w Warszawie z 7 lipca 1938 roku.

Źródło: <https://i.pl/tak-wygladaja-wypadki-i-katastrofy-w-polsce-na-archiwalnych-zdjeciach-takze-w-regionie/gh/c4-17257203> (dostęp: 31.10.2023).

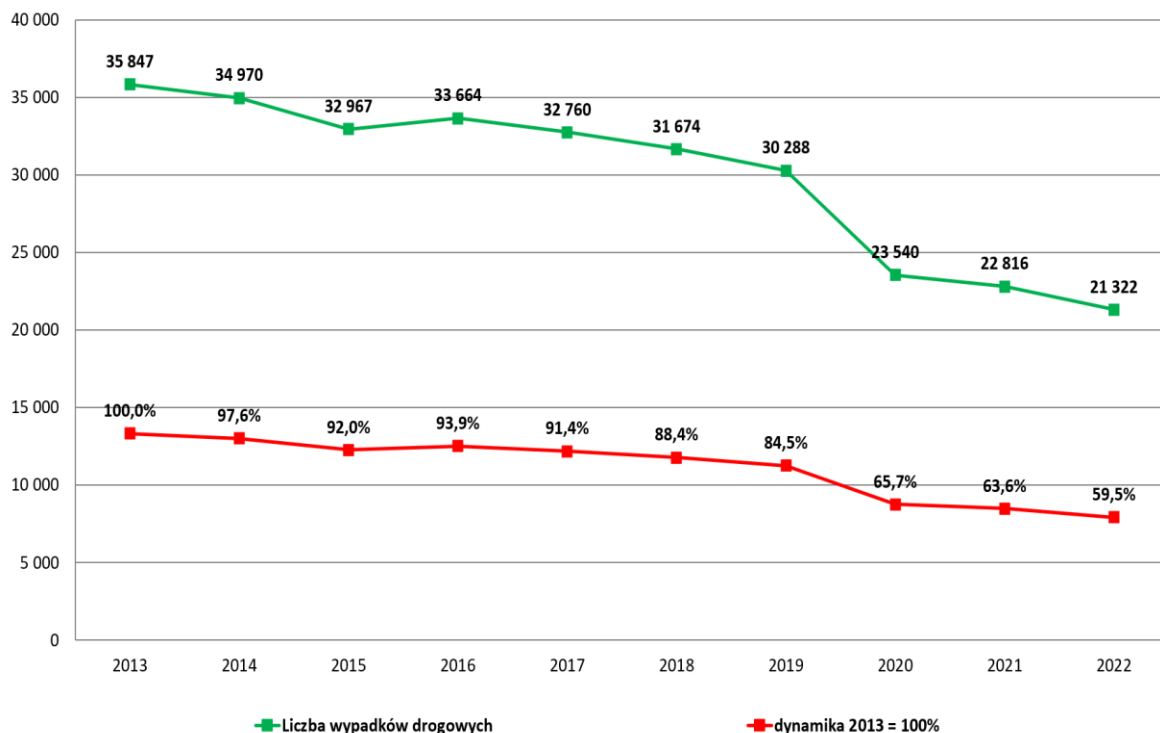


Rysunek 3. Kontrola drogowa.

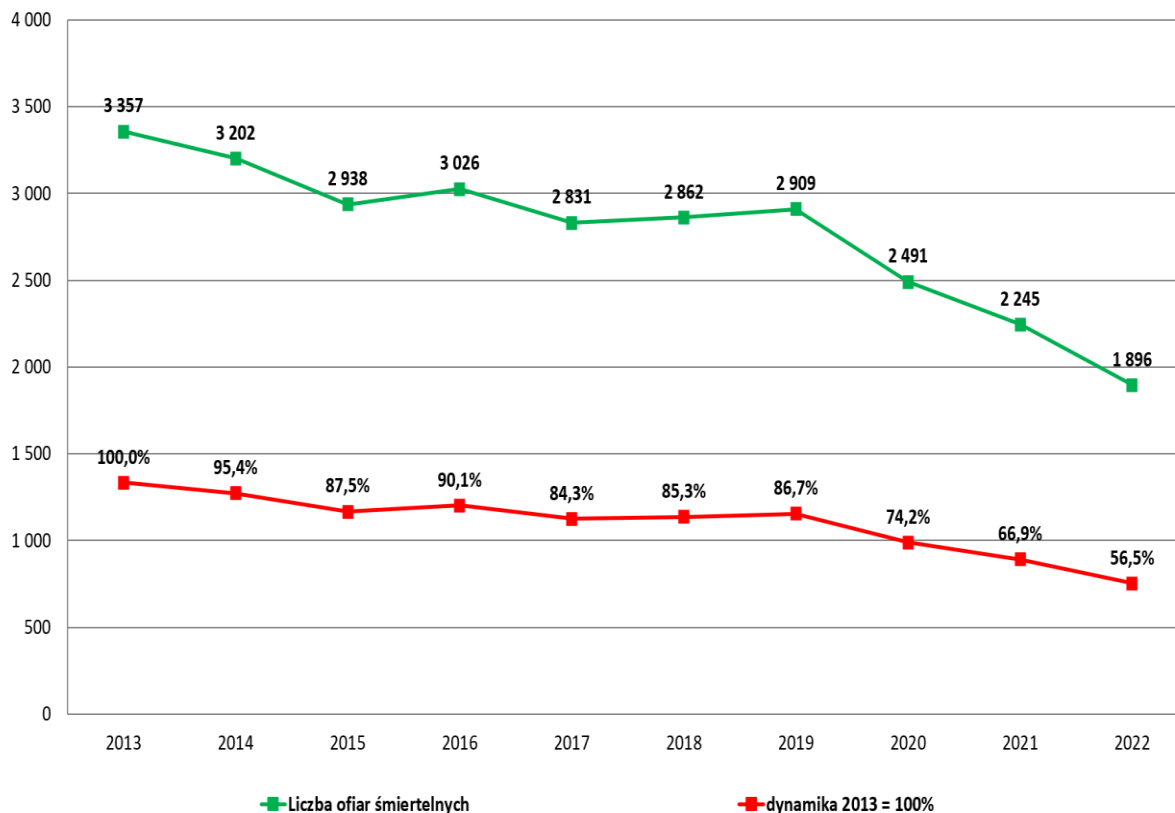
Źródło: <https://i.pl/tak-wygladaja-wypadki-i-katastrofy-w-polsce-na-archiwalnych-zdjeciach-takze-w-regionie/gh/c4-17257203> (dostęp: 31.10.2023).

W strukturze Policji Państwowej oficjalnie pojawiła się nowa specjalistyczna służba: policja drogowa. Tę brzemienneą w skutkach decyzję przeforsował w dniu 1 lipca 1937 roku ówczesny komendant główny PP – gen. insp. K. Zamorski. Oddelegowano do niej 60 policjantów, specjalnie przeszkolonych do służby drogowej i posiadających prawo jazdy, których skierowano – na próbę – do komend wojewódzkich w Warszawie, Łodzi, Krakowie oraz Kielcach. Przekazano również do ich dyspozycji 25 motocykli i 8 samochodów. Była to kropla w morzu potrzeb, gdyż – jak stwierdził komendant K. Zamorski w wywiadzie dla dziennika „Dobry Wieczór” – „na całą naszą sieć drogową potrzeba co najmniej 1500 wyszkolonych policjantów z 250 samochodami. Można by wtedy sprawy porządku i bezpieczeństwa na drogach i na ulicach miejskich powierzyć wyłącznie policji. Wyniki byłyby najpomyślniejsze” (<https://gazeta.policja.pl/997/archiwum-1/2022/numer-21-092022-r/223199,Policja-drogowa.html>, dostęp: 07.11.2023).

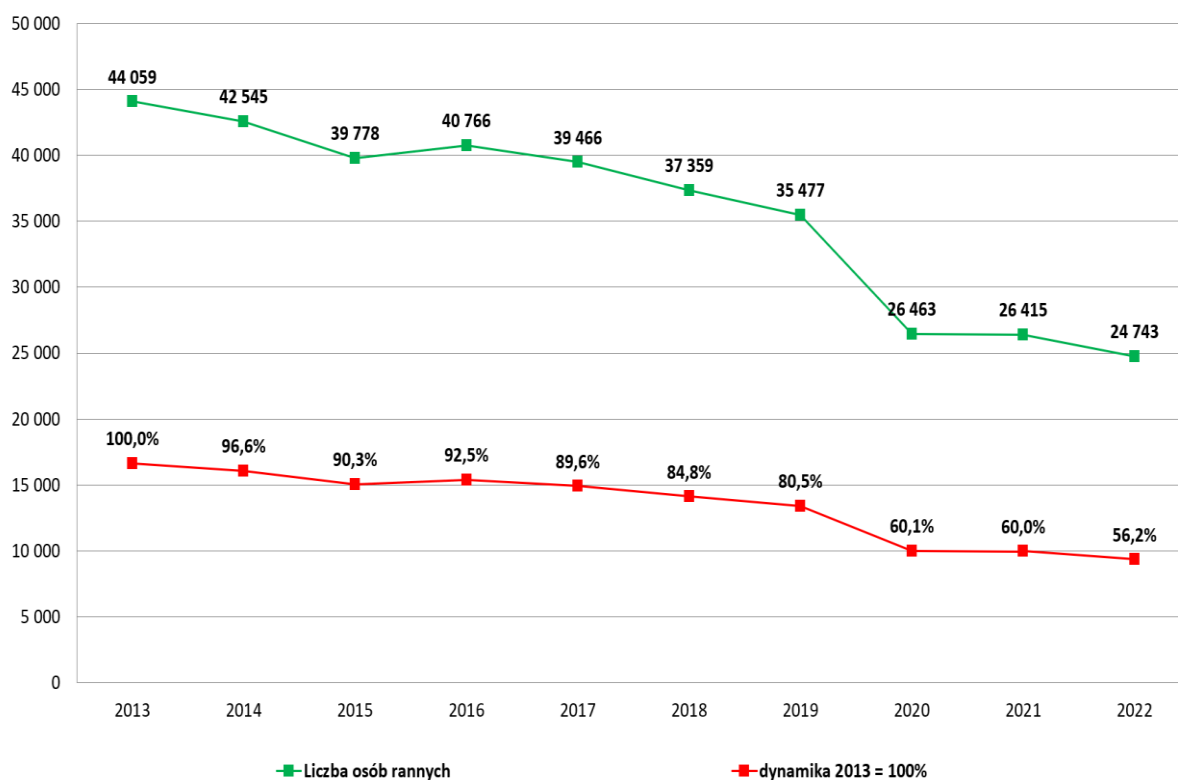
Długookresowe statystyki bezpieczeństwa drogowego pokazują, jak tragiczne były lata 90. i wcześniejsze. Przykładowo, w 1975 roku na polskich drogach miały miejsce 39 404 wypadki drogowe, w których zginęły 5 633 osoby, a rannych zostało 52 018 osób. Do końca PRL-u roczna liczba ofiar śmiertelnych nigdy nie spadła poniżej 4 600, a wypadków do poziomu mniejszego niż 35 000. Dla porównania, miniony rok, 2022, zakończył się liczbą 21 322 wypadków (spadek o 40,5% w stosunku do roku 2013), śmiercią 1 896 osób (spadek o 43,5% w porównaniu do 2013 roku) oraz obrażeniami 24 743 uczestników zdarzeń drogowych (spadek o 43,8% w stosunku do roku 2013) (<https://moto.rp.pl/jak-jezdzic/art38045151-przez-ostatnie-25-lat-liczba-zabitych-na-drodze-spadla-czterokrotnie>) (dostęp: 02.11.2023). Z roku na roku statystyki są coraz lepsze.



Wykres 1. Wypadki drogowe w Polsce w latach 2013-2022.
Źródło: dane statystyczne Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

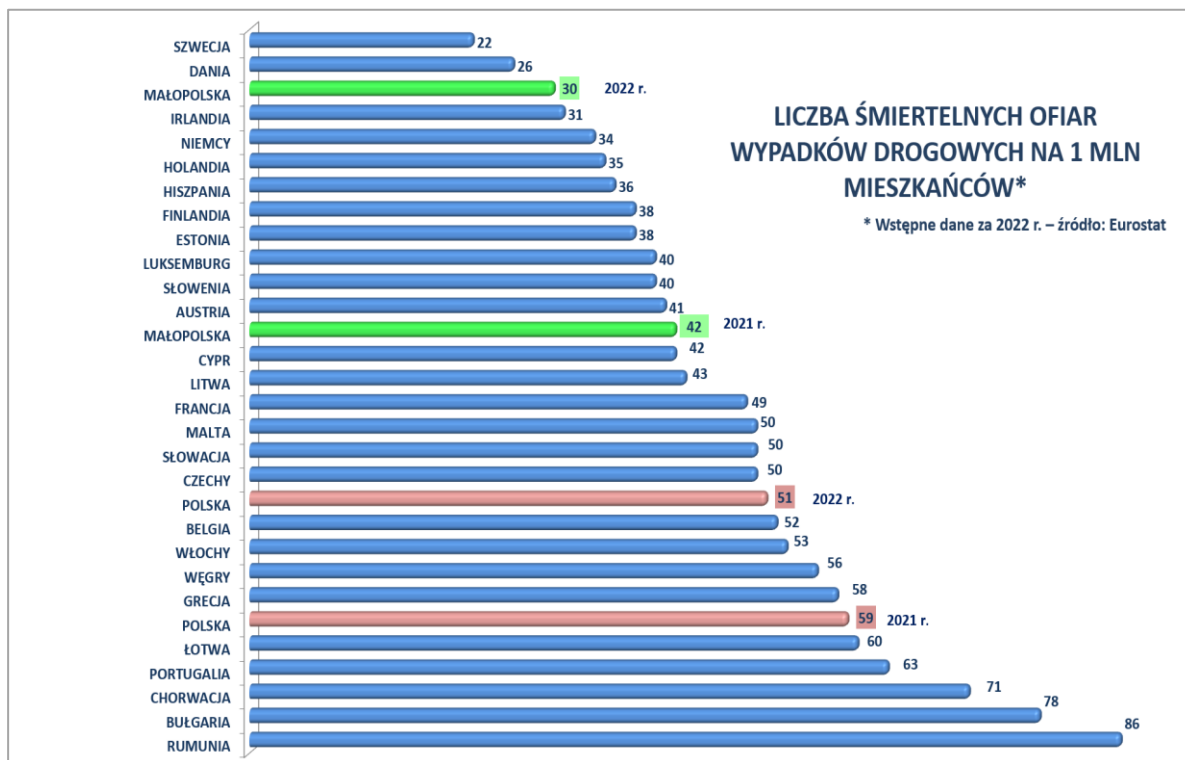


Wykres 2. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2013-2022.
Źródło: dane statystyczne Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.



Wykres 3. Liczba osób rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2013-2022.
Źródło: dane statystyczne Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

W ciągu ostatnich 15 lat Polska kilkakrotnie zajmowała pierwszą pozycję wśród krajów Unii Europejskiej w rankingu najbardziej niebezpiecznych państw UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego – ryzyko stania się ofiarą śmiertelną wypadku drogowego w Polsce jest nieco wyższe od średniej w UE, ale jeszcze ponad dwukrotnie wyższe niż np. w Wielkiej Brytanii, Szwecji czy Danii. Podstawą do redukcji liczby ofiar śmiertelnych były i są różnego rodzaju programy, w tym m.in. Krajowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005-2007-2013 – GAMBIT 2005 czy Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020. Nadal jednak podstawowymi problemami w kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce są niska jakość części infrastruktury drogowej (konfliktowe skrzyżowania, brak rozdzielania jezdni, przejść dla pieszych) i brak efektywnego systemu zarządzania prędkością (ograniczenie systemu automatycznego nadzoru). Nie bez znaczenia jest także wciąż niski poziom kultury bezpieczeństwa wśród kierujących pojazdami (Politechnika Gdańska, 2015).



Wykres 4. Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na 1 mln mieszkańców, Polska i Małopolska na tle Unii Europejskiej.

Źródło: https://poland.representation.ec.europa.eu/news/bezpieczenstwo-na-drogach-ue-rowerzysci-zagrozeni-2023-02-22_pl (dostęp: 03.11.2023).

Konsekwencjami zdarzeń drogowych – poza utratą życia i zdrowia ludzi – są również straty finansowe oraz ekonomiczne. Według raportu WHO, każdego roku na świecie w wypadkach drogowych ginie ok. 1,3 mln ludzi, a od 20 do 50 mln zostaje rannych. Wypadki drogowe są główną przyczyną śmierci osób w wieku od 15 do 44 lat (<https://www.auto-swiat.pl/wiadomosci/aktualnosci/najniebezpieczniejsze-drogi-na-swiecie/fyvc2ec> (dostęp: 31.10.2023)). Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego co 3 lata publikuje raport dotyczący kosztów wypadków drogowych w Polsce. Koszty zdarzeń drogowych w 2021 roku wyniosły 39,3 mld zł, co stanowiło 1,5% polskiego PKB (Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, 2022). W porównaniu do 2018 roku koszty te spadły o 17,3 mld zł (Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, 2019).

Wraz z rozwojem motoryzacji pojawił się problem wypadków drogowych, a w konsekwencji potrzeba wyjaśniania ich przyczyn, mechanizmu powstawania, wskazywania sprawców, a więc też przygotowania materiału dla dalszego postępowania procesowego. Podstawą rekonstrukcji zdarzeń drogowych są materiały dowodowe w formie dowodów materialnych lub rzeczowych i dowodów osobowych. Dowodami materialnymi są odpowiednie dokumenty sporządzone przez upoważnione organy procesowe – Policję, dokumentujące istnienie, jak również formę rzeczy lub zjawisk fizycznych. Dowody rzeczowe są przedmiotami fizycznymi, zabezpieczonymi przez te organy, a dowodami osobowymi – zeznania uczestników oraz świadków wypadków drogowych.

2. Ślady na miejscu zdarzenia – rzeczowy materiał dowodowy, pozwalający na jego rekonstrukcję

Zdarzenia drogowe dzieli się na wypadki i kolizje. Ich definicje znajdziemy m.in. w §3 Zarządzenia Komendanta Głównego Policji w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych, zgodnie z czym wypadek drogowy to zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą ofiary w ludziach, w tym także u sprawcy tego zdarzenia, bez względu na sposób zakończenia sprawy, a kolizja drogową to zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą wyłącznie straty materialne.

Podstawowe elementy rekonstrukcji wypadku drogowego to protokół miejsca wypadku, szkic, dokumentacja fotograficzna i ocena obrażeń uczestników wypadku. Ich sporządzenie poprzedzają oględziny, czyli ujawnienie i inwentaryzacja wszystkich śladów wypadku. Ślady służą do opisu miejsca wypadku w sposób mechaniczny (opis w płaszczyźnie wertykalnej i horyzontalnej) oraz biologiczny. Protokół miejsca wypadku zawiera informacje ogólne, takie jak: geometria drogi, stan nawierzchni, stan prawny obowiązujący na danym odcinku drogi, warunki atmosferyczne i stan widoczności, a także opis śladów pozostawionych na miejscu wypadku. Ostatnim elementem rekonstrukcji wypadku drogowego jest dokumentacja fotograficzna. W skład takiej dokumentacji wchodzi informacje dotyczące zastosowanego sprzętu fotograficznego i zdjęcia obrazujące: widoki sytuacyjne, ogólne oraz szczegółowe miejsca wypadku, położenie powypadkowe pojazdów i ofiar wypadku, uszkodzenia oraz odkształcenia pojazdów, obiekty mające wpływ na zaistnienie wypadku oraz widoki z miejsca kierowców. Ocena obrażeń uczestników wypadku, zarówno pieszego, pasażerów, jak i kierowcy jest ważnym źródłem informacji o wypadku. Ślady zachowane na ciele, odzieży i pojeździe pozwalają na ustalenie miejsca zderzenia oraz jego prędkości (Owczarzak, 2016, s. 371).

Tradycyjne metody inwentaryzacji były bardzo czasochłonne i nieraz – gdy dochodziło do rozległych wypadków na skomplikowanych skrzyżowaniach – właściwe odwzorowanie miejsca zdarzenia wymagało wielogodzinnej pracy w terenie. Pomiar, rysowanie i opisywanie w notatniku służbowym elementów skrzyżowania oraz dziesiątków śladów kryminalistycznych, często przy złych warunkach atmosferycznych, narażone były na brak dokładności i możliwość popełnienia błędu. Wykorzystanie wózka mierniczego narzucało też ściśle określoną kolejność wykonywania czynności na miejscu wypadku. Najpierw należało zwymiarować drogę, a dopiero potem – względem pomierzonych już elementów – ślady po wypadku. Obecnie, dzięki nowemu sprzętowi, możemy ten proces odwrócić. Zaczynamy od śladów, a potem – po usunięciu pojazdów i uporządkowaniu jezdni – odwzorowujemy charakterystykę drogi.

Policjant wykonujący czynności na miejscu wypadku drogowego zobowiązany jest zwłaszcza sporządzić dokumentację z przeprowadzonych czynności procesowych, głównie szkic miejsca wypadku drogowego w skali, dokumentację fotograficzną, a w razie potrzeby i możliwości – dokonać rejestracji wideo (§ 6 pkt 12 Wytycznych nr 3 Komendanta Głównego Policji w sprawie postępowania policjantów na miejscu zdarzenia drogowego). W przypadku kolizji drogowej szkic wykonuje się – o ile zachodzi taka potrzeba – gdy nie można ustalić sprawcy wykroczenia, oddalił się on z miejsca zdarzenia lub odmówił przyjęcia mandatu karnego (§ 6 pkt 9 wytycznych). Plan sporządza się przed przystąpieniem do przemieszczenia i zabezpieczenia dowodów

rzeczowych. Za pomocą znaków kryminalistycznych i topograficznych przedstawia się wygląd i rozmieszczenie elementów mających istotne znaczenie dowodowe w sprawie. Szkic ma ponadto umożliwić w miarę dokładną lokalizację miejsca zdarzenia drogowego w planie drogi i zidentyfikowanie tego miejsca w terenie (załącznik nr 2 do zarządzenia). Na każdym szkicu właściwym (sporządzonym na podstawie szkicu roboczego) powinny znaleźć się m.in.: kierunek północy, skala, legenda (opisanie elementów występujących na szkicu), geometria odcinka drogi lub skrzyżowania (oś drogi, krawędzie jezdni, pobocza itp.), miejsce zderzenia pojazdów lub potrącenia pieszego, pojazdy lub piesi uczestniczący w zdarzeniu drogowym, a także ślady kryminalistyczne (blokowania, hamowania, zarzucania, bocznego znoszenia, rycia, żłobienia itp.). W tym samym lokalnym układzie współrzędnych odwzorowujemy krawężniki, przejścia dla pieszych itp., czyli wszystko to, co jest nam potrzebne do opisu miejsca zdarzenia. W ten sposób dużo szybciej można przywrócić ruch na drodze. Pomiar i sporządzenie szkicu roboczego to dopiero początek przygotowania materiału dowodowego. Dane zebrane w terenie trzeba przedstawić w postaci szkicu w odpowiedniej skali. Przed wdrożeniem systemu eSURV był on wykonywany na papierze milimetrowym za pomocą rapidografów i długopisów. Najpierw parę godzin pracowano na miejscu zdarzenia, a później miało miejsce żmudne rysowanie. Czasami okazywało się, że szkic zawierał na tyle poważne błędy, że nie mógł być przekazany dalej, w efekcie czego trzeba było rysować od nowa. Kolejnym mankamentem dotychczasowych metod pomiaru było to, że raz sporządzonych materiałów nie można było wykorzystać ponownie. Wszystkie pomiary i cały szkic trzeba było wykonać raz jeszcze od początku do końca. Dzięki nowemu sprzętowi oraz oprogramowaniu sytuacji tej można już uniknąć. Drogomierze nadal wykorzystywane są m.in. przy niewielkich zdarzeniach, drobnych wypadkach. W określonych sytuacjach jest to w dalszym ciągu dobry i sprawdzony sposób pomiaru.

Występujący w obecnej dyspozycji techników kryminalistyki oraz specjalistów pogotowia wypadkowego sprzęt pomiarowy w postaci miarek i wózków pomiarowych sprawdza się w prostych zdarzeniach, ale przy bardziej skomplikowanych oględzinach możliwości tego sprzętu przestają być wystarczające. Ma to związek z topografią terenu, m.in. z trudno dostępnymi miejscami, na których znajdują się ślady kryminalistyczne. Problem ten w pewnym zakresie mogą rozwiązać nowoczesne urządzenia, służące do pomiarów i wizualizacji miejsc wypadków. W większości przypadków są to jednak urządzenia skomplikowane w użytkowaniu, których niewątpliwą zaletą jest precyzja, a wadą – czasochłonny proces związany z pomiarami i obróbką uzyskanych wyników. Do tego dochodzi brak kompatybilności większości dostępnych systemów z polskimi, łatwymi w obsłudze aplikacjami, dzięki którym obróbka uzyskanych wyników byłaby prosta i szybka. Problem ten w znacznym zakresie rozwiązuje system eSURV. Oferuje on precyzję pomiaru, łatwość w obsłudze, kompatybilność z polskim oprogramowaniem i prostą obróbkę danych (Sadowski, 2013, s. 78).

Musimy zdawać sobie sprawę, że wyłącznie od pracy policjanta na miejscu zdarzenia zależy dalszy bieg sprawy, możliwość jego prawidłowej rekonstrukcji i cały proces sądowy. Z tego też względu tak ważny jest dobór do służby osób o odpowiednich predyspozycjach, ich przygotowanie oraz docenienie odpowiedzialności, jaka na nich spoczywa. Przy zabezpieczaniu innych zdarzeń niezwiązanych z ruchem drogowym czynności wykonują policjanci techniki kryminalistycznej, a przy wypadkach drogowych

głównie policjanci ruchu drogowego, którzy muszą posiadać praktycznie takie same umiejętności jak technicy kryminalistyki. Ponadto, poza dokładnością konieczne jest też szybkie działanie przy likwidacji zdarzeń, implikowane coraz większymi natężeniami ruchu na polskich drogach.

3. Nowoczesny sprzęt służący likwidacji wypadków drogowych

Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego to pojazdy służące policjantom ruchu drogowego w całym kraju do prowadzenia czynności na miejscu wypadków drogowych lub też katastrof komunikacyjnych. Zakup pojazdów został współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Zakupiono łącznie 117 pojazdów „APRD”. Samochód jest wyposażony we wszystkie dostępne na rynku systemy zapewniające bezpieczeństwo i komfort, takie jak: ABS, ESP (elektroniczny system stabilizacji toru jazdy), poduszki powietrzne, nowoczesny układ ogrzewania, klimatyzację, jak również system sygnalizacji uprzywilejowania w ruchu drogowym oparty na technologii LED. Zabudowa pojazdu to m.in. maszt z najaśnicami, dodatkowe oświetlenie zewnętrzne, znak „! UWAGA WYPADEK”, agregat prądotwórczy i wyposażenie pojazdu w fotele, biurka, sprzęt informatyczny – laptop, drukarka, skaner czy ruter WIFI. Dzięki temu poprawia się bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz samych funkcjonariuszy, skraca się czas prowadzenia czynności procesowych i poprawia ich jakości, istnieje możliwość zbierania dowodów, przesłuchiwanie świadków na miejscu zdarzenia i sprawniejszej likwidacji skutków zdarzeń (Sekuła, 2023).



Rysunek 4. Ambulans Pogotowia Ruchu Drogowego.

Źródło: *Bezpieczniej na drogach – Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji*, K. Sekuła, 2023, Konferencja podsumowująca realizację projektu POIiŚ, Warszawa: KGP.



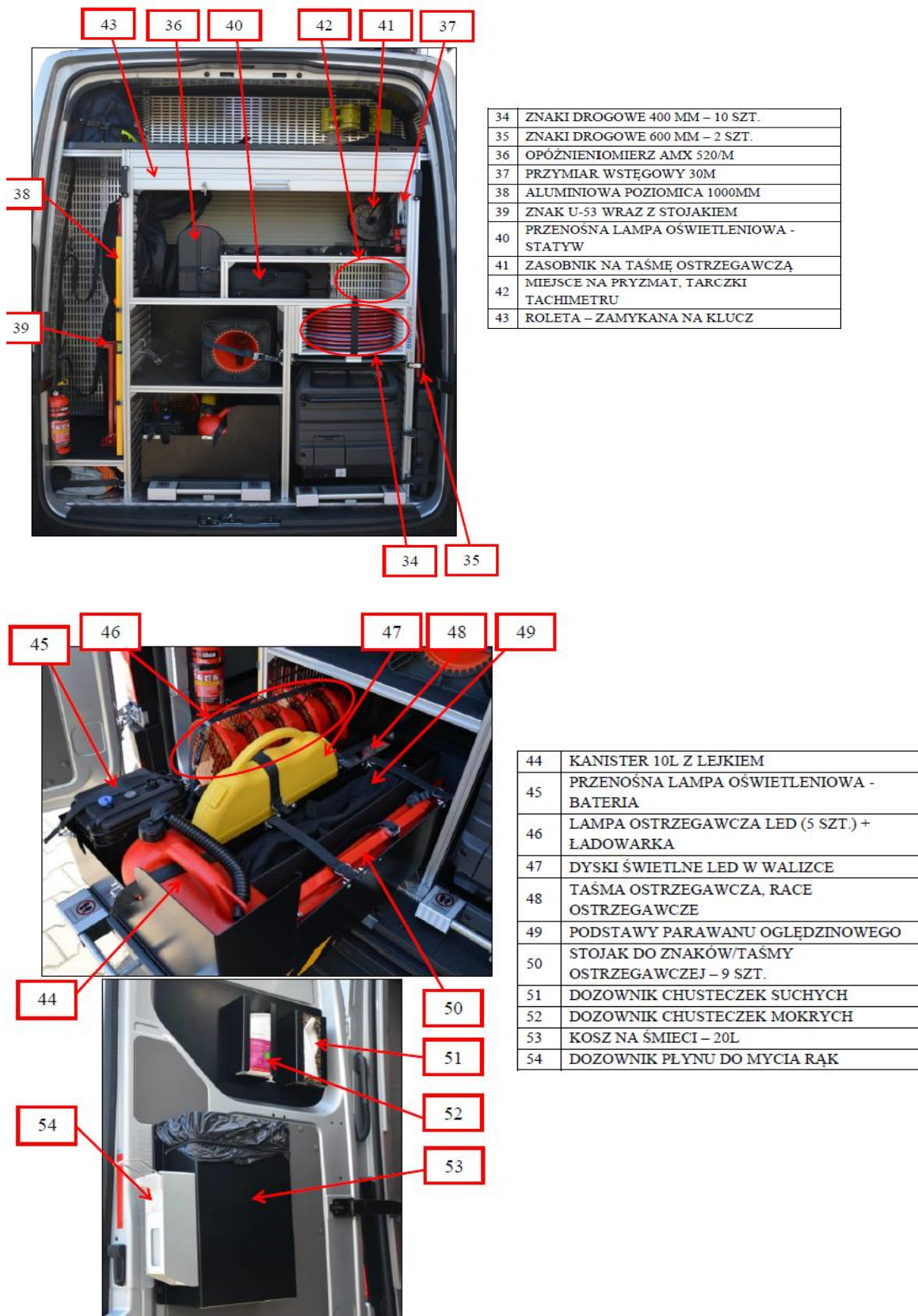
Rysunek 5. Tablica świetlna z napisem „Uwaga Wypadek”.

Źródło: *Bezpieczniej na drogach – Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji*, K. Sekuła, 2023, Konferencja podsumowująca realizację projektu POLiŚ, Warszawa: KGP.



Rysunek 6. Znaki drogowe.

Źródło: *Bezpieczniej na drogach – Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji*, K. Sekuła, 2023, Konferencja podsumowująca realizację projektu POLiŚ, Warszawa: KGP.



Rysunek 7. Elementy wyposażenia wewnątrz pojazdu (przedział III).

Źródło: *Bezpieczniej na drogach – Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji*, M. Dybek, 2023, Konferencja podsumowująca realizację projektu POliŚ, Warszawa: WRD KSP, materiał przygotowany przez Sekcję obsługi zdarzeń drogowych WRD KSP w Warszawie.

4. Od ołówka do tachimetru – nowoczesne metody wymiarowania

Wykonywanie szkiców zdarzeń drogowych na papierze milimetrowym przy użyciu linijki, ekierki, kątomierza, szablonu oznakowania poziomego, cyrkla, ołówka odchodzi już do lamusa. Nowym narzędziem pracy funkcjonariuszy drogowki, które znalazło się na pokładzie APRD, jest tachimetr – system eSURV firmy CYBID do pomiarów i wizualizacji 3D dla potrzeb dokumentacji, a także kryminalistycznej rekonstrukcji zdarzeń drogowych, oparty na najnowszej generacji Leica FlexLine TS10. System eSURV dedykowany jest do szybkiego i bardzo dokładnego pomiaru miejsca zdarzenia poprzez automatyczną rejestrację położenia przestrzennego śladów oraz szczegółów terenowych. Ważnym elementem proponowanego rozwiązania jest fakt, że moduł pomiarowy jest w pełni kompatybilny ze specjalistycznymi aplikacjami PLAN i V-SIM, umożliwiając tworzenie planów sytuacyjnych i rekonstrukcji 3D, które stosowane są już przez funkcjonariuszy w wielu jednostkach Policji naszego kraju.

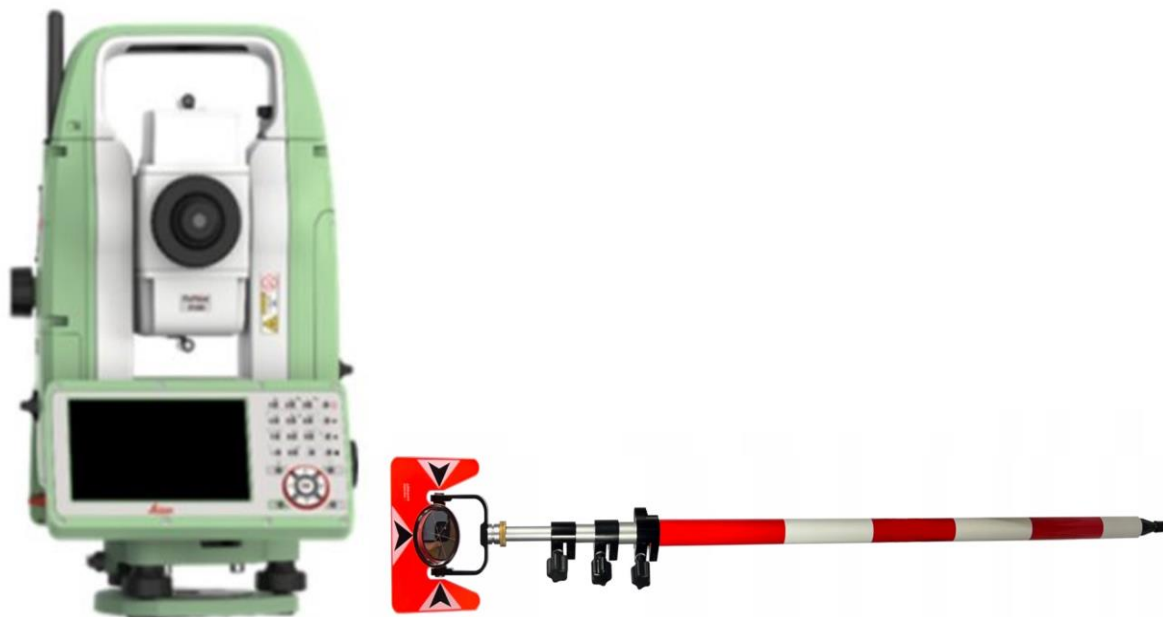
Tachimetr pozwala na dokładne nanoszenie śladów krzywoliniowych, np. zarzucania, bocznego znoszenia, hamowania, wymiarowanie dużej ilości śladów powstałych w zdarzeniach drogowych, weryfikację kolejności nanoszenia śladów. Instrument pomiarowy wraz z elementami uzupełniającymi (statyw, tyczka z lustrem itp.) mieści się w bagażniku typowego samochodu i może być przenoszony przez jedną osobę. Cechuje go łatwość użycia, zasięg pomiaru bezpośredniego dochodzi do 1000 m, a pomiary wykonuje się punktowo lub na lustro. Zabezpieczony jest w walizce chroniącej przed wstrząsami i uderzeniami mechanicznymi w czasie transportu, a także istnieje możliwość przenoszenia stanowiska. Dostosowany jest do pracy w każdych warunkach atmosferycznych (zakres temperatur od -20 do +50°C). Pozwala na tworzenie bazy szkiców i współpracę z podkładami mapowymi (ortofotomapy) (Dybek, 2023).

Pierwsze oprogramowanie do rysowania miejsc wypadków drogowych w oparciu o program Plan 1.0 wprowadzone zostało w Krakowie w 2000 roku, a pierwsze tachimetry pojawiły się w Warszawie w 2014 roku i Katowicach w 2019 roku. Od 2021 roku znajdują się one na wyposażeniu wszystkich jednostek w kraju.

Tachimetr nie zastępuje dotychczasowych metod prowadzenia oględzin miejsca zdarzenia, lecz stanowi narzędzie wspierające. Sczytuje zebrane dane i tworzy graficzny obraz miejsca zdarzenia widoczny na komputerze. Oprogramowanie analizuje oraz rekonstruuje przebieg zdarzenia, pomagając w jego interpretacji, co bardzo przyspiesza pracę.

W 2021 roku w Krakowie 308 policjantów, będących nowymi użytkownikami APRD, poznało tajniki działania tachimetrów. Obecnie szkolenie wpisane jest do programu szkolenia specjalistycznego kursu oraz doskonalenia zawodowego. Na kompleksowe oględziny miejsca wypadku drogowego i pojazdów, obsługę urządzenia pomiarowego tachimetr przeznaczono 12 godzin lekcyjnych. Z pewnością to zbyt mało, aby biegle posługiwać się urządzeniem, dlatego też policjanci doksztalcają się pod okiem doświadczonych funkcjonariuszy w terenie i na dodatkowych kursach doskonalenia zawodowego, obejmujących już 40 godzin.

Kupno przez Komendę Główną Policji radiowozów APRD i tachimetrów (wraz z instruktażem ich obsługi) było realizacją projektu „Bezpieczniej na drogach – Ambulans Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji” w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (Chyliński, Fert, 2021, s. 8-9).



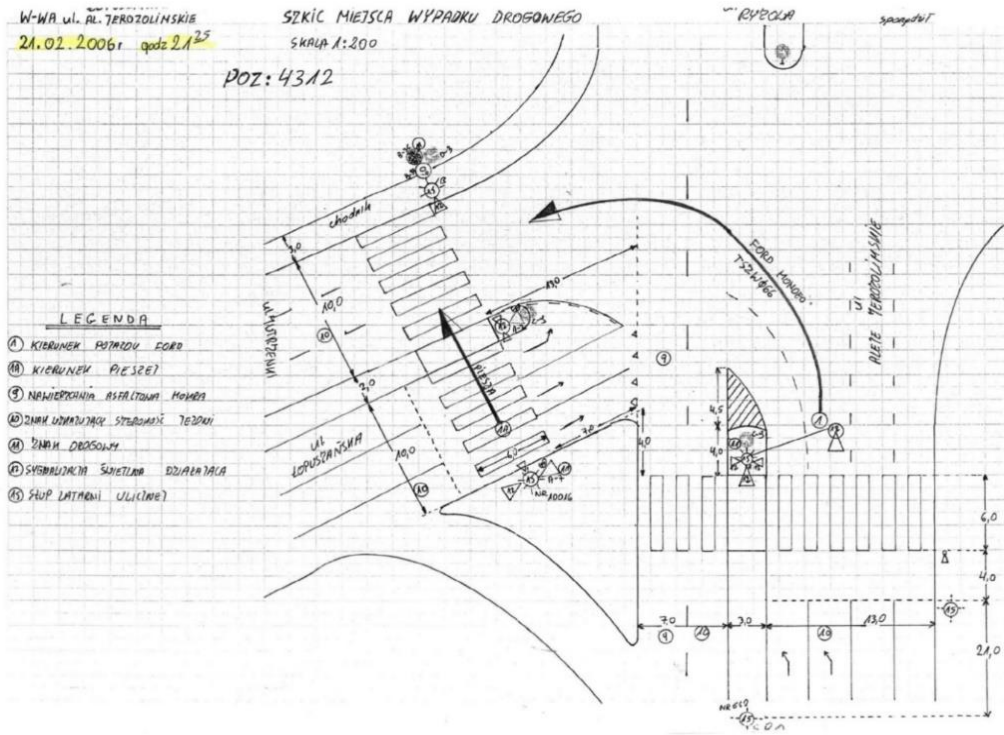
Rysunek 8. Elementy składowe tachimetru.

Źródło: *Bezpieczniej na drogach – Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji*, M. Dybek, 2023, Konferencja podsumowująca realizację projektu POiŚ, Warszawa: WRD KSP; materiał przygotowany przez Sekcję obsługi zdarzeń drogowych WRD KSP w Warszawie.



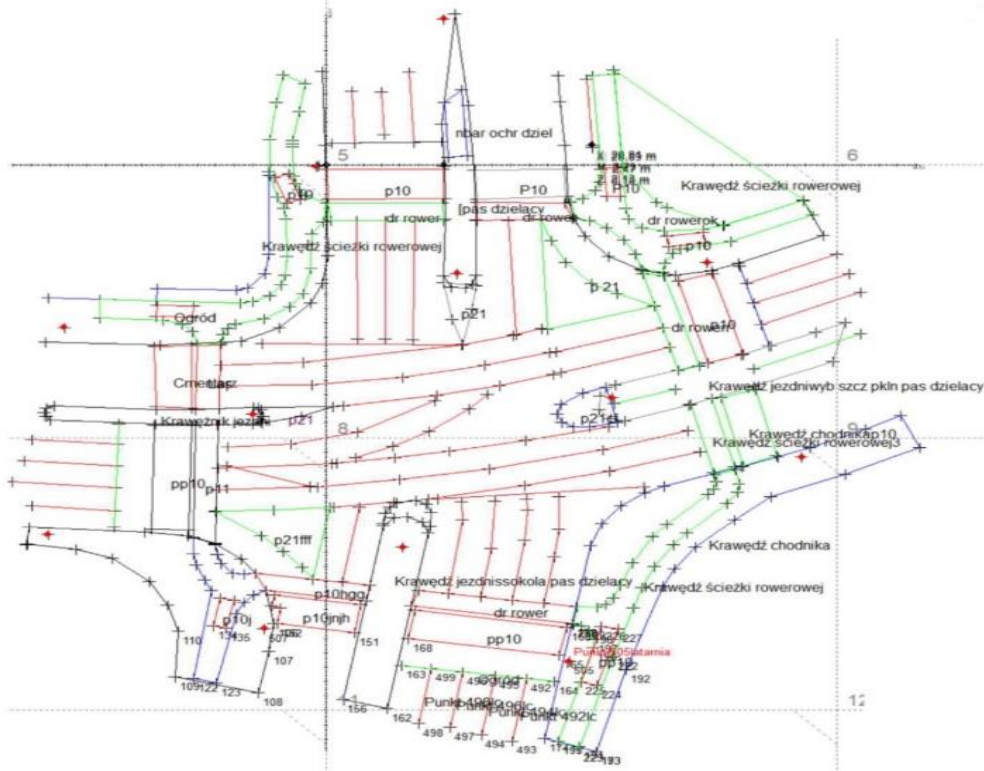
Rysunek 9. Miejsce wypadku drogowego.

Źródło: *Bezpieczniej na drogach – Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji*, M. Dybek, 2023, Konferencja podsumowująca realizację projektu POiŚ, Warszawa: WRD KSP; materiał przygotowany przez Sekcję obsługi zdarzeń drogowych WRD KSP w Warszawie.



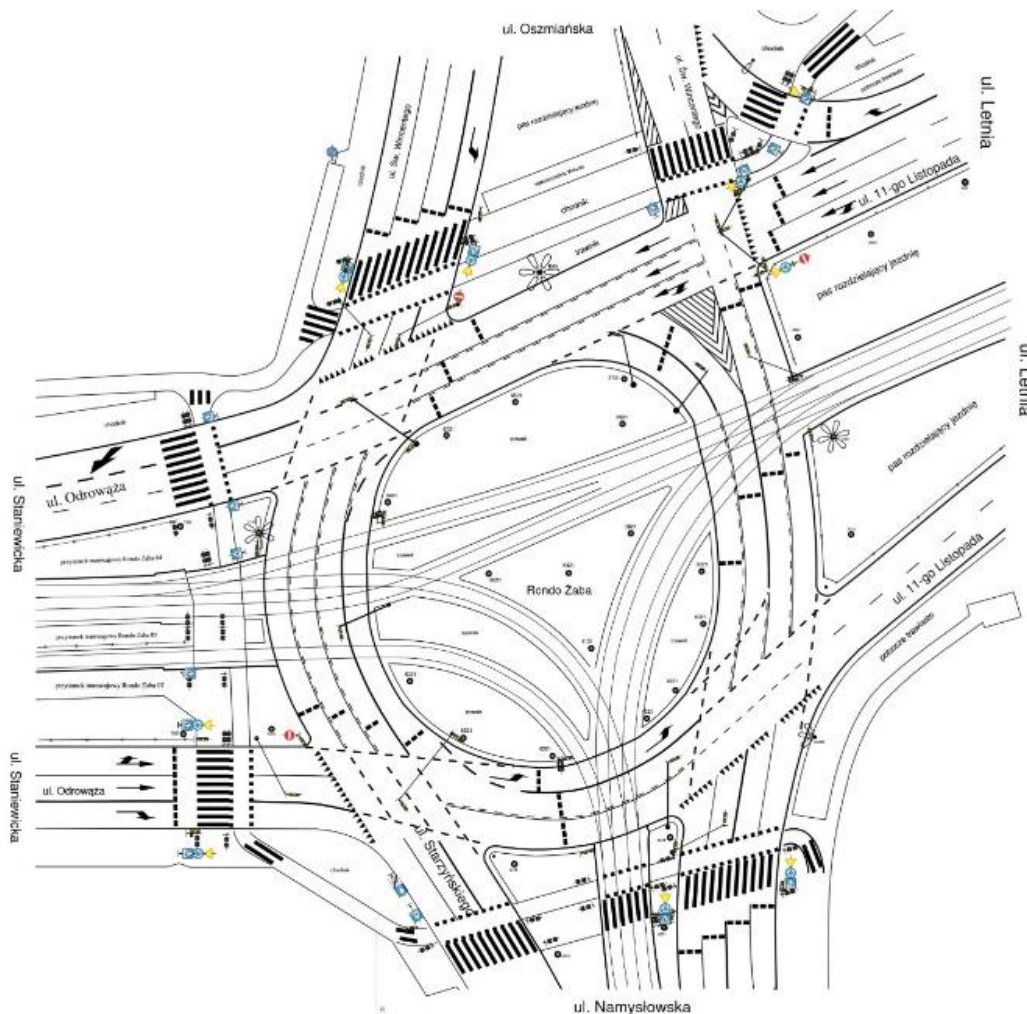
Rysunek 10. Szkic miejsca wypadku drogowego wykonany metodą tradycyjną.

Źródło: *Bezpieczniej na drogach – Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji*, M. Dybek, 2023, Konferencja podsumowująca realizację projektu POIiŚ, Warszawa: WRD KSP; materiał przygotowany przez Sekcję obsługi zdarzeń drogowych WRD KSP w Warszawie.



Rysunek 11. Szkic miejsca wypadku drogowego wykonany metodą punktową.

Źródło: *Bezpieczniej na drogach – Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji*, M. Dybek, 2023, Konferencja podsumowująca realizację projektu POIiŚ, Warszawa: WRD KSP; materiał przygotowany przez Sekcję obsługi zdarzeń drogowych WRD KSP w Warszawie.



Rysunek 12. Szkic miejsca wypadku drogowego wykonany przy pomocy tachimetru.
Źródło: *Bezpieczniej na drogach – Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji*, M. Dybek, 2023, Konferencja podsumowująca realizację projektu POiŚ, Warszawa: WRD KSP; materiał przygotowany przez Sekcję obsługi zdarzeń drogowych WRD KSP w Warszawie.



Rysunek 13. Obsługa tachimetru.
Źródło: *Bezpieczniej na drogach – Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji*, M. Dybek, 2023, Konferencja podsumowująca realizację projektu POiŚ, Warszawa: WRD KSP; materiał przygotowany przez Sekcję obsługi zdarzeń drogowych WRD KSP w Warszawie.

5. Polska technologia w służbie Policji

Dostawcą tachimetrów i specjalistycznego oprogramowania jest krakowska firma Cybid, specjalizująca się m.in. w tworzeniu systemów do dokumentowania, analizy i rekonstrukcji zdarzeń drogowych oraz kryminalnych. Z tych narzędzi korzystają biegli sądowi, Policja, a także firmy ubezpieczeniowe. To system przeznaczony do kompleksowej obsługi miejsc zdarzeń kryminalnych. Pozwala na szybki oraz bardzo dokładny pomiar miejsca zdarzenia poprzez automatyczną rejestrację położenia przestrzennego śladów i szczegółów terenowych. Na system składają się: tachimetr ze specjalistycznym oprogramowaniem, walizką do transportu, akumulatorem, ładowarką i kartą pamięci SD 2 GB, dodatkowe akcesoria pomiarowe (m.in. drewniany statyw, lustro i tyczka) oraz oprogramowanie komputerowe, takie jak PHOTORECT, przeznaczone do fotogrametrycznego przekształcenia zdjęć oraz PLAN – do tworzenia szkiców. Urządzenie to pozwala na pomiar odległości do 5 km (na lustro) z dokładnością 3 mm + 2 ppm i kątów z dokładnością 2°. Instrument wyposażono w dotykowy wyświetlacz LCD o przekątnej 3,2 cala i polskie oprogramowanie, zaprojektowane do obsługi całego procesu dokumentowania miejsca zdarzenia. Obsługa systemu jest maksymalnie uproszczona, intuicyjna i nie wymaga wykształcenia geodezyjnego. Dane pomiarowe można zaimportować do graficznej desktopowej aplikacji PLAN, przeznaczonej do sporządzania planów sytuacyjnych z miejsca zdarzenia drogowego. PLAN posiada m.in. rozbudowany system automatycznego kreślenia odcinków dróg (jednym ruchem myszy można wykreślić prosty lub krzywoliniowy odcinek drogi, zawierający pasy ruchu, pobocza i oznakowanie poziome) czy kalkulator pozwalający wyliczyć nieznaną promień łuku na podstawie zmierzonej cięciwy i strzałki. Ponadto w program wbudowano wzory ponad 200 najczęściej spotykanych pionowych znaków drogowych, ponad 100 sylwetek typowych pojazdów i obiektów występujących w ruchu drogowym. Baza jest na bieżąco aktualizowana (<https://cybid.com.pl/plan/>, dostęp: 31.10.2023).

6. Konieczność ciągłego unowocześniania narzędzi na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – pozyskiwanie środków

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 zrealizowano szereg zadań w zakresie poprawy/ochrony bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- Projekt „Bezpieczniej na drogach – nowoczesny sprzęt dla polskiej Policji” – wartość 102 653 609,67 zł, z czego finansowanie ze środków Unii Europejskiej wyniosło 87 255 567,50 zł, a współfinansowanie z budżetu państwa 15 398 042,17 zł. Umowa o dofinansowanie została podpisana w dniu 17 marca 2017 roku. Realizacja projektu została zakończona w dniu 30 kwietnia 2021 roku i zawierała: 600 radiowozów oznakowanych – KIA CEED, 140 radiowozów nieoznakowanych z wideorejestratorem BMW 330i xDrive w policyjnej wersji RD-Video, 400 laserowych mierników prędkości z rejestracją obrazu – LTI 20/20 TruCAM, 740 terminali mobilnych stanowiących wyposażenie pojazdów służby ruchu drogowego – ZEBRA Technologies model ET55. 740 radiotelefonów przewoźnych – celem wyposażenia pojazdów w ramach projektu, 31 radiowozów nieoznakowanych

z wideorejestratorem (wyposażonych w radiotelefony) – BMW 330i xDrive (wariant 8X91), 51 radiowozów oznakowanych o podwyższonych parametrach (wyposażonych w radiotelefony) – BMW 320i (wariant 5F71), 82 terminale przenośne ZEBRA Technologies. Ponadto, w ramach projektu zrealizowano zakup: 68 laserowych mierników prędkości z rejestracją obrazu – LTI 20/20 TruCAM II.

- Projekt „Bezpiecznie na drogach – Ambulans Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji” – wartość 64 585 031,47 zł, z czego finansowanie ze środków Unii Europejskiej wyniosło 54 897 276,74 zł, a współfinansowanie z budżetu państwa 9 687 754,73 zł. Umowa o dofinansowanie została podpisana w dniu 18 grudnia 2019 roku. Zakupiono 77 pojazdów VW Crafter w policyjnej wersji Ambulans Pogotowia Ruchu Drogowego, 77 tachimetrów z oprogramowaniem, a w drugiej fazie 40 pojazdów VW Crafter w policyjnej wersji Ambulans Pogotowia Ruchu Drogowego.
- Projekt „Bezpiecznie na drogach – motocykle dla służby ruchu drogowego” – wartość 75 858 450,00 zł, z czego finansowanie ze środków Unii Europejskiej wyniosło 64 479 682,50 zł, a współfinansowanie z budżetu państwa – 11 378 767,50 zł. Umowa o dofinansowanie została podpisana w dniu 11 czerwca 2021 roku. W ramach tego projektu zakupiono i przekazano do jednostek Policji 478 motocykli ciężkich dla służby ruchu drogowego (453 motocykle dla jednostek Policji + 25 motocykli dla Centrum Szkolenia Policji w Legionowie), 876 kompletów strojów motocyklisty. Ponadto w ramach tego projektu przeprowadzono szkolenie w zakresie kierowania motocyklem szosowym dla 906 policjantów ruchu drogowego (w 2021 roku – 96 policjantów, a 2022 roku – 810 policjantów).
- Projekt „Bezpiecznie na drogach – pojazdy Ekip Techniki Drogowej i Ekologii dla Policji” – wartość 31 745 975,18 zł, z czego finansowanie ze środków Unii Europejskiej wyniosło 26 984 078,90 zł, a współfinansowanie z budżetu państwa 4 761 896,28 zł. Umowa o dofinansowanie została podpisana w dniu 29 grudnia 2021 roku. W ramach tego projektu zakupiono 53 pojazdy dla policyjnych Ekip Techniki Drogowej i Ekologii (ETDiE).
- Projekt „Bezpiecznie na drogach – nowoczesny sprzęt dla polskiej Policji etap II” 100 laserowych mierników prędkości z rejestracją obrazu LTI 20/20 TruCAM II, 83 pojazdy oznakowane Skoda Scala, 17 pojazdów Skoda SuperB z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 to projekty o wartości 297 237 384,02 zł.

Pamiętać należy, że wymiana sprzętu musi mieć w Policji charakter cykliczny i podlegać okresowej wymianie dla zachowania ciągłości służby oraz możliwości utrzymania wysokiej jakości działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

7. Interdyscyplinarność policjanta ruchu drogowego

Służba policjanta ruchu drogowego charakteryzuje się koniecznością posiadania licznych umiejętności oraz szerokiego zasobu wiedzy, a w szczególności chodzi tu o przepisy prawa związane z materią ruchu drogowego. Zakres przedmiotowy służby pełnionej przez policjanta ruchu drogowego (RD) opiera się w głównej mierze o zapisy Zarządzenia nr 30 Komendanta Głównego Policji w sprawie pełnienia służby na drogach (Dz.Urz.KGP.2017.64 ze zm., zwanego dalej Zarządzeniem nr 30 KGP).

Policjant RD jest funkcjonariuszem, z którym statystyczny obywatel ma najczęściej do czynienia. Stąd też Policja, jako formacja, jest z nim utożsamiana, a więc stanowi on pewnego rodzaju jej wizytówkę. Z tego powodu, to policjanci RD są najczęściej obciążeni medialną oceną swego postępowania. Należy wskazać, że bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest oceniane głównie na podstawie liczby zaistniałych zdarzeń drogowych. Pozostaje w społecznym zainteresowaniu w skali kraju, jak również jest przedmiotem stałej analizy na szczeblu europejskim. Wszelkie zestawienia dotyczące poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym gromadzone są w oparciu o dokumentację wytworzoną w toku służby policjanta RD (dane w SEWIK¹ i SESPOL²). Na szczeblu centralnym tworzone są programy poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (np. pieszych, rowerzystów czy motocyklistów). W odniesieniu do tej kwestii tworzone są systemy ocenne, których realizacja na zadanym poziomie stanowi wymóg dla poszczególnych jednostek Policji (np. określone w Planie Działalności KGP, KWP, budżecie zadaniowym, planach poprawy bezpieczeństwa). Ich realizacja uwarunkowana jest poprzez właściwe wykonywanie zadań stawianych przed policjantami RD, którzy muszą legitymować się wysokim zasobem wiedzy i umiejętnościami praktycznymi. Należy wskazać, że sama karta statystyczna podsumowująca służbę policjanta RD zawiera obecnie niemal 400 pozycji, które musi on przeanalizować i odpowiednio wypełnić po zakończonej służbie. Do podstawowych zadań policjanta RD należy sprawowanie nadzoru nad bezpieczeństwem, porządkiem i płynnością ruchu drogowego, a także zapobieganie przestępstwom i wykroczeniom. Chcąc prawidłowo realizować wspomniane zadania, policjant RD musi być gotowy do wykonywania takich czynności, jak: kierowanie ruchem drogowym, kontrola stanu technicznego pojazdu silnikowego, kontrola przewozu towarów niebezpiecznych, kontrola przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, kontrola prędkości pojazdów przy użyciu przyrządów specjalistycznych (wideorejestrator, ręczny miernik prędkości), obsługa wypadku drogowego (w tym wykonywanie na miejscu zdarzenia większości czynności procesowych). Jednym z wielu zadań, jakie w toku służby realizują policjanci RD, jest weryfikacja i reagowanie na zgłoszenia z Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa. Wśród wspomnianych zgłoszeń ponad 71% stanowią te, które dotyczą problematyki ruchu drogowego (na podstawie danych z województwa małopolskiego za rok 2021 – 32 594 zgłoszenia spośród 45 414).

¹ SEWIK (System Ewidencji Pojazdów i Kolidacji) jest centralnym zbiorem informacji o osobach uczestniczących w zdarzeniach drogowych: kierujących – sprawcach i poszkodowanych, pieszych – sprawcach lub poszkodowanych w przypadku obrażeń, pasażerach – sprawcach lub poszkodowanych w przypadku obrażeń. Celem przetwarzania danych osobowych w SEWIK jest realizacja zadań ustawowych, tj. obowiązku przekazywania informacji o zdarzeniach drogowych do Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych i zakładów ubezpieczeń oraz tworzenie zestawień statystycznych zdarzeń drogowych wykorzystywanych w analizach z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

² SESPOL – System Elektronicznej Sprawozdawczości w Policji.

W celu właściwej realizacji zadań, a także żeby uczynić zadość wymaganiom formalnym określonym w przepisach szczegółowych, policjanci RD są kierowani na liczne szkolenia oraz kursy: specjalistyczny z zakresu ruchu drogowego obsługi: wideorejestratorów, tachografów cyfrowych, mierników prędkości, kierowania motocyklem, kierowania pojazdem służbowym, z obsługi zdarzeń drogowych i obsługi tachimetrów. Należy podkreślić, że to kurs specjalistyczny z zakresu ruchu drogowego stanowi podstawę do możliwości realizacji zadań przez policjanta RD. Funkcjonariusz nieposiadający takiego kursu nie może w pełnym zakresie obsługiwać zdarzeń drogowych, kierować ruchem drogowym, korzystać z urządzeń specjalistycznych czy kontrolować stanu technicznego pojazdów. Kurs ten jest niezbędny również przy przeprowadzaniu kontroli drogowych w transporcie (m.in. czas pracy kierowców, ADR, taksówki). Kursy dotyczące obsługi wideorejestratorów czy ręcznych mierników prędkości dotyczą tylko bardzo wąskiego wycinka materii ruchu drogowego.

Podstawowe akty prawne, które powinny być znane policjantowi pionu ruchu drogowego, to m.in.:

- Ustawy: o Policji, ŚPB, Kodeks karny, Kodeks postępowania karnego, Kodeks wykroczeń, Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, Prawo o ruchu drogowym, o kierujących pojazdami, o transporcie drogowym, o czasie pracy kierowcy, o drogach publicznych, o przewozie towarów niebezpiecznych, o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, Kodeks postępowania administracyjnego, o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.
- Rozporządzenia: w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń, w sprawie badań na zawartość alkoholu w organizmie, w sprawie wykazu środków działających podobnie do alkoholu oraz warunków i sposobu przeprowadzania badań na ich obecność w organizmie, w sprawie kontroli ruchu drogowego, w sprawie kierowania ruchem drogowym, w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego, w sprawie znaków i sygnałów drogowych, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, w sprawie warunków technicznych pojazdów wchodzących w skład kolejki turystycznej oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach, w sprawie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR, w sprawie usuwania pojazdów pozostawionych bez tablic rejestracyjnych lub których stan wskazuje na to, że nie są używane, w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej, w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych, w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych, w sprawie rodzaju i zakresu dokumentu potwierdzającego

zawarcie umowy ubezpieczenia obowiązkowego, w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, w sprawie trybu legalizacji tablic rejestracyjnych oraz warunków technicznych i wzorów znaku legalizacyjnego.

- Przepisy międzynarodowe: Umowa ADR, Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, Konwencje o ruchu drogowym (genewska i wiedeńska).

Należy nadmienić, że policjant RD – będący de facto policjantem służby prewencyjnej – realizuje przede wszystkim zadania wskazane w Zarządzeniu nr 30 KGP. Funkcjonariusze służby prewencyjnej, którzy nie pełnią służby w komórkach ds. ruchu drogowego, mogą realizować wyłącznie wybrane zadania wskazane w powyższym Zarządzeniu. Ma to jednak miejsce sporadycznie i w bardzo ograniczonym zakresie. Fakt ten z kolei wynika z treści §2 ust. 4 Zarządzenia nr 30 KGP, który ogranicza wykonywanie niektórych czynności wymagających wiedzy specjalistycznej i umiejętności z zakresu RD do policjantów posiadających stosowne przeszkolenia. Policjanci RD wykonujący czynności na miejscu zdarzenia drogowego – poza tymi dotyczącymi zabezpieczenia miejsca zdarzenia – podejmują również takie, które przeznaczone są dla funkcjonariuszy służby dochodzeniowo-śledczej oraz techników kryminalistyki, do których zaliczyć należy:

- oględziny miejsca, rzeczy i osób (w tym także oględziny zwłok);
- zabezpieczenie i analiza śladów kryminalistycznych;
- sporządzanie protokołów oględzin wraz ze szkicem kryminalistycznym;
- wykonywanie dokumentacji fotograficznej;
- przesłuchanie świadków zdarzenia (w przypadkach niecierpiących zwłoki);
- przeprowadzenie innych niezbędnych czynności procesowych.

Zatem poza tzw. „normalnymi” zadaniami stawianymi przed policjantami RD, zdarzają się dodatkowo także te, do których wykonania niezbędna jest specjalistyczna wiedza oraz umiejętności w tym zakresie. Należy tutaj podkreślić, że np. technicy kryminalistyki przechodzą kursy specjalistyczne, ukierunkowane na zdobycie wysoko wyspecjalizowanych umiejętności praktycznych wyłącznie z zakresu przeprowadzania oględzin (miejsca/rzeczy/osób) czy zabezpieczania śladów kryminalistycznych. Policjant RD bardzo często zmuszony jest realizować wyżej wymienione zadania wyłącznie w oparciu o wiedzę, jaką posiadał na kursie specjalistycznym z zakresu ruchu drogowego, gdzie omawiany zasób wiedzy jest jedynie wycinkiem całego programu nauczania.

Kolejnym ważnym aspektem służby policjanta RD jest przeprowadzanie postępowania mandatowego. Z uwagi na powszechność jego stosowania w toku codziennej służby, kandydat do jej pełnienia powinien być odpowiednio dobrany pod kątem posiadania stosowanych predyspozycji w omawianym zakresie. Nie sposób nie podkreślić w tym miejscu wagi podejmowanych przez funkcjonariuszy decyzji w zakresie postępowania mandatowego. Nakładane mandaty karne za wykroczenia popełniane przez kierujących (i kierowane w tym zakresie wnioski do sądu) powodują także gromadzenie przez nich punktów karnych w ewidencji. Te z kolei są podstawą do skierowania wniosku o kontrolne sprawdzenie kwalifikacji kierowcy (po przekroczeniu

limitu punktowego). Na podstawie wyżej wymienionego wniosku właściwy starosta, w oparciu o postępowanie administracyjne, wydaje decyzje w przedmiocie skierowania kierowcy na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji.

Analogiczna sytuacja odnosi się do zatrzymywanych uprawnień czy dowodów rejestracyjnych, gdzie decyzja policjanta RD niejednokrotnie niesie za sobą bardzo poważne konsekwencje w stosunku do kierowcy. Podkreślenia wymaga również fakt, jak istotne dla uczestników zdarzeń drogowych są decyzje policjantów RD, podejmowane na miejscu ich likwidacji. To właśnie decyzja policjanta RD jest podstawą do stwierdzenia zaistnienia okoliczności uzasadniających wypłatę odszkodowania za powstałe szkody komunikacyjne.

Wykonane przez policjanta RD czynności na miejscu wypadków drogowych, a w szczególności gromadzona przez niego dokumentacja o charakterze procesowym, stanowią na dalszym etapie postępowania (sądowego) filar rzeczowego materiału dowodowego. To wyłącznie na tej podstawie sąd jest w stanie w sposób profesjonalny orzekać w materii sprawstwa wypadków drogowych. Należy podkreślić, że wspomniany materiał dowodowy jest podstawą do ewentualnych dalszych analiz wykonywanych na zlecenie sądu przez biegłych z zakresu rekonstrukcji zdarzeń drogowych.

Posiłkując się statystyką zdarzeń drogowych za 2022 rok, należy wskazać, że w tym czasie w Polsce doszło do 21 322 wypadków drogowych, w których 1 896 osób poniosło śmierć, a 24 743 zostały ranne. Oprócz tego zlikwidowano 362 266 kolizji drogowych.

Należy wyraźnie podkreślić, że na podstawie zarządzeń Komendanta Głównego Policji policjanci podejmujący czynności na miejscu zdarzeń drogowych są zobligowani do sporządzania karty zdarzenia drogowego, która rejestrowana jest w systemie ewidencji wypadków oraz kolizji (SEWiK). Tak zgromadzone dane stanowią trzon tworzonej corocznie statystyki zdarzeń drogowych, ukazującej poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Statystyka ta jest z kolei podstawą do tworzenia ogólnopolskich programów bezpieczeństwa. Na jej podstawie porównywany jest też poziom bezpieczeństwa w Polsce w odniesieniu do państw Unii Europejskiej. Z przedmiotowych danych statystycznych korzystają – celem dalszych analiz – inne instytucje i organy państwowe (np. ITD, zarządcy dróg, placówki badawcze, towarzystwa ubezpieczeniowe itd.). Rzetelność wprowadzonych danych, właściwość podejmowanych decyzji – w zakresie wskazania sprawcy zdarzenia – oraz określenie jego przyczyny zależą właśnie od policjanta RD.

Pomimo powołania specjalistycznej formacji przeznaczonej do kontroli transportu drogowego (tj. ITD), policjanci RD nadal zobligowani są do przeprowadzania kontroli drogowych w stosunku do kierujących pojazdami w szeroko rozumianym transporcie drogowym. W tym zakresie postawiono przed nimi identyczne zadania jak w przypadku pracowników Inspekcji Transportu Drogowego. Fakt ten z kolei implikuje konieczność znajomości przez policjantów RD szeregu specjalistycznych przepisów. Wśród zadań koniecznych do realizacji w omawianym zakresie można wymienić m.in.: kontrolę czasu pracy kierowców, kontrolę dokumentów wymaganych w transporcie, kontrolę pojazdów „TAXI” (w tym także nielegalny przewóz osób), kontrolę pojazdów przewożących towary niebezpieczne oraz tzw. „wrażliwe” – ADR, SENT, odpady, kontrolę pojazdów przewożących zwierzęta.

W przypadku kontroli przewozów tzw. „towarów wrażliwych” (SENT), zadania stawiane są przed policjantami RD są tożsame względem tych stawianych przed – wyspecjalizowanymi w tym zakresie – funkcjonariuszami Izby Celno-Skarbowej (Krajowa Administracja Skarbowa). Ponadto funkcjonariusze RD – przy współpracy z przedstawicielami starostw powiatowych – kontrolują pojazdy przeznaczone do nauki jazdy.

W trakcie pełnionej służby policjanci RD zobligowani są do kontroli czasu pracy kierowców. W przypadku ujawnienia nieprawidłowości w tym zakresie kieruje się stosowną dokumentacją do ITD celem prowadzenia postępowań administracyjnych w zakresie naruszeń w transporcie drogowym. Należy w tym miejscu nadmienić, że sporządzana dokumentacja nie stanowi szablonu postępowania, a wręcz – w większości przypadków – ma charakter indywidualny w stosunku do naruszeń, których kierujący (bądź przedsiębiorca) się dopuścił. W przypadkach szczególnie skomplikowanych, wymagających wielu analiz, kontrola drogowa potrafi trwać nawet kilka godzin. Z powyższego wynika zatem, jak istotnym elementem jest posiadanie przez policjanta RD takiego poziomu wiedzy i umiejętności, aby kontrola drogowa prowadzona była w sposób profesjonalny, jak też nie powodowała niepotrzebnych zakłóceń w transporcie drogowym. Przedłużanie czasu wykonywanych czynności kontrolnych z powodu braku odpowiedniej wiedzy, umiejętności czy doświadczenia w tej materii negatywnie wpływa na wizerunek Policji.

W toku kontroli transportu drogowego przed policjantami RD postawiono też zadanie polegające na kompleksowej kontroli autobusów, w szczególności tych przewożących dzieci i młodzież w okresie ferii czy wakacji. Poza dokumentami wymaganymi w transporcie drogowym i czasem pracy kierowcy policjanci kontrolują także stan techniczny pojazdu. Do zadań takich kierowani są głównie policjanci nieposiadający uprawnień wyższych kategorii (C,D). Tym samym wymaga to od nich szczególnego przygotowania do przeprowadzenia takich kontroli. Należy w tym miejscu nadmienić, że w ramach szkoleń organizowanych przez Policję nie ma możliwości rozszerzenia przez funkcjonariuszy posiadanych kategorii praw jazdy. Tego rodzaju rozwiązanie pozwoliłoby lepiej zrozumieć oraz poznać problematykę kontroli stanu technicznego tych pojazdów czy specyfikę poruszania nimi.

Zgodnie z §7 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U.2017.784 ze zm.), każdy projekt zmiany organizacji ruchu na drodze krajowej, wojewódzkiej i powiatowej powinien być przedstawiony do opinii właściwemu komendantowi Policji. Implikuje to, że w toku codziennych zadań policjanci RD są zobowiązani do opiniowania projektów zmian organizacji ruchu. Czynności te wymagają od nich umiejętności prowadzenia rzeczowej i profesjonalnej korespondencji ze stronami wnioskującymi. W przypadku wystąpienia zdarzenia drogowego ze skutkiem śmiertelnym dokonuje się też lustracji takiego miejsca. Opiniowanie projektów organizacji ruchu i uczestnictwo w lustracjach miejsc zdarzeń drogowych wymaga znajomości przepisów specjalistycznych z zakresu oznakowania drogowego. Policjanci RD biorą także udział w komisjach i naradach z udziałem przedstawicieli z zarządów dróg publicznych. Mają one na celu wprowadzenie nowej bądź też zmianę istniejącej organizacji ruchu drogowego. W toku codziennej służby

funkcjonariusze RD zwracają się też z wnioskami do zarządców dróg publicznych o zmianę organizacji ruchu, w przypadku, gdy jest ona niezgodna z obowiązującymi przepisami lub w celu poprawy istniejących rozwiązań. Omawiane czynności wymagają od funkcjonariuszy RD, by w tej materii byli oni niejako „ekspertami” w tej dziedzinie. Policjanci RD, w ramach realizacji zadań dotyczących inżynierii ruchu drogowego, przeprowadzają też kontrole robót drogowych. Mają one na celu sprawdzenie, czy roboty te są właściwie oznakowane i prowadzone zgodnie z zatwierdzonym projektem zmiany organizacji ruchu (sprawdzenie, czy w ogóle taki projekt został złożony). W przypadku, kiedy stwierdzone zostaną naruszenia w tym zakresie, funkcjonariusze RD stosują prawem przewidziane środki.

Wykonywanie zadań dotyczących inżynierii ruchu drogowego wymaga od kierowników komórek organizacyjnych właściwych ds. ruchu drogowego (na szczeblu powiatowym i wojewódzkim) kierowania do tych czynności policjantów doświadczonych i posiadających odpowiedni zasób wiedzy. Sytuacja taka powoduje, że kierownik ma w dyspozycji realnie mniejszą liczbę funkcjonariuszy, których może skierować do zadań związanych z kontrolą i nadzorem nad ruchem drogowym. Podkreślenia wymaga fakt, że każdy projekt organizacji ruchu dotyczący drogi krajowej, wojewódzkiej i powiatowej wymaga wydania opinii przez właściwego komendanta Policji. To z kolei wymusza rezerwowanie istotnej ilości czasu służby policjantów na wykonywanie tych czynności. Policjanci zajmujący się problematyką inżynierii ruchu drogowego uczestniczą w tworzeniu tzw. planów działań ratowniczych, które określają algorytm postępowania dla służb państwowych w przypadku wystąpienia zdarzeń drogowych w ciągu dróg krajowych. W szczególności precyzują w sposób kompleksowy tryb postępowania w przypadku zaistnienia zatorów drogowych, które mogą w istotny sposób wpłynąć na pogorszenie się płynności ruchu w skali całego powiatu czy nawet województwa. Za organizację objazdów i rozładowanie ruchu w miejscu zdarzeń odpowiadają policjanci RD. Funkcjonariusze ci muszą posiadać stosowne przeszkolenie, umożliwiające im podjęcie ręcznego kierowania ruchem drogowym (na podstawie §2 ust. 4 pkt 1 Zarządzenia nr 30 KGP).

Z uwagi na specyfikę pełnienia służby, to głównie policjanci RD stosują postępowania mandatowe w stosunku do uczestników ruchu drogowego. Mamy tu do czynienia z koniecznością przeprowadzenia przez nich (w zawężonym zakresie) wybranych czynności w sprawie o wykroczenia. I tak, policjanci RD są zobligowani do ustalenia okoliczności popełnienia wykroczenia, jego sprawcy oraz interpretacji obowiązujących przepisów prawa. Mając na uwadze ciągłe zmiany w przepisach ruchu drogowego oraz w postępowaniach w sprawach o wykroczenia w zakresie RD, należy podkreślić, że nie jest to łatwym zadaniem. Policjanci RD w jednej chwili ujawniają wykroczenie, oceniają jego okoliczności i muszą podjąć decyzję dotyczącą ukarania sprawcy. W przypadku likwidacji zdarzeń drogowych (kolizji) dochodzi jeszcze konieczność ustalenia sprawcy takiego zdarzenia. Wliczając do powyższego ostatnią nowelizację przepisów prawa w zakresie wysokości grzywien nakładanych w drodze MKK, należy wskazać, że stanowi to swego rodzaju wyzwanie dla policjanta RD. Grzywna nakładana na sprawcę może przekroczyć wysokość jego/jej miesięcznych zarobków. Temu z kolei towarzyszy społeczne niezadowolenie oraz frustracja, która bezpośrednio przenosi się na policjanta RD. Większa materialna odpowiedzialność

za popełnianie wykroczenia, w tym również przypadki zatrzymania dokumentów uprawniających do kierowania pojazdami, powoduje ponadto, że policjanci muszą się mierzyć z wysokim zagrożeniem o charakterze korupcyjnym. Opisane sytuacje generują spotęgowane wręcz obciążenie psychiczne dla policjanta RD. Podkreślenia wymaga również fakt, że policjant pełniący służbę na drodze jest ciągle narażony na wdychanie szkodliwych dla zdrowia substancji pochodzących z zanieczyszczonego powietrza (generowane m.in. przez silniki pojazdów). Dotyczy to głównie sytuacji, w których policjant RD kieruje ruchem drogowym lub kontroluje stan techniczny pojazdu (np. za pomocą urządzeń do analizy składu spalin).

Omówiona problematyka ukazuje złożoność i interdyscyplinarny charakter służby pełnionej przez policjanta RD. Podejmowane przez niego decyzje stanowią podstawę do prowadzenia dalszych postępowań o charakterze zarówno karnym, jak i administracyjnym. Zakres jego obowiązków stanowi szeroki wachlarz niezbędnych umiejętności i wiedzy. To z kolei powoduje konieczność przyswojenia przez niego ogromnego wręcz zasobu wiedzy oraz odbycia licznych szkoleń o specjalistycznym charakterze.

8. Uczymy innych

Rozwój Polskiej Policji doceniany jest na arenie międzynarodowej. Obecnie nasi policjanci pełnią rolę instruktorów i wdrażają nowe rozwiązania w krajach starających się o podniesienie bezpieczeństwa w swoim regionie i ograniczenie osób zabitych lub rannych w wypadkach drogowych. W 2021 roku wdrożono m.in. MIĘDZYKRAJOWE SZKOLENIE W LATACH 2021-2023 na terenie Polski i Gruzji.

W 2021 roku przeprowadzono „Szkolenie na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wzmocnienia instytucjonalnego Policji Patrolowej i Służb Zarządzania Kryzysowego Gruzji”, w którym udział wzięło 45 funkcjonariuszy Policji Patrolowej i Służb Zarządzania Kryzysowego Gruzji. Tematyka 5-dniowego szkolenia dotyczyła postępowania na miejscu wypadków drogowych, zasad udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej osobom poszkodowanym i współpracy służb na miejscu zdarzenia.

W roku 2022 odbyło się „Szkolenie policjantów w zakresie podejmowania wieloaspektowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego Gruzji”, w którym udział wzięło 50 funkcjonariuszy Policji Patrolowej i Służb Zarządzania Kryzysowego Gruzji. Dotyczyło ono wypracowanego w Polsce postępowania na miejscu katastrof w ruchu lądowym i zasad udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej osobom poszkodowanym, w tym współpracę służb na miejscu zdarzenia oraz psychologicznych aspektów czynności wykonywanych w ramach pomocy ofiarom katastrofy drogowej. Następnym etapem była profilaktyka, jak również szkolenie policjantów.

W 2023 roku szkolenie związane było z „Podejmowaniem wieloaspektowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego Gruzji”, a jego tematyka dotyczyła takich zagadnień, jak m.in.: działania Policji podejmowane w stosunku do niechronionych uczestników ruchu drogowego, taktyka i technika kierowania pojazdem, postępowania ratownicze w stanach zagrożenia życia i psychologiczne kompetencje kierujących pojazdami uprzywilejowanymi.



*Rysunek 14. Symulacja likwidacji katastrofy drogowej.
Źródło: KWP w Krakowie.*



*Rysunek 15. Propagowanie działań profilaktycznych na przykładzie miasteczka rowerowego.
Źródło: KWP w Krakowie.*

9. Edukacja = Bezpieczeństwo

Profilaktyka w ruchu drogowym na przestrzeni lat znacznie ewoluowała. Podejmowane wcześniej działania w tym zakresie skupiały się na społeczności lokalnej, a jej odbiorcami byli głównie uczniowie szkół. Każdego roku inicjatywy wpływające na poprawę bezpieczeństwa na drogach były rozszerzane i dedykowane poszczególnym uczestnikom ruchu drogowego. Dużą rolę w przekazie miały media, obecnie głównie media społecznościowe.

Prowadzone działania edukacyjne są odpowiedzią na występujące zagrożenie w obrębie zachowań poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego. Kierowane są m.in. do: młodych kierowców, seniorów, niechronionych uczestników ruchu drogowego. Prowadzone są kampanie profilaktyczne, skierowane do prowadzących pojazd pod wpływem alkoholu i przekraczających dopuszczalną prędkość jazdy. Najważniejsze jest, aby działania profilaktyczne wynikały z bieżącej analizy zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i były ukierunkowane na wyeliminowanie zaistniałego problemu w danej grupie użytkowników dróg. Istotny jest jej skuteczny i jak najszerszy przekaz.

Profilaktyka pełni ważną rolę edukacyjną, zwłaszcza przy wciąż zmieniających się przepisach ruchu drogowego. Innowacyjne podejście do edukacji, nie tylko uczniów, ale również poszczególnych grup wiekowych użytkowników dróg, jest realizowane m.in. poprzez akcję konkursową „Odblaskowa Szkoła”. Została ona zainicjowana przez Wydział Ruchu Drogowego KWP w Krakowie w 2010 roku, a jej twórcą był ówczesny ekspert wydziału – Krzysztof Dymura. Nowoczesna formuła akcji powoduje, że w działalność profilaktyczną włączają się również nauczyciele, pedagodzy, rodzice, opiekunowie, seniorzy i lokalna społeczność. Dzięki tej inicjatywie w ciągu 12 lat do konkursu zgłoszonych zostało już ponad 3 700 szkół podstawowych, a w różnego rodzaju elementy odblaskowe zostało wyposażonych ponad 650 000 uczniów.

Małopolski Konkurs „Odblaskowa Szkoła” w bieżącym roku został rozszerzony na województwa: śląskie, świętokrzyskie i podkarpackie. W 2024 roku planowane jest przeprowadzenie akcji konkursowej na terenie całego kraju.



Rysunek 16. Podsumowanie 12 zrealizowanych edycji Konkursu „Odblaskowa Szkoła”.
Źródło: KWP w Krakowie.

„Razem dla bezpieczeństwa” to hasło wszystkich podmiotów działających na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym Policji. Wspólne działania ukierunkowane na realizowanie przedsięwzięć ograniczających zagrożenia na drodze przyczyniają się do stałej poprawy bezpieczeństwa w tym zakresie. Przykładem takiej współpracy jest Małopolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Warto podkreślić, że Małopolska została wyróżniona na tle Europy w raporcie „Safe System”, opublikowanym przez Bank Światowy wraz z International Transport Forum (ITF) jako przykład godny naśladowania. Raport dotyczy najlepszych praktyk z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego z całego świata³.

W Małopolsce znajduje się 13 profesjonalnych miasteczek ruchu drogowego, które powstały przy wsparciu finansowym Województwa Małopolskiego w ramach konkursu pn. „Budowa miasteczek ruchu drogowego w województwie małopolskim”. Są one miejscem do poszerzania przez dzieci i młodzież wiedzy z zakresu ruchu drogowego, co również wpływa na poprawę bezpieczeństwa na drogach. Realizowane są tam treningi i egzaminy na karty rowerowe – sztandarowe działania Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (karta rowerowa jako pierwsze prawo jazdy).



Rysunek 17. Egzamin na kartę rowerową realizowany w miasteczku ruchu drogowego.
Źródło: Małopolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

³ Konferencja bezpieczeństwa ruchu drogowego, Akademia Policji w Szczytnie, wrzesień 2023 r.

Podsumowanie

Z roku na rok statystyki wypadków są coraz lepsze. Ostatnie 15-lecie przyniosło spadki w wypadkach, zabitych i rannych o ponad 40%. Wskazuje to na właściwą dyslokację służby, zaangażowanie w realizację zadań i współpracę z innymi podmiotami realizującymi zadania z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Na tle Unii Europejskiej Polska jest już krajem, którego działania są doceniane i wskazują na ciągły proces skoordynowanych starań zmierzających do osiągnięcia wizji zero. Wdrażane programy, oparte na dokładnej analizie, przynoszą wymierne efekty dla bezpieczeństwa. Jest rzeczą oczywistą, że ciągły spadek wypadków nie może następować przez cały czas z jednakową intensywnością. Determinanty takie, jak już istniejące ograniczenie zdarzeń, wzrost natężenia ruchu drogowego, ilości środków transportu i ich rodzajów, wzrost zaludnienia, będą ten proces spowalniały. Budowane oraz oddane do użytku autostrady i drogi ekspresowe, ze względu na swą charakterystykę (rzadko występujące zjazdy, bardzo duże natężenia ruchu, prędkości), wymagają skierowania w ten rejon większych sił, celem likwidacji zdarzeń drogowych i szybko powstających po nich zatorów drogowych. Implikuje to potrzebę wzmocnienia nadzoru nad tymi drogami.

Doceniona wydaje się być rola profilaktyki. Działania takie, jak „Odblaskowa Szkoła” powinny wpisać się na stałe do kalendarza jednostek w całym kraju. Doszliśmy do sytuacji, w której to dzieci uczą rodziców i seniorów zasad ruchu drogowego, będąc oczywiście bardziej chłonni na przekaz profilaktyczny.

Praca i służba wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w ruchu drogowym przynosi wymierne efekty. Policja drogowa jest podmiotem najbardziej identyfikowanym z zadaniami na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pozyskiwanie funduszy unijnych pozwala na unowocześnianie polskiej Policji. Sprzęt, w jaki jest wyposażona, nie odstaje już od standardów światowych. Pojazdy, urządzenia pomiarowe z funkcjami nagrywania, docelowo wyposażenie wszystkich funkcjonariuszy w kamery nasobne, pozwalają na dalszy rozwój służby ruchu drogowego i jej nadążanie za zmieniającymi się formami naruszeń w ruchu drogowym i rodzajami zdarzeń z nowymi uczestnikami ruchu. Bardzo ważnym aspektem jest zapewnienie cykliczności okresowych dostaw sprzętu i ich serwisowania. Należy zatem angażować się w dostępne projekty, mogące ten stan rzeczy utrzymać.

W artykule skupiono się na prezentacji nowych urządzeń pomiarowych do likwidacji zdarzeń drogowych, w jakie wyposażana jest Policja. Musimy pamiętać, że to właśnie od policjanta ruchu drogowego zależy cały dalszy bieg procesu w sprawie o wypadek drogowy. Na dokumentacji policyjnej opiera się opinia biegłych sądowych, na niej pracuje prokurator i sąd, a ewentualnych błędów szuka w niej adwokat i coraz częściej media. Nowe tachimetry dobrze spełniają swoją funkcję w Policji – poza dokładnością pomiaru znacznie skracają ich czas, pozwalając na ograniczenie zatrzymania ruchu na drodze. Ich wykorzystanie jest proporcjonalnie największe w dużych jednostkach dysponujących wyodrębnionymi grupami wypadkowymi, a wymagają one oczywiście cyklicznych szkoleń dla funkcjonariuszy.

Stale zwiększająca się ilość zarejestrowanych pojazdów i ich użytkowników, wspomniane zwiększające się natężenie ruchu na drogach, wprowadzenie nowych środków transportu i ciągle rozbudowująca się infrastruktura drogowa powodują konieczność objęcia nadzorem dużo większej liczby uczestników ruchu drogowego.

Należy nadmienić, że policjanci RD w toku codziennej służby realizują bardzo dużą ilość zadań – których liczba się powiększa – omówionych w niniejszym opracowaniu. Z tego też względu konieczne jest bieżące kompensowanie ogólnej liczby policjantów pełniących służbę w komórkach ds. ruchu drogowego.

Zawsze najważniejszym czynnikiem pozostanie człowiek – funkcjonariusz korzystający ze specjalistycznego sprzętu. Przy wskazanym szerokim zakresie znajomości przepisów i charakterze służby ważny jest aspekt ekonomiczny, powodujący przyciąganie do służby osób z wykształceniem technicznym, prawniczym, administracyjnym, co jest bardzo trudne przy obecnym rynku pracy. Dotyczyć to musi również ścieżki rozwoju zawodowego policjanta ruchu drogowego. Dopiero wówczas doprowadzi to do sytuacji optymalizacji algorytmu doboru do służby w ruchu drogowym z uwzględnieniem szczególnych predyspozycji ze strony danego kandydata. Niezbędne jest maksymalne zintensyfikowanie ilości przeprowadzanych kursów specjalistycznych z niezbędnym okresem praktyki. Kursy specjalistyczne wycinkowe wyłącznie z zakresu obsługi urządzeń pomiarowych nie zastąpią kursu specjalistycznego z zakresu RD, dającego policjantowi podstawowe uprawnienia do kontroli.

Bibliografia

- Chyliński, A., Fert, P. (2021). Mobilne Biuro Drogówki. *Gazeta Policyjna*, 11. Pobrane z: <https://gazeta.policja.pl/997/archiwum-1/2021/numer-11-112021/210633,Mobilne-biuro-drogowki.html>.
- Dybek, M. (2023). *Bezpieczniej na drogach – Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji*. Konferencja podsumowująca realizację projektu POIiŚ. Warszawa: WRD KSP.
- Groniowski, K. (1963). *Z dziejów motoryzacji*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowo-Techniczne.
- Komenda Główna Policji. (2023). *Informacja o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce w 2022 r.*
- Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. (2019). *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2018, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej*. Pobrane z: <https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2020/12/Wycena-kosztow-wypadkow-i-kolizji-drogowych-2018.pdf>.
- Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. (2022). *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2021, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej*. Pobrane z: <https://obserwatoriumbrd.pl/wp-content/uploads/2022/09/Wycena-kosztow-wypadkow-i-kolizji-drogowych-2021-rok.pdf>.
- Owczarzak, W. (2016). Elementy opisu miejsca wypadku drogowego. *Bezpieczeństwo i ekologia. Autobusy*, 6, 371-373.
- Politechnika Gdańska. (2018). *Wpływ Wizji Zero na kształtowanie programów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce*. Pobrane z: https://kongresdrogowy.pl/wp-content/uploads/files-pdf/SOP2018_KJamroz.pdf.
- Rostocki, A.M. (1988). *Historia starych samochodów*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.

- Rychter, W. (1987). *Dzieje samochodu*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- Sadowski, P. (2013). Wykorzystanie możliwości systemu eSURV podczas oględzin miejsc zdarzeń. Ocena systemu pod kątem zastosowania praktycznego dla policjantów obsługujących miejsca zdarzeń. *Problemy Kryminalistyki*, 280(2), 65-78.
- Sekuła, K. (2023). *Bezpieczniej na drogach – Ambulanse Pogotowia Ruchu Drogowego dla Policji*. Konferencja podsumowująca realizację projektu POLiŚ. Warszawa: KGP.
- Zarządzenie nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach (Dz.Urz.KGP.2017.64).

<https://cybid.com.pl/plan>.

<https://gazeta.policja.pl/997/archiwum-1/2022/numer-21-092022-r/223199,Policja-drogowa.html>.

<https://i.pl/tak-wygladaja-wypadki-i-katastrofy-w-polsce-na-archiwalnych-zdjeciach-takze-w-regionie/gh/c4-17257203>.

<https://moto.rp.pl/jak-jezdzic/art38045151-przez-ostatnie-25-lat-liczba-zabitych-na-drodze-spadla-czterokrotnie>.

https://poland.representation.ec.europa.eu/news/bezpieczenstwo-na-drogach-ue-rowerzysci-zagrozeni-2023-02-22_pl.

<https://www.auto-swiat.pl/wiadomosci/aktualnosci/najniebezpieczniejsze-drogi-na-swiecie/fyvc2ec>.

Ludomir HANDZEL

Prezydent Miasta Nowego Sącza

**BEZPIECZEŃSTWO TRANSPORTU
JAKO ELEMENT ZARZĄDZANIA MIASTEM:
WYZWANIA I ROZWIĄZANIA
NA PRZYKŁADZIE NOWEGO SĄCZA**

Streszczenie

Autor poddał analizie badawczej korelację między jakością infrastruktury, organizacją ruchu a bezpieczeństwem na drogach miasta na prawach powiatu. Nowy Sącz jako miasto o 80-tysięcznej populacji, stolica subregionu, stał się polem analizy zmian w sieci dróg i innej infrastruktury na tle dynamicznego wzrostu liczby pojazdów wyjeżdżających codziennie na nowosądeckie drogi. Pomimo czynników, które wskazywałyby na wzrost potencjalnego zagrożenia w transporcie, dane ukazują poprawiającą się sytuację w zakresie bezpieczeństwa. Osobnym, choć powiązaniem, elementem jest transport publiczny rozwijany i wspierany w Nowym Sączu.

Słowa kluczowe: infrastruktura, zarządzanie, bezpieczeństwo, ruch drogowy.

Summary

The author analyzed correlation between quality of infrastructure, traffic organization and road safety in a city with district rights. Nowy Sącz, as a city with population of eighty thousand inhabitants, the capital of a sub-region, has become the field for analyzing changes in the road network and other infrastructure against the background of dynamic increase in the number of vehicles driving every day on the city roads. Despite factors that would indicate an increase in potential road traffic hazards, data shows improving safety situation. A separate, but related element discussed in the paper is the system of public transport developed and supported in Nowy Sącz.

Key words: infrastructure, management, safety, road traffic.

Wprowadzenie

Transport, będący podstawową funkcją społeczną i ekonomiczną, towarzyszy ludzkości od zarania dziejów. W XX i XXI wieku, wraz z intensyfikacją urbanizacji oraz rosnącymi potrzebami mobilności, obserwujemy dynamiczny rozwój systemów transportowych. Wpływa to bezpośrednio na konieczność optymalizacji metod przemieszczania się i zapewnienia ich bezpieczeństwa – kluczowego aspektu jakości życia mieszkańców.

W kontekście rosnących wymagań wobec efektywności transportu miejskiego, miasta takie jak Nowy Sącz stają przed zadaniem integracji rozległych i złożonych systemów komunikacyjnych. Znaczące jest więc ujęcie tematyki transportu wewnętrznego, który w obrębie aglomeracji pełni funkcję spajającą różne obszary życia społecznego i gospodarczego.

W swoich badaniach Autor skupia się na analizie sposobów przemieszczania osób w mieście o liczbie mieszkańców ok. 80 tys., które jest centrum subregionu, codziennym miejscem dojazdów do pracy, ośrodków edukacyjnych, handlowych oraz medycznych dla osób z okolicznych terenów. Badanie to koncentruje się na aspektach endogennych, stricte związanych z infrastrukturą transportową miasta i jej zdolnością do obsługi rosnącej liczby pojazdów. W tym kontekście niezwykle ważne jest, aby władze samorządowe, najlepiej rozumiejące specyfikę lokalnych potrzeb, otrzymywały adekwatne wsparcie od instytucji rządowych. Celem tego badania jest zatem identyfikacja potencjalnej korelacji pomiędzy jakością oraz organizacją infrastruktury drogowej a poziomem bezpieczeństwa transportowego.

Omawiając kwestię bezpieczeństwa transportowego, nie można pominąć aspektu komunikacyjnego łączenia Nowego Sącza z resztą kraju. Dostępność miasta poprzez kluczowe arterie komunikacyjne, takie jak połączenie z siecią autostrad oraz dróg ekspresowych, jest istotna zarówno dla mieszkańców, jak i dla potencjalnego rozwoju gospodarczego regionu. Prace modernizacyjne na linii kolejowej nr 104 Nowy Sącz – Chabówka, mające na celu lepsze skomunikowanie z Krakowem, są przykładem działań zmierzających do poprawy sytuacji transportowej. Wzmocnienie połączeń kolejowych oraz rozwój infrastruktury drogowej wymagają jednak długofalowej wizji i strategicznego planowania, uwzględniającego zarówno aktualne, jak też przyszłe potrzeby mobilności miejskiej i regionalnej. W kontekście rozwoju lotnictwa, istniejące lądowisko w Łososinie Dolnej, służące obecnie lotnictwu sportowemu oraz szybowcowemu, może zostać w przyszłości rozbudowane tak, aby obsługiwać większy ruch lotniczy, w tym samoloty prywatne. Tym samym mogłoby to stanowić uzupełnienie dla transportu naziemnego i przyczynić się do lepszego powiązania Nowego Sącza z innymi centrami w Polsce oraz Europie. Dodatkowo, funkcjonowanie prywatnych przewoźników oferujących dalekobieżne połączenia autobusowe wskazuje na istniejący popyt i potrzebę dalszego rozwoju międzymiastowej komunikacji drogowej. Wszystkie te działania są fragmentami większego obrazu, gdzie każdy element ma swoje znaczenie dla całościowego zarządzania transportem miejskim. Strategie te, uzupełnione o nowoczesne rozwiązania technologiczne oraz troskę o aspekty środowiskowe i społeczne, mają potencjał kształtowania Nowego Sącza jako miasta przyszłości, przyjaznego mieszkańcom i atrakcyjnego dla inwestorów. W badaniu E. Ismagilovej i in. (2019), eksplorowana jest rola inteligentnych miast w podnoszeniu standardu życia miejskiego, usprawnianiu zarządzania transportem oraz zwiększaniu bezpieczeństwa, co jest kluczowe dla zrównoważonego rozwoju miejskiego. Zastosowanie technologii informacyjno-komunikacyjnych (ICT) w tych miastach może istotnie usprawnić logistykę miejską i zwiększyć bezpieczeństwo transportu. Inteligentne rozwiązania w dziedzinach takich, jak publiczne bezpieczeństwo i opieka zdrowotna, potęgowane przez ICT, mają zasadnicze znaczenie dla poprawy jakości życia w kontekście rosnącej urbanizacji. Dodatkowo, inteligentne środowisko, obejmujące monitorowanie jakości powietrza, wody i zarządzanie odpadami, bezpośrednio wpływa na dobrostan i bezpieczeństwo mieszkańców. Analiza wpływu transportu miejskiego na środowisko naturalne może ujawnić związek pomiędzy intensywnością ruchu a jakością powietrza, hałasem i innymi formami zanieczyszczenia. Interakcja między urbanizacją, innowacją technologiczną a emisjami związanymi z transportem jest kluczowa dla zrozumienia wyzwań zrównoważonego rozwoju systemów transportowych

w miastach. U.S. Awan i in. (2022) analizują tę dynamikę w krajach o wysokich dochodach, wykazując, że chociaż wzrost urbanistyczny nasila emisje związane z transportem, innowacje pełnią rolę czynnika łagodzącego. Ich wnioski podkreślają znaczenie wykorzystania postępu technologicznego w rozwijaniu zrównoważonych rozwiązań transportowych, co jest szczególnie istotne dla zarządzania bezpieczeństwem transportu i planowania miejskiego, jak to zostało zaznaczone w kontekście Nowego Sącza. Badanie tych zależności pozwoli na zrozumienie konieczności implementacji rozwiązań proekologicznych, jak np. elektryfikacja publicznego transportu czy promowanie transportu aktywnego (rowerowego, pieszego). Znaczące mogą być tu też innowacyjne podejścia do zarządzania przestrzenią miejską, które mają na celu zmniejszenie emisji szkodliwych substancji. Przykładowo, wdrażanie stref niskiej emisji, rozwijanie zielonej infrastruktury wspierającej bioróżnorodność oraz promowanie ekologicznych środków transportu, takich jak pojazdy elektryczne i hybrydowe, mogą przyczynić się do zauważalnej poprawy jakości środowiska miejskiego. Wprowadzenie technologii do systemów transportowych przekształca z kolei tradycyjne podejścia w inteligentne zarządzanie mobilnością miejską. Zintegrowane systemowe podejście, aplikacje mobilne i wykorzystanie big data pozwalają na optymalizację przepływu ruchu oraz zwiększenie bezpieczeństwa podróży. Rozwój infrastruktury cyfrowej, w tym inteligentnych systemów zarządzania ruchem, może znacząco przyczynić się do zwiększenia efektywności transportu publicznego i prywatnego. Zhu i in. (2019) dostarczają przekonujących dowodów na to, jak analiza big data może przyczynić się do rozwoju inteligentnych systemów transportowych (ITS), które są kluczowe dla poprawy bezpieczeństwa miejskiego transportu. Badanie to uzupełnia dyskusję na temat bezpieczeństwa transportu jako elementu zarządzania miastem, prezentowaną w kontekście Nowego Sącza, oferując perspektywę na wykorzystanie dużych zbiorów danych do optymalizacji ruchu oraz zwiększenia bezpieczeństwa. Dodatkowo, potencjał sztucznej inteligencji i Internetu Rzeczy (IoT) w prognozowaniu wzorców ruchu i automatyzacji pojazdów to obszary, które oferują dalsze możliwości poprawy mobilności miejskiej przy jednoczesnym obniżeniu ryzyka zdarzeń drogowych. Kluczowym aspektem w planowaniu przestrzennym miast jest sprawiedliwość transportowa. Dostępność komunikacji publicznej dla wszystkich grup społecznych, w tym też osób starszych, niepełnosprawnych, jest fundamentalna dla osiągnięcia społecznej równości. Należy dążyć do eliminacji barier architektonicznych, a także ekonomicznych, które ograniczają mobilność niektórych mieszkańców. K. Levine i A. Karner (2022) proponują podejście oparte na sprawiedliwości wobec osób niepełnosprawnych i angażowanie tych społeczności w procesy planistyczne, co miałyby poprawić dostępność i jakość systemów transportowych. Autorzy ci zauważają, że tradycyjne metody planowania transportu często ignorują różnorodne doświadczenia osób niepełnosprawnych, co prowadzi do nieefektywnych i niedostępnych rozwiązań. Przez włączenie perspektyw osób niepełnosprawnych oraz stosowanie ram sprawiedliwości niepełnosprawnych w planowaniu i praktyce, możliwe jest nie tylko lepsze zrozumienie unikalnych potrzeb tej społeczności, ale też tworzenie bardziej inkluzywnych i dostępnych systemów transportowych, które przekładają się na wyższą jakość życia dla wszystkich użytkowników. K. Levine i A. Karner (2022) podkreślają, że takie podejście wymaga zmiany paradygmatu – od zaspokajania minimalnych standardów dostępności do budowania systemów, które są naprawdę dostosowane do

potrzeb użytkowników. Wdrażanie programów wspierających dostępność do transportu publicznego, takich jak subwencjonowane bilety (np. Karta Nowosądeczanina) czy poprawa infrastruktury dla osób z ograniczoną mobilnością, niewątpliwie przyczynia się do zwiększenia integracji społecznej i zmniejszenia dysproporcji ekonomicznych.

1. Analiza zadań dla Nowego Sącza – dwa aspekty

Nowy Sącz, jako ośrodek miejski, posiada zdywersyfikowany system transportu publicznego, do którego należą autobusy miejskie, zapewniające komunikację w obrębie miasta i jego najbliższych okolic. Usługi taxi są tu dobrze rozwinięte, z ponad 150 zarejestrowanymi przewoźnikami (dane: Wydział Transportu i Komunikacji UM NS – 13.11.2023), co świadczy o ich znaczącym udziale w codziennej mobilności mieszkańców. Transport indywidualny samochodowy, będący w wielu miastach podstawowym środkiem przemieszczania się, w Nowym Sączu również odgrywa kluczową rolę. Dynamicznie rozwija się także transport rowerowy, wspierany przez dostępność usług krótkoterminowego najmu pojazdów, takich jak hulajnogi, oferowanych przez dwie firmy działające na terenie miasta. Te alternatywne formy transportu zyskują na popularności, stanowiąc uzupełnienie dla tradycyjnych metod przemieszczania się.

Infrastruktura komunikacyjna, obejmująca drogi, mosty, chodniki, parkingi oraz ścieżki rowerowe, jest drugim istotnym aspektem, wymagającym ciągłej analizy i ulepszeń. Nie mniej ważne jest adekwatne oświetlenie, które zwiększa bezpieczeństwo oraz komfort użytkowników po zmroku. Kluczowym czynnikiem wpływającym na efektywność całego systemu komunikacyjnego jest jednak stan techniczny tych elementów oraz organizacja ruchu. Regularne inwestycje w utrzymanie i rozbudowę infrastruktury, w tym modernizacja istniejących dróg i budowa nowych odcinków, są niezbędne dla zapewnienia płynności ruchu oraz bezpieczeństwa wszystkich uczestników drogowych. Zarządzanie ruchem miejskim, które uwzględnia potrzeby zarówno kierowców, rowerzystów, jak i pieszych, musi być przemyślane oraz elastyczne, aby skutecznie odpowiadać na dynamicznie zmieniające się warunki i wyzwania związane z mobilnością w mieście.

2. Infrastruktura drogowa w Nowym Sączu

Infrastruktura drogowa w Nowym Sączu stanowi kluczowy element, wpływający na jakość transportu miejskiego. Jakość i kondycja infrastruktury drogowej, w tym miejskich ulic wraz z przyległymi chodnikami, ścieżkami rowerowymi, systemem oświetlenia i parkingami, są determinujące dla efektywności przemieszczania się oraz bezpieczeństwa, będącego jednym z najistotniejszych aspektów systemu transportowego. W związku z tym, analiza transportu miejskiego powinna skupiać się nie tylko na elementach materialnych, takich jak sieć drogowa i środki transportu, ale także na aspektach niematerialnych, takich jak organizacja ruchu i obowiązujące przepisy (por. Towpik, Gołaszewski, Kukulski, 2006, s. 15).

Od dnia 1 stycznia 2019 roku, mieszkańcy Nowego Sącza byli świadkami licznych inwestycji, mających na celu poprawę infrastruktury drogowej, co odzwierciedlają dane przedstawione w tabeli 1. Prace modernizacyjne, mimo że niekiedy generowały tymczasowe utrudnienia, były ogólnie akceptowane przez mieszkańców ze względu na ich długoterminowe korzyści, widoczne w każdym osiedlu miasta. Kontynuowane

działania, określane mianem „ofensywy inwestycyjnej na miejskich drogach”, koncentrowały się na kluczowych ciągach komunikacyjnych, aby zaradzić problemom wynikającym ze zużytej infrastruktury drogowej i częstych uszkodzeń pojazdów czy wypadków drogowych. W latach 2019-2023 wykonano trzykrotnie więcej prac niż w analogicznym okresie poprzedniej kadencji władz samorządowych (39 227 mb, w porównaniu do 13 434 mb w latach 2015-2018). Analogicznie, w przypadku chodników i ścieżek rowerowych nastąpiło zwiększenie długości z 10 802 mb do 39 156 mb w tych samych przedziałach czasowych. Wyniki te odzwierciedlają zaangażowanie władz samorządowych Nowego Sącza w tworzenie sprzyjających warunków dla poprawy jakości życia mieszkańców.

Tabela 1

Zestawienie wykonanych remontów ulic, chodników i budowy ścieżek rowerowych w latach 2015-2023

Zbiorcze zestawienie robót w latach 2015-2023		
Rok	Ulice	Chodniki i ścieżki
	mb	mb
2015	4 085	2 072
2016	1 508	1 959
2017	6 949	5 786
2018	892	985
Suma 2015-2018	13 434	10 802
2019	5 841	4 166
2020	7 560	3 773
2021	7 865	8 857
2022	6 790	8 294
2023	11 171	14 066
Suma 2019-2023	39 227	39 156

Źródło: Miejski Zarząd Dróg w Nowym Sączu (dane z dnia 09.11.2023).

Duży nacisk władze położyły na separację ruchu pieszych, rowerzystów od ruchu samochodowego, co zwiększyło bezpieczeństwo i komfort użytkowników. Tam, gdzie to było tylko technicznie możliwe, taka separacja była przeprowadzana, a system chodników i ścieżek rowerowych był rozwijany. Każda nowa inwestycja drogowa, o ile warunki na to pozwalają, uwzględnia budowę odseparowanej od ruchu samochodowego ścieżki rowerowej.

Realizowany cel zakłada rozbudowę sieci dróg rowerowych do ponad 80 km, co ma pozytywny wpływ na bezpieczeństwo cyklistów. Równocześnie władze miasta aktywnie promują rowery jako preferowany środek transportu miejskiego, co zaowocowało zdobyciem przez Nowy Sącz tytułu „rowerowej stolicy Polski” w roku 2023 w kategorii miast do 100 tys. mieszkańców.

Hulajnogi stanowią uzupełnienie systemu transportowego. Oprócz prywatnych właścicieli, usługi wynajmu hulajnóg oferowane są przez dwie firmy działające na terenie miasta. Rozważane są obecnie regulacje mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników przez wyznaczenie dedykowanych stref na pozostawienie tych pojazdów.

Drogi miejskie, często określane mianem „ulic”, są istotnym komponentem infrastruktury transportowej, umożliwiającym przemieszczanie się środkami transportu indywidualnego, publicznego i innymi, mniej powszechnymi, pojazdami drogowymi. Ich stan techniczny i estetyka mają znaczący wpływ na jakość życia mieszkańców. Prace remontowe i modernizacyjne, realizowane przez wyspecjalizowaną jednostkę miejską w Nowym Sączu – Miejski Zarząd Dróg, charakteryzują się kompleksowością i dokładnością. Odnowienia infrastruktury drogowej nie ograniczają się wyłącznie do renowacji nawierzchni, ale również obejmują modernizację lub tworzenie nowych ciągów komunikacyjnych dla pieszych i rowerzystów. Prace te często wiążą się także z modernizacją systemów gazowych, elektrycznych, wodociągowych i kanalizacyjnych, a także sieci teletechnicznych i ciepłowniczych. Typowy schemat konstrukcji nawierzchni drogowej prezentuje się w sposób następujący (Nagórski, 2014, s. 2):

- ⇒ Warstwa ścieralna SMA (4 cm),
- ⇒ Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (6 cm),
- ⇒ Podbudowa z betonu asfaltowego (12 cm),
- ⇒ Podbudowa z kruszywa (20 cm),
- ⇒ Podłoże ulepszone (15 cm) – gdzie często służby Nowego Sącza stosują warstwy grubsze.

Zauważalny wzrost liczby kilometrów remontowanych dróg, budowy nowych chodników, ścieżek rowerowych oraz wprowadzenie nowych rozwiązań, takich jak ronda oraz radary prędkości, znacząco wpłynęły na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Od 2019 roku zainstalowano 87 radarów i zmodernizowano 260 przejść dla pieszych, na których nie odnotowano zdarzeń drogowych z udziałem pieszych. Dane na temat zdarzeń drogowych przedstawia tabela 2.

Tabela 2

Informacja o zdarzeniach drogowych z udziałem pieszych na terenie Nowego Sącza

Rok / rodzaj zdarzenia drogowego	Zabici na przejściach dla pieszych	Ranni na przejściach dla pieszych	Zabici poza przejściami dla pieszych	Ranni poza przejściami dla pieszych
2016	0	34	1	13
2017	1	37	0	15
2018	3	29	0	16
2019	1	21	0	20
2020	3	18	1	13
2021	0	10	0	17
2022	1	18	0	11
2023 (01.01-09.11)	1	14	0	12

Źródło: Wydział Komunikacji i Transportu w Nowym Sączu (dane z dnia 09.11.2023).

W świetle tych danych nie można ignorować faktu, że pomimo zauważalnych wysiłków, szczególnie liczba rannych na przejściach i poza nimi nadal stanowi wyzwanie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego w Nowym Sączu. Wynika stąd konieczność bardziej zdecydowanych działań i przemyślanej strategii poprawy bezpieczeństwa, która pomoże odwrócić negatywne tendencje zaobserwowane w poprzednich latach.

3. Liczba pojazdów na nowosądeckich drogach a korelacja ze zdarzeniami drogowymi

W Polsce, od transformacji ustrojowej w 1989 roku, obserwujemy stały wzrost liczby pojazdów na drogach. Trend ten utrzymuje się również w ostatnich latach. Dane dla Nowego Sącza są reprezentatywne dla tej tendencji: w 2014 roku zarejestrowano tu 50 611 pojazdów, podczas gdy w 2023 roku liczba ta wzrosła do 79 380, co odzwierciedla znaczny przyrost o niemal 57%. Warto zauważyć, że podobne zjawisko wzrostu liczby pojazdów występuje w całym powiecie nowosądeckim, co przyczynia się do zwiększenia natężenia ruchu wjeżdżającego do miasta z okolicznych regionów. Tabela 3 pokazuje skalę tego zjawiska.

Tabela 3

Statystyka zarejestrowanych pojazdów w Nowym Sączu w latach 2014-2022 (dane na koniec danego roku)

Rodzaj pojazdu / rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
samochody osobowe	35 347	36 851	38 778	44 942	73 007	45 026	47 247	49 083	50 435
samochodowy ciężarowe	7 044	7 280	7 564	8 444	8 224	8 529	8 990	9 579	9 998
autobusy	334	336	343	354	383	424	411	395	384
ciągniki samochodowe	1 587	2 027	2 573	3 263	3 328	3 681	3 949	4 807	5 480
samochody specjalne	325	332	358	414	378	417	453	491	519
motocykle	1 554	1 790	1 881	2 260	2 278	2 449	3 250	3 916	4 273
motorowery	1 490	1 519	1 495	1 903	1 551	1 583	1 658	1 669	1 696
ciągniki balastowe	3	3	4	4	5	5	4	4	4
pojazdy samochodowe inne	130	139	152	204	151	157	162	175	173
przyczepy ciężarowe	833	863	907	1 119	985	994	1 036	1 068	1 134
naczepy	1 446	1 649	1 959	2 715	2 550	2 731	2 928	3 774	4 474
ciągniki rolnicze	518	541	550	556	589	646	675	758	810
ogółem zarejestrowane pojazdy	50 611	53 270	56 564	66 178	63 429	66 642	70 763	75 719	79 380

Źródło: Wydział Komunikacji i Transportu w Nowym Sączu (dane z dnia 09.11.2023).

Pomimo tego dynamicznego wzrostu liczby pojazdów, infrastruktura drogowa miasta nie była dostosowywana w odpowiedni sposób. Brak remontów, usprawnień, odpowiedniego oświetlenia i optymalizacji organizacji ruchu mogły przyczyniać się do zwiększenia liczby zdarzeń drogowych, co uwidacznia tabela 4.

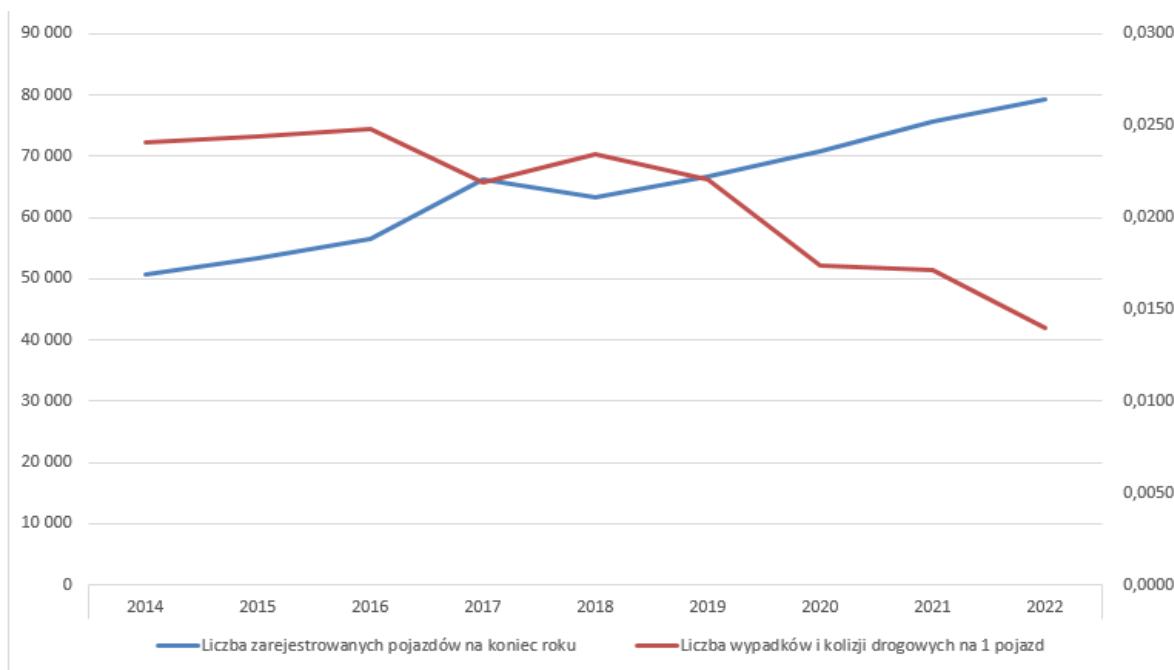
Tabela 4

Statystyka zdarzeń drogowych w Nowym Sączu w latach 2014-2022

Rok	Ilość wypadków drogowych	Liczba zabitych	Liczba rannych	Ilość kolizji drogowych	Liczba zarejestrowanych pojazdów na koniec roku	Liczba wypadków i kolizji drogowych na 1 pojazd
2014	155	6	193	1 063	50 611	0,0241
2015	183	2	215	1 119	53 270	0,0244
2016	208	2	271	1 198	56 564	0,0249
2017	201	3	257	1 248	66 178	0,0219
2018	186	3	222	1 299	63 429	0,0234
2019	170	2	219	1 299	66 642	0,0220
2020	113	4	120	1 115	70 763	0,0174
2021	97	1	118	1 200	75 719	0,0171
2022	108	1	132	1 005	79 380	0,0140

Źródło: Wydział Komunikacji i Transportu w Nowym Sączu (dane z dnia 09.11.2023).

Wykres 1 obrazuje korelację liczby zdarzeń drogowych na 1 pojazd zarejestrowany w Nowym Sączu. Pomimo znacznego wzrostu liczby pojazdów w ostatnich latach, spada liczba zdarzeń drogowych. Wpływ na to ma poprawa infrastruktury (nawierzchnia, nowe ciągi piesze i rowerowe, bezpieczne przejścia dla pieszych, oświetlenie), ale także organizacja ruchu i wdrażane nowe bezpieczne rozwiązania, takie jak ronda turbinowe w miejsce rond klasycznych.



Wykres 1. Statystyka zdarzeń drogowych w Nowym Sączu w latach 2014-2022.

Źródło: opracowanie własne.

W całym kraju, w 230 miastach, funkcjonuje komunikacja miejska, która, jak pokazują dane z tabeli 5, stanowi bezpieczną alternatywę dla transportu indywidualnego. Rozbudowa i promowanie transportu publicznego może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa na drogach, zmniejszając jednocześnie obciążenie infrastruktury drogowej miasta spowodowane przez prywatne pojazdy.

Tabela 5

Informacje dotyczące zdarzeń drogowych w komunikacji miejskiej (autobusy MPK)

Rok	Ilość zdarzeń	Liczba poszkodowanych	Liczba zabitych
2014-2018	130	44	0
2019-2023	206	25	0

Źródło: Wydział Komunikacji i Transportu w Nowym Sączu (dane z dnia 09.11.2023).

Od 2019 roku Nowy Sącz podejmuje zintegrowane działania mające na celu promocję miejskiego transportu publicznego, zarządzanego przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (MPK). Wdrożony program darmowej komunikacji dla posiadaczy Karty Nowosądeczanina jest jednym z kluczowych elementów tej polityki. Karta, wydawana przez Urząd Miasta, umożliwia bezpłatne korzystanie z usług MPK. Do końca

października 2023 roku liczba wydanych kart osiągnęła 54 492, co świadczy o znacznym zainteresowaniu mieszkańców wykorzystaniem komunikacji miejskiej (dane z Wydziału Spraw Obywatelskich).

W badaniach podnosi się również rolę oświetlenia ulicznego w zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony mienia (por. Filipek, Cyrynger, 2017, s. 64). W odpowiedzi na te wyzwania, pomiędzy 2019 a 2023 rokiem, Nowy Sącz przeprowadził wymianę ponad 3 700 przestarzałych lamp sodowych na LED, które są bardziej energooszczędne. Modernizacja ta stanowiła odpowiedź nie tylko na potrzeby bezpieczeństwa, ale również na rosnące ceny energii elektrycznej, które w 2023 roku wynosiły 0,72 zł za kWh, z prognozowanym wzrostem do 1,74 zł za kWh w roku 2024 (por. Kotulski, Kotulska, 2018).

W kontekście środowiska naturalnego, intensywność ruchu samochodowego i stan nawierzchni drogowych oddziałują na jakość powietrza w obszarze miejskim. Wpływ ten, jak wskazują analizy, nie jest dominujący w skali czynników zanieczyszczających atmosferę miejską, stanowiąc ok. 15% ich ogółu (por. Towpik, Gołaszewski, Kukulski, 2006, s. 139). Dane te podkreślają, że chociaż ruch samochodowy przyczynia się do zanieczyszczenia powietrza, istotne są również inne źródła emisji, które wymagają kompleksowej analizy i działań.

Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonych badań, warto podkreślić, że Nowy Sącz, mimo swych ograniczonych zasobów, podjął wyzwanie modernizacji infrastruktury transportowej, co znacząco wpłynęło na poprawę jakości życia mieszkańców. Inwestycje w infrastrukturę drogową, rozwój sieci ścieżek rowerowych, modernizacja oświetlenia ulicznego oraz wprowadzenie systemów bezpieczeństwa ruchu drogowego są krokiem w kierunku zrównoważonego rozwoju miasta oraz podnoszenia standardów życia obywateli. Takie holistyczne podejście – uwzględniające zarówno aspekty techniczne, jak i społeczne – jest niezbędne, by sprostać wyzwaniom współczesnego zarządzania miastem w kontekście transportu.

W dobie dynamicznych zmian technologicznych i wzrastających wymagań społecznych, konieczne jest jednak ciągłe monitorowanie i dostosowywanie strategii miejskiej do aktualnych trendów oraz potrzeb. Rozwój autonomicznych systemów transportowych, w których Nowy Sącz mógłby znaleźć inspirację w modelach przyjętych w wysokorozwiniętych technologicznie smart cities, może być kolejnym etapem w ewolucji miejskiego transportu. Zbadanie międzynarodowych studiów przypadków oraz przeprowadzenie lokalnych eksperymentów mogą przyczynić się do lepszego zrozumienia i wdrożenia takich innowacji.

Dalsze badania powinny skupić się na identyfikacji najbardziej efektywnych praktyk i technologii, które mogą być wdrożone w celu dalszej poprawy bezpieczeństwa i wydajności transportu w mieście. W szczególności, analiza kosztów oraz korzyści związanych z potencjalnym wdrożeniem pojazdów autonomicznych może dostarczyć cennych wskazówek dla decydentów. Ważne jest również zbadanie wpływu nowych technologii na dostępność transportu, tak aby każdy mieszkaniec, bez względu na wiek czy możliwości fizyczne, mógł z niego korzystać.

Kierunki przyszłych badań powinny także obejmować strategię integracji transportu miejskiego z regionalnym oraz krajowym, aby stworzyć spójny system komunikacyjny odpowiadający na potrzeby zarówno mieszkańców, jak również osób dojeżdżających do pracy czy odwiedzających miasto. Warto zastanowić się też nad wpływem zmian w infrastrukturze transportowej na środowisko naturalne i jakość powietrza, przede wszystkim w kontekście coraz większej świadomości ekologicznej społeczeństwa. Badania te mogą przyczynić się do opracowania zrównoważonych strategii miejskich, które będą wspierać ekorozwój i zwiększą odporność miasta na zmiany klimatyczne.

Nowy Sącz, stając przed szeregiem wyzwań dotyczących bezpieczeństwa transportu, odpowiedział poprzez szereg inwestycji i inicjatyw. Przyszłość transportu w mieście będzie jednak wymagała dalszych działań adaptacyjnych, żeby sprostać rosnącym potrzebom mieszkańców i zmieniającym się warunkom technologicznym oraz ekologicznym. Odpowiedź na te wyzwania będzie wymagała nie tylko inwestycji kapitałowych, ale też rozwoju kapitału społecznego, edukacji i zmian w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców. Praca ta nie kończy się na zrealizowanych projektach, ale stanowi proces ciągłego doskonalenia oraz dostosowywania do zmieniającej się rzeczywistości miejskiej.

W perspektywie długoterminowej, Nowy Sącz może stać się przykładem miasta, które poprzez odważne oraz przemyślane działania, przekształci swoją infrastrukturę transportową w sposób zrównoważony i przyjazny dla mieszkańców oraz środowiska, stając się wzorcem dla innych miast o podobnej skali i wyzwaniach.

Bibliografia

- Awan, U.S., Kibriya, S., Qazi, A.Q., Bandaragoda, C. (2022). Do technological innovation and urbanization mitigate carbon dioxide emissions from the transport sector? An empirical analysis from high-income countries. *Technological Forecasting and Social Change*, 174, 121242.
- Filipek, M., Cyrynger, J. (2017). *Badanie oświetlenia*. Kraków: DASL Systems.
- Ismagilova, E., Hughes, L., Dwivedi, Y.K., Rana, N.P., Raman, R. (2019). Smart cities: Concepts, perceptions and lessons for a sustainable urban planning. *International Journal of Information Management*, 47, 88-100.
- Kotulski, L., Kotulska, K. (2018). Systemy dynamicznego oświetlenia ulic – przykład rozwiązań Smart City. *AURA*, 4, 16-18.
- Levine, K., Karner, A. (2023). Approaching accessibility: Four opportunities to address the needs of disabled people in transportation planning in the United States. *Transport Policy*, 131, 66-74.
- Nagórski, R. (2014). *Mechanika nawierzchni drogowych*. Warszawa: PWN.
- Towpik, K., Gołaszewski, A., Kukulski, J. (2006). *Infrastruktura Transportu Samochodowego*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Wojewódzka-Król, K., Rolbiecki, R. (2018). *Infrastruktura transportu – Europa, Polska – teoria i praktyka*. Warszawa: PWN.
- Zhu, L., Yu, F.R., Wang, Y., Ning, B., Tang, T. (2019). Big Data Analytics in Intelligent Transportation Systems: A Survey. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 20(1), 383-398.

Krzysztof DYMURA, Ryszard OGUREK

Komenda Miejska Policji w Nowym Sączu

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO NA SĄDECCZYŹNIE W KONTEKŚCIE ZMIAN PRZEPISÓW PRAWA

Streszczenie

W artykule Autorzy podjęli próbę oceny wpływu zmian przepisów prawa dotyczącego zasad ruchu drogowego oraz odpowiedzialności sprawców przestępstw i wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji na stan bezpieczeństwa na drogach miasta Nowego Sącza i powiatu nowosądeckiego, a zatem obszaru działania Komendy Miejskiej Policji w Nowym Sączu. Na podstawie szczegółowej analizy aktów prawnych i ich zmian od 2021 roku oraz analizy danych statystycznych z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym można wnioskować, że wprowadzone zmiany prawa odniosły pozytywny skutek i wpłynęły na poprawę bezpieczeństwa na drogach Sądecczyzny. Szczegółowa analiza stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym wykazała, że dzięki wprowadzonym zmianom przepisów w zakresie zachowań kierujących wobec pieszych, udział wypadków i ich skutków na przejściach dla pieszych zmniejszył się w stosunku do stanu sprzed zmian. Analogiczne wnioski można wysunąć po analizie zdarzeń wynikających z niedostosowania prędkości do warunków ruchu.

Słowa kluczowe: Policja, stan bezpieczeństwa, ruch drogowy, piesi, prędkość.

Summary

In the article, the authors have attempted to assess the impact of changes in the law on traffic rules and the responsibility of perpetrators of traffic offences on the state of safety on the roads of the city of Nowy Sącz and the district of Nowy Sącz, i.e. the area of operations of the Municipal Police Station in Nowy Sącz. On the basis of a detailed analysis of legal acts and their amendments from 2021, as well as an analysis of statistical data on road traffic safety, it can be concluded that the introduced changes in the law have had a positive effect and improved safety on the roads of Nowy Sącz. A detailed analysis of the state of traffic safety showed, that thanks to the introduced changes in the law regarding the behaviour of drivers towards pedestrians, the share of accidents and their consequences of crosswalks has decreased compared. Analogous conclusions can be drawn after the analysis of incidents resulting from the failure to adjust speed to traffic conditions.

Key words: police, safety condition, traffic, pedestrians, speed.

Wprowadzenie

Przepisy prawa są reakcją na zmiany w otaczającej nas codzienności, a wynikają z obserwacji i analizy zachowań, które godzą w szeroko pojęte bezpieczeństwo oraz porządek.

Pierwszy kodeks drogowy w Polsce powstał w 1918 roku. Po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku, polski system prawny potrzebował reorganizacji, a w wielu aspektach – tworzenia przepisów całkowicie od zera. Przykładem tej drugiej sytuacji była konieczność prawnego uregulowania ruchu pojazdów mechanicznych na publicznych drogach. Częściowo korzystano w tym przypadku z kodeksów drogowych obowiązujących przed wojną, jeszcze pod zaborami. Ostatecznie wydany akt prawny Ministra Robót Publicznych można jednak uznać za oryginalny i w pełni dostosowany do polskich warunków. Pierwsza historyczna Ustawa Prawo o ruchu drogowym miała jednak przede wszystkim regulować sytuację w dobie rozwoju motoryzacji i pojawiania się coraz większej liczby pojazdów na drogach. Pierwsze polskie prawo o ruchu drogowym regulowało, jakie pojazdy mogą poruszać się po drogach, a jakie nie. Zwrócono uwagę na minimalne wyposażenie pojazdów (np. hamulce, sygnał dźwiękowy, oświetlenie), a także na ich sposób poruszania się. Z czasem przepisy doczekały się licznych nowelizacji, kodeks drogowy dostosowywany był do pojawiania się nowych konstrukcji pojazdów, mogących poruszać się z coraz wyższą prędkością. Przykładem reagowania ustawodawcy na zmiany w motoryzacji były np. różne limity prędkości dla pojazdów, w zależności od technologii wykonania ich kół, czy też przepis nakazujący montaż w pojeździe jadącym z prędkością powyżej 20 km/h specjalnego reflektora dalekiego zasięgu. W 1922 roku wprowadzono prawo jazdy, do którego uzyskania konieczne było odbycie kursu, pierwsze tablice rejestracyjne i oficjalny zakaz prowadzenia samochodów pod wpływem alkoholu (<https://prawooruchdrogowym.pl/>, dostęp: 01.11.2023). Należy zauważyć, że od czasu wprowadzenia w życie pierwszego kodeksu drogowego przestrzeni lat nastąpił gwałtowny rozwój motoryzacji, a tym samym konieczność ciągłego doskonalenia ustawowych zasad ruchu drogowego. Z każdym rokiem przybywa zarejestrowanych pojazdów na polskich drogach, z czego wynika dużo korzyści, takich jak ułatwienie społeczeństwu życia przez szybkie przemieszczanie się. Udogodnienia te wiążą się także z ujemnymi aspektami, głównie w postaci ofiar i szkód materialnych, spowodowanych zdarzeniami drogowymi (Ogrodniczak, 2016, s. 352).

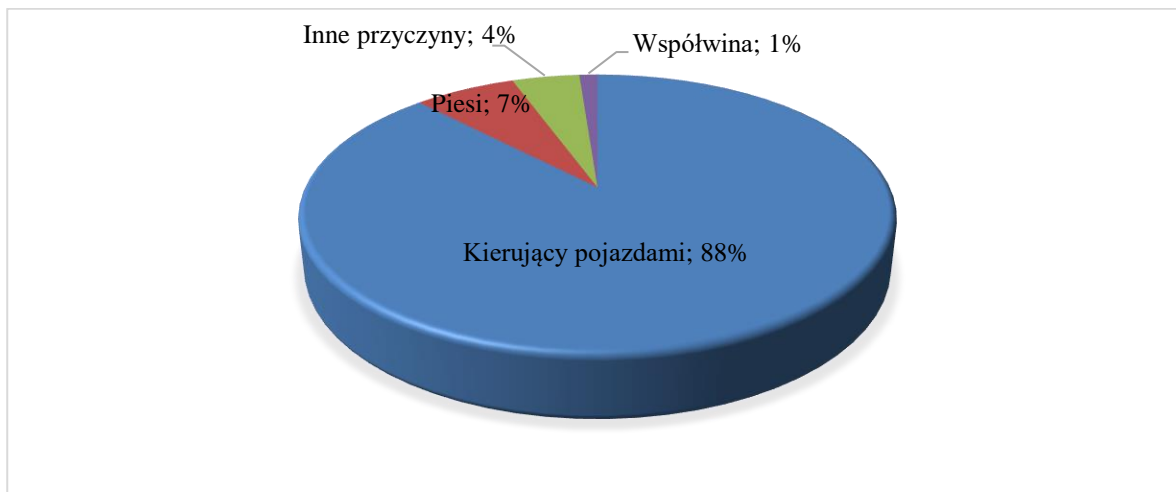
Obecnie zasady ruchu drogowego ujęte są w Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Ten właśnie kodeks drogowy od dnia wejścia w życie zmieniany był już ponad 200 razy. Modyfikacje te podyktowane były koniecznością reakcji na rozwój motoryzacji i były odpowiedzią na wyniki analiz pokazujących niezadowalający stan bezpieczeństwa na polskich drogach. Należy podkreślić, że na potrzeby wspomnianych analiz najszerze dane ze zdarzeń drogowych gromadzone są przez Policję w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolidacji (SEWiK), który funkcjonuje w oparciu o Zarządzenie nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych. Zarządzenie to określa warunki i sposób rejestracji informacji dotyczących zgłoszonych zdarzeń drogowych, wzór karty zdarzenia drogowego i tryb postępowania z kartą oraz sposób ich wypełniania, a także sporządzanie, wykorzystanie i udostępnianie statystyk zdarzeń drogowych. Podstawa prawna wydania zarządzenia w tym obszarze funkcjonowania

Policji została zawarta w art. 7 ust. 1 pkt. 2 ustawy o Policji (Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji). Dane policyjne od wielu lat (mimo pewnych niedoskonałości) są najbardziej wiarygodnym oraz kompleksowym zobrazowaniem statystycznej ilości wypadków i kolizji drogowych zaistniałych na polskich drogach. Żaden inny podmiot w kraju nie posiada tak szerokiej informacji o zaistniałych zdarzeniach drogowych jak Policja. W związku z tym wszystkie analityczne opracowania krajowe z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego opierają się na danych z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji Drogowych. Zarządzenie nr 31 Komendanta Głównego Policji wprowadziło statystyczne definicje najważniejszych elementów systemu bezpieczeństwa związane z wypadkowością na drogach. System statystyczny Policji ma w jak najbardziej zobjektywizowany sposób pozwolić na prowadzenie bieżących i okresowych analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, niezbędnych do właściwej oceny występujących zagrożeń i tym samym właściwego planowania, a następnie podejmowania działań zaradczych przez Policję, jak również inne instytucje i podmioty działające na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zgodnie z definicjami zawartymi w cytowanym zarządzeniu (§ 2 ust. 1), zdarzenie drogowe to wypadek drogowy lub kolizja drogowa. Wypadek drogowy to zdarzenie drogowe, w wyniku którego była osoba zabita lub ranna. Kolizja drogowa z kolei to zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne. Śmiertelna ofiara wypadku to osoba, która zmarła na miejscu wypadku drogowego lub w ciągu 30 dni od dnia wypadku drogowego na skutek doznanych w jego wyniku obrażeń ciała. Osoba ciężko ranna to osoba, która doznała uszczerbku na zdrowiu w postaci pozbawienia wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia, innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zeszpecenia lub zniekształcenia ciała czy też innych obrażeń powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni. Osoba lekko ranna to też osoba, wobec której lekarz lub ratownik medyczny stwierdził, że doznała ona uszczerbku na zdrowiu lub obrażeń innych niż doznała osoba ciężko ranna (Zarządzenie nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych, s. 1).

Biorąc pod uwagę długoletnie analizy wypadkowości, można zauważyć, że z roku na rok stan bezpieczeństwa na polskich drogach ulega poprawie. W ostatniej dekadzie liczba wypadków drogowych i ofiar śmiertelnych spadła o ponad 40% (wypadki z 35 847 w roku 2013 do 21 322 w roku 2022, a liczba ofiar śmiertelnych z 3 357 w roku 2013 do 1 896 w roku 2022) (Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, 2023, s. 7). Aby jednak utrzymać taki trend, należy dostosowywać obowiązujące prawo do sytuacji i zagrożeń w ruchu drogowym. Zagrożenia wskazywane są w oparciu o prowadzone analizy stanu bezpieczeństwa na polskich drogach, których wnioski determinują kierunki zmian prawa.

W latach 2017-2020 na polskich drogach doszło do 118 438 wypadków drogowych, w których życie straciło 11 099 osób, a 139 106 zostało rannych (Ibidem, s. 7). Zasadniczym pytaniem w prowadzonych analizach stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest to, kto odpowiada za zaistnienie wypadków drogowych. Odpowiedź na to pytanie za lata 2017-2020 została przedstawiona na wykresie 1.

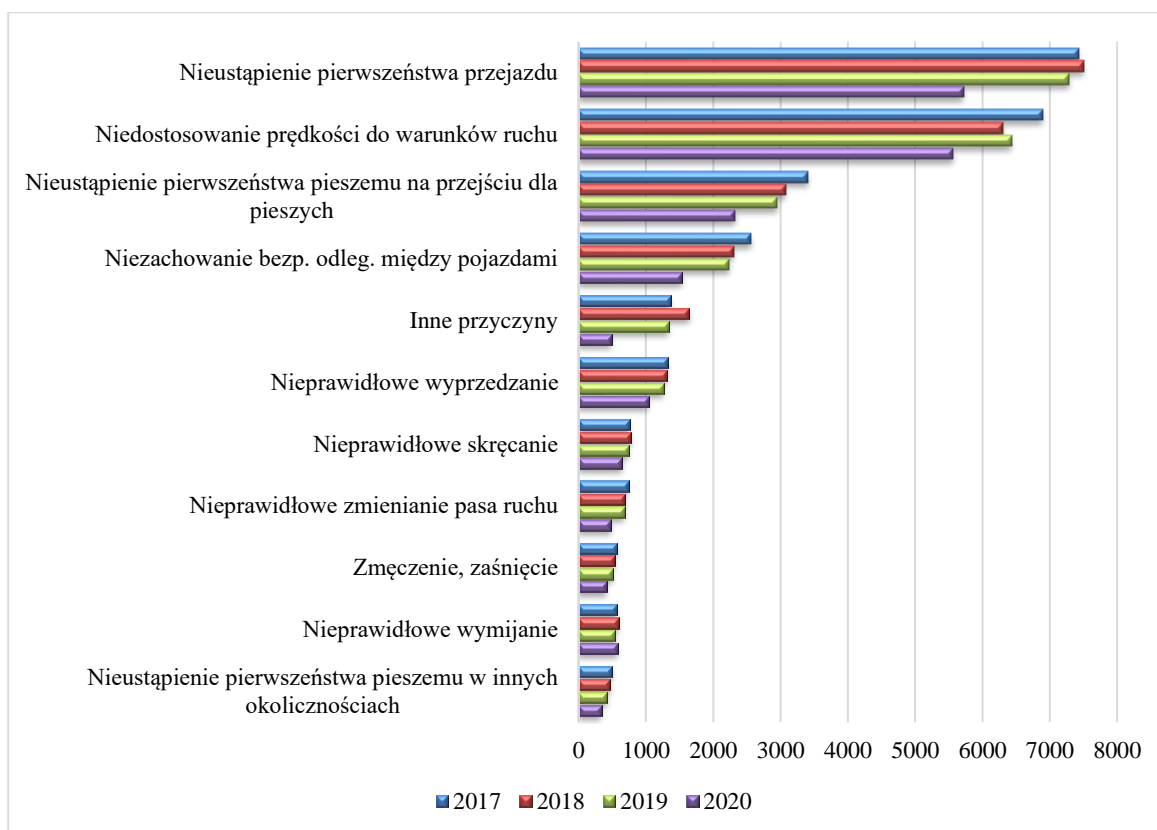


Wykres 1. Sprawcy wypadków drogowych w Polsce w latach 2017-2020.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

Przedstawione dane za lata 2017-2020 jednoznacznie wskazują, że to kierujący pojazdami spowodowali w Polsce największą liczbę wypadków (103 959), co stanowi 88% ogółu wszystkich zaistniałych w tym okresie wypadków. Piesi byli sprawcami 7 862 wypadków, czyli 7% ogółu, a wypadki wynikające z innych przyczyn i współwiny to łącznie 6 617 zdarzeń, co stanowi 5% ogółu.

Przyczyny wypadków drogowych z winy kierujących w kraju w latach 2017-2020 przedstawiono na wykresie 2.



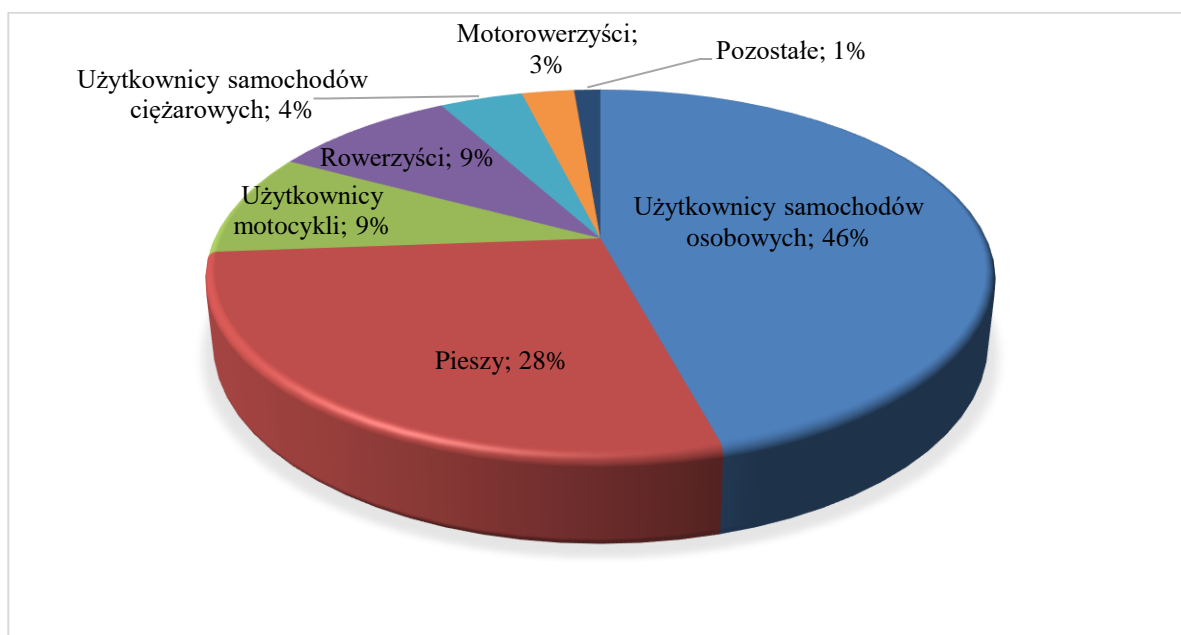
Wykres 2. Wybrane przyczyny wypadków drogowych z winy kierujących w Polsce w latach 2017-2020.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

Jak wynika z powyższych danych, trzy główne przyczyny wypadków drogowych w latach 2017-2020 z winy kierujących generują aż ponad 62% wszystkich wypadków, a są to:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (27 939) – 27% ogółu wypadków;
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (25 193) – 24% ogółu wypadków;
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (11 764) – 11% ogółu wypadków.

Dla lepszego zobrazowania zagrożeń, koniecznym jest przedstawienie danych w zakresie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w tym okresie w Polsce z podziałem na rodzaj użytkowników dróg.



Wykres 3. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce w latach 2017-2020.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

Powyższe dane wskazują, że na polskich drogach najczęściej giną użytkownicy samochodów osobowych (5083) – stanowią aż 46% ogółu ofiar śmiertelnych, a także piesi – 28% zabitych w wypadkach drogowych (3 107).

Mając na względzie wszystkie opisane dane, konieczne było wprowadzenie zmian w przepisach, które poprawią bezpieczeństwo uczestników ruchu i jednocześnie wpłyną na ograniczenie liczby zdarzeń w głównych kategoriach przyczyn ich powstawania.

1. Analiza aktów prawnych

Rok 2021 rozpoczął okres zmian w przepisach ruchu drogowego, które miały pozytywnie wpłynąć na bezpieczeństwo w najistotniejszych obszarach, tj. pieszych, a także ograniczyć liczbę zdarzeń wynikających z niedostosowania prędkości do warunków ruchu drogowego. W tym kontekście wprowadzono przepisy, które m.in. rozszerzyły pierwszeństwo pieszego przy wchodzeniu na przejście dla pieszych. Zaostrzyły też kary za wykroczenia kierujących wobec pieszych, za wykroczenia związane z niestosowaniem się do ograniczeń prędkości i za spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa na drogach.

W dniu 1 czerwca 2021 roku weszła w życie Ustawa z dnia 25 lutego 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, która wprowadziła przepisy zwiększające bezpieczeństwo pieszych na drogach, ujednoliciła dopuszczalną prędkość na obszarze zabudowanym, a także zobligowała kierujących pojazdami do zachowania minimalnego odstępu między pojazdami na autostradach i drogach ekspresowych.

Zgodnie z nowymi przepisami, pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyjątkiem tramwaju. Przed tramwajem pieszy ma pierwszeństwo tylko, gdy znajduje się już na przejściu dla pieszych. W celu zwiększenia ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych ustawodawca doprecyzował przepisy dotyczące zachowania się kierujących pojazdami, zobowiązując ich do obserwacji nie tylko przejścia dla pieszych, ale i jego okolicy oraz do stworzenia możliwości bezpiecznego przejścia przez jezdnię dla pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych oraz tych, którzy na to przejście wchodzi. Aktualnie, zgodnie z art. 26 Ustawy Prawo o ruchu drogowym (Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym), kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście. Należy przy tym podkreślić, że nowe regulacje nie zwalniają pieszego z obowiązku zachowania szczególnej ostrożności podczas wchodzenia i przechodzenia przez jezdnię lub torowisko oraz korzystania z przejścia dla pieszych. W dalszym ciągu zabrania się pieszemu wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym też na przejściu dla pieszych. Bardzo ważną zmianą dla pieszego jest zakaz korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia bądź przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, w tym również podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, torowisku lub przejściu dla pieszych.

Kolejną oczekiwaną nowelizacją prawa było zrównanie dopuszczalnej prędkości pojazdu lub zespołu pojazdów przez całą dobę na obszarze zabudowanym do 50 km/h, wynikające z art. 20 Ustawy prawo o ruchu drogowym (Ibidem).

W dniu 1 stycznia 2022 roku weszła w życie Ustawa z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw oraz Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń. Nowe regulacje kodeksu wykroczeń, m.in. w myśl art. 3 cytowanej ustawy, podwyższyły maksymalną wysokość grzywny nakładaną przez sąd z 5 000 do 30 000 zł. Od tego dnia kierowcy, którzy przekraczają dopuszczalną prędkość, wyprzedzają w miejscu niedozwolonym lub naruszają przepisy chroniące pieszych, w myśl zarządzenia (nazywanego powszechnie „taryfikatorem mandatów karnych”) (Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń) muszą liczyć się ze znacznie większymi restrykcjami. Grzywną minimum 1 500 zł zagrożeni są kierowcy, którzy popełnili wykroczenie wobec pieszego. Mówi o tym nowy art. 86b kodeksu wykroczeń (Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń). Zawiera on katalog nieprawidłowych zachowań, takich jak nieustąpienie

pierwszeństwa pieszemu czy niezatrzymanie pojazdu przed przejściem dla pieszych, aby umożliwić przejście osobie z niepełnosprawnością. To także wyprzedzanie na przejściu dla pieszych lub omijanie pojazdu, który zatrzymał się, by umożliwić przejście pieszemu. W takich wyjątkowo niebezpiecznych sytuacjach sąd może dodatkowo orzec zakaz prowadzenia pojazdów, w szczególności, jeżeli sprawca wykroczenia spowodował zagrożenie bezpieczeństwa pieszego. Wprowadzona została również tzw. „recydywa”, o której mowa w art. 38 § 2 kodeksu wykroczeń (Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń), zgodnie z którą kierującemu pojazdem mechanicznym ukaranemu za wykroczenie określone w art. 86 § 1a i 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1 art. 92 § 2, art. 92a § 2, art. 92b, art. 94 § 1 albo art. 97a, który w ciągu 2 lat od ostatniego prawomocnego ukarania popełnia to samo wykroczenie wymierza się karę grzywny w wysokości nie niższej niż dwukrotność dolnej granicy ustawowego zagrożenia.

Można zauważyć, że w przypadku tzw. „taryfikatora mandatów karnych” zmiany zaostrzające sankcję dotyczyły głównie wykroczeń, które stanowią jedne z najczęstszych przyczyn wypadków drogowych. To przede wszystkim przekroczenie dopuszczalnej prędkości. Przy przekroczeniu prędkości o 31 km/h, minimalna kwota mandatu wyniesie 800 zł (dotychczas było to od 200 do 300 zł), a w przypadku recydywy – aż 1 600 zł. Maksymalna wysokość grzywny za przekroczenie prędkości to obecnie 2 500 zł (przekroczenie prędkości o 71 km/h i więcej) i aż 5 000 zł przy recydywie.

W dniu 17 września 2022 roku weszło w życie Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 września 2022 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego, które zwiększyło liczbę punktów karnych przypisanych do wybranych rodzajów wykroczeń i przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, zwłaszcza tych, które są głównymi przyczynami wypadków w Polsce, także dotyczących bezpieczeństwa pieszych, a ich okres obowiązywania zwiększono z 1 roku na 2 lata. Liczba punktów za przestępstwa została zwiększona z 10 do 15 (m.in. kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości – art. 178a §1 lub 4 kodeksu karnego [Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny], spowodowanie wypadku drogowego – art. 177§1 lub 2 kodeksu karnego [Ibidem]). Liczba punktów za nieprawidłowe zachowania, godzące w bezpieczeństwo pieszych w rejonach przejść dla pieszych, została zwiększona z 10 do 15. W tym miejscu trzeba podkreślić, że za zwiększeniem liczby punktów dla konkretnych naruszeń nie uległ zmianie punktowy próg utraty uprawnień, tj. 24 punkty oraz 20 punktów dla kierowców posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami przez okres mniejszy niż 1 rok. Zasadniczą zmianą jest też, że okres obowiązywania punktów biegnie od dnia uiszczenia grzywny, a nie jak było wcześniej – od dnia popełnienia naruszenia. Ponadto zniesiono szkolenie zmniejszające liczbę punktów, w konsekwencji czego kierowcy nie mieli możliwości raz na 6 miesięcy usunięcia ze swej kartoteki 6 punktów po odbyciu dedykowanego kursu.

Kolejną datą, która zmieniła system punktowy, był dzień 17 września 2023 roku, kiedy w życie weszło Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 września 2023 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego. W stosunku do zmian z poprzedniego roku ustawodawca złągodził nieco system punktowy. Skrócony został okres obowiązywania punktów z 2 lat do 1 roku i przywrócono kurs redukujący liczbę punktów karnych. Kurs ten

jednak jest w nieco innej formie niż poprzednio – trwa 8 godzin i jest połączony z zajęciami praktycznymi (hamowanie awaryjne z prędkości 30 i 50 km/h). Ograniczono również maksymalną liczbę uczestników jednego kursu do 15 osób.

Wymienione nowelizacje prawa były jednym z wielu elementów mających skutkować osiągnięciem głównego celu poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach zawartego w przyjętym do realizacji w 2021 roku Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030 (<https://www.krbrd.gov.pl/narodowy-program-brd-2021-2030/>, dostęp: 20.10.2023). Celem Programu jest ograniczenie w ciągu dekady o 50% liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych na polskich drogach. Cel ten jest zbieżny z wytycznymi i kierunkami działania całej Unii Europejskiej. Należy przy tym podkreślić, że badania pokazują, iż w UE wypadki drogowe są główną przyczyną zgonów z powodów zewnętrznych ludzi w wieku do 45 lat, a łączne straty z tego powodu szacowane są na ponad 200 mld euro rocznie, co przekracza budżet Komisji Europejskiej (Krystek, 2009, s. 26).

2. Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie działania Komendy Miejskiej Policji w Nowym Sączu

Obszar działania Komendy Miejskiej Policji w Nowym Sączu jest jednym z największych na terenie województwa małopolskiego. Zakresem odpowiedzialności KMP w Nowym Sączu obejmuje miasto Nowy Sącz i 16 gmin powiatu nowosądeckiego. Sieć dróg na terenie miasta i powiatu przedstawia się następująco¹:

- drogi krajowe – 133,5 km;
- drogi wojewódzkie – 121 km;
- drogi powiatowe – 497 km;
- drogi gminne – 2 500 km.

Zadania z zakresu kontroli ruchu drogowego w Komendzie Miejskiej Policji w Nowym Sączu realizuje przede wszystkim Wydział Ruchu Drogowego, w którym służbę pełni 54 funkcjonariuszy.

W badaniu stanu bezpieczeństwa poddano analizie dane z Systemu Ewidencji i Wypadków Drogowych z terenu działania Komendy Miejskiej Policji w Nowym Sączu za okres 9 miesięcy 2023 roku, w odniesieniu do analogicznych okresów ubiegłych lat.

Tabela 1

Stan bezpieczeństwa na drogach na obszarze działania KMP w Nowym Sączu za okres 9 miesięcy w latach 2021-2023

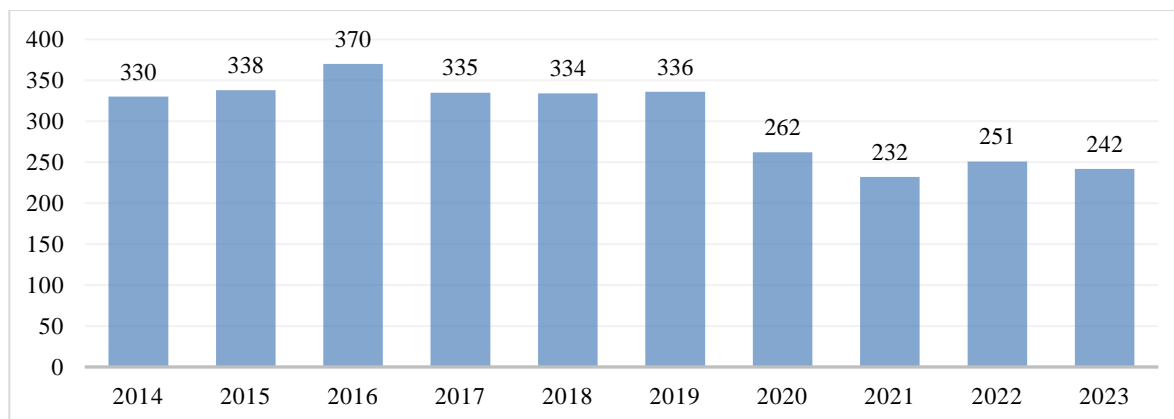
Rok	2021	2022	2023
Liczba wypadków	232	251	242
Liczba zabitych	14	12	11
Liczba rannych	307	293	296
Liczba kolizji	1 757	1 563	1 543

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

¹ Dane własne zgromadzone w ramach zadań realizowanych przez WRD KMP w Nowym Sączu w obszarze inżynierii drogowej.

Jak wynika z przedstawionych danych, liczba wypadków w roku 2023 spadła w odniesieniu do roku 2022 o 9. Liczba ofiar śmiertelnych jest mniejsza niż w 2022 roku o 1 i o 3 w stosunku do roku 2021. Odnotowano też spadek liczby kolizji drogowych.

Dynamikę wypadków drogowych w ostatniej dekadzie (oceniano okresy 9 miesięcy) na terenie Sądecczyzny przedstawiono na wykresie 4.



Wykres 4. Dynamika wypadków drogowych na terenie działania KMP w Nowym Sączu za okres 9 miesięcy w latach 2014-2023.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

Zgodnie z przedstawionymi danymi, liczba wypadków na terenie działania KMP w Nowym Sączu w ostatniej dekadzie spadła o niemal 27% w stosunku do roku 2014.



Wykres 5. Główne przyczyny wypadków drogowych z winy kierujących pojazdami na terenie działania KMP w Nowym Sączu za okres 9 miesięcy 2023 roku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

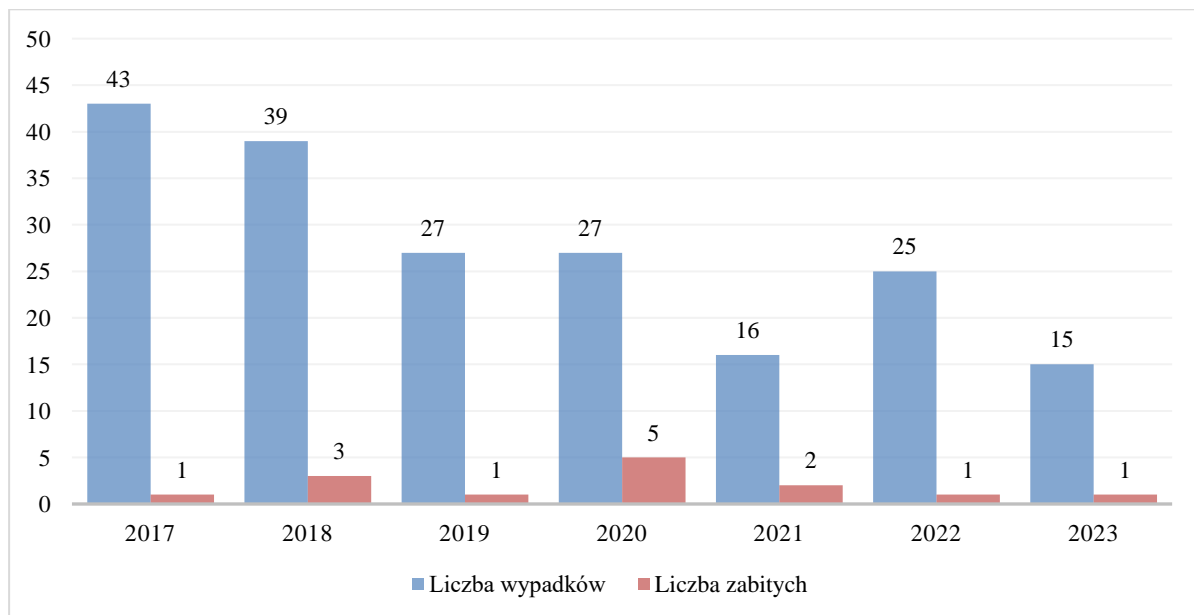
Głównymi przyczynami wypadków drogowych na terenie działania KMP w Nowym Sączu w 2023 roku z winy kierujących są: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu i niezachowanie bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu.

Stan bezpieczeństwa na nowosądeckich drogach – po wprowadzeniu znowelizowanych przepisów prawa – ulega poprawie, co można zauważyć, obserwując dane dotyczące liczby zdarzeń i ich skutków za okres 9 miesięcy w latach 2021-2023. W dalszym ciągu jednak dominującą przyczyną zaistnienia wypadków drogowych z winy kierujących jest niedostosowanie prędkości, w związku z czym działania ograniczające to zagrożenie muszą być niezmiennie priorytetem działania policjantów Komendy Miejskiej Policji w Nowym Sączu. W kontekście znowelizowanych przepisów zachowania kierujących w rejonach przejść dla pieszych na uwagę zasługuje fakt, że nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych nie należy do głównych przyczyn wypadków z winy kierujących.

3. Analiza bezpieczeństwa pieszych w rejonach przejść dla pieszych na terenie działania Komendy Miejskiej Policji w Nowym Sączu

Zmiany przepisów w zakresie bezpieczeństwa pieszych wynikały z analizy zagrożeń tej grupy uczestników ruchu drogowego. Skuteczność wprowadzonych zmian oceniono w oparciu o dane statystyczne gromadzone w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (Zarządzenie nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych) na terenie działania Komendy Miejskiej Policji w Nowym Sączu. Analizie poddano okres przed wprowadzonymi zmianami (lata 2017-2020) oraz okres po wprowadzeniu zmian (lata 2021-2022 i 9 miesięcy 2023 roku).

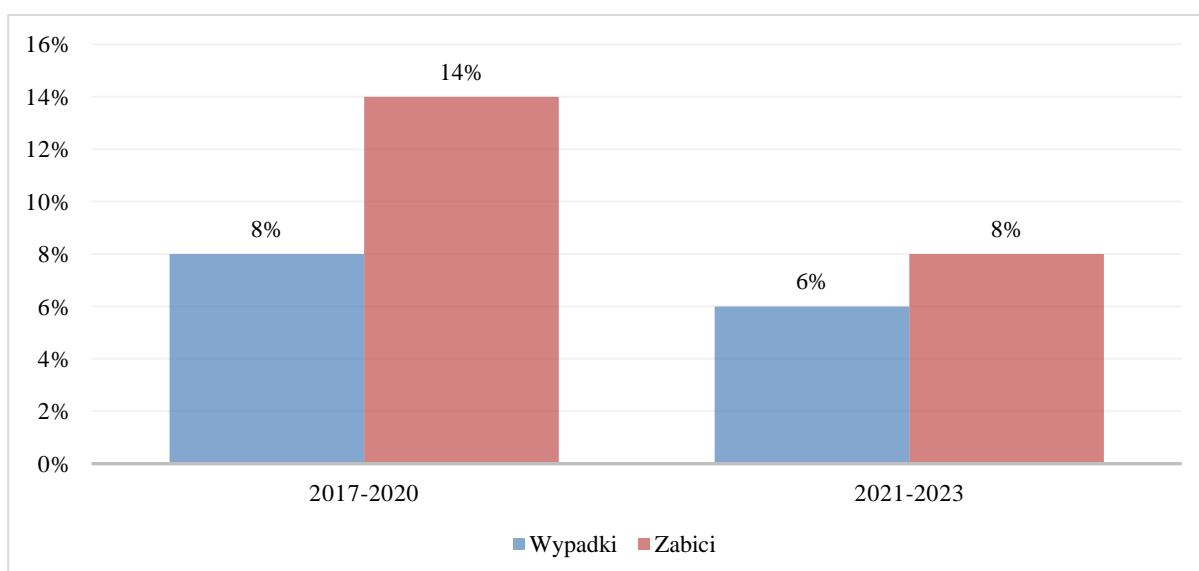
Wypadki wynikające z nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych na terenie działania KMP w Nowym Sączu obrazuje wykres 6.



Wykres 6. Wypadki wynikające z nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych w latach 2017-2022 i 9 miesięcy 2023 roku na terenie działania KMP w Nowym Sączu.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

Z przedstawionych danych wynika, że do największej liczby potrażeń pieszych na przejściu dla pieszych doszło w 2017 roku. Z kolei najwięcej pieszych poniosło śmierć w roku 2020. W roku 2021, w którym wprowadzono przepisy dotyczące pieszych, nastąpił znaczący spadek liczby zdarzeń na przejściach dla pieszych. Jednocześnie na uwagę zasługuje, że nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych nie należy do głównych przyczyn wypadków z winy kierujących.

Aby dokonać oceny wpływu zmian przepisów prawa w obszarze poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, dokonano analizy okresów przed wprowadzonymi zmianami prawa (lata 2017-2020) i po wprowadzeniu zmian (lata 2021-2022 i 9 miesięcy 2023 roku). W celu zobrazowania wpływu zmian przepisów na stan bezpieczeństwa przedstawiono dane procentowe oparte na sumach wypadków i ich ofiar śmiertelnych na przejściach dla pieszych w odniesieniu do ogółu wypadków i zabitych za całe okresy zarówno przed zmianami, jak również po ich wprowadzeniu. Dane te obrazuje wykres 7.



Wykres 7. Udział wypadków związanych z nieustąpieniem pierwszeństwa pieszemu na przejściach dla pieszych w okresach przed i po zmianach przepisów na terenie działania KMP w Nowym Sączu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

Analizując przedstawione dane, można zauważyć, że procentowy udział wypadków drogowych związanych z nieustąpieniem pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych do ogółu wypadków w okresie przed zmianami przepisów wynosił 8%, a ofiar śmiertelnych do ogółu zabitych 14%. Po wprowadzeniu znowelizowanych przepisów udział wypadków spadł do poziomu 6%, a ofiar śmiertelnych do poziomu 8%. Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, że wprowadzenie zmian przepisów w zakresie zwiększenia uprawnień pieszych w rejonach przejść dla pieszych oraz zaostrożenie kar dla kierowców popełniających wykroczenia w stosunku do pieszych wpłynęły pozytywnie na bezpieczeństwo tej grupy niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz spowodowały spadek zarówno wypadków drogowych, jak również ofiar śmiertelnych w analizowanym obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4. Analiza zdarzeń wynikających z niedostosowania prędkości do warunków ruchu drogowego na terenie działania Komendy Miejskiej Policji w Nowym Sączu

Zmiany przepisów w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym w obszarze związanym ze stosowaniem się do przepisów dotyczących ograniczeń prędkości wynikały z analizy zagrożeń tej grupy uczestników ruchu drogowego. Skuteczność wprowadzonych zmian oceniono w oparciu o dane statystyczne gromadzone w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji w obszarze działania Komendy Miejskiej Policji w Nowym Sączu. Badaniu poddano okresy przed wprowadzonymi zmianami prawa (lata 2017-2020) i po wprowadzeniu zmian (lata 2021-2022 oraz 9 miesięcy 2023 roku).

W tabeli 2 ukazano dane dotyczące wypadków wynikających z niedostosowania prędkości do warunków ruchu.

Tabela 2

Wypadki wynikające z niedostosowania prędkości do warunków ruchu w latach 2017-2022 i 9 miesięcy 2023 roku na terenie działania KMP w Nowym Sączu

Rok	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Liczba wypadków	102	96	117	96	93	80	76
Liczba zabitych	1	9	8	1	10	6	4
Liczba rannych	149	137	168	119	136	93	97
Liczba kolizji	343	309	278	287	304	273	174
Liczba zdarzeń	445	405	395	383	397	353	250

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

Z przedstawionych danych wynika, że do największej liczby wypadków wynikających z niedostosowania prędkości do warunków ruchu doszło w roku 2019. Z kolei najwięcej ofiar śmiertelnych tych wypadków odnotowano w roku 2021. W 2022 roku, w którym wprowadzono przepisy zaostrzające odpowiedzialność za niestosowanie się do ograniczeń prędkości, odnotowano spadek liczby wypadków i ich ofiar w przedmiotowym obszarze.

Przeanalizowano również, jak wprowadzone zmiany przepisów wpłynęły na ujawnianie wykroczeń dotyczących niestosowania się kierujących do ograniczeń prędkości. Opisane dane przedstawiono w tabeli 3.

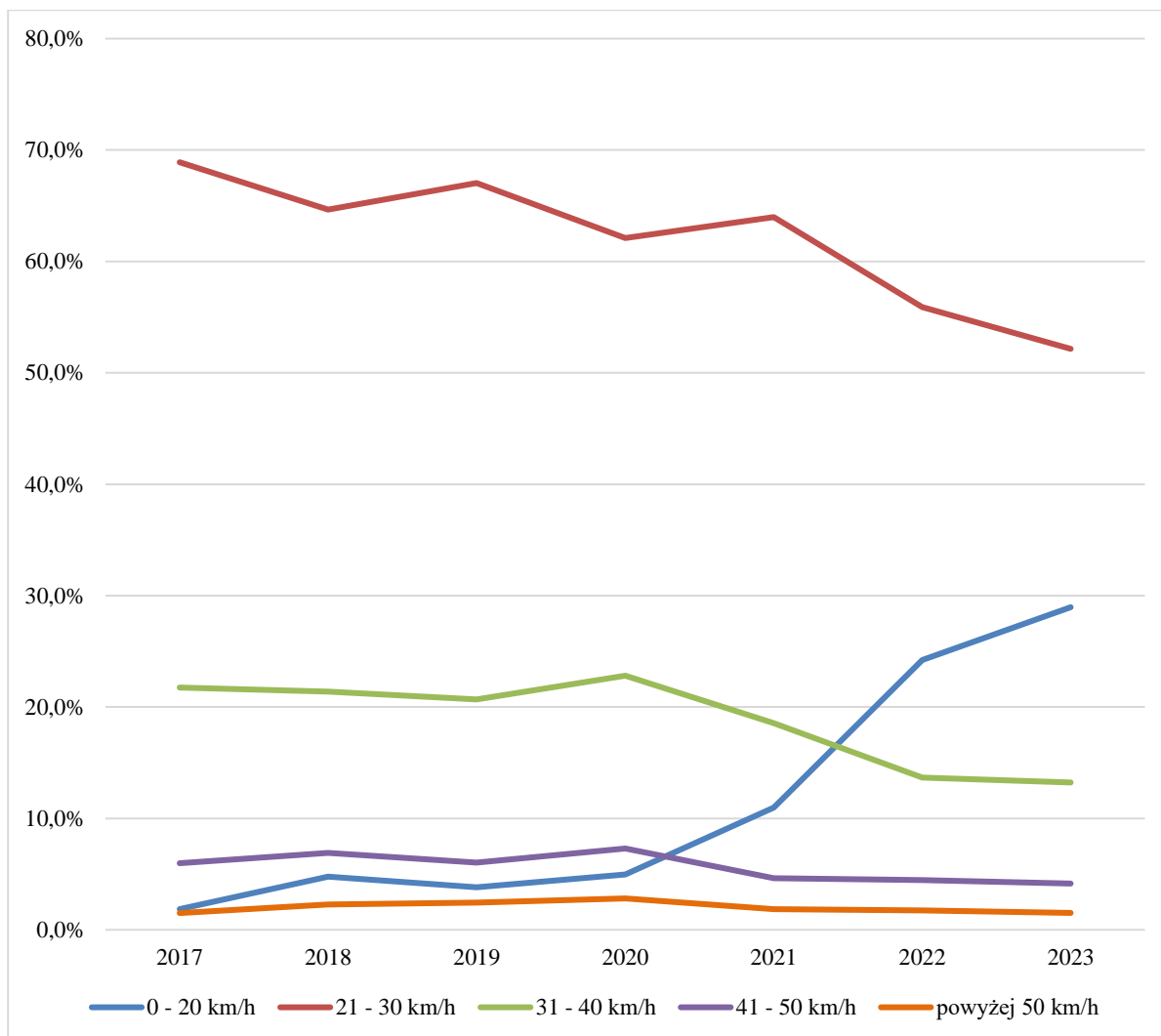
Tabela 3

Zestawienie wykroczeń związanych z przekroczeniem dozwolonej prędkości ujawnionych na obszarze działania KMP w Nowym Sączu w latach 2017-2022 i 9 miesięcy 2023 roku

Rok	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
0-20 km/h	116	212	261	418	1 418	2 311	2 295
21-30 km/h	4 303	2 864	4 583	5 224	8 265	5 337	4 133
31-40 km/h	1 358	947	1 413	1 919	2 398	1 306	1 048
41-50 km/h	374	306	412	614	600	427	329
powyżej 50 km/h	94	101	167	237	240	166	120
Razem	6 245	4 430	6 836	8 412	12 921	9 547	7 925

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

W celu lepszego zobrazowania wpływu zmian przepisów na zachowania kierujących pojazdami w zakresie stosowania się do ograniczeń prędkości, dane zawarte w tabeli 3 przedstawiono w formie wykresu liniowego, na którym przedstawiono trend zmian w ujęciu procentowym dla poszczególnych przedziałów naruszeń limitów prędkości przez kierujących.

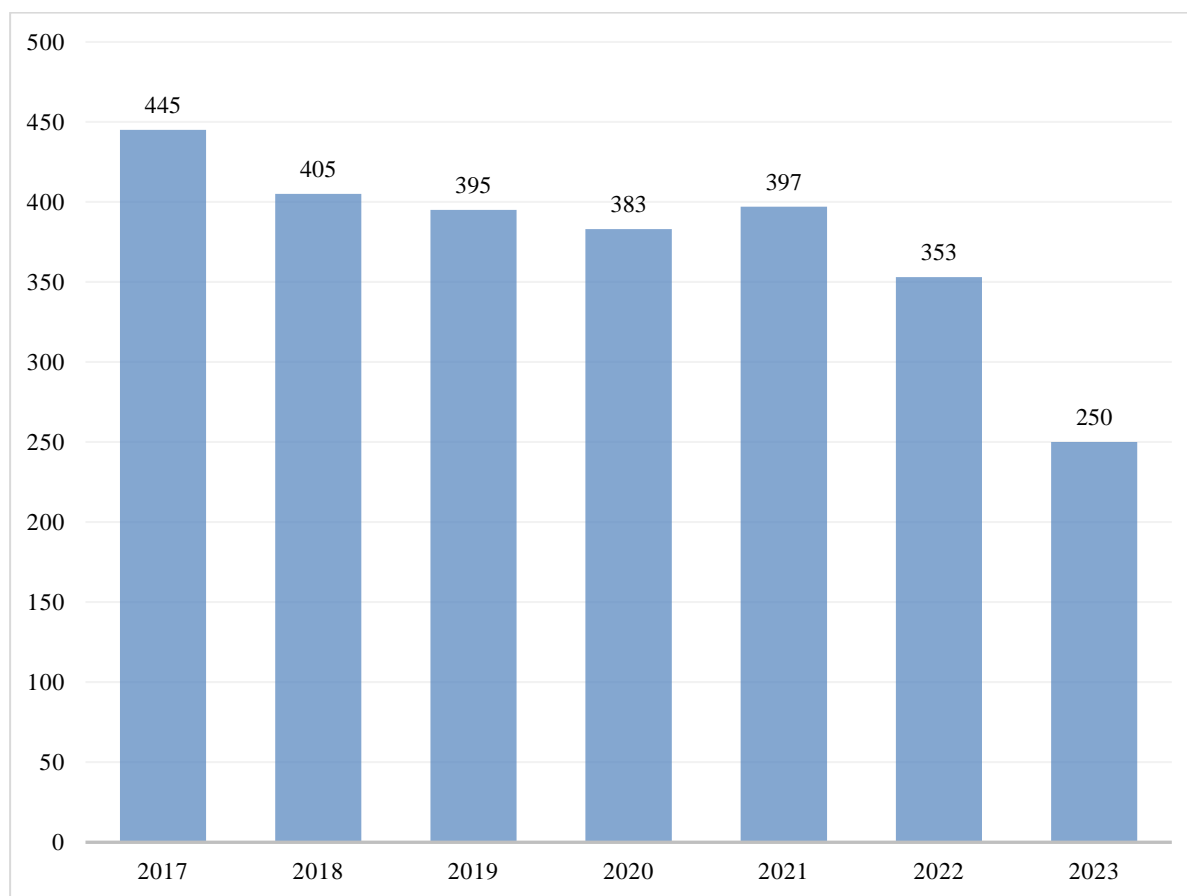


Wykres 8. Procentowy udział grup naruszeń ograniczeń prędkości w odniesieniu do ogółu ujawnionych przekroczeń prędkości w latach 2017-2022 i 9 miesięcy 2023 roku na terenie działania KMP w Nowym Sączu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

Analizując zachowania kierujących w oparciu o ujawniane wykroczenia na przestrzeni lat 2017-2023, można stwierdzić, że kierujący najczęściej przekraczają prędkość o 21-30 km/h. Ponadto wyraźnie widać, że po zmianach wysokości grzywnien w 2022 roku i podwyższeniu liczby punktów karnych, znacząco spadł udział przekroczeń prędkości z przedziałów 21-30 km/h i 31-40 km/h, a wzrósł udział przekroczeń prędkości z przedziału 0-20 km/h. Świadczy to o pozytywnym wpływie zmian przepisów na uspokojenie ruchu na drogach Sudecczyzny.

Na wykresie 9 ukazano dane liczby zdarzeń wynikających z niedostosowania prędkości do warunków ruchu drogowego na przestrzeni lat 2017-2023.



Wykres 9. Liczba zdarzeń drogowych wynikających z niedostosowania prędkości do warunków ruchu w latach 2017-2022 i 9 miesięcy 2023 roku na terenie działania KMP w Nowym Sączu. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

Jak pokazują dane, na terenie działania KMP w Nowym Sączu do największej liczby zdarzeń wynikających z niedostosowania prędkości do warunków ruchu drogowego doszło w 2017 roku. Od wprowadzenia w 2022 roku zmian w przepisach dotyczących sankcji za przekroczenie limitów prędkości liczba zdarzeń z tej przyczyny także znacząco spadła.

Podsumowanie

Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest wypadkową przepisów określających zachowania uczestników ruchu drogowego, przypisujących odpowiedzialność karną łamiącym te zasady, świadomości uczestniczących w tym ruchu i działań podejmowanych przez organy odpowiedzialne za nadzór nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych to głównie użytkownicy pojazdów osobowych i piesi, którzy stanowią niemal 3/4 wszystkich zabitych na polskich drogach. Najczęstsze przyczyny wypadków drogowych, w których uczestnik ruchu ponosi śmierć, to głównie: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu drogowego i nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych.

Zmiany w przepisach prawa, wprowadzane sukcesywnie od 2021 roku, były odpowiedzią na wnioski płynące z analiz stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i dotyczyły przede wszystkim dwóch obszarów stanowiących największe zagrożenie dla życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego.

Pierwszym z nich jest obszar związany z bezpieczeństwem niechronionych uczestników ruchu drogowego, głównie pieszych. Po zmianach przepisów pieszy zyskał zdecydowanie większą ochronę prawną w rejonie przejść dla pieszych, a więc miejscach, gdzie z założenia może w bezpieczny sposób przekraczać jezdnię. Obecnie osoba wchodząca na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyjątkiem tramwaju, przy jednoczesnym obowiązku zachowania szczególnej ostrożności. Dodatkowo, nowe przepisy reagują na kolejne zagrożenie cywilizacyjne, którym jest używanie urządzeń elektronicznych podczas poruszania się po drogach. Z tego względu znowelizowane przepisy zabraniają pieszemu korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia bądź też przechodzenia na przejście dla pieszych lub torowisko w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, torowisku lub przejściu dla pieszych.

Drugim jest obszar dotyczący powszechnego zagrożenia związanego z naruszaniem limitów prędkości przez kierujących. Zmiana przepisów zrównała dopuszczalną prędkość pojazdów przez całą dobę na obszarze zabudowanym i została zwiększona odpowiedzialność prawna za niestosowanie się do ustawowo określonych limitów prędkości na drogach. Podniesione zostały maksymalne kwoty grzywnien za przekraczanie prędkości, zarówno w postępowaniu sądowym, jak i w tzw. „taryfikatorze mandatów karnych”, stanowiącym podstawę wymiaru kary grzywny za poszczególne rodzaje wykroczeń przez policjantów stosujących postępowanie mandatowe. Wprowadzono też zasadę recydywy, która znacząco zwiększa dolegliwość kar grzywny wobec osób nagminnie naruszających limity prędkości i znowelizowano zasady przypisywania punktów za naruszenia przepisów ruchu drogowego. Wszystko to powoduje, że stworzono dobre podstawy prawne do działania służb kontrolnych, pozwalające skutecznie oddziaływać w najbardziej zagrożonych obszarach dla bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Oceniając wpływ zmian przepisów na bezpieczeństwo w ruchu drogowym na terenie działania Komendy Miejskiej Policji w Nowym Sączu, można stwierdzić, że wprowadzenie znowelizowanych przepisów w zakresie zwiększenia uprawnień pieszych w rejonach przejść dla pieszych i zaostrzenie kar dla kierowców popełniających wykroczenia w stosunku do pieszych wpłynęły pozytywnie na bezpieczeństwo tej grupy niechronionych uczestników ruchu drogowego i spowodowały spadek zarówno wypadków drogowych, jak i ofiar śmiertelnych. Zmiany przepisów odnoszących się do ograniczeń prędkości również pozytywnie wpłynęły na liczbę zdarzeń wynikających z niedostosowania prędkości do warunków ruchu. Z przeprowadzonych analiz wynika też, że uspokoił się ruch na sądeckich drogach. Przede wszystkim zaobserwowano zmniejszenie ilości najbardziej niebezpiecznych, znaczących przekroczeń prędkości przez kierujących.

Biorąc pod uwagę ogólny stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na Sądziecczyźnie w ostatniej dekadzie, można zauważyć, że rokrocznie spada liczba odnotowanych wypadków drogowych oraz zmniejsza się liczba ofiar śmiertelnych. Na poprawę bezpieczeństwa na Sądziecczyźnie pozytywnie wpływają zarówno zmiany w przepisach prawa, świadomość uczestników ruchu drogowego, jak też działania podejmowane przez Komendę Miejską Policji w Nowym Sączu.

Bibliografia

- Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. (2023). *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*. Warszawa: Wydawnictwo KGP.
- Krystek, R. (red.). (2009). *Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu (t. I. Diagnoza bezpieczeństwa transportu w Polsce)*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Transportu.
- Ogrodniczak, M., Ryba, J. (2016). Bezpieczeństwo ruchu drogowego w świetle wybranych aktów prawnych. *Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe – Bezpieczeństwo i Ekologia*, 17(6).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 września 2022 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz.U. z 2022 r., poz. 1951).
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz.U. z 2013 r., poz. 1624 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2021 r., poz. 2328).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 1997 r., Nr 98, poz. 602 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 1971 r., Nr 12, poz. 114 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 25 lutego 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2021 r., poz. 463).
- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz.U. z 1997 r., Nr 88, poz. 553 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz.U. z 2015 r., poz. 355, z późn. zm.).
- Zarządzenie nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz.U. z 2015 r., poz. 85 z późn. zm.).

<https://prawooruchudrogowym.pl/>

<https://www.krbrd.gov.pl/narodowy-program-brd-2021-2030/>

Zbigniew FILIP

Urząd Miasta Nowego Sącza

Staropolska Akademia Nauk Stosowanych w Kielcach

RUCH DROGOWY W LATACH 2014-2021 – WPLYW ZMIANY PRZEPISÓW PRAWNYCH NA BEZPIECZEŃSTWO DROGOWE

Streszczenie

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 października 2021 r. w sprawie ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021-2030 – zalecenia dotyczące kolejnych kroków w kierunku realizacji „wizji zero”, jest ambitnym ale wciąż dalekim do osiągnięcia celem. W założeniach powyższej polityki dotyczącej ruchu drogowego na lata 2021-2030 Parlament Europejski potwierdził długoterminowy cel strategiczny osiągnięcia prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych i zerowej liczby poważnych obrażeń na unijnych drogach do 2050 roku. Taki stan rzeczy można osiągnąć tylko w przypadku wykluczenia motoryzacyjnego znacznej części społeczeństw, a do tego raczej nie dojdzie. Można ograniczyć brawurowe zachowania kierujących pojazdami przez wysokie kary, ale należy pamiętać, że ważniejsze od suchych zapisów prawnych jest ich egzekwowanie. Świadomość nieuniknięcia kary silniej działa na kierowców niż możliwość dostania wysokiego mandatu. Poprawę bezpieczeństwa na drogach, oprócz kontroli drogowych, progów zwalniających czy fotoradarów, skutecznie mogą zapewnić także nowo powstałe autostrady oraz drogi szybkiego ruchu. Zaawansowane systemy wbudowane w samochody również przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa na drogach, a w walce z pijanymi kierowcami mogłaby pomóc np. blokada alkoholowa. Pamiętać należy, że każde nowoczesne rozwiązanie technologiczne i dodatkowa część w pojeździe sprawiają, że koszt jego zakupu jest automatycznie wyższy. Należy przekalkulować każde rozwiązanie pod kątem zależności „koszt – efekt”, by nie doszło do sytuacji, w której pojazdy będą dostępne tylko dla wąskiej grupy obywateli ze względu na cenę. Trzeba pamiętać, że pojazdy mają służyć nie tylko bezpieczeństwu, ale mają być narzędziem wykorzystywanym do czerpania wolności, która jest wartością wyższą niż bezpieczeństwo. Z tego też względu zmiany w przepisach prawnych dotyczących ruchu drogowego stale się pojawiają i mają na celu zapewnienie większego bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego. Poniższy tekst przedstawia zmiany przepisów drogowych w latach 2014-2021.

Słowa kluczowe: ruch drogowy, bezpieczeństwo, bezpieczeństwo ruchu drogowego, przepisy prawne.

Summary

The European Parliament's resolution of October 6, 2021, on the EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Recommendations for the next steps towards achieving "vision zero," is an ambitious but still far from being achieved goal. In the assumptions of the above-mentioned road traffic policy for 2021-2030, the European Parliament reaffirmed the long-term strategic goal of achieving near-zero fatalities and zero serious injuries on EU roads by 2050. Such a state of affairs can only be achieved with the automotive exclusion of a significant part of the population, and this is unlikely to happen. It is possible to curb the bravado of drivers through

high penalties, but it should be remembered that more important than dry legal provisions is their enforcement. The awareness of the inevitability of punishment has a stronger effect on drivers than the possibility of getting a high fine. Improving road safety in addition to traffic controls, speed bumps, speed cameras can also be effectively provided by newly built highways and expressways. In addition, advanced systems built into cars also help improve road safety and an alcohol interlock device, for example, could help in the fight against drunk drivers. Keep in mind that every modern technological solution and additional part in a vehicle automatically makes the purchase cost higher. It is necessary to recalculate each solution in terms of cost-effectiveness, so that a situation does not arise in which vehicles will be available only to a narrow group of citizens, because of the price. It should be remembered that vehicles are not only to be used for safety, but are to be a tool used to enjoy freedom, which is a higher value than safety. Therefore, changes in traffic laws are constantly appearing and are aimed at ensuring greater safety for road users. The following article outlines changes to traffic laws from 2014 to 2021.

Key words: road traffic, safety, road traffic safety, legal regulations.

Wprowadzenie

Termin „bezpieczeństwo” nie posiada jednej definicji. *Słownik języka polskiego* PWN definiuje je jako stan niezagrożenia (<https://sjp.pwn.pl/slowniki/bezpiecze%C5%84stwo.html>, dostęp: 30.05.2023). Rozwój cywilizacji przyniósł ze sobą też poszerzenie rozumienia tego pojęcia na poszczególne kategorie. Szkoła kopenhaska, a zwłaszcza jej przedstawiciel – B. Buzan, postulowała rozszerzyć je na pięć dziedzin: militarne, polityczne, ekonomiczne, społeczne i ekologiczne (Buzan, 1983, s. 4). Obecnie pogląd ten poddawany jest krytyce jako zbyt wąski. J. Czaputowicz podaje, że bezpieczeństwo to „naczelna potrzeba ludzi i oznacza stan spokoju, pewności, który daje brak poczucia zagrożenia” (2012, s. 22).

Co zaś tyczy się bezpieczeństwa na drodze, to można je prosto wyjaśnić jako: bezpieczni kierowcy, bezpieczne drogi, bezpieczne pojazdy, bezpieczne silniki, bezpieczne budynki, bezpieczna infrastruktura, bezpieczne środowisko, zdrowy umysł oraz ciało (Maqbool, Sethi, Singh, 2019, s. 97-98).

Czynnikami determinującymi bezpieczeństwo na drogach są: stan dróg, organizacja ruchu, stan techniczny pojazdów, szkolenia kierowców, nadzór nad ruchem, psychologia transportu, ratownictwo medyczne (Zbyszyński, 2017, s. 50).

Poniższy artykuł porusza wpływ zmian w prawie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym w latach 2014-2021.

1. Zmiany w przepisach ruchu drogowego w latach 2014-2021

Rok 2014 w zakresie zmian przepisów drogowych nie był rewolucyjnym okresem, jednak pewne zmiany nastąpiły, a mianowicie:

- wyższe kary za brak ważnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej;
- nowe zasady wydawania kart parkingowych dla osób niepełnosprawnych;
- gromadzenie w bazie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców stanu drogomierzy.

Kary za brak ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej są ściśle powiązane z wynagrodzeniem minimalnym i wynoszą dwukrotność tego wynagrodzenia: 3 360,00 zł dla samochodów osobowych, a dla samochodów ciężarowych o 50% więcej: 5 040,00 zł. Ustawodawca przewidział wyjątki od wysokości kary. W sytuacji, w której przerwa w opłaceniu składki wynosi do 3 dni, właściciel pojazdu zapłaci jedną piątą kary, a jeśli spóźnił się z opłaceniem ubezpieczenia do 14 dni, kara wynosi odpowiednio 672,00 zł dla samochodów osobowych i 1 008,00 zł dla samochodów ciężarowych (Cybul, 2014).

Karta parkingowa dla osób niepełnosprawnych w 2014 roku uprawniała m.in. do korzystania z miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych. Liczbę miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych reguluje Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w art. 12a:

- 1 stanowisko, gdy liczba miejsc postojowych wynosi od 6 do 15;
- 2 stanowiska, jeżeli liczba miejsc postojowych mieści się w przedziale 16-40;
- 3 stanowiska do 100 miejsc parkingowych;
- 4% ogólnej liczby miejsc postojowych powyżej dostępności 100 miejsc.

Karta była wydawana okresowo, maksymalnie na okres 5 lat. Rejestr wydanych kart prowadził minister do spraw informatyzacji pod nazwą centralna ewidencja kart parkingowych. Ustawodawca ponadto zaostrzył karę za nieuprawnione korzystanie z karty osoby niepełnosprawnej do 2 000,00 zł grzywny (Cybul, 2014).

W 2015 roku weszły zmiany w przepisach drogowych dotyczące:

- kierowania pojazdem bez uprawnień;
- przekroczeń prędkości w terenie zabudowanym;
- młodych kierowców;
- kierowania pojazdu pod wpływem alkoholu;
- przewożenia dzieci w fotelikach (Charas, 2015).

Do dnia 18 maja 2015 roku kierowanie pojazdem mimo zatrzymanego prawa jazdy było traktowane jako wykroczenie. Od tej daty czyn ten zaliczany jest do przestępstwa. Zgodnie z art. 180a kodeksu karnego: „Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, prowadzi pojazd mechaniczny, nie stosując się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami, podlega karze grzywny, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2” (Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny).

Kierowanie pojazdem z prędkością wyższą od dozwolonej o 50 km/h skutkuje, zgodnie z art. 135 Prawo o ruchu drogowym, odebraniem prawa jazdy na okres 3 miesięcy (Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym). W przypadku gdy kierowca, pomimo zatrzymanego prawa jazdy, będzie dalej prowadził pojazd, okres zatrzymania uprawnień wydłuży się do 6 miesięcy. Gdy i tym razem kierowca złamie ten przepis, straci prawo jazdy, a jedynym sposobem na jego odzyskanie będzie zdanie egzaminu państwowego.

Przepisy przejściowe do dnia 3 stycznia 2016 roku dotyczą młodych kierowców, czyli tych, którzy posiadają uprawnienia do kierowania pojazdami do 2 lat. Młody kierowca straci prawo do kierowania pojazdami w sytuacji, gdy spowoduje wypadek drogowy, będzie w stanie nietrzeźwości, przekroczy prędkość o więcej niż 30 km/h lub 3 razy popełni wykroczenia polegające na spowodowaniu zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym (Piech-Balicka, 2015).

W przypadku osób, które kierują pojazdem w stanie nietrzeźwości, stosuje się karę nie mniejszą niż 5 000,00 zł, a w przypadku recydywistów minimalna kara rośnie do 10 000,00 zł. Kwoty te zasilają Fundusz Pomocy Pokrzywdzonym. Kierowanie w stanie nietrzeźwości wiąże się również z utratą prawa jazdy na okres od 3 do 15 lat (Charas, 2015).

Ustawodawca zmienił przepisy regulujące przewóz dzieci. Dzieci poniżej 150 cm nie mogą podróżować bez fotelika na przednim siedzeniu. Dzieci poniżej 3 lat nie mogą być przewożone pojazdem, który nie ma pasów bezpieczeństwa. Dzieci ze wzrostem co najmniej 135 cm mogą być przewożone na tylnym siedzeniu bez fotelika. Możliwy jest również przewóz dziecka bez fotelika, gdy ma co najmniej 3 lata, w sytuacji, kiedy równocześnie dwoje dzieci znajduje się w fotelikach na tylnym siedzeniu i nie ma możliwości zainstalowania kolejnego fotelika (Ibidem).

Rok 2016 upłynął bez znaczących zmian odnoszących się do bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale w roku 2017 wprowadzono nowe przepisy i zaostrzono kary:

- sprawca wypadku śmiertelnego lub z ciężkim uszczerbkiem zdrowotnym podlega karze od 2 lat pozbawienia wolności, bez możliwości jej zawieszenia;
- przedawnienie wykroczeń drogowych następuje po upływie 3 lat od momentu ich popełnienia;
- zmuszenie Policji do pościgu traktowane jest jak przestępstwo i podlega karze od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności oraz obligatoryjnie odbiera się prawo jazdy na okres 15 lat;
- dodanie art. 129j. w Prawie o ruchu drogowym, który daje wyraźną podstawę prawną, umożliwiającą przeprowadzenie rutynowego badania trzeźwości (Redakcja tyg. PRAWO DROGOWE@NEWS, 2017).

W 2018 roku ustawodawca zmienił zasady redukcji punktów karnych. Kierowca po uzyskaniu 24 punktów karnych nie utraci prawa jazdy, lecz będzie musiał ukończyć kurs doszkalający, który trwa 28 godzin. Czas na jego ukończeniu wynosi miesiąc. W przypadku gdy kierowca nie ukończy tego kursu, starosta wyda decyzję o zatrzymaniu prawa do kierowania pojazdem. Jeżeli po odbyciu kursu kierowca znów przekroczy limit 24 punktów karnych w przeciągu 5 lat, wtedy zostanie mu odebrane prawo jazdy, a odzyskanie będzie możliwe tylko przez zdanie egzaminu państwowego (Korniejew, 2018).

W 2019 roku zostały wprowadzone przepisy dotyczące:

- jazdy na suwak;
- korytarza życia;
- możliwość postoju radiowozu w miejscu zabronionym, w przypadku gdy nie zagraża to bezpieczeństwu;
- szybkich testów na trzeźwość przeprowadzanych przez umundurowany policjantów, którzy nie muszą się legitymować;
- fałszowania stanu licznika, które potraktowano jako przestępstwo zagrożone karą do 5 lat pozbawienia wolności.

Jazda na suwak stosowana jest w przypadku, gdy kończy się pas ruchu i występuje zator drogowy. Kierujący, który znajduje się na zanikającym pasie, powinien pozostać na nim do końca i bezpośrednio przed końcem pasa włączyć się do ruchu. Należy przy tym utrzymywać zbliżoną prędkość, którą mają samochody na sąsiednim pasie.

W trakcie zmiany pasa ruchu należy ten manewr zasygnalizować kierunkowskazem. Kierujący znajdujący się na pasie, z którego jest możliwość kontynuacji jazdy, jest zobowiązany ustąpić pierwszeństwa kierującemu znajdującemu się na sąsiednim pasie, bezpośrednio przed miejscem zaniknięcia pasa ruchu lub wystąpienia przeszkody.

Obowiązek tworzenia korytarza życia występuje na drogach, które mają co najmniej dwa pasy ruchu w jedną stronę. Celem tworzenia tego rodzaju korytarzu jest umożliwienie jak najszybszego dotarcia służb do osób poszkodowanych. Kierujący pojazdem, który znajduje się na lewym skrajnym pasie, ma obowiązek zjechać maksymalnie do lewej krawędzi jezdni, a pozostali kierujący do prawej krawędzi. Z korytarza życia mogą korzystać tylko pojazdy uprzywilejowane i pojazdy biorące udział w akcji ratowniczej (Komenda Powiatowa Policji w Kole, 2019).

Prawo do kontroli drogowej zostało rozszerzone na miejsca, gdzie postój jest zabroniony, ale tylko wtedy, gdy nie zagraża to bezpieczeństwu. Przepis ten dotyczy zarówno oznakowanych, jak też nieoznakowanych radiowozów (Komenda Miejska Policji w Katowicach, 2019).

W roku 2020 wprowadzono zmiany deregulacyjne, które nie mają bezpośredniego związku z bezpieczeństwem na drogach:

- brak obowiązku noszenia przy sobie prawa jazdy;
- brak obowiązku wymiany dowodu rejestracyjnego, w sytuacji braku miejsca na pieczętkę potwierdzającą wykonanie przeglądu technicznego;
- umożliwiono rejestrację pojazdu w urzędzie znajdującym się poza miejscem zameldowania.

Od tego roku również Policja ma obowiązek spisywać stan licznika podczas kontroli drogowej. Wyjątkiem są akcje, które mają na celu sprawdzenie jak największej liczby kierujących pod względem zawartości alkoholu w organizmie – tzw. akcja trzeźwy poranek (Szypulski, 2020).

W 2021 roku ustawodawca uchwalił szereg przepisów, mających poprawić bezpieczeństwo na drogach. W przepisach zostało zawarte:

- zwiększenie ochrony pieszego w obrębie przejścia dla pieszych;
- zakaz korzystania z telefonów komórkowych w chwili przechodzenia przez jezdnię;
- wprowadzenie minimalnych odstępów na drogach szybkiego ruchu oraz autostradach;
- limit prędkości 50km/h w terenie zabudowanym także w porze nocnej (Ministerstwo Infrastruktury, 2021).

Nowe przepisy nakładają obowiązek zwiększenia uwagi kierującego w pobliżu przejść dla pieszych oraz zmniejszenia prędkości celem nienarażenia pieszego na niebezpieczeństwo. Wynika to z art. 26 Prawo o ruchu drogowym:

Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście, z zastrzeżeniem ust. 1a.

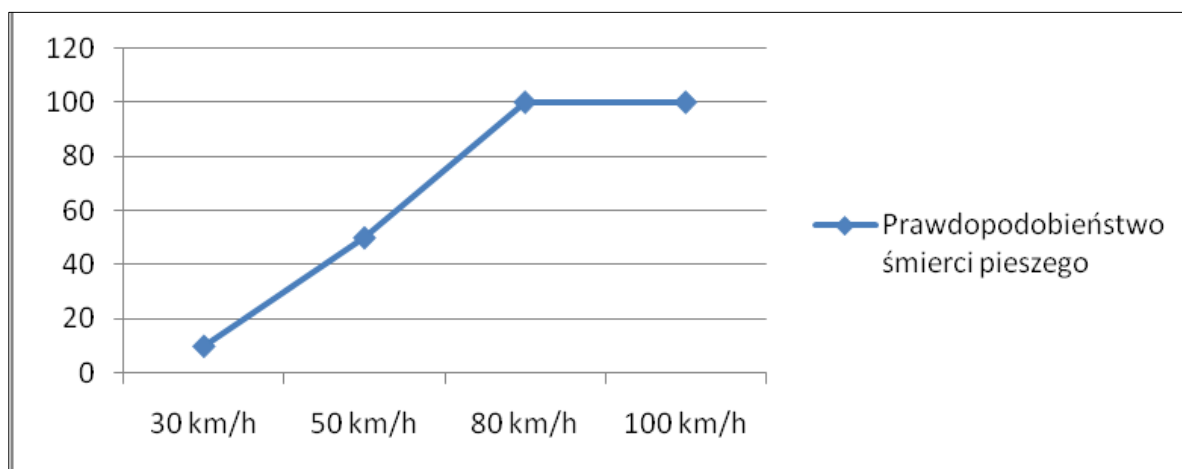
Przepisy regulują również zachowanie pieszych. Podczas korzystania z przejść dla pieszych nie wolno używać telefonów komórkowych, które rozpraszają i są przyczyną wielu wypadków (Strzała, 2021). Zakaz ten zawarty jest w art. 14 ust. 8 ustawy Prawo o ruchu drogowym (Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym):

Zabrania się [...] korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko, w tym również podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, drodze dla rowerów, torowisku lub przejściu dla pieszych.

Zbyt mały odstęp między pojazdami jest jedną z głównych przyczyn wypadków oraz kolizji, dlatego ustawodawca wprowadził obowiązek zachowania odstępu przed poprzedzającym pojazdem w odległości połowy prędkości na drogach szybkiego ruchu i autostradach. Reguła ta jest zawarta w ustawie Prawo o ruchu drogowym – art. 19 ust. 3a (Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym):

Kierujący pojazdem podczas przejazdu autostradą i drogą ekspresową jest obowiązany zachować minimalny odstęp między pojazdem, którym kieruje, a pojazdem jadącym przed nim na tym samym pasie ruchu. Odstęp ten wyrażony w metrach określa się jako nie mniejszy niż połowa liczby określającej prędkość pojazdu, którym porusza się kierujący, wyrażonej w kilometrach na godzinę. Przepisu tego nie stosuje się podczas manewru wyprzedzania.

Zrównanie limitu prędkości w dzień i w nocy ma na celu przede wszystkim zapewnienie ochrony pieszym, których szansa na przeżycie wypadku drastycznie spada, kiedy pojazd uderza z prędkością powyżej 50 km/h. Prawidłowość tę przedstawia wykres 1.



Wykres 1. Prawdopodobieństwo śmierci pieszego w stosunku do prędkości pojazdu.
 Źródło: opracowanie własne na podstawie *Przestrzeń pieszego i rowerzysty w pasie drogowym*, Z. Uzdalewicz, 2009, pobrane z: <https://edroga.pl/inzynieria-ruchu/przestrzen-pieszego-i-rowerzysty-w-pasie-drogowym-cz-i-2204073/dlaczego-predkosc-jest-kluczem> (dostęp: 30.05.2023).

Przy prędkości 30 km/h szansa pieszego na przeżycie wynosi 90%, jednak spada do 50%, kiedy prędkość wynosi 45 km/h, a w przypadku prędkości 80 km/h prawdopodobieństwo śmierci pieszego jest niemal pewne.

W związku z powyższym, art. 20 ust. 1a, brzmiący „Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 23.00-5.00 wynosi 60 km/h, z zastrzeżeniem ust. 2”, został uchylony (Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym). Do dnia 1 czerwca 2021 roku Polska była jedynym krajem w Unii Europejskiej, gdzie dopuszczono jazdę z prędkością 60 km/h w terenie zabudowanym.

W 2022 roku wzrosły kwoty mandatów. W tabeli 1 przedstawiono zmiany w zakresie wysokości mandatów za najczęściej popełniane wykroczenia.

Tabela 1
Zmiana stawek mandatów

Przekroczenie prędkości o (...) km/h	2021 rok	2022 rok
	Kwota	
6-10	do 50,00 zł	50,00 zł
11-15	-	100,00 zł
16-20	-	200,00 zł
11-20	50,00-100,00 zł	-
21-25	-	300,00 zł
26-30	-	400,00 zł
21-30	100,00-200,00 zł	
31-40	200,00-300,00 zł	800,00 zł
41-50	300,00-400,00 zł	1 000,00 zł
od 51	400,00-500,00 zł	-
51-60	-	1 500,00 zł
61-70	-	2 000,00 zł
od 71	-	2 500,00 zł
Używanie telefonu podczas jazdy	200,00 zł	500,00 zł
Wyprzedzanie w miejscu niedozwolonym	300,00 zł	1 000,00 zł
Naruszanie bezpieczeństwa pieszych	500,00 zł	1 500,00 zł
Kierowanie bez uprawnień	500,00 zł	1 500,00 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Przekroczenie prędkości. Zmiany w karach dla kierowców od 17 września 2022 roku*, M. Michalak, 2022, pobrane z: <https://motofakty.pl/przekroczenie-predkosci-zmiany-w-karach-dla-kierowcow-od-17-wrzesnia-2022-roku/ar/c4-16696887> (dostęp: 30.05.2023).

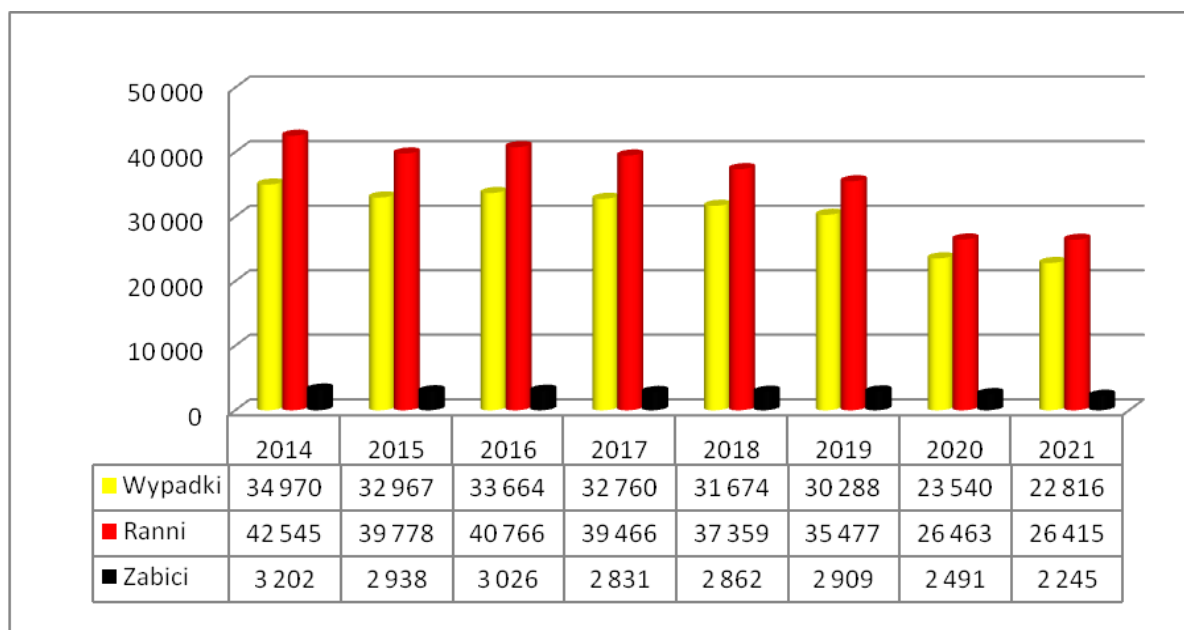
Wzrosła także stawka maksymalna mandatu za wykroczenie drogowe z 500,00 do 5 000,00 zł, jak też maksymalna grzywna, którą może nałożyć sąd – z 5 000,00 do 30 000,00 zł. Ustawodawca wprowadził też podwojone mandaty za recydywę dla najcięższych wykroczeń: przekroczenie prędkości o więcej niż 30 km/h, związane z bezpieczeństwem pieszego, łamanie zakazu wyprzedzania i jazdy po użyciu alkoholu.

Wzrosły punkty karne za najcięższe przewinienia z 10 do 15, a także zaktualizowano okres, po którym kasują się punkty karne – po nowelizacji prawa są to 2 lata po zapłaceniu mandatu. Zlikwidowano również kursy, które redukowały stan punktów karnych (Piesowicz, 2022). W dniu 2 grudnia 2022 roku Prezydent RP podpisał nowelizację kodeksu karnego, która zakłada konfiskatę auta pijanym kierowcom. Konfiskata nastąpi w chwili, gdy:

- kierujący ma minimum 1,5 promila alkoholu w wydychanym powietrzu;
- podczas wypadku kierujący ma 0,5 promila alkoholu;
- kierowca będzie ponownie prowadził pojazd pod wpływem alkoholu.

W sytuacji, kiedy nietrzeźwy kierowca będzie używał nie swojego samochodu, zapłaci karę wynoszącą równowartość samochodu. W przypadku kierowców zawodowych sąd będzie orzekać karę w wysokości przynajmniej 5 000,00 zł, która będzie wpłacana na Fundusz Pomocy Pokrzywdzonym i Pomocy Postpenitencjarnej (Chomiuk, 2023). Przepisy, które dają możliwość konfiskaty, wejdą w życie w grudniu 2023 roku. Nowe przepisy mają swoich zarówno zwolenników, jak również przeciwników. Pierwsi z nich argumentują, że pijanemu będzie trudniej kolejny raz popełnić znów to przestępstwo, gdyż w sytuacji wypadku sprawca straci pojazd i pieniądze. Przeciwnicy uważają z kolei, że na tym rozwiązaniu może najbardziej ucierpieć rodzina pijanego, zwłaszcza osoby mieszkające na wsi, która jest słabo skomunikowana. Przeciwnicy tej koncepcji wskazują także, że człowiek pod wpływem alkoholu nie myśli racjonalnie i wizja konfiskaty auta nie przestraszy go przed kierowaniem pojazdu w takim stanie. Część przeciwników podnosi również argument o świętym prawie własności. Zwolennicy zmian mają prostą odpowiedź na argumenty strony przeciwnej – wystarczy nie pić i nie wsiadać za kierownicę (Szymaniak, 2022).

2. Analiza niektórych raportów i statystyk z lat 2014-2021 dotyczących ruchu drogowego



Wykres 2. Liczba wypadków drogowych wraz ze skutkami w latach 2014-2021.

Źródło: Wypadki drogowe – raporty roczne, Policja, 2014-2021, pobrane z: <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 30.05.2023), s. 7.

W analizowanym okresie najwięcej wypadków zanotowano w 2014 roku. Na przestrzeni badanego okresu liczba wypadków systematycznie spada, choć wyjątkiem jest rok 2016. W 2021 roku nastąpiło mniej wypadków o blisko 35% w porównaniu z rokiem bazowym.

Liczba rannych kształtuje się analogicznie jak liczba wypadków drogowych – utrzymuje się tendencja spadkowa, z wyjątkiem roku 2016. Spadek liczby rannych jest jednak większy niż w przypadku liczby wypadków, gdyż wynosi blisko 38%. Biorąc pod uwagę zależność liczby rannych do ilości wypadków, najgorszym rokiem okazał się rok bazowy, a najlepszym rok 2020. Liczba rannych w roku 2014 wyniosła blisko 122% liczby wypadków z tego roku, a w 2020 roku – 112% liczby wypadków.

Trend liczby ofiar śmiertelnych różni się od poprzednich liczb. Chociaż ogółem liczba zabitych na przestrzeni badanych lat zmalała o 30%, to jednak zanotowano wzrost tej wartości w latach 2016, 2018 i 2019. Zestawiając liczbę ofiar śmiertelnych do ilości wypadków, najgorsza zależność wystąpiła w 2020 roku, natomiast najlepsza w 2017 roku. Liczba zabitych w 2020 roku stanowiła blisko 11% liczby wypadków, a w roku 2017 wyniosła ponad 8%. Wartym uwagi jest fakt, że spadek liczby ofiar śmiertelnych jest najmniejszy wśród trzech badanych zmiennych, a także to, że 2020 rok wypadł najlepiej pod względem stosunku liczby rannych do liczby wypadków i zarazem najgorzej pod względem zależności między liczbą ofiar śmiertelnych a liczbą wypadków.

Tabela 2

Wypadki drogowe według rodzaju pojazdu w latach 2014-2021

Rok	Samochody osobowe	% udział we wszystkich wypadkach	% udział we wszystkich pojazdach	Samochody ciężarowe	% udział we wszystkich wypadkach	% udział we wszystkich pojazdach
2014	22 036	63,01	75,57	1850	5,29	11,47
2015	21 299	64,61	75,61	1598	4,85	11,30
2016	22 134	65,75	75,79	2201	6,54	11,12
2017	21 733	66,34	75,94	2284	6,97	10,96
2018	20 622	65,11	76,07	2228	7,03	10,84
2019	19 833	65,48	76,15	2131	7,04	10,74
2020	15 429	65,54	76,12	1758	7,47	10,70
2021	15 066	66,03	76,02	1977	8,66	10,68

Źródło: *Wypadki drogowe – raporty roczne*, Policja, 2014-2021, pobrane z: <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 30.05.2023), s. 33.

Liczba wypadków spowodowanych przez samochody osobowe od 2016 roku spada, jednak ich procentowy udział pozostaje na podobnym poziomie. W ostatnim badanym roku, w przeciwieństwie do nominalnej liczby, udział procentowy wzrósł. Najgorszym rokiem pod względem udziału we wszystkich wypadkach, w przypadku aut osobowych, był rok 2017, a najlepszym 2014 rok. W analizowanym okresie trzy razy w porównaniu do roku poprzedniego wzrosła liczba wypadków spowodowanych

przez kierujących samochodami ciężarowymi, jednak ich udział procentowy rośnie nieprzerwanie od 2016 roku. Najwięcej wypadków spowodowali kierowcy ciężarówek w roku 2017, a procentowo w 2021 roku. Na uwagę zasługuje również fakt, że stosunek udziału we wszystkich wypadkach do udziału we wszystkich pojazdach przemawia na korzyść samochodów ciężarowych.

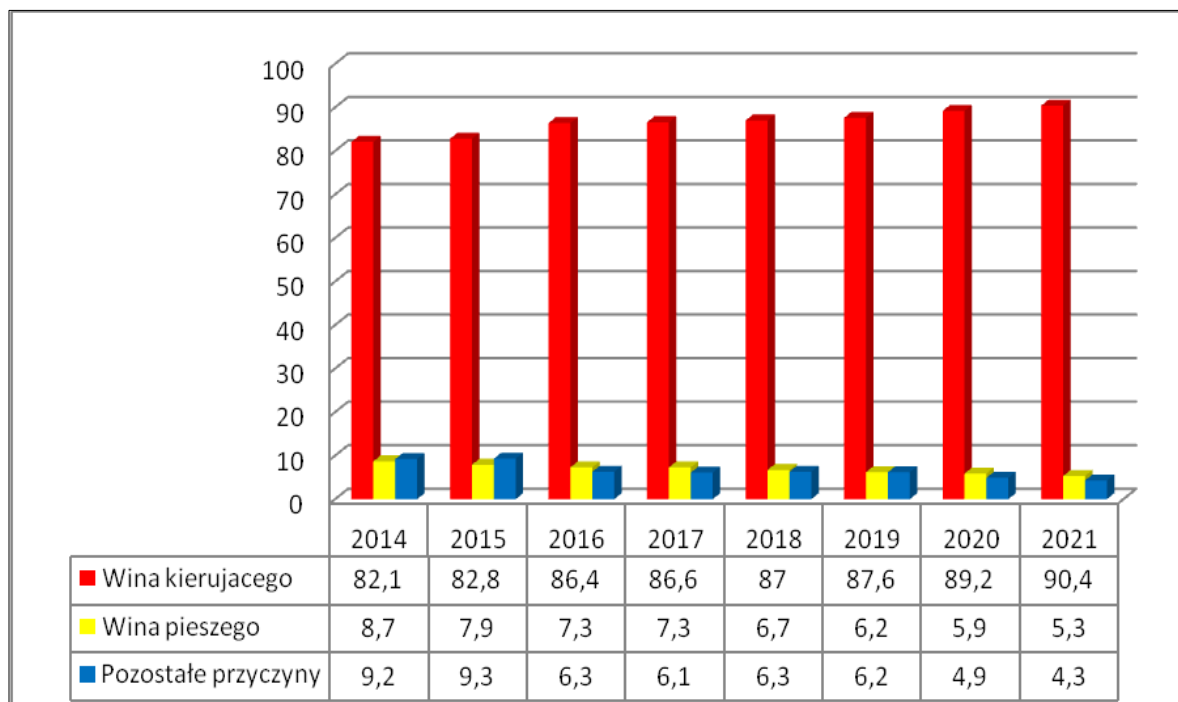
Tabela 3

Liczba wypadków w poszczególnych województwach w latach 2014-2021

Województwa	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
dolnośląskie	2 466	2 280	2 324	2 183	2 148	1 929	1 578	1 730
kujawsko-pomorskie	1 044	1 008	1 018	949	970	940	827	797
lubelskie	1 408	1 252	1 262	1 242	1 216	1 139	931	892
lubuskie	717	639	684	682	663	660	607	540
łódzkie	3 986	3 991	4 222	3 787	3 759	3 351	2 436	2 306
małopolskie	3 936	3 839	3 939	3 612	3 404	3 136	2 265	2 239
mazowieckie	4 385	4 006	4 078	4 048	4 034	3 802	2 960	3 086
opolskie	738	710	754	700	705	614	488	537
podkarpackie	1 751	1 703	1 682	1 710	1 481	1 481	1 167	1 222
podlaskie	692	690	686	693	672	585	430	433
pomorskie	2 724	2 675	2 725	2 608	2 504	2 297	1 848	1 776
śląskie	4 360	3 792	3 650	3 502	3 222	2 965	2 383	2 203
świętokrzyskie	1 308	1 353	1 365	1 235	1 201	1 056	831	780
warmińsko-mazurskie	1 645	1 535	1 627	1 455	1 281	1 218	1 040	920
wielkopolskie	2 392	2 196	2 316	3 122	3 232	3 894	2 822	2 409
zachodniopomorskie	1 418	1 298	1 332	1 232	1 182	1 221	927	946

Źródło: *Wypadki drogowe – raporty roczne*, Policja, 2014-2021, pobrane z: <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 30.05.2023), s. 9.

Prawie we wszystkich województwach w analizowanym okresie zanotowano spadek liczby wypadków drogowych. Wyjątek stanowi województwo wielkopolskie, gdzie liczba wypadków w roku 2021 zwiększyła się o 17% w porównaniu z rokiem bazowym. Najwięcej zdarzeń drogowych miało miejsce w 2014 roku na Mazowszu, a najbezpieczniejszym województwem pod względem zdarzeń drogowych okazało się województwo podlaskie w 2020 roku. Biorąc pod uwagę pierwszy i ostatni rok przyjętego okresu, największy spadek wypadków wystąpił w województwie śląskim. Liczba ta zmalała nominalnie o 2 157, a procentowo blisko o 50%. Najkorzystniejszy wynik w 2021 roku osiągnęło 9 województw, kolejnych 6 w 2020 roku, zaś najkorzystniejszy wynik w 2015 roku zanotowano w województwie wielkopolskim.



Wykres 3. Przyczyny wypadków w latach 2014-2021 w ujęciu procentowym.

Źródło: *Wypadki drogowe – raporty roczne*, Policja, 2014-2021, pobrane z: <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 30.05.2023), s. 27.

We wszystkich analizowanych latach główną przyczyną wypadków była wina kierującego. Z roku na rok wzrasta udział wina kierującego w przyczynach zdarzeń drogowych z 82,1% do 90,4% – jest to wzrost o 8,3 punktu procentowego. Wypadki z wina pieszych zmalały o 3,4 punktu procentowego, a pozostałe przyczyny wypadków o 4,9 punktu procentowego.

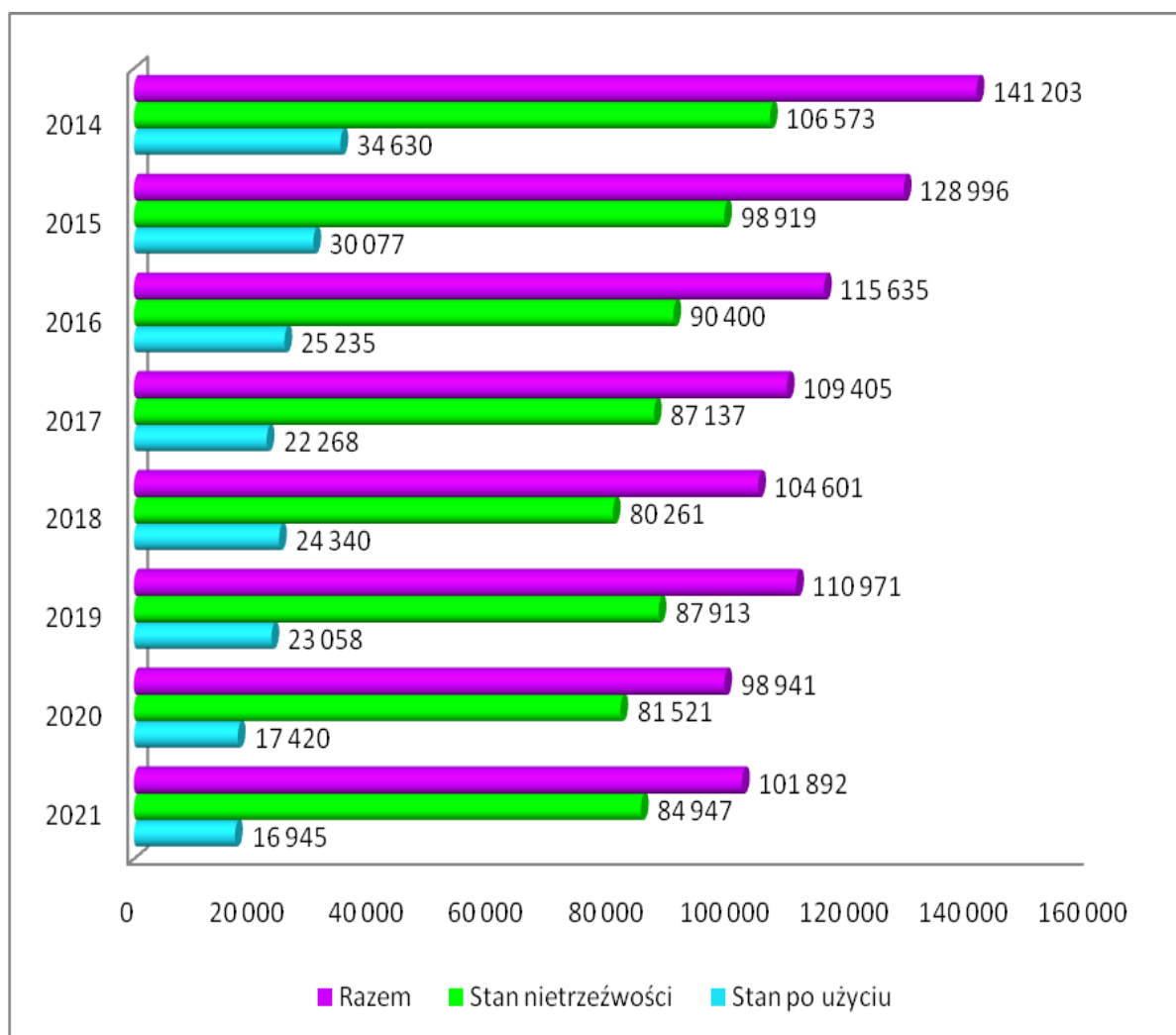
Tabela 4

Kierowcy w wieku 18-24 lata jako sprawcy wypadków

Lata	Liczba wypadków	% wszystkich wypadków	Wskaźnik na 100 000 populacji
2014	5 962	17,05	17,3
2015	5 583	16,94	16,51
2016	5 823	17,30	18,4
2017	5 550	16,94	18,3
2018	5 113	16,14	17,5
2019	4 910	16,21	17,4
2020	3 774	16,03	13,82
2021	3 653	16,01	13,77

Źródło: *Wypadki drogowe – raporty roczne*, Policja, 2014-2021, pobrane z: <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 30.05.2023), s. 30.

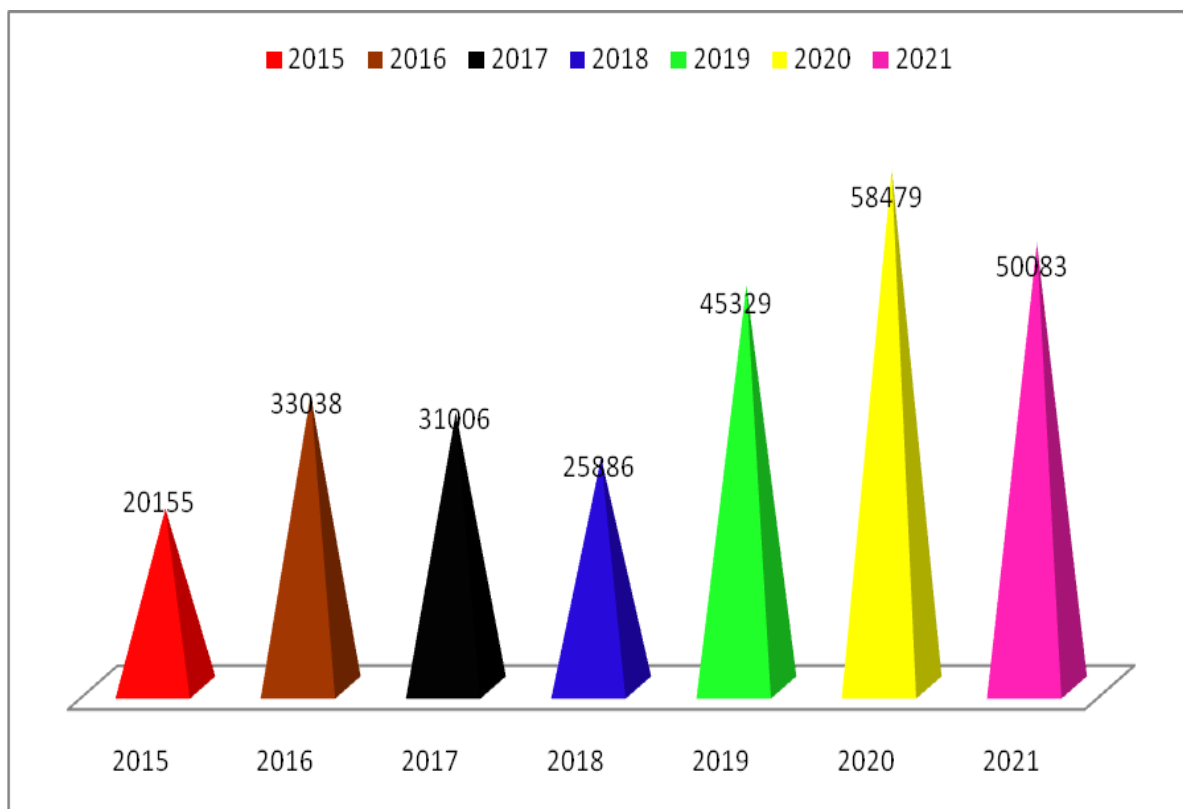
Najwięcej wypadków spowodowali młodzi kierowcy w 2014 roku pod względem nominalnym, jednak zważywszy na procentowy udział we wszystkich wypadkach, najgorszym rokiem był rok 2016. Biorąc pod uwagę wskaźnik populacji, liczba wypadków spowodowanych przez młodych kierowców jest bardzo wysoka. Pozytywnym aspektem jest fakt, że wskaźnik ten – podobnie jak procentowy udział we wszystkich wypadkach w tej grupie wiekowej – systematycznie spada.



Wykres 4. Liczba nietrzeźwych kierujących w latach 2014-2021.

Źródło: *Wypadki drogowe – raporty roczne*, Policja, 2014-2021, pobrane z: <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp: 30.05.2023), s. 76.

W przedstawionych latach liczba kierujących spożywających alkohol spadała do 2019 roku, w którym wzrosła o ponad 6 000 w stosunku do roku poprzedniego. Rok później znów zanotowano spadek, który był efektem obostrzeń związanych z epidemią COVID i zamknięcia gospodarki, jednak w ostatnim badanym roku znów liczba ta wzrosła. Większy spadek zanotowano w grupie, która prowadziła pojazd po użyciu alkoholu – o 51%, a spadek wśród osób kierujących w stanie nietrzeźwości wyniósł 20%.



Wykres 5. Liczba zatrzymanych praw jazdy za przekroczenie prędkości o więcej niż 50 km/h w terenie zabudowanym w latach 2015-2021.

Źródło: *Setki tysięcy zatrzymanych praw jazdy. A przepisy były niekonstytucyjne*, P. Rygas, pobrane z: <https://motoryzacja.interia.pl/przepisy-drogowe/news-setki-tysiecy-zatrzymanych-praw-jazdy-a-przepisy-byly-niekon,nId,6484439> (dostęp: 30.05.2023).

Po wprowadzeniu przepisów o zatrzymywaniu prawa jazdy na 3 miesiące po przekroczeniu 50 km/h w terenie zabudowanym, liczba kierujących łamiących ten przepis spadała do 2018 roku. W 2019 roku trend się odwrócił, a w 2020 roku padł rekord – blisko 58,5 tys. zatrzymanych praw jazd. Jest to więcej o 126% w porównaniu z rokiem 2018, kiedy całoroczny rezultat wprowadzenia nowych przepisów był najniższy. Warto nadmienić, że niechlubny rekord uzyskano w chwili, gdy mobilność społeczeństwa była ograniczona z powodu pandemii COVID. W ostatnim badanym roku liczba ta spadła, ale nadal jest wysoka i ustępuje tylko wynikowi uzyskanemu rok wcześniej. W porównaniu z rokiem ubiegłym nastąpił spadek o 15%, a różnica z rokiem 2018 wyniosła 93%.

Podsumowanie

Zmiany przepisów prawnych przedstawione w powyższym artykule poprawiły bezpieczeństwo drogowe w naszym kraju, lecz w dalszym ciągu powinniśmy analizować sytuację i dbać o bezpieczeństwo osób poruszających się po drogach. Tego rodzaju działania wymagają podjęcia kroków zarówno precyzyjnych, planowych i długofalowych, jak też doraźnych, dostosowanych do powstających zagrożeń. Na bieżąco powinien być badany stan bezpieczeństwa na drogach, celem zwiększenia działań na rzecz jego poprawy. Aby omawiana poprawa miała miejsce, należy też stworzyć listę inicjatyw

i praktycznych działań w następujących obszarach: legislacja i przepisy ruchu drogowego, egzekucja przestrzegania przepisów, budowa i utrzymanie infrastruktury drogowej, jak również – zdaniem Autora – najważniejszy: edukacja wprowadzona już w szkole podstawowej. Kolejnym niezbędnym etapem jest dokładna analiza kosztów i nakładów, a także wyznaczenie optymalnego planu działania.

Zmiany w przepisach o ruchu drogowym, które zostaną wprowadzone, muszą być też odpowiednio rozpropagowane. Tego rodzaju działanie powinno mieć istotny wpływ na zmianę zachowań kierowców, co z kolei przełoży się na zredukowanie liczby ofiar śmiertelnych podczas wypadków na drogach.

Bibliografia

- Buzan, B. (1983). *People, states & fear: The national security problem in international relations*. University of North Carolina Press.
- Charas, A. (2015). *Obowiązek przewożenia dzieci w fotelikach*. Pobrane z: <http://prawnicza.edu.pl/obowiazek-przewozenia-dzieci-w-fotelikach/>.
- Charas, A. (2015). *Zmiany w przepisach o ruchu drogowym 2015. Surowe kary dla kierowców*. Pobrane z: <http://prawnicza.edu.pl/surowe-kary-dla-kierowcow-2015/>.
- Chomiuk, M. (2023). *Konfiskata aut nietrzeźwym kierowcom. W 2023 roku zmieniają się przepisy*. Pobrane z: <https://serwisy.gazetaprawna.pl/orzeczenia/artykuly/8622634,konfiskata-aut-nietrzezym-kierowcom-zmiany-2023.html>.
- Cybul, Ł. (2014). *Zmiany w przepisach ruchu drogowego w 2014 r.* Pobrane z: <https://mojafirma.infor.pl/moto/prawo-na-drozdze/ciekawostki/324724,Zmiany-w-przepisach-ruchu-drogowego-w-2014-r.html>.
- Komenda Miejska Policji w Katowicach. (2019). *Zmiany w przepisach dotyczących kontroli drogowej – obowiązują od 7 listopada 2019 roku*. Pobrane z: <https://katowice.policja.gov.pl/k14/informacje/wiadomosci/273524,Zmiany-w-przepisach-dotyczacych-kontroli-drogowej-obowiazuja-od-7-listopada-2019.html>.
- Komenda Powiatowa Policji w Kole. (2019). *Zmiany w ustawie prawo o ruchu drogowym*. Pobrane z: <https://kolo.policja.gov.pl/w19/ruch-drogowy/przepisy/215184,ZMIANY-W-USTAWIE-PRAWO-O-RUCHU-DROGOWYM.html>.
- Korniejew, T. (2018). *Nowe przepisy dotyczące kierowców. Od 4 czerwca 2018 r. duże zmiany w redukcji punktów karnych – Aktualizacja*. Pobrane z: <https://moto.pl/MotoPL/7,88389,22723087,nowe-przepisy-dotyczace-kierowcow-od-4-czerwca-2018-r-duze.html>.
- Maqbool, Y., Sethi, A., Singh, J. (2019). Road safety and Road accident: an insight. *International Journal of Information and Computing Science*, 97-98.
- Michalak, M. (2022). *Przekroczenie prędkości. Zmiany w karach dla kierowców od 17 września 2022 roku*. Pobrane z: <https://motofakty.pl/przekroczenie-predkosci-zmiany-w-karach-dla-kierowcow-od-17-wrzesnia-2022-roku/ar/c4-16696887>.
- Ministerstwo Infrastruktury. (2021). *Od 1 czerwca zmiany w Prawie o ruchu drogowym*. Pobrane z: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/od-1-czerwca-zmiany-w-prawie-o-ruchu-drogowym>.
- Piech-Balicka, M. (2015). *Zmiana przepisów drogowych 2015*. Pobrane z: <https://www.adwokat-lodz.com.pl/zmiana-przepisow-drogowych-2015>.

- Piesowicz, M. (2022). *Prawo o ruchu drogowym 2022 – co się zmieniło dla kierowców?* Pobrane z: <https://mubi.pl/poradniki/prawo-o-ruchu-drogowym-2022/>.
- Policja. (2014-2021). *Wypadki drogowe – raporty roczne*. Pobrane z: <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>.
- Redakcja tyg. PRAWO DROGOWE@NEWS, *PRAWO DROGOWE*. (2017). *Nasze podsumowanie roku 2017*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/prawo-drogowe-nasze-podsumowanie-roku-2017>.
- Rygas, P. (2022). *Setki tysięcy zatrzymanych praw jazdy. A przepisy były niekonstytucyjne*. Pobrane z: <https://motoryzacja.interia.pl/przepisy-drogowe/news-setki-tysiecy-zatrzymanych-praw-jazdy-a-przepisy-byly-niekon,nId,6484439>.
- Strzała, M. (2021). *Od 1 czerwca 2021 roku nowe obowiązki pieszych i kierowców*. Pobrane z: <https://mubi.pl/biuro-prasowe/nowe-przepisy-od-1-czerwca/>.
- Szymaniak, P. (2022). *Konfiskata pojazdów pijanych kierowców. Dlaczego nowe przepisy są fatalne?* Pobrane z: <https://forsal.pl/motoforsal/aktualnosci/artykuly/8595716,konfiskata-pojazdow-pijanych-kierowcow-przepisy-o-przypadku-sa-fatalne-opinia.html>.
- Szypulski, P. (2020). *Co się zmieniło w 2020 roku, co nas czeka w 2021 roku? Nowe przepisy drogowe i wszystko co ważne dla kierowców*. Pobrane z: <https://www.auto-swiat.pl/wiadomosci/aktualnosci/nowe-przepisy-drogowe-i-wszystko-co-wazne-dla-kierowcow-podsumowanie-roku-2020/zckrr9h>.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 1997 r., Nr 98, poz. 602).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 1985 r., Nr 14, poz. 60).
- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 1997 r., Nr 88, poz. 553).
- Uźdalewicz, Z. (2009). *Przestrzeń pieszego i rowerzysty w pasie drogowym*. Pobrane z: <https://edroga.pl/inzynieria-ruchu/przestrzen-pieszego-i-rowerzysty-w-pasie-drogowym-cz-i-2204073/dlaczego-predkosc-jest-kluczem>.
- Zbyszyński, M. (2017). *Bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego – stan obecny i przyszły*. *Transport Samochodowy*, 1, 49-64.

Dariusz STACHELEK

Komenda Powiatowa Policji w Gołdapi

WYBRANE ASPEKTY BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM REGIONU TURYSTYCZNEGO WARMII I MAZUR W BEZPOŚREDNIM SĄSIEDZTWIE FEDERACJI ROSYJSKIEJ

Streszczenie

Mając na względzie skalę oraz rangę problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego, Autor w artykule dokonał analizy oraz badania danych statystycznych obrazujących stan bezpieczeństwa na drogach turystycznego regionu Warmii i Mazur z uwzględnieniem cudzoziemców jako sprawców zdarzeń drogowych. Analizie poddano występowanie zdarzeń drogowych, a zwłaszcza wypadków oraz ich skutków na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, jak też stan bezpieczeństwa w powiatach województwa, z uwzględnieniem powiatów graniczących bezpośrednio z Federacją Rosyjską, tj. gołdapskiego, węgorzewskiego, kętrzyńskiego, bartoszyckiego i braniewskiego.

Eksploracja wszelkich danych statystycznych, systemów i opracowań prowadzi do wniosku, że wypadki drogowe spowodowane przez cudzoziemców na Warmii i Mazurach, tuż po województwie świętokrzyskim, są na najniższym poziomie w kraju. Ilość wypadków drogowych nasila się szczególnie w okresie letnim, od czerwca do września. Ma to związek przede wszystkim z wyjazdami wakacyjnymi, a w dużo mniejszym stopniu z ruchem pojazdów związanym ze strefą przygraniczną.

Podstawowymi celami poznawczymi artykułu były: ocena bezpieczeństwa w ruchu drogowym w województwie, które graniczy z Obwodem Królewieckim, a także wpływ roli granicy na ilość zdarzeń spowodowanych przez cudzoziemców. Dla pełnego oglądu badanego zagadnienia Autor w opracowaniu odniósł się do lat 2018-2020.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo w ruchu drogowym, wypadek drogowy, kolizja, cudzoziemcy, infrastruktura drogowa.

Summary

Taking into account the scale and importance of road safety issues, in the article the author analyzed and examined statistical data illustrating the state of road safety in the tourist region of Warmia and Mazury, taking into account foreigners as the perpetrators of road accidents. The occurrence of road events, in particular accidents and their consequences in the Warmian-Masurian Voivodeship was analyzed. The security situation in the voivodeship's poviats was analyzed, including the poviats bordering directly on the Russian Federation, i.e. Gołdap, Węgorzewo, Kętrzyn, Bartoszyce and Braniewo.

Exploration of all statistical data, systems and studies leads to the conclusion that road accidents caused by foreigners in Warmia and Mazury, just after the Świętokrzyskie Voivodeship, are at the lowest level in the country. The number of road accidents increases especially in the summer, from June to September. This is primarily related to holiday trips, and to a much lesser extent with vehicle traffic related to the border area.

The basic cognitive objectives of the article were: assessment of road traffic safety in the voivodeship that borders the Królewiec Oblast and the impact of the role of the border on the number of incidents caused by foreigners. For a complete overview of the examined issue, the author referred to the years 2018-2020 in the study.

Key words: road traffic safety, road accident, collision, foreigners, road infrastructure.

Wprowadzenie

Z wypadkami drogowymi ściśle wiąże się skala ludzkich tragedii, problemów społecznych, a także strat materialnych. Z tego też względu bezpieczeństwo ruchu drogowego jest często podejmowanym tematem debat, konferencji i sympozjów na wielu szczeblach administracji, począwszy od poziomu samorządu terytorialnego, a na centralnych organach kończąc. Przykładem tego zdecydowanie jest Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jako międzyresortowy organ doradczy i pomocniczy Rady Ministrów.

Bezpieczeństwo na drogach nabiera szczególnego znaczenia w okresie wzmożonego ruchu w okresie wycieczek letnich. Analiza czasu powstawania wypadków drogowych w Polsce w roku 2022¹ pozwala wysnuć wniosek, że do największej liczby wypadków dochodziło w miesiącach letnich: w czerwcu – 11,0% ogółu wszystkich zaistniałych wypadków, sierpniu – 10,3% oraz lipcu – 10,1%. Na skutek odniesionych obrażeń w wypadkach drogowych najwięcej osób zginęło w sierpniu – 203.

Z tego też względu zasadnym jest zainteresowanie się stanem bezpieczeństwa w ruchu drogowym w jednym z najbardziej odwiedzanych w czasie letnim regionów, Warmii i Mazurach, obszarze leżącym w bezpośredniej bliskości z Obwodem Królewieckim Federacji Rosyjskiej.

W województwie warmińsko-mazurskim w 2022 roku zwiększyła się liczba turystów o 26,8% w porównaniu do roku poprzedniego. Najwięcej zagranicznych turystów korzystających z obiektów noclegowych przyjeżdżało tu z Niemiec – 26,2 tys. (43,1%), następnie Litwy – 9,3 tys. (15,4%), Ukrainy – 2,9 tys. (4,8%) i Łotwy – 2,6 tys. (4,3%)².

Dane uzyskane przez polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych wskazują, że już 4% zdarzeń na polskich drogach powodują kierowcy z zagranicy³. W 2022 roku byli oni sprawcami 15,7 tys. wypadków i kolizji, czyli o prawie 23% więcej niż rok wcześniej.

Analiza określonych aspektów bezpieczeństwa, z uwzględnieniem udziału obcokrajowców w regionie Warmii i Mazur, jest o tyle frapująca, gdyż na tym terytorium w dalszym ciągu jest dosyć słabo rozwinięta infrastruktura drogowa. Takiego stanu rzeczy dowodzą badania stanu infrastruktury drogowej najsłabiej rozwiniętych województw położonych we wschodnim pasie pogranicznym i z nimi sąsiadujących.

¹ Zob.: *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, 2023, Warszawa: Komenda Główna Policji, s. 14.

² Zob.: <https://olsztyn.stat.gov.pl/opracowania-biezace/opracowania-sygnalne/sport-turystyka/turystyka-w-wojewodztwie-warmińsko-mazurskim-w-2022-r-1,19.html#> (dostęp: 30.10.2023).

³ Więcej na ten temat: <https://www.pbuk.pl/o-nas/aktualnosci/item/151-zagraniczni-kierowcy-coraz-czesciej-rozbijaja-sie-na-polskich-drogach> (dostęp: 29.10.2023).

Z przytoczonych badań zdecydowanie wynika, że sieć utwardzonych dróg gminnych w województwie warmińsko-mazurskim jest zdecydowanie najmniejsza (3,4 tys. km). W latach 2002-2017 najwyższą dynamiką przyrostu długości dróg charakteryzowały się województwa: podlaskie (95,3%) i świętokrzyskie (80,7%), a najniższą warmińsko-mazurskie (30,7%)⁴. Województwo warmińsko-mazurskie w latach objętych badaniem nie niwelowało różnic, a wręcz przeciwnie – traciło dystans do innych województw w kraju.

1. Charakterystyka województwa warmińsko-mazurskiego

Województwo warmińsko-mazurskie od wschodu sąsiaduje z województwem podlaskim, od południa z mazowieckim, od południowego zachodu z kujawsko-pomorskim, a od zachodu z pomorskim. Mieszka tu prawie 1,5 mln osób. Stolicą regionu jest Olsztyn. Z powierzchnią ponad 24 tys. km² warmińsko-mazurskie jest czwartym co do wielkości województwem w kraju⁵.

Walory przyrodnicze regionu i czyste środowisko sprzyjają rozwojowi turystyki na Warmii i Mazurach, a decydują o tym przede wszystkim duże kompleksy leśne, liczne jeziora, rezerваты przyrody, czy parki krajobrazowe. Województwo warmińsko-mazurskie jest jednym z trzech województw, poza pomorskim i podlaskim, który graniczy z obwodem królewieckim Federacji Rosyjskiej. Pas graniczny między Polską a Rosją rozpoczyna się w okolicach wsi Wizajny (w województwie podlaskim), przebiega przez Puszcę Romincką, następnie przecina Zalew Wiślany i kończy się w miejscowości Piaski na Mierzei Wiślanej. Długość lądowej granicy polsko-rosyjskiej wynosi 210 km, z czego 208,3 km liczy linia graniczna w województwie warmińsko-mazurskim⁶. W pobliżu znajduje się również granica z Litwą. Wszystko to czyni ten region niekonwencjonalnym i ważnym z punktu widzenia rozpatrywanej materii bezpieczeństwa w komunikacji.

2. Analiza stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w województwie warmińsko-mazurskim z uwzględnieniem powiatów graniczących bezpośrednio z Federacją Rosyjską w latach 2018-2022

W 2022 roku na terenie województwa warmińsko-mazurskiego zaistniało 830 wypadków drogowych, w wyniku których 84 osoby poniosły śmierć, a 928 doznało obrażeń ciała. Ponadto do jednostek Policji zgłoszono 13 314 kolizji drogowych, tj. zdarzeń, w wyniku których powstały jedynie szkody materialne.

W porównaniu do lat 2018-2021 zauważalna jest zdecydowana tendencja spadkowa. Szczegółowe dane zaprezentowano w tabeli 1.

⁴ Szerzej na ten temat: „Stan infrastruktury drogowej województw o najniższym poziomie rozwoju w Polsce”, D. Klepacka-Sulima, B. Klepacki, 2019, *Ekonomika i Organizacja Logistyki*, 4(2), 29-39.

⁵ Więcej na temat: https://bip.warmia.mazury.pl/1/1065_ogolna-charakterystyka-wojewodztwa-warmińsko-mazurskiego.html (dostęp: 22.10.2023).

⁶ Zob.: http://encyklopedia.warmia.mazury.pl/index.php/Wojew%C3%B3dztwo_warmi%C5%84sko-mazurskie (dostęp: 14.10.2023).

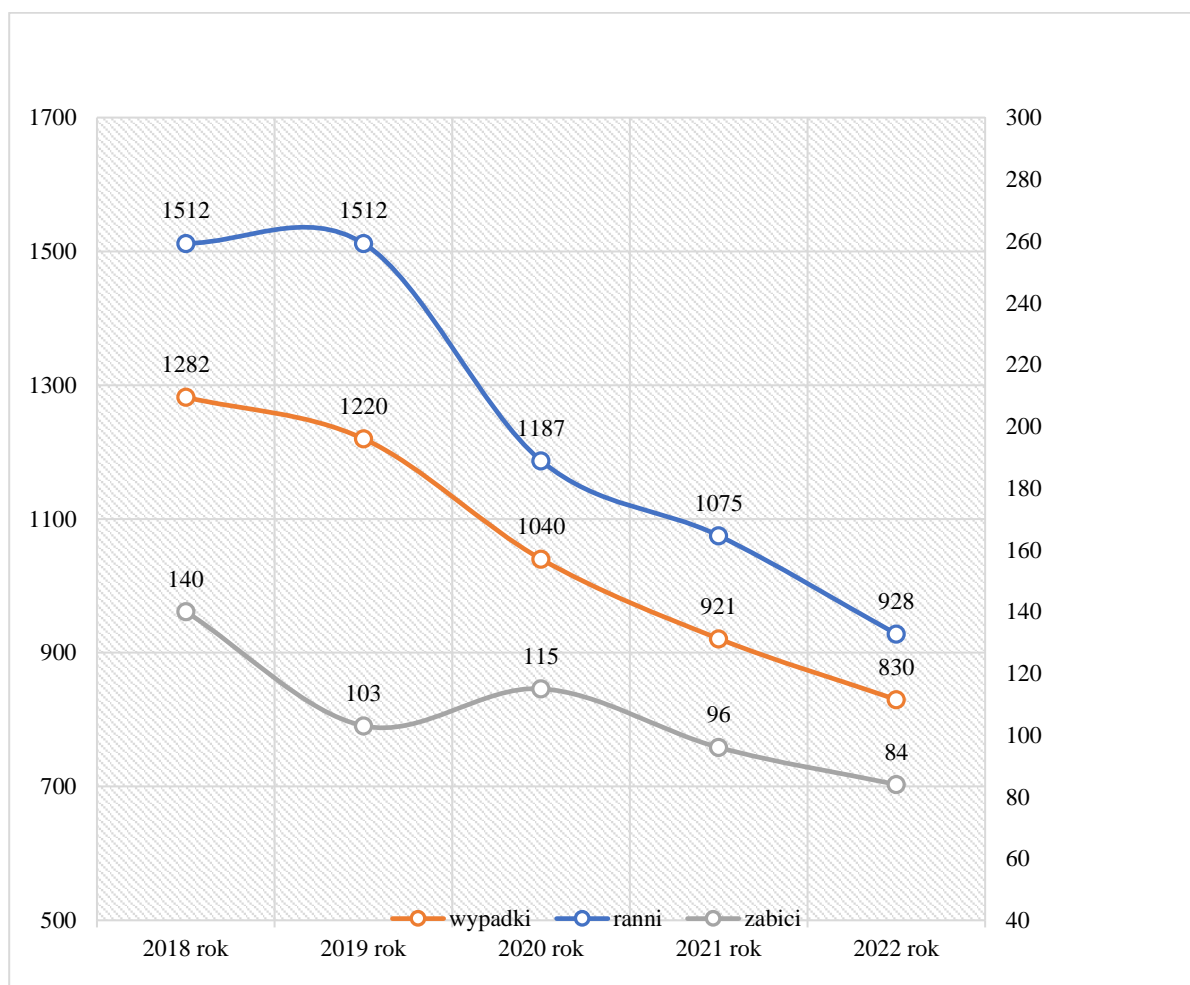
Tabela 1

Wypadki i ich skutki oraz kolizje drogowe w latach 2018-2022

Lata	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji
2018	1 282	140	1 512	16 152
2019	1 220	103	1 512	16 233
2020	1 040	115	1 187	13 778
2021	921	96	1 075	15 523
2022	830	84	928	13 314
Ogółem	5 293	538	6 214	75 000
Średnia dla 5 lat	1 059	108	1 243	15 000

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa na terenie województwa warmińsko-mazurskiego w 2022 roku.

O ile kolizje drogowe utrzymują się na podobnym poziomie w skali województwa, to znacząco spadła liczba wypadków drogowych – z poziomu 1 282 w roku 2018 do 830 w roku 2022. Podobna, bardzo dobra, tendencja utrzymuje się w odniesieniu do ofiar wypadków drogowych, co prezentuje wykres 1.



Wykres 1. Wypadki i ich skutki oraz kolizje drogowe w latach 2018-2022.

Źródło: Analiza stanu bezpieczeństwa na terenie województwa warmińsko-mazurskiego w 2022 roku.

W latach 2018-2022 na drogach województwa warmińsko-mazurskiego wydarzyły się 5 293 wypadki drogowych. Zginęło w nich 538 osób, a 6 214 odniosło obrażenia. Liczbę wypadków drogowych w powiatach województwa prezentuje tabela 2.

Tabela 2

Wypadki w latach 2018-2022 według powiatów województwa warmińsko-mazurskiego

POWIAT	ROK	2018	2019	2020	2021	2022
BARTOSZYCKI		40	40	37	31	29
BRANIEWSKI		42	34	31	22	22
DZIAŁDOWSKI		34	24	29	31	35
ELBLĄG		75	57	44	56	42
ELBLĄSKI		61	49	37	27	31
EŁCKI		82	74	65	52	61
GIŻYCKI		32	41	34	38	46
GOŁDAPSKI		25	29	22	15	12
IŁAWSKI		83	78	75	64	68
KĘTRZYŃSKI		29	32	45	41	30
LIDZBARSKI		22	19	32	28	25
MRĄGOWSKI		27	33	33	42	36
NIDZICKI		15	29	22	19	30
NOWOMIEJSKI		21	24	30	22	25
OLECKI		41	43	30	30	18
OLSZTYN		256	225	162	130	109
OLSZTYŃSKI		203	195	135	124	93
OSTRÓDZKI		74	73	69	60	37
PISKI		41	53	40	34	38
SZCZYCIENSKI		60	44	50	41	32
WĘGORZEWSKI		19	20	18	14	11
Ogółem		1 282	1 216	1 040	921	830

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa na terenie województwa warmińsko-mazurskiego w 2022 roku.

Analiza danych dotycząca występowania wypadków drogowych na terenie województwa warmińsko-mazurskiego w 2022 roku dowodzi, że na obszarze większości powiatów (poza 8) nastąpił spadek liczby wypadków w porównaniu do 2021 roku. Najwyższe spadki wyrażone w liczbach wystąpiły na terenie powiatów: olsztyńskiego – mniej o 31 wypadków, ostródzkiego – mniej o 23, miasta Olsztyn – mniej o 21, miasta Elbląg – mniej o 14, oleckiego – mniej o 12 oraz kętrzyńskiego – mniej o 11. Najmniej wypadków w poprzednim roku zaistniało w powiatach: oleckim – 18, gołdapskim – 12 oraz węgorszewskim – 11 wypadków.

Rok 2022 był kolejnym w analizowanym okresie, kiedy nastąpił spadek liczby ofiar śmiertelnych na Warmii i Mazurach. Był to 5. rok z rzędu, w którym odnotowano tendencje spadkowe dotyczące także wypadków oraz osób w nich poszkodowanych. Szczegółowe dane dotyczące skutków wypadków drogowych ukazano w tabeli 3.

Tabela 3

Wskaźnik liczny zabitych według powiatów województwa warmińsko-mazurskiego

Powiat	Rok	2018	2019	2020	2021	2022
BARTOSZYCKI		6	2	3	2	3
BRANIEWSKI		8	4	6	1	2
DZIAŁDOWSKI		10	3	7	7	9
ELBLĄG		3	1	3	4	0
ELBLĄSKI		8	2	7	3	7
EŁCKI		5	6	6	5	3
GIŻYCKI		4	4	3	2	6
GOŁDAPSKI		3	5	3	1	1
IŁAWSKI		10	9	5	5	8
KĘTRZYŃSKI		6	6	9	8	7
LIDZBARSKI		4	2	5	2	2
MRĄGOWSKI		5	2	5	4	4
NIDZICKI		4	4	7	6	6
NOWOMIEJSKI		4	1	2	2	1
OLECKI		5	6	7	2	3
OLSZTYN		4	2	1	3	0
OLSZTYŃSKI		24	21	8	17	9
OSTRÓDZKI		16	9	14	8	4
PISKI		3	7	3	5	3
SZCZYCIEŃSKI		6	6	9	7	4
WĘGORZEWSKI		2	1	2	2	2
Ogółem		140	103	115	96	84

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa na terenie województwa warmińsko-mazurskiego w 2022 roku.

W 2022 roku, w porównaniu do lat poprzednich, w większości jednostek odnotowano spadek liczby zabitych, z czego największy w powiatach: olsztyńskim – mniej o 8, mieście Elbląg – mniej o 4, ostródzkim – mniej o 4, mieście Olsztyn – mniej o 3 oraz szczycieńskim – mniej o 3.

Najwięcej zabitych w wyniku wypadków drogowych w latach 2018-2022 wystąpiło w powiatach: olsztyńskim – 79, ostródzkim – 51, iławskim – 37, a także działdowskim – 36.

Spadkowy trend występuje też w przypadku osób poszkodowanych w wypadkach drogowych, co zaprezentowano w tabeli 4.

Tabela 4

Wskaźnik liczny rannych według powiatów województwa warmińsko-mazurskiego

Powiat	Rok	2018	2019	2020	2021	2022
BARTOSZYCKI		41	43	42	30	29
BRANIEWSKI		72	49	33	23	28
DZIAŁDOWSKI		32	31	32	39	31
ELBLĄG		85	68	43	60	45
ELBLĄSKI		75	62	38	39	38
EŁCKI		91	99	74	59	66
GIŻYCKI		39	42	38	46	45
GOŁDAPSKI		31	36	26	23	11
IŁAWSKI		90	88	86	78	80
KĘTRZYŃSKI		27	60	56	46	35
LIDZBARSKI		21	24	32	35	26
MRAĞOWSKI		29	40	32	45	41
NIDZICKI		21	31	23	20	39
NOWOMIEJSKI		21	26	35	26	27
OLECKI		46	50	34	37	19
OLSZTYN		289	251	184	145	118
OLSZTYŃSKI		260	266	173	143	98
OSTRÓDZKI		96	84	77	74	49
PISKI		47	68	45	41	50
SZCZYCIEŃSKI		71	45	59	48	40
WĘGORZEWSKI		27	21	25	18	13
Ogółem		1 511	1 484	1 187	1 075	928

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa na terenie województwa warmińsko-mazurskiego w 2022 roku.

Wraz ze spadkiem liczby wypadków w kolejnych latach zmniejszeniu uległa także w ich wyniku liczba rannych. W roku 2022 w porównaniu do analogicznego okresu 2021 roku na terenie województwa warmińsko-mazurskiego odnotowano o 147 rannych mniej. Największy spadek liczby rannych wystąpił w powiatach: olsztyńskim, ostródzkim, oleckim, gołdapski, kętrzyńskim oraz w Elblągu. Największe wzrosty odnotowano w powiecie nidzickim – wzrost o 19, piskim – wzrost o 9 oraz ełckim – wzrost 7. Podobnie jak w przypadku liczby wypadków, w powiatach z największymi miastami regionu odnotowano najwyższe wartości liczbowe osób rannych, tj. Olsztyn Elbląg i Ełk.

W latach 2018-2022 najczęściej wypadków na drogach Warmii i Mazur wydarzyło się w czerwcu, lipcu i sierpniu. Duża liczba wypadków w miesiącach letnich z całą pewnością związana jest z nasileniem ruchu w okresie wakacyjnym. Dane dotyczące wypadków drogowych i ich skutków zaprezentowano w tabeli 5.

Tabela 5
Wypadki drogowe i ich skutki według miesięcy

Rok Miesiąc	Liczba wypadków					Liczba zabitych					Liczba rannych				
	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022
styczeń	77	81	87	53	55	9	5	7	5	9	83	121	113	65	67
luty	77	66	77	33	54	10	7	4	4	9	93	80	90	46	56
marzec	77	73	50	54	43	10	3	7	5	5	90	91	55	62	46
kwiecień	101	81	60	48	54	13	12	6	9	5	119	94	64	65	60
maj	132	95	57	83	83	16	7	6	9	11	173	112	64	103	88
czerwiec	158	106	111	105	98	8	6	10	11	4	182	128	127	116	109
lipiec	118	134	114	108	87	12	18	16	12	10	142	159	123	114	92
sierpień	113	117	133	89	89	13	12	11	7	7	134	151	159	105	108
wrzesień	123	123	107	99	87	16	6	16	14	4	136	149	117	109	101
październik	128	118	113	95	68	15	16	14	11	8	154	146	133	102	74
listopad	86	105	64	86	46	9	8	12	6	4	94	116	64	107	48
grudzień	92	121	67	68	66	9	3	6	3	8	111	137	78	81	79
Ogółem	1282	1220	1040	921	830	140	103	115	96	84	1511	1484	1187	1075	928

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa na terenie województwa warmińsko-mazurskiego w 2022 roku.

Analizując występowanie wypadków drogowych w latach 2018-2022 w zależności od miesiąca, stwierdzić należy, że eskalacja ilości ofiar śmiertelnych i poszkodowanych w wypadkach drogowych następowała w miesiącach: czerwiec, sierpień, wrzesień oraz lipiec. Zdecydowanie koreluje to z częstotliwością występowania wypadków na drogach warmińsko-mazurskich. Podobna tendencja utrzymuje się także w ostatnich latach. W roku 2022 roku nastąpił ponownie spadek liczby wypadków w porównaniu do roku 2021. Niezmiennie najczęściej wypadków zaistniało w okresie od czerwca do września.

3. Przyczyny zdarzeń drogowych z udziałem cudzoziemców z uwzględnieniem powiatów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Federacji Rosyjskiej

Granica lądowa między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską, ściślej ujmując – z obwodem królewieckim, w całej swej długości rozciąga się od wschodu do zachodu województwa warmińsko-mazurskiego. W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się 5 powiatów: gołdapski, węgorzewski, kętrzyński, bartoszycki i braniewski. Wschodnią granicę Unii Europejskiej z Federacją Rosyjską łączą 4 drogowe przejścia graniczne: Bezledy, Gołdap, Gronowo i Grzechotki. Istotnym jest fakt, że w 2016 roku w związku ze szczytem NATO i Światowymi Dniami Młodzieży Polska pojęła decyzję o zawieszeniu przepisów międzyrządowej umowy o małym ruchu granicznym. Przyczyniło się to w istotny sposób do zmniejszenia ruchu pojazdów z rejestracjami z dawnego Obwodu Kaliningradzkiego. Zważywszy na ten fakt, do 2023 roku jako stale funkcjonujące były jedynie przejścia graniczne w Bezledach i Grzechotkach.

W latach 2018-2022 na drogach Warmii i Mazur cudzoziemcy, jako sprawcy, uczestniczyli w 76 wypadkach drogowych, w których śmierć poniosło 14 osób, a 90 zostało rannych. Obcokrajowcy doprowadzili też do 1 638 kolizji drogowych. Liczbę wypadków drogowych spowodowanych przez cudzoziemców ukazuje tabela 6.

Tabela 6

Wypadki drogowe spowodowane przez cudzoziemców według powiatów województwa warmińsko-mazurskiego

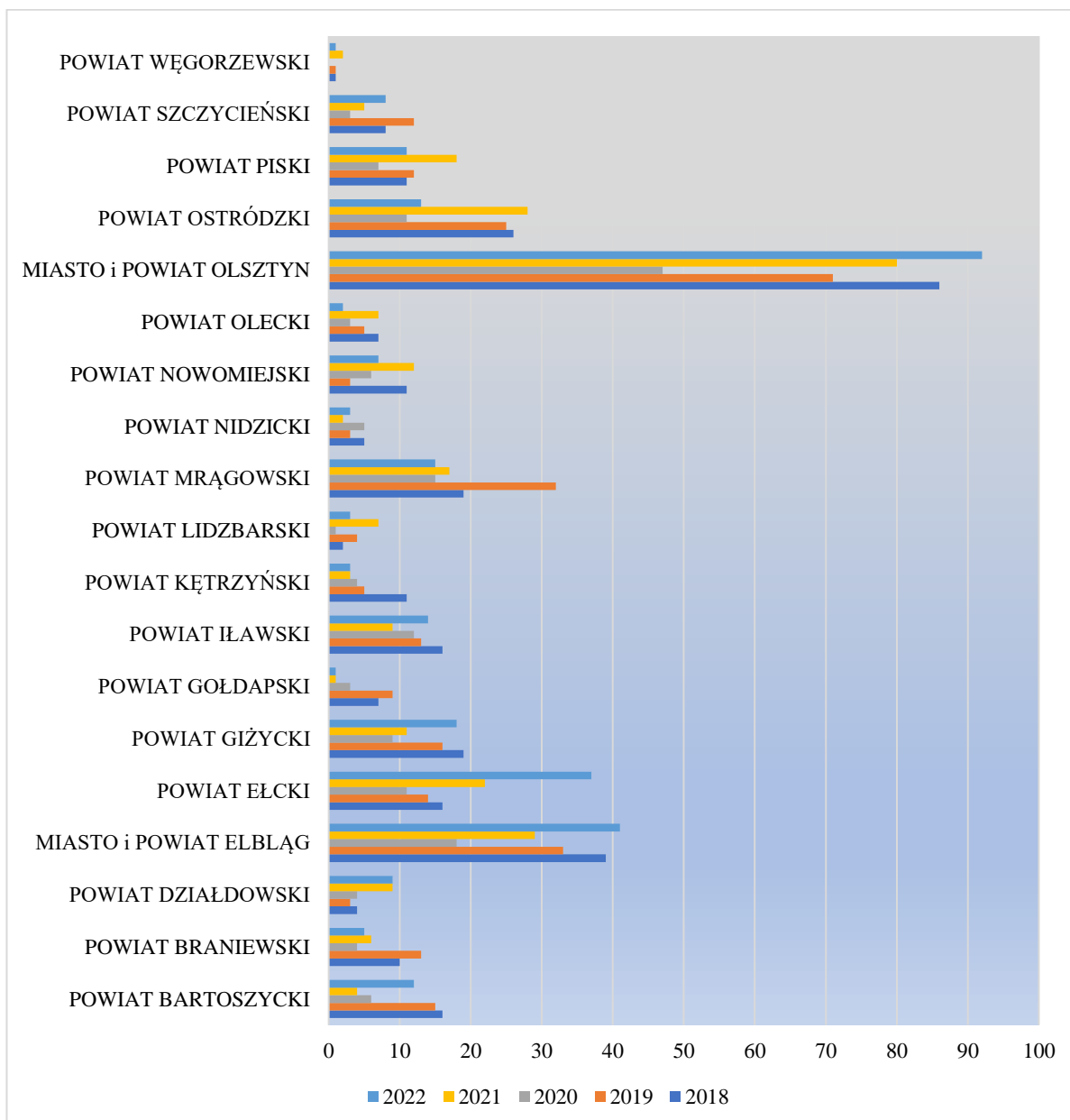
Powiat	Rok	2018	2019	2020	2021	2022
BARTOSZYCKI		3	0	0	0	0
BRANIEWSKI		0	2	0	0	0
DZIAŁDOWSKI		1	0	0	2	0
MIASTO i POWIAT ELBLĄG		1	4	1	1	4
EŁCKI		0	0	0	2	1
GIŻYCKI		0	0	1	1	0
GOŁDAPSKI		0	1	1	0	0
IŁAWSKI		1	0	0	0	1
KĘTRZYŃSKI		0	1	0	0	2
LIDZBARSKI		0	0	0	1	0
MRĄGOWSKI		0	1	0	1	1
NIDZICKI		0	1	0	0	2
NOWOMIEJSKI		1	0	1	0	1
OLECKI		2	1	0	1	2
MIASTO i POWIAT OLSZTYN		9	3	2	4	2
OSTRÓDZKI		1	1	1	0	1
PISKI		2	1	0	0	1
SZCZYCIEŃSKI		0	1	0	0	0
WĘGORZEWSKI		0	0	0	0	0
Ogółem		21	17	7	13	18

Źródło: opracowanie własne na podstawie SEWiK⁷.

Przedstawione powyżej dane jednoznacznie wskazują, że w roku 2020 na drogach województwa warmińsko-mazurskiego zaistniało najmniej wypadków drogowych spowodowanych przez obcokrajowców. W kolejnych analizowanych latach ilość ta jest na podobnym poziomie. W powiatach, gdzie najdłużej funkcjonowały drogowe przejścia graniczne, tj. bartoszyckim i braniewskim, od 2020 roku nie wystąpiły żadne wypadki drogowe, w których sprawcą byłby cudzoziemiec, a relatywnie najmniej zdarzeń dochodziło właśnie w powiatach, które swymi granicami sąsiadują z Federacją Rosyjską.

Dla pełnego obrazu stanu bezpieczeństwa na drogach Warmii i Mazur zasadnym jest przedstawienie ilości zdarzeń będących wykroczeniem polegającym na spowodowaniu zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez niezachowanie należytej ostrożności na drodze publicznej, w strefie zamieszkania czy strefie ruchu. W latach 2018-2022 na terenie administracyjnym województwa warmińsko-mazurskiego odnotowano 1 339 kolizji drogowych. Szczegółowe dane przedstawiono na wykresie 2.

⁷ SEWiK – System ewidencji wypadków i kolizji.



Wykres 2. Kolidy drogowe spowodowane przez cudzoziemców według powiatów województwa warmińsko-mazurskiego w latach 2018-2023.

Źródło: opracowanie własne na podstawie SEWiK.

Analizując kolidy drogowe, stwierdzono, że w latach 2018-2022 do największej ich ilości, analogicznie jak wypadki drogowe, dochodziło w powiatach skupiających największe miejskie aglomeracje województwa. Do najmniejszej ilości kolizji drogowych w analizowanym okresie dochodziło w powiatach: węgorszewskim, lidzbarskim oraz nidzickim.

Eksplikacja systemu ewidencji wypadków i kolizji ujawnia, że w powiatach Warmii i Mazur sprawcami zdarzeń drogowych są kierujący wielu przynależności narodowych, począwszy od Bangladeszu, Indii, Chin czy Kuby, na mieszkańcach państw graniczących z Polską kończąc. W istocie to obywatele Ukrainy, Niemiec, Rosji, Białorusi oraz Litwy są sprawcami największej ilości zdarzeń na warmińsko-mazurskich drogach.

Według danych statystycznych, w województwie warmińsko-mazurskim przyczynami zaistniałych zdarzeń drogowych spowodowanych przez cudzoziemców najczęściej są: nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu i niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze. Zagadnienie to obrazuje tabela 7.

Tabela 7

Główne przyczyny wypadków i kolizji spowodowanych przez cudzoziemców

Obywatelstwo	Zachowanie kierującego	Liczba wypadków i kolizji				
		2018	2019	2020	2021	2022
UKRAINA	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	6	4	5	10	10
	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	17	8	9	22	33
	Niezachowanie bezp. odległości między pojazdami	8	7	3	8	26
	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	7	6	3	8	5
	Inne przyczyny	24	25	12	38	59
PODSUMOWANIE UKRAINA		62	50	32	86	133
LITWA	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	1	1	0	0	2
	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	1	7	2	2	3
	Niezachowanie bezp. odległości między pojazdami	4	1	2	2	3
	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0	1	1	1	2
	Inne przyczyny	5	7	3	6	11
PODSUMOWANIE LITWA		11	17	8	11	21
NIEMCY	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	3	5	2	4	3
	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	0	3	0	2	3
	Niezachowanie bezp. odległości między pojazdami	6	1	2	3	2
	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	2	6	0	4	1
	Inne przyczyny	25	9	2	12	13
PODSUMOWANIE NIEMCY		36	24	6	25	22
BIALORUŚ	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	3	0	0	3	2
	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	1	2	4	4	9
	Niezachowanie bezp. odległości między pojazdami	3	1	0	3	1
	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	3	4	0	2	2
	Inne przyczyny	10	6	6	7	12
PODSUMOWANIE BIALORUŚ		20	13	10	19	26
ROSJA	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	7	7	1	0	2
	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	9	8	1	1	1
	Niezachowanie bezp. odległości między pojazdami	9	2	2	2	0
	Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	4	3	0	0	0
	Inne przyczyny	16	11	7	6	8
PODSUMOWANIE ROSJA		45	31	11	9	11
PODSUMOWANIE CAŁKOWITE		174	135	67	150	213

Źródło: opracowanie własne na podstawie SEWiK.

Szczegółowa analiza policyjnych danych ukazuje u kierowców w Polsce brak kultury jazdy, brawurę, a w tym łamanie przepisów, o czym świadczą takie zachowania, jak:

- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu;
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu;
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami;
- nieprawidłowe wyprzedzanie,
- nieprawidłowa zmiana pasa ruchu.

Przyczyny wypadków i kolizji spowodowanych w województwie warmińsko-mazurskim przez obywateli innych państw tendencją taką podtrzymują, w pełni wkomponowując się w przywołany katalog. Bezapelacyjnie najczęstszą przyczyną zdarzeń drogowych spowodowanych przez cudzoziemców było niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze.

Podsumowanie

W roku 2022 do Policji zgłoszono 21 322 wypadki drogowe, w wyniku których 1 896 osób poniosło śmierć, a 24 743 zostały ranne. Ponad 5% wypadków na polskich drogach spowodowali kierowcy z zagranicy. W 2022 roku cudzoziemcy byli sprawcami blisko 16 tys. wypadków i kolizji. Jak wynika z danych Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, to o prawie 23% więcej niż rok wcześniej. Pomimo znacznego wzrostu turystów z zagranicy, województwo warmińsko-mazurskie nie poddało się ogólnokrajowej tendencji, gdyż w roku 2022 obywatele innych państw spowodowali jedynie 18 wypadków drogowych, co stanowi niespełna 2,2% ogólnej liczby wypadków w województwie. Jeszcze niższy wskaźnik odnotowano średnio z ostatnich 5 lat – 1,5%.

Analizując stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na Warmii i Mazurach, należy zauważyć, że najczęściej sprawcami zdarzeń drogowych są obywatele Ukrainy, Niemiec, Litwy czy Białorusi. Uwagę przykuwa jednak fakt, że w ostatnich latach w coraz mniejszym stopniu sprawcami wypadków i kolizji na drogach są obywatele Rosji. Z pewnością nie bez znaczenia jest tu zawieszenie w 2016 roku Małego Ruchu Granicznego w części dotyczącej wjazdu i pobytu na terytorium RP mieszkańców strefy przygranicznej Ukrainy oraz Federacji Rosyjskiej. Mały ruch graniczny z Ukrainą przywrócono po zakończeniu Światowych Dni Młodzieży, a ruchu z ówczesnym obwodem kaliningradzkim już nie wznowiono.

Oceniając całość zagadnienia, należy podkreślić, że w powiatach przygranicznych z Federacją Rosyjską dochodzi do najmniejszej ilości wypadków drogowych z udziałem cudzoziemców w porównaniu do innych powiatów.

Bibliografia

Klepicka-Sulima, D., Klepacki, B. (2019). Stan infrastruktury drogowej województw o najniższym poziomie rozwoju w Polsce. *Ekonomika I Organizacja Logistyki*, 4(2), 29-39.

Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 1971 r., Nr 12, poz. 114 ze zm.)
Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku. (2023). Warszawa: Komenda Główna Policji.

http://encyklopedia.warmia.mazury.pl/index.php/Wojew%C3%B3dztwo_warmi%C5%84sko-mazurskie.

https://bip.warmia.mazury.pl/1/1065_ogolna-charakterystyka-województwa-warminsko-mazurskiego.html.

<https://doi.org/10.22630/EIOL.2019.4.2.12>.

<https://olsztyn.stat.gov.pl/opracowania-biezace/opracowania-sygnalne/sport-turystyka/turystyka-w-województwie-warminsko-mazurskim-w-2022-r-1,19.html#>.

<https://www.pbuk.pl/o-nas/aktualnosci/item/151-zagraniczni-kierowcy-coraz-czesciej-rozbijaja-sie-na-polskich-drogach>.

Piotr KOSMATY

Prokuratura Regionalna w Krakowie
Krajowa Szkoła Sądownictwa i Prokuratury

PRZESTĘPSTWA PRZECIWKO BEZPIECZEŃSTWU W KOMUNIKACJI. ZABÓJSTWO DROGOWE

Streszczenie

W zaprezentowanej pracy poddano analizie szereg aspektów związanych z przestępczością komunikacyjną. Autor pozytywnie ocenił zabieg ustawodawcy, polegający na zgrupowaniu w jednym rozdziale przestępstw skierowanych przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Przemawia za tym wysoka szkodliwość społeczna czynów zabronionych, popełnianych nagminnie, głównie w ruchu drogowym. Ujemne skutki przestępczości komunikacyjnej pojawiają się na wielu płaszczyznach życia społecznego, poczynając od zagrożenia życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego, a kończąc na stosunkowo wysokich, ujemnych konsekwencjach finansowych. W publikacji przybliżone zostały regulacje, z którymi najczęściej spotykają się przedstawiciele organów ścigania i wymiaru sprawiedliwości. Autor, po przeprowadzeniu stosownej analizy prawnej, opowiedział się za możliwością kwalifikowania szczególnie drastycznych wypadków w komunikacji z art. 148 § 1 k.k. Nie może bowiem ulegać wątpliwości, że niektóre skandaliczne i dalece lekceważące zachowania kierowców prezentowane na polskich drogach mogą realizować znamiona zabójstw drogowych popełnianych w zamiarze ewentualnym.

Słowa kluczowe: przestępstwo komunikacyjne, wypadek, ruch drogowy, zabójstwo drogowe, zasady bezpieczeństwa.

Summary

The presented work analyses a number of aspects related to traffic offences. The author evaluated positively the legislator's move aimed at grouping offences against the road safety in one chapter. This is supported by high social noxiousness of criminal acts committed repeatedly, especially in road traffic. Negative consequences of traffic offences appear on many levels of social life, starting with the threat to life and health of road traffic participants, and ending in relatively high negative financial consequences. The publication takes a closer look at the regulations most frequently encountered by law enforcement bodies and the judiciary. The author of this publication, having carried out a relevant legal analysis, opted for a possibility of qualifying particularly drastic traffic accidents under Article 148 § 1 of the Code of Criminal Procedure. This is because there can be no doubt that certain outrageous and highly disrespectful behavioral patterns of drivers displayed on Polish roads may fulfil the attributes of road homicides committed with the conceivable intent.

Key words: traffic offence, accident, traffic, road homicide, safety rules.

Wprowadzenie

Niezwykle ważnym zadaniem stojącym zwłaszcza przed organami państwowymi jest uświadamianie, jak wielkim problem społecznym są zachowania skierowane przeciwko zasadom bezpieczeństwa w komunikacji. W świadomości powszechnej powinna zakorzenić się idea dążenia do zapobiegania szczególnie wypadkom komunikacyjnym, które niosą za sobą najcięższe skutki zdrowotne, społeczne i materialne. Nieprawidłowe zachowania w komunikacji, a w tym wypadki drogowe, podlegają regulacji prawa krajowego. Mogą tutaj mieć zastosowanie normy prawa materialnego zarówno cywilne, jak również karne. Zachodzą jednak sytuacje, w których sam wypadek drogowy bądź okoliczności mu towarzyszące mogą generować odpowiedzialność państwa za naruszenie konwencyjnie zagwarantowanych praw człowieka. Tego typu odpowiedzialność rozpatruje się w kategoriach zobowiązań pozytywnych państwa (Ornowska, 2018, s. 9). Wypadki drogowe trafiają na strasburską wokandę nie w kontekście ustalania odpowiedzialności karnej czy cywilnej, ale jako zajście, które pod pewnymi warunkami może generować odpowiedzialność organów państwowych. Wypadek drogowy jest kompleksowym, złożonym zdarzeniem, które uruchamia odpowiednie procedury reagowania i praktyki zachowania. Gdy mechanizm ten nie zadziała tak, jak powinien, może dojść do sytuacji naruszenia praw konwencyjnie zagwarantowanych. Przykłady tego typu sytuacji znajdują się w orzecznictwie strasburskim (Ibidem, s. 11).

1. Przepisy przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji

Wyodrębnienie w rozdziale XXI kodeksu karnego (Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny) przestępstw skierowanych przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji jest rozwiązaniem stosunkowo osobliwym na tle systemów prawa karnego w pozostałych krajach europejskich, gdzie takie zachowania ścigane są na podstawie przepisów chroniących życie i zdrowie. Polskie rozwiązanie stanowi niewątpliwie podkreślenie, jak dużą wagę ustawodawca przywiązuje do zapewnienia bezpieczeństwa w komunikacji. Przedmiotem ochrony przestępstw stypizowanych w komentowanym rozdziale jest bezpieczeństwo w komunikacji, a ściślej rzecz ujmując – bezpieczeństwo w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym. Obok głównego przedmiotu ochrony, jakim jest bezpieczeństwo w komunikacji, przepisy komentowanego rozdziału chronią także inne dobra prawne, a zwłaszcza życie i zdrowie człowieka. Należy odnotować, że w literaturze przedmiotu prezentowane jest stanowisko odmienne. G. Bogdan twierdzi, że przesłanką wyodrębnienia tej grupy przepisów jest sposób zamachu na dobro prawne, a nie sam charakter tego dobra. Bezpieczeństwo w komunikacji jest jedynie postulowanym stanem, charakteryzującym się brakiem zagrożeń dla dóbr, przede wszystkim życia i zdrowia, a w dalszej kolejności mienia. To właśnie te wartości są chronione przez normy zawarte w rozdziale XXI kodeksu karnego z 1997 roku. W omawianym rozdziale ustawodawca stypizował przestępstwa formalne, materialne, typy powszechne oraz indywidualne, typy naruszenia dobra prawnego oraz abstrakcyjnego i konkretnego narażenia na niebezpieczeństwo. Charakterystyczne dla przestępstw z rozdziału XXI kodeksu karnego jest przesuwanie odpowiedzialności karnej na przedpole naruszenia dobra prawnego, co potwierdza, jak dużą wagę ustawodawca przywiązuje do zapewnienia bezpieczeństwa w komunikacji. W początkowych latach obowiązywania kodeksu karnego z 1997 roku rozdział XXI nie podlegał znacznym nowelizacjom. Największą zmianą było wprowadzenie

do jego systematyki nowego artykułu – 178a, który poddał kryminalizacji zachowanie polegające na prowadzeniu pojazdu w stanie nietrzeźwości lub odurzenia. Zmiana ta spowodowała, że jest to obecnie najczęściej popełniane przestępstwo komunikacyjne. Była ona podyktowana pojawiającymi się od wielu lat postulatami kryminalnopolitycznej natury, których autorzy domagali się uznania za występki zachowania traktowanego przez wiele lat jako wykroczenie z art. 87 kodeksu wykroczeń. Popełnienie przestępstw stypizowanych w omawianym rozdziale pociąga najczęściej za sobą orzeczenie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów (art. 42 k.k.). Z kolei na podstawie art. 43a § 2 k.k. w razie skazania za niektóre przestępstwa określone w rozdziale XXI k.k. sąd obligatoryjnie będzie orzekał świadczenie pieniężne na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym Pomocy Postpenitencjarnej. Mając na uwadze ramy niniejszej publikacji, w dalszych rozważaniach uwaga zostanie skupiona na wybranych zagadnieniach związanych z przestępstwami wymierzonymi w bezpieczeństwo komunikacyjne, głównie tymi, które odgrywają istotną rolę w codziennej pracy prokuratora. Omawiane problemy i zagadnienia będą odnosić się również do ostatniej dużej nowelizacji prawa karnego materialnego, która weszła w życie w dniu 1 października 2023 roku.

2. Wypadek

Wypadki drogowe pojawiały się wraz z rozwojem motoryzacji, która poza spełnianiem pozytywnej roli, chociażby ułatwienia i przyspieszenia przemieszczania towarów i osób, wywołuje także negatywne skutki w postaci śmierci ludzi, uszkodzeń ich ciała, zniszczenia lub uszkodzenia mienia. W istotę ruchu drogowego wpisana jest kolizyjność, co powoduje, że zderzenia pojazdów są praktycznie nie do uniknięcia. Mając to na uwadze, prawo karne musiało wkroczyć w tę dziedzinę aktywności ludzkiej, aby skutecznie rozwiązywać konflikty między uczestnikami ruchu drogowego. W literaturze przedmiotu słusznie wskazano, że prawo karne nie może pozostawać obojętne wobec społecznych kosztów motoryzacji, a musi być surowe wobec wszelkich postaw lekceważenia losów zbiorowości, a zarazem wyrozumiałym wobec słabości człowieka, niedostatku jego sprawności, zawodności zmysłów (Bachrach, 1965, s. 281). Kodeks karny z 1932 roku (Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r.) nie przewidywał odrębnego typu przestępstwa wypadku w komunikacji. Jedynym przepisem określającym przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej, w tym drogowej, był art. 215, w którym stypizowano przestępstwo spowodowania, obok pożaru, zalewu lub zawalenia się budowli, też niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej. Przepis ten dotyczył jednak zdarzenia znacznie przekraczającego ramy zakreślone dla wypadku drogowego. W kodeksie karnym z 1969 roku (Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. Kodeks karny), w rozdziale XX zatytułowanym „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym”, ustawodawca stypizował przestępstwo wypadku w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (art. 145). W obowiązującym kodeksie karnym spowodowanie wypadku w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zostało stypizowane w art. 177. Kryminalizacja wypadku została ograniczona poprzez wyeliminowanie z jego skutków lekkiego uszczerbku na zdrowiu, tj. powodującego naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający nie dłużej niż 7 dni oraz szkody w mieniu niezależnie od jej wielkości. W uzasadnieniu rządowego projektu tego przepisu napisano:

Rezygnację z karalności wypadków drogowych, które powodują skutki w zakresie zdrowia określone w art. 157 § 2 (trwające do 7 dni), dyktuje ich masowość oraz dostępność innych form rozwiązania konfliktu społecznego bez uruchamiania sankcji za występki, zwłaszcza wobec powszechnego obowiązku ubezpieczeń komunikacyjnych, możliwości dochodzenia roszczeń na drodze cywilnej oraz ich karalności jako wykroczeń. Tej idei przewodniej odpowiada też propozycja uruchamiania ścigania karnego lekkiego wypadku na wniosek pokrzywdzonego, jeżeli jest nim wyłącznie osoba najbliższa sprawcy (art. 177 § 3).

Przepis art. 177 k.k. chroni bezpieczeństwo w komunikacji, a ubocznie życie i zdrowie człowieka (Razowski, 2021, s. 420). Przestępstwo wypadku w komunikacji ma charakter powszechny, co oznacza, że jego sprawcą jest każdy, kto dopuszcza się naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu jako reguł określających warunki bezpieczeństwa w ruchu. Sprawcą tego przestępstwa może być zatem zarówno kierujący pojazdem, jak i inna osoba znajdująca się w/lub na pojeździe, a także pieszy. W postanowieniu z dnia 23 lutego 2011 roku Sąd Najwyższy słusznie uznał, że osoba ubiegająca się o prawo jazdy (kursant), podobnie jak instruktor, za spowodowanie wypadku w trakcie odbywania nauki jazdy odpowiada na zasadach ogólnych, określonych w przepisach k.k. Ich odpowiedzialność jest niezależna od siebie i jako uczestnicy ruchu ponoszą odpowiedzialność za naruszenie przez siebie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym (III KK 276/10, OSNKW 2011, Nr 7, poz. 56). Sprawcą wypadku w komunikacji może być również osoba, która wręczy kluczyki do własnego samochodu osobie obiektywnie znajdującej się w stanie nietrzeźwości lub w jakikolwiek inny sposób wyda jej polecenie jazdy, zaś taki kierowca – naruszając zasadę lub zasady bezpieczeństwa w ruchu – spowoduje skutek opisany w art. 177 § 1 lub § 2 k.k. Odpowiedzialność właściciela pojazdu będzie oparta wówczas na konstrukcji współsprawstwa (Stefański, 1999, s. 98 i n.). Czynność sprawcza zakodowana w treści przepisu art. 177 k.k. polega na spowodowaniu wypadku, będącego konsekwencją naruszenia przez sprawcę zasad bezpieczeństwa w ruchu. Zasady te są różne w zależności od rodzaju ruchu (czy mamy do czynienia z ruchem lądowym, wodnym czy powietrznym) i cech sprawcy (czy mamy do czynienia z kierowcą, rowerzystą czy pieszym). Podkreślić należy, że zasady bezpieczeństwa w ruchu nie są definiowane wyłącznie przez regulacje prawne, np. Ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (dalej: p.r.d.), ale również przez wynikające z istoty bezpieczeństwa w ruchu zasady prakseologiczne, odnoszące się do danej sfery ruchu (Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r.). Użyte przez ustawodawcę znamie „powoduje” jest bardzo pojemne i pozwala objąć wszystkie sytuacje naruszające zasady bezpieczeństwa w ruchu, skutkujące spowodowaniem u pokrzywdzonego średnich lub ciężkich obrażeń ciała bądź skutkujące jego zgonem. R.A. Stefański definiuje wypadek jako zdarzenie mające miejsce w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, wynikające z naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu, którego skutkiem jest spowodowanie nieumyślnie obrażeń ciała, powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia na okres dłuższy niż 7 dni albo śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na jego zdrowiu (1998, s. 47). Ciekawie rysuje się problem naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu podczas rajdu samochodowego. W postanowieniu z dnia

7 stycznia 2008 roku Sąd Najwyższy (V KK 158/07, OSNKW 2008/5, poz. 34) uznał, że nie można przypisać sprawstwa i winy w odniesieniu do wypadku w komunikacji, mającego miejsce podczas rajdu samochodowego, a to z uwagi na prawną niemożność naruszenia przez domniemanego sprawcę zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. W toku wyścigu prowadzonego na drogach zarezerwowanych wyłącznie dla zawodników, konkurenci stają się jedynymi ich użytkownikami i dlatego zwolnieni zostają z obowiązku stosowania się do ogólnych reguł wiążących normalnych użytkowników drogi. Stanowisko SN poddał krytyce T. Huminiak (2009), który stwierdził, że zawinione naruszenie przez kierowcę rajdowego na odcinku specjalnym rajdu zasad ogólnych bezpiecznej jazdy zawartych w przepisach art. 3 ust. 1 oraz art. 19 ust. 1 p.r.d., połączone związkiem przyczynowym ze skutkiem z art. 157 § 1 k.k., powinno prowadzić do jego odpowiedzialności karnej z art. 177 § 1 k.k., o ile na odcinku rajdu odbywa się komunikacja. Do zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym zaliczyć należy reguły określające sposób włączania się do ruchu, wyprzedzania, omijania, ustąpienia pierwszeństwa przejazdu, ale także zasady ostrożności, ograniczonego zaufania i prędkości bezpiecznej (Stefański, 2000, s. 236 i nast.). Stosownie do treści art. 4 p.r.d., uczestnik ruchu oraz inne osoby znajdujące się na drodze mają prawo oczekiwać zgodnego z przepisami zachowania innych uczestników ruchu, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania. Reguła zakodowana w tym przepisie (nazywana zasadą ograniczonego zaufania) jest normatywną podstawą do działania w zaufaniu do innych uczestników ruchu, a doznaje ograniczeń jedynie wówczas, gdy okoliczności sytuacji drogowej wskazują na możliwość niewłaściwego zachowania się przez innego uczestnika ruchu (Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2013 r.). Zdaniem SN, prowadzący pojazd ma prawo liczyć na respektowanie zasad bezpieczeństwa ruchu przez współuczestników ruchu dopóty, dopóki ich cechy osobiste lub określone zachowanie się albo inna szczególna uzasadniona doświadczeniem życiowym sytuacja (np. omijanie stojącego na przystanku i zasłaniającego widoczność autobusu albo jazda w strefie przejścia dla pieszych) nie każą oczekiwać, że mogą się oni nie dostosować do tych zasad. Wskazówką, że współuczestnicy ruchu mogą się zachować na drodze w sposób nieprawidłowy, jest zwłaszcza jawna i dostrzegalna dla prowadzącego pojazd ich niezdolność postrzegania zasad ruchu (np. dzieci, starcy, pewna kategoria inwalidów, osoby, których ruchy mogą świadczyć o nietrzeźwości). Jeżeli mimo przestrzegania przez kierującego pojazdem zasady ograniczonego zaufania dojdzie do któregośkolwiek z wyżej wymienionych skutków dlatego, że współuczestnik ruchu nie wywiązał się w danej sytuacji ze swych obowiązków wynikających z zasad bezpieczeństwa, nie może być mowy o odpowiedzialności osoby kierującej pojazdem, która nie miała możliwości lub powinności przewidzenia takiego rozwoju wypadków (Uchwała Sądu Najwyższego (PSIK) z dnia 28 lutego 1975 r.). Okolicznościami, które prowadzą do utraty zaufania do innego uczestnika ruchu, są: cechy osobiste uczestnika ruchu, z których wynika, że może on nie stosować się do obowiązujących zasad bezpieczeństwa, a także nieprawidłowe zachowanie się uczestnika ruchu. Może to być również szczególna, uzasadniona doświadczeniem życiowym, sytuacja (Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 5 listopada 2010 r.).

Niezwykle istotny problem, z którym muszą zmierzyć się organy ścigania oraz wymiaru sprawiedliwości, dotyczy ustalenia prędkości bezpiecznej. W przestrzeni prawnej nie spotkamy definicji legalnej prędkości bezpiecznej. Przyczyny tego stanu rzeczy należy upatrywać w tym, że prędkość bezpieczna jest wartością dalece zindywidualizowaną, co oznacza, że w zależności od uwarunkowań prędkością niebezpieczną może być zarówno zbyt duża, jak też zbyt mała prędkość. Prędkość określona administracyjnie dotyczy sytuacji typowych. Obowiązujące ograniczenie prędkości nie zwalnia kierującego od konieczności samodzielnej oceny, czy prędkość jest bezpieczna. Z kolei przekroczenie prędkości maksymalnej automatycznie nie powoduje odpowiedzialności za spowodowanie wypadku, zaś dla jej ustalenia musi być wykazane istnienie związku przyczynowego pomiędzy przekroczeniem prędkości a skutkiem. Błędne jest założenie, że prędkość bezpieczną można wyznaczyć abstrakcyjnie liczbowo, tak jak nie można jej utożsamiać z prędkością administracyjnie dozwoloną (Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 1995 r.). Pomimo wskazanych konstatacji należy jednak pamiętać, że dla oceny, czy prędkość była bezpieczna, niewątpliwie ma znaczenie, czy kierujący zachował prędkość wyznaczoną dla danego odcinka drogi przez jej administratora. Dla ustalenia prędkości bezpiecznej w warunkach nocnych zasadnicze znaczenie ma widoczność drogi. Bezpieczna jest taka prędkość, która pozwala na zatrzymanie pojazdu na odcinku oświetlonym przez reflektory pojazdu lub inne światła albo przed przeszkodą, której można było się spodziewać. Kierujący samochodem w nocy obowiązany jest, dostrzegając nadjeżdżający z przeciwka pojazd, dostosować prędkość oraz tor jazdy do warunków stworzonych przez ten nadjeżdżający pojazd, nie wykluczając przewidywania możliwości tzw. olśnienia (Stefański, 1994, s. 170). Warunkiem uznania wypadku za przestępstwo jest naruszenie dobra prawnego innej osoby niż sprawca. Skutkiem warunkującym odpowiedzialność karną jest uszczerbek na zdrowiu albo śmierć człowieka. W art. 177 § 1 k.k. mamy do czynienia ze „średnim wypadkiem”, gdyż dochodzi do obrażeń opisanych w art. 157 § 1 k.k. W art. 177 § 2 k.k. mamy do czynienia z przestępstwem wieloodmianowym, gdyż skutek może polegać albo na spowodowaniu ciężkiego uszczerbku na zdrowiu innej osoby, albo na spowodowaniu jej śmierci. Spowodowanie lżejszego uszczerbku na zdrowiu nie będzie przestępstwem, a może być oceniane wyłącznie przez pryzmat regulacji zawartych w kodeksie wykroczeń. Skutkowy charakter przestępstwa oznacza konieczność ustalenia związku przyczynowego pomiędzy stwierdzonym naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu a zaistniałym wypadkiem (Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 1998 r.). Przestępstwo wypadku komunikacyjnego ma złożoną strukturę strony podmiotowej. Znamię „chociażby nieumyślnie” oznacza, że sprawca wypadku działał z zamiarem naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu wodnym, powietrznym lub wodnym albo jego zachowanie było skutkiem lekkomyślności lub niedbalstwa. Sformułowanie „powoduje nieumyślnie wypadek” przesądza o tym, że komentowane przestępstwo ma charakter nieumyślny (Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2010 r.). Przyczynienie się pokrzywdzonego do spowodowania wypadku w komunikacji nie ekskulpuje jego sprawcy. Wynika to z zasady ograniczonego zaufania. W tym względzie należy przychylić się do stanowiska Sądu Najwyższego, który stwierdził, że przyczynienie się do wypadku przez współuczestnika ruchu drogowego powinno być uwzględnione na korzyść sprawcy, zwłaszcza wtedy, gdy to przyczynienie jest znaczne

(Uchwała pełnego składu Izby Karnej z dnia 28 lutego 1975 r.). Komentowane przestępstwo ma charakter względnie wnioskowy, co oznacza, że jeżeli pokrzywdzona jest wyłącznie osoba najbliższa, to ściganie przestępstwa określonego w art. 177 § 1 k.k. następuje na jej wniosek. W sytuacji, gdy pokrzywdzony nie złoży wniosku o ściganie, możliwe jest pociągnięcie sprawcy do odpowiedzialności za czyn z art. 86 § 1 kodeksu wykroczeń.

3. Zabójstwo drogowe

Zgodnie z art. 177 § 2 k.k., jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca podlega surowszej odpowiedzialności karnej – w wymiarze od 6 miesięcy do 8 lat pozbawienia wolności. Analizując powyższe przestępstwo, dość często pojawia się problem kwalifikacji określonych, wyjątkowo drastycznych w swoich skutkach, wypadków drogowych, które są konsekwencją skandalicznych zachowań kierujących pojazdami. Rozwiązanie tego problemu sprowadza się do ustalenia, czy sprawcy wypadku śmiertelnego można zarzucić popełnienie zabójstwa stypizowanego w art. 148 § 1 k.k., czy też pozostaje tylko możliwość sięgnięcia do regulacji z art. 177 § 2 k.k. Na wstępie należy wskazać, iż słusznie w literaturze podkreśla się, że oceniając stopień społecznej szkodliwości czynu, sąd powinien uwzględniać to, czy naruszenie reguł ruchu drogowego miało charakter rażący, czy też nastąpiło w wyniku błędnej oceny sytuacji (Pawelec, 2017, s. 79). Uznać należy bowiem, że stopień naruszenia reguł obowiązujących w ruchu drogowym i określona świadomość sprawcy może skutkować zmianą kwalifikacji prawnej przewidzianej w art. 177 § 2 k.k., na przewidzianą w art. 148 § 1 k.k. W tym miejscu należy przywołać kodeks karny z 1932 roku (Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 11 lipca 1932 r. – Kodeks karny), który nie przewidywał odrębnego typu czynu zabronionego współcześnie kwalifikowanego jako nieumyślny wypadek drogowy, a z kolei odpowiedzialność za przestępstwa drogowe opierała się na konstrukcji zamiaru ewentualnego. W uchwale z dnia 22 czerwca 1963 r. Sąd Najwyższy stwierdził, że „warunkiem przypisania sprawcy przestępstwa drogowego umyślnej postaci winy (art. 215 § 1 k.k., art. 242 § 1 k.k.) jest wykazanie, że sprawca przewidywał możliwość skutku przestępnego i co najmniej na skutek ten się godził. W obu powyższych dyspozycjach skutkiem przestępnym nie jest katastrofa w komunikacji czy śmierć człowieka, ale spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy (art. 242 § 1 k.k.) (VI KO 54/61, LEX nr 136345). W okolicznościach konkretnego stanu faktycznego należy opowiedzieć się za dopuszczalnością kwalifikowania wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym z art. 148 § 1 k.k. Może to nastąpić wówczas, gdy da się wykazać, że kierujący pojazdem, przewidując możliwość np. śmiertelnego potrącenia człowieka, godził się na taki skutek. Przyjęcie w takim przypadku zamiaru ewentualnego wyłącza możliwość zakwalifikowania czynu jako nieumyślnego wypadku drogowego, o którym mowa w art. 177 § 2 k.k. Kierowca, który rażąco oraz drastycznie naruszy zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dostrzegając możliwość potrącenia człowieka i nie przeciwdziała temu, powinien odpowiadać za zabójstwo w zamiarze ewentualnym. Należy w pełni zgodzić się z Sądem Apelacyjnym we Wrocławiu, który uznał, że „w zależności od rodzaju stworzonej przez kierującego pojazdem mechanicznym sytuacji drogowej, wynikającej z naruszenia podstawowych zasad ruchu drogowego, ze świadomością wysokiego prawdopodobieństwa zaistnienia negatywnych skutków, którym sprawca nie stara się przeciwdziałać, możliwe jest uznanie,

że potrącenie na przejściu dla pieszych człowieka ze skutkiem śmiertelnym, stanowi zbrodnię zabójstwa popełnionego w formie zamiaru ewentualnego (art. 148 §1 k.k.), a nie wypadek komunikacyjny określony w art. 177 § 2 k.k.” (Wyrok Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 19 grudnia 2017 r.). Wskazany sąd przyjął, że „W.P. przewidując możliwość zabicia R.K. i godząc się na to, pozbawił go życia w ten sposób, że na skrzyżowaniu ulic, jadąc z prędkością nie mniejszą niż 108,9 km/h, lewym pasem, widząc przechodzącego prawidłowo ze strony lewej na prawą na zielonym świetle przez oświetlone przejście dla pieszych wymienionego pokrzywdzonego, przy włączonej czerwonej sygnalizacji świetlnej wjechał na przejście dla pieszych, nie wykonując pomimo możliwości żadnego manewru zmierzającego do uniknięcia potrącenia pieszego, uderzył w niego przednią lewą częścią prowadzonego pojazdu”. Opisane powyżej zachowanie musi prowadzić do przyjęcia, że oskarżony działał w ramach zamiaru ewentualnego. Sprawca działał z zamiarem ewentualnym popełnienia przestępstwa wtedy, gdy ma świadomość możliwości nastąpienia skutku przestępczego i na to się godzi, tzn. wprawdzie nie chce, aby skutek taki nastąpił, ale zarazem nie chce, by nie nastąpił, a więc gdy wykazuje całkowitą obojętność wobec uświadomionej sobie możliwości nastąpienia skutku przestępczego (Wyrok Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 8 grudnia 2012 r.). Przyjęcie zamiaru wynikowego wymaga świadomości możliwości nastąpienia skutku (element intelektualny) i godzenia się na niego (element woluntatywny). W kontekście poruszanego problemu należy również przytoczyć wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku, który przyjął, że w sytuacji, w której kierujący umyślnie zjechał na przeciwległy pas ruchu, doprowadzając do czołowego zderzenia z samochodem jadącym w przeciwnym kierunku, w wyniku czego śmierć poniosła pasażerka tego samochodu, sprawca odpowiada za zabójstwo w zamiarze ewentualnym. Dla możliwości przypisania popełnienia czynu zabronionego z art. 148 § 1 k.k. istotnym jest ustalenie, że zamiar zabójstwa, a zatem spowodowania śmierci człowieka, towarzyszył sprawcy w chwili, kiedy sprawca działał. Zamiar taki nie musi natomiast trwać aż do samego momentu wystąpienia rzeczonych skutku. Jeżeli do znamion czynu zabronionego należą skutki działania, to świadomość musi obejmować również przewidywanie przebiegu koniecznego związku przyczynowego między działaniem a tymi skutkami. Naturalnie, to przewidywanie wystarczy w ogólnych zarysach (Wyrok Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 13 grudnia 2007 r.). Należy podzielić pogląd J. Kluzy, zdaniem którego umiejscowienie występku wypadku drogowego w rozdziale XXI kodeksu karnego, poświęconym przestępstwom przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, nie może być postrzegane jako równoczesne wyłączenie stosowania innych typów czynów zabronionych za czyny podjęte w ruchu drogowym. W przypadkach rażącego naruszenia reguł ruchu drogowego wykraczającego daleko poza granicę zwykłego naruszenia zasad ruchu drogowego, obiektywnie uzasadnione jest stwierdzenie, że sprawca musiał liczyć się z konsekwencjami swojego zachowania, a więc możliwością spowodowania wypadku, który – mając na względzie prędkość, z jaką się poruszał – mógł wywołać skutek śmiertelny (Kluza, 2021, s. 138). Mając na względzie powyższe uwagi, pamiętać należy, że możliwość przypisania sprawcy wypadku drogowego przestępstwa zabójstwa (art. 148 § 1 k.k.) będzie występować sporadycznie i będzie traktowana jako wyjątek od stosowania art. 177 § 2 k.k.

Podsumowanie

Wypadków oraz przestępstw drogowych nie da się całkowicie wyeliminować i wszystko wskazuje na to, że muszą one niestety towarzyszyć rozwojowi motoryzacji. Wynika to z indywidualnego oraz zbiorowego nieprzystosowania do tego zjawiska. Problematyka prewencji sprowadza się więc praktycznie do ograniczenia rozmiarów zjawiska zarówno co do liczby zdarzeń, jak i ciężaru ich skutków. Wśród wszystkich możliwych środków i przedsięwzięć zmierzających do zmniejszenia wypadkowości drogowej pierwszoplanowa rola przypada czynnikom administracyjnym i organizacyjnym, które składają się na system szeroko rozumianej komunikacji. Zważywszy jednak na fakt, że znaczna liczba wypadków komunikacyjnych powodowana jest przez uchybienia człowieka, prawo karne może odgrywać istotną rolę w zapobieganiu przestępczości komunikacyjnej. Mając na uwadze rangę problemu, polski prawodawca wyodrębnił w osobnym rozdziale przestępstwa skierowane przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Zabieg taki należy ocenić pozytywnie, ponieważ umożliwia on skuteczną walkę ze wzrastającą liczbą karnoprawnie wartościowanych zachowań na polskich drogach. Należy jednak pamiętać, że umiejscowienie przestępstwa wypadku drogowego w rozdziale XXI kodeksu karnego, poświęconym przestępstwom przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, nie może automatycznie powodować wyłączenia stosowania innych przepisów za czyny zabronione popełnione w szeroko rozumianym ruchu drogowym. W przypadkach rażącego naruszenia reguł ruchu drogowego możliwe jest, a nawet czasami pożądane, zastosowanie innych przepisów, przewidujących surowszą odpowiedzialność karną, jak np. art. 148 §1 k.k. Za surowszym traktowaniem takich zdarzeń przemawiają zarówno względy poczucia sprawiedliwości społecznej, gdzie kara pojmowana jest jako sprawiedliwa odpłata za wyrządzone zło, jak również względy natury prewencyjnej (indywidualnej oraz generalnej).

Bibliografia

- Bachrach, A. (1965). *Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej a oceny prawnokarne*. Wrocław-Warszawa-Kraków: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk.
- Bogdan, G. (2017). *Kodeks Karny, Część szczególna, Tom II, Komentarz do art. 117-211a*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Huminiak, T. (2009). Glosa do postanowienia SN z 7.01.2008 r., sygn. V KK 158/07 w sprawie odpowiedzialności karnej kierowcy za spowodowanie wypadku na odcinku specjalnym rajdu. *Paragraf na Drodze, 1*, 7-24.
- Kluza, J. (2021). Odpowiedzialność sprawcy wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym za zabójstwo w typie podstawowym (art. 148 §1 Kodeksu karnego). *Prawo w Działaniu Sprawy Karne, 45*, 126-140.
- Ornowska, A. (2018). Wypadki drogowe a zobowiązania pozytywne państw w sferze prawa człowieka. W: W. Juchacz, D. Kala, I. Zgoliński (red.), *Odpowiedzialność za wypadki drogowe. Aspekty karnoprawne i procesowe*. Inowrocław: Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości im. Księcia Kazimierza Kujawskiego w Inowrocławiu.
- Pawelec, K.J. (2017). Z problematyki karania sprawców przestępstw drogowych. *Przegląd Sądowy, 10*, 79-92.

- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2010 r., V KK 96/10, OSNwSK 2010, Nr 1, poz. 1063.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 23 lutego 2011 r., III KK 276/10, OSNKW 2011, Nr 7, poz. 56.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 5 listopada 2010 r., III KK 153/10, BPK 2010, Nr 10.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2013 r., V KK 264/12.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 7 stycznia 2008 r., V KK 158/07, OSNKW 2008/5, poz. 34.
- Razowski, T. (2021). *Kodeks Karny, Część szczególna, Komentarz pod red. J. Giezka*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 11 lipca 1932 r. Kodeks karny (Dz.U. Nr 60, poz. 571 ze zm.).
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. (Dz.U. R.P. Nr 60, poz. 571).
- Stefański, R.A. (1994). Glosa do wyroku SN z 29.09.1993 r., III KRN 127/93. *Palestra*, 3-4, 164-173.
- Stefański, R.A. (1998). Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym. *Prokuratura i Prawo*, 10, 47-70.
- Stefański, R.A. (1999). Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. *Nowa Kodyfikacja Karna. Krótkie Komentarze*, 24, 38-52.
- Stefański, R.A. (2000). *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji, Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego, Komentarz*. Warszawa: C.H. BECK.
- Uchwała pełnego składu Izby Karnej z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74.
- Uchwała Sądu Najwyższego (PSIK) z dnia 28 lutego 1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, Nr 3-4, poz. 33.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 22 czerwca 1963 r., VI KO 54/61, LEX nr 136345.
- Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. Kodeks karny (Dz.U. z 1969 r., Nr 13, poz. 94).
- Ustawa z dnia 22 czerwca 1963 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 1997 r., Nr 98, poz. 602 ze zm.).
- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz.U. z 1997 r., Nr 88, poz. 553 ze zm.).
- Wyrok Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 13 grudnia 2007 r., II AKa 195/07.
- Wyrok Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 19 grudnia 2017 r., II AKa 281/17.
- Wyrok Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 8 grudnia 2012 r., II AKa 210/12.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 1995 r., II KRN 52/95, OSNKW 1995, Nr 11-12, poz. 82.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 1998 r., V KKN 303/97, OSNKW 1998, Nr 11-12.

Artur DURCZAK

Komenda Miejska Policji w Nowym Sączu

ZNACZENIE OGLĘDZIN MIEJSCA WYPADKU DROGOWEGO JAKO CZYNNOŚCI NIEPOWTARZALNEJ

Streszczenie

W publikacji Autor porusza problematykę metodologii wykonywanych czynności oraz rodzaju zabezpieczanych śladów podczas oględzin miejsca wypadku drogowego. Omówienie tego aspektu poprzedzają rozważania na temat kwalifikacji prawnej zdarzenia drogowego jako czynnika wpływającego na zakres odpowiedzialności karnej sprawcy, a tym samym na sposób i rodzaj wykonywanych czynności na jego miejscu. Analiza tekstu prowadzi do wniosku, że oględziny miejsca wypadku drogowego są czynnością niepowtarzalną, a ich prawidłowe przeprowadzenie jest jedną z najistotniejszych czynności, o ile nie najistotniejszą, na miejscu wypadku drogowego. Warunkiem koniecznym, aby ślady powypadkowe stały się dowodami w rozumieniu procesowym, jest zarejestrowanie i udokumentowanie ich w sposób przewidziany procedurą procesową, a więc zostały ujęte w protokole oględzin wypadku drogowego.

Słowa kluczowe: prawo karne, wypadek drogowy, ślady kryminalistyczne, oględziny miejsca.

Summary

In the publication, the author discusses the methodology of activities performed and the type of traces secured during the inspection of the scene of a road accident. The discussion of this aspect is preceded by considerations on the legal classification of a road accident as a factor influencing the scope of criminal liability of the perpetrator and, consequently, the manner and type of activities performed in his place. The analysis of the text leads to the conclusion that the inspection of the scene of a road accident is a unique activity and its proper conduct is one of the most important, if not the most important, activities at the scene of a road accident. A necessary condition for post-accident traces to become evidence within the meaning of the proceedings is that they are registered and documented in the manner provided for in the procedural procedure, i.e. they are included in the road accident investigative inspection report.

Key words: criminal law, road accident, forensic evidence, investigative inspection.

Wprowadzenie

Wzrost ilości pojazdów poruszających się po polskich drogach niestety ma wpływ na statystyki wypadków drogowych. Zauważalny w 2022 roku spadek w stosunku do roku poprzedzającego ilości wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych i rannych, miejmy nadzieję, podyktowany jest m.in. wzrostem świadomości uczestników ruchu drogowego, a nie tylko poprawą infrastruktury drogowej czy też innymi nieobiektywnymi czynnikami. W momencie, gdy jednak dojdzie do zdarzenia i zostanie ono zakwalifikowane jako wypadek drogowy, jedną z najistotniejszych czynności z punktu widzenia procesu karnego jest prawidłowe ujawnienie oraz zabezpieczenie śladów podczas czynności

ogłędzin na miejscu wypadku drogowego. Czynność ta ma niebagatelne znaczenie, gdyż m.in. na jej podstawie można określić przyczynę wypadku. Tak zebrany materiał dowodowy daje również podstawę do ustalenia sprawcy zdarzenia i pociągnięcia go do odpowiedzialności karnej bądź cywilnej. Ogłędziny traktowane są też jako jedna z czynności niepowtarzalnych. Polega to na tym, że nie będzie można powtórzyć ogłędzin z zachowaniem takich samych warunków, czasu, zabezpieczyć wszystkich śladów kryminalistycznych, które pozostały bezpośrednio po zdarzeniu, gdyż mogą zostać one usunięte lub ulegają zniszczeniu i zatarciu z upływem czasu. W związku z powyższym, ogłędziny miejsca wypadku powinny być przeprowadzone w jak najkrótszym odstępie czasu od zaistniałego zdarzenia i w taki sposób, aby miały należytą wartość dowodową.

1. Kwalifikacja prawna zdarzenia drogowego jako czynnik wpływający na zakres odpowiedzialności karnej sprawcy i rodzaj wykonywanych czynności na jego miejscu

Zdarzenie drogowe jest całkowicie nieprzewidywalnym zjawiskiem dla jego uczestników, bez względu na to, czy doszło do naruszenia zasad bezpieczeństwa w sposób umyślny czy też nieumyślny. Sprawca który poprzez działanie, w tym nieumyślnie, bądź zaniechanie doprowadził do zdarzenia drogowego, musi liczyć się z tym, że może ono wywołać skutek przestępczy, a tym samym ponieść on odpowiedzialność karną. Na tej podstawie można przyjąć, że w sferę odpowiedzialności karnej został wprowadzony element przypadkowości, o ile pomiędzy tym naruszeniem a skutkiem istniał związek przyczynowy.

Zdarzenia drogowe można podzielić na bezskutkowe i skutkowe. Z kolei zdarzenia bezskutkowe mogą stanowić zarówno wykroczenia drogowe (art. 84-103 k.w.), jak i przestępstwa drogowe (art. 178 a k.k.). Podobny podział występuje w klasyfikacji zdarzeń skutkowych – dzielimy je na kolizje i wypadki. Kolizje stanowią wykroczenia (art. 86 i 98 k.w.), a wypadki przestępstwa (art. 173-180 i 355 k.k.). Co istotne, precyzyjnej definicji tych pojęć nie odnajdziemy zarówno w kodeksie karnym, jak i w kodeksie wykroczeń czy też w ustawie o ruchu drogowym. Terminy te zostały dookreślone przez praktykę orzecniczą Sądu Najwyższego i sądów powszechnych, a także poprzez naukę prawa.

Podział zdarzeń drogowych na kolizje i wypadki determinuje stopień poniesionych obrażeń ciała. Wypadkiem jest zdarzenie polegające na zderzeniu co najmniej dwóch pojazdów, potrącenie pieszego, innego uczestnika ruchu lub innej osoby przebywającej na drodze, uderzenie pojazdu w przeszkodę – wywołujące skutki w postaci uszkodzenia ciała, naruszającego prawidłowe funkcjonowanie czynności organizmu, rozstroju zdrowia innej osoby. Według obowiązującego stanu prawnego, wypadek jest przestępstwem wówczas, gdy u osoby rannej wystąpiło naruszenie czynności organizmu lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni (zwykle obrażenia ciała) lub pociągnęło za sobą śmierć człowieka. Przy czym zwykłymi obrażeniami ciała są obrażenia, które nie wywołują skutków w postaci pozbawienia człowieka wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia, innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej lub trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zeszpecenia lub zniekształcenia ciała. Tak więc wszystko to, czego nie możemy zaliczyć do definicji wypadku drogowego, stanowi

kolizję drogową niezależnie od wartości uszkodzonego mienia nienależącego do sprawcy. W szczególności chodzi tu o takie zdarzenia drogowe, w których ucierpiał tylko pojazd bądź uszkodzony ma lekkie obrażenia ciała, powodujące naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający nie dłużej niż 7 dni.

Większość kolizji w ruchu drogowym jest załatwiana bez udziału Policji w sposób polubowny poprzez sporządzenie oświadczenia przez jej sprawcę. W momencie, kiedy uczestnicy zdarzenia ze względu na jego złożony charakter bądź też np. na skutek odniesionych obrażeń decydują się na poinformowanie służb medycznych oraz Policji o całym zajściu, na miejsce kierowany jest patrol do obsługi zdarzenia. Często zdarza się, że jako pierwsi na miejsce kolizji/wypadku przybywają policjanci, którzy nie mają uprawnień do prowadzenia czynności procesowych. Ich zadaniem jest jedynie zabezpieczenie miejsca wypadku do czasu przybycia wykwalifikowanej ekipy. Jeśli policjant nie jest zmuszony do bezpośredniego udzielania pomocy rannym, to jego działanie powinno polegać na ochronie śladów znajdujących się na miejscu wypadku. W tym celu powinien zatrzymać ruch albo tak go zorganizować, żeby pojazdy nie przejeżdżały po śladach. Oględzin miejsca wypadku drogowego dokonują policjanci wyznaczeni do obsługi zdarzeń drogowych lub policjanci służby kryminalnej, służby śledczej bądź odpowiedniej komórki służby prewencyjnej.

Algorytm postępowania na miejscu zdarzenia drogowego zarówno w przypadku wypadku, jak i kolizji został szczegółowo określony w rozdziale 5 Zarządzenia nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach. Właściwe ustalenie wstępnego przebiegu, okoliczności i stopnia obrażeń osób rannych oraz miejsca ich hospitalizacji daje możliwość zakwalifikowania danego zdarzenia jako przestępstwo lub wykroczenie. W sytuacji, kiedy mamy do czynienia ze zdarzeniem o charakterze przestępczym, obowiązkową czynnością procesową są oględziny miejsca zdarzenia.

2. Wypadek drogowy – podstawy prawne oględzin

Podstawy prawne oględzin, w tym też wypadków drogowych, są sformułowane w k.p.k. Należą do nich w szczególności:

Art. 207. § 1. W razie potrzeby dokonuje się oględzin miejsca, osoby lub rzeczy.

§ 2. Jeżeli przedmiot może ulec przy badaniu zniszczeniu lub zniekształceniu, część tego przedmiotu należy w miarę możliwości zachować w stanie niezmienionym, a gdy to nie jest możliwe – stan ten utrwalić w inny sposób.

Przepis ten wskazuje na fakultatywność przeprowadzenia oględzin miejsca, osoby lub rzeczy. Czynność ta uzależniona jest od rodzaju zdarzenia, z którym mamy do czynienia.

Kolejnym artykuł odnosi się do sytuacji, w której jest podejrzenie przestępnego spowodowania śmierci osoby i w takim przypadku oględziny stają się czynnością obowiązkową, tj.:

Art. 209. § 1. Jeżeli zachodzi podejrzenie przestępnego spowodowania śmierci, przeprowadza się oględziny i otwarcie zwłok.

§ 2. Oględzin zwłok dokonuje prokurator, a w postępowaniu sądowym sąd, z udziałem biegłego lekarza, w miarę możliwości z zakresu medycyny sądowej. W wypadkach niecierpiących zwłoki oględzin dokonuje Policja z obowiązkiem niezwłocznego powiadomienia prokuratora.

§ 3. Oględzin zwłok dokonuje się na miejscu ich znalezienia. Do czasu przybycia biegłego oraz prokuratora lub sądu przemieszczać lub poruszać zwłoki można tylko w razie konieczności.

Co do samego trybu przeprowadzenia oględzin, znajduje to uregulowanie w:

Art. 308. § 1. W granicach koniecznych dla zabezpieczenia śladów i dowodów przestępstwa przed ich utratą, zniekształceniem lub zniszczeniem, prokurator albo Policja może w każdej sprawie, w wypadkach niecierpiących zwłoki, jeszcze przed wydaniem postanowienia o wszczęciu śledztwa lub dochodzenia, przeprowadzić w niezbędnym zakresie czynności procesowe, a zwłaszcza dokonać oględzin, w razie potrzeby z udziałem biegłego, przeszukania lub czynności wymienionych w art. 74 § 2 pkt 1 w stosunku do osoby podejrzanej, a także przedsięwziąć wobec niej inne niezbędne czynności, nie wyłączając pobrania krwi, włosów i wydzielin organizmu. Po dokonaniu tych czynności, w sprawach, w których prowadzenie śledztwa przez prokuratora jest obowiązkowe, prowadzący postępowanie przekazuje sprawę niezwłocznie prokuratorowi.

Jeżeli chodzi o podstawy prawne dokumentowania czynności oględzin, to są one uregulowane odpowiednio w art. 143. § 1 pkt 3 k.p.k., który stanowi, że wymagają one spisania protokołu. Kwestię dokumentacji dodatkowej, która jest fakultatywna, reguluje art. 147. § 1. k.p.k., zgodnie z którym przebieg czynności protokolowanych może być utwalony za pomocą urządzenia rejestrującego obraz lub dźwięk, o czym należy przed uruchomieniem urządzenia uprzedzić osoby uczestniczące w czynności. W art. 148. § 1 k.p.k. zawarte są wytyczne, co powinien zawierać protokół, a więc:

- oznaczenie czynności – jej czasu i miejsca oraz osób w niej uczestniczących;
- przebieg czynności oraz oświadczenia i wnioski jej uczestników;
- wydane w toku czynności postanowienia i zarządzenia, a jeżeli postanowienie lub zarządzenie sporządzono osobno, wzmiankę o jego wydaniu;
- w miarę potrzeby, stwierdzenie innych okoliczności dotyczących przebiegu czynności.

3. Oględziny miejsca wypadku drogowego

Oględziny miejsca zdarzenia polegają na dokonaniu czynności taktycznych oraz techniczno-kryminalistycznych, zmierzających do poznania przebiegu zdarzenia, przeprowadzanych w sposób planowy, z uwzględnieniem właściwości obszaru (przestrzeni zamkniętej lub otwartej) i klasyfikacji różnych grup śladów przestępstwa lub ich nośników albo rzeczy, ich położenia, właściwości, stanu i cech indywidualnych. Oględziny miejsca wypadku drogowego znacząco różnią się od innych oględzin z uwagi na fakt, że wykonywane są po zmianach naniesionych przez funkcjonariuszy innych służb,

w tym straży pożarnej, pracowników pogotowia ratunkowego czy osób postronnych, które niosły pomoc uczestnikom wypadku. W trakcie tych czynności następuje przemieszczanie przez służby ratownicze osób, a także pojazdów uczestniczących w zdarzeniu. Strażacy muszą bardzo często uwolnić takie osoby z zaklinowanych pojazdów, zabezpieczyć pojazdy przed wybuchem, tak aby miejsce przeprowadzanych oględzin było bezpieczne. W takich przypadkach bardzo ważną czynnością jest uzyskanie w miarę możliwości już na początkowym etapie informacji dotyczących sytuacji zastanej, w tym umiejscowienia pojazdów i poszczególnych osób uczestniczących w zdarzeniu. Informację tę następnie należy odnotować w protokole oględzin, opisując położenie pierwotne w uwagach. Czynności wykonywane na miejscach wypadków drogowych uzależnione są od rodzaju zdarzenia, jego rozległości, pory dnia oraz warunków atmosferycznych, a także kategorii drogi, na jakiej występują. Biorąc pod uwagę wszystkie wyżej opisane uwarunkowania, należy stwierdzić, że czynności związane z przeprowadzeniem oględzin miejsca wypadku drogowego mają charakter niepowtarzalny i powinny być w miarę możliwości prowadzone przez doświadczonych funkcjonariuszy Policji, posiadających stosowne przeszkolenia.

Przed przystąpieniem do wymiarowania śladów, należy bezwzględnie wybrać stały punkt odniesienia (SPO) oraz obowiązujący w czasie całych oględzin kierunek patrzenia, pokrywający się z kierunkiem opisu śladów. Istotne jest przyjęcie SPO, który po kilku latach będzie znajdował się w tym samym miejscu i będzie łatwy do identyfikacji. Ma to znaczenie podczas prowadzonych nawet po kilku latach wizji lokalnych i eksperymentów. Wówczas odtworzenie sytuacji powypadkowej możliwe jest jedynie wtedy, gdy poszczególne wymiary można odmierzyć od SPO. Z uwagi na fakt, że ślady wymiaruje się na miejscu wypadku w układzie współrzędnych prostokątnych, oprócz SPO należy przyjąć dwie stałe linie odniesienia – SLO1 i SLO2. Istotnym elementem oględzin miejsca wypadku jest prawidłowe zwymiarowanie wszystkich śladów. Sama informacja o ujawnieniu jakiegoś śladu jest niewystarczająca do jego wykorzystania przy rekonstrukcji wypadku. Dopiero po zwymiarowaniu ślad ten może mieć pełną wartość dowodową. Bardzo istotnym załącznikiem do protokołu oględzin jest szkic sytuacyjny. Dokumentowanie rozlokowania śladów pochodzących z wypadku jest nieodłącznie związane z koniecznością pokazania ich na tle topografii fragmentu terenu (miejsca zdarzenia), na którym wypadek nastąpił. W praktyce właśnie szkic, ze względu na swoją obrazowość i komunikatywność, jest tym źródłem informacji, który najlepiej przemawia do wyobraźni osób zapoznających się z danym zdarzeniem. Prawidłowe odtworzenie na szkicu topografii miejsca zdarzenia i rozlokowania na nim śladów powypadkowych jest niezwykle ważne dla późniejszej procedury rekonstrukcji wypadku, a także zachowania się jego uczestników. Kolejnym istotnym złącznikiem do protokołu oględzin są zdjęcia fotograficzne, które pozwalają na:

- dokumentowanie miejsca zdarzenia, w tym położenia powypadkowych pojazdów;
- dokumentowanie śladów w miejscu zdarzenia, ich przebieg, jak również charakter;
- dokumentowanie uszkodzeń pojazdów.

Zdjęcia powinny być wykonywane w sposób zapewniający odpowiednią dokładność transformacji. Największą dokładność transformacji fotogrametrycznej można uzyskać, gdy wzorec widoczny jest na pierwszym planie zdjęcia. Zdjęcia miejsca zdarzenia wykonuje się, najpierw ujmując całość, a następnie zbliżenia pojazdów, przedmiotów oraz śladów. Pojazd uszkodzony należy fotografować z czterech stron, prostopadle do boków (przodu i tyłu), w miarę możliwości z góry, szczególnie w miejscach uszkodzeń karoserii. Umożliwia to w późniejszym czasie wyznaczenie stopnia deformacji i obliczenie energii utraconej na odkształcenie nadwozia, a co za tym idzie – prędkości pojazdów tuż przed zderzeniem.

4. Rodzaje śladów na miejscu zdarzenia drogowego

Miejsce wypadku, ze wszystkimi znajdującymi się tam śladami tego zdarzenia, jest jednym z podstawowych (inaczej: rzeczowych) źródeł dowodowych. Znajdujący się tam zbiór śladów pochodzących ze zdarzenia jest w znaczeniu procesowym zbiorem dowodów materialnych. Należy tu przypomnieć, że w nomenklaturze kryminalistycznej pod pojęciem „ślad” rozumie się wszystko to, co stanowi zmianę wprowadzoną do rzeczywistości przez rozpatrywane zdarzenie. Chodzi więc nie tylko o dosłownie rozumiane ślady powstałe przez rozlanie czegoś lub odcisnięcie spodu obuwia, kół itp. w podłożu, ale także o leżące przedmioty (np. odpryski szkła, rozszczepienie lakieru, części pojazdów), powypadkowe położenie pojazdów i ofiar wypadku, a wreszcie ślady uszkodzenia znajdujące się na pojazdach oraz obrażenia ciał uczestników i ślady na ich odzieży. Ślady takie, pod warunkiem ich prawidłowego udokumentowania i odczytania, są niezwykle cennym, jak również obiektywnym nośnikiem informacji o zdarzeniach, które spowodowały ich powstanie. Oględziny miejsca oraz sposób zabezpieczania śladów mają ścisły związek z rodzajem wypadku, z jakim mamy do czynienia. Wprowadzono następujące rodzaje wypadków drogowych:

- wypadek typu pieszy – pojazd (w tym najechanie na pieszego);
- wypadek typu pojazd – pojazd;
- wypadek typu pojazd – przeszkoda,

W związku z tym podziałem specyfika śladów i miejsca, gdzie należy ich poszukiwać, będą różne.

Zdarzenie drogowe z udziałem pieszego, zwane potrąceniem, może być pełne (polega na uderzeniu przodem samochodu w pieszego na całej szerokości jego ciała), narożnikowe (w przypadku, kiedy pieszy ma kontakt częścią swojego ciała z przodem nadwozia lub z jego narożnikiem) oraz boczne (kontakt pieszego z bokiem pojazdu). Składa się ono z trzech faz: kontaktu pieszego z pojazdem, lotu i sunięcia. Przebieg takiego zdarzenia określa się w oparciu o kształt przedniej części pojazdu, wysokości środka masy osoby pieszej oraz prędkość pojazdu. Wypadki z udziałem pieszego są zdarzeniami o skomplikowanym charakterze, gdzie ujawnianie śladów następuje wiele trudności. Osoby przeprowadzające takie oględziny muszą skupić się nie tylko na śladach na pojeździe czy jezdni, ale również na obrażeniach ciała, ubraniu i obuwiu osoby pieszej. Na obuwiu zostają bowiem ślady (zarysowania powstające od siły tarcia podeszwy o nawierzchnię drogi), wskazujące na usytuowanie pieszego względem pojazdu w chwili uderzenia. Przy potrąceniach dużo informacji można uzyskać z odzieży pieszego i chodzi tu nie tylko o określenie jego widoczności na drodze, ale o ślady na

niej się znajdujące. Jeżeli doszło do kontaktu z pojazdem, to na odzieży powinny znajdować się ślady rozdarć czy nadtopień. Na zabezpieczonej w prawidłowy sposób odzieży mogą znajdować się też cząstki lakieru, które mogą się okazać nieocenionym źródłem dowodowym w przypadku przeprowadzenia analiz porównawczych lakieru w celu weryfikacji udziału danego pojazdu w wypadku.

Na miejscu zdarzenia typu pojazd – pojazd (zderzenie dwóch pojazdów lub pojazdu i jednośladu) mogą powstawać:

- ślady mechanoskopijne: wgniecenia, zarysowania powłok lakierniczych, pęknięcia karoserii, wszelkie zarysowania na nawierzchni jezdni elementami podwozia, naniesienia metaliczne na jezdni;
- ślady traseologiczne: jazdy (uzyskane na nawierzchniach płaskich miękkich lub twardych nieporośniętych i suchych), przyśpieszania, hamowania (pozostawione przez koła intensywnie hamowane, ale jeszcze się toczące), blokowania kół (rodzaj śladów hamowania pozostawiony przez zablokowane, nieobrcające się koła), bocznego znoszenia oraz zarzucania (powstają w momencie toczenia się koła, ale obciążonego znaczną siłą boczną);
- plamy: ciecze eksploatacyjne;
- mikroślady:
 - a) położenie odłamków tworzywa sztucznego z kloszy lamp, kierunkowskazów, płytek lakieru, odłamków szkła z szyby czołowej, bocznej, włókna na poduszkach gazowych i pasach bezpieczeństwa,
 - b) położenie elementów z nadwozia (np. fragmenty zderzaka, tablicy rejestracyjnej lub jej podkładki, reflektorów),
 - c) fragmenty nawierzchni o innej wilgotności (suchy fragment jezdni pod pojazdem w związku ze zmianą warunków atmosferycznych),
 - d) naniesienie obcych substancji na jezdnię w postaci ziemi, żwiru, wskazujące na ruch pojazdu poza jezdnią).

Zdarzenie typu pojazd – przeszkoda, ma miejsce gdy pojazd uderzy w element infrastruktury drogowej lub przeszkodę znajdującą się poza drogą. W takim przypadku poszukujemy śladów na barierach energochłonnych, słupach oświetlenia ulicznego, podporach mostów ścianach tuneli itp. Powstają tam wgniecenia, zarysowania, przyczepienie powłoki lakierniczej, naniesienie gumy. Ujawniane są również ślady traseologiczne na podłożach miękkich poboczy, pasów rozdzielających, wjazdów na posesję.

Podsumowanie

Reasumując, należy stwierdzić, że jedną z czynności niepowtarzalnych w sprawach o wypadki drogowe są niewątpliwie oględziny miejsca wypadku drogowego. Są to czynności procesowe i techniczno-kryminalistyczne, pozaprocesowe, mające na celu uzyskanie maksymalnej ilości informacji o zdarzeniu oraz jego sprawcy. Są zatem czynnością konieczną w tych sytuacjach, gdy istnieje choćby uzasadnione domniemanie, że działanie przestępcze pozostawiło jakieś ślady.

Bibliografia

- Frankowski, A., Trojanowski, P. (2020). *Dobre praktyki technika kryminalistyki*. Warszawa: Wydawnictwo Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego Policji.
- Grzeszczyk, W. (2012). *Kodeks postępowania karnego komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo LexisNexis Polska Sp. z o.o.
- Hołyst, B. (2023). *Kryminalistyka*. Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer Polska.
- Mazepa, J. (2009). *Vademecum technika kryminalistyki*. Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer Polska.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2023 r., poz. 645).
- Waltoś, S. (2020). *Proces karny. Zarys systemu*. Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer Polska.
- Wicher, J. (2012). *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- Wójcikiewicz, J. (2007). *Ekspertyza sądowa. Zagadnienia wybrane*. Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer Polska.
- Wytyczne nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 sierpnia 2017 r. w sprawie wykonywania niektórych czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów (Dz.U. KGP z 2017 r., poz. 59).
- Zarządzenie nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach (Dz.U. KGP z 2017 r., poz. 64).

Mariusz WOJTAS

Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków

**FUNKCJONOWANIE OŚRODKÓW
DOSKONALENIA TECHNIKI JAZDY
W OBSZARZE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
NA PRZYKŁADZIE OŚRODKA DOSKONALENIA
TECHNIKI JAZDY MOTO PARK KRAKÓW**

Streszczenie

W artykule Autor dokonał analizy ustawowo określonych zadań ośrodków doskonalenia techniki jazdy w odniesieniu do największych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na podstawie wytycznych zawartych w aktach prawnych i efektów praktycznego działania Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków, podjął się próby oceny znaczenia funkcjonowania ośrodków doskonalenia techniki jazdy w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Biorąc pod uwagę zakres działania ośrodków doskonalenia techniki jazdy, który został ustawowo skorelowany z najczęstszymi przyczynami wypadków drogowych powodowanych przez kierujących oraz coraz większą powszechność szkoleń teoretycznych i praktycznych z zakresu techniki jazdy kierowców flotowych, zawodowych, ale także kierowców indywidualnych, można wnioskować, że ośrodki te będą stanowiły coraz istotniejszy element systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Słowa kluczowe: szkolenie kierowców, doskonalenie techniki jazdy, bezpieczeństwo, ruch drogowy, prędkość.

Summary

In the article, the Author analyzed the statutory tasks of driving improvement centers in relation to the greatest threats to road traffic safety. Based on the guidelines contained in legal acts and the effects of the practical operation of the Moto Park Driving Improvement Center in Krakow, the author attempted to justify the importance of the functioning of driving technique improvement centers in the area of road traffic safety in Poland. Taking into account the scope of operation of driving technique improvement centers, which has been statutorily correlated with the most common causes of road accidents caused by drivers, and the increasing popularity of theoretical and practical training in driving techniques for fleet and professional drivers, as well as individual drivers, it can be concluded that these improvement centers will constitute an increasingly important element of the road traffic safety system in Poland.

Key words: driver training, improving driving technique, safety, road traffic, speed.

Wprowadzenie

Jednym z głównych elementów systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce jest funkcjonowanie ośrodków doskonalenia techniki jazdy. Przeprowadzane tam szkolenia odgrywają ogromną rolę we wzroście świadomości kierujących jako uczestników ruchu drogowego i doskonałą ich umiejętności, co w konsekwencji przyczynia się do sukcesywnego zmniejszania się liczby wypadków drogowych, a tym samym poprawy ogólnego bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celem niniejszej publikacji stało się zatem ukazanie zakresu działalności tego rodzaju ośrodków, ze szczególnym uwzględnieniem Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków, jak też ich wpływu na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

1. Podstawy prawne i zakres działania ośrodków doskonalenia techniki jazdy

Ośrodek doskonalenia techniki jazdy (w skrócie ODTJ) to miejsce, w którym kierowcy posiadający uprawnienia do kierowania poszczególną grupą pojazdów mogą podnosić swoje umiejętności prowadzenia pojazdu. ODTJ działa na zasadzie szkoleń praktycznych oraz teoretycznych, zapewniając uczestnikom możliwość doskonalenia się w obszarze bezpiecznej i efektywnej jazdy z odpowiednimi elementami taktyki. Niewątpliwie właściwe umiejętności kierującego mają istotny wpływ nie tylko na płynność ruchu, ale głównie na bezpieczeństwo na drogach przeznaczonych do powszechnego korzystania.

Podstawą prawną funkcjonowania ośrodków doskonalenia techniki jazdy jest Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, która określa osoby uprawnione do kierowania pojazdami na drogach publicznych i na drogach położonych w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu, wymagania w stosunku do tych osób, zasady uzyskiwania i cofania uprawnień do kierowania pojazdami oraz zatrzymywania dokumentów stwierdzających posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami, jak również zasady i warunki prowadzenia działalności podmiotów gospodarczych w zakresie uzyskiwania uprawnień i badań psychologicznych, związanych z kierowaniem pojazdami, wykonywania badań lekarskich i psychologicznych kierowców, instruktorów i egzaminatorów oraz kandydatów na kierowców, instruktorów i egzaminatorów, a także zasady prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy. W ustawie zawarto cały rozdział poświęcony szkoleniu osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym (rozdział 17). Artykuł 112 ustawy o kierujących pojazdami (UoKP) określa, że szkolenie praktyczne osób, które już posiadają uprawnienia do kierowania, prowadzone są w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy stopnia podstawowego i stopnia wyższego. W ramach ośrodka stopnia podstawowego prowadzone są praktyczne szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym i doskonalenie techniki jazdy kierowców posiadających prawo jazdy kategorii A1, A2, A, B1, B lub też B+E. Zakres działalności ośrodka stopnia wyższego obejmuje też doskonalenie techniki jazdy kierowców posiadających prawo jazdy kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D lub D+E, a także prowadzenie kursów dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi i osób ubiegających się o uprawnienia instruktora techniki jazdy (Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, s. 139). Ośrodek taki może też prowadzić zajęcia z jazdy w warunkach specjalnych dla osób odbywających kwalifikację wstępną, kwalifikację wstępną przyspieszoną, kwalifikację wstępną uzupełniającą bądź kwalifikację wstępną przyspieszoną uzupełniającą.

Ośrodek doskonalenia techniki jazdy może być prowadzony przez przedsiębiorcę, jednostkę wojskową (w zakresie szkolenia kierowców na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej) lub jednostkę organizacyjną służb podległych bądź też nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych (w zakresie szkolenia kierowców na potrzeby tych służb). Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy stanowi działalność regulowaną w oparciu o przepisy Ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców. Wymaga ona uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy. Rejestr ten prowadzi wojewoda właściwy ze względu na miejsce prowadzenia działalności, który jednocześnie pełni funkcje nadzorcze nad prowadzoną przez ośrodek działalnością. Przepis ustawowo określa wymogi prowadzenia przez przedsiębiorców ośrodków doskonalenia techniki jazdy. Wśród niezbędnych należy wymienić posiadanie właściwej infrastruktury technicznej, lokalowej i wyposażenia dydaktycznego oraz pojazdów niezbędnych do poszczególnych rodzajów szkoleń. Wymogiem niezbędnym jest też zapewnienie prowadzenia zajęć przez posiadających odpowiednie kwalifikacje instruktorów techniki jazdy. Analogiczne wymogi posiadania niezbędnej infrastruktury, bazy dydaktycznej, sprzętowej i wykwalifikowanej kadry dotyczą również jednostek wojskowych i jednostek organizacyjnych służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

Niezwykle ważnym aspektem, decydującym o jakości oraz bezpieczeństwie prowadzonych szkoleń, są kompetencje kadry instruktorskiej. Ustawa o kierujących pojazdami w art. 117 wprost określa niezbędne wymagania instruktora techniki jazdy, do których należy odpowiedni poziom wykształcenia ogólnego (co najmniej wykształcenie średnie lub średnie branżowe), posiadanie stażu kierowania pojazdami (minimum 3 lata prawo jazdy kat. B i co najmniej rok prawo jazdy innej kategorii, z zakresu której prowadzi zajęcia), brak przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych (potwierdzonych stosownymi orzeczeniami), ukończenie kursu dla osób ubiegających się o uprawnienia instruktora techniki jazdy i zdanie z wynikiem pozytywnym egzaminu z wiedzy teoretycznej i umiejętności przed komisją egzaminacyjną powołaną przez ministra właściwego do spraw transportu, oraz wpisanie do ewidencji instruktorów techniki jazdy. Ustawodawca wśród wymogów formalnych mocno podkreślił obligatoryjny fakt niekaralności instruktora techniki jazdy, enumeratywnie wskazując konieczność braku skazania prawomocnym wyrokiem sądu za: przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji; przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub osobistej; przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów; prowadzenie pojazdu w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie po użyciu innego podobnie działającego środka; przestępstwo przeciwko życiu i zdrowiu; przestępstwo przeciwko wolności seksualnej i obyczajności.

Na podstawie zapisów art. 120 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami Minister Infrastruktury wydał Rozporządzenie z dnia 20 grudnia 2018 r. w sprawie doskonalenia techniki jazdy, które doprecyzowuje zapisy ustawowe i określa szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotu prowadzącego ośrodek doskonalenia techniki jazdy w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych oraz wyposażenia dydaktycznego; warunki przeprowadzania zajęć; określa program szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia instruktora techniki jazdy; zakres i warunki egzaminu dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy; wysokość opłat i stawek wynagrodzeń; wzory wniosków,

sposoby prowadzenia rejestrów oraz numerów identyfikacyjnych ośrodka i ewidencji instruktorów (§1) (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 grudnia 2018 r. w sprawie doskonalenia techniki jazdy, s. 1).

Analiza podstaw prawnych działania ośrodków doskonalenia techniki jazdy, tych niezmiernie ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego ośrodków szkoleniowych, pokazuje, że ich funkcjonowanie i konkretna rola oparte są o przepisy ustawy o kierujących pojazdami i wytyczne Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 grudnia 2018 r. w sprawie doskonalenia techniki jazdy, a nadzorowana oraz kontrolowana jest przez przedstawiciela rządu w województwie, jakim jest wojewoda.

Ośrodki doskonalenia techniki jazdy funkcjonują na podstawie kilku kluczowych kryteriów, które mają na celu zapewnienie efektywności szkoleń i poprawę umiejętności oraz bezpieczeństwa kierowców. Głównymi kryteriami działania tych ośrodków, zapewniającymi skuteczność szkoleniową, powinny być:

- 1) Innowacyjność programów szkoleniowych: ośrodki doskonalenia techniki jazdy powinny oferować nowoczesne i innowacyjne programy szkoleniowe, uwzględniające najnowsze technologie i zmiany w przepisach drogowych. Programy te powinny być dostosowane do różnych grup kierowców, takich jak nowi kierowcy, doświadczeni kierowcy, kierowcy zawodowi, motocykliści.
- 2) Doświadczony oraz odpowiednio wyedukowany personel instruktorski: skuteczność ośrodków doskonalenia techniki jazdy zależy w dużej mierze od jakości jego personelu instruktorskiego. Instruktorzy powinni być doświadczeni, posiadać odpowiednie kwalifikacje, a także powinni być kompetentni w przekazywaniu wiedzy teoretycznej oraz umiejętności praktycznych. Instruktorzy powinni być także empatyczni, elastyczni, umiejący dostosować się w swoich metodach szkoleniowych do różnych poziomów umiejętności uczestników danych szkoleń.
- 3) Zróżnicowane szkolenia praktyczne: ośrodki doskonalenia techniki jazdy powinny oferować zróżnicowane szkolenia praktyczne, obejmujące różne aspekty jazdy, takie jak m.in.: techniki hamowania, hamowania awaryjne, manewrowanie w trudnych warunkach, awaryjna zmiana pasa ruchu, skręcanie w sytuacjach awaryjnych, czy manewry parkingowe. Szkolenia te powinny być dostosowane do specyfiki kierowców regionu i uwzględniać lokalne warunki drogowe.
- 4) Ocena indywidualnych umiejętności kierowców: ośrodki doskonalenia techniki jazdy powinny przeprowadzać ocenę indywidualnych umiejętności kierowców, aby dostosować szkolenie do ich poziomu doświadczenia i potrzeb. Pozwala to na skupienie się na obszarach wymagających poprawy oraz personalizację procesu szkoleniowego.
- 5) Monitorowanie postępów uczestników: ośrodki doskonalenia techniki jazdy powinny śledzić postępy uczestników szkoleń podczas zajęć praktycznych i teoretycznych. Systematyczna ocena pozwala zidentyfikować obszary, które wymagają dodatkowej uwagi oraz dostosować program szkoleniowy do bieżących potrzeb kierowców. Zebrane informacje i dane dają szansę skutecznego wprowadzania odpowiednich programów szkoleniowych.

- 6) Praktyka w warunkach rzeczywistych: skuteczność ośrodków doskonalenia techniki jazdy zależy także od możliwości uczestników praktykowania swoich umiejętności w warunkach zbliżonych do rzeczywistych. Ośrodki powinny stworzyć warunki do nauki radzenia sobie w różnych sytuacjach drogowych, w tym w trudnych warunkach pogodowych czy ruchu miejskim.
- 7) Rzetelna informacja teoretyczna: ośrodki powinny zapewnić rzetelną i aktualną informację teoretyczną, obejmującą przepisy drogowe, zasady bezpieczeństwa oraz najnowsze technologie związane z motoryzacją. Wiedza teoretyczna jest równie ważna, co umiejętności praktyczne.

Działanie ośrodków doskonalenia techniki jazdy opiera się na współdziałaniu wszystkich wymienionych kryteriów, które mają na celu dostarczenie kompleksowego i skutecznego szkolenia kierowców.

Należy podkreślić, że kluczowymi aspektami zasadności szkoleń realizowanych przez ośrodki doskonalenia techniki jazdy w kontekście poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego są:

- Bezpieczeństwo na drogach: szkolenia w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy skupiają się na poprawie umiejętności kierowców, zwłaszcza w zakresie reakcji na sytuacje awaryjne, ze wskazaniem na potrzebę niedoprowadzania do sytuacji awaryjnych. Poprawa techniki hamowania, manewrowania oraz radzenia sobie w trudnych warunkach drogowych, przekłada się na zwiększone bezpieczeństwo zarówno samego kierowcy, jak i innych uczestników ruchu. Dzięki tak kompleksowemu podejściu, poprawa bezpieczeństwa na drodze jest wyraźna nawet w przestrzeniach dotyczących relacji kierowców z pieszymi. Warto zauważyć, że zadania szkoleniowe w znaczący sposób doskonalą umiejętności kierujących w odniesieniu do głównych przyczyn wypadków drogowych.
- Redukcja wypadków drogowych: kierowcy, którzy uczestniczą w szkoleniach doskonalenia techniki jazdy, są bardziej świadomi potencjalnych zagrożeń na drodze i lepiej przygotowani do radzenia sobie z sytuacjami krytycznymi czy awaryjnymi, co z kolei przyczynia się do zmniejszenia liczby wypadków drogowych, liczby ofiar hospitalizowanych oraz śmiertelnych.
- Zapobieganie rutynie i samozadowoleniu: regularne szkolenia pomagają kierowcom unikać rutyny i samozadowolenia, które mogą prowadzić do nieostrożności na drodze. Kierowcy, którzy systematycznie doskonalą swoje umiejętności, są bardziej skłonni do zachowania czujności i odpowiedzialności za swoje działania. Szkolenia dają możliwość wyeliminowania przyzwyczajień na płaszczyźnie behawioralnej, takich jak: metody kręcenia kierownicą czy hamowania, które mogłyby wygenerować konkretne problemy na drodze.
- Dostosowanie do zmian w środowisku drogowym: środowisko drogowe, przepisy ruchu i technologie motoryzacyjne ulegają ciągłym zmianom. Szkolenia w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy pozwalają kierowcom na dostosowanie się do tych właśnie zmian, ucząc ich korzystania z nowych funkcji pojazdów i radzenia sobie z nowymi wyzwaniami drogowymi. Ośrodki mogą również dostarczać szkoleń związanych z nowoczesnymi technologiami stosowanymi w pojazdach, takimi jak: systemy bezpieczeństwa,

asystenci kierowcy czy systemy automatycznego wspomaganie jazdy. Kierowcy mogą dzięki temu lepiej zrozumieć, a także wykorzystywać zaawansowane funkcje swoich pojazdów.

- Poprawa efektywności jazdy: kierowcy uczestniczący w szkoleniach doskonalenia techniki jazdy mogą poprawić swoje umiejętności prowadzenia pojazdu, co przekłada się na bardziej efektywną jazdę: mniejsze zużycie paliwa, redukcja zużycia hamulców i optymalne korzystanie z technologii pojazdu to korzyści, które wpływają zarówno na portfel kierowcy, jak i na ochronę środowiska.
- Redukcja stresu i poprawa pewności siebie: kursy doskonalenia mogą pomóc kierowcom w radzeniu sobie ze stresem związanym z jazdą, zwłaszcza w sytuacjach trudnych czy ekstremalnych. Zwiększają pewność siebie za kierownicą, co przekłada się na bardziej spokojną i kontrolowaną jazdę.
- Kontynuacja edukacji po uzyskaniu prawa jazdy: ośrodki doskonalenia techniki jazdy stanowią właściwe miejsce dla kierowców, którzy chcą kontynuować swoją edukację po uzyskaniu prawa jazdy. Regularne szkolenia umożliwiają utrzymanie wysokich standardów umiejętności i doskonalenie dotychczas zdobytych.
- Kształtowanie postawy defensywnej: ośrodki skupiają się nie tylko na technicznych umiejętnościach jazdy, ale także na kształtowaniu postawy defensywnej. Kierowcy uczą się świadomego obserwowania otoczenia drogowego, przewidywania zachowań innych uczestników ruchu, a także podejmowania środków zapobiegawczych. Tego rodzaju podejście ma na celu zminimalizowanie ryzyka wypadków przez aktywną prewencję. Przewidywanie, przeciwdziałanie i właściwa prewencja są ważne również w odniesieniu do elementów bezpośrednio wpływających na bezpieczeństwo.

Ważnym argumentem, stanowiącym o zasadności funkcjonowania ośrodków doskonalenia techniki jazdy oraz ich wpływu na poprawę bezpieczeństwa, jest współpraca z konkretną ilością firm oraz liczba przeszkolonych kierowców, którzy sami wskazują, że zdobyli odpowiednią wiedzę oraz umiejętności, co wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa.

2. Bezpieczeństwo ruchu drogowego w kontekście ustawowych zadań ośrodków doskonalenia techniki jazdy

Działanie ośrodków doskonalenia techniki jazdy ma na celu poprawę umiejętności kierowców, zwiększenie świadomości i bezpieczeństwa na drogach, a także zmniejszenie liczby wypadków drogowych, poprzez edukację, uświadamianie i praktyczne szkolenia realizowane w warunkach specjalnych. Szkolenia w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy są zasadne z wielu powodów, związanych głównie z poprawą bezpieczeństwa na drogach oraz rozwijaniem umiejętności kierowców. Powinny być odpowiedzią na najczęściej stwierdzane błędy kierujących, skutkujące wypadkowością. Trzeba w tym miejscu dodać, że co roku na polskich drogach dochodzi do kilkudziesięciu tysięcy wypadków.

Z raportu Komendy Głównej Policji wynika (Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, 2023), że w 2022 roku do Policji zgłoszono 21 322 wypadki drogowe, w których 1 896 osób poniosło śmierć, a ranne zostały 24 743 osoby (w tym ciężko 7 541).

Tabela 1

Liczba wypadków drogowych i ich skutki w Polsce w latach 2013-2022

Lata	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2013=100%	Ogółem	2013=100%	Ogółem	2013=100%
2013	35 847	100,0	3 357	100,0	44 059	100,0
2014	34 970	97,6	3 202	95,4	42 545	96,6
2015	32 967	92,0	2 938	87,5	39 778	90,3
2016	33 664	93,9	3 026	90,1	40 766	92,5
2017	32 760	91,4	2 831	84,3	39 466	89,6
2018	31 674	88,4	2 862	85,3	37 359	84,8
2019	30 288	84,5	2 909	86,7	35 477	80,5
2020	23 540	65,7	2 491	74,2	26 463	60,1
2021	22 816	63,6	2 245	66,9	26 415	60,0
2022	21 322	59,5	1 896	56,5	24 743	56,2

Źródło: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, 2023, Warszawa: Wydawnictwo KGP, s. 7.

Sprawcami wypadków na polskich drogach w 2022 roku byli przede wszystkim kierujący pojazdami – ponad 90% ogółu wypadków. Jednocześnie w wypadkach z winy kierujących odnotowano aż 85,5% ogółu zabitych i ponad 92% wszystkich rannych.

Tabela 2

Wypadki drogowe i ich skutki według sprawstwa w Polsce w 2022 roku

Sprawstwo wypadków	Wypadki	%	Zabici	%	Ranni	%
Wina kierujących	19 373	90,9	1 621	85,5	22 834	92,3
Wina pieszych	1 084	5,1	201	10,6	904	3,7
Wina pasażerów	130	0,6	3	0,2	131	0,5
Wina osoby UWR	18	0,1	-	-	19	0,1
Współwina	194	0,9	17	0,9	229	0,9
Niesprawność techniczna	36	0,2	4	0,2	65	0,3
Pozostałe przyczyny	487	2,3	50	2,6	561	2,3
OGÓLEM	21 322	100,0	1 896	100,0	24 743	100,0

Źródło: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, 2023, Warszawa: Wydawnictwo KGP, s. 25.

Najczęstszymi przyczynami wypadków drogowych w Polsce w 2022 roku były: nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, nadmierna prędkość, niewłaściwe wykonywanie manewrów na drodze oraz nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych.

Tabela 3

Przyczyny wypadków drogowych w Polsce w 2022 roku

Przyczyny		Wypadki		Zabici		Ranni	
		Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu		4 526	23,4	177	10,9	5 498	24,1
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		4 468	23,1	626	38,6	5 541	24,3
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami		1 662	8,6	75	4,6	2 049	9,0
Nieprawidłowe	wyprzedzanie	924	4,8	153	9,4	1 042	4,6
	omijanie	421	2,2	43	2,7	447	2,0
	wymijanie	595	3,1	95	5,9	796	3,5
	skręcanie	666	3,4	34	2,1	749	3,3
	cofanie	320	1,7	17	1,0	315	1,4
	zmiana pasa ruchu	530	2,7	52	3,2	648	2,8
	zawracanie	63	0,3	6	0,4	87	0,4
	przejeżdżanie przejazdu dla rowerów*	786	4,1	9	0,6	793	3,5
	zatrzymanie, postój	15	0,1	1	0,1	15	0,1
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		2 251	11,6	129	8,0	2 268	9,9
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną		107	0,6	2	0,1	110	0,5
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach		438	2,3	22	1,4	440	1,9
Omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych		29	0,1	1	0,1	29	0,1
Wyprzedzanie pojazdu przed przejściem dla pieszych		7	0,04	3	0,2	5	0,02
Jazda bez wymaganego oświetlenia		17	0,1	4	0,2	17	0,1
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej		307	1,6	14	0,9	385	1,7
Gwałtowne hamowanie		283	1,5	4	0,2	321	1,4
Zmęczenie, zaśnięcie		562	2,9	85	5,2	838	3,7
Nieprzestrzeżenie innych znaków i sygnałów		129	0,7	23	1,4	156	0,7
Inne przyczyny		267	1,4	46	2,8	285	1,2
OGÓŁEM		19 373	100,0	1 621	100,0	22 834	100,0

*zwiększona, w stosunku do roku ubiegłego, liczba wypadków w poz. „nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów” (dot. również osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch (UWR), kierujących urządzeniem transportu osobistego (UTO) oraz kierujących hulajnogą elektryczną) wynika z wyodrębnienia zachowania się kierujących w stosunku do w/w grupy użytkowników. Tym samym zmniejszyła się liczba w poz. „nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu”.

Źródło: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, 2023, Warszawa: Wydawnictwo KGP, s. 7.

Do największej ilości wypadków drogowych dochodzi podczas dobrych warunków atmosferycznych. W takich warunkach pogodowych odnotowywana jest również największa liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach.

Tabela 4
Wypadki drogowe i ich skutki według warunków atmosferycznych w Polsce w 2022 roku

Warunki atmosferyczne	Wypadki	Zabici	Ranni
Dobre warunki atmosferyczne	14 349	1 210	16 597
Mgła, dym	200	39	239
Opady deszczu	2 557	275	3 017
Opady śniegu, gradu	560	45	663
Oślepiające słońce	621	37	694
Pochmurno	3 991	403	4 641
Silny wiatr	260	32	311

* W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, w tabeli podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

Źródło: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, 2023, Warszawa: Wydawnictwo KGP, s. 17.

Do największej ilości wypadków w Polsce w 2022 roku doszło na prostym odcinku drogi. Odnotowano tam również największą liczbę zabitych. Kolejnymi niebezpiecznymi miejscami na drodze, gdzie odnotowano największą ilość ofiar śmiertelnych, są: zakręt, łuk drogi i skrzyżowania dróg.

Tabela 5
Wypadki drogowe i ich skutki według geometrii drogi w Polsce w 2022 roku

Miejsce zdarzenia	Wypadki	Zabici	Ranni	
Prosty odcinek drogi	12 784	1 273	14 522	
Zakręt, łuk	2 577	376	3 178	
Spadek	1 300	126	1 556	
Wzniesienie	744	83	887	
Wierzchołek wzniesienia	101	17	120	
Skrzyżowanie	z drogą z pierwszeństwem	5 308	217	6 323
	o ruchu okrężnym	413	13	453
	dróg równorzędnych	132	2	152

* W związku z możliwością wielokrotnego wyboru w nowej wersji SEWIK, w poz. 1-5 tabeli podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

Źródło: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*, 2023, Warszawa: Wydawnictwo KGP, s. 18.

Biorąc pod uwagę powyższe dane statystyczne Komendy Głównej Policji, można zauważyć, że największa ilość wypadków na polskich drogach ma miejsce na prostym odcinku i przy dobrych warunkach pogodowych. W połączeniu z jedną z najważniejszych przyczyn wypadków, jaką jest nadmierna prędkość, prędkość niedostosowana do warunków drogowych, kreuje się konkretny scenariusz oraz wytyczne do działań szkoleniowych. Warto edukować w zakresie znaczenia prędkości, którą osiągamy na drogach, a także jej wpływu na bezpieczeństwo. Na szkoleniach na terenie ośrodków doskonalenia techniki jazdy kluczowym ćwiczeniem realizowanym w celu uświadamiania ryzyka przekraczania prędkości jest hamowanie awaryjne przy różnych prędkościach. Analizując dane statystyczne związane z przyczynami wypadków drogowych z winy kierujących, można zauważyć celowość realizowanych programów szkoleniowych w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy, opracowanych w taki sposób, by niwelować podstawowe błędy w technice jazdy kierowców, skutkujące zdarzeniem drogowym, przy jednoczesnym uświadamianiu znaczenia nadmiernej prędkości jako głównego zagrożenia dla bezpieczeństwa na polskich drogach.

3. Funkcjonowanie ośrodków doskonalenia techniki jazdy na przykładzie Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków

Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków działa od 2017 roku jako ODTJ stopnia podstawowego, a następnie od roku 2021 jako ODTJ stopnia wyższego. Swoją działalność rozpoczął od szkoleń komercyjnych dla klientów indywidualnych i flotowych z zakresu doskonalenia techniki jazdy oraz jazdy defensywnej, aby następnie, stając się ODTJ stopnia wyższego, rozszerzył działalność o szkolenia, o których mowa w ustawie o kierujących pojazdami, tj. kursy dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i przewożących wartości pieniężne, kursy dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy czy zajęcia w warunkach specjalnych dla kierowców wykonujących przewóz drogowy.

Biorąc pod uwagę najistotniejsze dla bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego kompetencje i obszary szkoleniowe ośrodków doskonalenia techniki jazdy, należy zauważyć, że na podstawie przepisów prawa Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków, będący ośrodkiem stopnia wyższego, realizuje szereg zadań, które związane są m.in. z prowadzeniem szkoleń teoretycznych, szkoleń praktycznych na placu manewrowym, szkoleń z jazdy w warunkach specjalnych. Instruktorzy obligatoryjnie dokonują analizy oraz oceny jazdy osób szkolących się, co pozwala wyciągać wnioski podnoszące umiejętności kursantów, będących kierowcami pojazdów w codziennym ruchu drogowym. Szkolenia skierowane są do różnych grup kierowców.

Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków realizuje szkolenia teoretyczne, oparte na wykwalifikowanej kadrze, które obejmują zagadnienia związane z przepisami drogowymi, zasadami bezpieczeństwa, techniką jazdy i obsługą pojazdu, eko-jazdą, taktyką jazdy, czy też jazdą defensywną. Uczestnicy są edukowani na temat różnych sytuacji drogowych, technik hamowania, skręcania. Poznają nowoczesne systemy bezpieczeństwa czynnego i biernego, a także inne aspekty związane z bezpieczną jazdą. Forma zajęć teoretycznych zależy od oczekiwań oraz preferencji danej jednostki szkolonej i często przyjmuje formę e-learningów czy webinarów. Na terenie ODTJ jest odpowiednia infrastruktura miejsca, zgodna z ustawą, dająca możliwość realizowania profesjonalnych szkoleń teoretycznych w ogrzewanych i przewietrzanych pomieszczeniach.

Istotnym obszarem działania Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków są szkolenia praktyczne na jedynym w województwie małopolskim – tak kompleksowo przygotowanym do prowadzenia zajęć szkoleniowych i spełniającym wszystkie wymogi ustawowe – placu manewrowym. ODTJ posiada specjalne place manewrowe, na których kierowcy praktykują i ćwiczą rozmaite umiejętności, takie jak: właściwe, defensywne parkowanie, omijanie przeszkód przy niewielkich prędkościach czy awaryjne hamowanie. Wykwalifikowani instruktorzy techniki jazdy nadzorują te zajęcia, udzielając wskazówek i korygując ewentualne błędy. Na specjalnie wyznaczonych za pomocą tyczek czy słupków próbach slalomowych kierowcy ćwiczą też właściwą technikę operowania kołem kierownicy. Wypracowanie odpowiednich mechanizmów jest kluczowe w kontekście bezpiecznej i właściwej techniki prowadzenia pojazdu. W trakcie różnie skonfigurowanych slalomów kierowcy ćwiczą skręty kierownicą, czyli te, które teoretycznie służą do prostych manewrów, jednak nie można zapomnieć, że to właśnie ten rodzaj skrętu odpowiada za odpowiednią reakcję w sytuacji awaryjnej. Odpowiednio przygotowane ćwiczenia wraz z konkretną liczbą powtórzeń dają gwarancję wypracowania przyzwyczajzeń na płaszczyźnie behawioralnej. Ta wypracowana, choć często nieadekwatna, reakcja może być gwarantem odpowiedniego zachowania kierowcy, który spotka się w trakcie swojej codziennej jazdy z sytuacją awaryjną.

Ważnym aspektem systemu szkoleń realizowanych przez Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków jest jazda w warunkach specjalnych. Ośrodek oferuje możliwość szkolenia w trudniejszych warunkach, np. na śliskiej nawierzchni czy przy złych warunkach pogodowych. Jest to możliwe ze względu na konkretną, wyraźnie rozpisaną ustawowo, infrastrukturę, która opiera się głównie o istnienie specjalnych płyt poślizgowych i specjalnie (sztucznie lub naturalnie) skonfigurowanej nitki toru. Płyty poślizgowe to specjalnie przygotowane powierzchnie (szlifowany beton lub asfalt), malowane specjalnymi farbami i nawadniane w sposób sztuczny, tak żeby wywołać w jadących po tej nawierzchni pojazdach zjawisko poślizgów: podsterownego, nadsterownego bądź też czterokołowego. To wszystko pozwala kierowcom na lepsze zrozumienie zachowań pojazdu w różnych sytuacjach i nauczenie się radzenia sobie w ekstremalnych warunkach. Warto też wspomnieć, że zajęcia na terenie ODTJ Moto Park Kraków – zarówno teoretyczne, jak i praktyczne – są tak skonstruowane, aby uświadamiać kierowcom, jak wielki wpływ na ich oraz innych uczestników ruchu drogowego bezpieczeństwo ma sama prewencja czy zapobieganie. Zrozumienie, jaki wpływ na radzenie sobie kierowców z różnymi sytuacjami drogowymi ma prędkość lub gwałtowność ruchów, jest kluczowe w tworzeniu trwałych, powtarzalnych zmian w zachowaniach kierowców. Instruktorzy techniki jazdy uświadamiają specjalnymi pokazami praktycznymi znaną zasadę, że lepiej przeciwdziałać niż leczyć.

W trakcie wszystkich szkoleń praktycznych realizowanych przez Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków każdorazowo dokonywana jest przez instruktorów analiza i ocena jazdy kursantów. Instruktorzy prowadzą analizę stylu jazdy każdego uczestnika, identyfikując obszary do poprawy i definiując najczęstsze problemy bądź błędy. Dają także wskazówki dotyczące technik i taktyki prowadzenia pojazdu, które pomagają zwiększyć bezpieczeństwo oraz efektywność jazdy. Te, szeroko pojęte, analizy skupiają się nie tylko wokół stylu jazdy, ale dają również możliwość poznania korelacji poszczególnych płaszczyzn, mających wpływ na bezpieczeństwo. Warto tu

poruszyć takie analizowane aspekty, jak: wiek, doświadczenie, stan zdrowia czy płeć. W drodze obserwacji konkretnych zachowań doświadczony instruktor pracujący na terenie ośrodka doskonalenia techniki jazdy może tworzyć konkretne rozwiązania i programy szkoleniowe. Należy podkreślić, że w ramach analiz na terenie ośrodka odbywają się też odpowiednie audyty (jazdy obserwowane), których głównym celem jest analiza jazdy kierowców, w tym kierowców zawodowych. Głównym celem takich analiz, opartych na specjalnie przygotowanych kartach, jest sprawdzenie przydatności kierowcy do wykonywania pracy, z jednoczesnym określeniem parametrów do ewentualnej zmiany. Audyt ma też na celu określenie płaszczyzn, w których dany kierowca może skorygować swój styl jazdy tak, by spełniać wytyczne w obszarze bezpieczeństwa danej firmy. Po opracowaniu odpowiednich raportów osoba audytowana dostaje też odpowiednie wytyczne co do stylu i sposobu jazdy. Często audyty mają też na celu wprowadzenie nowych pracowników do firmy w kontekście standardów bezpieczeństwa.

Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków, dzięki odpowiedniej infrastrukturze i fachowej kadrze instruktorskiej, może realizować szkolenia dla różnych grup kierowców. Może oferować specjalne szkolenia dostosowane do różnych grup kierowców, takich jak: nowi kierowcy, młodzi kierowcy, kierowcy samochodów dostawczych, samochodów ciężarowych, motocykliści czy osoby starsze. Dodatkowo, szkolenia skierowane są do osób ubiegających się o uprawnienia dla kandydatów na instruktorów, kandydatów na egzaminatorów, na których kandydaci poznają zasady bezpiecznego poruszania się po drogach, działanie systemów bezpieczeństwa czynnego i biernego, rodzaje poślizgów czy sposoby radzenia sobie z nimi. Niejednokrotnie na terenie obiektów szkolą się też osoby posiadające wysokie kwalifikacje i umiejętności – funkcjonariusze służb ustawowo odpowiadających za bezpieczeństwo ruchu drogowego (przede wszystkim policjanci, strażacy PSP i OSP).

Jedną z ważnych grup kierowców, stanowiącą znaczny udział w szkoleniach i których szkolenia znacząco wpływają na poprawę bezpieczeństwa, są kierowcy zawodowi. Kierowcy zawodowi powinni charakteryzować się olbrzymią wiedzą oraz świadomością zagrożeń, wynikających z poruszania się po drodze samochodem ciężarowym czy autobusem. W trakcie tych dedykowanych, ale również wynikających z zapisów ustawy, szkoleń – choćby w ramach zdobywania uprawnień kwalifikacji zawodowych – kursanci zdobywają szeroką wiedzę o niebezpiecznym zachowaniu się ciężkich pojazdów w sytuacji awaryjnej. Kierowcy zdobywają wiedzę o technice prowadzenia pojazdu oraz działaniu nowoczesnych systemów bezpieczeństwa czynnego i biernego. Wykorzystanie odpowiednich pojazdów, jak również specjalnie przygotowanej infrastruktury jest gwarantem realizowania zajęć w bezpieczny i przemyślany sposób, z jednoczesnym pokazaniem zjawisk towarzyszących codziennej jeździe w kontekście m.in. sytuacji zaskakujących i niebezpiecznych. Kierowcy mogą w bezpieczny sposób przećwiczyć takie zjawiska, jak: podsterowność, nadsterowność, poślizg czterokołowy, a także poznać wpływ prędkości i technik na możliwość właściwej reakcji.

Skuteczna realizacja celów szkoleniowych uzależniona jest nie tylko od wysokich kwalifikacji instruktorów, ale także od infrastruktury pozwalającej ćwiczyć różne aspekty techniki jazdy. Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków w tym zakresie jest najlepiej przygotowaną instytucją w Małopolsce i jedną

z wiodących w kraju. Posiada infrastrukturę, dzięki której wszystkie szkolenia mogą być realizowane na wysokim poziomie, tj. (Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków):

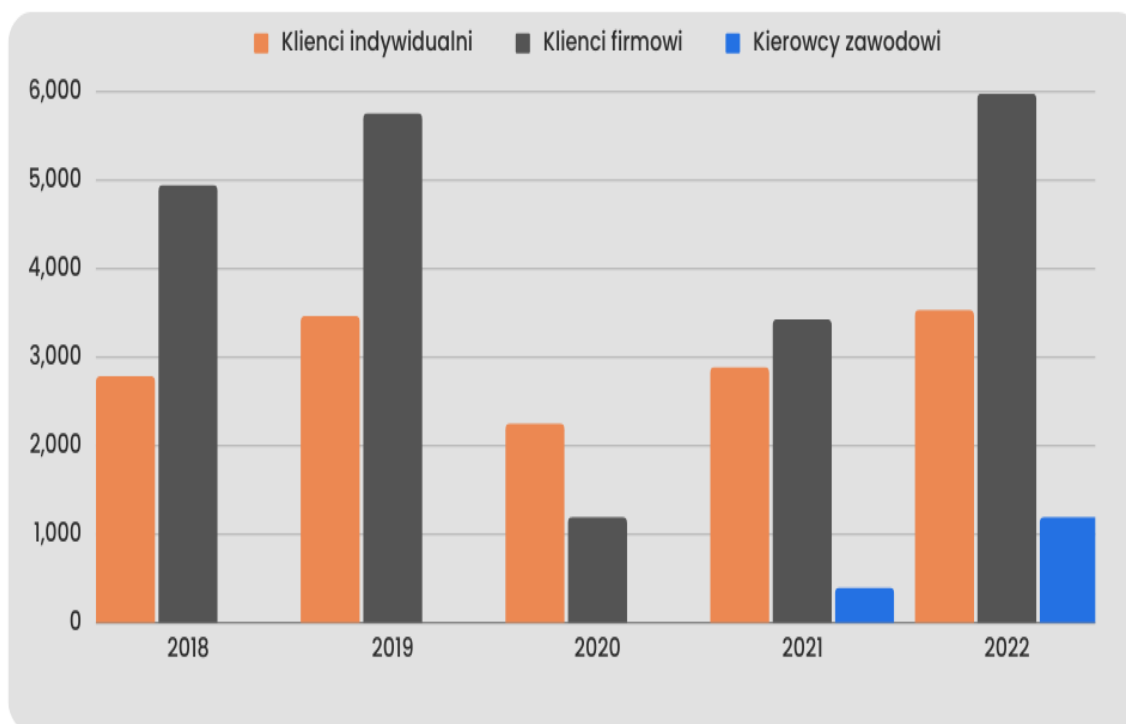
- asfaltowa nitka toru o długości do 1 950 m w zależności od konfiguracji;
- 4 nawadniane płyty poślizgowe w różnych kształtach;
- góra szkoleniowa o wysokości 8 m z najazdem 30 m i zjazdem 50 m;
- 3 długie proste o długości 150-250 m;
- tor off-roadowy o długości do 4000 m;
- 2 sale wykładowe do 40 osób;
- sala eventowa o powierzchni 600 m².



Rysunek 1. Infrastruktura Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park w Krakowie – widok z lotu ptaka.

Źródło: ODTJ Moto Park w Krakowie.

Każdego roku można zauważyć wzrastające zainteresowanie szkoleniami ze strony klientów indywidualnych i flotowych. Jest to wynikiem coraz większej świadomości wśród kierowców oraz własnych działań marketingowych Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków, mających na celu propagowanie korzyści płynących ze szkoleń z zakresu doskonalenia techniki jazdy.



Wykres 1. Kierowcy przeszkoleni w ODTJ Moto Park Kraków w latach 2018-2022.
Źródło: ODTJ Moto Park w Krakowie.

Dane zawarte na wykresie 1 pokazują, że liczba realizowanych w Ośrodku Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków szkoleń rośnie i powróciła do poziomu sprzed pandemii COVID-19. Corocznie (z wyjątkiem pandemicznego roku 2020) największy udział w realizowanych szkoleniach mają kierowcy firmowi. Od momentu uzyskania uprawnień ODTJ stopnia wyższego rozpoczęto szkolenie kierowców zawodowych i ich liczba znacząco wzrosła na przestrzeni lat 2021-2022.

Podsumowanie

Jak wynika z ustawy o kierujących pojazdami oraz rozporządzenia w sprawie doskonalenia techniki jazdy, ośrodki szkoleniowe do tego powołane mają kształcić i edukować kierowców poruszających się po drogach. Głównym celem szkoleniowym, realizowanym w obrębie ośrodków doskonalenia techniki jazdy, jest wykształcenie odpowiednich postaw, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, a tym samym na zmniejszenie liczby ofiar wypadków. Takie ośrodki sprawiają, że ilość świadomych i odpowiednio wyedukowanych kierowców z tygodnia na tydzień wzrasta, a ilość niebezpiecznych zdarzeń maleje. Prewencyjna, aktywna funkcja ośrodków doskonalenia techniki jazdy przejawia się głównie tworzeniem oraz realizowaniem specjalnych programów szkoleniowych dla wszystkich możliwych grup kierowców. Takie miejsce jak ośrodek doskonalenia techniki jazdy daje możliwość w bezpiecznych, laboratoryjnych warunkach przećwiczyć najniebezpieczniejsze zjawiska, takie jak awaryjne hamowanie czy awaryjna zmiana pasa ruchu, ale również pozwala nauczyć się właściwej reakcji na powstałe poślizgi: podsterowny, nadsterowny czy czterokołowy. Na terenie ośrodków zdobywają odpowiednią wiedzę wszyscy kierowcy – zarówno mało

doświadczeni, z niewielkim stażem, jak i doświadczeni czy w końcu seniorzy, a także kierowcy zawodowi i pełniący służbę za kierownicą pracownicy pogotowia, policji oraz straży pożarnej. Korzystając z infrastruktury oraz zaplecza merytorycznego wykwalifikowanej kadry, ośrodki doskonalenia techniki jazdy dają możliwość tworzenia nowych programów szkoleniowych. Dzięki profesjonalnie przygotowanym zajęciom, realizowanym w warunkach specjalnych, na terenie ośrodków szczebla wyższego szkoli się kadrę przyszłych egzaminatorów, instruktorów nauki i techniki jazdy, jak również kierowców zdobywających kwalifikacje zawodowe do przewozu osób i rzeczy. Na terenie takich ośrodków zdobywa się też uprawnienia do poruszania się pojazdami uprzywilejowanymi.

Biorąc te wszystkie powyższe fakty pod uwagę, należy jednoznacznie wskazać, że rola ośrodków doskonalenia techniki jazdy w poprawie bezpieczeństwa na polskich drogach jest niezaprzeczalna i bardzo ważna. Jednocześnie warto wspomnieć o tym, że prawidłowo prowadzone szkolenia powinny być napiętnowane hasłem: „lepiej przeciwdziałać, niż leczyć”. Warto umieć reagować na trudne drogowe sytuacje, ale niemniej ważne, o ile nie ważniejsze, jest przewidywanie oraz przeciwdziałanie i tu z pomocą przychodzą szkolenia defensywne oraz BHP pracy kierowcy. Dzięki bogatej infrastrukturze i prospołecznemu profilowi działania, Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków często włącza się do akcji charytatywnych i profilaktycznych, propagujących bezpieczeństwo. Współpracuje lokalnie (miasto, województwo), ale też globalnie, wypowiadając się o zasadniczych sprawach na łamach prasy i w mediach ogólnopolskich. Wiedzą, doświadczeniem i dobrymi obyczajami należy się dzielić, a ta rola, chociaż nie ustawowa, wydaje się być naturalnie wpisana w działalność ośrodka, mającego stanowić miejsce, w którym wiedza teoretyczna kierowców łączy się z praktycznymi umiejętnościami dla dobra wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Zważywszy na odniesienie ustawowego zakresu działania ośrodków doskonalenia techniki jazdy do najpowszechniejszych zagrożeń stwarzanych przez kierujących, a także opierając się na doświadczeniach kilkuletniego działania Ośrodka Techniki Doskonalenia Jazdy Moto Park Kraków, można stwierdzić, że szkolenia kierowców w tego typu ośrodkach są jak najbardziej zasadne. Wpływają na bezpieczne zachowania tych uczestników ruchu drogowego, którzy z roku na rok są dominującą grupą, powodująca największą ilość wypadków drogowych – kierujących pojazdami. Szkolenia mają wpływ na świadomość kierujących jako uczestników ruchu, doskonalą ich umiejętności, co w efekcie wpływa na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Statystyki dowodzą, że największa aktywność w kwestii poprawy zachowań poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego powinna być skierowana na kierujących pojazdami. Zadanie to w bardzo dobry sposób realizują ośrodki doskonalenia techniki jazdy. Należy dążyć do jak największej powszechności tego typu szkoleń, nie tylko dla kierowców flotowych i zawodowych, ale przede wszystkich dla największej grupy poruszającej się pojazdami na polskich drogach – kierowców indywidualnych. Można zauważyć, że ośrodki doskonalenia techniki jazdy z roku na rok stają się coraz istotniejszym elementem systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Bibliografia

Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. (2023). *Wypadki drogowe w Polsce w 2022 roku*. Warszawa: Wydawnictwo KGP.

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. z 2011 r., Nr 30, poz. 151 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2018 r., poz. 646 z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 grudnia 2018 r. w sprawie doskonalenia techniki jazdy (Dz.U. z 2019 r., poz. 163).

Jarosław GUPAŁO

Pharma Consult, Pharmacotherapy Safety Team, Zakopane; Uniwersytecki Ośrodek Monitorowania i Badania Niepożądanych Działań Leków w Krakowie

Jarosław WOROŃ

Pharma Consult, Pharmacotherapy Safety Team, Zakopane; Uniwersytecki Ośrodek Monitorowania i Badania Niepożądanych Działań Leków w Krakowie; Szpital Uniwersytecki w Krakowie, Oddział Kliniczny Anestezjologii i Intensywnej Terapii; Zakład Farmakologii Klinicznej Katedry Farmakologii Wydziału Lekarskiego UJ CM Kraków

Krzysztof DYMURA

Komenda Miejska Policji w Nowym Sączu

NIEPOŻĄDANE DZIAŁANIA LEKÓW NIEBĘDĄCYCH LEKAMI PSYCHOTROPOWYMI A BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Streszczenie

Leki stosowane przez pacjentów – kierowców stanowią istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. O ile zarówno większość profesjonalistów, jak również pacjentów uświadamia sobie ryzyko działań niepożądanych w odniesieniu do sprawności psychofizycznej przy stosowaniu leków wpływających na funkcje ośrodkowego układu nerwowego, to niestety nie ma tej świadomości w zakresie stosowania leków takich, jak antybiotyki, leków używanych w leczeniu cukrzycy czy nadciśnienia tętniczego. W pracy opisano niepożądane działania leków niepsychotropowych w aspekcie upośledzania sprawności psychofizycznej prowadzących pojazdy mechaniczne.

Słowa kluczowe: farmakoterapia, działania niepożądane, ruch drogowy, bezpieczeństwo.

Summary

Medicines used by patient drivers pose a significant threat to road safety. While most professionals and patients are aware of the risk of side effects in terms of psychophysical performance when using drugs that affect the functions of the central nervous system, unfortunately they are not aware of the risk of side effects such as antibiotics, drugs used to treat diabetes or hypertension arterial. The paper describes the unwanted effects of non-psychoactive drugs in terms of impairing the psychophysical efficiency of drivers of motor vehicles.

Key words: pharmacotherapy, side effects, road traffic, safety.

Wprowadzenie

Leki stosowane przez pacjentów – kierowców stanowią istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. O ile większość profesjonalistów oraz pacjentów uświadamia sobie ryzyko działań niepożądanych w odniesieniu do sprawności psychofizycznej przy stosowaniu leków wpływających na funkcje ośrodkowego układu nerwowego, to jednak nie ma tej świadomości w odniesieniu do używania takich leków, jak chociażby antybiotyki, leki stosowane w leczeniu cukrzycy czy nadciśnienia tętniczego.

1. Leki a bezpieczeństwo ruchu drogowego

Dostępne statystyki wskazują, że w ponad 30% wypadków, w których można wskazać na leki jako źródło powikłań, przyczyną zaburzenia sprawności psychofizycznej prowadzących pojazdy są leki, które nie wykazują działania na struktury OUN, ale indukują objawy niepożądane, przyczyniające się do ryzyka nieprawidłowych zachowań na drodze. W wyniku wystąpienia objawów niepożądanych leków może dochodzić do istotnych zmian w zachowaniu prowadzących pojazdy, które mają istotny wpływ na wiele istotnych składowych, które w konsekwencji doprowadzają do zaburzenia funkcji percepcyjno-recepcyjnych, ważnych dla jakości i szybkości reakcji na bodźce zewnętrzne.

Istotne w praktyce działania niepożądane, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, zebrano w tabeli 1, a w tabeli 2 ukazano skutki niepożądanego działania leków w kwestii upośledzenia sprawności do bezpiecznego prowadzenia pojazdów.

Tabela 1

Niepożądane działania leków, których wystąpienie może być przyczyną niepożądanych zdarzeń w ruchu drogowym

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">– niewyraźne widzenie;– zawroty głowy;– bóle głowy;– uczucie zmęczenia;– podwójne widzenie;– szum w uszach i utrata słuchu;– spadki ciśnienia tętniczego;– spadki stężenia glukozy;– zaburzenia rytmu serca – szczególnie w grupie pacjentów, u których niezależnie od przyjmowania leku zaburzenia takie już występują. |
|--|

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2

Konsekwencje niepożądanego działania leków a upośledzenie sprawności do bezpiecznego prowadzenia pojazdów

- wydłużenie czasu reakcji, zwykle o 3-5 sek. w zależności od cech rezydualnych pacjenta, chorób współistniejących i innych jednocześnie stosowanych leków;
- nieprawidłowa ocena odległości – możliwość najechania na pojazd poprzedzający czy uderzenia w przeszkodę statyczną;
- rozmycie pola widzenia;
- pogorszenie widzenia w ciemności – efekt antycholinergiczny;
- zaśnięcie za kierownicą;
- niekontrolowana zmiana pasa jazdy – możliwość zjechania na przeciwległy pas ruchu, nieprawidłowe pokonywanie zakrętów – uwaga na leki powodujące nagły zawrót głowy;
- nagłe zaburzenie toru jazdy – działanie antycholinergiczne, indukowanie zawrotów głowy, efekt hipotensyjny, hipoglikemia;
- brak prawidłowej reakcji na nagłe sytuacje i zagrożenia w ruchu drogowym, w tym nieprawidłowe reakcje na pojazd uprzywilejowany – szumy uszne, zaburzenie pola widzenia, niewyraźne widzenie, podwójne widzenie.

Źródło: opracowanie własne.

Nie bez znaczenia są czynniki zewnętrzne i zależne od prowadzącego, które mogą wpływać na ujawnienie niepożądanych działań leków stosowanych przez pacjenta (tabela 3).

Tabela 3

Czynniki zewnętrzne i zależne od pacjenta, wpływające na ujawnienie się niepożądanych działań leków w aspekcie zdolności do bezpiecznego prowadzenia pojazdów

- wysoka temperatura otoczenia;
- długi dystans do przejechania;
- monotonna droga – autostrada, droga szybkiego ruchu;
- zwiększenie ryzyka oślepienia słońcem – szczególnie niebezpieczne jest pierwsze 15-45 min po wschodzie słońca, w korelacji indukowania przez doksyłaminę zaburzeń ze strony narządu wzroku;
- jazda w nocy;
- otyłość – tkanka tłuszczowa jako kompartment dystrybucyjny, efekty kumulacji leku;
- odwodnienie;
- dyselektrolitemia;
- nieefektywna kontrola chorób takich, jak nadciśnienie tętnicze, cukrzyca, zaburzenia funkcji tarczycy, zaburzenia rytmu serca czy zaburzenia krążenia obwodowego – w szczególności dotyczy to zaburzeń krążenia w kończynach dolnych i zaburzeń przepływu w tętnicach dogłowych.

Źródło: opracowanie własne.

W tabelach 4-10 zebrano leki, które w zakresie działania terapeutycznego nie wpływają na struktury ośrodkowego działania, ale powodują działania niepożądane wpływające w sposób bezpośredni na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Tabela 4

Leki, które jako działania niepożądane mogą powodować spadki ciśnienia tętniczego

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">– nitraty;– molsidomina;– leki beta – adrenolityczne;– doksazosyna;– alfa-metyldopa;– kaptopril;– nicergolina;– winpocetyna;– inhibitory fosfodiesterazy 5 – sildenafil w mniejszym stopniu tadalafil, wardenafil, awanafil. |
|--|

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 5

Leki powodujące obniżenie stężenia glukozy w surowicy krwi i indukujące neurohipoglikemię

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">– leki kardiologiczne – amiodaron, leki beta adrenolityczne, klonidyna, felodypina, telmisartan;– leki stosowane w zakażeniach bakteryjnych – ceftriakson, ciprofloksacyna, kotrimoksazol, doksycyklina, piperacylina z tazobaktamem;– hydroksychlorochina;– leki przeciwgrzybicze – flukonazol, worikonazol;– pochodne sulfonilomocznika;– insulina;– hormony tarczycy. |
|--|

Źródło: opracowanie własne.

Warto pamiętać, że do nagłych spadków stężenia glukozy w konsekwencji przyjmowania farmakoterapii może dochodzić także u kierowców – pacjentów bez rozpoznanej cukrzycy.

Działaniem niepożądanym, które w istotny sposób może pogarszać zdolność do bezpiecznego prowadzenia pojazdów, są bóle głowy. Leki, które jako działanie niepożądane mogą indukować bóle głowy, zebrano w tabeli 6.

Tabela 6

Leki indukujące bóle głowy

- teofilina;
- leki przeciwinfekcyjne – doksycyklina, ampicylina, amoksycylina, metronidazol, sulfametoksazol/trimetoprim;
- atenolol, metoprolol, propranolol, nebiwolol;
- bromokryptyna;
- kaptopril;
- cyklosporyna;
- isotretynoina;
- nikotyna, w tym transdermalne systemy terapeutyczne;
- leki przeciwhistaminowe – cetyryzyna, lewocetyryzyna, loratadyna, desloratadyna
- antagoniści wapnia pochodne 1,4-dihydropirydyny;
- ondansetron;
- ranitydyna;
- sildenafil;
- werapamil;
- nitraty.

Źródło: opracowanie własne.

Istotne z praktycznego punktu widzenia są także leki indukujące neuropatię obwodową. Zarówno ból, jak i zaburzenia czucia mogą w istotny sposób modyfikować czas reakcji prowadzących pojazdy mechaniczne.

Tabela 7

Leki indukujące obwodową neuropatię z wyłączeniem leków stosowanych w systemowym leczeniu nowotworów

- fluorochinolony;
- metronidazol;
- nitrofurantoina i furazydyna;
- sulfonamidy, w szczególności sulfasalazyna;
- amiodaron;
- enalapril;
- statyny;
- takrolimus;
- allopurinol;
- kolchicyna;
- disulfiram.

Źródło: opracowanie własne.

Zawroty głowy są z kolei przyczyną nagłej zmiany pasa jazdy, a także mogą prowadzić do zjechania na przeciwległy pas ruchu, co w istotny sposób wpływa na ryzyko spowodowania kolizji czy wypadku w ruchu drogowym. Zawroty głowy nierzadko są indukowane przez leki nie działające bezpośrednio na struktury ośrodkowego układu nerwowego.

Tabela 8

Leki, które jako działanie niepożądane mogą być przyczyną indukowania zawrotów głowy

Grupa leków	Substancje czynne, które jako działanie niepożądane, mogą indukować zawroty głowy
Leki przeciwbólowe	Ibuprofen Celekoksyb Diklofenak Naproksen Kwas acetylosalicylowy Paracetamol
Fluorochinolony	Ciprofloksacyna Lewofloksacyna Moksifloksacyna
Makrolidy i azalidy	Klarytromycyna Azytromycyna
Inhibitory konwertazy angiotensyny	Enalapryl Zofenopryl
Antagoniści receptora AT1-sartany	Losartam Walsartan Irbesartan
Leki stosowane w leczeniu biegunki	Loperamid
Leki mukoregulujące	Karbocysteina
Statyny	Simwastatyna, atorwastatyna
Antagoniści wapnia	Amlodypina, lacydypina
Azolowe leki przeciwgrzybicze	Flukonazol, itraconazol

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 9

Leki, które jako działanie niepożądane mogą indukować pogorszenie lub utratę słuchu, co w sposób istotny wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego

Grupa leków	Leki najczęściej indukujące pogorszenie lub utratę słuchu
Leki przeciwbakteryjne	Aminoglikozydy, makrolidy, fluorochinolony, tetracykliny, wankomycyna
Leki przeciwgrzybicze	Itrakonazol, terbinafina
NLPZ	COX-2 inhibitory, szczególnie u pacjentów odwodnionych
Leki przeciwmalaryczne	Chlorochina
Leki stosowane w systemowym leczeniu nowotworów	Bortezomib, cisplatyna, karboplatyna, docetaksel, nilotynib, winkrystyna, winblastyna
Diuretyki pętlowe	Furosemid, z uwagi na profil farmakokinetyczny leku
Inhibitory PDE-5	Szczególnie sildenafil z uwagi na profil farmakokinetyczny
Inne leki	Bromokryptyna, febuksostat, L-tyroksyna, retinoidy, walproiniany, takrolimus

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 10

Leki indukujące szumy uszne

Grupa leków indukujących szumy uszne	Substancje czynne indukujące najczęściej szumy uszne
Alfa-1 adrenolityki	Doksazosyna
Leki beta-adrenolityczne	Metoprolol, bisoprolol, nebiwolol
Antagoniści wapnia	Amlodypina
Inhibitory konwertazy angiotensyny	Ramipryl
Antagoniści receptora AT1	Irbesartan
Inhibitory PDE-5	Sildenafil, tadalafil
Analgetyki	Indometacyna, diklofenak, etorykoksyb, tramadol
Leki okulistyczne	Tymolol
Inne leki	Winpocetyna Niceroglina Wyciągi z miłorzębu japońskiego
Antybiotyki aminoglikozydowe	Gentamycyna, amikacyna

Źródło: opracowanie własne.

Podsumowanie

W przypadku stosowania farmakoterapii przez pacjentów prowadzących pojazdy mechaniczne należy monitorować ewentualne działania niepożądane stosowanych leków. Ryzyko działań niepożądanych wzrasta w przypadku stosowania polifarmakoterapii. Nie wolno również zapominać o nowych zagrożeniach w ruchu drogowym, wśród których wymienić należy leki klubowe, stosowane w polskich warunkach przeważnie w dyskotekach oraz chemsex.

Bibliografia

- Jain, K.K. (2021). *Drug – induced Neurological Disorders*. Springer Switzerland AG.
- Ray, S.D. (ed.). (2019). *Side Effects of Drugs*. Amsterdam: Elsevier.
- Schwinghammer, T.L., DiPiro, J.T., Ellingrod, V.L. et al. (2021). *Pharmacotherapy*. Handbook, McGraw Hill.
- Shear, N.H. (2021). *Drug Eruption & Reaction Manual*. CRC Press, Boca Raton.
- Tymiński, R., Woron, J. (red.). (2020). *Niekorzystne interakcje leków. Aspekty kliniczne i prawne*. Warszawa: Medical Tribune Polska.
- Wiela-Hojeńska, A., Jazwińska-Tarnawska, E. (red.). (2019). *Niepożądane działania leków*. Wrocław: MedPharm Polska.

www.urpl.gov.pl/produktylecznicze/komunikatybezpiezenstwa.

Jarosław WOROŃ

Pharma Consult, Pharmacotherapy Safety Team, Zakopane; Uniwersytecki Ośrodek Monitorowania i Badania Niepożądanych Działań Leków w Krakowie; Szpital Uniwersytecki w Krakowie, Oddział Kliniczny Anestezjologii i Intensywnej Terapii; Zakład Farmakologii Klinicznej Katedry Farmakologii Wydziału Lekarskiego UJ CM Kraków

Jarosław GUPAŁO

Pharma Consult, Pharmacotherapy Safety Team, Zakopane; Uniwersytecki Ośrodek Monitorowania i Badania Niepożądanych Działań Leków w Krakowie

Krzysztof DYMURA

Komenda Miejska Policji w Nowym Sączu

KIEROWCA – SENIOR A BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Streszczenie

Wobec stałego wzrostu średniej długości życia i zwiększenia w populacji odsetka osób najstarszych, powyżej 80. roku życia, charakteryzujących starzenie się populacji, wyzwaniem współczesnej gerontologii jest wydłużenie przeciętnego czasu życia wolnego od niesprawności. Ponieważ proces inwolucji dotyczy wszystkich narządów i układów, ograniczeniu ulega rezerwa czynnościowa oraz zdolności adaptacyjne całego organizmu. W ten sposób, nawet w swoim najbardziej pomyślnym modelu, starzenie się staje się podłożem ograniczenia sprawności mimo braku ujawnienia cech niepełnosprawności.

W niniejszej pracy omówiono zmiany związane ze starzeniem, a także uwarunkowania zależne od wielochorobowości i stosowanej farmakoterapii na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Słowa kluczowe: senior, ruch drogowy, patologie zdrowotne, farmakoterapia, wypadki drogowe.

Summary

Due to the constant increase in average life expectancy and the increase in the percentage of the oldest people over 80 years of age in the population, which characterize the aging of the population, the challenge of contemporary gerontology is to extend the average life span free from disability. Because the involution process affects all organs and systems, the functional reserve and adaptive abilities of the entire organism are limited. Thus, even in its most successful model, aging becomes the basis for impairment despite the absence of any signs of disability.

The paper discusses changes related to aging, as well as the conditions related to multi-morbidity and the pharmacotherapy used on road traffic safety.

Key words: senior, road traffic, health pathologies, pharmacotherapy, road accidents.

Wprowadzenie

Wobec stałego wzrostu średniej długości życia oraz zwiększenia w populacji odsetka osób najstarszych, powyżej 80. roku życia, charakteryzujących starzenie się populacji, wyzwaniem współczesnej gerontologii jest wydłużenie przeciętnego czasu życia wolnego od niesprawności. Ponieważ proces inwolucji dotyczy wszystkich narządów i układów, ograniczeniu ulega rezerwa czynnościowa i zdolności adaptacyjne całego organizmu. W ten sposób, nawet w swoim najbardziej pomyślnym modelu, starzenie się staje się podłożem ograniczenia sprawności pomimo braku ujawnienia cech niepełnosprawności. Wynika z tego, że senior – kierowca, a także jego otoczenie może nie uświadamiać sobie zagrożeń wynikających z procesu starzenia.

1. Kierowca – senior a bezpieczeństwo ruchu drogowego

Proces starzenia się w naturalny sposób wpływa na ograniczenie sprawności, nawet w sytuacji zachowania samodzielności, dlatego też w badaniach oceniających sprawność osób starszych zaawansowany wiek jest jednym z najbardziej stałych czynników różniących osoby sprawne od badanych z upośledzoną sprawnością. Czynnikiem ryzyka upośledzenia sprawności fizycznej jest także niska aktywność fizyczna. Często powoduje to, że senior nawet na małych dystansach porusza się samochodem. Skutkiem potęgowanych brakiem aktywności zmian inwolucyjnych układu mięśniowego jest utrata możliwości wygenerowania przez mięśnie odpowiednio dużej siły potrzebnej także w trakcie prowadzenia pojazdu. Następstwem zmian wstecznych w obrębie układu nerwowego i narządów zmysłów jest spowolnienie przewodnictwa nerwowego, wydłużenie czasu reakcji, pogorszenie procesów przetwarzania i integracji bodźców, koordynacji, co razem z upośledzeniem funkcji układu mięśniowego przyczynia się do upośledzenia sprawności psychofizycznej. Postępującemu z wiekiem zanikowi neuronów odpowiedzialnemu za zmniejszenie masy mózgu o ok. 10% pomiędzy 30. a 90. rokiem towarzyszy remodeling połączeń synaptycznych, polegający na zmniejszeniu liczby synaps w niektórych regionach mózgu ze zwiększeniem rozmiaru pozostałych, jak również zmiany w zakresie neurotransmiterów. Zmniejsza się liczba receptorów cholinergicznym oraz stężenie acetylocholinesterazy i acetylotransferazy choline, czego skutkiem jest niedobór acetylocholiny, neurotransmitera istotnego dla procesów pamięci i uczenia się. Obniża się również stężenie dopaminy, kwasu gamma-aminomasłowego, dekarboksylazy kwasu glutaminowego i serotoniny, a wszystkie te zmiany w sposób synergiczny wpływają na ograniczenie zdolności do bezpiecznego prowadzenia pojazdów. Pogorszenie funkcji poznawczych poprzez wpływ na sprawność intelektualną oraz fizyczną może utrudniać życie codzienne, natomiast obecność otępienia w znacznym stopniu pogarsza zdolność funkcjonowania osób starszych lub uniemożliwia samodzielną egzystencję.

W tabeli 1 zaprezentowano czynniki wpływające na zmniejszenie sprawności psychofizycznej seniorów, zaś w tabeli 2 leki, które mogą w istotnym stopniu ją upośledzać.

Tabela 1

Czynniki wpływające na możliwość ograniczenia zdolności do bezpiecznego prowadzenia pojazdów w wieku podeszłym

- choroby psychiczne
- bezsenność
- zespoły otępienne
- choroba Parkinsona
- przewlekłe zespoły bólowe
- neuropatie obwodowe
- zaburzenia słuchu
- zaburzenia widzenia
- zaburzenia rytmu serca
- nadciśnienie tętnicze
- cukrzyca typu II
- zaburzenia krążenia obwodowego
- zespół bezdechu sennego
- choroby obturacyjne układu oddechowego
- zespół kruchości

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2

Leki, które mogą w istotnym stopniu upośledzać sprawność psychofizyczną kierowców – seniorów

- analgetyki opioidowe
- benzodiazepiny
- niebenzodiazepinowe leki nasenne
- neuroleptyki fenotaizynowe
- haloperidol
- inne neuroleptyki – olanazapina, kwetiapina
- leki przeciwdepresyjne – TLPD, mianseryna, mirtazapina
- doksyłamina
- difenhydramina
- hydroksyzyna
- leki przeciwhistaminowe penetrujące do OUN
- leki antycholinergiczne – z uwagi na ryzyko zaburzenia pola widzenia

Źródło: opracowanie własne.

Istotną grupą powikłań polekowych, które w znacznym stopniu mogą utrudniać bezpieczne prowadzenie pojazdów, są zaburzenia ruchowe. Polekowe zaburzenia ruchowe to częste powikłanie stosowania leków wchodzących w reakcje z układami neurotransmiterów mózgu. Leki te to przede wszystkim, choć nie wyłącznie, klasyczne neuroleptyki, blokujące układ dopaminergiczny. Powikłania ruchowe mogą być efektem zarówno ich stosowania, jak i nagłego odstawienia leków stymulujących układ dopaminergiczny. Polekowe powikłania ruchowe można podzielić na przebiegające ze spowolnieniem ruchowym (hipokinezą), czyli odpowiadające parkinsonizmowi

i przebiegające z ruchami mimowolnymi o różnym charakterze (dystonie, mioklonie, drżenia, płasawica), czyli zespoły hiperkinetyczne. W zakresie najczęściej stwierdzanych w praktyce polekowych działań niepożądanych występują: mioklonie, dystonia polekowa, zespół niespokojnych nóg oraz tiki. W tabeli 3 zebrano leki indukujące najczęściej w praktyce klinicznej opisane powikłania.

Tabela 3
Leki indukujące wybrane zaburzenia ruchowe

Leki indukujące mioklonie	Leki indukujące dystonię	Leki indukujące zespół niespokojnych nóg	Leki indukujące tiki
analgetyki opioidowe – fentanyl, morfina leki przeciwpadaczkowe – karbamazepina, wigabatryna trójpiersieniowe antydepresanty SSRI acyklowir imipenem klozapina benzodiazepiny sole bizmutu diltiazem propafenon flekainid amantadyna lewodopa metoklopramid sole litu	fentanyl leki antycholinergiczne karbamazepina difenhydramina benzodiazepiny niespecyficzni antagoniści wapnia – cynaryzyna, flunaryzyna dekstrometorfan disulfiram lewodopa metoklopramid ondansetron SSRI – fluoksetyna, fluwoksamina sumatryptan amitryptylina	leki przeciwdepresyjne: mianseryna leki przeciwpsychotyczne – szczególnie klasyczne lewodopa benzodiazepiny	SSRI wenlafaksyna klozapina risperidon karbamazepina lamotrygina klonazepam metylfenidat glikokortykosteroidy lewodopa montelukast analgetyki opioidowe

Podsumowanie

Dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy zalecić okresową kontrolę stanu zdrowia i sprawności psychofizycznej seniorów – kierowców, z uwagi na fakt, że liczne zmiany zachodzące wraz z procesem starzenia, a także choroby współistniejące i stosowana farmakoterapia w niedoceniany aktualnie sposób modyfikują niekorzystnie zdolność do prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Bibliografia

- Tymiński, R., Woron, J. (red.). (2020). *Niekorzystne interakcje leków aspekty kliniczne i prawne*. Warszawa: Medical Tribune Polska.
- Mavilia, M.G., Wu, G.Y. (ed.). (2021). *Handbook of GI Pharmacotherapeutics*. Switzerland: Humana Press.
- Bazire, S. (2021). *Psychotropic Drug Directory*. London: Lloyd-Reinhold Publications.
- Jain, K.K. (2021). *Drug-induced Neurological Disorders*. Springer.
- Shear, N.H. (2021). *Drug Eruption & Reaction Manual*. Boca Raton: CRC Press.
- Li, W., Zeng, S., Yu, L.A. et al. (2013). Pharmacokinetic drug interactions profile of omeprazole with adverse consequences and clinical risk management. *Ther and Clin Risk Management*, 9, 259-271.
- Kumar, D., Trivedi, N. (2021). Disease-drug and drug-drug interactions in COVID-19: Risk and assesment. *Biomedicine&Pharmacotherapy*, 139, 111642.
- Woron, J., Siwek, M., Wasik, A. (2019). *Interakcje leków w psychiatrii*. Gdańsk: Wydawnictwo Asteriamed.

Tytułem podsumowania

Uczestnictwo w ruchu drogowym to nieodłączna część naszej codzienności. Jako piesi, pasażerowie czy kierujący każdego dnia przemieszczamy się pomiędzy domem a pracą, szkołą, punktami handlowo-usługowymi etc. To właśnie z tego względu bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest jednym z kluczowych elementów składowych ogólnego poziomu poczucia bezpieczeństwa w każdym społeczeństwie.

Jeszcze kilkanaście lat temu hulajnoga elektryczna czy urządzenia transportu osobistego były traktowane w kategorii ciekawostki, a dziś są środkami transportu, które cieszą się ogromną popularnością, zwłaszcza w dużych, zatłoczonych miastach. W związku z tym, że liczba pojazdów stale rośnie, jak również pojawiają się ich nowe rodzaje, ustawodawca, organy odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz podmioty, które w tym obszarze działają, muszą stale monitorować sytuację i dostosowywać system prawny oraz swoje funkcjonowanie do dynamicznie zmieniającej się rzeczywistości.

Zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym to spore wyzwanie, a zarazem wspólny wysiłek, który muszą podjąć nie tylko instytucje państwa oraz organizacje pozarządowe, ale też każdy z nas. Warto podkreślić, i świadczą o tym również policyjne statystyki, że wzrastający poziom wiedzy oraz świadomości społecznej jest gwarancją poprawy bezpieczeństwa na drogach, obok właściwie skonstruowanych przepisów prawa i skutecznego ich egzekwowania.

Zarówno zorganizowana międzynarodowa konferencja pn. „Wyzwania dla bezpieczeństwa ruchu drogowego – aspekty prawne i społeczne”, jak też niniejsza monografia z pewnością przyczynią się do pogłębienia tej problematyki oraz uzupełnienia obrazu działań podejmowanych przez instytucje i organizacje na rzecz bezpieczeństwa na drogach. O istotnym charakterze poruszanych kwestii świadczy udział patronów wspierających tę inicjatywę, wśród których znaleźli się Komendant Wojewódzki Policji w Krakowie, Przewodniczący Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Prezydent Miasta Nowego Sącza oraz Starosta Nowosądecki. Wnioski wysunięte podczas konferencji z pewnością przyczynią się do organizowania bardziej skutecznych i adekwatnych do dynamicznie zmieniającej się sytuacji działań, mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.



insp. dr Krzysztof Dymura
Komendant Miejski Policji w Nowym Sączu¹

¹ Fotografia: Komenda Miejska Policji w Nowym Sączu.



Bezpieczeństwo to jeden z fundamentalnych aspektów ludzkiego życia, który odnosić się może do różnorodnych obszarów funkcjonowania. Jednym z nich jest bezpieczeństwo ruchu drogowego, w którym każdy z nas niemal codziennie bierze udział i który w mniejszy bądź większy sposób dotyka całe społeczeństwa.

Ponieważ na bezpieczeństwo to składają się takie elementy, jak m.in. organizacja ruchu drogowego, szkolenie oraz egzaminowanie kierowców, psychologia transportu, ratownictwo medyczne, jak też stan techniczny pojazdów czy dróg, ogromną rolę musi mieć tu więc wielowymiarowa współpraca rozmaitych podmiotów, a także nieustająca edukacja.

Dążenie do wszechstronnego kształcenia, zwłaszcza młodych ludzi, również w zakresie bezpieczeństwa, to jeden z podstawowych wyznaczników działalności Akademii Nauk Stosowanych w Nowym Sączu już od 25 lat, która – dzięki intensywnemu rozwojowi i wychodzeniu naprzeciw ewoluującym oczekiwaniom kolejnych pokoleń, a także szerokiej współpracy ze środowiskiem zewnętrznym – już na stałe wpisała się w krajobraz regionu.

Jedną z form edukacji i jednocześnie możliwością wymiany doświadczeń jest dla Uczelni organizacja międzynarodowych konferencji naukowych, przygotowywanych przy współpracy z Komendą Miejską Policji w Nowym Sączu i Międzynarodowym Stowarzyszeniem Policji – Region Nowy Sącz. W 2021 roku tematyka tego cyklicznego wydarzenia dotyczyła „Bezpieczeństwa mieszkańców Sądecczyzny w okresie pandemii – zagrożeń i wyzwań organizacyjnych”, w 2022 roku skoncentrowana była na zagadnieniu „Bezpieczny region – bezpieczna rodzina. Oblicza przemocy domowej – diagnoza i zapobieganie”, a w tym roku oscylowała wokół problematyki „Wyzwań dla bezpieczeństwa ruchu drogowego – aspektów prawnych i społecznych”.

Pokłosiem każdej z tych konferencji są corocznie wydawane monografie, w sposób kompleksowy omawiające charakterystyczny dla danego roku temat przewodni. Podobnie stało się też tym razem – w niniejszej publikacji zaprezentowali swoje teksty specjaliści w zakresie bezpieczeństwa drogowego, ukazujący rozmaite kwestie dotyczące tego zagadnienia, poczynając od zmieniających na przestrzeni lat przepisów prawa, przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, roli ośrodków doskonalenia techniki jazdy, wpływu działania leków na kierowców, a skończywszy na problematyce seniorów jako zmotoryzowanych podmiotów ruchu drogowego.

Jestem przekonany, że wszelkie te starania (zarówno w zakresie kształcenia, jak również włączania się w działalność popularyzatorską) z roku na rok będą w zdecydowany sposób zwiększać wiedzę oraz świadomość społeczeństwa na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, co w konsekwencji przyczyni się do sukcesywnego zmniejszania się liczby wypadków drogowych i ich ofiar, a tym samym wzrostu ogólnego poczucia bezpieczeństwa.

dr hab. inż. Mariusz Cygnar, prof. ANS
Rektor Akademii Nauk Stosowanych w Nowym Sączu¹

¹ Fotografia: Akademia Nauk Stosowanych w Nowym Sączu.



Widok kierowcy, na tylnym siedzeniu dziecko, błysk... i prośba skierowana do drugiego kierowcy: „Jedź wolniej, proszę, syna wiozę”. Ale jest już za późno. To, co przytoczyłam, to kadr z bardzo wymownej kampanii społecznej, która od jakiegoś czasu emitowana jest w wielu stacjach telewizyjnych. Wydawać by się mogło, że nie ma takiego człowieka, do którego ten przekaz by nie trafił, a jednak nie trafia. Świadczą o tym statystyki czy pokazywane codziennie w TV i social mediach przypadki, które przekładają się na tragedie ludzi, którym w jednej chwili całe życie runęło, ponieważ nagle stracili rodzica, męża, żonę, córkę, syna, wnuka, przyjaciela...

Lekkomyślność i brawura, a także złudne przekonanie, że za kierownicą mogę wszystko, doprowadzają do niewyobrażalnych tragedii, z którymi potem muszą zmierzyć się rodziny osób poszkodowanych i sprawców. Medialne wypadki, jak ten w Krakowie, gdzie życie straciło czworo młodych ludzi, potrącenia na pasach, ucieczka z miejsca wypadku, potrącenie 2-letniego dziecka – to przypadki, którymi żyła cała Polska, a są to tylko okruchy tego, z czym się stykamy codziennie. Na równi z tymi opisanymi powyżej, jest prowadzenie pojazdów po spożyciu alkoholu lub środków odurzających. Powstały na ten temat tysiące programów prewencyjnych, wprowadzono dziesiątki zmian przepisów, zaostrzenia kar, a mam wrażenie, że niewiele się zmienia. Jak bowiem wytłumaczyć zatrzymanie kierowcy do kontroli, kiedy w jego samochodzie jest żona i małe dzieci, a on sam ma 1,2 promila alkoholu we krwi. Wniosek wysuwa się jeden – jest ogromne przyzwolenie społeczne na fakt picia alkoholu przez kierowców. Na przyjęciach rodzinnych, koncertach, spotkaniach towarzyskich, nawet gdy kierujący mówi, że nie pije, gdyż jest kierowcą, słyszy „Jedno piwo Ci nie zaszkodzi”. Z takim podejściem społeczeństwa żadne przepisy nie będą przynosić efektu, dopóki my – jako ludzie – nie dojrzejemy do zrozumienia jedynej słusznej definicji: „piłeś, nie jedź”.

Ostatnim elementem, który spina te opisanie wyżej, jest profilaktyka kierowana do uczestników ruchu, prowadzona już od przedszkola. Kierowane do dzieci kampanie i programy edukacyjne, jak pokazują opracowania oraz analizy, trafiają najbardziej. Bezpieczeństwo to niezwykle ważny element edukacji na każdym etapie kształcenia. W kształtowaniu bezpiecznych zachowań pomagają wdrażane programy edukacyjne, np. przez MSWiA. Jednym z małych elementów tej układanki jest konferencja, którą zorganizowaliśmy, podczas której przedstawiony został cały wachlarz elementów prawnych i praktycznych zachowań uczestników ruchu drogowego. Jestem przekonana, że zawarte w ogłoszonych referatach i złożone w tej publikacji tezy, oceny, a także prognozy oraz propozycje zmian w aspektach prawnych i społecznych przyczynią się do poprawy działania służb i instytucji, których obejmuje ta tematyka.

mgr Elżbieta Gargula
Przewodnicząca Zarządu Regionu Nowy Sącz
Międzynarodowego Stowarzyszenia Policji¹

¹ Fotografia: archiwum prywatne E. Garguli.

Informacje o Autorach

kom. mgr Artur DURCZAK

Absolwent studiów doktoranckich Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach na kierunku prawo. W służbie od 2005 roku i od początku związany z pionem kryminalnym w Komendzie Miejskiej Policji w Nowym Sączu. Jest na etapie zbierania doświadczeń w zakresie pracy naukowej, koncentrując się na zagadnieniach prawnokarnych. Jest przede wszystkim praktykiem, mającym bezpośredni kontakt m.in. z przestępczością przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Zajmuje stanowisko eksperta w Wydziale Kryminalnym KMP w Nowym Sączu.

insp. dr Krzysztof DYMURA

Absolwent Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, studiów prawniczych na Uniwersytecie Wrocławskim i podyplomowych studiów z zakresu zarządzania na Uniwersytecie Ekonomicznym w Krakowie. Doktor nauk społecznych (nauki o bezpieczeństwie). Wykładowca akademicki. Uczestnik wielu szkoleń i kursów dotyczących zagadnień bezpieczeństwa, w tym międzynarodowych w Anglii, Niemczech i Czechach. Członek Prezydium Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Komendant Miejski Policji w Nowym Sączu.

mgr Zbigniew FILIP

Główny specjalista w Wydziale Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta Nowego Sącza, odpowiadający za realizację zadań obronnych w JST i współpracę z terenowymi organami administracji wojskowej, żołnierz Wojsk Obrony Terytorialnej, członek Ochotniczej Straży Pożarnej. Wykładowca akademicki w Staropolskiej Akademii Nauk Stosowanych w Kielcach. Autor publikacji na temat roli jednostek samorządu terytorialnego w systemie obronnym państwa, m.in. *Rola społeczeństwa polskiego w zapewnieniu prawidłowego rozwinięcia mobilizacyjnego Sił Zbrojnych*, a także *Zapewnienie ciągłości pracy przedsiębiorstw wodociągowych podczas wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa państwa oraz konieczności wprowadzenia stanów nadzwyczajnych*.

Jarosław GUPAŁO

Farmakoepidemiolog, zawodowo zajmujący się powikłaniami i chorobami polekowymi, a także powikłaniami, które występują w konsekwencji niekorzystnych interakcji leków stosowanych w polifarmakoterapii. Koordynator badań naukowych z zakresu farmakoepidemiologii w Pharma Consult oraz Uniwersyteckim Ośrodku Monitorowania i Badania Niepożądanych Działań Leków w Krakowie, ekspert z zakresu wpływu leków na sprawność psychofizyczną pacjentów.

mgr Ludomir HANDZEL

Absolwent studiów doktoranckich Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie i Instytutu Stosunków Międzynarodowych Uniwersytetu Warszawskiego, a także podyplomowych studiów w Szkole Głównej Handlowej. Posiada doświadczenie w zarządzaniu projektami, jak też spółkami produkcyjnymi, usługowymi i medycznymi. Obecnie samorządowiec. Zainteresowania naukowe: dochody budżetu państwa, restrukturyzacja podmiotów gospodarczych, działanie ekosystemu miasta, przede wszystkim w zakresie zarządzania kryzysowego. Prezydent Miasta Nowego Sącza.

dr Piotr KOSMATY

Doktor nauk prawnych, prokurator Prokuratury Regionalnej w Krakowie delegowany do Krajowej Szkoły Sądownictwa i Prokuratury, Zastępca Rzecznika Prasowego KSSiP. Kierownik Wydawnictwa Krajowej Szkoły Sądownictwa i Prokuratury. W latach 2004-2005 Zastępca Prokuratora Rejonowego w Chrzanowie. W latach 2006-2007 Prokurator Rejonowy Kraków – Śródmieście – Wschód. W latach 2012-2016 Rzecznik Prasowy Prokuratury Apelacyjnej w Krakowie. W 2016 roku delegowany do Departamentu Postępowania Sądowego Prokuratury Krajowej, a następnie do Krajowej Szkoły Sądownictwa i Prokuratury. Autor monografii *Aspekty karne w działalności medialnej*, współautor *Ryzyko w czynnościach operacyjnych Policji* oraz autor kilkudziesięciu publikacji naukowych z zakresu prawa karnego materialnego, procesowego, czynności operacyjno-rozpoznawczych i prawa prasowego. Wykładowca Krajowej Szkoły Sądownictwa i Prokuratury oraz WSPiA Rzeszowskiej Szkoły Wyższej, Członek Polskiego Towarzystwa Kryminalistycznego i Polskiego Stowarzyszenia Prawa Europejskiego, Przewodniczący Komisji Rewizyjnej Stowarzyszenia im. Inspektora Marka Woźniczki.

post. mgr Dominika MUCHA

Absolwentka Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie (studia: bezpieczeństwo państwa, specjalność bezpieczeństwo wewnętrzne). Współautorka pracy analitycznej w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom o charakterze hybrydowym i terrorystycznym na terenie województwa małopolskiego. Kursantka Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie.

podkom. mgr Ryszard OGUREK

Absolwent Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie oraz studiów na kierunku Automatyka i Robotyka na Wydziale Elektrotechniki, Automatyki, Informatyki i Elektroniki Akademii Górniczo-Hutniczej im. Stanisława Staszica w Krakowie. Do Policji wstąpił w 2003 roku, a od roku 2005 nieprzerwanie pełni służbę w Wydziale Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Nowym Sączu, gdzie początkowo pełnił służbę na drogach, po czym realizował zadania związane z prowadzeniem czynności w sprawach o wykroczenia i przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Od roku 2009 zajmował się głównie profilaktyką w ruchu drogowym oraz organizacją służby i inżynierią ruchu drogowego. Obecnie Zastępca Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Nowym Sączu.

mł. insp. mgr Maciej RYMAR

Absolwent Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, studiów prawniczych na Uniwersytecie Śląskim, jak również podyplomowych studiów z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych na Politechnice Radomskiej. Uczestnik wielu konferencji, szkoleń oraz kursów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Biegły sądowy w zakresie kryminalistycznej i technicznej rekonstrukcji wypadków drogowych Sądu Okręgowego w Krakowie oraz Nowym Sączu. Pasjonat motoryzacji. Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie.

insp. dr Dariusz STACHELEK

Absolwent Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, studiów na kierunku Administracja na Uniwersytecie w Białymstoku i podyplomowych studiów menadżerskich na Uniwersytecie Warmińsko-Mazurskim w Olsztynie, podyplomowych studiów w zakresie zarządzania kryzysowego, przygotowania pedagogicznego oraz bezpieczeństwa imprez masowych i zgromadzeń publicznych. Od 2021 roku doktor w dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinie nauki o bezpieczeństwie na Wydziale Nauk o Bezpieczeństwie Akademii Wojsk Lądowych im. Generała Tadeusza Kościuszki we Wrocławiu. Komendant Powiatowy Policji w Gołdapi.

mgr inż. Mariusz WOJTAS

Absolwent Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Rolniczego w Krakowie. Członek Zarządu Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy Moto Park Kraków, jak również Małopolskiej Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W zakresie jego zainteresowań naukowych znajduje się wykorzystywanie innowacyjnych technologii teleinformatycznych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Inicjator wielu przedsięwzięć profilaktyczno-szkoleniowych doskonalących wiedzę oraz umiejętności uczestników ruchu drogowego i podnoszących kompetencje zawodowe funkcjonariuszy służb kontrolnych.

dr hab. n. med. Jarosław WOROŃ

Doktor habilitowany w dziedzinie nauk medycznych i nauk o zdrowiu, specjalista farmakologii klinicznej, kierownik Zakładu Farmakologii Klinicznej Katedry Farmakologii Wydziału Lekarskiego UJ CM w Krakowie oraz Uniwersyteckiego Ośrodka Monitorowania i Badania Niepożądanych Działań Leków, starszy asystent leczenia Oddziale Anestezjologii i Intensywnej Terapii Szpitala Uniwersyteckiego w Krakowie oraz w Gabinetzie Konsultacyjnym Farmakologii Klinicznej. Sekretarz Zarządu Głównego Polskiego Towarzystwa Badania Bólu, członek Zarządu Polskiego Towarzystwa Farmakologii Klinicznej i Terapii, Polskiego Towarzystwa Fitoterapii oraz Towarzystwa Promocji Jakości Opieki Zdrowotnej w Polsce. Członek Rady Naukowej Polskiego Towarzystwa Bezpiecznej Farmakoterapii i Europejskiego Towarzystwa Farmakologii Klinicznej.