

OFIARY WYPADKÓW DROGOWYCH

Polska na tle państw Unii Europejskiej

mł. asp. Łukasz Trzeciak

Zakład Ruchu Drogowego CSP

Chociaż już od ponad pół wieku problematyka bezpieczeństwa ruchu drogowego wydaje się traktowana poważnie, liczba ofiar wypadków na drogach wciąż jest przytłaczająca. Jak podaje Światowa Organizacja Zdrowia (WHO), na świecie każdego roku w wyniku takich zdarzeń śmierć ponosi ponad 1,3 mln osób, a 50 mln doznaje poważnych obrażeń ciała¹. Dane te oznaczają, że średnio co 24 sekundy ktoś traci życie na drodze. Obecnie wypadki drogowe są główną przyczyną śmierci dzieci i młodych ludzi w wieku od 5 do 29 lat². Mimo że w Europie, w odniesieniu do pozostałych kontynentów, liczba ofiar względem liczby mieszkańców jest niższa, to i tak podawane w zestawieniach dane, za którymi kryją się ludzkie dramaty i cierpienie, są zatrważające.

Według Komisji Europejskiej³ w 2019 r. na drogach wszystkich państw Unii Europejskiej zginęło 22 800 uczestników ruchu – kierujących pojazdami, pasażerów oraz pieszych (wykres 1). Wynika z tego, że każdego dnia średnio niemal 63 osoby, które wyszły z domu do pracy, szkoły czy na zakupy, nie wróciły już do swoich rodzin. Nie można także pominąć 120 000 ciężko rannych, których życie prawdopodobnie już nigdy nie będzie wyglądało tak jak przed wypadkiem. Nawet dziś nie wszyscy zdają sobie sprawę z tego, jak poważne, rozległe konsekwencje społeczne rozpatrywane w wielu aspektach (medycznym, psychologicznym, socjologicznym, ekonomicznym i prawnym) niosą za sobą wypadki drogowe. Często nie tylko śmierć członka rodziny czy bliskiego znajomego, ale także doznanie przez niego obrażeń ciała, ma bardzo negatywny wpływ na życie wielu osób. Niejednokrotnie sam poszkodowany oprócz tego, że odczuwa bezpośrednie fizyczne następstwa zdarzenia, staje przed całkowicie nową, niespodziewaną sytuacją, której musi sprostać (np. przekwalifikowanie i zmiana dotychczasowego zajęcia zarobkowego w celu utrzymania rodziny).

Chociaż zauważono⁴ – jak się wydaje, związany ze sporym ograniczeniem przemieszczania się ludzi – dość znaczny (ok. 36%) spadek liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w kwietniu 2020 r. (w porównaniu z tym samym okresem w latach 2017–2019), to najprawdopodobniej nie uda się osią-

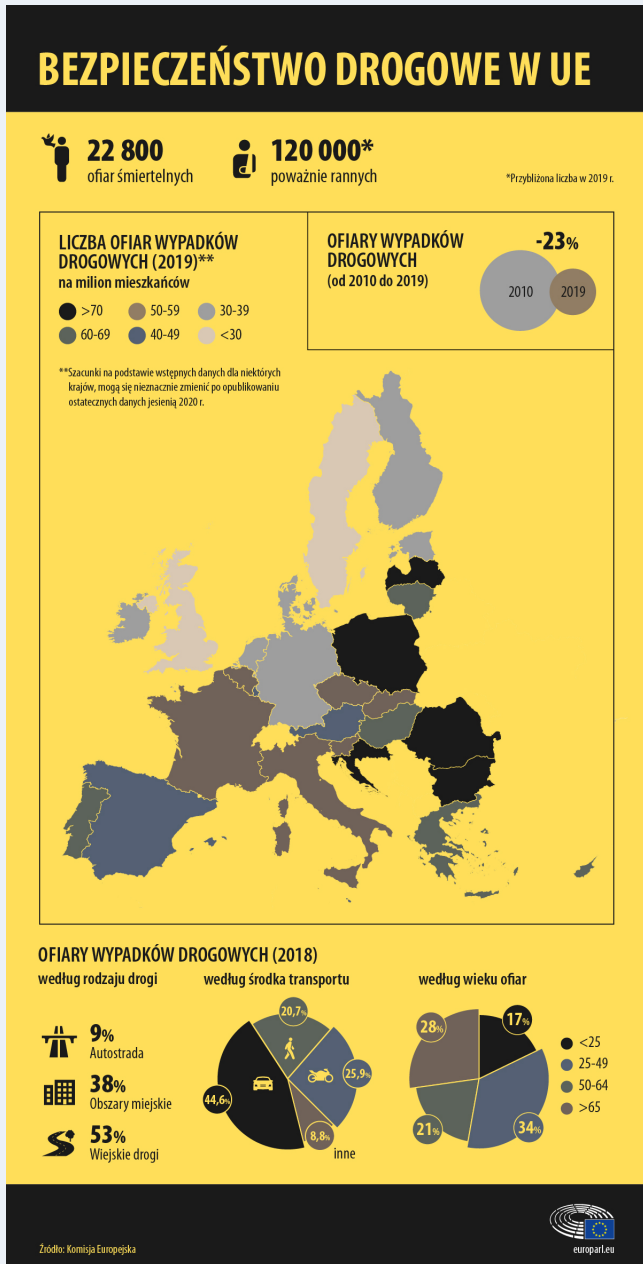
gnąć założonego w kierunkach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020 celu, którym jest ograniczenie liczby zabitych o połowę – w odniesieniu do roku 2010, w którym życie na unijnych drogach straciły 29 682 osoby.

Jak podaje Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (ETSC)⁵ najwyższy, bo aż 84-procentowy, spadek liczby ofiar wypadków odnotowano we wskazanym okresie we Włoszech, co bez wątpienia ma bezpośredni związek z restrykcjami dotyczącymi przemieszczania się, wprowadzonymi w związku z pandemią COVID-19, która wówczas mocno dotknęła ten kraj. W tym czasie o ponad 59% zmniejszyła się ponadto liczba osób zabitych na drogach w Belgii, Hiszpanii, Francji oraz Grecji, a w Polsce o 28%. Poparciem tej tezy są dane dotyczące Szwecji, w której w tym okresie nie wdrożono tak daleko idących ograniczeń podróżowania. W odniesieniu do kwietnia 2019 r. w tym kraju odnotowano nawet 2-procentowy wzrost liczby ofiar wypadków drogowych.

Choćby więc udało się w bieżącym roku osiągnąć cel, jakim jest zmniejszenie liczby ofiar na unijnych drogach o połowę – względem 2010 r. – to na podstawie danych dotyczących lat ubiegłych już w tej chwili z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że będzie to przede wszystkim skutek funkcjonowania w nowej rzeczywistości pandemii związanej ze zmianami także w obszarze dynamiki oraz natężenia ruchu pojazdów.

OFIARY WYPADKÓW DROGOWYCH

Ryc. 1. Podstawowe dane dotyczące bezpieczeństwa na drogach Unii Europejskiej w 2019 r.

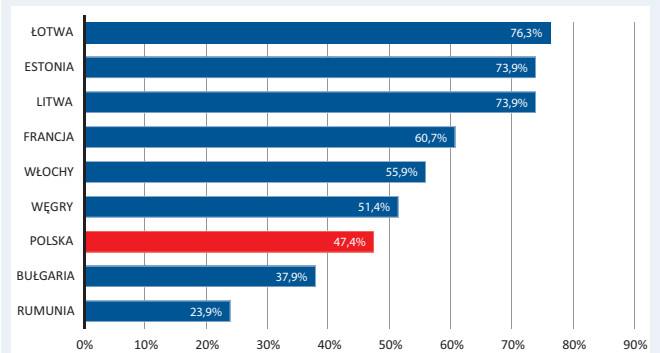


Źródło: Parlament Europejski, Statystyki śmiertelności na drogach w UE (infografika), https://www.europarl.europa.eu/resources/library/images/20200727PHT84161/20200727PHT84161_original.jpg [dostęp: 23.10.2020 r.].

Analiza zmian zachodzących w bezpieczeństwie ruchu drogowego w ciągu ostatnich dwóch dekad na obszarze obecnych państw Unii Europejskiej wprawdzie pozwala dostrzec znaczącą poprawę w tej materii, jednakże tuż przed wprowadzeniem ograniczeń w przemieszczaniu się z powodu rozprzestrzeniającej się pandemii zauważono poważne spowolnienie dotychczasowej, pozytywnej tendencji spadkowej liczby ofiar. O ile bowiem w ujęciu ogólnym w latach 2001–2010 liczba śmiertelnych wypadków na unijnych drogach spadła o 43%, natomiast w latach 2010–2018 o kolejne 21%⁶, o tyle w 2019 r. liczba zabitych w stosunku do 2018 r. zmniejszyła się jedynie o 2%⁷. Ponadto pomiędzy poszczególnymi krajami dostrzegalne są wyraźne dysproporcje w ograniczeniu liczby zgonów będą-

cych skutkami wypadków drogowych. Przykładowo, w latach 2001–2019 na drogach Litwy, Łotwy i Estonii udało się zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar aż o ponad 70%⁸. Z kolei w Polsce w tym samym czasie wskaźnik ten zmalał o nieco ponad 47%, a w Rumunii jedynie o niespełna 24% (wykres 1).

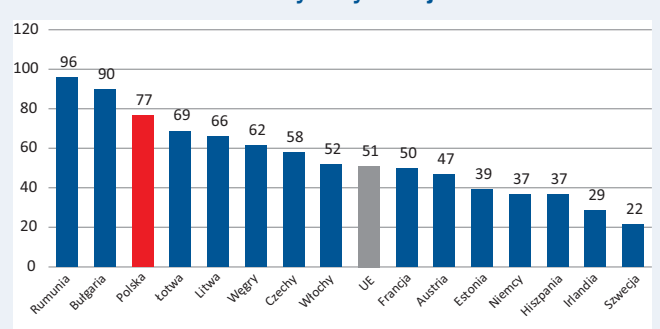
Wykres 1. Spadek liczby zabitych w wybranych krajach UE (lata 2001–2019).



Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://etsc.eu/wp-content/uploads/Beckground-tables-web.xlsx> [dostęp: 23.10.2020 r.].

Wśród 63 osób na obszarze Unii Europejskiej, które w każdym dniu ubiegłego roku nie wróciły już do swoich domów, jest 8, które zginęło na polskich drogach. Według danych Komendy Głównej Policji⁹ w 2019 r. w naszym kraju doszło do 30 288 wypadków, które kosztowały życie 2909 osób, a 35 477 odniosło w nich obrażenia ciała. Oznacza to, że liczba ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców w Polsce wyniosła 77, znacznie przewyższając wartość średnią w Unii Europejskiej, tj. 51 zabitych na milion mieszkańców¹⁰ (wykres 2).

Wykres 2. Liczba osób zabitych w wypadkach drogowych na milion mieszkańców w wybranych krajach UE w 2019 r.

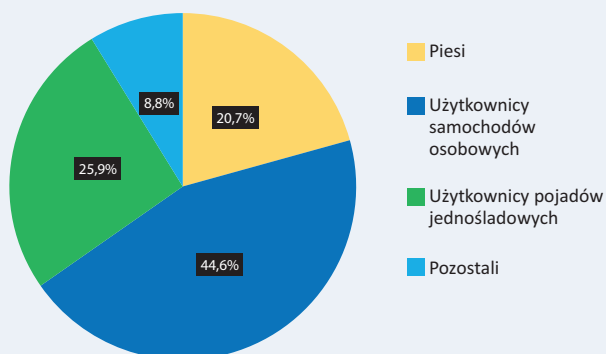


Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://etsc.eu/wp-content/uploads/Beckground-tables-web.xlsx> [dostęp: 23.10.2020 r.].

Z przedstawionych danych wynika, że w przeliczeniu na liczbę ludności w takich krajach, jak Rumunia czy Bułgaria na drogach ginie czterokrotnie więcej osób niż w Szwecji. Niestety także w Polsce uczestnicy ruchu drogowego są znacznie bardziej narażeni na utratę życia, nie tylko w porównaniu do krajów o aktualnie najwyższym poziomie bezpieczeństwa, ale także do średniej wszystkich państw członkowskich.

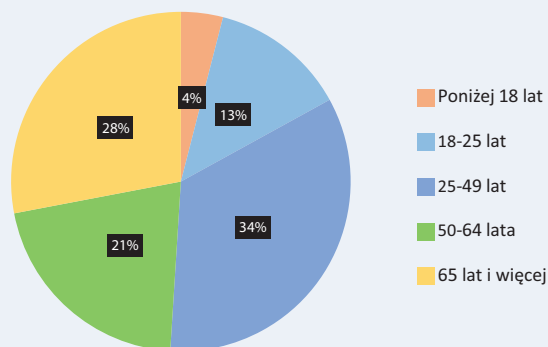
W 2019 r. w całej Unii Europejskiej 44,6% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych było użytkownikami samochodów osobowych (kierującymi i pasażerami), 25,9% – użytkownikami pojazdów jednośladowych, a piesi stanowili 20,7% ofiar (wykres 3).

Wykres 3. Śmiertelne ofiary wypadków według charakteru uczestnictwa w ruchu drogowym (dane dotyczące UE).



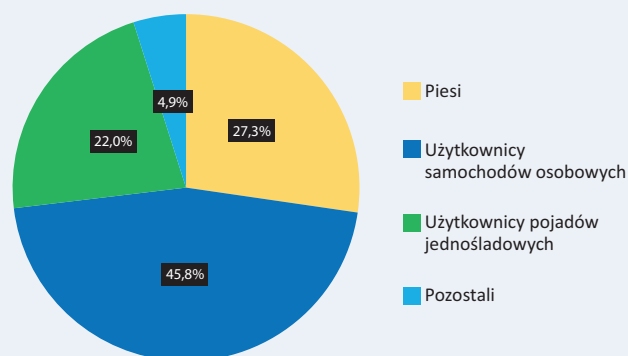
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Komisja Europejska, *Statystyki bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2019 r.: co kryje się za danymi?*, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/qanda_20_1004 [dostęp: 23.10.2020 r.].

Wykres 5. Przedział wiekowy osób zabitych w wypadkach na drogach całej Unii Europejskiej.



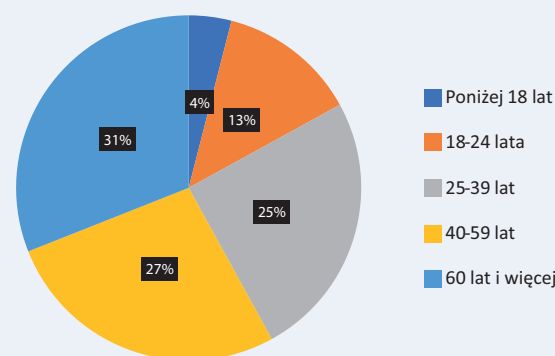
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Parlament Europejski, *Statystyki śmiertelności na drogach w UE (infografika)*, <https://www.europarl.europa.eu/news/pl/headlines/society/20190410STO36615/statystyki-smiertelnosci-na-drogach-w-ue-infografika> [dostęp: 23.10.2020 r.].

Wykres 4. Śmiertelne ofiary wypadków według charakteru uczestnictwa w ruchu drogowym (dane dotyczące Polski).



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe – raporty roczne*, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> [dostęp: 23.10.2020 r.].

Wykres 6. Przedział wiekowy osób zabitych w wypadkach na polskich drogach.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe – raporty roczne*, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> [dostęp: 23.10.2020 r.].

W Polsce wyraźnie większy udział – wynoszący 27,3% – wśród osób zabitych na drogach mają piesi (wykres 4). Sytuacja jest jednak porównywalna, jeśli chodzi o wypadki na obszarze zabudowanym (miejskim), ponieważ w naszym kraju osoby piesze stanowią tutaj nieco ponad 43% ofiar śmiertelnych¹¹, podczas gdy dla całej Unii wskaźnik ten wynosi niespełna 40%¹². W tym miejscu trzeba zauważyć, że zdarzenia z udziałem pieszych, do których doszło poza obszarem zabudowanym w 2019 r. na terenie Polski, miały zdecydowanie bardziej poważne konsekwencje, bowiem prawie w co drugim wypadku zginął człowiek, podczas gdy na obszarze zabudowanym – w co dwunastym.

Okazuje się, że w całej Unii Europejskiej trzy czwarte ofiar, bo aż 76%, stanowią mężczyźni¹³. Sytuacja pod tym względem jest zbliżona we wszystkich krajach i nie zmienia się od wielu lat. Z kolei 28% wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w 2018 r. stanowiły osoby w wieku 65 lat i starsze¹⁴. Są one szczególnie narażone na śmierć jako piesi – to 58% wszystkich pieszych ofiar śmiertelnych na obszarach miejskich. Jednak chociaż osoby w wieku od 18 do 25 lat stanowią 13% ofiar wypadków w państwach członkowskich, to przy udziale tej grupy

wiekowej w całkowitej liczbie ludności (wynoszącym zaledwie 8%) oznacza to, że ci młodzi ludzie są najbardziej narażeni na utratę życia na drogach w ogóle. Większość z nich (64%) była kierującymi lub pasażerami samochodów osobowych, a tylko 8% stanowili piesi.

Udział poszczególnych grup wiekowych w ogólnej liczbie ofiar śmiertelnych wypadków drogowych podobnie przedstawia się w Polsce. W 2019 r. osoby w wieku 60 lat i więcej stanowiły niemal 31,5% wszystkich zabitych w wypadkach na naszych drogach¹⁵. Jeżeli chodzi o wypadki drogowe z udziałem pieszych, to w Polsce, podobnie jak w całej Unii Europejskiej, w najbardziej zagrożonej śmiercią grupie wiekowej znalazły się osoby starsze, w wieku 60 lat i więcej. W ubiegłym roku stanowiły one 50,3% wszystkich ofiar śmiertelnych wśród tych uczestników ruchu. Jednakże najwyższy wskaźnik ofiar na 1 mln populacji także w naszym kraju niezmiennie jest obserwowany w przedziale wiekowym od 18 do 24 lat.

Powyższe dane, zaokrąglone do pełnych punktów procentowych, przedstawiono na wykresach 5 i 6.

Poprawa sytuacji w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego z całą pewnością wymaga dalszej, pogłębionej analizy,

OFIARY WYPADKÓW DROGOWYCH

a także konkretnych działań, zarówno na szczeblu unijnym, jak i krajowym. Trzeba tutaj wziąć pod uwagę również znaczne rozbieżności pomiędzy poszczególnymi państwami w kontekście stopnia ochrony uczestników ruchu drogowego¹⁶. Z tego powodu bardzo pożądana jest współpraca oraz wymiana doświadczeń na szczeblu międzynarodowym.

Komisja Europejska oraz państwa członkowskie wyznaczyły na lata 2020–2030 nowy cel, którym jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnie rannych w wypadkach drogowych o połowę¹⁷. Bardzo pozytywnie należy ocenić wprowadzony w związku z tymi założeniami trzyletni projekt zarządzany przez Europejską Radę Bezpieczeństwa Transportu (ETSC), którego fundamentem jest wymiana informacji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego w celu zniwelowania istniejących różnic. Mają w nim wziąć udział przedstawiciele Austrii, Bułgarii, Francji, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Irlandii, Litwy, Polski, Portugalii, Rumunii oraz Szwecji¹⁸. Eksperti do spraw transportu będą dzielić się między sobą sprawdzonymi rozwiązaniami dotyczącymi dopuszczalnej prędkości jazdy, budowy bezpiecznej infrastruktury drogowej, poprawy egzekwowania przepisów, zbierania danych, a także bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu na obszarach miejskich. Warto dodać, że celem długoterminowym podejmowanych starań jest niedopuszczenie do jakiegokolwiek śmiertelnego wypadku drogowego w państwach Unii Europejskiej do 2050 r. (tzw. wizja zero).

Aktualnie są prowadzone prace nad przepisami, które mają umożliwić osiągnięcie tych założeń oraz dostosować prawodawstwo do rozwoju technologicznego i zmian społecznych, przede wszystkim takich, jak: rosnąca liczba niechronionych uczestników ruchu drogowego (w tym poruszających się z wykorzystaniem tzw. urządzeń transportu osobistego – np. elektrycznych hulajnóg), rozproszenie uwagi kierujących korzystających z urządzeń mobilnych czy starzenie się społeczeństwa. Szczególny nacisk zostanie położony na¹⁹:

- systemy inteligentnego dostosowania szybkości, informujące kierującego o przekroczeniu dopuszczalnej prędkości jazdy;
- systemy ostrzegania o senności lub rozproszeniu uwagi kierującego pojazdem;
- system informowania określonym sygnałem świetlnym o hamowaniu awaryjnym, ostrzegający z wyprzedzeniem kierujących nadjeżdżających z tyłu;
- systemy monitorowania ciśnienia powietrza w oponach, ostrzegające o jego nagłym spadku lub nieprawidłowej wartości;
- systemy wykrywania przeszkód w trakcie cofania, pomagające uniknąć kolizji z ludźmi i przedmiotami znajdującymi się za pojazdem;
- rozwiązania prawne w zakresie montażu w pojazdach rejestratorów danych na temat zdarzeń krótko przed kolizją, w jej trakcie i bezpośrednio po niej (z ang. *Event Data Recorder*).

Ponadto samochody osobowe i lekkie pojazdy dostawcze obowiązkowo mają posiadać zaawansowane systemy hamowania awaryjnego oraz kontroli niezamierzonej zmiany pasa ruchu. Pojazdy ciężarowe i autobusy będą wyposażane w systemy ostrzegawcze wykrywające obecność niechronionych uczestników ruchu drogowego w pobliżu – w miejscu, w którym z uwagi na budowę pojazdu mogą oni nie zostać dostrzeżeni przez kierującego.

Można oczekiwać, że powyższa strategia pozwoli wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa i przyczyni się do znacznego zmniejszenia

liczby ofiar wypadków drogowych w całej Unii Europejskiej. Należy jednakże przy tym pamiętać, że poza działaniami na szczeblu międzynarodowym nie mniej istotne mogą się okazać kroki podjęte na poziomie regionalnym lub wręcz lokalnym, niekiedy w odniesieniu nawet jedynie do konkretnego miejsca występowania zdarzeń drogowych.

¹ *Global Status Report on Road Safety 2018*, Geneva: World Health Organization, <https://www.who.int/publications-detail/global-status-report-on-road-safety-2018> [dostęp: 23.10.2020 r.].

² Tamże.

³ Komisja Europejska, *Statystyki bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2019 r.: co kryje się za danymi?*, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/qanda_20_1004 [dostęp: 23.10.2020 r.].

⁴ *The Impact of Covid-19 Lockdowns on Road Deaths in April 2020*, European Transport Safety Council, July 2020, online: https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Corona-Briefing_final.pdf [dostęp: 23.10.2020 r.].

⁵ Tamże.

⁶ *Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030. Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero”*, dokument roboczy służb Komisji, Bruksela 2019, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-pl-tra-00f.pdf [dostęp: 23.10.2020 r.].

⁷ *Road safety: Europe's roads are getting safer but progress remains too slow*, https://ec.europa.eu/transport/media/news/2020-06-11-road-safety-statistics-2019_en [dostęp: 23.10.2020 r.].

⁸ <https://etsc.eu/wp-content/uploads/Beckground-tables-web.xlsx> [dostęp: 23.10.2020 r.].

⁹ Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe – raporty roczne*, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> [dostęp: 23.10.2020 r.].

¹⁰ <https://etsc.eu/wp-content/uploads/Beckground-tables-web.xlsx> [dostęp: 23.10.2020 r.].

¹¹ Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe – raporty roczne*.

¹² Komisja Europejska, *Statystyki bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2019 r.: co kryje się za danymi?*

¹³ Tamże.

¹⁴ Tamże.

¹⁵ Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe – raporty roczne*.

¹⁶ *Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030. Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero”*, dokument roboczy służb Komisji.

¹⁷ Tamże.

¹⁸ Komisja Europejska, *Bezpieczeństwo drogowe*, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/road-safety-exchange-twelve-eu-member-states-team-improve-road-safety_pl [dostęp: 23.10.2020 r.].

¹⁹ Parlament Europejski, *Bezpieczniejsze drogi: nowe środki UE na rzecz zmniejszenia liczby wypadków samochodowych*, <https://www.europarl.europa.eu/news/pl/headlines/society/20190307STO30715/bezpieczniejsze-drogi-nowe-srodki-ue-na-rzecz-zmniejszenia-liczby-wypadkow> [dostęp: 23.10.2020 r.].

Summary

Victims of road accidents – Poland against the background of European Union countries

According to the European Commission, 22,800 people died on the roads of EU countries in 2019. The article discusses data on accident victims in Poland in relation to the general level of safety on European roads.

Thumaczenie: Autor