

Nietrzeźwi uczestnicy wypadków drogowych w latach 2000–2006

Drunken participants of traffic accidents in the years 2000–2006

Irena Kin-Dittmann

Wydział Prawa Uniwersytetu Wrocławskiego

Abstract – Introduction. For years drunken road users have been one of the most important problems of road safety. The aim of this paper is to present consequences of drunkenness of road users in the years 2000–2006.

Material and method. Time series analyses were conducted of Police HQ statistics on a number of accidents and their consequences according to region, day of the week and vehicle type.

Results. Proportion of drunken road accidents varied within the range of 14–16% of all traffic accidents. The number of drunken accidents, as well as the number of victims tend to decline with time. In the majority of years under analyses, the ratio of those killed in drunken accidents was higher than in the accidents without alcohol involvement. Drunken accidents are more frequent during the weekend. Significant regional differences were also found.

Key words: drunken drivers, traffic accidents rate, statistical analysis

Streszczenie – Wstęp. Nietrzeźwi użytkownicy dróg od wielu lat stanowią jeden z ważniejszych problemów bezpieczeństwa na drogach. Celem tej pracy jest przedstawienie skutków wynikających z nietrzeźwości uczestników ruchu drogowego w Polsce w latach 2000–2006.

Material i metoda. Analiza statystyczna szeregów czasowo-przekrojowych dotyczących liczby wypadków i ich skutków spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego w Polsce, m.in. według województw, dni tygodnia oraz rodzajów pojazdów, zawartych w raportach rocznych Komendy Głównej Policji o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce. W analizie wykorzystano miary przeciętne, współczynnik zmienności, wskaźniki struktury, indeksy dynamiki oraz średnioroczne tempo zmian zjawiska.

Wyniki. Stwierdzono, że w badanym okresie wypadki drogowe z udziałem osób nietrzeźwych stanowiły od 14 do 16% ogółu wypadków drogowych w Polsce. Ich liczba jak również liczba ich ofiar wykazuje tendencję spadkową. W większości analizowanych lat liczba zabitych w 100 wypadkach, spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, była wyższa od liczby zabitych w 100 wypadkach spowodowanych przez osoby trzeźwe. Występuje zróżnicowanie terytorialne wypadkowości z udziałem osób nietrzeźwych. Nietrzeźwi najczęściej uczestniczą w zdarzeniach drogowych w ostatnich dniach tygodnia.

Słowa kluczowe: nietrzeźwi kierowcy, wypadkowość, analiza statystyczna

WSTĘP

Ożywienie gospodarcze, jakie obserwujemy od kilku lat, w tym również na rynku pracy, poprawiło kondycję polskich gospodarstw domowych. Jak wynika z przeprowadzonego pod koniec 2006 roku badania budżetów gospodarstw domowych, realny miesięczny dochód przypadający na jedną osobę w polskim gospodarstwie wzrósł o 8,5%, w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego (1). Rosnąca zamożność społeczeństwa polskiego i spadające bezrobocie sprawiają, że Polacy coraz częściej sięgają po alkohol, w tym szczególnie po piwo i wódkę. Z badań firmy analitycznej Nielsen, monitorującej sprzedaż w hipermarketach, sklepach tradycyjnych i na stacjach benzynowych, wynika, iż Polacy lubią pić napoje alkoholowe (co może być efektem po prostu naszej tradycji) – w 2006 roku wydali na piwo 10,2 mld zł, natomiast na wódkę – 7 mld zł, tj. tyle co na chleb (7,5 mld zł). Dla porównania – na soki i nektary wydano jedynie 2,8 mld zł (2). Większość ludzi spożywających alkohol robi to w sposób rozsądny i powściągliwy, jednak pewna ich część nadużywa alkoholu, co nieuchronnie powoduje dużo szkód i zagrożeń. Występują one we wszystkich społeczeństwach. Wielkość szkód zależy od rozmiaru i stylu konsumpcji napojów alkoholowych, jak również od skuteczności i zasięgu działań profilaktycznych i naprawczych. Średnie spożycie alkoholu w Polsce w przeliczeniu na jednego mieszkańca wzrosło z 6,47 litra 100% alkoholu w 1995 r. do 7,97 litra w 2005 r. Rzeczywiste spożycie alkoholu w ostatnich latach szacowano na 9,5–10 litrów 100% alkoholu na mieszkańca. Spożycie rejestrowane jest zwykle niższe o ok. 20–30%. W strukturze spożycia napojów alkoholowych dominuje piwo (51,5% w 2000 r. i 55,7% w 2005), a w następnej kolejności są wyroby spirytusowe (28,3% w 2000 r. i 31,4% w 2005)¹.

Alkohol stanowi przyczynę wielu różnych problemów społecznych i zdrowotnych, których rozpowszechnienie jest ściśle związane z wielkością spożycia. Problemy społeczne spowodowane nadmiernym spożyciem alkoholu dotyczą nie tylko osób spożywających alkohol (bezrobocie, samobójstwo, zaburzenia rozwoju psychofizycznego, bezdomność, włóczęgostwo), ale również ich rodzin i środowiska pracy (absencja, spadek wydajności, większa wypadkowość). Dotyczą również przestępstw i wykroczeń związanych z obrotem alkoholem oraz z naruszeniem prawa i porządku przez osoby nietrzeźwe.

Pijani użytkownicy dróg to od lat jeden z ważniejszych problemów bezpieczeństwa drogowego. Prawdopodobieństwo wypadku jest pięciokrotnie większe, gdy poziom alkoholu we krwi kierowcy wzrasta z 0,5‰ do 1‰, ponieważ ma on wówczas mniejszą zdolność podejmowania decyzji, a jego reakcje ulegają spowolnieniu. Dodatkowo obniża się koncentracja i samokontrola, pogarsza koordynacja ruchów, dochodzi do błędnej oceny odległości i szybkości (3).

Celem niniejszego artykułu jest zwrócenie uwagi na skutki wynikające z nietrzeźwości uczestników ruchu drogowego (w tym kierujących pojazdami) w Polsce

¹ Według raportu PARPA – Spożycie alkoholu, www.parpa.pl, lipiec 2007.

w latach 2000–2006. Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa na drogach. Zmiany psychomotoryczne, jakie zachodzą w organizmie w przypadku nadużycia alkoholu, sprzyjają popełnianiu błędów w zachowaniu. Największe konsekwencje powodują błędy, jak również brawura nietrzeźwych kierowców. Dlatego też przepisy prawa ruchu drogowego ściśle określają dozwolone progi trzeźwości kierujących, jak też konsekwencje ich przekraczania. Zgodnie z polskimi przepisami dopuszczalna ilość alkoholu w organizmie kierującego to 0,2‰. Są to jedne z najostrejszych przepisów w krajach europejskich. Najwięcej krajów dopuszcza poziom 0,5‰, a nawet 0,8‰ (Luksemburg i Wielka Brytania). Natomiast nie ma przepisów, które regulowałyby poziom trzeźwości u pieszych użytkowników dróg. Nietrzeźwość w statystykach wypadków drogowych nie występuje jako przyczyna wypadku, jest ona rejestrowana jako okoliczność towarzysząca konkretnemu błędowi, jaki został popełniony przez uczestnika ruchu.

MATERIAŁ I METODA BADAŃ

Źródłem danych statystycznych w niniejszej analizie były roczne raporty Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji o stanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce. Raport roczny jest zbiorczą informacją na temat wypadków drogowych i ich skutków. Zawarte są w nim również szczegółowe dane statystyczne dotyczące nietrzeźwych uczestników wypadków drogowych i skutków tych wypadków.

Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 p. 17 ustawy prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 98 poz. 602 z dnia 20 czerwca 1997 r. z późn. zm.) uczestnikiem ruchu drogowego jest pieszy, kierujący pojazdem, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze.

W ustawie o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi wśród osób nietrzeźwych wyróżnia się osoby będące w stanie po spożyciu alkoholu oraz w stanie nietrzeźwości. Stan po spożyciu alkoholu jest definiowany przez powyższą ustawę jako stan, w którym zawartość alkoholu w organizmie wynosi, lub prowadzi do stężenia we krwi od 0,2‰ do 0,5‰. Stan nietrzeźwości natomiast zachodzi wówczas, gdy zawartość alkoholu w organizmie kierującego wynosi, lub prowadzi do stężenia we krwi powyżej 0,5‰, albo prowadzi do obecności w wydychanym powietrzu powyżej 0,25 mg alkoholu w 1 dm³ powietrza.

Dane z wymienionych wyżej raportów umożliwiały porównanie badanego zjawiska w latach 2000–2006. Dotyczyły one: liczby wypadków (i ich skutków) spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego w Polsce według województw oraz według dni tygodnia, liczby wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących w układzie miesięcznym oraz według rodzajów pojazdów, liczby wypadków drogowych (i ich skutków) spowodowanych przez nietrzeźwych pieszych. Spośród dostępnych danych nie uwzględniono jedynie liczby wypadków z nietrzeźwymi uczestnikami ruchu drogowego według godzin.

W opisie skutków nietrzeźwości uczestników ruchu drogowego wykorzystano miary statystyczne: średnią, współczynnik zmienności oparty na odchyleniu standardowym, wskaźniki struktury, jak też indeksy dynamiki (jednopoziomowe i łańcuchowe). Dla ukazania tempa zmian badanego zjawiska w latach 2000–2006 wykorzystano średnioroczne tempo zmian, liczone jako średnia geometryczna z indeksów łańcuchowych. W ocenie bezpieczeństwa ruchu drogowego wykorzystano również wskaźnik przedstawiający liczbę wypadków i ich skutków przypadających na 100 tys. mieszkańców. Jest to wskaźnik zagrożenia mieszkańców ze strony nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego. Ponadto w artykule wykorzystano również wskaźnik przedstawiający liczbę ofiar wypadków drogowych (zabitych i rannych) na 100 wypadków.

WYNIKI

W Polsce w ostatnich siedmiu latach (2000–2006) uczestnicy ruchu będący pod wpływem alkoholu uczestniczyli w prawie 52 tysiącach wypadków drogowych, w których zginęło 6 tys. osób, a prawie 64 tys. zostało rannych. Ofiarami wypadków z udziałem osób nietrzeźwych są głównie osoby nietrzeźwe. I tak wśród osób zabitych 70% stanowiły osoby nietrzeźwe, natomiast wśród osób rannych – 68,3%.

Szczegółowo wypadki i ich skutki z udziałem osób nietrzeźwych w kolejnych latach zaprezentowano w tabeli 1. Analizując dynamikę zmian liczby wypadków można zauważyć ich systematyczny spadek w porównaniu z rokiem 2000. I tak

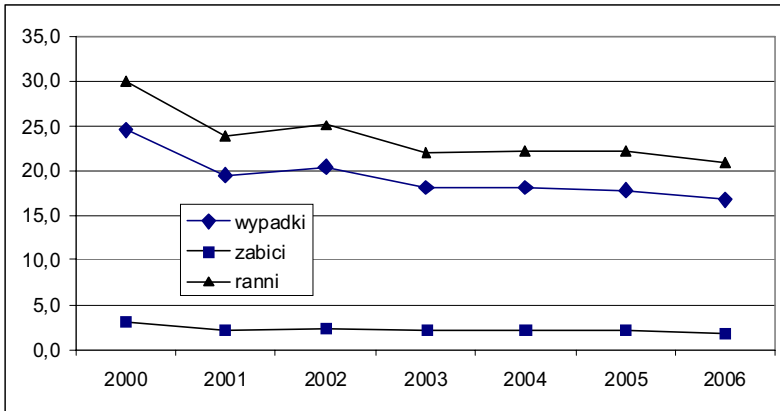
Tabela 1.

Wypadki drogowe i ich skutki spowodowane przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego w Polsce w latach 2000–2006

Traffic accidents and their consequences caused by drunken traffic participants in Poland in years 2000–2006

wyszczególnienie	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Liczba wypadków	9367	7432	7801	6913	6929	6798	6392
Liczba zabitych	1156	801	923	844	836	825	710
Liczba rannych	11478	9112	9582	8402	8450	8487	7998
Dynamika (rok 2000 = 100)							
Wypadki	100	79,3	83,3	73,8	74,0	72,6	68,2
Zabici	100	69,3	79,8	73,0	72,3	71,4	61,4
Ranni	100	79,4	83,5	73,2	73,6	73,9	69,7
Dynamika (rok poprzedni = 100)							
Wypadki	–	79,3	105,0	88,6	100,2	98,1	94,0
Zabici	–	69,3	115,2	91,4	99,1	98,7	86,1
Ranni	–	79,4	105,2	87,7	100,6	100,4	94,2

Źródło: obliczenia własne na podstawie Wypadki drogowe w Polsce, KGP Warszawa, lata 2000–2006.



Źródło: na podstawie tabeli 1.

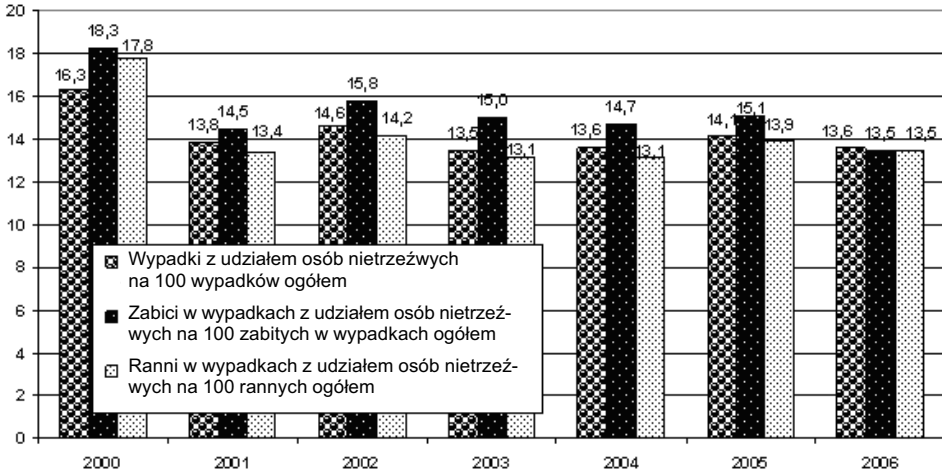
Rys. 1.

Wypadki drogowe i ich ofiary spowodowane przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego na 100 tys. mieszkańców
Traffic accidents caused by drunken traffic participants and their victims per 100 000 of inhabitants

w 2006 roku było ich o 32% mniej niż w 2000 roku. Z kolei, w porównaniu do roku poprzedniego liczba wypadków wzrosła jedynie w 2002 roku o 5% i 2004 roku – o 0,2%. Dynamika liczby rannych w omawianych wypadkach kształtowała się prawie identycznie jak dynamika liczby wypadków. Natomiast w porównaniu do roku poprzedniego, liczba zabitych wyraźnie zmniejszyła się w 2001 roku (aż o 30%). Rok 2002 przyniósł 15-procentowy wzrost liczby zabitych, w kolejnych trzech latach ich liczba malała przeciętnie o 3,7%.

W Polsce przeciętnie w roku dochodzi do 19 wypadków z udziałem osób nietrzeźwych na 100 tys. mieszkańców (rys. 1). Wskaźnik ten zmniejszył się z 24,5 w 2000 r. do 17 w 2006 roku. Średnio w tego typu wypadkach ranne zostają 24 osoby na 100 tys. mieszkańców. Wskaźnik ten kształtuje się podobnie jak przy wypadkach, jednakże na poziomie wyższym o 5 jednostek.

Wypadki drogowe z osobami nietrzeźwymi stanowiły w badanym okresie od 13,5% (2003 r.) do 16,3% (2000 r.) ogółu wypadków drogowych w Polsce (rys. 2). Udział ten ma tendencję spadkową, aczkolwiek z pewnymi wahaniami. Najwięcej osób poniosło w nich śmierć w 2000 r. i stanowili oni 18,3% ogółu zabitych w wypadkach drogowych. W latach 2001–2005 udział ten oscylował w pobliżu 15%, a w 2006 r. uplasował się na poziomie niższym, tj. 13,5%. Podobnie udział rannych w wypadkach z osobami nietrzeźwymi do ogółu rannych we wszystkich wypadkach był najwyższy w 2000 roku (17,8%). A w latach 2001–2006: był niższy o 4 punkty procentowe w 2002 r. aż do 5 punktów procentowych w 2003 r. Największy spadek udziału wystąpił wśród zabitych w wypadkach z osobami nietrzeźwymi na 100 zabitych ogółem – prawie o 5 punktów procentowych (4,8 p.p.).



Źródło: opracowanie własne

Rys. 2.

Wypadki i ich ofiary spowodowane przez nietrzeźwych uczestników – udziały procentowe w wypadkach ogółem i ich skutkach

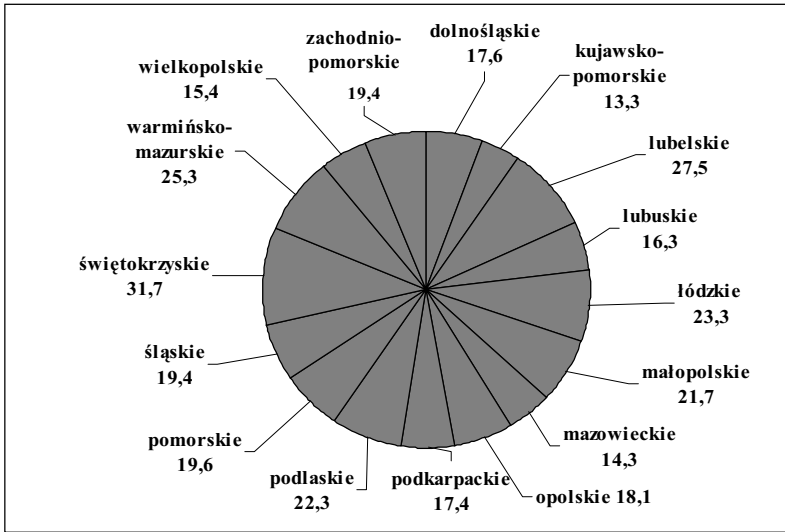
Percentage of traffic accidents caused by inebriated travelers, as well percentage of their victims in the total number of traffic accidents

Warto zwrócić uwagę na fakt, że w sześciu pierwszych latach badanego okresu udziały dotyczące zabitych zawsze były najwyższe, a w 2006 roku doszło do ich zrównania na poziomie 13,5–13,6 (co widać na rys. 2).

Interesujące jest zróżnicowanie terytorialne wypadków (według województw) z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego w badanym okresie. Województwami, w których zanotowano najwięcej wypadków w ostatnich siedmiu latach są: śląskie – średnio w roku 913 wypadków, co stanowi 12,4% tego typu wypadków w Polsce; mazowieckie – średnio w roku 734 wypadki, 9,9%; małopolskie – średnio w roku 705 wypadków, 9,6% oraz łódzkie i lubelskie – średnio w roku 604 i 602 wypadki, które stanowiły po 8,2% tego typu wypadków w Polsce. Z kolei najwięcej wypadków z udziałem osób nietrzeźwych na 100 tys. mieszkańców odnotowano w województwie świętokrzyskim, lubelskim, warmińsko-mazurskim, łódzkim i podlaskim (średnio w roku od 22 do 32), natomiast najmniej – w województwie kujawsko-pomorskim, mazowieckim i wielkopolskim (patrz rys. 3).

W badanym okresie we wszystkich województwach wystąpił spadek liczby wypadków z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego. Największy spadek odnotowano w województwie lubuskim (o 52,5%), lubelskim (o 46,7%), opolskim (o 45,7%) oraz podlaskim (o 44,2%), natomiast najmniejszy spadek wystąpił w województwie śląskim (jedynie o 18,3%), podkarpackim (o 20,6%) oraz łódzkim (o 21%).

O dużym zróżnicowaniu terytorialnym liczby wypadków drogowych z udziałem osób nietrzeźwych, w ostatnich trzech latach badanego okresu, świadczą obliczone



Źródło: opracowanie własne

Rys. 3.

Wypadki drogowe z udziałem osób nietrzeźwych na 100 tys. mieszkańców w Polsce według województw (średnia z lat 2000–2006)

Traffic accidents with drunken traffic participants per 100 000 of inhabitants in provinces of Poland (average in years 2000–2006)

współczynniki zmienności, które kształtowały się na poziomie 48–49%. Wcześniej-
sze lata charakteryzowały się nieco niższym zróżnicowaniem – od 43,3% do 46,2%.

Biorąc pod uwagę wskaźnik mówiący o stosunku wypadków drogowych z udziałem nietrzeźwych do wypadków drogowych ogółem na terenie poszczególnych województw, należy zauważyć, że w ciągu badanych siedmiu lat wskaźnik ten w żadnym z województw nie miał jednakowej tendencji (spadkowej czy wzrostowej), co widać w tabeli 2. Największe zróżnicowanie jego wartości wystąpiło w woj. lubuskim, gdzie współczynnik zmienności wyniósł powyżej 20%, natomiast najmniejsze w woj. śląskim i dolnośląskim – poniżej 5%.

Na podstawie średniej wartości tego wskaźnika (rys. 4) można stwierdzić, że na 100 wypadków drogowych rocznie, wypadki z udziałem nietrzeźwych zdarzały się najczęściej w województwach wschodniej Polski: lubelskim (22), podlaskim (20,2), warmińsko-mazurskim i świętokrzyskim (po 19,3) oraz w województwie lubuskim (19,6). Natomiast najrzadziej na terenie województw: wielkopolskiego (10,3), mazowieckiego (10,6) i kujawsko-pomorskiego (11,1).

Istotnym faktem w analizie wypadkowości jest również liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego i liczba ich ofiar. W badanym okresie siedmiu lat spowodowali oni ponad 43 tys. wypadków, tj. 12% ogółu wypadków drogowych, w których zginęło ponad 5 tys. osób, tj. 13,3% ogółu zabitych oraz w których 53 345 zostało rannych, tj. 11,7% ogółu rannych (rys. 5).

Tabela 2.

Wypadki drogowe z udziałem nietrzeźwych uczestników na 100 wypadków ogółem w układzie terytorialnym w latach 2000–2006

Territorial set of traffic accidents with drunken participants per 100 total traffic accidents in the years 2000–2006

Województwo	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Vs (%)
dolnośląskie	17,0	15,3	16,0	15,6	14,7	15,4	15,6	4,6
kujawsko-pomorskie	12,8	10,3	11,1	9,5	9,7	12,2	12,4	12,3
lubelskie	24,7	22,1	22,9	20,6	20,6	20,6	21,0	7,1
lubuskie	27,3	21,2	22,5	18,4	15,3	16,6	14,7	23,2
łódzkie	15,1	13,5	13,0	11,0	12,0	12,9	12,3	10,0
małopolskie	15,7	13,7	14,4	14,2	14,1	14,4	13,0	5,6
mazowieckie	13,2	10,6	10,7	8,9	10,4	10,6	9,6	12,4
opolskie	15,6	14,0	14,4	15,7	14,9	15,7	13,2	6,5
podkarpackie	18,1	15,1	15,6	16,6	15,2	16,1	15,1	6,9
podlaskie	23,7	18,3	19,0	21,2	20,9	19,7	17,9	10,0
pomorskie	15,3	12,1	13,8	12,5	11,5	13,0	12,9	9,5
śląskie	15,1	14,0	13,8	13,5	13,5	14,0	13,8	4,0
świętokrzyskie	21,1	18,1	21,1	17,5	18,9	19,0	19,6	7,1
warmińsko-mazurskie	22,9	18,0	21,5	18,8	18,7	17,6	17,3	11,1
wielkopolskie	11,8	9,0	10,4	10,3	9,5	10,2	10,5	8,5
zachodniopomorskie	17,1	16,3	15,9	14,6	14,8	15,6	16,4	5,7

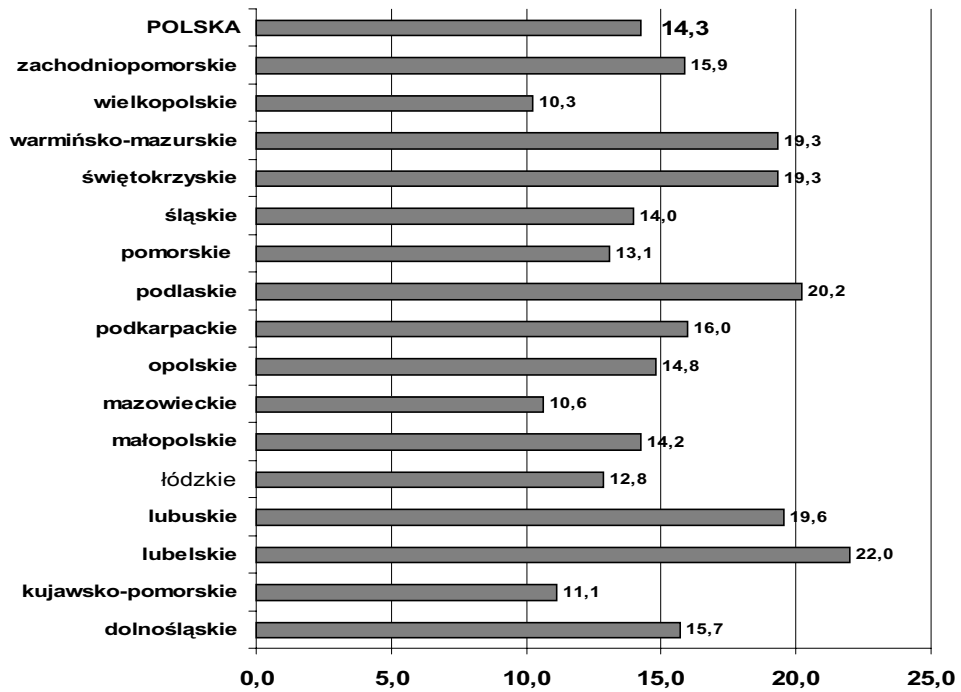
Vs – współczynnik zmienności

Źródło: jak w tabeli 1.

Zarówno liczba wypadków spowodowanych przez osoby nietrzeźwe, jak i liczba ich ofiar wykazuje tendencję spadkową. Tempo spadku jest większe niż wypadków drogowych ogółem i ich ofiar, co może świadczyć o tym że z roku na rok wzrasta świadomość społeczeństwa co do skutków jazdy pod wpływem alkoholu. Niewykluczone, że wpływ na to mają także reklamy telewizyjne ze znanymi aktorami dotyczące bezpiecznej jazdy. W 2006 roku liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych, w porównaniu z rokiem 2000, zmniejszyła się prawie o 36%, liczba zabitych o 42,5%, a liczba rannych prawie o 34%. Analogiczne spadki dla ogółu wypadków, zabitych i rannych oscylowały jedynie w granicach 17–18%.

Analizując udział wypadków spowodowanych przez osoby w stanie nietrzeźwym w wypadkach drogowych ogółem, jak też udział ofiar tych wypadków, należy zauważyć że najwyższy był w 2000 roku (rys. 6). W kolejnych latach oscylował wokół poziomu 12% – wypadki, 13% – zabici i 11,5% – ranni. Natomiast w 2006 roku doszło do zrównania na poziomie 11%.

Na 100 wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego śmierć poniosło od 11 osób w 2001 i 2006 r. do 13 osób w roku 2000, 2004 i 2005. Natomiast na 100 wypadków drogowych spowodowanych przez oso-



Źródło: opracowanie własne

Rys. 4.

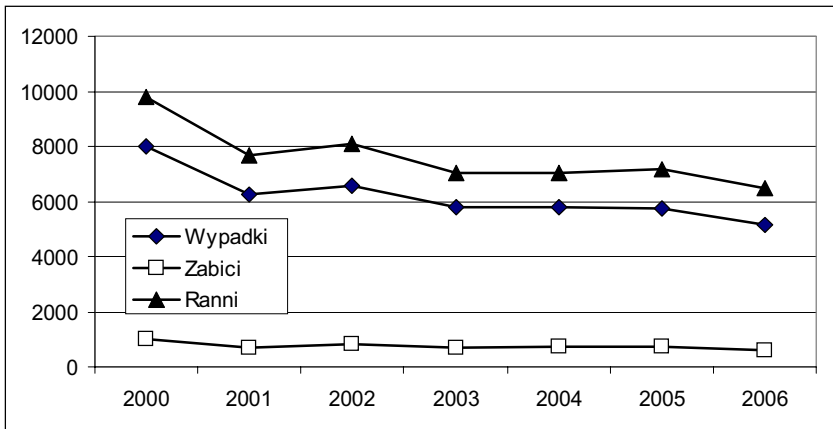
Wskaźnik liczby wypadków drogowych z udziałem osób nietrzeźwych na 100 wypadków drogowych ogółem (średnia z lat 2000–2006)

Indicator of traffic accidents with drunken participants per 100 total traffic accidents (average in the years 2000–2006)

by trzeźwe śmierć poniosło od 10 osób w latach 2000–2002 do 11 osób w pozostałych latach.

Najliczniejszą grupę wśród nietrzeźwych sprawców stanowili kierujący pojazdami (od 65% w 2000 r. do 71% w 2006). Na drugim miejscu znajdują się piesi, których udział wśród nietrzeźwych sprawców wypadków drogowych kształtował się od 27,5% w 2005 r. do 32,2% w 2001 r. W badanym okresie nietrzeźwi kierujący pojazdami powodowali przeciętnie w roku 4173 wypadki, w których ginęło przeciętnie 510 osób, a prawie 5754 było rannych. Na przestrzeni badanych lat występuje tendencja spadkowa – zarówno liczby wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców, jak też ich skutków. I tak, liczba wypadków malała z roku na rok o 6%, liczba zabitych o 8%, a liczba rannych o 5%.

W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących, nietrzeźwi kierujący, którzy spowodowali wypadek stanowili prawie 12% w 2000 roku, natomiast w kolejnych sześciu latach ok. 10%. Z kolei na 100 zabitych w wypadkach spowodowanych przez kierujących w 2000 r. prawie 15 było zabitych w wypadkach spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących. W następnych



Źródło: opracowanie własne

Rys. 5.

Liczba wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego oraz liczba ich ofiar w latach 2000–2006

Traffic accidents caused by drunken traffic participants and their victims in the years 2000–2006

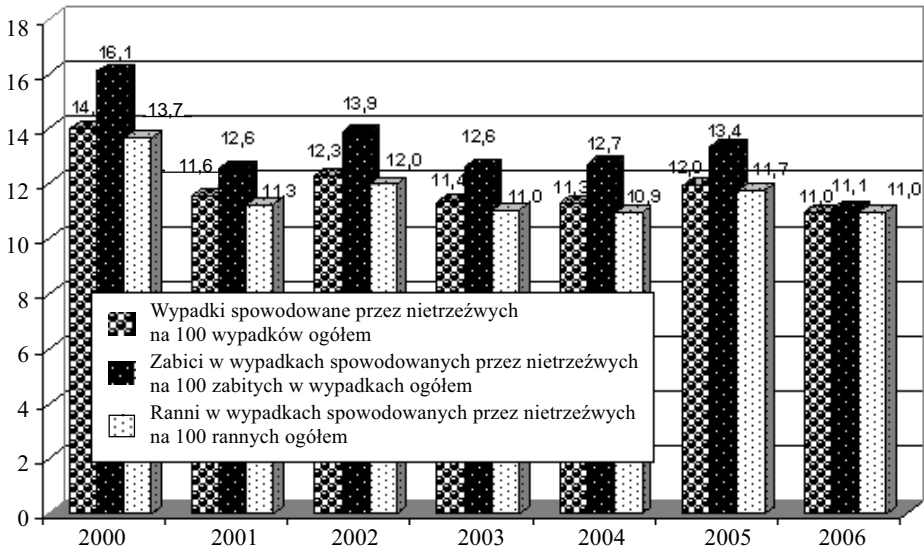
latach wskaźnik ten obniżył się i w 2006 r. zmniejszył się do 11 osób. Natomiast na 100 rannych ogółem, udział rannych w wypadkach spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących zmniejszył się w badanym okresie jedynie o 1,6 punktu procentowego (z 11,9% do 10,3%).

W grupie nietrzeźwych kierujących największe zagrożenie dla bezpieczeństwa stanowią kierujący samochodami osobowymi (rys. 7). Przeciętnie w roku (w badanym okresie) spowodowali oni ok. 74% ogółu wypadków, które były udziałem nietrzeźwych kierujących. Wystąpiła wyraźna tendencja wzrostowa tego wskaźnika (z 72,2% w 2001 r. do 77,3% w 2006 r.).

W wypadkach zawinionych przez nietrzeźwych kierujących samochodami osobowymi przeciętnie w roku ginęły 393 osoby, tj. 77,1% śmiertelnych ofiar zdarzeń spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących. Tutaj również wystąpił wyraźny wzrost tego wskaźnika z 71,2% w 2001 r. do 82,8% w 2006 r.

Z kolei udział rannych w wypadkach zawinionych przez nietrzeźwych kierujących samochodami osobowymi w wypadkach zawinionych przez nietrzeźwych kierujących ogółem był najwyższy w analizowanych latach – przeciętnie w roku prawie 80% (wzrost z 78,3% w 2001 r. do 82% w 2006).

Kolejne miejsca w strukturze wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących zajmują kierujący rowerami i motorowerami (przeciętnie 15%), następnie motocyklami (przeciętnie 4,5%) i samochodami ciężarowymi (przeciętnie 4,2%). Do grupy innych kierujących zaliczono m.in. kierujących autobusami, ciągnikami rolniczymi, pojazdem zaprzęgowym. Grupa ta zarówno pod względem wypadków, jak i ich ofiar zajmuje ostatnie miejsce, z minimalnym udziałem od 1 do 3%.

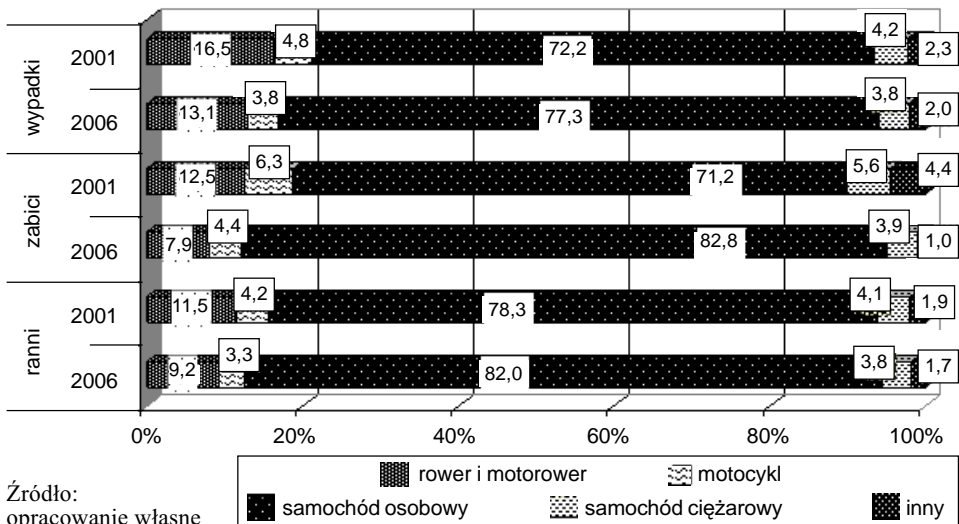


Źródło: opracowanie własne

Rys. 6.

Wypadki i ich ofiary spowodowane przez osoby nietrzeźwe – udziały procentowe w wypadkach ogółem i ich skutkach w latach 2000–2006

Percentage of traffic accidents caused by drunken traffic participants and their victims in the years 2000–2006

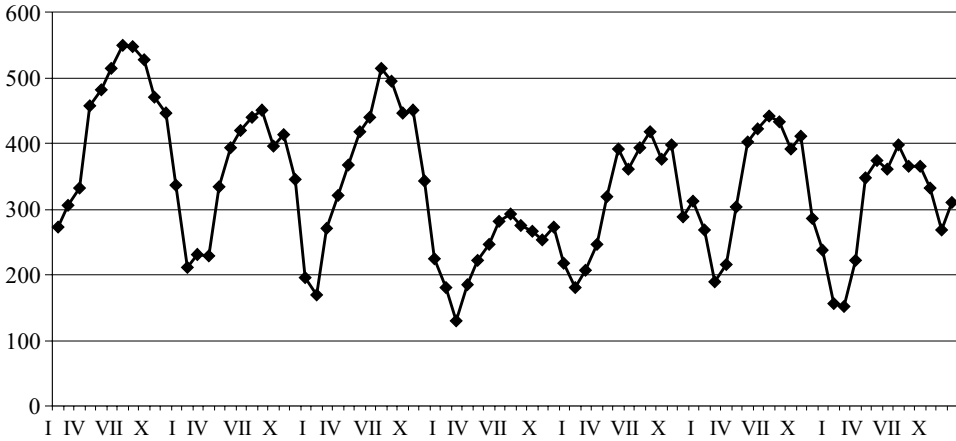


Źródło:
opracowanie własne

Rys. 7.

Struktura wypadków drogowych i ich skutków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących według rodzaju pojazdu w 2001 i 2006 roku (w %)

Structure of traffic accidents caused by drunken drivers, as well as their effects based on the type of driven vehicle in the years 2001 and 2006 (in %)

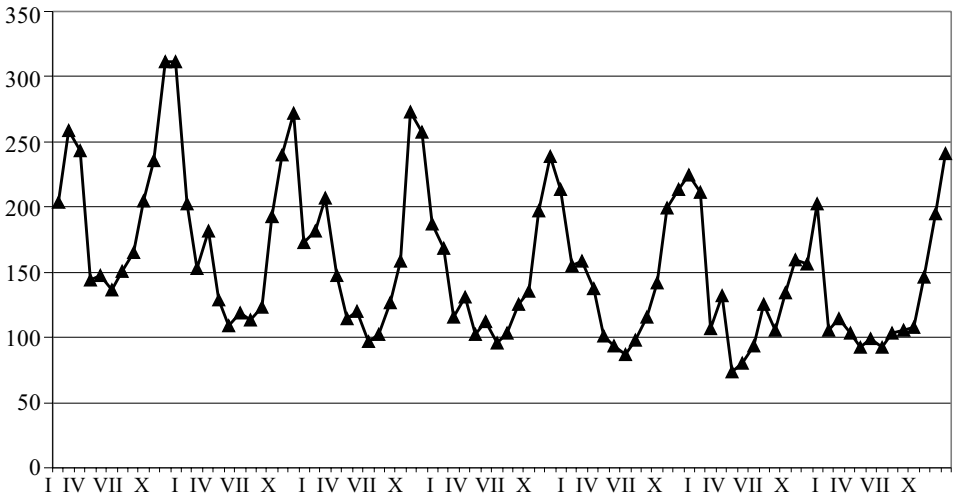


Źródło: opracowanie własne

Rys. 8.

Liczba wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących według miesięcy w latach 2000–2006

Monthly rates of traffic accidents caused by drunken drivers in the years 2000–2006



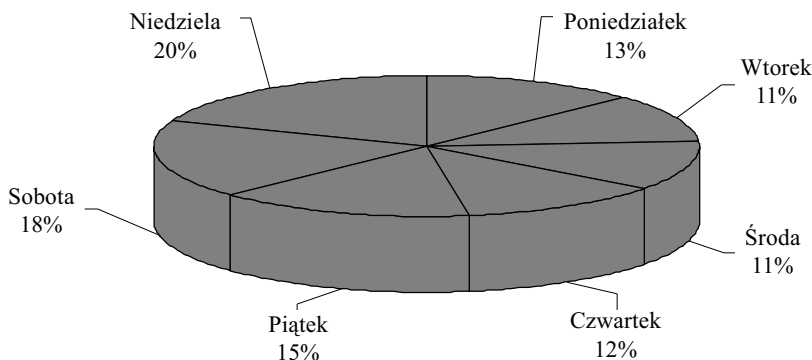
Źródło: opracowanie własne

Rys. 9.

Liczba wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych pieszych według miesięcy w latach 2000–2006

Monthly rates of traffic accidents caused by drunken pedestrians in the years 2000–2006

Z analizy miesięcznego rytmu wypadków drogowych, których sprawcami są osoby kierujące będące pod wpływem alkoholu wynika, że największa liczba zdarzeń z ofiarami w ludziach miała miejsce w lipcu–sierpniu (w pierwszych latach



Źródło: opracowanie własne

Rys. 10.

Struktura wypadków drogowych z udziałem osób nietrzeźwych według dni tygodnia (średnia z lat 2000–2006)

Structure of traffic accidents with drunken traffic participants based on days of week (average in the years 2000–2006)

badanego okresu), natomiast w latach 2004–2006 ten okres uległ wyraźnemu wydłużeniu – od maja do października (rys. 8).

Z kolei nietrzeźwi piesi najczęściej przyczyniali się do powstania wypadków w miesiącach zimowych, tj. listopad–grudzień (stanowiły one wówczas miesięcznie od 12 do 16% rocznych wypadków przez nich spowodowanych). Wyjątkiem był rok 2005, kiedy najwięcej wypadków wydarzyło się w grudniu i styczniu oraz lata 2001 i 2002, kiedy to najwięcej tego typu wypadków miało miejsce w październiku i listopadzie (rys. 9). W ciągu analizowanych siedmiu lat wyraźnie zarysowuje się tendencja malejąca liczby wypadków, których sprawcami byli nietrzeźwi piesi.

Nietrzeźwi najczęściej uczestniczą w zdarzeniach drogowych w ostatnich dniach tygodnia (rys. 10): piątek, sobota oraz niedziela. W ciągu analizowanych lat sytuacja nie ulegała zmianie. Wpływ na takie rozłożenie wypadków z udziałem osób nietrzeźwych ma fakt, że koniec tygodnia to dni dla większości osób wolne od pracy. A więc jest to czas na spotkania i imprezy towarzyskie, podczas których spożywany jest alkohol. Pomimo wielu przestróg nadal w te dni zwiększa się liczba uczestników ruchu drogowego będących pod wpływem alkoholu, o czym świadczą przeprowadzane w czasie długich weekendów kontrole drogowe.

PODSUMOWANIE

1. Wypadki drogowe z udziałem osób nietrzeźwych stanowiły w badanym okresie od 16,3% (2000 r.) do 13,6% (2006 r.) ogółu wypadków drogowych w Polsce.
2. Liczba wypadków drogowych spowodowanych przez osoby nietrzeźwe, jak też liczba ich ofiar, wykazuje tendencję spadkową w analizowanych latach.

3. We wszystkich latach (z wyjątkiem 2006 roku) liczba zabitych na 100 wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego była wyższa (o 1–2 osoby) od liczby zabitych w 100 wypadkach spowodowanych przez osoby trzeźwe.
4. W badanym siedmioleciu na 100 wypadków drogowych rocznie, wypadki z udziałem osób nietrzeźwych zdarzały się najczęściej w województwach wschodniej Polski, tj. w województwie lubelskim, podlaskim i warmińsko-mazurskim oraz lubuskim; natomiast najrzadziej – w województwie wielkopolskim, mazowieckim i kujawsko-pomorskim.
5. Wśród nietrzeźwych kierujących pojazdami największe zagrożenie dla bezpieczeństwa stanowią kierujący samochodami osobowymi. Z roku na rok wzrasta ich udział zarówno w wypadkach, jak i ich skutkach.

Pomimo wzrastającego spożycia alkoholu w Polsce, jak i wzrastającej liczby pojazdów, należy spodziewać się dalszego obniżania się liczby wypadków i ich skutków z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego. Wpłyne na to realizacja Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMBIT”, opracowanego w związku z koniecznością dostosowania stanu bezpieczeństwa na polskich drogach do standardów unijnych. Jest to program działań prewencyjnych w Polsce na lata 2005–2007–2013. Jest on spójny z założeniami, celami, terminami wdrożeń i treściami zawartymi w Narodowym Planie Rozwoju na lata 2007–2013 oraz Polityką Transportu Państwa na lata 2005–2025. Zwrócono w nim uwagę na główne zagadnienia mające wpływ na poziom zagrożenia w ruchu drogowym (nadmierna prędkość jazdy, młodzi użytkownicy dróg, alkohol, narkotyki, infrastruktura drogowa i inne), jak również przyjęto, że liczba ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym nie może przekroczyć poziomu 4,3 tys. osób w 2007 roku, a w 2013 poziomie 2,8 tys. osób. Cel ten ma być realizowany przez nowelizację aktów prawnych oraz doskonalenie edukacji i komunikacji społecznej w tym zakresie (4).

W ramach komunikowania się ze społeczeństwem prowadzone są kampanie propagujące bezpieczeństwo na drodze. W Polsce są one realizowane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod hasłem „WŁĄCZ MYŚLENIE”. Jedną z tych kampanii pod hasłem „*Piteś – nie prowadź*” uświadamiała kierowcom, w jaki sposób po spożyciu alkoholu można bezpiecznie wrócić do domu, aby nie stanowić zagrożenia na drodze (5).

W Polsce za jazdę pod wpływem alkoholu grożą nawet dwa lata więzienia (od 15.12.2000 r. jest to przestępstwo). W prawie 90% wyroków, zapadających w sprawach nietrzeźwych kierowców, sąd orzeka zakaz prowadzenia (najczęściej na 2–3 lata). Dlatego też pojawiają się coraz to nowe pomysły, jak zdyscyplinować osoby, które narażają nie tylko życie własne, ale i innych (m.in. publikowanie nazwisk i zdjęć pijanych kierowców). W przyjętym przez rząd projekcie zmian kodeksu karnego pijanemu kierowcy w ciągu 72 godzin przepadnie samochód. O obowiązkowej konfiskacie auta będą decydować sądy, w tym również szybkie sądy. Stanie się tak w przypadku, gdy badanie pokaże u zatrzymanego kierowcy więcej niż 0,5 promila alkoholu we krwi albo gdy sąd dowiedzie, że był pod wpły-

wem narkotyków lub innych środków odurzających. Pieniądze ze sprzedaży aut miałyby zasilić Skarb Państwa, a nawiazki – Fundusz Pomocy Ofiarom Przestępstw. Taka zasada obowiązuje w Nowym Jorku, gdzie liczba pijanych kierowców znacznie się zmniejszyła (6).

Warto nadmienić, iż na bezpieczeństwo ruchu drogowego ma wpływ nie tylko człowiek (w tym nietrzeźwy), ale też pojazd i droga wraz z jej infrastrukturą. Istotna jest jakość rozwiązań technicznych nowych pojazdów oraz ich rzeczywisty stan, zależny od wieku pojazdów, warunków eksploatacji, jak też zabiegów naprawczych. Poza stanem technicznym pojazdu, duży wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego mają zachowania osób kierujących i kultura jazdy. Na zachowanie człowieka w ruchu drogowym mają wpływ nie tylko jego cechy psychofizyczne, ale też zmęczenie, doświadczenie, nawyki oraz warunki meteorologiczne.

Szybkemu wzrostowi liczby samochodów w Polsce nie towarzyszy odpowiednio szybka budowa sieci nowych dróg oraz modernizacja istniejących. Sieć drogowa, zwłaszcza na obszarach zabudowanych, jest w złym stanie i ma wiele mankamentów, które przyczyniają się do podejmowania błędnych decyzji przez kierujących pojazdami. Dużą szansą na poprawę stanu technicznego infrastruktury drogowej stały się fundusze unijne, które są głównie wykorzystywane na budowę dróg o dużej przepustowości. Ponadto, duży wpływ na tempo i zakres zmian w infrastrukturze drogowej będzie miała organizacja przez Polskę i Ukrainę Finałów Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012.

PIŚMIENNICTWO

1. www.stat.gov.pl, czerwiec 2007.
2. Miączyński P, Kostrzewski L (2007) Polak w sklepie, czyli co kupujemy. *Gazeta Wyborcza*, 1.07., 35.
3. Zielińska A (2006) Pijani na drogach. *Bezpieczeństwo ruchu drogowego*, 2, 3–4.
4. Ministerstwo Infrastruktury (2005) Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005–2007–2013 GAMBIT 2005. *Bezpieczne drogi*, 4, 13–20; 5, 5–15.
5. www.krbrd.gov.pl, czerwiec 2007.
6. Łukaszewicz R (2007) Pijanemu kierowcy samochód przepadnie w ciągu trzech dni. *Rzeczpospolita*, 27.04, C1.

Adres do korespondencji
Irena Kin-Dittmann
ul. Czerniawska 43, 50-576 Wrocław
tel. (071) 7924970
e-mail: irdit@prawo.uni.wroc.pl

otrzymano 29.09.07
przyjęto do druku 15.11.07