

Rok 2007 na polskich drogach

Anna Zielińska, Instytut Transportu Samochodowego - fragment artykułu pochodzi z I nr. kwartalnika BRD z 2008r.

Rok 2007 był niestety rokiem tragicznym, w którym nastąpił wzrost zagrożenia na drogach. W 49 536 wypadkach, zginęło 5 583 osób a 63 224 osoby zostały ranne. W stosunku do roku 2006 liczba wypadków wzrosła o 6% a liczba zabitych i rannych o 7%. Ponownie oddaliliśmy się od osiągnięcia celu stawianego przez Unię Europejską i Krajowy Program GAMBIT, a rzeczywista liczba ofiar śmiertelnych była większa od oczekiwanej o 2097 osób.

Europie również nie udało się osiągnąć założonego celu (spadek zabitych w latach 2001-2010 o 50%). Liczba ofiar śmiertelnych w 24 krajach (dla 3 krajów nie ma danych) zamiast zmaleć utrzymała się na poziomie z 2006 roku (43 tys. zabitych). W 12 krajach liczba zabitych wzrosła od 1% (Belgia) do 30% (Dania) ale nawet w krajach od lat odnotowujących poprawę bezpieczeństwa, wystąpiły zaledwie niewielkie spadki. Najlepsze wyniki uzyskała Hiszpania (-8%), Irlandia (-7%), Węgry i Wielka Brytania (-6%). Niestety Polska ma znaczny wkład w złe statystyki, jako że zabici na polskich drogach stanowią około 13% wszystkich osób, które zginęły na drogach Unii Europejskiej.



Ofiary wypadków w 2007 r.

Wśród użytkowników dróg najczęściej w wypadkach drogowych są poszkodowani piesi oraz kierowcy i pasażerowie samochodów osobowych. W 2007 roku na drogach śmierć poniosło 5 583 osób, z czego:

- 35% stanowili piesi ;
- 27% to kierowcy samochodów osobowych;
- 19% to pasażerowie samochodów osobowych;
- 10% rowerzyści i motorowerzyści.

W wypadkach drogowych w 2006 roku ranne zostały 63 224 osoby z czego:

- 29% stanowili pasażerowie samochodów osobowych;
- 28% to kierowcy samochodów osobowych;
- 23% to piesi;
- 10% to rowerzyści i motorowerzyści.

W porównaniu z rokiem poprzednim najbardziej wzrosło zagrożenie motocyklistów (+31% zabitych +25% rannych), kierowców samochodów osobowych (+10% zabitych, +11% rannych) i pieszych (+8% zabitych, +5% rannych). Bardzo niepokojący jest również fakt, że o 41% wzrosła liczba rannych motorowerzystów (+4% zabitych). Pozytywne zmiany dotyczą jedynie rowerzystów (-2% zabitych, -15% rannych) oraz kierowców i pasażerów samochodów ciężarowych (-16% zabitych, -11% rannych).

W 2007 roku nadal poszkodowanymi w wypadkach drogowych są przede wszystkim mężczyźni, którzy stanowią 61% wszystkich ofiar, podczas gdy mężczyźni to jedynie 48% populacji. Kobiety natomiast stanowiły 39% ofiar wypadków przy 52% udziale wśród mieszkańców (rys. 5). Niestety zagrożenie kobiet wolno ale systematycznie rośnie. W 2007 roku liczba kobiet zabitych i rannych w wypadkach była większa (w stosunku do 2006 roku) o 9% (mężczyzn o 5%).

Grupą o największym zagrożeniu w ruchu drogowym (liczba ofiar na 100 tys. mk) nadal są ludzie młodzi w wieku 18-24 lata, którzy w 2007 roku stanowili 17% (954 osób) zabitych i 23% (14 827 osób) rannych. Osoby w tym wieku to 12% populacji. Liczba młodych osób poszkodowanych w wypadkach wzrosła w stosunku do 2006 roku o 12%. Podobny wzrost zagrożenia wystąpił wśród osób w wieku powyżej 55 lat (+11%). Wbrew powszechnej opinii dzieci nie są najbardziej zagrożoną grupą a ponadto są jedyną grupą dla której zagrożenie w 2007 roku było niemal identycznie jak w latach ubiegłych. Ofiary w wieku 0-14 lat to 3% ogółu zabitych i 9% wszystkich rannych podczas gdy stanowią one 18% mieszkańców Polski.

Sprawcy wypadków w 2007

Ogółem w 2007 roku w 39 132 wypadkach całkowitą lub częściową winę za jego zaistnienie ponieśli kierowcy. 39 507 kierowców (51%) z pośród 77 546 kierowców uczestniczących w wypadkach drogowych popełniło jakiś błąd, czyli zachowali się niezgodnie z przepisami. Najczęstsze przewinienia kierowców to:

- niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze, 31% kierowców, którzy popełnili błąd (więcej o 9% w stosunku do 2006 r.),
- nie ustąpienie pierwszeństwa przejazdu, 24% kierowców (+2%),
- nieprawidłowe wykonywanie manewrów (wyprzedzanie, omijanie, wymijanie) 11%,
- nieprawidłowe przejeżdżanie przez jezdnię dla pieszych, 6% (wzrost o 17%).

W 7 345 wypadkach (15%) to piesi nie przestrzegali przepisów ruchu, przy czym najczęściej popełnianym przez pieszych błędem było nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem (58%) czyli kierowca widział pieszego, gdyby jechał wolniej droga hamowania byłaby krótsza i być może udało by się uniknąć wypadku. Niestety od wielu lat istnieje tendencja do obciążania odpowiedzialnością za wypadki z pieszymi samych pieszych. Podejmowane są akcje dyscyplinujące pieszych, poprzez karanie pieszych nieprawidłowo przechodzących przez jezdnię wysokimi mandatami (250 zł), rozdawanie pieszym ulotek. Niewątpliwie zdarza się, że piesi swoim zachowaniem (np. pijani) przyczyniają się do zaistnienia niebezpiecznej sytuacji na drodze, ale odpowiedzialność za ich obrażenia i śmierć w zdecydowanej większości ponoszą kierowcy jeżdżąc za szybko, za agresywnie, niezgodnie z przepisami i bez wyobraźni.

W 2007 roku pijani kierowcy uczestniczyli w 4 001 wypadkach (bez zmian), w których zginęło 510 osób (+17% w stosunku do 2006 r.) a 5 602 osób zostało rannych (bez zmian). Wbrew optymistycznym informacją, że Policja zatrzymuje coraz mniej kierujących pod wpływem alkoholu, nastąpił znaczny wzrost (+48%) kierowców uczestniczących w wypadkach, którzy byli pod wpływem alkoholu. 76% pijanych to kierowcy samochodów osobowych (10% rowerzyści) w zdecydowanej większości mężczyźni (91%). Niestety bardzo niepokojący jest wzrost wśród pijanych kierowców kobiet (+169%), które uczestniczyły w wypadkach będąc pod wpływem alkoholu.

Rodzaje wypadków w 2007

W 2007 roku na polskich drogach wydarzyło się 49536 wypadków, w tym:

- 46% stanowiły zderzenia pojazdów w ruchu;
- 31% stanowiły najechania na pieszych;
- 12% stanowiły wypadki z udziałem jednego pojazdu (najechania na przeszkodę, zwierzę, wywrócenie się pojazdu, wypadki z pasażerem);
- 7% stanowiły najechania na drzewo.

Kierunki dalszych działań w 2008 r. i kolejnych latach

W 2007 roku nastąpił znaczny wzrost zagrożenie na polskich drogach. Wzrost zagrożenia dotyczy prawie wszystkich grup użytkowników dróg: zginęło więcej pieszych (+149 osób), więcej kierowców (+132) i pasażerów samochodów osobowych (+53) i znacznie więcej motocyklistów (+51). Spadło jedynie zagrożenie kierowców i pasażerów ciężarówek (-38) i rowerzystów (-11).

Nie zmieniły się główne problemy. Wciąż w wypadkach drogowych najczęściej giną młodzi ludzie w wieku 18-24 lata i wciąż to młodzi kierowcy najczęściej uczestniczą w wypadkach drogowych. Najczęściej popełnianym błędem przez kierowców wciąż jest niedostosowanie prędkości do warunków ruchu i nieudzielenie pierwszeństwa. Pijani kierowcy spowodowali 4001 wypadków, w których zginęło 510 osób (75 osób więcej). Piesi wciąż są potracani na przejściach dla pieszych (30% potrażeń).

Nie potrafimy uporać się z zagrożeniami na polskich drogach a wciąż przybywają nam nowe problemy jak stale zwiększający się udział kobiet wśród ofiar i kierowców uczestniczących w wypadkach czy znaczny wzrost zabitych wśród motocyklistów.

Wzrost zagrożenia na drogach w 2007 roku dotyczy głównie 3 pierwszych miesięcy. Istotnie zima 2007 roku była łagodniejsza niż zwykle i pozbawiona śniegu. Aura stworzyła nam warunki do szybszej jazdy. Ale zmiana klimatu nie jest wystarczającym usprawiedliwieniem dla zwiększonej liczby zabitych na drogach. Nic nie jest usprawiedliwieniem, ani pogoda, ani wzrost motoryzacji ani nawet zły stan dróg. Ludzie nie powinni ginąć ani w drodze do domu, ani w drodze do pracy, ani jadąc na urlop czy na pielgrzymkę. Wciąż podejmuje się wiele działań, które mają zmniejszyć liczbę tragedii na naszych drogach ale wciąż działania te są mało skuteczne, wciąż nie umiemy uczyć się na błędach swoich i innych. To nie jest proste ale czas coś zmienić, spojrzeć inaczej, poszukać nowych rozwiązań, zadbać o najsłabszych uczestników ruchu, wymagać i karać tych którzy są sprawcami nieszczęść, nie przerzucać odpowiedzialności na innych.

A może po prostu zwolnić? To nie jest popularne hasło, bardzo nie lubią go dziennikarze i politycy, ani znani, popularni i zupełnie szarzy kierowcy. Większość z nas nie wierzy w wyniki badań i w prawa fizyki, które dowodzą że czym większa prędkość to większe prawdopodobieństwo wypadku i tym cięższe skutki. Ale skoro wszystkie inne działania zawodzą to może warto spróbować, na jakiś czas porzucić przyzwyczajenia i przekonania i ZWOLNIĆ! Tak budować drogi, tak organizować ruch, tak go nadzorować aby zmusić kierowców do wolniejszej jazdy, do przestrzegania przepisów. W innych krajach to pomaga!