

Piesi jako ofiary śmiertelnych wypadków – analiza kryminalistyczna

Piotr Kodrycki, Monika Kodrycka

Poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego klasyfikuje Polskę na jednym z ostatnich miejsc wśród krajów europejskich. Wskaźnik liczby zabitych w wypadkach drogowych w stosunku do liczby wypadków w Polsce jest prawie czterokrotnie wyższy niż w krajach Europy Zachodniej. Bezpieczeństwo na drogach zależy od czterech ściśle ze sobą powiązanych czynników: człowieka, drogi, pojazdu i organizacji ruchu. Jednak najważniejszą przyczyną wypadków drogowych są błędy popełniane przez ludzi.

„Wypadkiem drogowym jest zderzenie z innym pojazdem, człowiekiem lub przeszkodą stałą, przewrócenie się lub zjechanie z jezdni pojazdu mechanicznego, wypadnięcie człowieka z pojazdu mechanicznego, wydarzenie wewnątrz pojazdu (pożar, przemieszczenie ładunku). Zdarzenie musi mieć początek i koniec na drodze publicznej przeznaczonej do ruchu pojazdów”⁹⁰.

Kodeks karny⁹¹ definiuje wypadek drogowy jako zdarzenie, do którego doszło w wyniku chociażby nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a którego następstwem są obrażenia ciała innej

osoby powodujące naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia na okres powyżej 7 dni albo śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na zdrowiu.

Zgodnie z art. 2 ust 18 ustawy – Prawo o ruchu drogowym⁹², pieszy to osoba znajdująca się poza pojazdem na drodze i niewykonująca na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami. Za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także osobę w wieku do 10 lat kierującą rowerem pod opieką osoby dorosłej.

Obecnie na świecie śmiertelny wypadek drogowy zdarza się średnio co 50 sekund, a co dwie sekundy powoduje on obrażenia u ludzi. Każdego roku na drogach świata ginie około miliona osób, dorosłych i dzieci, a kilkanaście milionów zostaje rannych. Umieralność z powodu obrażeń poniesionych w wyniku wypadków drogowych stanowi 2,2% wszystkich zgonów na świecie. Według szacunkowych danych opublikowanych przez Światową Organizację Zdrowia, w 2020 r. liczba ofiar śmiertelnych na skutek wypadków

⁹⁰ J. Bąk, *Wypadki drogowe a kształcenie młodych kierowców*, Instytut Transportu Drogowego, Warszawa 2003, s. 13.

⁹¹ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.; ost. zm. z 2011 r. Dz. U. Nr 240, poz. 1431), art. 177.

⁹² Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późn. zm.; ost. zm. z 2011 r., Dz. U. Nr 97, poz. 530).

drogowych może zwiększyć się nawet do 2 milionów⁹³.

Z danych statystycznych Komendy Głównej Policji wynika, że na polskich drogach co siedem godzin ginie pieszy, a co 47 minut dochodzi do wypadku z udziałem pieszego. Co interesujące, do wypadków z udziałem pieszych dochodzi najczęściej na przejściach dla pieszych, a więc w miejscach, które powinny gwarantować bezpieczeństwo. Wzrost wypadków w tej grupie użytkowników ruchu drogowego odnotowuje się jesienią i zimą, kiedy szybciej zapada zmierzch. Oczywiście nie bez wpływu jest pogoda.

W roku 2010 Policja odnotowała 15024 wypadki z udziałem pieszych, co stanowi 30,6% ogółu wypadków w Polsce. W wypadkach tych zginęły 1893 osoby (34,8% ogółu), natomiast obrażenia ciała odniosły 14 263 osoby (23% ogółu). Większość poszkodowanych stanowili piesi, których zachowanie na drodze często stanowi przyczynę wypadków. W roku 2010 piesi spowodowali aż 12,7% wypadków, które kończyły się śmiercią⁹⁴.

W miejscach udostępnionych dla ruchu pieszego zanotowano 9343 wypadki, co stanowiło 62,2% wszystkich wypadków z udziałem pieszych. W wyniku tych wypadków śmierć poniosło 686 osób (36,4% ogółu zabitych pieszych), natomiast 9426 (67,7% ogółu rannych pieszych) zostało rannych.

⁹³ M. Goniewicz, K. Goniewicz, *Wypadki drogowe w Polsce – czynniki sprawcze i zapobieganie*, <http://www.ciop.pl/41989>, [on line], dostęp w World wide Web w dniu 13 maja 2012 r., godz. 21.47.

⁹⁴ www.kgp.gov.pl/statystyka.pl, dostęp w World wide Web w dniu 13 maja 2012 roku, godz. 21.18.

Najwięcej wypadków z udziałem pieszych i najtragiczniejsze ich skutki zanotowano w miesiącach jesienno-zimowych (listopad – styczeń). Na taki stan rzeczy wpływ mają warunki klimatyczne, a zwłaszcza wcześniej zapadający zmrok, gorsza widoczność i bliskość jezdni (wydłużona droga hamowania). Szybko zapadający zmierzch sprawia, że piesi stają się mniej widoczni, co w połączeniu z brakiem ostrożności (tak pieszych, jak i kierujących) skutkuje dużą liczbą wypadków.

W Polsce co czwarty zgon z powodów zewnętrznych jest wynikiem wypadku drogowego. W latach 1990-2009 do ponad 65% zgonów okołowypadkowych doszło na miejscu wypadku przed dotarciem ofiary do szpitala. W Polsce wypadki drogowe to pierwsza przyczyna zgonów mężczyzn do 44 roku życia – nadumieralność jest trzykrotna w stosunku do Europy Zachodniej.

Piesi są 10 razy bardziej narażeni na śmierć na drodze niż kierowcy. Potrącenia pieszych z reguły kończą się ciężkimi obrażeniami ciała lub śmiercią. Pieszy uderzony z prędkością 60 km/h ma 15% szans na przeżycie, uderzony z prędkością 50 km/h – 45%. Zmniejszenie prędkości pojazdu o 1 km/h to 3% mniej wypadków⁹⁵

Celem właściwego określenia osoby sprawcy wypadku drogowego należy poddać analizie następujące z jego cech i okoliczności towarzyszących zdarzeniu: płeć, wiek, stan trzeźwości. Na podstawie analizy danych

⁹⁵ M. Goniewicz, P. Rzońca, *Najczęstsze obrażenia pieszych – ofiar wypadków drogowych*, [w:] K. Turowski (red.), *Dobrostan i powodzenie*, NeoCentrum, Lublin 2009, s. 34.

statystycznych⁹⁶, dotyczących liczby spowodowanych wypadków drogowych, można stwierdzić, że mężczyźni stanowią zdecydowaną większość sprawców wypadków drogowych - 88%. Te same statystyki podają, że kobiety uczestniczą w wypadkach drogowych znacznie rzadziej. Stanowią one 12% kierujących, którzy brali udział w wypadkach w 2010 roku. Z odniesienia liczby kobiet-sprawców wypadków do ich obecności w ruchu (liczba przejechanych km) wynika, że kobiety-sprawcy dwa razy rzadziej uczestniczą w wypadkach niż mężczyźni. Jak już powiedziano, wiek sprawców kolizji drogowych jest jednym z istotniejszych czynników wypadkogennych. Tabela 1 przedstawia liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce w latach 2001-2010.

⁹⁶ Raport Komendy Głównej Policji o wypadkach drogowych w Polsce w 2010 roku.

Tabela 1 Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w Polsce w latach 2001-2010

rok	Wiek 18-24			ogółem		
	kobiety	mężczyźni	razem	kobiety	mężczyźni	razem
2001	124	967	1091	1459	5868	7333
2002	205	1123	1328	1675	6119	7900
2003	167	905	1072	1540	5402	6946
2004	152	802	954	1323	5008	6340
2005	162	921	1083	1416	5314	6744
2006	161	919	1080	1539	5354	6900
2007	168	845	1013	1406	4945	6359
2008	195	1030	1226	1598	5710	7310
2009	202	1013	1219	1580	5506	7080
2010	216	968	1190	1453	5258	6370

Źródło: Dane statystyczne Komendy Stołecznej Policji, www.ksp.pl/statystykawypadkow, [on line] dostęp w World wide Web w dniu 12 maja 2012 r., godz. 20.24.

Osoby w wieku 18-24 lat kierujące pojazdami stanowią bardzo wysoki wskaźnik sprawców tej kategorii zdarzeń. Równocześnie w Polsce, co trzecia osoba w wieku 18-24 lat umiera w wyniku obrażeń odniesionych na drodze.

Tabela 2 prezentuje liczby osób rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2001-2010.

Tabela 2 Ranni w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2001-2010

rok	Wiek 18-24			ogółem		
	kobiety	mężczyźni	razem	kobiety	mężczyźni	razem
2001	2934	8689	11625	18561	41006	59611
2002	3555	9681	13236	21113	44078	65241
2003	3358	8640	11998	20248	40761	61044
2004	3260	8188	11449	19565	39161	58810
2005	3719	9425	13144	21904	42577	64570
2006	4280	10062	14342	24579	45574	70225
2007	4475	10264	14739	25076	46283	71418
2008	5285	12054	17343	29667	53455	83169
2009	5269	11394	16669	28284	49256	77560
2010	4708	9809	14542	25440	42928	68449

Źródło: Dane statystyczne Komendy Głównej Policji, www.kgp.pl/statystykawypadkow, [on line] dostęp w World wide Web w dniu 12 maja 2012 r.

Osoby kierujące pojazdami w wieku 18-24 lat stanowią wiele ofiar tej kategorii zdarzeń. Coraz łatwiejszy dostęp młodzieży do pojazdów samochodowych odzwierciedla statystyka wypadków z udziałem tej grupy osób. Szczególnie niekorzystnie prezentują się

kierowcy w przedziale wiekowym 18-24 lat w porównaniu z kierowcami w innych przedziałach wieku. Tabela 3 przedstawia liczbę kierujących pojazdami na drodze - sprawców wypadków drogowych według grup wiekowych.

Tabela 3 Sprawcy wypadków – kierujący pojazdami według grup wiekowych

Grupy wieku	Wypadki	Zabici	Ranni	Grupa	Wskaźnik wypadków na 10 000 ludności
7-14	1187	31	1240	1187	2,65
15-17	1720	132	2480	1720	8,41
18-24	10598	1126	15357	10598	23,52
25-39	14068	1621	19305	14068	17,90
40-59	11057	1181	14582	11057	10,63
60 i więcej	6086	558	6886	6089	9,49

Źródło: Dane statystyczne Komendy Głównej Policji, www.kgp.pl/statystykawypadkow, [on line] dostęp w World wide Web w dniu 12 maja 2012 r., godz. 12.24.

Najliczniejszą grupę uczestników wypadków drogowych w Polsce stanowią młodzi kierowcy w wieku 18-24 lat. W 2008 roku na 10 000 ludności wskaźnik ten wyniósł 23,52%. Problem ten występuje także w innych państwach europejskich i uznawany jest, obok przekraczania prędkości i jazdy po użyciu alkoholu lub narkotyków, za jeden z najpoważniejszych czynników oddziałujących na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tzw. „*young drivers problem*”⁹⁷.

W większości krajów o wysokich wskaźnikach motoryzacji zagrożenie młodych uczestników ruchu drogowego jest kilkakrotnie wyższe od średniego zagrożenia mieszkańców ogółem. Dotyczy to Europy, a także Stanów Zjednoczonych Ameryki Pomocnej. W porównaniu z Niemcami, USA czy Francją zagrożenie młodzieży w Polsce nie jest większe, lecz wraz z rozwojem motoryzacji i poprawą sytuacji materialnej społeczeństwa problem ten będzie narastał.

Udział młodych kierowców samochodów osobowych biorących udział w wypadkach wzrósł w ciągu ostatnich lat z 17% w 2001 roku do 26% w 2010 roku wszystkich kierowców

samochodów osobowych, uwikłanych w wypadki. Mężczyźni stanowią 84% kierowców uczestniczących w wypadkach. Ponad 80% młodych, poszkodowanych w wypadkach drogowych to kierowcy i pasażerowie. Piesi stanowią jedynie 16% zabitych i rannych w tym wieku.

Szczegółowa analiza danych statystycznych Biura Koordynacji Służby Prewencyjnej Komendy Głównej Policji dotycząca wypadków drogowych z udziałem kierowców samochodów osobowych w wieku 18-24 lat wykazała, że⁹⁸:

1. 39% wypadków z udziałem młodych kierowców powstaje na skutek niedostosowania prędkości do warunków ruchu,
2. 44% młodych sprawców wypadków drogowych prowadziło samochód ze zbyt dużą szybkością i w nocy,
3. 17% wypadków powstaje na skutek nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu,

⁹⁷ Za. J. Bąk, op. cit., s. 41.

⁹⁸ Dane statystyczne Komendy Głównej Policji, www.kgp.pl/statystykawypadkow, [on line] dostęp w World wide Web z dnia 13 maja 2012 r., godz. 21.59.

4. 9% wypadków stanowi nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych,
5. 61% wypadków z udziałem młodych kierowców zdarza się pomiędzy skrzyżowaniami,
6. 28% wypadków to błędy popełniane na skrzyżowaniach,
7. 11% kierowców uległa wypadkom w rejonie skrzyżowań,
8. do 65% wypadków dochodzi przy suchej nawierzchni,
9. 25% wypadków ma miejsce na mokrej nawierzchni,
10. 7% wypadków powstaje na zaśnieżonej i oblodzonej drodze,
11. 28% wypadków powstało na skutek oślepiającego słońca,
12. 31% wypadków zdarzyło się w dni pochmurne,
13. padający śnieg był powodem 13% wypadków,
14. silny wiatr przyczynił aż do 11% wypadków,
15. w obszarze zabudowanym wydarzyło się aż 2/3 wypadków,
16. najczęściej młodych kierowców powoduje wypadki drogowe w dni weekendowe.

Analiza danych statystycznych o wypadkach drogowych dowodzi, że młodzi ludzie w wieku 18-24 lat są bardzo zagrożeni udziałem w wypadkach drogowych zarówno jako sprawcy wypadków, jak i poszkodowani. Młodzi kierowcy, uczestnicy wypadków,

najczęściej biorą udział w zdarzeniach na drogach jako użytkownicy samochodów osobowych. Podstawowymi błędami popełnianymi przez nich są: niedostosowanie prędkości samochodu do warunków drogowych, nieudzielanie pierwszeństwa innym samochodom i pieszym, niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, zbyt wiele gwałtownych manewrów, nieumiejętne wyprzedzanie. Obszary zabudowane to tereny, na których dochodzi do większości wypadków z udziałem młodych kierowców. Dużo wypadków ma miejsce pomiędzy skrzyżowaniami, na suchej nawierzchni, przy pochmurnej, deszczowej bądź wietrznej pogodzie. Wypadki weekendowe, do których dochodzi w piątkową i sobotnią noc, są szczególnie częste u młodych kierowców w wieku 18-24 lat, wracających z dyskotek, pod wpływem alkoholu, starających się imponować rówieśnikom.

Nie tylko Polska zmagają się z wypadkami drogowymi, lecz stanowią one poważny problem współczesnego świata. Są jedną z głównych przyczyn wszystkich urazów, które to stanowią trzecią przyczynę zgonów na świecie. Najczęściej na skutek wypadków drogowych dochodzi do mnogich i wielonarządowych obrażeń ciała, w różnych jego okolicach. Rozległość i umiejscowienie obrażeń powstałych w wyniku wypadków drogowych zależy od typu wypadku drogowego, okolicy ciała, którą poszkodowany uderzył⁹⁹.

⁹⁹ M. Goniewicz, K. Goniewicz, op. cit., s. 17.

W celu poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego należy konsekwentnie realizować zadania, które mają na celu edukację społeczeństwa w kierunku pożądanych zmian zachowań, zapewniających bezpieczeństwo na drogach. Trzeba wzmacniać społeczną świadomość dotyczącą nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego. Niezbędne są konsekwentne działania na rzecz modernizacji infrastruktury w skali całego kraju – należy poprawiać jakość dróg i likwidować miejsca niebezpieczne. Wszystkie te działania mogą w znacznym stopniu wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, czego skutkiem będzie mniejsza liczba wypadków oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

Piśmiennictwo:

1. Bąk J., *Wypadki drogowe a kształcenie młodych kierowców*, Instytut Transportu Drogowego, Warszawa 2003
2. Goniewicz M., Noniewicz K., *Wypadki drogowe w Polsce – czynniki sprawcze i zapobieganie*, <http://www.ciop.pl/41989>, [on line], dostęp w World wide Web w dniu 13 maja 2012 r., godz. 21.47.
3. Goniewicz M., Rzońca P., *Najczęstsze obrażenia pieszych – ofiar wypadków*

drogowych, [w:] K. Turowski (red.), *Dobrostan i powodzenie*, NeoCentrum, Lublin 2009

4. Raport Komendy Głównej Policji o wypadkach drogowych w Polsce w 2010 roku.
5. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późn. zm.; ost. zm. z 2011 r., Dz. U. Nr 97, poz. 530)
6. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553 z późn. zm.; ost. zm. z 2011 r. Dz. U. Nr 240, poz. 1431), art. 177
7. www.kgp.gov.pl/statystyka.pl, dostęp w World wide Web w dniu 13 maja 2012 roku, godz. 21.18.
8. www.kgp.pl/statystykawypadkow, [on line] dostęp w World wide Web z dnia 13 maja 2012 r., godz. 21.59.