

WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ NIETRZEŻWYCH UŻYTKOWNIKÓW DRÓG

mł. insp. Jarosław Zgierski

Kierownik Zakładu Ruchu Drogowego CSP

W październiku br. na polskich drogach nietrzeźwi kierowcy spowodowali 109 wypadków drogowych, w wyniku których 14 osób zginęło, a 118 odniosło obrażenia, w tym samym miesiącu policjanci zatrzymali 5666 nietrzeźwych kierowców.

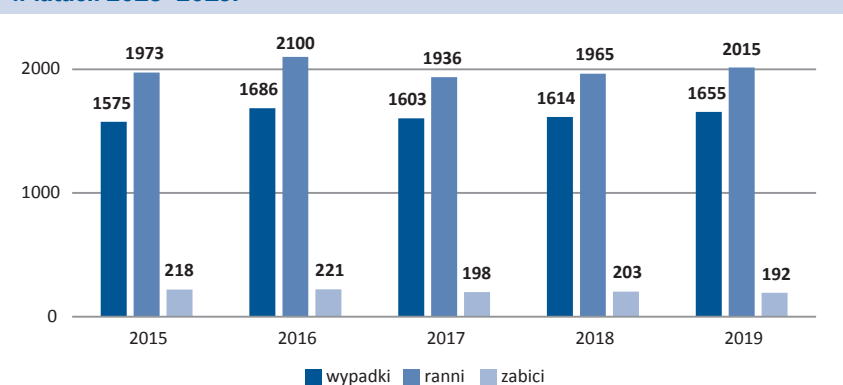
Przykłady tragicznych i niezwykle bulwersujących zdarzeń drogowych z ostatniego tygodnia października:

- 30 października 2020 r., m. Legarda, obwodnica Gostynina, pijany 18-latek bez prawa jazdy zabił 2 i ranił 3 osoby.
- 26 października 2020 r. w m. Przysań w województwie śląskim pijany kierowca audi doprowadził do zderzenia z autem tej samej marki kierowanym przez innego pijanego kierowcę. Co więcej, obaj kierowcy nie posiadali prawa jazdy.
- 25 października 2020 r. w Łodzi mający 1,2 promila alkoholu w organizmie kierowca samochodu BMW spowodował wypadek, w którego wyniku zginął prowadzący volkswagena 59-latek.

Wypadki drogowe powodowane przez nietrzeźwych kierowców nadal stanowią poważne zagrożenie na polskich drogach. Pomimo że zdarzenia te są niezwykle bulwersujące i wywołują dotkliwe skutki społeczne, nadal stanowią poważny odsetek ogólnej liczby wypadków drogowych. W 2019 r. na polskich drogach doszło do 30 288 wypadków, w tym 2717 – z udziałem użytkowników dróg będących pod wpływem alkoholu, z czego 1655 wypadków spowodowali nietrzeźwi kierowcy.

Ogółem w zeszłym roku w wypadkach drogowych śmierć poniosło 2909 osób, a 35 477 osób odniosło obrażenia, z czego nietrzeźwi kierowcy zabili 192 osoby, a raniili 1515 osób. Wynika z tego, że w minionym roku nietrzeźwi kierowcy byli sprawcami co dwudziestego wypadku oraz co dwudziestej tragedii dla bliskich ofiar.

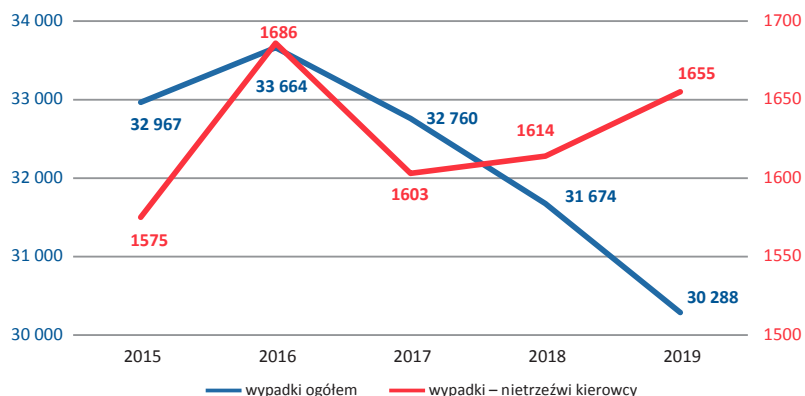
Wykres 1. Wypadki spowodowane przez nietrzeźwych kierowców oraz ich ofiary w latach 2015–2019.



Oprac. własne autora na podstawie: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji: Wypadki drogowe – raporty roczne, Policja.pl, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562.Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> [dostęp: 30.10.2020 r.].

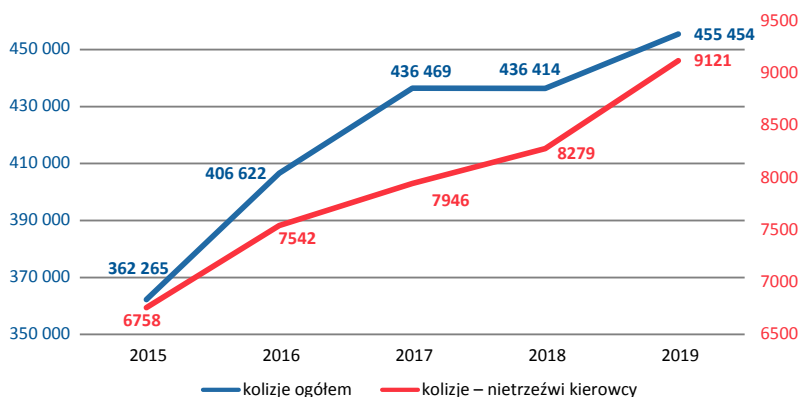
WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ NIETRZEŻWYCH UŻYTKOWNIKÓW DRÓG

Wykres 2. Wypadki drogowe w latach 2015–2019.



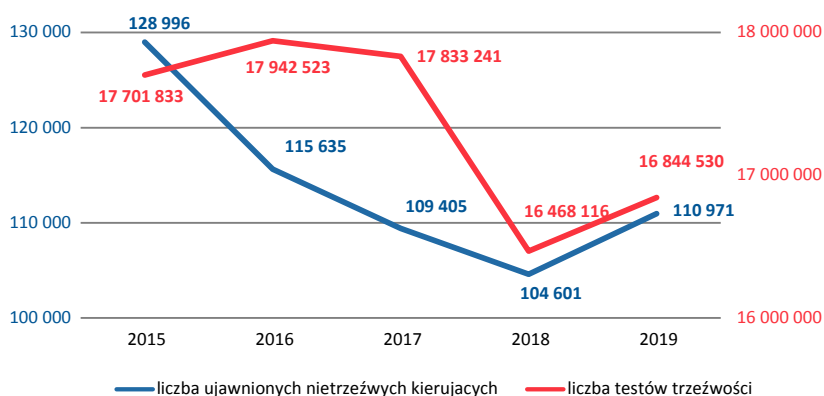
Oprac. własne autora na podstawie: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, Wypadki drogowe – raporty roczne, Policja.pl, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> [dostęp: 30.10.2020 r.].

Wykres 3. Kolizje drogowe w latach 2015–2019.



Oprac. własne autora na podstawie danych udostępnionych przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Wykres 4. Testy trzeźwości oraz nietrzeźwi kierujący w latach 2015–2019.



Oprac. własne autora na podstawie: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, Wypadki drogowe – raporty roczne, Policja.pl, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> [dostęp: 30.10.2020 r.].

Odnosząc się do danych dotyczących wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców z ostatnich 5 lat, należy zauważyć, że w tym zakresie utrzymuje się trend wzrostowy. W 2019 r., w porównaniu do 2015 r., nastąpił także nieznaczny, 2-procentowy wzrost liczby osób rannych, natomiast znacząco, bo aż o 12%, zmniejszyła się liczba ofiar śmiertelnych.

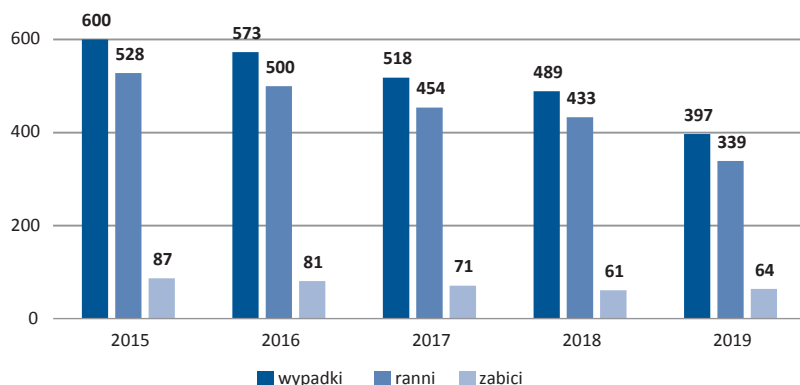
Z danych dotyczących wszystkich wypadków drogowych w Polsce w ostatnich 5 latach wynika, że pomimo spadku ogólnej liczby wypadków drogowych utrzymuje się trend wzrostu liczby wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców.

Analizując wpływ nietrzeźwych kierowców na stan zagrożenia na polskich drogach, nie można pominąć kolizji drogowych. W minionych 5 latach nastąpił zarówno wzrost ogólnej liczby kolizji drogowych, jak i wzrost liczby kolizji drogowych powodowanych przez nietrzeźwych kierowców. Kolizje spowodowane przez nietrzeźwych kierowców stanowią niespełna 2% ogólnej liczby zgłoszonych kolizji.

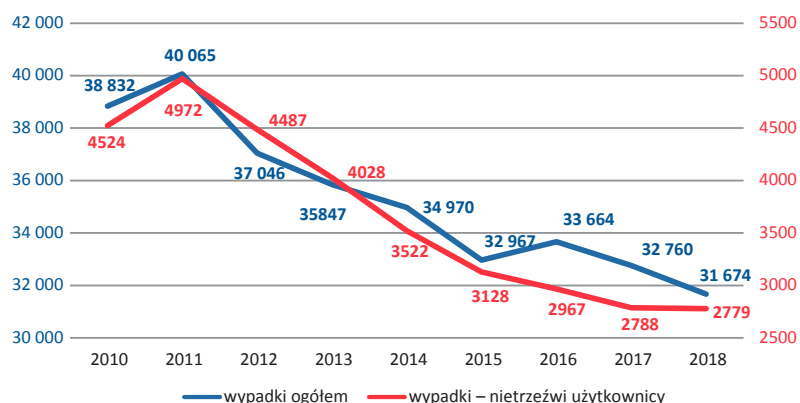
W okresie od 2015 do 2019 r. liczba badań stanu trzeźwości wykonywanych przez funkcjonariuszy Policji zmniejszyła się o 5%, tj. z 17 701 833 spadła do 16 844 530 testów. Natomiast liczba ujawnionych nietrzeźwych kierowców zmniejszyła się ze 128 996 do 110 971 osób, tj. aż o 14%. Niestety, w odniesieniu do wzrostu liczby wypadków drogowych oraz wzrostu liczby kolizji powodowanych przez nietrzeźwych kierowców, nie świadczy to o ograniczeniu przypadków kierowania pojazdem przez osoby będące pod wpływem alkoholu, lecz o braku skuteczności działań Policji w eliminowaniu tego negatywnego zjawiska. Pocieszające jest jednak to, że w 2019 r., w porównaniu do roku poprzedniego, nastąpił 6-procentowy wzrost liczby testów trzeźwości wykonywanych przez policjantów, co przełożyło się na wzrost liczby ujawnionych kierowców „na podwójnym gazie” o ponad 2%.

Na stan bezpieczeństwa na polskich drogach istotny wpływ mają także wypadki spowodowane przez pieszych będących pod wpływem alkoholu. W ciągu ostatnich 5 lat nastąpiła istotna poprawa bezpieczeństwa w tym zakresie, liczba wypadków spadła o blisko 34%, ponadto liczba zabitych zmniejszyła się o 27%, a rannych – o 36%.

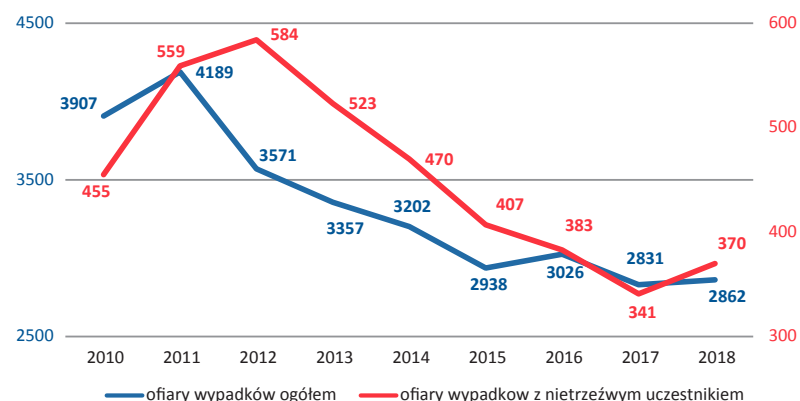
Z raportu Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) *Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe* opracowanego w grudniu 2019 r. wynika, że 25% wszystkich śmiertelnych wypadków w Unii Europejskiej jest związanych z alkoholem. W 2018 r. w państwach członkowskich UE w wyniku wypadków drogo-

Wykres 5. Wypadki z udziałem nietrzeźwych pieszych oraz ich ofiary w latach 2015–2019.

Oprac. własne autora na podstawie: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe – raporty roczne*, Policja.pl, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> [dostęp: 30.10.2020 r.].

Wykres 6. Wypadki drogowe ogółem oraz wypadki z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg w latach 2010–2018.

Oprac. własne autora na podstawie: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe – raporty roczne*, Policja.pl, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> [dostęp: 30.10.2020 r.].

Wykres 7. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w latach 2010–2018.

Oprac. własne autora na podstawie: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe – raporty roczne*, Policja.pl, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> [dostęp: 30.10.2020 r.].

wych zginęło 25 150 osób. Jazda pod wpływem alkoholu jest jedną z czterech głównych przyczyn śmierci uczestników wypadków na drogach, obok przekroczenia prędkości, niezapięcia pasów i rozpraszania uwagi kierowcy. W 2018 r. w wypadkach związanych z alkoholem w 23 krajach UE ujętych w tym raporcie zginęły 2654 osoby, co w porównaniu do 2010 r., kiedy odnotowano 3544 ofiary śmiertelne, stanowi spadek o blisko 25%. W 15 krajach UE ograniczanie liczby śmiertelnych wypadków drogowych związanych z alkoholem było szybsze niż ogólny spadek liczby innych śmiertelnych wypadków drogowych, który wyniósł 20%.

W Polsce w latach 2010–2018 nastąpiła istotna poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w szczególności zmniejszeniu uległy: liczba wypadków drogowych z 38 832 do 31 674, tj. o blisko 19%, oraz liczba wypadków z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg z 4524 do 2779, tj. o blisko 39%. W 2010 r. nietrzeźwi użytkownicy dróg uczestniczyli w ponad 11% ogółu wypadków drogowych, natomiast w 2018 r. ich udział spadł do niespełna 9%.

Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że w latach 2010–2018 nastąpiło zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych z 3907 do 2862, tj. o blisko 27%, oraz zmniejszeniu uległa liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg z 455 do 370, tj. o niemal 19%. Komisja Europejska szacuje, że rzeczywista liczba śmiertelnych wypadków drogowych związanych z alkoholem w UE jest równa blisko 25% liczby wszystkich zgonów na drogach. Jednak na podstawie oficjalnych danych zgłoszonych przez państwa członkowskie UE odsetek zgonów związanych z alkoholem w UE wynosi około 14% wszystkich zgonów na drogach. Istnieją różnice w krajowych definicjach śmiertelnych wypadków drogowych przypisywanych alkoholowi. W ramach europejskiego projektu SafetyNet zalecono stosowanie następującej definicji: *wszelkie zgony, które nastąpiły w wyniku wypadku drogowego, w którym stwierdzono u każdego aktywnego uczestnika poziom alkoholu we krwi przekraczający ustawowy limit*. Powyższe zalecenia do analizy stanu bezpieczeństwa w tym zakresie przyjęły Austria, Cypr, Niemcy, Dania, Francja, Chorwacja, Polska i Portugalia. Pozostałe kraje UE inaczej określają dane statystyczne w tym zakresie. Ponadto w poszczególnych krajach przyjęto różne prawne limity stężenia alkoholu we krwi. Dziewięć krajów wprowadziło standardowy limit stężenia alkoholu we krwi wynoszący 0,2 g/l, w tym: Czechy, Węgry, Rumunia, Słowacja, Estonia, Polska, Szwecja, Norwegia i Serbia. Natomiast 17 krajów

WYPADKI SPOWODOWANE PRZEZ NIETRZEŻWYCH UŻYTKOWNIKÓW DRÓG

Tabela 1. Oficjalnie zgłoszone ofiary śmiertelne w wypadkach drogowych z udziałem osób pod wpływem alkoholu, ujęte w raporcie Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) – wybrane kraje.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Chorwacja	152	151	147	96	85	115	99	92	72
Czechy	108	100	50	56	68	72	58	53	71
Dania	64	53	24	41	37	27	30	36	32
Francja	1230	1220	1130	952	958	1057	1009	1035	985
Litwa	32	24	41	32	49	17	16	16	22
Łotwa	22	26	25	10	29	18	17	12	11
Niemcy	342	400	338	314	260	256	225	231	244
Słowacja	26	37	32	23	38	35	40	29	31
Rumunia	194	164	224	166	181	174	160	148	118
Węgry	61	57	52	49	47	80	77	69	65
Polska	455	559	584	523	470	407	383	341	370

Oprac. własne autora na podstawie: P. Le Lièvre, D. Adninaite, G. Jost, F. Podda, Progress in Reducing Drink-Driving and Other Alcohol-Related Road Deaths in Europe, grudzień 2019, s. 33, https://etcs.eu/wp-content/uploads/reducingdrinkdriving_031219_design_final.pdf [dostęp: 30.10.2020 r.].

ze standardowym limitem stężenia alkoholu we krwi wynoszącym 0,5 g/l wprowadziło niższe limity jedynie dla kierowców początkujących i zawodowych.

Z uwagi na rozbieżności w danych statystycznych dotyczących wypadków śmiertelnych z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg nie jest możliwe miarodajne porównanie stanu bezpieczeństwa w poszczególnych krajach w tym zakresie. Jednym z zaleceń raportu Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) jest ujednolicenie i usprawnienie gromadzenia danych na temat wypadków drogowych z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg.

Badanie nastawienia użytkowników dróg ESRA (2019) ujawniło, że średnio w Europie tylko 2% ankietowanych uważa, że prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu jest dopuszczalne lub raczej akceptowalne. Jednak aż 27% kierowców płci męskiej i 13% kierowców płci żeńskiej stwierdziło, że prowadzili samochód po spożyciu alkoholu w ciągu ostatnich 30 dni. Chociaż użytkownicy dróg w Europie rozumieją zagrożenia związane z jazdą pod wpływem alkoholu, zjawisko to pozostaje powszechne.

Działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w szczególności ograniczenia liczby wypadków z udziałem nietrzeźwych użytkowników dróg będą kontynuowane. W czerwcu 2019 r. przyjęto do realizacji dokument roboczy służb Komisji Europejskiej *Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero”*. Jednym z głównych obszarów interwencji i pomiarów wskazanym w tym dokumencie jest trzeźwość na drodze. Jako kluczowy wskaźnik efektywności w tym zakresie przyjęto odsetek kierowców prowadzących pojazdy bez przekraczania prawnych ograniczeń dotyczących maksymalnego stężenia alkoholu we krwi.

Bibliografia:

Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, *Wypadki drogowe – raporty roczne*, Policja.pl, <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> [dostęp: 30.10.2020 r.].

Informacja dzienna, Policja.pl, <https://policja.pl/pol/form/1,dok.html> [dostęp: 30.10.2020 r.].

Kołodziejka Ż., *Pijany 18-latek nie miał nawet prawa jazdy*, Gostynin24, <https://gostynin24.pl/index.php/item/4608-pijany-18-latek-nie-mial-nawet-prawa-jazdy> [dostęp: 30.10.2020 r.].

Komisja Europejska, *Dokument roboczy służb Komisji. Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero”*, Bruksela 19 czerwca 2019 r., https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-pl-tra-00f.pdf [dostęp: 30.10.2020 r.].

Le Lièvre P., Adninaite D., Jost G., Podda F., *Progress in Reducing Drink-Driving and Other Alcohol-Related Road Deaths in Europe, grudzień 2019*, https://etcs.eu/wp-content/uploads/reducingdrinkdriving_031219_design_final.pdf [dostęp: 30.10.2020 r.].

Pijany kierowca audi zderzył się z... pijanym kierowcą audi, Polsatnews.pl, <https://www.polsatnews.pl/wiadomosc/2020-10-26/pijany-kierowca-audi-zderzil-sie-z-pijanym-kierowca-audi/> [dostęp: 30.10.2020 r.].

Wypadek w Łodzi. Nietrzeźwy kierowca zabił 59-latkę, Polsatnews.pl, <https://www.polsatnews.pl/wiadomosc/2020-10-25/wypadek-w-lodzi-pijany-kierowca-zabil-59-latka/> [dostęp: 30.10.2020 r.].

Summary***Car accidents caused by intoxicated road users***

In the article there has been presented the data analysis related to traffic incidents caused by intoxicated drivers in Poland in the years 2015–2019, as well as the amount of conducted sobriety tests and the number of intoxicated drivers revealed by the Polish Police in the years 2015–2019. Referring to the report of the European Transport Safety Council, concerning road traffic accidents caused by intoxicated road users of the European Union in the years 2010–2018, the author of the article pointed to continually decreasing trend in Poland and the EU, both in the total number of road traffic accidents, as well as number of accidents caused by intoxicated road users. He emphasized that there has been an improvement in the safety of road traffic, particularly in the decrease of number of car accidents resulting in death. He noticed discrepancies in the definition of the fatal road accident caused by the intoxicated perpetrator and the acceptable alcohol limit in a driver's blood, what affects the impossibility of a reliable comparison of the road safety in particular EU countries. The reference to the working document of the European Commission *The framework of the EU road safety for the years 2021–2030 – Subsequent steps towards “zero vision”* constitutes the recapitulation of the article.

Tłumaczenie: Renata Cedro