

Anna Moneta¹

Pod merytoryczną opieką kpt. dr hab. Barbary Kaczmarczyk

NAJCZĘSTSZE PRZYCZYNY I SKUTKI ZAGROŻEŃ KOMUNIKACYJNYCH

Streszczenie: *W krajach rozwijających się wszystkie kluczowe elementy ich prawidłowego funkcjonowania oparte są na transporcie i komunikacji. Szybki postęp technologiczny oraz rozwój cywilizacyjny wygenerowały dużo pozytywnych aspektów. Dzięki nagłej ewolucji sieci dróg i autostrad życie każdego człowieka stało się bardziej proste oraz wygodne. Nie można jednak zapominać, że dzięki nowoczesnym technologiom generuje się wiele niebezpieczeństw związanych z tematyką szeroko pojętego bezpieczeństwa komunikacyjnego. Konsekwencje tych zagrożeń mogą prowadzić do wielu wypadków lub katastrof, a nawet do ogromnego paraliżu o charakterze globalnym. W artykule przedstawiono najczęstsze przyczyny i skutki wszelakich zagrożeń komunikacyjnych będących głównym problemem społecznym. Czynniki te mają ogromne znaczenie w kształtowaniu bezpieczeństwa oraz w poprawnym funkcjonowaniu współczesnego społeczeństwa.*

Słowa kluczowe: *zagrożenia komunikacyjne, wypadki drogowe, bezpieczeństwo ruchu drogowego*

WSTĘP

XXI wiek to era nie tylko wielkiego rozwoju techniki i technologii, ale i wszelkich zagrożeń z nimi związanych. Obecnie dużą rolę w życiu każdego człowieka odgrywa transport i przemieszczanie się. Współczesne społeczeństwo cechuje się coraz większą mobilnością. W ostatnich latach nastąpiły wielki rozwój i rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej. Kolejny krok to zwrócenie uwagi na bezpieczeństwo osób, które z niej korzystają.

Wypadki drogowe to poważny problem współczesnego świata, gdyż są jedną z głównych przyczyn wszystkich urazów, które stanowią trzecią przyczynę zgonów na świecie². Badania wykazały, iż na polskich drogach co 24 minuty jedna osoba traci życie lub zdrowie³. Dlatego tak istotne jest poruszanie tej tematyki. Trzeba zdawać sobie również sprawę z tego, że wszelakie wypadki czy katastrofy w tym obszarze bardzo często skutkują paraliżem lub całkowitą blokadą prawidłowo funkcjonującej społeczności. Istotna jest zatem świadomość społeczna wszelakich przyczyn i skutków zagrożeń oraz ewentualnych sposobów ich niwelowania. Rozważania dotyczące powyższych kwestii należy zacząć od znalezienia odpowiedzi na następujące pytanie: Czym jest zagrożenie?

¹ Anna Moneta – studentka II roku stacjonarnych studiów II stopnia na kierunku Bezpieczeństwo Narodowe w Wyższej Szkole Oficerskiej Wojsk Lądowych imienia generała Tadeusza Kościuszki we Wrocławiu, członek Naukowego Koła Edukacji i Promocji Bezpieczeństwa.

² M. Goniewicz, *Wypadki drogowe w Polsce- czynniki sprawcze i zapobieganie*, Wyd. Uniwersytet Medyczny w Lublinie, Lublin 2010, s. 14.

³ <http://www.dlakierowcow.policja.pl> [dostęp: 09.07.2015].

1. ZAGROŻENIA KOMUNIKACYJNE. USTALENIA TERMINOLOGICZNE

Termin „zagrożenie” jest pojęciem, które można rozpatrywać w wielu aspektach. Jedną z definicji, ujętą w „Słowniku języka polskiego” wskazuje na to, że „zagrożenie” to sytuacja lub stan, które komuś zagrażają lub w którym ktoś czuje się zagrożony; też ktoś, kto stwarza taką sytuację⁴. Według definicji sformułowanej przez Franza-Xavera Kaufmanna zagrożenie to: „możliwość wystąpienia jednego z negatywnie wartościowych zjawisk”⁵.

Mając na uwadze powyższe sformułowania, wydawać by się mogło, że znalezienie jednego konkretnego określenia nie jest czymś trudnym, jednakże nic bardziej mylnego. Na nic zda się poszukiwanie jednej uniwersalnej definicji, bowiem z pojęciem „zagrożenie” nieodłącznie wiąże się także termin „bezpieczeństwo”.

Szwajcarski politolog Daniel Frei analizując subiektywne i obiektywne aspekty zagrożenia sformułował syntetyczny model objaśniania bezpieczeństwa:

- stan braku bezpieczeństwa powstaje w sytuacji prawidłowo postrzeganego rzeczywistego zagrożenia zewnętrznego;
- stan obsesji rodzi się z wyolbrzymiania nieznacznego zagrożenia;
- stan fałszywego bezpieczeństwa opiera się na minimalizacji postrzegania poważnego zagrożenia zewnętrznego;
- stan bezpieczeństwa występuje w sytuacji nieznacznego i prawidłowo postrzeganego zagrożenia zewnętrznego⁶.

Zagrożenie można również rozumieć w znaczeniu węższym i szerszym. Jeżeli chodzi o pierwszy aspekt, to ma on miejsce wtedy, gdy „(...) w człowieku rodzi się obawa o utratę wysoko cenionych wartości, z własnym życiem na pierwszym miejscu”⁷. Dlatego też zagrożenie rozumiane jest jako sytuacja uświadamiana przez podmiot⁸. Z kolei w znaczeniu szerszym „(...) zagrożenia obejmują także sytuacje, które nie są przez podmiot uświadamiane”⁹.

Analizując powyższe informacje można stwierdzić, że zagrożenia to nic innego jak pośrednie lub bezpośrednie destrukcyjne oddziaływania na podmiot. To najbardziej klasyczny czynnik bezpieczeństwa. Zagrożenie jest jedną z kategorii opisujących bezpieczeństwo, stanowiące nieodłączny element, który tworzy całość. Nie można rozpatrywać bezpieczeństwa bez ważnego kryterium, jakim jest właśnie zagrożenie (rysunek 1).

⁴ L. Drabik, *Słownik języka polskiego*, Wyd. PWN, Warszawa 2009, s. 1220.

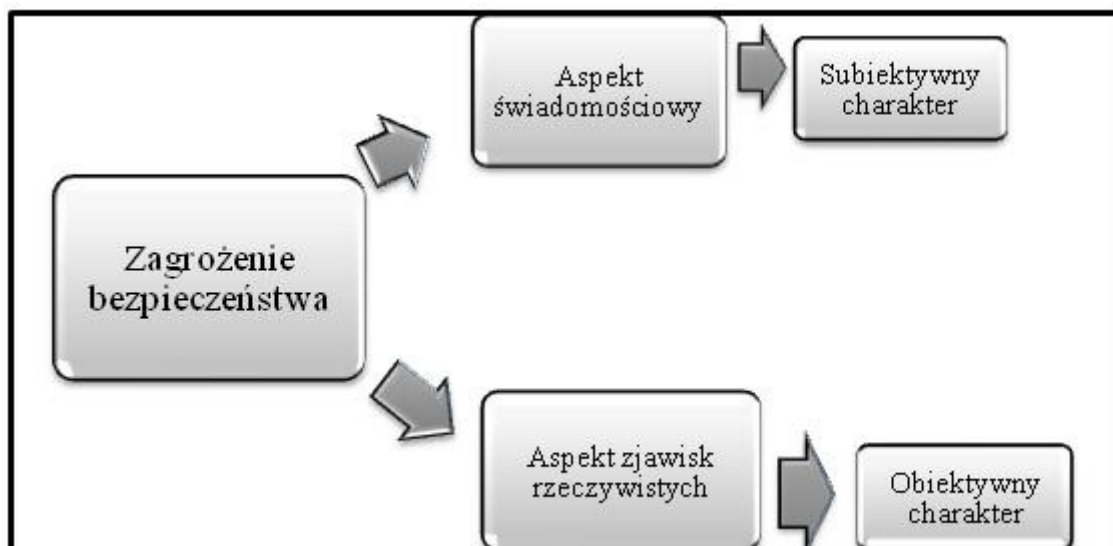
⁵ F. X. Kaufmann, *Sicherheit als soziologisches und sozialpolitisches Problem*, Wyd. Georg Thieme Verlag, Stuttgart 1970, s. 167.

⁶ W. Fehler, *O pojęciu bezpieczeństwa państwa*, [w:] W. Śmiałek, J. Tymanowski (red.), *Bezpieczeństwo państw i narodów w procesie integracji europejskiej*, Wyd. Adam Marszałek, Toruń 2002, s. 166-167.

⁷ B. Hołyst, *Wiktymologia*, Wyd. PWN, Warszawa 2000, s. 64-65.

⁸ Ibidem, s. 65.

⁹ Ibidem.



Rys. 1. Zagrożenie – definicja

Źródło: opracowanie własne

Powyższy wykres w odpowiedni sposób oddaje istotę definicji zagrożenia bezpieczeństwa. Dzieląc ją na aspekt świadomościowy oraz rzeczywisty. Ten pierwszy charakteryzuje się tym, że postrzegany jest w sposób subiektywny. Natomiast aspekt zjawiskowy jak najbardziej cechuje się obiektywną oceną zjawiska.

Istnieje wiele podziałów zagrożeń. Jednym z nich jest podział zagrożeń na:

- potencjalne i realne;
- subiektywne i obiektywne;
- wewnętrzne i zewnętrzne;
- militarne i niemilitarne;
- informatyczne, ekologiczne, przyrodnicze;
- kryzysowe i wojenne;
- intencjonalne i przypadkowe (losowe).

Obecnie istotą problemu jest sprostania wyzwaniom i skuteczne przeciwdziałanie wszystkim potencjalnym zagrożeniom. Szczególną uwagę należy zwrócić na interpretację terminu zagrożenie prezentowaną przez Stefana Koryckiego. Twierdzi on, że zagrożenie to z jednej strony określony stan psychiczny wywołany odbieraniem zjawisk. W subiektywnej ocenie są postrzegane jako niesprzyjające bądź niebezpieczne, natomiast z drugiej strony to czynniki obiektywne, które skutkują stanem niepewności, lęku lub obaw.

Istotnym elementem powyższej metodologii jest także zaprezentowanie terminu „zagrożenia komunikacyjne”. Są to bowiem zdarzenia mające miejsce w ruchu: lotniczym, wodnym (rzecznym i morskim) i lądowym (drogowym i kolejowym).

Ze względu na specyfikę tematu, szczególną uwagę należy zwrócić na zagrożenia, które występują w ruchu drogowym. Należą do nich przede wszystkim wypadki komunikacyjne (drogowe), czyli zdarzenia w ruchu lądowym, w których uczestniczą pojazdy oraz ofiary tych zjść (ranni lub zabici).

2. PRZYCZYNY ZAGROŻEŃ KOMUNIKACYJNYCH

Analizując wszelakie zagrożenia komunikacyjne, nie sposób pominąć tak ważnego aspektu, jakim są przyczyny ich powstania. Źródeł zagrożeń jest wiele, ale te najczęściej występujące można podzielić na trzy następujące kategorie:

- zagrożenia wywołane przez człowieka – do tej grupy można zaliczyć wszystkie sytuacje, w których głównym czynnikiem jest bezmyślność oraz brak wyobraźni lub rozważni wśród kierowców, np. brawura lub niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze;
- zagrożenia wywołane siłami natury, tj.: mgły, zamiecie śnieżne itd.;
- zagrożenia wynikające z wad konstrukcyjnych np. pojawiające się ubytki w nawierzchni dróg.

Podając się charakterystyki przyczyn warto zacząć od zagrożeń wywołanych przez człowieka, bowiem bardzo często można dojść do wniosku, że powodem tego rodzaju niebezpieczeństw jest ludzka bezmyślność i brak wyobraźni. Kierowcy bardzo często działając pod wpływem emocji lub impulsu łamią podstawowe zasady ruchu drogowego. Popołniają kategorię błędów, które w wielu przypadkach kończą się tragicznie. Jak wskazują statystyki, Polska to kraj Unii Europejskiej, w którym najczęściej dochodzi do wypadków drogowych¹⁰.

Jednym z najczęstszych błędów popełnianych przez kierowców jest jazda ze zbyt dużą prędkością. Niestety, wielokrotnie to brawura, a wręcz nieodpowiedzialność kierowców jest jedną z przyczyn wypadków drogowych, w wyniku których śmierć ponosi wiele osób¹¹.

Podając próbę przeanalizowania wszelakich aspektów zagrożeń komunikacyjnych, należy również zwrócić uwagę na miejsce ich występowania. Autostrada jest to obszar, w którym według statystyk najrzadziej dochodzi do wypadków, ale ich konsekwencje są bardzo często tragiczne. W dzisiejszych czasach prawie każdy podróżuje tymi drogami, lecz niestety mało osób zdaje sobie sprawę z niebezpieczeństw tam występujących.

Jak wynika z badań przeprowadzonych wśród kierowców poruszających się autostradą A4, do głównych zagrożeń występujących w tym obszarze należy: brawura kierowców (70% ankietowanych), zbyt duża prędkość (68,5%) oraz nieumiejętne korzystanie z lewego pasa (57%)¹².

Jednym z najniebezpieczniejszych incydentów, którego dopuszczają się kierowcy jest jazda pod „prąd” autostradą. W ostatnim czasie w mediach wiele mówi się o coraz częstszych przypadkach takich zająć. Należy zdawać sobie sprawę przede wszystkim z tego, że osoba wykonująca ten manewr naraża nie tylko siebie, ale w szczególności jest wielkim zagrożeniem dla innych kierowców. Niestety finał takich sytuacji jest często tragiczny, uświadamiając, do czego prowadzi brawura oraz kompletny brak myślenia o konsekwencjach działania.

Następnym zagrożeniem stwarzanym przez nieodpowiedzialnych kierowców jest wykonywanie manewru cofania na autostradzie. Mimo bezwzględного zakazu cofania na drogach szybkiego ruchu wielu kierowców, którzy się zagapili i ominęli dany z niej zjazd, postanawia zjechać na pobocze i wycofać pojazd. Niestety w wielu przypadkach decyzja ta wiąże się z katastrofalnymi skutkami. Bowiem jest to niebezpieczny manewr, a przede wszystkim bezwzględnie zakazany przez przepisy prawa.

Kolejnym karygodnym postępowaniem kierowców jest parkowanie lub opuszczenie pojazdów na autostradzie. Pobocze na autostradach traktowane jest zawsze jako pas awaryjny. Ma on przede wszystkim umożliwić bardzo szybki dojazd podmiotom ratunkowym. Dlatego właśnie pobocze jest na tych drogach tak szerokie, jak pas ruchu. Inną

¹⁰ <http://www.eurorap.pl/> [dostęp: 09.07.2015].

¹¹ *Wypadki drogowe w Polsce w 2013 roku*, raport Komendy Głównej Policji, Biuro prewencji i ruchu drogowego, Wydział Ruchu Drogowego, Warszawa 2014.

¹² A. Moneta, *Wpływ zagrożeń komunikacyjnych na bezpieczeństwo lokalne*, praca magisterska, Wrocław 2015, s. 63-64.

wyjątkowo nieprzyjemną sytuacją jest awaria samochodu na autostradzie. Oprócz tego, że zmusza podróżnych do wezwania pomocy, to na dodatek znacznie zagraża bezpieczeństwu. Niestety bardzo często zdarza się, że w warunkach ograniczonej widoczności dochodzi do potrącenia osób, które opuściły uszkodzony pojazd. Należy zawsze pamiętać, że na autostradzie w ogóle nie wolno się zatrzymywać i to w żadnym miejscu poza tzw. miejscami obsługi podróżnych.

Inny bardzo szkodliwy nawyk to nieustanna jazda lewym pasem. W krajach o większym stopniu motoryzacyjnego ucywilizowania obowiązuje właściwa zasada, że lewy pas przeznaczony jest tylko i wyłącznie do wyprzedzania. Niestety na polskich autostradach można wielokrotnie zaobserwować samochody, które kontynuują jazdę lewym pasem i zjeżdżają na prawy dopiero wtedy, gdy ktoś pojawi się tuż za nimi. W wielu przypadkach zaburza to dynamikę jazdy, zmusza jadących szybciej do hamowania oraz oczekiwania, aż kierowca ustąpi miejsca opuszczając lewy pas. Należy pamiętać, że po autostradzie nie można jechać dowolnym pasem ruchu. Lewy pas służy wyłącznie do wyprzedzania i można go zajmować jedynie chwilowo.

Zupełnie odmienną kategorią zagrożeń, które nie są zależne od człowieka stanowią niebezpieczeństwa wywołane czynnikami pogodowymi. Pierwszym z nich jest śliska nawierzchnia. W porównaniu do suchej nawierzchni droga hamowania na mokrej jezdni potrafi się wydłużyć nawet o połowę. Trzeba pamiętać, że jezdnia może być mokra nie tylko w wyniku opadów, ale także w wyniku występowania w jej bliskiej okolicy zbiorników, cieków wodnych czy mokradeł. Nawet cienka warstwa zalegającej na drodze wody (w postaci wilgoci) znacząco utrudnia wykonywanie jakiegokolwiek manewru przez kierowcę.

Drugim czynnikiem pogodowym, który negatywnie wpływa na poczucie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, to oczywiście mgły lub zamiecie śnieżne. Zagrożenia związane z warunkami pogodowymi są często ciężkie do przewidzenia, co utrudnia ocenę ich skali, czyli rozmiar i stopień natężenia. Należy pamiętać, że przy pogarszającej się pogodzie powinno się dostosować prędkość pojazdu do panujących warunków.

Kolejne uwarunkowanie, na które należy zwrócić szczególną uwagę to silny wiatr. Wyjeżdżając zza ściany lasu czy ekranów akustycznych trzeba być przygotowanym na nagły podmuch wiatru, który może przesunąć samochód względem osi jezdni. Podobnego efektu o mniejszej sile można się spodziewać w trakcie wyprzedzania z dużą prędkością samochodu ciężarowego z naczępą. Dlatego wszystkie tego typu manewry należy wykonywać z rozwagą oraz z zachowaniem wszelakich przepisów i zasad ruchu drogowego.

Trzecią kategorią istotną z punktu widzenia generowania zagrożeń to wady konstrukcyjne w budowie dróg, np. szczeliny w nawierzchni. Przyczyny ich występowania są różnorodne. Mogą to być niesprzyjające warunki atmosferyczne lub pośpiech w dokończeniu prac. Nieprawidłowy stan nawierzchni niesie za sobą ogromne niebezpieczeństwo, co może mieć tragiczne konsekwencje dla życia i zdrowia podróżujących. Dlatego bardzo ważną rolę odgrywają systematyczne kontrole stanu dróg.

Następnym zagrożeniem, które bezpośrednio godzi w bezpieczeństwo w ruchu drogowym, to brak lub nieprawidłowy montaż barier ochronnych oddzielających lasy, łąki oraz inne nieużytki od jezdni. Chodzi tu szczególnie o zabezpieczenie przed swobodnym poruszaniem się zwierząt po drogach szybkiego ruchu. Nieodpowiednie osłony w dużym stopniu tworzą wielkie zagrożenie wynikające z wejścia na jezdnię niepożądanych osób lub zwierząt. Z roku na rok na polskich drogach dochodzi do wielu wypadków z udziałem zwierząt leśnych. Okazuje się, że taki problem istnieje nie tylko na jezdniach lokalnych, ale również na drogach szybkiego ruchu. Zwierzęta stanowią ogromne zagrożenie, zarówno dla nich samych, jak i kierowców.

Ostatnią kluczową kwestią dotyczącą bezpieczeństwa na drogach jest brak lub nieodpowiednie oznakowanie dróg. Największy problem stanowią źle ustawiane znaki drogowe, głównie dotyczące ograniczenia prędkości oraz oznakowania poziome, które rzadko są odnawiane, a z biegiem czasu stają się nieczytelne i niewidoczne z samochodu. Również reklamy bywają niebezpieczne, szczególnie tablice świetlne, utrudniające widoczność oraz odwracające uwagę kierowców, czy zasłaniające znaki drogowe. To właśnie powyższe elementy w wielu przypadkach prowadzą nie tylko do małych kolizji, ale także do wypadków z poważnymi konsekwencjami.

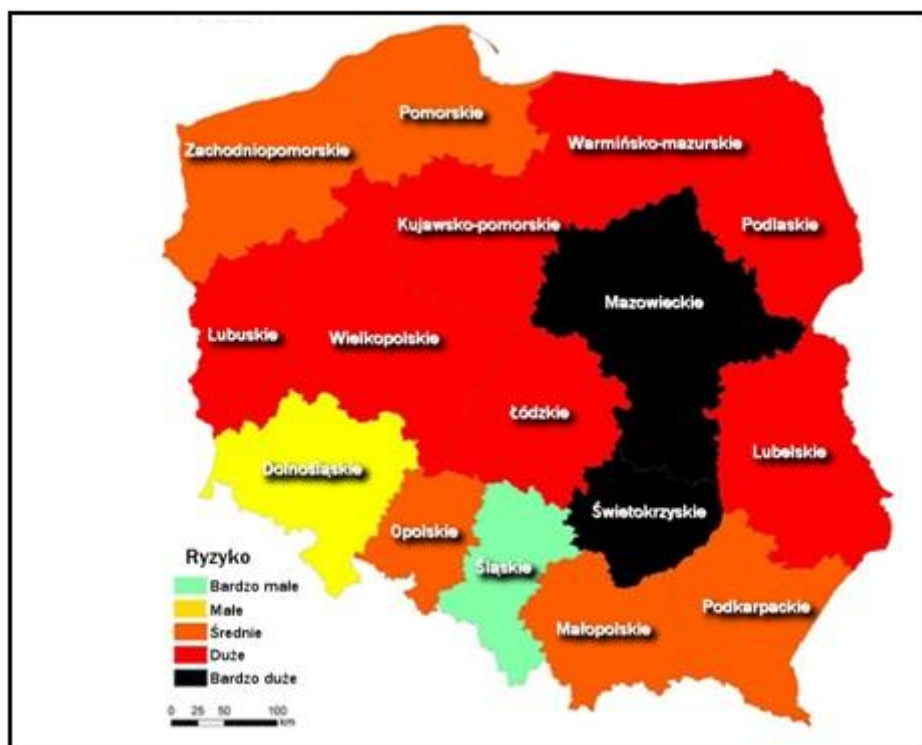
Podsumowując, należy pamiętać, że wyłącznie mądre i rozważne działania będą w stanie uchronić przed wcześniej wspomnianymi zagrożeniami. O ile znany jest wpływ zagrożeń związanych z czynnikami pogodowymi i wadami konstrukcyjnymi, o tyle czynnik ludzki jest przełożeniem indywidualnego podejścia każdego kierowcy. Kluczowym jest przestrzeganie przepisów ruchu drogowego, które z pewnością mogą podnieść poczucie bezpieczeństwa. W dzisiejszych czasach w dobie wielkiego rozwoju technologicznego i cywilizacyjnego, który generuje wiele nowych zagrożeń, należy stać się społeczeństwem czujnym oraz świadomym jego konsekwencji, w tak ważnym obszarze, jakim jest ruch drogowy.

3. SKUTKI ZAGROŻEŃ KOMUNIKACYJNYCH

Po wnikliwej analizie przyczyn zagrożeń komunikacyjnych należy zwrócić uwagę także na kolejny istotny aspekt, jakim są skutki wspomnianych niebezpieczeństw. Z badań prowadzonych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że w 2013 roku odnotowano 35 847 wypadków drogowych (spadek o 3,5% w porównaniu z rokiem 2012), liczba ofiar śmiertelnych wyniosła: 3 357 osób (spadek o 6% w porównaniu z rokiem ubiegłym), a liczba rannych to: 44 059 osoby (spadek o 3,8%), w tym 11 672 osoby ciężko ranne. Do jednostek Policji w Polsce zgłoszono także 355 943 kolizji drogowych¹³. Powyższe dane są przerażające, aż trudno uwierzyć, że co kilka minut ktoś ginie lub zostaje ranny na polskich drogach. Te niechlubne statystyki powinny zmuszać każdego do głębszej refleksji na ten temat. Bardzo często kierowcy działając pod wpływem emocji nie zdają sobie sprawy z konsekwencji swojego działania.

Rysunek 2 obrazuje ryzyko mierzone liczbą ofiar śmiertelnych na 1 mln mieszkańców w poszczególnych województwach (dane z 2011 roku).

¹³ <http://www.krbrd.gov.pl> [dostęp: 09.08.2015].



Rys. 2. Mapa ryzyka społecznego

Źródło: <http://www.grupaimage.com.pl> [dostęp: 03.08.2014]

Jak można zauważyć, najbardziej narażonymi województwami na wystąpienie ryzyka wypadków drogowych to województwo: świętokrzyskie i mazowieckie. Najmniejsze ryzyko wystąpienia niebezpieczeństw w ruchu drogowym odnotowano w województwie śląskim.

Dzięki wielkiemu rozwojowi motoryzacji we współczesnym świecie i intensywności ruchu drogowego, generowana jest coraz większa liczba zagrożeń w tym obszarze. Jak wynika z artykułu zamieszczonego w gazecie „Dziennik Gazeta Prawna”, po polskich drogach jeździ ok. 18 mln samochodów (nie licząc samochodów ciężarowych, autobusów i innych pojazdów mechanicznych). Na każdy tysiąc mieszkańców przypada 471 pojazdów, co średnio daje pół samochodu na jednego Polaka¹⁴. Te dane mówią same za siebie, świadomość tak wielkiego problemu jest bardzo często znikoma i w dużej mierze bagatelizowana. Jeżeli chodzi o skutki wypadków to można je rozpatrywać w różnych aspektach. Do najważniejszych czynników, które mają ogromne znaczenie w analizie wszelakich skutków zagrożeń komunikacyjnych, należą czynniki: społeczny i ekonomiczny.

Pierwszym z czynników społecznych, któremu warto się przyjrzeć są skutki, jakie niesie za sobą niezapięcie pasów bezpieczeństwa podczas jazdy samochodem. Jak wynika z badań, aż 50% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych mogłoby przeżyć, gdyby w chwili zderzenia miałyby zapięte pasy bezpieczeństwa. Dane statystyczne pokazują, że prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa są w stanie nawet o 80% zmniejszyć ryzyko zranienia w trakcie wypadku oraz o około 30% ryzyko śmierci. Ze wspomnianych wcześniej badań, przeprowadzonych wśród kierowców poruszających się autostradą A4 wynika, że właśnie niezapięcie pasów jest jednym z najczęstszych sposobów łamania przepisów (aż 1/4 ankietowanych)¹⁵. W polskim systemie prawnym istnieje obowiązek dotyczący korzystania z pasów bezpieczeństwa, który został wprowadzany w 1992 r.

¹⁴ <http://serwisy.gazetaprawna.pl> [dostęp: 09.08.2015].

¹⁵ A. Moneta, op. cit., s. 69.

Współczesną formę tego obowiązku określa art. 39 oraz art. 45 ust. 2 pkt 3-5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym. Obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa skierowany jest do kierujących pojazdami samochodowymi oraz pasażerów zajmujących miejsca wyposażone w pasy. Nie dotyczy on jednak:

- osoby mającej orzeczenie lekarskie o przeciwwskazaniu do używania pasów;
- kobiety o widocznej ciąży;
- kierującego taksówką osobową podczas przewożenia pasażera;
- instruktora lub egzaminatora podczas szkolenia lub egzaminowania;
- policjanta, funkcjonariusza Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Straży Granicznej, inspektora kontroli skarbowej, funkcjonariusza celnego i Służby Więziennej, żołnierza Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – podczas przewożenia osoby (osób) zatrzymanej;
- funkcjonariusza Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych;
- zespołu medycznego w czasie udzielania pomocy medycznej;
- konwojenta podczas przewożenia wartości pieniężnych;
- osoby chorej lub niepełnosprawnej przewożonej na noszach lub w wózku inwalidzkim¹⁶.

Niestety bardzo często w środowisku kierowców krążą mylne oraz niepoparte żadnymi faktami stereotypy dotyczące negatywnych konsekwencji używania pasów bezpieczeństwa. Jednak należy zdawać sobie sprawę, że właśnie dzięki nim bardzo często ratowane jest ludzkie zdrowie lub życie.

Taka sama sytuacja dotyczy również dzieci, które są wożone w fotelikach samochodowych. Niestety bardzo często przewożąc dziecko w foteliku popełnia się katagoryczne błędy. Około 93% rodziców nie umieszcza właściwie swoich dzieci w foteliku. Wielokrotnie dochodzi do takich sytuacji, gdzie pasy uprząży są zbyt luźno naciągane. Przez to istnieje ogromne ryzyko, że dziecko umieszczone w foteliku podczas gwałtownego hamowania samochodu automatycznie się z niego wysunie¹⁷.

Kolejnym istotnym czynnikiem społecznym to zagrożenia dotyczące nietrzeźwych kierowców. W 2013 roku nietrzeźwi użytkownicy dróg współuczestniczyli w 4 028 wypadkach drogowych (11,2% ogółu wypadków), śmierć w nich poniosły 523 osoby (15,6% ogółu zabitych), a 4 737 osób odniosło obrażenia (10,8% ogółu rannych). W porównaniu z rokiem ubiegłym zanotowano spadek o 439 wypadków. Jeżeli chodzi o szczegółowe dane prezentowane w raporcie rocznym Komendy Głównej Policji, to w 2013 roku nietrzeźwi uczestnicy ruchu spowodowali 3 001 wypadków (8,3% ogółu), w których zginęło 426 osób (12,7%), a ranne zostały 3 523 osoby (8,0%). W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących, nietrzeźwi stanowili 7,3%¹⁸. Mimo, że z roku na rok liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców spada to i tak ich skala nadal jest ogromna. Należy zadać sobie pytanie: jakie działania mogą polepszyć tę sytuację? Jedną z metod jest prezentowanie powyższych statystyk lub uświadamianie kierowców, w taki sposób, aby wpłynąć na zmianę ich podejścia do tego problemu.

Następnym kluczowym uwarunkowaniem są czynniki ekonomiczne. W 2013 roku koszty wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce wyceniano na poziomie 49,1 mld złotych, w tym: koszty wypadków drogowych wyniosły 34,2 mld złotych, koszty kolizji drogowych oszacowano na 14,9 mld złotych. Łączne koszty wypadków drogowych

¹⁶ <http://dlakierowcow.policja.pl> [dostęp: 09.08.2015].

¹⁷ <http://www.policja.pl/> [dostęp: 09.08.2015].

¹⁸ <http://www.dlakierowcow.policja.pl> [dostęp: 09.08.2015].

w 2013 roku w Polsce stanowiły 2,1% PKB (2013 rok) kraju, a wszystkich zdarzeń drogowych (wypadków i kolizji) 2,99% PKB¹⁹. Poza tym warto wiedzieć, że wypłaty z tytułu odszkodowań komunikacyjnych szacuje się na około 10% rzeczywistych strat poniesionych przez społeczeństwo. Reasumując, oznacza to, że wypadki drogowe są rzeczywistym problemem nie tylko w aspekcie społecznym, ale przede wszystkim ekonomicznym.

Według danych zaprezentowanych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego koszty jednostkowe wypadków i kolizji drogowych w 2013 roku wyniosły:

- koszt jednostkowy ofiary śmiertelnej – 1,97 mln zł;
- koszt jednostkowy ofiary ciężko rannej – 2,21 mln zł;
- koszt jednostkowy ofiary lekko rannej – 30,4 tys. zł;
- koszt jednostkowy wypadku drogowego – 953 tys. zł;
- koszt jednostkowy kolizji drogowej – 41,8 tys. zł²⁰.

Pomimo tego, że w Polsce stopniowo wzrasta świadomość społeczna dotycząca ryzyka utraty życia bądź zdrowia na skutek uczestnictwa w wypadku drogowym, to w zasadzie nikt nie jest w stanie się przygotować na jego dotkliwe skutki ekonomiczne.

Podsumowując wszystkie zebrane dotąd informacje, trzeba mieć świadomość, że skutki wspomnianych wyżej zagrożeń nie można bagatelizować. Istotne jest, aby społeczeństwo było świadome wszystkich skutków dosyć powszechnych zagrożeń, jakimi są wypadki komunikacyjne. Czynniki ekonomiczne i czynniki społeczne kształtują ocenę skutków takich niebezpieczeństw. Jeżeli chodzi o straty materialne, jest to czynnik, który łatwo zmierzyć lub policzyć. Natomiast jeżeli chodzi o uwarunkowania społeczne, to nie jest możliwe, aby ulokować je w jakichkolwiek ramach, ponieważ życie ludzkie jest wielką wartością samą w sobie. Im większa będzie świadomość społeczna dotycząca różnych rodzajów zagrożeń, a przede wszystkim ich tragicznych skutków, tym bardziej wzrosną szansę na walkę i przeciwdziałanie niebezpieczeństwom.

PODSUMOWANIE

Reasumując, należy podkreślić, iż przykłady opisywanych wcześniej przyczyn i skutków zagrożeń niewątpliwie związanych z bezpieczeństwem w ruchu drogowym są odzwierciedleniem współczesnych niebezpieczeństw. Polska jako kraj rozwijający się powinna iść w ślady krajów Europy Zachodniej, gdzie odnotowuje się najmniejszy wskaźnik ofiar wypadków drogowych. Głównym zmierzaniem niniejszego wywodu było zwrócenie szczególnej uwagi na ważny element kształtujący bezpieczeństwo, jakim jest czynnik ludzki. Wszystko zależy od indywidualnego podejścia każdego do zagrożeń w ruchu drogowym. W wielu przypadkach to czynnik społeczny jest jedną z najczęstszych przyczyn wypadków komunikacyjnych, a ściślej i nie do końca przemyślane zachowania kierowców.

Należy zdawać sobie sprawę, że zagrożenia komunikacyjne mają ogromny wpływ na bezpieczeństwo zarówno globalne jak i lokalne, gdyż są to nieodłączne elementy tworzące spójną całość. A najważniejszym wspólnym mianownikiem tych składników jest człowiek.

Jednym z głównych powodów poruszania powyższej tematyki jest to, iż owe zagrożenia stają się bardzo powszechne i dotyczą coraz większej liczby osób. Wspomniany wcześniej problem jest jednym z najbardziej bieżących zagadnień w dzisiejszych czasach, któremu warto poświęcić trochę więcej uwagi.

¹⁹ <http://www.krbrd.gov.pl> [dostęp: 09.08.2015].

²⁰ Ibidem.

BIBLIOGRAFIA

1. Jakubczak R., Flis J. (red.), *Bezpieczeństwo narodowe Polski w XXI w.*, wyd. Bellona, Warszawa 2006.
2. Fehler W. (red.), *Bezpieczeństwo w środowisku lokalnym*, wyd. Adam Marszałek Warszawa 2009.
3. Bojarski T. (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, wyd. Lexis Nexis, Warszawa 2009.
4. Dąbczyński Z., *Bezpieczeństwo ruchu drogowego*, wyd. Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, Kraków 2001.
5. Korycki S., *System bezpieczeństwa Polski*, wyd. AON, Warszawa 1994.
6. Lubeńczuk G., Skóra K., *Ustawa o transporcie drogowym- komentarz*, wyd. C.H. Beck, Warszawa 2013.
7. Łata K., *Bezpieczeństwo na drogach*, wyd. Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, Kraków 2001.
8. *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*, Praca zbiorowa pod redakcją Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej), Warszawa 2013.
9. Pokruszyński W., *Teoretyczne aspekty bezpieczeństwa*, wyd. WSGE, Józefów 2010.
10. Serafin T., Parszowski S., *Bezpieczeństwo społeczności lokalnych. Programy prewencyjne w systemie bezpieczeństwa. Zarządzanie bezpieczeństwem*, wyd. Difin, Warszawa 2011.
11. Urban A., *Bezpieczeństwo społeczności lokalnych*, wyd. Łośgraf, Warszawa 2011.
12. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 1997 r. Nr 98, poz. 602, z późn. zm.).
13. Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 1971 r. Nr 12, poz. 114, z późn. zm.).
14. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 1997 r. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.).
15. Krystka R. (red.), *Węzły drogowe i autostradowe*, wyd. WKiŁ, Warszawa 2008.
16. Wicher J., *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego*, wyd. WKiŁ, Warszawa 2004.
17. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2013*, Warszawa 2014.
18. Raport Komendy Głównej Policji, Biuro prewencji i ruchu drogowego, wydział ruchu drogowego Wypadki drogowe w Polsce w 2013 roku, Warszawa 2014.

THE MOST COMMON CAUSES AND EFFECTS OF ROAD COMMUNICATION HAZARDS

Abstract: *In developing countries all the key elements of their proper functioning are based on transport and communication. Rapid technological progress and the development of civilization have generated a lot of positive aspects. With the sudden evolution of the network of roads and highways every human life has become simpler and more convenient. We cannot forget that modern technology also generates a lot of dangers associated with the broad subject of traffic safety. The consequences of these risks can lead to many accidents or disasters, and even to a huge paralysis of a global nature. The article presents the most common causes and effects of all kinds of hazards of road communication that are the main social problem. These factors are extremely important in shaping the security and the proper functioning of modern society.*

Keywords: *hazards of road communication, road accidents, traffic safety*